

## **DETERIORO URBANO-AMBIENTAL EN CANCÚN, QUINTANA ROO**

*Juan Roberto Calderón Maya<sup>1</sup>*

*Verónica Miranda Rosales<sup>2</sup>*

### **INTRODUCCIÓN**

En las últimas décadas aunque la población continuó en aumento en todo el país, los municipios costeros o de litoral, se mantuvieron con un incremento poblacional por encima del promedio nacional y de los municipios del interior. (Gabriel y Pérez, 2006).

Las principales ciudades medias del estado de Quintana Roo, han sobrepasado sus límites provocando un crecimiento de áreas urbanas que, lejos de ser equilibrado, ha ocasionado una distribución desigual de la población. Cada vez es mayor el número de asentamientos en la periferia de las ciudades, marginados ante relaciones económicas desiguales que nos les permiten el acceso a servicios básicos y a recursos como el agua y el suelo. Asimismo, se sigue autorizando la creación de nuevas áreas urbanas en detrimento de la capacidad biofísica local, con lo que se ha rebasado la capacidad de los ecosistemas para producir satisfactores y asimilar los residuos que los centros de población producen (Rodríguez, 2006).

Debido a la acelerada urbanización así como a la pérdida y degradación de los ecosistemas en el área, este estudio plantea un análisis de los procesos de Cambio de Cobertura/Usos del Suelo (CC/US) en el municipio de Cancún, su relación con el crecimiento

---

<sup>1</sup> Dr. en Urbanismo, dirección electrónica: jrcalderonm@uaemex.mx Universidad Autónoma del Estado de México; Facultad de Planeación Urbana y Regional. Mariano Matamoros Sur s/n, casi esq. Paseo Tollocan, Col. Universidad, C.P. 50130, Toluca, Estado de México. Tels/Fax. (722) 212938,2129246 y 2194613

<sup>2</sup> Maestra en Estudios Urbanos y Regionales, dirección electrónica: veronicmiranda@yahoo.com.mx Universidad Autónoma del Estado de México; Facultad de Planeación Urbana y Regional. Mariano Matamoros Sur s/n, casi esq. Paseo Tollocan, Col. Universidad, C.P. 50130, Toluca, Estado de México. Tels/Fax. (722) 212938,2129246 y 2194613

de áreas urbanas y sus efectos en el ambiente biofísico.

Para formular y promover políticas para el desarrollo sustentable de las áreas costeras, es necesario retomar estudios que integren los procesos de Cambio de Cobertura/Uso del Suelo (CC/US) a escala detallada, particularmente en la expansión urbana de las ciudades y su relación con la dinámica de los procesos socioeconómicos, así como su impacto en el ambiente biofísico, como el realizado en el año 2007 por la UNAM.

Considerando lo anterior, en este trabajo se ha establecido el objetivo de caracterizar los patrones de Cambio de Cobertura/Uso del Suelo (CC/US) a escala detallada en la Zona Metropolitana de Cancún (ZMC), particularmente el crecimiento urbano, así como sus efectos generales en el ambiente biofísico, durante el periodo 1995-2010 y su relación con la dinámica socioeconómica que ha promovido dicho crecimiento.

Palabras clave: DETERIORO, URBANO y AMBIENTAL

## **1. EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN ZONAS DE LITORAL**

Las zonas de litoral de México constituyen un territorio de gran importancia primero, por su peso natural, y segundo por su desarrollo socioeconómico de los últimos años. El crecimiento urbano de las zonas de litoral se debe en gran medida a la atracción de migrantes. Inicialmente esta población se vio atraída por las zonas de litoral en las cuales se identificó un grado de desarrollo significativo que implicó la actividad turística en conjunto con otros servicios como el turismo y el comercio, lo que se reflejó en el incremento del número de empleos que generó esta actividad.

Los municipios con tradición petrolera son los que han crecido más como los ubicados en el

Golfo de México, mientras que los municipios del Pacífico se caracterizan más por su actividad pesquera y turística. Sin embargo, el turismo ha alcanzado tal importancia que también es un sector significativo para la generación de empleos y la entrada de divisas, sobre todo en municipios costeros del Caribe como Benito Juárez, donde se ubica Cancún. Existen municipios que concentran un número de factores que propician las condiciones idóneas para generar un crecimiento urbano; es decir, cuentan con actividades portuarias, -Cancún, que es un puerto internacional-; actividades turísticas; actividades comerciales; actividades agrícolas; y también cuentan con una capital estatal.

Este último factor es importante porque implica que son los municipios más poblados del propio estado, y tienen una participación importante en el crecimiento urbano; también son los municipios mejor comunicados desde el punto de vista vial, los que mejor infraestructura urbana tienen como agua y drenaje, y servicios públicos como hospitales, escuelas etc., y de transporte. Por ejemplo, el caso de Sinaloa, con su capital Culiacán y con el puerto de Mazatlán dedicado a las actividades portuarias y con la actividad pesquera basada en el camarón, así como a una agricultura altamente tecnificada, así como Veracruz, Baja California y Sonora (Padilla, 2000:82). Hay municipios costeros que se caracterizan por practicar más de dos actividades económicas propias de las zonas de litoral como son la agricultura y el turismo; y en muchos casos, contribuyen los capitales estatales; tal es el caso de Guerrero que cuenta con el puerto de Acapulco –visitado en mayor proporción por turismo nacional-, e Ixtapa-Zihuatanejo. El estado de Tamaulipas y el puerto de Tampico dedicado a la actividad maquiladora y de exportación (Ibidem, 88).

Otros municipios costeros que de hecho presentan niveles de población bajos, son los que comúnmente están localizados hacia la costa del sureste mexicano, podría considerarse que este es un elemento interesante que incide en el comportamiento poblacional, pues hay

municipios en que solo predomina una actividad económica, a pesar de contener a la capital estatal. Como es el caso de Quintana Roo, que su principal actividad se desarrolla en el centro turístico de Cancún, lo cual refiere un centro turístico muy puntual, y que de alguna forma ha propiciado un auge tan significativo en torno a este centro; lo mismo ocurre con Baja California sur y su centro turístico de los Cabos; en esta franja costera también se ubican los Estados de Oaxaca, Chiapas, Nayarit, Colima y Jalisco (Idem, 90).

Lo anterior, se puede verificar a nivel localidad, ya que la condición demográfica ha cambiado o se ha conservado por el crecimiento económico, es decir, por un lado el desarrollo económico ha estimulado el crecimiento demográfico y, por otro lado, este desarrollo se ha conservado en algunas localidades que ascendieron de jerarquía ya sea de urbana a metropolitana, o de rural a mixta. Esto se entiende por la manera en que cada estado se ha incorporado e interrelacionado a redes económicas. Se tiene el ejemplo de Tijuana (Baja California), o de Altamira (Tamaulipas), que es uno de los municipios junto con Madero y Tampico que conforman la zona conurbada del sur del estado y donde se alberga el segundo lugar de desarrollo industrial estatal; Puerto Vallarta (Jalisco), centro turístico importante del occidente, que ha alcanzado a desarrollar una infraestructura hotelera y restaurantera competitivamente internacional y que en los últimos quince años conservó su estatus metropolitano, con tasas arriba del 4%. Otros municipios como Cosoloacaque (Cancún) y Benito Juárez (Quintana Roo), son también localidades metropolitanas que reportaron tasas muy altas, sobre todo en el periodo de 1990 a 2000, de 7.63% y 9.04% respectivamente y aún así para el siguiente periodo de 1995 a 2005 las tasas registradas fueron por arriba del 5%.

### **1.3. CONDICIÓN URBANA DE LAS ZONAS DE LITORAL**

Los municipios metropolitanos costeros se caracterizan por tener alguna actividad económica

de peso significativo a nivel nacional e internacional, empezando por los municipios del Océano Pacífico, de norte a sur, con Tijuana (Baja California), seguido de Guaymas (Sonora), Puerto Vallarta (Jalisco), Tecomán (Colima), Acapulco (Guerrero). En el Golfo de México, de norte a sur, Matamoros y Tampico (Tamaulipas), Poza Rica, Cancún, Coatzacoalcos, Minatitlán (Cancún) y en el Mar Caribe a Cancún (Quintana Roo). En el Pacífico existen 35 municipios urbanos, 33 municipios mixtos y 15 municipios rurales mientras que en el Golfo existen 21 municipios urbanos, 16 municipios mixtos y 21 municipios rurales. Los estados de Cancún y Oaxaca son los que tienen más localidades costeras rurales, sin embargo, son los estados que cuentan con más municipios rurales, y Cancún es el estado que cuenta con más municipios metropolitanos (íbidem, 10). Siguiendo el orden jerárquico de algunas localidades urbanas que mostraron un importante crecimiento poblacional, sobre todo para los últimos 10 años, como los municipios de Solidaridad (Quintana Roo), Los Cabos (Baja California) y Puerto Peñasco (Sonora), que presentaron tasas por arriba del 7%, y el municipio de Solidaridad con una tasa de 16%.

Lo relevante del crecimiento de estas localidades metropolitanas y urbanas es que su crecimiento está vinculado en su mayoría a la actividad turística, lo que ha propiciado por la generación de empleos que en gran medida han sido ocupados por migrantes pues se trata de empleos poco calificados; es decir, inversiones importantes y mucha mano de obra barata. Hay localidades mixtas que han disminuido su población para el periodo de 1995 a 2005, pero que entre 1990 y 2000, tuvieron un incremento significativo de su población como Santa María Huatulco (Oaxaca) y Elota (Sinaloa), que tuvieron tasas de 8.4% y 5.2%. Algunas localidades reportaron tasas negativas de crecimiento importantes de alrededor del -4%, tales como Minatitlán y Metyacapan (Cancún), Cárdenas (Tabasco) y Etchojoa (Sonora), lo que se atribuye a la declinación de la actividad petrolera que casualmente se desarrolló en las décadas de los setenta y ochenta. En este sentido, se puede sintetizar que: las localidades

costeras han pasado por distintas fases de urbanización; han cambiado su condición urbana; han sido localidades que se han estancado o que se han contraído; lo que finalmente se ha visto favorecido por la lógica de capital de inversión, localización empresarial y mercados laborales básicamente emergentes, que tiene que ver con las modalidades del actual desarrollo económico. Con ello se verifica lo que León y Rodríguez (2004:1059) afirman, la actividad económica favorece el desarrollo de unas localidades, mientras que el mismo tipo de desarrollo puede contribuir al declinado de otras.

