



Herbert Julián **MOGUEL SIERRA***

*: Doctor en Desarrollo Regional por El Colegio de Tlaxcala A. C., Profesor de la Universidad Autónoma de Yucatán, México. Ha sido presidente de distintas empresas del sector financiero y turístico del Estado de Yucatán. e-mail: herms1970@gmail.com

Ramos **MONTALVO VARGAS***

*: Doctor en Desarrollo Regional por El Colegio de Tlaxcala A. C., Profesor Investigador de la misma institución. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores, su última publicación fue El Método de Construcción Regional del Turismo en México. Una Aproximación Espacial. e-mail: rmontalvovargas@coltlax.edu.mx

PRESENTADO: 01.09.20

ACEPTADO: 02.11.20

MOVILIDAD INTERNA AL NODO TURÍSTICO DE CANCÚN, MÉXICO. ENTRE LA PLANIFICACIÓN Y EL DESORDEN URBANO

151

Resumen

En el artículo se reflexiona sobre las implicaciones demográficas y la ocupación del espacio urbano para vivienda a partir de la movilidad interna en el sureste mexicano que tiene por destino el nodo regional Cancún, México. La metodología se basó en análisis estadístico de fuentes oficiales secundarias multi-temporales y técnicas de análisis espacial con teledetección y Sistemas de Información Geográfica (SIG). La movilidad interna permanente y creciente hacia Cancún, en tres décadas, pasó de apenas 30,000 habitantes a casi 400,000, lo que ha presionado la demanda de vivienda en más de 1,000%. Consecuencia del aumento poblacional, de forma sincrónica aparecen amenazas ante la insuficiencia de las políticas e instrumentos de planeación del Modelo de Desarrollo Urbano de Cancún.

Palabras Clave: Cancún; Desorden urbano; Movilidad interna; Nodo turístico; Planificación.

Summary

This article reflects on the demographic implications and the occupation of the urban space for home, from the inner mobility in the Mexican southeast that has as destiny the regional node Cancun, México. The methodology was based on statistical analysis of official secondary multitemporal sources and spatial analysis techniques with remote sensing and Geographic Information Systems (GIS). The increasing permanent inner mobility to Cancun, in three decades changed from 30 thousand of habitants to 400 thousand, forcing the demand of home in more than 1.000 %. Consequence of population increasing, in a synchronic way appear the threat facing the insufficiency of the politics and instruments of planning of the Urban Development Model of Cancun.

Key words: Cancun, urban disorder, inner mobility, touristic node, planning.

INTRODUCCIÓN

El auge turístico de la ciudad de Cancún, desde su creación como Centro Integralmente Planeado (CIP) en el año 1974, ha demandado un modelo de urbanización anclado en bases de planificación, orden y expansión física de una ciudad en constante crecimiento, rediseño y evolución. Sin embargo, el incremento acelerado de nuevos espacios para atender la actividad turística trae consigo una serie de requerimientos como servicios públicos y vivienda, principalmente para aquellos sectores sociales resultado de la movilidad interna.

La promesa de empleos mejor remunerados en Cancún favorece el constante y creciente desplazamiento de personas desde estados y municipios principalmente de la región peninsular de México, lo que acelera la concentración poblacional y el incremento de las necesidades sociales en el espacio urbano. En menos de 40 años, la ciudad de Cancún parece no tener límites tanto de crecimiento físico en la ocupación del espacio para vivienda, comercio y servicios; como en la complejidad, diversificación y posicionamiento de la región turística como el destino de playa más importante de México.

Los instrumentos de planificación y ordenación del territorio en México por lo general, son insuficientes y los efectos en las ciudades de rápido crecimiento físico, empiezan a ser insostenibles. Aparición de asentamientos en las periferias ur-

banas, desabasto de vivienda, aglomeración, creciente movilidad interna, presión sobre el suelo disponible, irregularidad de uso en el espacio periférico de la ciudad, desarticulación turística e intervenciones públicas tardías en distintas zonas de la ciudad, son efectos de una ciudad que, de no ser intervenida a tiempo, deberá asumir los costos por la gestación de los primeros brotes de caos y desorden urbano.

Incrementos exponenciales en la movilidad interna, concentración poblacional y demanda de vivienda en el nodo turístico de la región de Cancún, son indicadores clave que explican en buena medida la polarización, segregación y aglomeración espacial resultantes de la actividad económica más importante en la región del sureste mexicano.

La dimensión espacial del problema es un foco de alarma para los planificadores regionales, porque hay una marcada tendencia a la desconfiguración y reconfiguración de los territorios vecinos tales como Mérida, Cozumel, Playa del Carmen y Chetumal; resultado de la migración interna, concentración económica y presión sobre los recursos naturales que dan sustento al turismo como la actividad económica principal, a la cual están anclados otros sectores económicos en Cancún, Quintana Roo.

La tendencia del modelo de Cancún debe orientarse a la equidad social, a una reconfiguración de procesos regionales identitarios. Los riesgos

de crecimiento y aglomeración se mantienen latentes; sin embargo, en el momento que la crisis trastoca las fronteras de un posible colapso socioespacial (concentración poblacional insostenible y un crecimiento físico espacial de Cancún al límite), no sólo la ciudad, sino toda la región peninsular tendrá que ver hacia otros horizontes de desarrollo económico y social con una visión sustentable. Todo lo anterior, resultado de la alta movilidad hacia esta región turística con una ciudad central que crece sin un control planificado.

MOVILIDAD Y PLANIFICACIÓN PARA EL DESARROLLO REGIONAL

La movilidad obligada de personas en búsqueda de empleo y la resultante por motivos de ocio y turismo, se han complementado sincrónicamente en Cancún, Quintana Roo México para la promoción del desarrollo regional; sin embargo, ha sido necesaria una planificación institucional para evitar el caos y desorden urbano.

