

EL CASO DE LA ZONA METROPOLITANA DE CANCÚN (ZMC). MODELO DE OCUPACIÓN URBANA COSTERA.

Juan Roberto Calderón Maya¹

Verónica Miranda Rosales²

En el presente artículo se analiza el patrón de ocupación urbana de la **Zona Metropolitana de Cancún (ZMC)**. El estudio expone que las desigualdades, la fragmentación y la segregación social y espacial, son fenómenos urbanos que están siendo producidos por la concentración de capital, tecnología y trabajo en sitios específicos. La interacción de los factores productivos crea espacios iluminados que conforman el circuito superior de la economía urbana, su dinámica favorece los intereses de los inversionistas y los gobiernos locales, y las inquietudes de los visitantes, en tanto que los beneficios son invisibles en los espacios oscuros que forman el circuito inferior de la economía urbana, aquellos habitados por pescadores, población nativa e inmigrantes de bajos recursos. El procesamiento de la información estadística oficial y la obtenida de informantes específicos es la base del estudio.

Palabras clave: Zona Metropolitana, ocupación urbana, espacios oscuros y espacios iluminados.

¹ Profesor Investigador de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la Universidad Autónoma del Estado de México, Doctor en Urbanismo, Integrante del Sistema Nacional de Investigadores nivel C. Miembro del Cuerpo Académico Planeación, Urbanismo y Medio Ambiente. Perfil PROMEP. e-mail: jrcalderonm@uaemex.mx

² Profesora Investigadora de la Facultad de Planeación Urbana y Regional de la Universidad Autónoma del Estado de México, Doctora en Urbanismo por la Universidad Autónoma del Estado de México, Integrante del Sistema Nacional de Investigadores nivel 1. Maestra en Estudios Urbanos y Regionales. Miembro del Cuerpo Académico Planeación, Urbanismo y Medio Ambiente. Perfil PROMEP. e-mail veronicmiranda@yahoo.com.mx

INTRODUCCIÓN

La lectura de los procesos de urbanización experimentados en varias ciudades turísticas, destaca que la adecuación de la forma o estructura urbana a lo largo del tiempo ha respondido a factores supranacionales y regionales, bajo la premisa de que el turismo potencia el desarrollo económico regional a través de la derrama de divisas y la generación de empleos se aprovechan las ventajas comparativas locales, principalmente el sol y la playa. Paralelo al principio económico ordenador se desarrollan una serie de acciones de intervención, pública y privada que favorecen el bienestar de los visitantes y de la población de segunda residencia, a la vez que desvirtúan la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos locales. La multiplicidad de señales identifica los intereses y necesidades de variados actores sociales que participan en la creación del espacio urbano costero.

El repaso de las tipologías urbanas y la noción de urbanización turística, lleva a reflexionar sobre el patrón de ocupación de las ciudades cuya función principal es el turismo de sol y playa, y la similitud que presenta con el patrón espacial lineal de las ciudades portuarias de los siglos XVIII y XIX, cuya estructura estaba fuertemente determinada por las características del terreno y acotada a la línea de playa. La analogía es útil para señalar que los factores determinantes de la configuración o adecuación de la estructura de un núcleo o zona urbana costera, varían en tiempo y espacio, y estará en razón directa con la función económica que desempeña este núcleo de población en el ámbito nacional, regional y supranacional.

La función principal de una ciudad hace referencia a las actividades que realiza la mayor parte de la población y de la cual depende su economía (Mumford, 1961). Si esto es así, la función turística determinará el tamaño de la ciudad, el vigor de su economía y las perspectivas de desarrollo en diferentes momentos del estadio de un modelo urbano, el turismo es una actividad

socioeconómica multisectorial que afecta e interviene en variadas funciones urbanas y económicas.

La ciudad turística contemporánea es una forma singular de urbanización que se distingue por un rápido crecimiento de la población y de la fuerza de trabajo; el sistema de producción es flexible, incentivada por la intervención pública tiene formas de consumo de ocio de masas y segmentadas, y la población residente es socialmente distinta (Mullins, 1991).

Las ciudades turísticas costeras en México se han convertido en verdaderos enclaves de las empresas transnacionales, cuya productividad económica de exportación es intangible para las "regiones" marginadas del desarrollo económico y social.