En el Golfo de México y en el Caribe se está dando el crecimiento urbano más acelerado, con 32 millones de habitantes para el 2000; en el Caribe, por el auge de la actividad turística, la localidad de Benito Juárez en donde se encuentra Cancún (Quintana Roo), duplicó su población en diez años (León y Rodríguez, 2004:1056). Finalmente, se concluye que los ejes detonadores del crecimiento urbano son las actividades económicas propias o características de los municipios y localidades costeras y son: el turismo, petróleo y comercio, y actividades portuarias de importación y exportación las cuales también pueden diferenciarse por su antigüedad en la práctica de la actividad; este es el caso de antiguas localidades petroleras como la refinería de Minatitlán, fundada en 1906, y las recientes localidades turísticas como Cancún (Sánchez, 1999:131), lo que también puede comprobarse con la declinación de la población económicamente activa en las actividades petroleras y el auge de la misma población en las actividades turísticas.

En el **Cuadro 1.1** puede observarse que entre el periodo de 1940 a 1960 la población urbana del Pacífico tuvo su auge con tasas arriba del 8%; sobre todo en la primera década, de 1940 a 1950, rebasó el 10% de crecimiento demográfico. A partir de 1970 el crecimiento en las costas de los dos océanos fue casi simétrico, con tasas promedio del 4%, pero aun así el Pacífico continuó arriba con respecto al Atlántico. En el **Gráfico 1.1** se observa cómo es que

en los últimos quince años, la población en las zonas de litoral ha tenido un crecimiento demográfico bastante estable, que tiende a disminuir ligeramente, sobre todo en el Pacífico, para el periodo 2000-2005.

**Cuadro 1.1. Crecimiento medio anual en zonas de litoral (%)**

Periodo	Total Nacional	Total Urbana	Urbana en Costas	Atlántico	Pacífico
1900-1910	-1,09	1,96	3,83	3,89	3,68
1910-1921	-0,51	1,07	1,80	3,18	-2,53
1921-1930	1.61	4.00	4.66	4,04	7,10
1930-1940	1.73	3.04	3.13	2,23	5,75
1940-1950	2.75	5.89	7,23	5,49	10,64
1950-1960	3.08	6,14	6,73	5,45	8,43
1960-1970	3.28	5.33	6,61	6,76	6,44
1970-1980	3.32	5.16	5,10	5,48	4,63
1980-1990	1.97	2,75	3,84	3,50	4,26
1990-1995	2.33	3,30	3,64	3,27	4,07
1990-2000	1,83	2,26	2,41	2,48	2,47
2000-2005	1,15	1,69	1,66	2,29	1,56

Fuente: Rodríguez y León (2004) *Ambivalencias y asimetrías en el proceso de urbanización*

#### 1.4. LA URBANIZACIÓN COSTERA Y SU IMPACTO EN EL AMBIENTE

Desde inicios del siglo XXI, el agua, los humedales y la cobertura vegetal, son tres de los recursos que se han visto más afectados por la urbanización costera, lo cual es preocupante porque son zonas que poseían gran proporción de humedales y manglares, siendo éstos unos de los ecosistemas más frágiles. En general, estos recursos presentan actualmente un grado de deterioro muy alto, por la contaminación de la actividad petrolera, industrial, comercial y sobre todo urbana, la que ha tenido considerables efectos negativos. Estos particularmente en el caso del recurso agua, pues su disponibilidad y calidad han disminuido considerablemente, aunado a las precarias condiciones de vida de la población como pobreza, insalubridad, aumento de la población pobre; pero a su vez, aumento de servicios urbanos y energía eléctrica, lo que agudiza la problemática de deterioro ambiental.

En particular, el proceso de urbanización y las actividades económicas, en específico las turísticas, y recientemente las inmobiliarias, que incluyen hoteles, fraccionamientos, plazas comerciales, o centros de negocios, son los elementos que están propiciando modificaciones negativas al hábitat como en la zona metropolitana de Cancún-Benito Juárez, pues desde la perspectiva ambiental, inciden en la deforestación, y la destrucción de los manglares y algunas especies de palmas como pasa en Quintana Roo y Cancún, el relleno de lagunas y estuarios; angostamiento de la línea de playa; y desde la perspectiva socioeconómica están desincentivando la actividad agropecuaria por el notable cambio y diversificación del uso del suelo, así como a la actividad pesquera por la contaminación del agua oceánica; esto sucede al desecharse aguas residuales tanto de hoteles como de uso doméstico e industrial, al mar y ríos que desem.ñ en el océano, como sucede en Tampico y Ciudad Madero. Es importante resaltar que en los centros turísticos de las Bahías de Huatulco, Ixtapa y Cancún se le ha dado mayor importancia a ese último aspecto (el tratamiento de agua residual; Iturriaga, 2004:1031).

Se tiene la evidencia de la creación de programas que de alguna manera propician la disminución de la contaminación al elaborar sistemas que controlen la calidad de las playas, con el fin de recomendar y hasta suspender actividades recreativas. En el año 2003 se realizó un Sistema de Información sobre Calidad de Agua en los Principales Destinos de Playa, el cual fue respaldado por la Semarnat, por la Secretaría de Salud, por la Secretaria de Marina y la Secretaria de Turismo. Dicho sistema se encargaba de demostrar el contenido de contaminantes atmosféricos y el manejo inadecuado de combustibles y residuos, sin embargo, el sistema fue suspendido por la alta rentabilidad económica que genera la actividad turística, la cual disminuiría ante la posibilidad de cerrar playas por contener altos niveles de contaminación (Iturriaga: 2004:1035).



## **2. LA ZONA METROPOLITANA DE CANCÚN**

### **2.1.INTRODUCCIÓN**

La actividad petrolera primero y la turística después, han sido dos actividades económicas que desempeñaron, sin duda, un papel fundamental en la estructuración territorial y social del estado. La dinámica por el auge petrolero, desencadenó una serie de procesos sociodemográficos, económicos y urbano-regionales que a la fecha han derivado en profundas desigualdades urbano-ambientales. Estos resultados se reflejan en un escenario urbano desordenado, en que la actividad petrolera dejó de generar empleos. Cancún, por tradición, es un centro turístico que se inició de forma espontánea y por tanto su infraestructura se fue dando conforme a las necesidades de la demanda (Bringas, 1999:9). Sin embargo, es notorio el proceso de deterioro ambiental que está causando la actividad económica predominante que es la turística, reflejo del poco o escaso planeamiento territorial de la zona; lo que deriva en que la dinámica urbana-ambiental experimente una variedad de transformaciones, como aquellos que son el resultado de las desigualdades socioeconómicas, áreas deprimidas y alejadas, migración masiva, mano de obra poco calificada, disminución de actividades agropecuarias, disminución de cuerpos de agua o contaminación de ríos y aire.

### **CONFIGURACIÓN ESPACIAL DE LA ZONA METROPOLITANA DE CANCÚN (ZMC)**

Una zona metropolitana está definida por un conjunto de dos o más municipios que contienen una ciudad de 50 mil o más habitantes, aquella en la que el área urbana, las funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como de su área de influencia directa a municipios predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica; incluye municipios que por sus características particulares son relevantes para la planeación y las políticas urbanas (INEGI, 2005a). Habría que precisar que la Zona Metropolitana de Cancún (ZMC) abarca sólo dos municipios: Isla Mujeres y Benito Juárez (INEGI- CONAPO- SEDESOL, 2005) y en sentido estricto no cumple con todos

los criterios antes señalados y que su configuración insular constata la preeminencia de la ciudad principal y la zona hotelera.

En la presente investigación, se retoma el análisis por sectores, aplicado por Orozco y Tapia (2011) para identificar y clasificar la ocupación urbana de la Zona Metropolitana de Cancún.

La ZMC se integra por la ciudad de Cancún y la zona hotelera y las delegaciones: de Alfredo V. Bonfil, Leona Vicario y Puerto Morelos, dentro de esta se ubica la subdelegación Central Vallarta. La ZMC ocupaba una superficie de 3,010 km<sup>2</sup> con una población de 586,288 habitantes y una densidad media urbana de 119 habitantes/hectárea (INEGI, 2005). En el año 2010, la población metropolitana tuvo un incremento de 91,091 personas, llegando a 677,379 habitantes y aumentó su superficie a 3,021 km<sup>2</sup>, es decir, en cinco años aumento 10 km<sup>2</sup> (INEGI, 2010).

La organización del espacio urbano identifica los espacios iluminados de la zona hotelera, caracterizados por la favorable articulación de los factores que potencia el desarrollo turístico-capital, trabajo y tecnología. Atendiendo a los factores que inciden en la competitividad de las ciudades: Eficiencia y eficacia de los gobiernos locales; confiabilidad y la objetividad de los sistemas de derecho; la preparación académica, la salud, la inclusión de sus sociedades; el potencial de los sectores económicos y el aprovechamiento de las relaciones internacionales, y El instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) ubicó a la ciudad de Cancún en un nivel competitivo alto (Lara, 2007). Otro de los logros ha sido que la Organización Mundial del Turismo (OMT) a través de su fundación UNWTO-Themis concedió el premio "*Lo Mejor de lo Mejor*" a la excelencia y la gobernanza" al Fideicomiso de Promoción Turística de Cancún el 3 de febrero de 2007.