Al presente estudio lo sustentan tres enfoques: uno geográfico, otro económico y otro de planificación. Al primero acerca elementos Charles Reau, Pierre Defert y H. Robinson; en el segundo, se reconoce que la obra *Turismo y Economía Nacional* de Shullern Zu Schattenhofen aporta elementos económicos al estudio del turismo; y, al tercero Kart Krapt fundador del Instituto de Estudios Turísticos de Berna incide con elementos de planificación (Acerenza, 1991). Se asume este marco teórico porque el primer enfoque fundamenta la movilidad interna desde la perspectiva geográfica entendida de manera amplia como desplazamiento de personas. Como resultado de esa movilidad por la atracción de la actividad económica del turismo en Cancún, es que se suma a la explicación el enfoque turístico desde la economía; y, en tercer lugar, su asume que es necesario un enfoque planificador para reducir los impactos y presión del suelo para vivienda, que demanda una población creciente en franca concentración urbana y expansión física de la ciudad de Cancún.

La movilidad interna es el desplazamiento cotidiano de gente que busca satisfacer sus necesidades de reproducción social y económica (Islas, 2000, 531). Uno de los factores de competencia y de

diferencia entre los territorios es la conectividad, que según Rozas y Figueroa (2006, 10) es una cualidad que surge y se desarrolla por la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionan; la representación física del concepto abstracto de conectividad, es el de una estructura que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio, esta condición se reproduce de manera constante e incremental en Cancún debido a las expectativas de empleo e ingreso que promete la actividad turística en la región.

Para fines de esta investigación se asume la movilidad obligada que se circunscribe a motivos de trabajo, con una dirección fija y constante; y, está dada a partir de elementos condicionantes como la localización de la vivienda, de las actividades económicas, del equipamiento y servicios, así como de la dotación de infraestructura de comunicación y transporte; además considera elementos de carácter demográfico y económico que determinan la permanencia de las personas en el lugar que le garantiza las condiciones de reproducción social.

Morales (2016) sostiene que el fenómeno de la migración combina el aspecto de la decisión individual de migrar, donde interviene la diversidad del inmigrante, sus motivaciones para trasladarse desde su lugar de origen y los efectos en el lugar destino, con las determinantes estructurales clásicas fundamentadas en el aspecto económico reflejados en los desiguales niveles de ingreso y bienestar.

Como actividad terciaria, el turismo ha ganado terreno dentro del contexto multinacional, se le reconoce como un “fenómeno social, económico y cultural característico del siglo XX, estrechamente relacionado con la urbanización de algunas regiones costeras” (Calderón y Orozco, 2014, 31). El posicionamiento de la actividad turística, desde su surgimiento en los años cincuenta del siglo pasado, es considerado un elemento potencializador del desarrollo regional y eje fundamental del sector económico, cuyo dinamismo, fortalecimiento y rápido crecimiento acarrea un incremento en la obtención de divisas. El claro progreso del turismo se encuentra vinculado a los avances

crecientes en materia de comunicación y transporte, incluidas las condiciones contextuales y la orientación de las políticas públicas de los destinos establecidos, hacia su promoción, impulso e inversión como polos de desarrollo (Castillo y Villar, 2014).

En el estudio realizado por Castillo (2015) sobre el impacto de la actividad turística en el desarrollo regional, se expone que, a partir del nacimiento de las políticas neoliberales, el turismo es reconocido en México como una actividad económica fundamental, respaldada con la implementación de Programas Nacionales de Turismo y una Ley Federal en la materia. En los últimos años, el Banco de México estudia el potencial turístico del país, y al visualizar un panorama prometedor, propone la creación del Fondo para la promoción de la Infraestructura Turística (INFRATUR) con el objetivo de atraer mayores inversiones para el desarrollo de nuevos polos turísticos (Damián y Ramírez, 2010,9).

A partir de que Cancún inició actividades en 1974 como Centro Integralmente Planeado, se reconoce que en México, el Estado centra sus esfuerzos en la planificación, construcción y desarrollo de Centros Integralmente Planeados (CIP) y Megaproyectos Turísticos (MT); y, asume como desafío su incorporación al mercado global en materia turística y la diversificación de su actividad económica, reconociéndose el turismo como la tercera fuente de ingresos en el país (Muñoz, Uribe y Villareal, 2011, 283). Cancún, Quintana Roo, es un destino turístico planificado, cuyo crecimiento exponencial lo coloca como un caso de éxito por la calidad en la prestación de servicios al turismo nacional e internacional y ha representado un generador de condicionantes intrínsecas del crecimiento poblacional, originado principalmente por el fenómeno de movilidad interna y su impacto en el desarrollo urbano-inmobiliario de la ciudad.

A partir de la creación de instituciones y órganos reguladores de la actividad turística, el Estado mexicano, amplía la inversión y el impulso a este sector de la economía; y, entre los beneficios, se destacan las importantes divisas percibidas, la generación de empleos y su contribución al desarrollo regional desde otras esferas de actuación, como la social y política, convirtiéndose, a partir

de 1982, en fundamento obligatorio para la planeación turística (Castillo, 2015, 10-14).

Hay efectos territoriales asociados al espacio urbano de Cancún, pero también al medio ambiente. Sobre el primer aspecto, está la proliferación de zonas metropolitanas con espacios altamente segregados, con patrones de urbanización dispersa o difusa, policéntrica y con los consecuentes desequilibrios regionales ante la falta de vivienda (Schteingart, 2010), lo que convierte al espacio urbano en un fenómeno imparable donde “las ciudades concentran problemas y oportunidades, y en ellas conviven procesos crecientes de individualización con dinámicas de segmentación social que tienden a separar funciones y personas” (Subirats, 2016, 10).

Los argumentos respecto de los modelos de planificación turística, centran su atención en el desarrollo sustentable, tal como lo afirma Castillo *et al.* (2014), al señalar que constituye un concepto multidimensional que implica mejora de la calidad de vida y mantenimiento del equilibrio ecológico, al mismo tiempo, sostiene que las actividades turísticas y el crecimiento urbano generan procesos que no abonan a la sustentabilidad ambiental, social y económica.