El esquema analítico que se adopta se basa en las aportaciones de Milton Santos (2004), quien propone dos circuitos de la economía urbana en los países en desarrollo, uno superior que incluye entre otros elementos, la participación del capital extranjero en sectores económicos preferenciales, tal es el caso del sector, turístico, y el circuito inferior que se desarrolla en un contexto de pobreza urbana, salarios bajos, desempleo y carencia de servicios básicos. El doble circuito de la economía urbana funciona a través de un sistema de relaciones que ejerce la verticalidad a través de un proceso de exclusión social y desempleo estructural con el fin de obtener beneficios económicos favorables al gran capital, las horizontalidades basadas en las percepciones y necesidades de amplios sectores de población, no son prioridad (Santos, 1971). Siguiendo a Milton Santos, el modo particular de organización del espacio urbano articula las más variadas formas de capital, trabajo y tecnología, cuya interacción segmenta la ciudad y su entorno regional en múltiples fragmentos y polariza la economía urbana en un circuito superior, aquél espacio iluminado en el que se mueve e interactúa la inversión y la tecnología en favor de las empresas transnacionales del sector turístico, el circuito inferior está formado por

actividades que ocupan un lugar secundario en la dinámica turística y los espacios oscuros, aquéllos que están al margen de la inversión, el desarrollo urbano y los beneficios de la actividad económica principal. Esta dualidad exhibe que la concentración geográfica de las actividades turísticas asociadas a la concentración del capital, el trabajo y la tecnología, fomenta los desequilibrios espaciales y económicos y define la polarización socioeconómica y la segregación espacial, como características propias del fenómeno urbano costero.

En este contexto se ubica el análisis de la coexistencia de los espacios oscuros del municipio de Benito Juárez y los espacios iluminados por el gran capital en la Zona Metropolitana de Cancún, con el objeto de caracterizar el patrón urbano que prevalece en uno de los destinos turísticos más importantes de México.

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 km² 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 y 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
SUBTOTAL	410,853	546,988	658,931
% CON RESPECTO AL TOTAL MUNICIPAL	97.8%	95.4%	96.4%
Resto del Municipio	8,962	25,985	2,245
TOTAL DEL MUNICIPIO	419,815	572,973	661,176

Fuente: Elaboración propia con base en:
 -Instituto de Planeación de Desarrollo Urbano (IMPLAN), Municipio de Benito Juárez (2008b).
 -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 incrementó 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 periodo 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 disponible, 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 (Calderón; Orozco, 2009).

El acelerado crecimiento 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.

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 interacción 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 km² con una población de 586,288 habitantes y una densidad media urbana de 119 habitantes/hectárea (INEGI, 2005). En el año 2012, la población metropolitana tuvo un incremento de 91,091 personas, llegando a 677,379 habitantes y aumentó su superficie a 3,021 km², es decir, en cinco años aumentó 10 km² (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 aunque *los aspectos ambientales se consideran tangencialmente*. 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 u 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.

Espacios oscuros

Por otra parte, el crecimiento acelerado de la ZMC 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 los espacios oscuros ubicados en el circuito inferior de la economía urbana, materializados en 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 y exclusión del empleo, lo que contrasta con las condiciones de la zona turística. En la ZMC es particularmente sintomático, prolifera la tendencia a desarrollar zonas con desigualdad y marginación social. En Cancún se reproducen pautas urbanas o anomias negativas, principalmente la inequidad social, carencia y deficiencia de servicios públicos, déficit en la construcción, dificultades en el acceso a la adquisición de vivienda, lo que ha dado paso a la proliferación de un mayor número de “regiones”.

Tabla 2. Evolución de la vivienda en la ZMC

Localidad / Delegación	Total viviendas/ Año		
	2000	2005	2010
Cancún	101,412	136,567	179,501
Alfredo v. Bonfil	1,901	3,422	3,997
Leona Vicario	1,021	1,200	1,604
Puerto Morelos	267	321	2,737
Central Vallarta	6	5	5
SUBTOTAL	104,607	141,515	187,844
% CON RESPECTO AL TOTAL MUNICIPAL	97.80/0		99.80/o
Resto del Municipio	2,284	6,399	31 1
TOTAL DEL MUNICIPIO	106,891	147,914	188,155

Fuente: Elaboración propia con base en: INEGI, 2000, 2005 y 2010.

Los datos de la vivienda en la ZMC, muestran que en el periodo 2005 al 2010, la población se concentró casi en su totalidad en la zona metropolitana, y en el año 2010, de un total de 188,155 viviendas existentes en el municipio, tan sólo 31 1 viviendas se localizaron fuera de los límites de la ZMC, es decir que el 99.8% de las viviendas del municipio de Benito Juárez se localizan en la ZMC. Lo cual confirma la concentración de empleo, la infraestructura y los servicios básicos en puntos específicos del territorio municipal.