La historia que precedió a estos logros ubica el surgimiento de Cancún, como el primer polo turístico totalmente planificado por el Estado Mexicano y financiado por la banca de desarrollo. Desde su fundación en 1974 fue un éxito económico, pero también una ciudad marcada por los contrastes definidos por el lujo de los grandes hoteles, y la precariedad de los asentamientos espontáneos que surgieron en medio de la selva.

La ciudad de Cancún ha sido criticada por su falta de identidad arquitectónica, y descrita como una ciudad sin interés frente a la belleza del paisaje caribeño; hoy en día, se comienza a aceptar su “pecado original”. La ciudad surgió como un modesto “pueblo de apoyo” para una zona hotelera destinada a satisfacer las necesidades del turismo norteamericano. El proyecto Cancún fue elaborado en una época en la que las cuestiones *medioambientales* y la participación ciudadana eran cuestiones secundarias dentro de la práctica del desarrollo urbano.

La relación de la urbanización y el desarrollo turístico se encuentra mediada por la planificación urbana, la cual funge como instrumento de gobernabilidad de la que se valen los gobiernos para llevar a efecto sus políticas de desarrollo (Campos; et. al, 2008). Es decir, que la presencia de las políticas o su ausencia, tienen un efecto directo en las formas de hacer ciudad, asimismo pueden o no ser instrumentos flexibles que permitan replantear las directrices del desarrollo urbano, social y medio ambiental, y con ello agudizar o evitar el declive de los centros turísticos.

## **2.2. CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO**

### **Caracterización del municipio de Benito Juárez**

Benito Juárez es uno de los diez municipios que integran el estado mexicano de Quintana Roo, fue fundado el 12 de Enero de 1975. Su cabecera es la ciudad de Cancún, destino turístico internacional.

El municipio de Benito Juárez se encuentra en la zona norte del estado de Quintana Roo, limita al norte con el municipio de Isla Mujeres (conformado por una isla y en una parte por zona continental), al oeste con el de Lázaro Cárdenas y al sur con el de Solidaridad (cuya cabecera es Playa del Carmen), está ubicado entre las coordenadas geográficas extremas de 21° 22' a 20° 43' de latitud norte y 86° 44' a 87° 19' de longitud oeste; tiene una extensión territorial de 1,664 km<sup>2</sup> que representan el 3.27% del total del territorio de Quintana Roo (INEGI, 2011).

Debido a la actividad económica que genera el principal destino turístico de México, la ciudad de Cancún, el municipio de Benito Juárez es el más poblado del estado de Quintana Roo, y uno de los de mayor y acelerado crecimiento poblacional en el país.

En el territorio del municipio hay un total de 554 localidades, la mayoría son asentamientos y colonias irregulares conurbadas a la ciudad de Cancún, aunque en términos estadísticos se les considera como centros de población independientes (INEGI, 2010).

El municipio se integra por el centro de Cancún, la zona hotelera y las delegaciones: Alfredo V. Bonfil, Leona Vicario y Puerto Morelos, dentro de la cual se ubica la subdelegación Central Vallarta.

La estructura demográfica del municipio está integrada por una población total de 661,176 habitantes, 50.65% son hombres y 49.34% son mujeres. El índice de población masculina es del 50.5%; el 26.3% de la población es menor de 15 años, el 55.9% se encuentra en el rango entre 64 y 15 años de edad, y el 11.9% de la población de 5 años y más es hablante de una lengua indígena (INEGI, 2010). La tasa de crecimiento medio anual de la población de 5.6%, ubica al municipio en el segundo lugar estatal, únicamente superado por el del municipio de [Solidaridad](#) (ver Tabla 1).

**Tabla 1. Distribución de la población en Benito Juárez, 2000, 2005 y 2010**

Localidad /Delegación	Total de habitantes/Año		
	2000	2005	2010
Cancún	397,191	526,701	628,306
Alfredo v. Bonfil	8,148	13,822	14,900
Leona Vicario	4,599	5,358	6,517
Puerto Morelos	892	1,097	9,188
Central Vallarta	23	10	20
<b>SUBTOTAL</b>	<b>410,853</b>	<b>546,988</b>	<b>658,931</b>
<b>% Con Respecto al Total Municipal</b>	<b>97.8%</b>	<b>95.4%</b>	<b>96.4%</b>
Resto del Municipio	8,962	25,985	2,245
<b>Total Municipal</b>	<b>419,815</b>	<b>572,973</b>	<b>661,176</b>

Fuente: Elaboración propia con base en: datos del Instituto de Planeación de Desarrollo Urbano (IMPLAN), Municipio de Benito Juárez (2008b), e INEGI, 2000, 2005 y 2010.

Los datos de la tabla 1 indican que en el año 2000, el 97.8% de la población del municipio vivían en zonas urbanas y el 2.2% en zonas rurales. En 2005, la situación se modificó ligeramente, la concentración de población en zonas rurales se incremento a 4.6%, y en las zonas urbanas fue de 95.4%. Finalmente, en el año 2010, el 96.4% de la población es eminentemente urbana y vive en localidades que superan los 2,500 habitantes.

La distribución de la población en el municipio de Benito Juárez en la última década, consolida un patrón demográfico que caracteriza la concentración de la población en las localidades que integran la Zona Metropolitana de Cancún, particularmente en la ciudad principal, lo que contrasta con la dispersión de 449 pequeñas localidades enclavadas en las áreas selváticas continentales y que conforman el resto del municipio. La fuerza de atracción de Cancún y su zona metropolitana se corresponde con un crecimiento social desbordante, producido por la inmigración de población foránea y el despoblamiento de las localidades pequeñas, tal como se aprecia en el período 2005-2010.

El desbordamiento demográfico de la ciudad de Cancún se expresa en la dificultad de amplios sectores de población para acceder a una vivienda, en contrasentido se produce un desarrollo

inmobiliario de alto nivel que muy pocos habitantes pueden pagar. Se produce una segregación residencial cada vez más marcada, donde afloran grandes diferencias en cuanto al tipo de alojamiento, infraestructura y servicios públicos disponibles, mismos que están en estrecha relación con el nivel de ingreso de la población. Un primer ejercicio de la caracterización del actual modelo urbano de la ciudad de Cancún, resaltan las siguientes directrices:

El acelerado crecimiento de poblacional se refleja en la necesidad de cada vez mayores y mejores servicios públicos, entre ellos la infraestructura vial. Las vialidades de la ciudad superan los 1,000 kms.; circulan un poco más de 110 mil vehículos, que se incrementan significativamente en la temporada de alta afluencia de turismo nacional. Las vías de comunicación, el incremento de la oferta hotelera y la inversión de capitales en proyectos estratégicos de desarrollo urbano, incide directamente en el crecimiento de la zona urbana (H.A.B.J., 2008a)

La ocupación urbana en el municipio ha tenido profundas implicaciones en la polarización del desarrollo económico y el incremento de las desigualdades sociales en el resto del territorio, el cual según Santos (2004) estaría conformado por los “espacios oscuros”, aquellos que poseen una gran riqueza natural, cuyo impulso requeriría de grandes inversiones que las grandes empresas y el sector público no están dispuestos proporcionar. Simplemente porque Cancún y su zona metropolitana, concentran más del 96% de la población total, los comercios y la industria del municipio. La dinámica económica en el ámbito regional, ha convertido a la ciudad de Cancún en el centro logístico de la Riviera Maya, Cozumel e Isla Mujeres. Mientras que paralelamente se potencia Mahaual, Chetumal, como el corazón y principal centro de atracción turística de la Riviera Maya. Es decir que la otrora importancia de Cancún como centro de atracción turística, se está convirtiendo en centro de negocios turísticos.

## **2.3. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS DE LA ZONA METROPOLITANA DE CANCÚN-BENITO JUÁREZ- .**

### **2.3.1. Actividades Económicas**

Las actividades económicas de la Zona Metropolitana son básicamente: la industria, el comercio y los servicios. Como se evidenció antes el municipio de Cancún es el que concentra la mayor proporción de habitantes, y por tanto, de actividades económicas. La población ocupada predomina en las actividades de comercio y después de servicios; tal y como se muestra en el **Cuadro 2.2**. Con respecto a los datos arrojados por los Censos Económicos de 1994 y 2004, se observa que la actividad productiva muestra la mayor concentración en el municipio de Cancún y en segundo lugar el municipio de Benito Juárez. Segundo, en la zona metropolitana claramente predomina la actividad terciaria, sobre todo en el municipio de Cancún así como también la actividad industrial; tercero en el municipio de Benito Juárez el sector servicio se ha mantenido estable según al lo que muestra su ritmo de crecimiento (por arriba del 4% para los dos años), pero se distingue porque ha demostrado un incremento de unidades económicas y de la población ocupada en ese sector. En el municipio de ., ocurrió algo similar, aunque las tasas de crecimiento tanto para las unidades económicas como para la población ocupada fueron menores, casi la mitad de lo que se mostró para el municipio de Cancún. En el crecimiento de las unidades económicas no fue proporcional al número de población ocupada.

Para los municipios Benito Juárez, disminuyó la actividad del sector comercio, debido a que el sector servicios se diversificó en servicios turísticos (hoteles, bares, restaurantes) y financieros (bancos, aseguradoras, inmobiliarias). Con respecto a la actividad industrial, la población ocupada tuvo un incremento importante tanto para el municipio de Cancún con una tasa de más de 20% y para Benito Juárez con una tasa de más de 7%. Por otra parte, se realizó un análisis basado en Areas Geostadísticas Básicas (AGEB's) para el año 2000 y para

la Zona Metropolitana de Cancún-Benito Juárez- .. No se logró realizar un análisis comparativo para algunas variables por AGEB's para el año 2005, ya que en el cuestionario que aplicó el INEGI se omitieron algunas como Población Económicamente Activa, Población Ocupada e Ingresos. Así que sólo se atendió en algunos casos a variables que solo aparecieron para el año 2000 y en otros casos se uniformizaron las variables que si fueron compatibles con el año 2005.