La planeación urbana cobra un papel relevante como instrumento de política para impulsar el ordenamiento del espacio y del territorio, de tal manera, que las medidas de planeación no son únicamente herramientas, técnicas o metodologías donde se plasman elementos normativos, por el contrario, son instrumentos de toma de decisión, aun cuando suelen llegar a subordinarse a intereses políticos y económicos, por encima de los intereses y necesidades sociales (Romero, 2012); y, mientras los instrumentos de planificación no sean efectivos, privará el desorden urbano ante la llegada progresiva de población como parte del proceso creciente de movilidad hacia Cancún, Quintana Roo.

LA REGIÓN DE ESTUDIO

Se eligió la ciudad de Cancún por representar el nodo turístico de sol y playa, más visitado de México por turistas y uno de los más conocidos en

el mundo, en el año 2015 se reportaron aproximadamente 15 millones de visitantes (INEGI, 2015).

Para analizar el sitio, se utilizó información estadística resultado de los Censos Generales de Población y Vivienda 1980, 1990, 2000, 2010 y los Conteos 2005 y 2015 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). La información estadística analizada fue empleada para representar el periodo de expansión de Cancún como CIP con respaldo de los datos del primer y último censo realizados en la entidad. El complemento de información se obtuvo de fuentes oficiales, entre ellas: censos nacionales, informes de la entidad, planes de desarrollo municipales y estudios afines a la problemática del estudio. Asimismo, se empleó la técnica de análisis secundaria de datos, misma que favorece la interpretación contextualizada de la información y su operacionalización comparativa.

Cancún, Quintana Roo, se localiza en la región peninsular del sureste de México, para su análisis al interior del espacio urbano, se utilizó información geográfica a través de datos vectoriales multitemporales del INEGI que van de 1982 a 2016, se usó un recurso raster del año 2016 que es una imagen de satélite *Quickbird* de Digital Globe con 60 centímetros de resolución espacial a cuatro bandas en RGB (Red-Green-Blue). Para el análisis, se utilizaron dos técnicas de análisis espacial a través del uso de *software* de Sistemas de Información Geográfica (SIG); primero, con *Arc GIS* se determinó el proceso de aglomeración y expansión física de la ciudad de Cancún y se representó en un mapa. En segundo término, se analizó el comportamiento espacial de la movilidad interna en el contexto regional, teniendo como nodo turístico a Cancún y se hizo la representación cartográfica mediante el empleo del modelo *Spider* para ilustrar la tendencia de la movilidad interna a partir del origen y destino de la población de los estados de la República Mexicana que más desplazamientos de personas tienen hacia la región peninsular, donde tiene su área de influencia el nodo turístico analizado en este trabajo.

Cancún: destino nodal de la movilidad interna

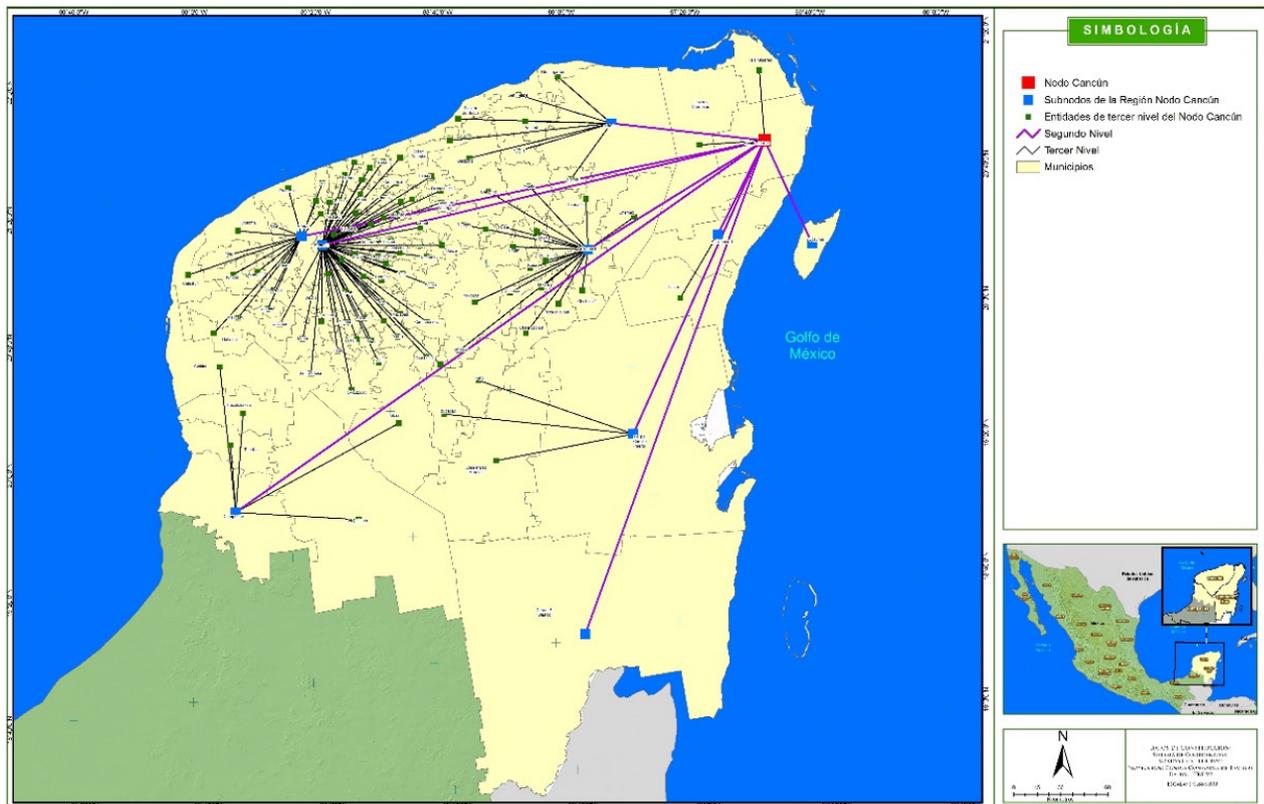
La ciudad de Cancún se encuentra en el estado de Quintana Roo México, entidad federativa de