El acelerado crecimiento demográfico que caracteriza en la última década a la ZMC, ha creado conflictos y problemáticas como la falta de servicios urbanos, el crecimiento anárquico y grandes problemas de delincuencia y seguridad pública. La evolución de los servicios públicos muestra una de las deficiencias más importantes de la ocupación urbana del modelo urbano costero.

Tabla 3. Evolución de los servicios públicos en la ZMC

Localidad/Delegación	2000			2005			2010		
	Número de viviendas			Número de viviendas			Número de viviendas		
	c/agua	c/dren	c/elec	c/agua	c/dren	c/elec	c/agua	c/dren	c/elec
Cancún	96,930	97,929	99,428	110,456	113,784	113,266	154,696	168,505	168,550
Alfredo V. Bonfil	1,203	1,742	1,802	1,174	2,322	2,342	1,128	3,667	3,640
Leona Vicario	786	342	938	825	1,085	839	839	1,205	1,499
Puerto Morelos	250	247	251	157	160	158	2,529	2,536	5,579
Central Vallarta	5		5	5	2	5	3	2	4
SUBTOTAL	99,174	100,260	102,424	112,589	117,093	116,856	159,195	175,915	176,272
% CON RESPECTO AL TOTAL MUNICIPAL		98.40/0	984%	98.60/0	96.8%	97.2%	99.9%		
Resto del Municipio	1,106	1,575	101,012	1,536	3,809	3,259	129	540	351
Total del Municipio	100,280	101,835	104,008	114,125	120,902	120,115	159,324	176,455	176,623

Fuente: Elaboración propia con base en: INEGI, 2000, 2005 y 2010.

Los datos muestran que desde el año 2000, las viviendas con mayor cobertura de los servicios básicos (agua entubada, drenaje y energía eléctrica) se han concentrado en las localidades ubicadas al interior de la ZMC, en el año 2010 la concentración se acentúa, puesto que casi el 99% de las viviendas están dotadas de servicios públicos.

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.

Los espacios iluminados de la ZMC Los "espacios iluminados" que conforman el circuito superior de la economía urbana de la ZMC, están representados por polígonos o sectores de la ciudad, caracterizados por los servicios público de mayor calidad e infraestructura que permite el desarrollo de actividades económicas y sociales congruentes con la actividad turística.

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 cancanense 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, 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 local), 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

La actividad turística a lo largo de los litorales del caribe mexicano se ha convertido en un factor determinante de la ocupación del territorio.

La actividad turística en la 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 ciudad de Cancún 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 Zona Metropolitana de Cancún., 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.

BIBLIOGRAFÍA

CAMPOS, Bonnie; CASTILLO, Lourdes; VELÁZQUEZ, David (2008): Urbanización y turismo. Editorial UQROO, Chetumal, Quintana Roo.

CALDERÓN, Juan Roberto; OROZCO, Ma. Estela (2009): Planeación y modelo urbano: El caso de Cancún, Quintana Roo en Quivera, vol. I I, núm. 2, junio-diciembre, 2009, pp. 18-34. Universidad Autónoma del Estado de México, México.

GERAIGES, Amalia (2004). La globalización y su impacto en las áreas urbanas en América Latina. Departamento de Geografía. Universidad de São Paulo. São Paulo. Brasil.

H. AYUNTAMIENTO del Municipio de Benito Juárez (H.A.M.B.J.) (2005): Plan Municipal de Desarrollo 2005-2008, Cancún, Quintana Roo, México. H. AYUNTAMIENTO del Municipio de Benito Juárez (H.A.M.B.J.) (2008): Plan Municipal de Desarrollo 2008-2011, Cancún, Quintana Roo, México.

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.

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

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

MULLINS, Patrick (1991). "Tourism urbanization" in International Journal of Urban and Regional Research.

OROZCO, Estela; TAPIA, Jorge (2011). "Reserva territorial y construcción social del espacio urbano de la Zona Metropolitana de Toluca, Estado de México". En: OROZCO .

QUIROZ, Héctor (2006: 60). Urbanismo reciente y nuevas identidades en México. Editorial Universidad Autónoma de México, México.

H., Estela, et al. (compilador) Entorno regional de la Ciudad de Toluca, México. Toluca, CAETA-FaPUR, Universidad Autónoma del Estado de México.

SANTOS, Milton (2004). O Espaço Dividido. Os Dois circuitos de la economía Urbana dos Países Subdesarrollados. Editora do Universidad de Sao Paulo, Sao Paulo, Brasil.