**Cuadro 2.2. ZMV-BR-A. Actividades Económicas y Población Ocupada, 1994 y 2004**

Municipio	Actividad	1994		2004		Diferencias Unidades Económicas 1994-2004	Diferencias Población Ocupada 1994-2004
		Unidades Económicas	Población Ocupada	Unidades Económicas	Población Ocupada		
	Industria	80	366	145	422	65	56
	Servicios	278	1553	641	1756	363	203
	Comercio	1141	11807	422	1333	-719	-10474
Benito Juárez	Industria	336	873	356	1818	20	945
	Servicios	1130	6438	1816	10144	686	3706
	Comercio	6036	29881	1891	11177	-4145	-18704
Cancún	Industria	646	1319	1196	10381	550	9062
	Servicios	1802	5621	8107	35090	6305	29469
	Comercio	7637	25488	7743	54541	106	29053

Fuente: Censo Económico, INEGI, 1994 y 2004

Con respecto al patrón de distribución por rango de los ingresos, en el Cuadro 2.3, se observa como, para el año 2000 y por AGEB's, que la mayor proporción de los estratos lo ocupan los de más bajos ingresos, que en números relativos esto se traduce en 27.55%, lo que se vincula como un indicador de la población pobre. En contraste, la población ocupada que recibe más de cinco salarios mínimos representa un alto porcentaje; este estrato oscila entre 1428 a 2856 pesos al mes, de acuerdo con el salario mínimo de la zona geográfica C, que está en esta área en 46.60 pesos diarios. Estos datos muestran una marcada polarización social en este municipio.



**Cuadro 2.3. ZMV-BR-A. Aspectos Económicos, 2000**

Indicadores	2000	%
<b>Ingresos</b>		
Población Ocupada que no recibe ingresos	5,432	1.43
Población ocupada que recibe menos de un salario mínimo	25,021	6.61
Poblacion ocupada que recibe de 1 a 2 salarios minimos	73,835	19.51
Población ocupada que recibe de 2 a 5 salarios minimos	79,686	21.05
Población oculoada que recibe más de 5 salarios minimos	3,9107	10.33

Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI por Aéreas Geoestadísticas Básicas 2000

## 2.4. LA ZONA CONURBADA DE CANCÚN- BENITO JUÁREZ

Esta zona conurbada es de relevante importancia ya que en ella radica una amplia complejidad que está basada en la saturación natural y turística. Desde la perspectiva natural se ha perdido parte de las líneas de playa o hasta han desaparecido debido a la apertura de inversión más que nacional, extranjera para la construcción de hoteles, lo que ha derivado en una disminución del ancho de las playas de hasta 30 metros de su franja. Lo anterior se observa en el **Cuadro 2.6**; los parámetros de grado de contaminación son predominantemente de medios a altos, lo que se vincula al área de concentración hotelera. Por otra parte, la zona conurbada de Cancún y Benito Juárez es rico en arrecifes por lo que fue nombrado “Sistema Arrecifal Cancúnano” en 1992 y es que se constituye de 17 arrecifes y 11 en Antón Lizardo el cual también ya se considera municipio conurbado. El problema es que estos arrecifes como parte de la atracción turística para la práctica del buceo y snorkel, han sido sobreexplotados y mal manejados a tal grado que presentan un alto deterioro en su estructura. Por otro lado, el Río Jamapa es muy representativo del área, ya que atraviesa de este a oeste la zona conurbada. En sus costados se han establecido restaurantes especializados tradicionales, los cuales desechan sus aguas residuales al propio río, aunado a la contaminación que genera el combustible que desechan yates y motos acuáticas que circulan a lo lado del río (Gallegos, 2006:60).

**Cuadro 2.6. ZMV-BR-A.Condiciones recientes de las playas**

Municipio	Litoral Urbano (Km)	(%) Playa	Nombre	Longitud	Ancho	Grado de Contaminación
Cancún	7,5	22,1	Playa Regatas	543	0-35	medio
			Playa Hornos Playa	407	60-70	medio-alto alto
			Villa del Mar Playa	300	16-60	medio
			Jose Marti	413	40-65	
Benito Juárez	10	75,2	Playa Costa Verde	580	0-70	medio
			Playa Costa de oro	2070	40-110	medio medio
			Paya Mocambo	1645	15-110	medio-alto bajo
			Playa Arcos-Morro	2335	20-40	
			Playa Paraíso	960	80-90	

Fuente: Gallegos, O (2006) Estructura territorial del corredorturístico Cancún-Benito Juárez, México al inicio del siglo XX, P. 69

Con respecto a la complejidad turística, se hizo referencia a la saturación de uso de suelo que está actividad ha detonado; por lo menos en lo últimos veinte años ya que se han construido 16 hoteles que a diferencia de las décadas de 1980 y 1990, predominó la inversión local. Después de esa década se amplió la inversión extranjera construyendo hoteles de cinco estrellas los cuales generan mayor ocupación de suelo, por todos los servicios que ofrece, como áreas de estacionamiento, spas, centros de convenciones, canchas de tenis, squash y golf, y por supuesto el mayor número de habitaciones. Este tipo de ocupaciones de suelo ha generado el relleno de cuerpos de agua y el alto deterioro de los pocos manglares de la zona (Gallegos, 2006: 69). Esta problemática de la saturación del suelo, ha incidido también en los servicios externos y las demandas que la construcción de este tipo de hoteles genera como discotecas, bares, cafeterías y restaurantes, lo que se refleja en su crecimiento para el año de 2005; existen solo en el corredor turístico Cancún-Benito Juárez, 97 establecimientos, según el último informe emitido por la Dirección de Turismo Metropolitano y Relaciones Públicas del Estado de Cancún.

Otra de las complejidades urbanas que se enmarcan en el corredor urbano Cancún-Benito Juárez, es la masiva construcción de desarrollos habitacionales de alto nivel social y

económico. El deterioro desde la perspectiva ambiental es muy alto, debido a que las exigencias de exclusividad son mayores, como por ejemplo la construcción por parte del Grupo Ruíz de un desarrollo residencial denominado “El Dorado Residencial and Marina” sobre una isla que es prácticamente artificial, con una superficie de 81 hectáreas con posibilidades de atracar embarcaciones. Dicho proyecto está ubicado al sur del estero de Mandinga, lo que afectaría notoriamente la disminución o desaparición de la cobertura vegetal y de manglar que existe en la zona, al rellenar espacios para la edificación de dichos fraccionamientos (Periódico Reforma, 11 de noviembre de 2007). Debido a la recurrencia de grupos inmobiliarios, se han empezado a construir infraestructura vial con el objetivo de facilitar la afluencia a la zona turística de Cancún-Benito Juárez; tiene una longitud de 18 kilómetros la cual ya está en su fase inicial hacia Antón Lizardo cuya longitud es de 2 km, lo que convertirá a esa área en un espacio turístico importante. Su efecto ambiental biofísico es que con este tipo de aprovechamientos inmobiliarios se está acabando con la cobertura vegetal y se están ampliando las áreas de baldío que pronto serán ocupadas por alguna inmobiliaria (portal.Cancún.gob.mx).

Benito Juárez, Ver., 3 de Abril.- El entronque de Benito Juárez-Antón Lizardo forma parte del boulevard turístico en materia de accesibilidad al desarrollo y modernización de la región costera de Cancún que actualmente ejecuta la Dirección de Carreteras y Puentes Estatales de Cuota

## **2.5. BENITO JUÁREZ**

Como ya se señaló, el municipio de Benito Juárez, está reportando un crecimiento alto debido a su peso dentro de la zona metropolitana y a la relación económica con el municipio conurbado de Cancún. En el mapa de la **Figura 2.1** se observan en las Áreas Geostadísticas Básicas 2000, que su población se concentra a lo largo de la carretera principal que

conecta con el municipio de Cancún, es decir, territorialmente este patrón de crecimiento se está dando del centro hacia el norte, aunque hay una fase inicial de poblamiento de altos ingresos hacia el sur, atravesando el Río Jamapa.

Por otra parte, con respecto a la población sin derechohabiencia y considerando esta variable como un indicador de pobreza y/o marginalidad, se muestra en el mapa de la **Figura 2.2** que este indicador se concentra de centro-oeste, lo que coincide con la baja densidad de ocupación de la vivienda, lo que confirman, estos dos indicadores, que la población marginada tiende a localizarse hacia la periferia del municipio. Lo anterior, se verifica con el patrón de distribución en el territorio de la concentración de viviendas particulares habitadas, como se observa en el mapa de la **Figura 2.3**, que coincide con la misma tendencia de poblamiento centro-norte, ya hacia cada extremo, hacia el este y oeste, siguiendo la misma dirección que el Río Jampa, se identifica que la densidad de ocupación de las viviendas disminuye.

Los servicios urbanos como agua y drenaje también tienden a ser dos indicadores de calidad de vida o marginalidad; para el caso de Benito Juárez, se puede ver en el mapa 2.4 el comportamiento de distribución del suministro de agua, que en este caso es de agua por acarreo o conectado a la llave hidrante; éste tipo de suministro es de segunda categoría dentro del contexto del suministro del agua, como agua conectada a la vivienda, se considera de primera categoría. La tendencia territorial de concentración de éste tipo de servicio es hacia el suroeste, lo mismo ocurre con el tipo de suministro de drenaje el cual está conectado a una fosa séptica, barranca, río o lago, el cual también es considerado como de segunda categoría, aunque en este servicio urbano, las viviendas en esa condición superan a las del agua por acarreo, es decir, hay mayor escasez de infraestructura de primera categoría.