más reciente creación en México. Su proclamación como territorio federal se da en el año de 1902, siendo hasta el 8 de octubre de 1974 que adquiere su condición de estado libre y soberano. Tras su nacimiento como entidad federativa, se designa como capital la ciudad de Chetumal (antes Payo Obispo) y se integra actualmente por once municipios que son: Bacalar, Benito Juárez, Cozumel, Felipe Carrillo Puerto, Isla Mujeres, José María Morelos, Lázaro Cárdenas, Othón P. Blanco, Puerto Morelos, Solidaridad y Tulum. Con base en datos de la Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno del Estado de Quintana Roo, se estima que su población para el primer trimestre del año 2016, fue de 1,603,044 habitantes, de la cual 787,457 conforman a la población económicamente activa y representa al 66,9% del total.

En el año 2016, la Secretaría de Turismo (SECTUR) aprueba nueve nodos turísticos, que son resultado de un ejercicio de regionalización funcional para todo el país. El ejercicio se llevó a cabo por un grupo de especialistas que coordinó la Universidad del Caribe bajo la modalidad de concurso para Fondo Sectorial del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT) y la SECTUR.

La regionalización turística de México tomó en consideración dos bloques de variables fundamentales: la distribución y proximidad de los centros de población señalados en el Censo General de Población y Vivienda 2010; y, el Valor Agregado Censal Bruto (VACB) registrado en las estadísticas oficiales emitidas por el INEGI en la última década (Mota, 2016). El modelo de regionalización considera a Cancún uno de los nueve nodos; el resto son: Ciudad de México, Guadalajara, Huatulco, Juárez, Los Cabos, Monterrey, Puebla y Tuxtla Gutiérrez. Resultado del ejercicio, se identificaron 337 subnodos en la señalada regionalización, de los cuales diez se conectan con el nodo Cancún; asimismo, fueron 2,456 entidades de tercer nivel representadas por los municipios de la República Mexicana; de las cuales, 120 corresponden al referido nodo objeto de estudio. En el caso de la región con nodo en Cancún (Figura 1), de esos 120 municipios, se integraron todos aquellos de los estados de Yucatán y Quintana Roo; y, cinco de las once demarcaciones municipales del estado de Campeche.

Figura 1. Nodo turístico de Cancún, Quintana Roo.



Fuente: elaboración propia con base en Mota, 2016.

En México, el turismo representa una de sus principales actividades económicas y lo posiciona con base en los datos proporcionados por la SECTUR, en el noveno lugar por llegada de turistas internacionales y el lugar 17 por ingreso de divisas provenientes de la actividad turística del *Ranking* Mundial de Turismo Internacional 2015, medido por el barómetro de la OMT (Organización Mundial de Turismo). La Secretaría de Turismo en México, reconoce la ubicación de Quintana Roo como la entidad con mayor captación de turismo internacional en el país al recibir a más del 40% del total de turistas y contribuir con un aproximado del 30% de las divisas a partir de esa actividad (SECTUR, 2010).

En Cancún, el turismo es la actividad económica más importante al recibir un número de turistas y visitantes al año de 14, 981,474 con una oferta hotelera de 90,048 cuartos (INEGI, 2015).

La movilidad interna es considerada para el municipio de Benito Juárez como un referente obligado para la comprensión de su conformación

sociocultural y, por ende, poblacional. La tabla 1, muestra los incrementos migratorios en el municipio de 1980 a 2010, así como el desplazamiento poblacional de diferentes estados de la República que representan los lugares de procedencia de los migrantes, entendiendo a estos últimos, como personas nacidas fuera del estado de Quintana Roo. (Ver tabla 1)

El municipio de Benito Juárez tiene un alto porcentaje de población migrante que supera el 60 % del total de su población; y, el estado que genera mayor afluencia migratoria es Yucatán, encabezando la lista en las cuatro décadas.

La migración permanente resultado de la movilidad interna en la Península de Yucatán (Figura 2), es un proceso difícil de generalizar entre los trabajadores que llegaron principalmente a Cancún, sobre todo al considerar las diferentes condiciones en que llegaban los inmigrantes provenientes de distintos lugares; y, con diversa preparación, para emplearse en la construcción de hoteles y de infraestructura urbana.

Tabla 1. Población migrante en el municipio de Benito Juárez de 1980 a 2010.

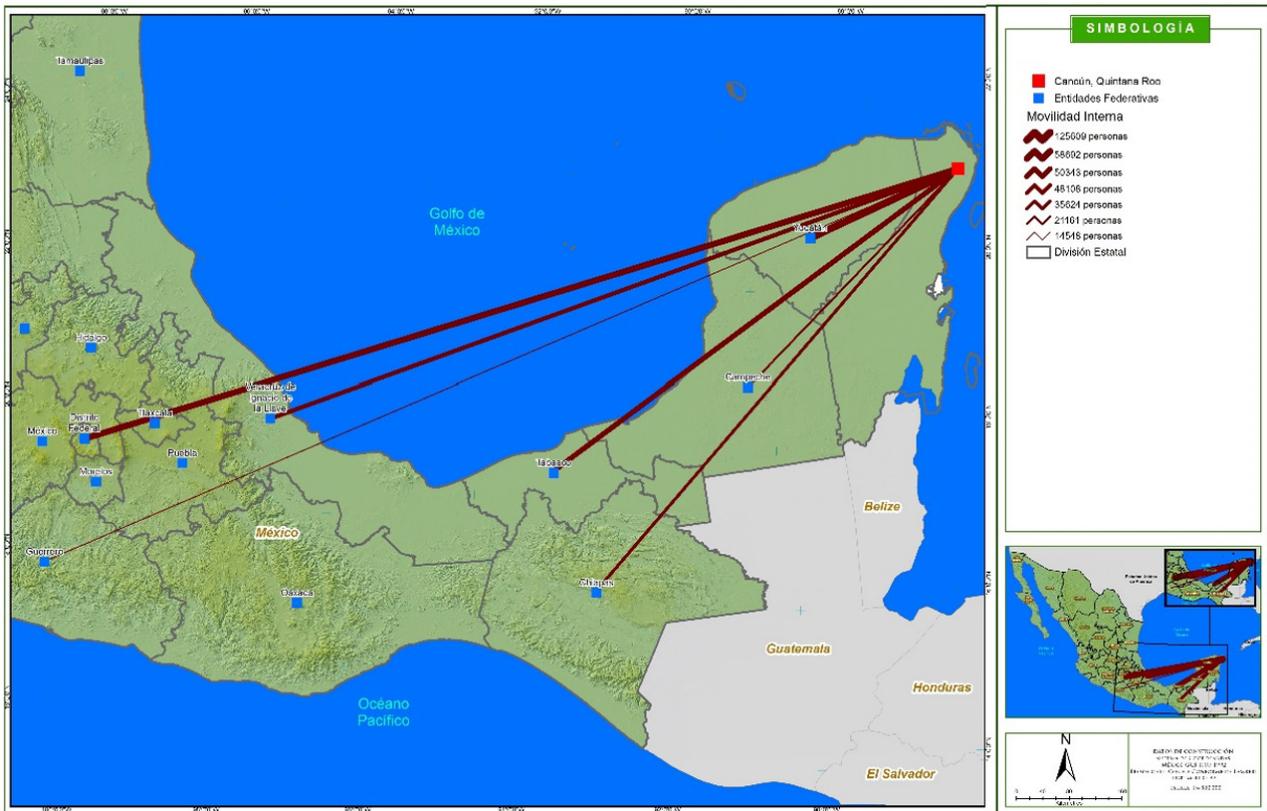
	1980	1990	2000	2010
Benito Juárez				
Población total	37,190	176,765	419,815	661,176
Población migrante	23,793	130,767	290,844	408,857
% poblacional	63.98 %	73.98 %	69.28 %	61.83 %
% estatal	10.52 %	26.50 %	33.24 %	30.84 %
Estados de mayor influencia	Yucatán	Yucatán	Yucatán	Yucatán
	13,088	66,923	112,891	125,609
	D.F.	D.F.	D.F.	D.F.
	2,323	15,416	37,722	58,692
	Campeche	Veracruz	Veracruz	Tabasco
	1,101	8,655	33,633	50,343
	Guerrero	Campeche	Tabasco	Veracruz
	894	6,764	28,461	49,108
	Veracruz	Tabasco	Chiapas	Chiapas
	881	6,276	16,826	35,624
		Guerrero	Campeche	Campeche
		6,097	15,222	21,161
			Guerrero	Guerrero
			12,652	14,548

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de los Censos Generales de Población y Vivienda 1980, 1990, 2000 y 2010 del INEGI.

El proceso de movilidad interna surge a la par de la creación de Cancún como destino turístico y escenario generador de nuevos empleos, representa un espacio de oportunidad para la mejora de las condiciones de vida de amplios grupos poblacionales. Los primeros movimientos migratorios se dan desde el interior del estado con la contratación de un gran número de trabajadores, en su mayoría indígenas, para abaratar la mano de obra por parte de las empresas constructoras. Posteriormente, a la par de los requerimientos del crecimiento de la ciudad y ante la demanda de servicios de la oferta turística y para la

atención de otros servicios a la población local residente, el fenómeno migratorio comienza a extenderse y ejerce atracción sobre personas de otros estados de la República, al grado de que “en 1998, Quintana Roo se convirtió en el principal destino migratorio de la República Mexicana y la composición de la población inmigrada en el estado llegó al 53.36% del total” (Campos, 2004:26 citado en Damián y Ramírez, 2010:16). Actualmente, estos flujos migratorios resultan característicos de la ciudad al igual que su población con alto grado de diversificación y multiculturalidad (INAFED, 2016).

Figura 2. Movilidad interna hacia Cancún, Quintana Roo.



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI, 2015.

Como resultado de una planeación estratégica para la implantación de Cancún como CIP, se obtuvo la consolidación de un modelo económico enraizado fuertemente en el sector turístico, hecho que a la par, potenciaría el desarrollo económico y estructural de la región. Con base en los datos proporcionado por Castillo (2015, 17), “al finalizar la década de los ochenta, era la actividad económica más relevante, aportando el 70% al PIB estatal”.

Con el posicionamiento de Cancún en el contexto nacional e internacional, la derrama económica en Cancún tiene una evolución constante con incrementos permanentes en el número de visitantes; sin embargo, más allá de la derrama económica lograda, por la creciente afluencia turística y el desarrollo de la zona hotelera, la ciudad comienza a presentar grandes desigualdades socioeconómicas y una clara polarización al tener un espacio distinguido por la opulencia y la modernidad, y otro por la marginación y pobreza. Claro ejemplo de estos efectos, es que los compradores residentes eran los más sensibles a los precios de los productos y servicios ofertados en la ciudad (Estolano, *et al.* 2013).

A lo anterior, se sumó el incremento acelerado de la población y la poca respuesta del gobierno para satisfacer oportunamente las necesidades de la población en materia de espacio habitable y servicios públicos; y, destacan entre las principales problemáticas la oferta de vivienda, la regulación de los asentamientos y la reestructuración de las zonas habitacionales (Calderón y Orozco, 2014).