## **PROBLEMAS URBANO-AMBIENTALES EN CANCÚN**

Este apartado de parte de dos ideas principales, la primera ubica el desarrollo del turismo de masas después de la Segunda Guerra Mundial, asociado al desarrollo de los medios de transporte y a la evolución de la legislación laboral que aseguró las vacaciones pagadas para la población asalariada, aunado a la disminución de la horas de trabajo y al aumento del tiempo libre. En este sentido el turismo es un fenómeno social, económico y cultural característico del siglo XX, estrechamente relacionado con la urbanización de algunas regiones costeras (Quiroz, 2006), la segunda idea perfila un contexto de producción industrial, crecimiento de rentas y mejora técnica y el convencimiento de la necesidad de hacer vacaciones, como los motivos que provocan la multiplicación de centros turísticos de playa en todos los espacios bañados por el sol situados en la periferia de las principales concentraciones urbanas e industriales del mundo (Antón, 1998).

La urbanización turística se conceptúa, como un proceso de creación de espacios urbanos específicos destinados al consumo recreativo, la infraestructura, los servicios, el medio ambiente y el paisaje resultan ser atributos fundamentales de su competitividad. Es decir que las áreas urbanas se constituyen en lugares cuya finalidad es producir, vender y consumir servicios y bienes que producen placeres lúdicos a residentes temporales y beneficios económicos a variados actores sociales que participan de las actividades turísticas (Antón, 1998).

La forma que adopta el espacio turístico es resultado de la interacción entre los agentes que intervienen en su producción. Los propietarios, los promotores urbanos y los empresarios turísticos forman el conjunto productivo del espacio de destino turístico. Los consumidores directos y los intermediarios de consumo completan, junto con la administración —en sus diferentes niveles— el sistema de elementos que intervienen en su definición y en su atribución

de valor (Sánchez, 1985).

En el sistema urbano-turístico a diferencia de otros núcleos urbanos, el espacio de destino tiene un papel fundamental como emisor de relaciones multisectoriales. Desempeña funciones diversas, puede ser considerado como un factor de capitalización para los propietarios del suelo, un medio de producción para los productores de ciudad, soporte de la actividad turística, objeto de consumo para los visitantes, recurso productivo para los intermediarios y, finalmente también marco de actuación pública. Son estas relaciones las que generan una nueva realidad territorial y ocasionan problemas ambientales, conflictos de usos, insuficiencia de infraestructuras y, en definitiva, producen las contradicciones características del urbanismo turístico (Nácher y Selma, 1993).

La conflictividad del urbanismo turístico resalta la frontera entre lo urbano y lo ambiental, los elementos ambientales (aire, vegetación, fauna, áreas verdes, recarga hidrológica, etc.) sólo pueden entenderse dentro de complejos elementos y procesos urbanos (transporte, servicios públicos, localización de actividades, usos del suelo, vivienda, precios, política fiscal, patrimonio histórico, infraestructura, etc.). Aunque el capital ecológico en forma de recursos ambientales está representado por los recursos territoriales que ofrecen servicios de localización espacial y recreación, el deterioro ambiental es palpable en numerosos centros turísticos del mundo, en los que se han trasgredido umbrales críticos, después de los cuales se generan costos sociales y ambientales excesivos (Miller G, Tyler, 2002).

La urbanización turística contemporánea es una forma singular de urbanización que tiene los siguientes elementos distintivos: es espacialmente y socialmente diferente. Se distingue por un rápido crecimiento de la población y de la fuerza de trabajo; por un sistema de producción flexible, la intervención pública es de carácter incentivador, tiene formas de consumo de ocio de

masas y segmentadas, y se distingue por una población residente socialmente distintiva (Mullins, 1991).

También se caracteriza por su flexibilidad y su continua búsqueda de sistemas de cambio — regulados o no— a fin de hacer frente a la competencia externa a corto plazo a que es sometida en el proceso de captura de visitantes. Es decir que la ciudad turística tiene una lógica de centralidad difusa y generalmente condicionada a la aparición de nuevas piezas urbanas; entra, parcialmente o globalmente en fase de reestructuración urbana en períodos cortos de tiempo; importa y experimenta sobre infinidad de productos construidos e instrumentos de intervención y abandona rápidamente la dominancia de las propias piezas que diseña y genera (Anton, 1993).

El análisis de los datos identifica al interior de la ZMC, la existencia de al menos tres grandes “espacios oscuros” (Alfredo V. Bonfil, Puerto Juárez y la franja ejidal), caracterizados por las desigualdades y brechas sociales, en un contexto de urbanización globalizada.

Una de las zonas más afectadas por la desigualdad es el ejido Alfredo V. Bonfil, el que se puede considerar como el caso más representativa de los espacios oscuros de la ZMC, ha perdido la función de productor de recursos agropecuarios para Cancún, y se ha convertido en una zona conurbada con graves carencias de servicios públicos.

Otro “espacio oscuro” es Puerto Juárez, a pesar de que sobresale por su función pesquera y proveedor de servicios turísticos a través del uso de dos de sus muelles principales, en los que se embarca y cruza diariamente a cientos de turistas nacionales y extranjeros hacia Isla Mujeres, ubicada a 7 km frente al puerto, además cuenta con un muelle para ferri, y una zona de restaurantes. Puerto Juárez está dividido en tres polígonos (áreas urbanas delimitadas por el

gobierno municipal): La supermanzana 86 que alberga el fraccionamiento Villas Playa Blanca y llega hasta las ruinas de El Meco, justo en el límite con el municipio de Isla Mujeres. Frente a dicha demarcación se encuentra playa del Niño, una de las 10 playas públicas de Cancún. Los otros dos polígonos, las supermanzanas 84 y 85 albergan a la mayor parte de la población, en el año 2010 se reportan más de 4,500 habitantes. En las supermanzanas mencionadas, habitan pescadores y algunos trabajadores de la zona hotelera, la mayoría de los cuales viven en palapas situadas a un costado de las terracerías.

Si bien el turismo es la base económica de la ZMC, la pesca es otra actividad importante que se desarrolla en el litoral de Cancún. Esta actividad se concentra en Puerto Juárez, clasificado como puerto medianamente equipado. La zona presenta infinidad de locales comerciales que tuvieron su auge en la década de los años ochenta, y que hoy están abandonados y convertidos en sitios inseguros que albergan a la población excluida, indigentes y maleantes. El abandono lo ha convertido en un “espacio oscuro”, el cual solo es utilizado por los para trasladarse a Isla Mujeres.

Otro “espacio oscuro” es el conformado por una zona de asentamientos distribuidos de forma irregular en la parte norte de la ciudad de Cancún, en los límites municipales con Isla Mujeres, conocido como Franja Ejidal. Lo conforman terrenos irregulares ocupados por la población más pobre, en su mayoría inmigrantes de otros estados del país. Actualmente algunas zonas se están regularizando poco a poco con ayuda del gobierno estatal.

La imagen de la zona hotelera constituye una escenografía en donde se mezclan elementos inspirados en la arquitectura maya, mexicana tradicional, caribeña e internacional y las zonas habitacionales en las que residen familias provenientes de todo el país. En este sentido Cancún puede ser considerado como uno de los ejemplos más completos de la urbanización reciente en



México, que abarca zonas planificadas y asentamientos espontáneos (Quiroz, 2006: 60).

La zona que mejor representa los “espacios iluminados” es Isla Cancún ó Zona Hotelera, aquí se concentra la mayor parte de las playas y actividades turísticas. La Isla es una lengua de tierra en forma de "7", con una extensión de 23 km. Alberga la mayor parte de los hoteles y playas, y zonas residenciales: "Isla Dorada", "Bay view Grand", "Las Olas", el campo de golf Pok Ta Pok y el residencial más ambicioso e importante de la ciudad, la exclusiva zona de "Puerto Cancún" que se une al continente a través de tres puentes: El puente Calinda en el km 4, el puente de Club Med en el km 20 y el puente Nizuc en el km 22.

La zona hotelera rodea al sistema lagunar Nichupté, compuesto de siete cuerpos de agua: Laguna Bojórquez, Cuenca del Norte, Cuenca Central, Cuenca Sur, Río Inglés, Del Amor, y Laguneta del Mediterráneo. El acceso a la restante franja de playa de la zona hotelera, está restringida por diversas cadenas hoteleras, sólo se puede acceder caminando sobre playa desde cualquiera de estos accesos públicos.

El segundo “espacio iluminado”, sería el centro de la ciudad, en esta zona urbana habita el grueso de la población cancenense y se encuentra dividido en colonias, fraccionamientos, supermanzanas o regiones, zonas regulares perfectamente delimitadas por calles y avenidas pavimentadas, que cuentan con los servicios básicos de electricidad, agua potable, y drenaje. Aquí se localizan la mayor parte de las instituciones políticas, educativas, culturales y de servicios de la ciudad y de la zona metropolitana.

El 7 de Marzo de 2011 en apoyo al fortalecimiento y diversificación de la economía metropolitana, el gobierno estatal anuncio el ambicioso proyecto "Centro de Comercio Exterior" y la Asociación de Inversionistas de Quintana Roo confirmó que hay capitalistas extranjeros

interesados en invertir en este mismo año, en sitio de inversión estaría ubicado en el corredor turístico Cancún – Tulum, con lo cual se contribuye a la creación y consolidación de la Zona Metropolitana de Cancún-Playa del Carmen.

A raíz de este proyecto, la asociación de inversionistas hizo énfasis que las autoridades municipales de Benito Juárez y Solidaridad deben iniciar los trabajos para municipalizar el tramo carretero Cancún-Tulum. Esta vía de comunicación interestatal que enlaza Cancún hasta Chetumal, debe consolidar un eje estructurador vial de crecimiento de negocios que vendría a detonar la zona norte de la entidad.

La tendencia vislumbra en corto plazo, la consolidación de una segunda zona metropolitana que estaría integrada por la ciudad de Cancún y Puerto Morelos, municipio de Benito Juárez y la ciudad de Playa del Carmen, cabecera del municipio de Solidaridad.

Este plan de inversión de capital, la localidad de Puerto Morelos (punto intermedio, sería beneficiado al ser el principal puerto de Quintana Roo. Esta zona sería el eje de la diversificación económica, detonante del comercio exterior, generador de divisas y fuente de empleo para las comunidades rurales.

En el mes de Febrero de 2009, fue instalado el Consejo para el Desarrollo Metropolitano de Benito Juárez, conformado por 12 integrantes de los tres niveles de gobierno, su propósito es impulsar la competitividad económica y la capacidad productiva a través de proyectos viables que tengan un impacto social, metropolitano, financiero y ambiental en estos municipios.

El Consejo cuenta con un Fideicomiso para el Fondo Metropolitano que en teoría dispone de 190 millones anuales para proyectos que fortalecerán la zona conurbada entre los municipios

Benito Juárez e Isla Mujeres. El consejo se crea como un instrumento que permitirá realizar de manera conjunta proyectos para allegarse de más recursos, a fin de fortalecer las zonas que comparte la población de ambos municipios y ordenar de manera coordinada, usos de suelo, proyectos urbanos y en general, los procesos de ocupación urbana entre los límites de ambos municipios, en la práctica no es así, en el trabajo de campo realizado en el mes de Abril de 2011, se confirmó que los resultados no han cumplido con los objetivos y metas establecidas.

En la última década, en las áreas de la zona hotelera y en la ciudad de Cancún se han planteado gran cantidad de proyectos de desarrollo urbano, sobre todo conjuntos habitacionales verticales como es el caso de “Puerto Cancún” y “Malecón Cancún”.

El proyecto de “Puerto Cancún” ha sido polémico desde su formulación, se proyecta sobre casi 300 hectáreas e incluye la construcción de ocho hoteles de lujo, condominios, comercios, cines y una marina para el atraque de 300 embarcaciones, sin embargo se ha visto envuelto en una serie de irregularidades, tanto en su diseño como en el impacto ecológico que representa para la ciudad y la población próxima. La oposición de los grupos ecologistas, está fundada en la afectación de varias hectáreas de manglar y la expansión al extremo la zona hotelera, así como en la profundización de la polarización social y la desigualdad económica. No obstante, las instancias gubernamentales autorizaron a los accionistas extranjeros para continuar el multimillonario proyecto, en el que participan los grupos mexicanos GICSA y Hansa Urbana, entre otros.

El panorama muestra que en la zona se ha acabado casi con el 100% del manglar, se ha aplanado el suelo con sascab (tierra blanca de la región), los edificios trastocaron el hábitat de distintas especies, desplazando la fauna silvestre permanentemente.

El área que rodea a las construcciones y las unidades habitacionales, sufren de contaminación auditiva por el ruido de la maquinaria y el aplanado de sascab, se levantan polvaredas que llenan de gruesas capas de tierra y polvo incluso el interior de los hogares y comercios de la zona. El proyecto “Malecón Cancún” está conformado por hoteles, centros comerciales, corporativos y desarrollos habitacionales verticales, destinados a segmentos de la población de alto ingreso económico.

Este proyecto provoca “dualidades urbanas extremas” que tienden a dividir los espacios de opulencia y precariedad. Este tipo de proyectos generan “espacios iluminados” en zonas específicas de la ZMC y consolidan los “espacios oscuros” distribuidos en las “regiones” y áreas específicas de la periferia, caracterizadas por la carencia de servicios básicos, infraestructura, vivienda precaria y sin servicios de salud.

## **CONCLUSIONES**

En la primera parte de este informe se proporcionaron elementos demográficos, económicos y ambientales de las zonas costeras; asimismo, las asimetrías que se provocan en términos socioterritoriales y que llevan a escenarios críticos por los cambios y transformaciones extremas del crecimiento urbano y económico.

Estos cambios pueden traducirse en el alto nivel o grado de deterioro de las condiciones sociales y ambientales. Por un lado, la pobreza urbana y la agudización de la pobreza rural al exterminarse las actividades agrícolas; la expansión urbana; la alta migración; baja calificación de la mano de obra, que se incorporará a las necesidades de las actividades turísticas especializadas en hotelería.

Por otro lado, la tendencia de sustituir las bases naturales por económicas, lo cual deriva en la

pérdida de cobertura vegetal de manglares, litorales, disminución de playas, destrucción de arrecifes, contaminación de ríos, rellenos de cuerpos de agua, deforestación, captura y tráfico de fauna y flora, contaminación de mares y ríos.

La zona metropolitana de Cancún se convirtió en un foco de alerta, debido a la vertiginosa actividad turística y a la dinámica urbana. Es evidente que su presión demográfica está vinculada directa y estrechamente con el patrón de desarrollo económico, aunado a que es una zona de antigua y nueva urbanización, y tradicional crecimiento económico.

Si bien es cierto que los patrones de deterioro urbano-ambiental en Cancún no surgieron simplemente del dinamismo turístico, sino también del petrolero, pero sin embargo, si fue y es uno de los sectores en conjunto con la apertura masiva de grupos inmobiliarios que contribuyeron en la agudizaron del deterioro de las condiciones sociales y ambientales.

Es evidente desde esta perspectiva, el panorama de deterioro de la zona metropolitana por lo que es necesario y se requiere de un riguroso monitoreo y vigilancia costera tanto urbana como ambiental.

Considerando los resultados y las evidencias obtenidas con el análisis de cambio de cobertura vegetal y uso del suelo en el municipio de Benito Juárez, Cancún, es necesario que se construyan políticas que enfrenten el deterioro ambiental a nivel territorial; regionalizar tierra adentro litoral y mar; que se diversifiquen las políticas sectoriales, a través de incentivar el desarrollo agropecuario y agrícola, así como se regularicen las diversas formas de uso de suelo, y sobre todo el control del crecimiento inmobiliario.

La actividad turística a lo largo de los litorales del Caribe mexicano se ha convertido en un

factor determinante de la ocupación del territorio.

El crecimiento acelerado de la ciudad de Cancún y su zona metropolitana, ha dado paso a dualidades espaciales y brechas sociales, que se expresan como desfases y distorsiones de una urbanización incontrolable. No obstante que la configuración espacial de la zona metropolitana de Cancún está definida por la zona urbana consolidada de la ciudad, el corredor turístico a lo largo de su costa, Isla Mujeres y la localidad de Alfredo B. Bonfil. Poco se sabe de las llamadas “regiones” o colonias habitadas por una creciente población flotante, y cuya estructura urbana presenta serios problemas de satisfacción de necesidades y servicios básicos, lo que contrasta con las condiciones de la zona turística. El objetivo del presente trabajo, es realizar un primer acercamiento de la caracterización de las condiciones sociales de las regiones o áreas no favorecidas por el desarrollo turístico de Cancún, Quintana Roo.

Con el boom de la ciudad de Cancún en la década de los 90's y la construcción de la supercarretera que corre de este destino hacia Tulum -que detonó el desarrollo de lo que ahora se conoce como la Riviera Maya-, llegaron varios miles más de trabajadores provenientes principalmente de estados como Chiapas, Oaxaca, Campeche y Yucatán, conocidos por su alto grado de marginación social.

Todas esas personas ya no alcanzaron un lugar para vivir en la ciudad y fueron asentándose irregularmente. Por eso ahora el municipio de Benito Juárez, donde se encuentra Cancún, presenta un gran rezago sobre todo en servicios básicos y de infraestructura para esa población. Es una contradicción, pues entre más divisas llegaron por turismo, el gobierno no las destinó para dotar de casas con agua, luz y electricidad a los inmigrantes que cada vez eran más y más. De esta manera, se sabe que mientras el promedio de crecimiento poblacional en el país es de 1.9 por ciento, Cancún ha crecido a tasas de siete por ciento, y actualmente tiene

alrededor de un millón de habitantes. De ellos, un 20 por ciento carece de servicios básico". Por ello, la zona hotelera contrasta con las orillas de la ciudad, donde se pueden encontrar cientos de casas construidas con materiales rústicos en medio de la selva que rodea Cancún. El crecimiento y desarrollo en esta zona ha sido desproporcionado. La población rebasó la planeación, que finalmente falló y ha permitido que haya focos de pobreza en una de las zonas de mayor lujo en el país.

El caso de Cancún es particularmente sintomático, ya que prolifera la tendencia a desarrollar zonas con desigualdad y marginación social. Lo anterior significa que en Cancún se reproducen pautas urbanas que no le corresponden en su condición de ciudad costera. El modelo urbano de Cancún trae consecuencias negativas, principalmente para la equidad social, carencias y deficiencia de servicios públicos, déficit en la construcción, pero sobre todo en el acceso a la adquisición de vivienda para todos sus habitantes, lo que a dado paso a la creación de las "Regiones".

Por tanto, la actividad turística en la Zona Metropolitana de Cancún (ZMC), es el producto de una política de Estado que promueve la inversión federal y privada para mantener su competitividad en el mercado nacional e internacional, la concentración de capital en la zona hotelera tiene efectos inusitados en el desbordante crecimiento social de la población, aumento de la demanda de servicios básicos y la emergencia de asentamientos en áreas no propias para la urbanización, éstos aspectos han rebasado la capacidad de los gobiernos locales para resolver la problemática.