ENTRE LA PLANIFICACIÓN Y EL DESORDEN URBANO

A partir de su creación en 1968 como destino turístico y años más tarde como CIP, la planeación de la ciudad de Cancún, poco a poco comenzó a ser rebasada, tras el acelerado crecimiento poblacional; pero no fue en todo el estado de Quintana Roo, sino particularmente en Cancún, debido principalmente a factores migratorios de personas del interior del estado o de otros estados del país. Con la falta de previsión de la movilidad interna en la región que tiene como destino o nodo turístico a Cancún, emergen de manera sincrónica

problemas de índole urbano; entre ellos, el crecimiento urbano desordenado y anárquico (Mc Coy y Sosa, 2016), los asentamientos irregulares, el crecimiento desbordado de la ciudad y la ocupación no óptima del suelo, que representan fuertes amenazas durante el proceso de urbanización, lo que impide una correcta regularización y medidas para la planificación, ordenamiento y gestión territorial adecuadas. En definitiva, como bien señala Raymundo (2018,111) “la política urbana guarda la posibilidad de legitimar el orden urbano existente y, al mismo tiempo, configurar arreglos distributivos diferentes sobre el modo en que se produce y apropia el espacio urbano”.

Como parte de la problemática de urbanización, también se destaca el elevado número de viviendas, factor que compromete la calidad de los asentamientos poblacionales y los servicios básicos para su mantenimiento. En el Censo General de Población y Vivienda 2010, el número de viviendas particulares habitadas registradas de las zonas de Cancún y Alfredo V. Bonfil, fueron 179,360 lo cual representa un 97% con respecto al total de las viviendas particulares habitadas del municipio de Benito Juárez. El otro 3% se ubica en las localidades rurales que componen la demarcación. Otras variables de interés asociadas que se conjuntan para advertir que la ciudad está al borde del desorden, se presentan en la siguiente tabla 2.

Destaca por el crecimiento exponencial la cantidad de vivienda, con incremento en más de 22 veces la cifra entre 1980 y 2010; en seguida, está la variable poblacional con más del 1,800% de incremento en el periodo; y, en tercer sitio la movilidad interna con más de quince veces la cifra registrada en 2010 respecto de 1980. Estas tres variables, reflejan la estrecha relación que existe entre la población, la demanda de vivienda y desplazamiento interno por motivos laborales. Este trío explica la presión que hay sobre el espacio urbano disponible y la necesidad de la planificación de la ciudad con miras a un crecimiento todavía no previsto cuyas dimensiones pueden poner las alarmas en el tema de suficiencia de vivienda, suelo disponible y tendencias todavía crecientes de movilidad interna en la región.

Castillo (2015:13), enfatiza que las consecuencias de la mala planeación obedecen a la falta de previsión de viviendas, equipamiento e infraestructura para la población que migró a Cancún. Lo anterior empezó por configurar asentamientos irregulares en la zona; y, dio origen a gran parte de la problemática actual de la ciudad. Desde 1970 hasta la fecha se han desarrollado entre políticas, planes, programas, zonificaciones y actualizaciones parciales; sin embargo, las necesidades e intereses resultado de la evolución natural de la ciudad siguen manifestándose y su latencia se pospone al tiempo que la expansión urbana alcanza dimensiones alarmantes.

Tabla 2. Comparativo de variables de interés en Cancún, Quintana Roo

Variable	1980	2010
Afluencia de turistas	460,000	3,015,690
Población	33,273	658,931
Movilidad interna	29,753	390,208
Vivienda	8,489	188,555
Habitaciones disponibles	3,930	29,951

Fuente: elaboración propia con datos del INEGI, 1980-2015.

La intervención gubernamental para atender las nacientes necesidades en la ciudad, no se circunscribieron únicamente al sector turístico, sino que se incorporaron las regulaciones para la extensión territorial, más allá de la zona turística y normar los crecientes asentamientos poblacionales, hasta el necesario abordaje del ordenamiento ecológico como medida extraordinaria para la mitigación del deterioro ambiental.

EL PROCESO DE URBANIZACIÓN Y EL DESARROLLO INMOBILIARIO

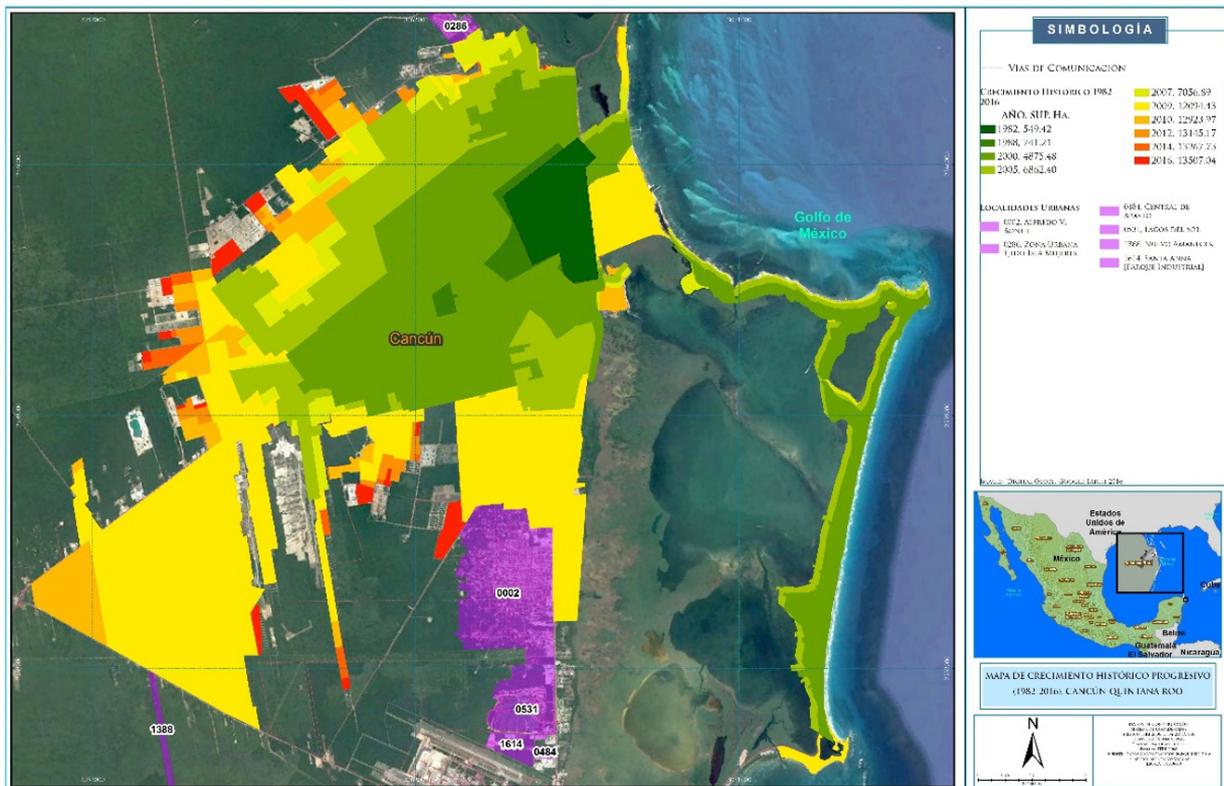
El marcado incremento poblacional por la movilidad interna, ha traído consigo un proceso de urbanización en la ciudad de Cancún que ha implicado profundas reestructuraciones en el marco de su desarrollo económico y social. Asociado a este proceso, la dinámica regional ha provocado la expansión física de la ciudad y ha alcanzado dimensiones alarmantes tanto por la demanda

de mano de obra, bienes, mercancías y servicios; como de vivienda y suelo urbanizable necesario para su crecimiento desbordado.

Para apreciar gráficamente la evolución de la mancha urbana en Cancún, se presenta a continuación la figura 3 donde se representa un análisis espacio-temporal con cartografía de la ciudad durante el periodo 1982-2016. A la par de mostrar la expansión física de Cancún, también deja de manifiesto la concentración poblacional en comparación con el resto de zonas periféricas de la ciudad.

El crecimiento físico de la ciudad de Cancún presenta un proceso de aglomeración acelerada muy fuerte desde su creación. De 549 hectáreas en 1982 a 13,507; que representa una tasa de crecimiento anual promedio de 380 hectáreas, sin considerar aquellas edificaciones dispersas en la periferia de la ciudad, que por principio de continuidad no se contabilizaron en la digitalización del espacio urbano.

Figura 3. Crecimiento urbano de la Ciudad de Cancún, 1982-2016.



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI de 1982-2016.

Tabla 3. Viviendas particulares habitadas de 1980 a 2010.

Censos	Quintana Roo (estado)	Benito Juárez (municipio)	Cancún (ciudad)
1980	44,440	8,429	--
1990	105,843	41,514	39,832
2000	213,327	106,814	101,343
2010	369,235	188,522	175,640

Fuente: elaboración propia con datos de los Censos Generales de Población y Vivienda 1980, 1990, 2000 y 2010 del INEGI.

Una variable asociada a la expansión física del espacio urbano, es la vivienda. Los datos reportados del número de viviendas particulares habitadas a nivel localidad, municipal y estatal, permiten dimensionar el crecimiento inmobiliario de la zona. En 1980, el porcentaje de viviendas del municipio de Benito Juárez, representaba el 18.97% del total estatal. Para 1990, se presenta un incremento porcentual de 39.23%; sin embargo, el registro del año 2000 muestra un aumento significativo, llegando al 50.08% y para 2010 ya alcanzaba un 51.06%. De los datos obtenidos para Cancún, se aprecia igualmente que en 1990 el total de viviendas representó un 95.95% del total municipal, para el año 2000 un 94.88% y para 2010 el 93.16% (Tabla 3). Lo anterior permite determinar el alto grado de concentración poblacional del municipio, en la ciudad de Cancún.

Con los valores reportados en cada década, se confirma el marcado crecimiento poblacional a partir de la década de los ochenta, incrementándose para el año 2010 más de 18 veces su población inicial, este fenómeno está claramente influido por la movilidad interna, resultante de los flujos migratorios generados en el destino turístico, que se ve reflejado en el aumento de la población económicamente activa y condiciona la creación de nuevas viviendas con una presión natural tanto al espacio urbano potencial, como al intraurbano vacante disponible todavía para vivienda.

CONCLUSIONES

A 50 años de su creación, Cancún, como polo de desarrollo turístico es reconocido como un caso de éxito, por su amplia oferta hotelera, restaurantera y comercial que lo ha posicionado como uno de los destinos turísticos de sol y playa más importantes de México a nivel internacional. Al mismo tiempo, su realidad económica y social, deja de manifiesto, la desarticulación del sector turístico con las necesidades de desarrollo poblacional en la ciudad, lo que ha provocado un desabasto en la vivienda y una reconfiguración urbana sin control y orden; tarea por atender para inducir un crecimiento o expansión planificada.

El problema central de la ciudad de Cancún como nodo turístico regional, tiene una dimensión compleja de corte socioespacial. Los límites de la concentración poblacional y la insuficiencia del espacio físico para vivienda que demandan las personas que llegan a Cancún como resultado de la movilidad interna, provocan mayor presión sobre el suelo y los recursos disponibles (naturales, humanos, financieros y económicos); y, por ende, una desarticulación de la actividad turística. Si esta tendencia se mantiene, el turismo en la región dejará de ser el elemento detonador del desarrollo; y, el empuje de otros sectores, será la válvula de escape para atender necesidades insatisfechas resultado de la polarización, segregación y aglomeración espacial.

A pesar de lo anterior, no hay en México otro espacio urbano con tan alto nivel de dinamismo poblacional y económico resultado de la actividad turística. El modelo urbano propuesto para este destino turístico, ha mostrado consecuencias negativas, principalmente para alcanzar equidad social, atender con suficiencia la cobertura de servicios públicos y abatir la demanda de vivienda para distintos secto-

res, principalmente para aquella población resultado de la migración interna; porque de no hacerlo, dará paso a la proliferación de asentamientos irregulares en la periferia; y por lo tanto, de la expansión física de la ciudad de Cancún, lo que provocará desorden y una fuerte presión sobre el suelo no previsto para el futuro crecimiento de un espacio urbano con todavía un alto potencial económico regional.