El caso de la ZMC, se confirma que a lo largo de poco más de cincuenta años, la intervención pública y privada ha creado un modelo de urbanización, fragmentado y de fronteras difusas, caracterizado por agudos problemas sociales y ecológicos que lesionan las ventajas

comparativas y competitivas de la ciudad, lo que disminuye su eficacia económica, reduce la rentabilidad de las inversiones y deteriora las condiciones de vida de los habitantes.

El modelo urbano de Cancún responde a la ausencia histórica de mecanismos de planificación y ordenación urbana, lo que se expresa en la obsolescencia y deficiencia de los servicios públicos, en el envejecimiento de la infraestructura y el equipamiento turístico, escasa renovación, limitadas opciones recreativas, especulación inmobiliaria en las áreas de reserva natural, y la afectación irreversible de los ecosistemas naturales.

En estas condiciones, parece ser que no es suficiente diseñar e implantar a través de la inversión nuevos proyectos de desarrollo turístico, sino que es necesario replantear la coexistencia del turismo de alto impacto y la capacidad de carga social y ambiental en términos de no rebasar los umbrales críticos de permanencia de la ciudad.

En la perspectiva de las autoridades locales y nacionales, la diversificación de la oferta turística se materializa en nuevos conjuntos turísticos cada vez más sofisticados y tecnológicamente equipados, y en la aparición de nuevos actores sociales representados por los grupos inmobiliarios que promueven el producto vivienda a partir de la compra de terrenos baratos, que posteriormente revalorizan con el equipamiento autorizado por los gobiernos locales.

El análisis de los espacios oscuros y los espacios iluminados, expone las desigualdades, la fragmentación y la segregación social y espacial que está produciendo la concentración de capital, tecnología y trabajo en la ZMC, la interacción de éstos factores productivos favorece los intereses de los inversionistas y las inquietudes de los visitantes, pero los beneficios son invisibles para el ciudadano común y la población inmigrante de bajos recursos.



La intervención privada nacional e internacional en la creación del espacio urbano costero, contrasta con la carencia de las regiones, éstos son los espacios oscuros de aparición espontánea que no fueron anticipados y que hoy representan el reto más difícil de resolver en un contexto de globalización del mercado turístico.

La ocupación de la ciudad de Cancún y su zona metropolitana, presenta una diversidad de formas en las que están implícitos los intereses y las conductas de los agentes y la población que las ha creado, así la modificación, la aparición de nuevos fragmentos o piezas urbanas y la expansión de la marginalidad es producto de la intervención y la racionalidad social e institucional que determina el hecho urbano.

Retomando la teoría del Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos (CVDT), enunciada en 1980 por Richard Butler, para explicar la competitividad y los factores de éxito de los destinos turísticos, el caso de la ZMC se ubicaría en la quinta fase, la de estancamiento, en el que el destino comienza a no estar de moda y por tanto las cifras récord de visitas ya se han alcanzado, consolidándose un turismo más conservador, en ocasiones vinculado a la segunda residencia y comienza a reutilizarse parte de las infraestructuras turísticas para otro tipo de negocios. Por lo que estaría entrando a la última fase, la de declive (post estancamiento).

## **RECOMENDACIONES**

Al encontrarse la ZMC en la fase de declive (según el CVDT de Butler), se recomienda la elaboración del diagnóstico estratégico del deterioro social económico y ambiental, para establecer los escenarios críticos y factibles con la finalidad de aportar propuestas de ordenamiento urbano, acordes con las características de la ciudad.

A través de la aportación de estas propuestas de ordenamiento urbanístico, acordes con las

características de la ciudad en estudio, se podrían proponer medidas para la revitalización urbana y ambiental de la ZMC para proseguir con la fase de rejuvenecimiento, según el modelo de Butler.

El diagnóstico estratégico recomendado, requerirá la identificación y desarrollo de indicadores de sustentabilidad urbana que permitan potencializar las ventajas comparativas y competitivas del territorio, pero también mitigar las desigualdades territoriales.

## **BIBLIOGRAFÍA**

**Angera, M.T.** (1989): *Metodología de la Observación en las Ciencias humanas*, Editorial Cátedra, Madrid España.

**Antón, C. S.** (1993): "Consideraciones sobre la reordenación y revitalización de núcleos turísticos. Revisión de procesos y experiencias". *Papers de Turisme*, 11, p. 33-47.

**Anton C. S.** (1998): "La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística", *Anales. Geografía* no. 32, Universidad Complutense de Madrid/Departamento de Geografía, Madrid, España.

**Antón, C. S., et. al.** (2005): *Planificación territorial del turismo*. Editorial UOC. Barcelona, España.

**Ávila Sánchez, Héctor** (1993). "Algunos antecedentes de la teoría regional; su práctica en América Latina". *Lecturas de Análisis regional en México y América Latina*. Universidad Autónoma de Chapingo. Héctor Ávila Sánchez (compilador).México: 13- 36

**Bridge, Gary and Watson, Sophie** (2002) *A Companion to the City* en *Canadian Journal of Sociology Online* January - February 2002. USA.

**Butler, R.** (1980): "The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources", *Canadian Geographer*, vol.24, nº 1, págs. 5-12.

**Butler, R.** (2001): "The Resort Cycle Two Decades On", en Faulker, B., Moscardo, G. y Laws, E (Eds), *Tourism in the 21st Century. Lessons from Experience*. John Wiley & Sons, Chichester, págs. 284-289.

**Brady, M. J.** (1972): *Sedimentology and diagenesis of carbonate muds in coastal lagoons of NE Yucatan*. Tesis doctoral, Rice Univ. Houston, Texas, USA.

**Byrne, J., et al** (1974): "Sustainable urban development strategies for China" en *Environment and Urbanization*, Vol. 6, No. 1.

**Campos, B.; Castillo, L.; Velázquez, D.** (2007): *Urbanización y turismo*. Editorial UQROO, Chetumal, Quintana Roo.

**Calderón, J; Orozco, E.** (2009): Planeación y modelo urbano: El caso de Cancún, Quintana Roo en Quivera, vol. 11, núm. 2, junio-diciembre, 2009, pp. 18-34. Universidad Autónoma del Estado de México, México.

**Castells, M.** (1974): *La Cuestión Urbana*, Siglo XXI Editores, Madrid, España.

**Castells, M.** (1975): *Problemas de investigación en sociología urbana*. Siglo XXI Editores, Madrid, España.

**Cazes, G.** (1992): *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. Rosny: Bréal.

**Cerdá, Ildelfonso** (1867): *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Barcelona, España.

**Choay, F.** (1970): L'histoire et la méthode en urbanisme en Revista "Annales: économies, sociétés, civilisations, Histoire et urbanisation", Paris, Francia.

**Clary, D.** (1993): *Le tourisme dans l'espace français*. París, Francia.

**Diario Oficial de la Federación –DOF-** (2000): Reformas y adiciones a diversas disposiciones de la Ley Federal de Turismo. Secretaría de Turismo, Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, 06 de junio de 2000.

**Diario Oficial de la Federación –DOF-** (2008): Decreto por el que se declara área natural protegida, con la categoría de área de protección de flora y fauna, la región conocida como Manglares de Nichupté, localizada en el Municipio de Benito Juárez, en el Estado de Quintana Roo. SEGOB, México, D.F., 26 de Febrero de 2008.

**Durán, G. J.** (2009): Transferencia de bienes de FONATUR al municipio. Memorias de una ciudad, Diario de Quintana Roo, Sábado 10 de enero, 2009.

**Garnier, J. P.** (1976): Planificación urbana y neocapitalismo. Revista Geo crítica. Cuadernos críticos de Geografía Humana. No. 6. Editor Horacio Capel. Universidad de Barcelona, Barcelona, España: 3-29.

**Garza, G.** (2003): *La urbanización de México en el siglo XX*, 1ª. Edición, Ed. El Colegio de México, México, D.F.

- Geraiges, A.** (2004). La globalización y su impacto en las áreas urbanas en América Latina. Departamento de Geografía. Universidad de São Paulo. São Paulo. Brasil.
- Gilbert, D. C.** (1990): Conceptual issues in the meaning of tourism. Progress of tourism, recreation and hospitality management. Londres: Belhaven Press. Vol. 2.
- Godínez, J. A.** (1995): Desarrollo económico y deterioro ambiental: una visión de conjunto y aproximaciones al caso mexicano, UAM-A, México, D.F.
- Groote, P.** (1983): The concept of Geography of Tourism. Revue de Tourisme.
- García V. Carlos,** (2004), Ciudad Hojaldre. Visiones Urbanas del Siglo XXI, Editorial Gustavo Gili, España, Barcelona (2da. reimpresión 2006), pp. 120-169.
- George B. y Alain L.** (2004): El nuevo debate regional, 1994, en George Benko, y Alain Lipietz, las regiones que ganan., Ediciones Alfons El Magnánim, Valencia, 1994, p. 23).
- Hough, M.** (1995) Naturaleza y Ciudad. Edición castellana Editorial Gustavo Gili. Barcelona, España.
- Hovinen, G.** (1982): "Visitor Cycles: Outlook for Tourism in Lancaster County", Annals of Tourism Research, vol. 9, nº. 4, págs. 565-583.
- H. Ayuntamiento del Municipio de Benito Juárez (H.A.M.B.J.)** (2008): Plan Municipal de Desarrollo 2008-2011, Cancún, Quintana Roo, México.
- H. AYUNTAMIENTO del Municipio de Benito Juárez (H.A.M.B.J.)** (2005): Plan Municipal de Desarrollo 2005-2008, Cancún, Quintana Roo, México.
- (2008a): Plan Municipal de Desarrollo 2008-2011, Cancún, Quintana Roo, México.
- Hall, Peter** (1998): Cities in Civilization, Ed. Panteon Books, NYC, USA.
- Hernández, S. R.; Fernández, C. C.; Baptista, L. P.** (2003): Metodología de la investigación. Ed. Mc Graw Hill, México D.F.
- Instituto de Planeación de Desarrollo Urbano (IMPLAN, BJ)** (2008b): "Plan Estratégico Cancún 2030", IMPLAN, Cancún, Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo.
- INSTITUTO Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI)** (2000). XII Censo

General de Población y Vivienda, INEGI, Aguascalientes, México.

----- (2005a). Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2005. INEGI, Aguascalientes, México.

----- (2005b). Censo de Población y Vivienda 2005, INEGI, Aguascalientes, México.

----- (2007). Anuario Estadístico del Estado de Quintana Roo 2007, INEGI, Quintana Roo.

----- (2010). XII Censo General de Población y Vivienda, INEGI, Aguascalientes, México.

----- (2011). Quintana Roo: Información geográfica. INEGI, Aguascalientes, México.

**Jordi Juan Tresserras** Coordinador de los Cursos de Postgrado en Gestión Cultural Universidad de Barcelona: Comunicación cedida por el autor al Portal Iberoamericano de Gestión Cultural para su publicación en el Boletín GC: Gestión Cultural, febrero de 2004. El trabajo se ha basado en el material presentado en el marco del curso “La Ciudad como museo”, en la XIVa edición de los Cursos de Verano de Patrimonio Histórico de la Universidad de Santander (Reinosa, Cantabria, España, julio 2003) y en el Seminario Internacional sobre Turismo Cultural: una alianza estratégica entre patrimonio y turismo (Miami, Florida, EUA, diciembre 2003).

**Lara, A.** (2007). Competitividad Estatal de México. Aspiraciones y realidad: Las agendas del futuro. Editorial Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C., México

**Lefebvre, H.** (1976): The survival of capitalism: reproduction and relations of production. Ed. Allison and Busby, Londres, Inglaterra.

**Leiper, N.** (1979): The framework of tourism. Towards a definition of tourism, tourist, and the tourist industry. Annals of Tourism Research, USA.

**Maccannell, D.** (1976): The tourist. A new theory of the leisure class. Ed. Schocken Books, NYC, USA.

**Miller, G. T.** (2002): Ecología y Medio Ambiente. Introducción a la Ciencia Ambiental. El Desarrollo Sustentable y la Conciencia de la Preservación del Planeta Tierra. México Iberoamericana. 2002. 5ta edición: 867.

**Mullins, P.** (1991): Tourism Urbanisation en International Journal of Urban and Regional Research no. 15, p. 362-342.

**Mumford, Lewis** (1956). "Historia natural de la urbanización". Chicago, USA.

**Mumford, Lewis** (1961) "La ciudad en la historia" Versión al castellano, Ediciones Infinito, Buenos Aires, Argentina.

**Mullins, P.** (1991). "Tourism urbanization" in International Journal of Urban and Regional Research.

**Orozco, E.; Tapia, J.** (2011). "Reserva territorial y construcción social del espacio urbano de la Zona Metropolitana de Toluca, Estado de México". En: OROZCO H., Estela, et al. (comp.) Entorno regional de la Ciudad de Toluca, México. Toluca, CAETA-FaPUR, Universidad Autónoma del Estado de México.

**Nácher, J.; Selma, S.** (1993): "Territorio turístico: conceptos, fenómenos y perspectivas". Organización Mundial de Turismo -OMT- (1991). Resoluciones. Conferencia internacional sobre estadísticas de viaje y turismo. Ottawa, Canadá, 24-28 de junio de 1991. Papers de Turisme.

**Padua, J.** (1979): Técnicas de Investigación aplicadas a las ciencias sociales. Editorial FCE, El Colegio de México, México, D.F.: 28-136.

**Presidencia de la República** (2008): Segundo Informe de Gobierno, México, D.F.

**Palacios, J.** (1993). "El concepto de región". Lecturas de Análisis regional en México y América Latina. Universidad Autónoma de Chapingo. Héctor Ávila Sánchez (compilador).México: 102- 119.

**Quiroz, H.** (2006: 60). Urbanismo reciente y nuevas identidades en México. Editorial Universidad Autónoma de México, México.

**Rossi, A.** (1986) La Arquitectura de la ciudad. Gustavo Gili, Barcelona, 1986. p.60-110. Introducción: Hechos urbanos y teoría de la ciudad; y Cap.1: Estructuras de los hechos urbanos.

**Rueda, S.** Los modelos urbanos de ocupación del territorio en el Área Metropolitana de Barcelona: resumen. Barcelona: Agencia de Ecología Urbana.

**Ratzel, F.** (1985): Ubicación y espacio en Augusto B. Rattenbach (compilador). Antología Geopolítica. 2ª edición, Editorial Pleamar, Buenos Aires, Argentina.

**Santos, M.** (2004). O Espaço Dividido. Ois Dois circuitos de la economía Urbana dos Países Subdesarrollados. Editora do Universidade de Sao Paulo, Sao Paulo, Brasil.

**Sánchez, J. E.** (1985): Por una geografía del turismo de litoral. Una aproximación metodológica. Revista de Estudios Territoriales no. 17, p. 103-122.

**Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP):** Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental, SEMARNAP, México, D.F.

**Schteingart, M.** (2000): “La investigación urbana en América Latina” en Revista Papeles de Población. Nueva Época, año 6, No. 23 enero-marzo. CIAP/ UAEM. Toluca, México, pp. 10-25.

**Scripta N.** (2001): Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Ed. Universidad de Barcelona, ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B.21.741-98, N° 97, 15 de septiembre de 2001, Barcelona, España.

**Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (2001):** Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental. Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República, México, D.F.

**Soja E.,** (2000) “Putting Cities First: Remapping the Origins of Urbanism”, en Bridge, G and S. Watson (2000), (Eds.), A Companion to the City. Blackwell, Oxford, pp. 27-34

**Stren, R.** (2000) “Nuevos Enfoques para la Gobernanza Urbana en América Latina”, Conferencias del IDRC/CRDI, Centro de Estudios Urbanos y Comunitarios, Universidad de Toronto, Canadá.

**Thiry, J. P.** (1973): Théories sur le phénomène Urbain, op. cit. en nota 3, págs. 83 y sigs.



**UNFPA** (2006): Estado de la población mundial 2006. Hacia la esperanza: las mujeres y la migración Internacional. Fondo de Población de las Naciones Unidas, NYC, USA.

**Urbain, J. D.** (1993): El idiota que viaja. Relatos de turistas. Ed. Endymion, Madrid, España.

**Velásquez, D.; Castillo, L.** (2007): Ciudad y organización espacial. CAGyC de la UQROO. Ed. Plaza y Valdés. Chetumal, Quintana Roo.

**Vera, R. J. F.** (1989): Turismo y territorio. XI Congreso Nacional de Geografía. Volumen IV. Ponencias y relatorías, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, España.

**W. Alonso**, "Teoría de la localización", en L Needleman (comp.), Análisis Regional, Tecnos Madrid, 1972, cap 10.

**Weber, M.** (1958): The city, Traducción inglesa, The Free Press, Illinois, USA.

**William A. V. Clark** (2000) "Monocentric to Policentric: New Urban Forms and Old Paradigms", en Bridge, G and S. Watson (2000), (Eds.), A Companion to the City. Blackwell, Oxford, pp. 141-154.

**Williams, A. M.** (1992): Tourism as an agent of economic and social transformation in Southern Europe. Paper presented to the American Social Science Research Council Meeting on Transformation in Southern Europe. Lisboa, Portugal.

**Wirth, E.** (1979): La geografía social alemana en su concepción y en su relación con la sociología y la Geographie des Menschen en "Geocrítica, cuadernos críticos de geografía humana, No. 22: La polémica de la Geografía Social en Alemania II", Editorial Facultad de Geografía e Historia, Barcelona, España.

#### CONSULTAS EN INTERNET

[http://ramsar.conanp.gob.mx/sitios\\_ramsar.html](http://ramsar.conanp.gob.mx/sitios_ramsar.html)

[www.conanp.gob.mx](http://www.conanp.gob.mx)

[www.cancun.gob.mx](http://www.cancun.gob.mx)

<http://biblioweb.dgsca.unam.mx/cienciasdelmar/centro/19781/articulo41.html>

[www.prb.org/SpanishContent/Articles/2005/EICuadrodeLaPoblacionMundial2005delPRBRevela](http://www.prb.org/SpanishContent/Articles/2005/EICuadrodeLaPoblacionMundial2005delPRBRevela)

PersistentesDesigualdadesenSalud.aspx

[http://mx.encarta.msn.com/encyclopedia\\_761579298/Oriente\\_Pr%C3%B3ximo.html](http://mx.encarta.msn.com/encyclopedia_761579298/Oriente_Pr%C3%B3ximo.html).

[http://mx.encarta.msn.com/encyclopedia\\_1121550865/Teletrabajo.html](http://mx.encarta.msn.com/encyclopedia_1121550865/Teletrabajo.html)

Modelos urbanos de ocupación y los efectos sobre la morfología y los efectos sobre la morfología y sostenibilidad metropolitana El caso del Área Metropolitana de Concepción Tesis de ... [www-cpsv.upc.es/tesis/TM09presentacio\\_salinas.pdf](http://www-cpsv.upc.es/tesis/TM09presentacio_salinas.pdf)

Verdaguer Viana-Cárdenas, Carlos (2002), "Por un urbanismo de los ciudadanos", Boletín CF+S 24 -- Ecología y Ciudad: Raíces de Nuestros Males y Modos de Tratarlos, Madrid (España), marzo de 2002 > <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n24/acver.html>,

[www-cpsv.upc.es/tesis/TM09presentacio\\_salinas.pdf](http://www-cpsv.upc.es/tesis/TM09presentacio_salinas.pdf)

Web del Ayuntamiento de Salou. <http://www.salou.org>