BIBLIOGRAFÍA

- Acerenza, M. (1991). *Administración del turismo: conceptualización y organización*. Editorial Trillas, México.
- Barómetro de la OMT revisado en 2016. Recuperado de <http://www.e-unwto.org/doi/abs/10.18111/wtobaromete-resp.2015.13.5.1?journalCode=wtobarometeresp> (fecha de acceso: 10 de diciembre de 2016).
- Calderón, J. y Orozco, M. (2014). *Urbanización y Deterioro Ambiental en Cancún, Quintana Roo*. Tesis doctoral. Doctorado en Urbanismo. Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México.
- Campos, B. (2004). *Procesos de urbanización y turismo en Playa del Carmen, municipio de Solidaridad, Quintana Roo*. (Tesis doctoral). Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- Castillo, O. y Villar, A. (2014). El Estado y la política de los polos turísticos de desarrollo: el caso de Cancún, México. *Revista de Urbanismo* 16, (18-36).
- Castillo, O. (2014). *La ciudad y las políticas de desarrollo: el caso de Cancún (1970-2010)*. Tesis doctoral, UNAM, México.
- Castillo, O. (2015): El impacto de la actividad turística en el desarrollo regional: el caso de Quintana Roo, México. En *Pasado, presente y futuro de las regiones en México y su estudio*. Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C., México.
- Castillo V. L.; González V. M.; Campos C. B.; Velázquez T. D.; Ferman A. J. L.; García G. A.; Hernández A. M.; Laguna C. M.; Yeladaqui T. M. (2014). Modelo de indicadores para la evaluación y monitoreo del desarrollo sustentable en la zona costera de Mahahual, Quintana Roo, México. *Perspectiva Geográfica*, 19 (2), 309-330. DOI: <https://doi.org/10.19053/01233769.4102>.
- Damián, G. y Ramírez, R. (2010). Tres décadas como anfitrión: génesis, expansión y crisis de la sociedad quintanarroense. *Revista de economía, sociedad, turismo y medio ambiente: RESTMA*, 11, (193-221).
- Estolano, D.; Berumen, F.; Castillo, I. y Mendoza, J. L. (2013). El escenario de competencia de la Industria Gastronómica de Cancún basado en las cinco fuerzas de Porter. *El Periódico Sustentable*, UAEM, México, Número 24.
- Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED) (2016). Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México. Quintana Roo. Recuperado de <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM23quintanaroo/regionalizacion.html>. (fecha de acceso: 20 de marzo de 2017).
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) (1980). Censo General de Población y Vivienda, 1980, México.
- (1990). Censo General de Población y Vivienda, 1990, México.
- (2000). Censo General de Población y Vivienda, 2000, México.
- (2005). Conteo de Población y Vivienda, 2005, México.
- (2010). Censo General de Población y Vivienda, 2010, México.
- (2015). Encuesta Intercensal 2015, México.
- (2015). Anuario estadístico y geográfico de los Estados Unidos Mexicanos 2015. Recuperado de <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/biblioteca/ficha.aspx?upc=702825077280>. (fecha de acceso: 20 de marzo de 2017).
- Islas, V. (2000). *Llegando tarde al compromiso, la crisis del transporte en la Ciudad de México*, el Colegio de México, México.
- Jiménez, A. (2005). *Una aproximación a la conceptualización del turismo desde la teoría general de sistemas*. México. Universidad del Caribe y Miguel Ángel Porrúa, 1ª edición.
- Mc Coy, C. y Sosa, A. P. (2016). Causas y efectos de un destino no sustentable: Caso Playas Públicas de Cancún, Quintana Roo. *El Periódico Sustentable*, UAEM, México, Número 31.
- Montalvo, R. y Hernández, P. (2015). La pertinencia de Nodos Turísticos en el Modelo de Regionalización funcional en México. Un enfoque de EMC. En *Pasado, presente y futuro de las regiones en México y su estudio*. AMECIDER-UNAM, México.
- Morales, C. J. (2016). La inmigración indocumentada por países de tránsito, nuevo paradigma de los sistemas migra-

torios: el caso de México y Marruecos. *Perspectiva Geográfica*, Vol. 21(2), 345-372. DOI: 10.19053/01233769.5857

Mota, V. (2016). La regionalización turística de México. Universidad del Caribe, CONACyT, México.

Muñoz, A.; Uribe, D.; y Villareal, L. (2011). Apropiación, funcionalización homogenización del espacio para el desarrollo turístico de Quintana Roo, México. *Cuaderno Virtual de Turismo*. Río de Janeiro, Brasil, Vol. 11, Número 2, (282-293).

Raymundo, P. (2018). Políticas públicas y mercado de suelo. Una aproximación a los instrumentos de captura de plusvalías urbanas, en *Cuestión Urbana*, Año 2, Núm. 4, *Centro de Estudios de Ciudad – Sociales*, Buenos Aires, Argentina.

Romero, M. Rafael, I. (2012). Chetumal: problemática urbana en una ciudad media en la costa sur del Caribe mexicano. *Revista Perspectiva Geográfica*. Vol. 17, 147-168. DOI: <https://doi.org/10.19053/01233769.2266>

Rosas, P. y Figueroa, O. (2006). Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias

internacionales. CEPAL, *Serie División de Recursos Naturales e Infraestructura*, Vol. I, Número 113, Santiago de Chile.

Schteingart, M. (2010). División social del espacio y segregación en la Ciudad de México. Continuidad y cambios en las últimas décadas. En G. Garza y M. Schteingart (coords.), *Los grandes problemas de México. II. Desarrollo urbano y regional*. México: El Colegio de México, (345-387), México.

Secretaría de Turismo (2016). Análisis integral del turismo. Recuperado de <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/RankingOMT.aspx>. (fecha de acceso: 10 de diciembre de 2016).

Secretaría de Turismo (SECTUR) (2010). Perfil y Grado de Satisfacción del Turista, CESTUR. México.

Subirats, J. (2016). La ciudad como espacio de identidad, de exclusión e inclusión, en *Cuestión Urbana*, Año 1, Núm. 1, Centro de Estudios de Ciudad – Sociales, Buenos Aires, Argentina.