

WORKING PAPER SERIES

CONTESTED_CITIES

DESPLAZAMIENTOS EN EL CORREDOR TURÍSTICO CANCÚN-TULUM

ROSALIA CAMACHO LOMELI

WPCC-15008

ENERO 2015

DESPLAZAMIENTOS EN EL CORREDOR TURÍSTICO CANCÚN-TULUM

Rosalía Camacho Lomeli

Doctoranda en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México

kabudar@gmail.com

ABSTRACT

La zona donde se desarrolla el proyecto turístico denominado como Riviera Maya en la costa norte del estado de Quintana Roo, tuvo su mayor impulso en la década de los noventa, favorecido con la Reforma al artículo 27º que se realizó en la misma época y que permitió la privatización de tierras de propiedad social, como parte de las políticas neoliberales instauradas en México, lo que facilitó la privatización de tierras en favor del turismo.

Sin embargo lo que se ha observado con el arribo del turismo, ha sido la privatización y mercado de tierras, junto con el desplazamiento de gran parte de población maya, pescadores y habitantes en general, de las zonas valiosas económicamente para el turismo, en favor de inversionistas privados y los grupos privilegiados económicamente dentro de los que se encuentran los turistas, que pueden ser considerados como grupo (clase) social dentro de la dinámica socioespacial de la zona.

En un primer período, la migración de población trabajadora para emplearse en la construcción y demás servicios turísticos se estableció en la franja costera, en zonas cercanas a los empleos, sin embargo conforme el proyecto turístico se fue desarrollando, fueron desplazados hacia espacios más alejados de la franja turística provocando una aguda segregación socioespacial. Por lo que las políticas de desalojo en un primer lugar desplazaron a la población maya y no maya local de sus propiedades y actividades en la franja costera y posteriormente a la población migrante, en su mayoría campesinos e indígenas de los estados del sur del país.

En este documento se exponen las políticas y dispositivos neoliberales desarrollados por el Estado para llevar a cabo el proyecto turístico, en donde el desplazamiento de población nativa y migrante así como la segregación socioespacial conforman un patrón de producción de un espacio urbano-turístico desigual. Se evidencian los principales grupos hegemónicos que los han impulsado, así como los procesos de segregación socioespacial que ha implantado el proyecto turístico como patrón urbano a lo largo del corredor.

PALABRAS CLAVE: Turismo, Desplazamiento, segregación socioespacial, Riviera Maya

INTRODUCCIÓN

El corredor turístico Cancún-Tulum en el estado de Quintana Roo en México, se caracteriza por una aguda segregación socioespacial y en donde se ha llevado a cabo el desplazamiento de población (ejidatarios y población trabajadora) de las zonas costeras principalmente, donde el valor del suelo comenzó a elevarse a partir del desarrollo del proyecto turístico Riviera Maya, esto mediante la acción del Estado en asociación con los capitales turísticos nacionales e internacionales para la construcción de infraestructura hotelera, residencial y comercial.

El proyecto Riviera Maya, ha representado el desarrollo de una urbanización turística que ha implicado la privatización y mercantilización de la tierra en la costa noreste de Quintana Roo, al sur de la ciudad de Cancún¹, en un corredor que va desde dicho centro urbano hasta Tulum. El nombre “Riviera Maya” se creó expresamente para dar promoción turística a la zona y distinguirla del proyecto Cancún que ya representaba una imagen de un lugar turístico a nivel mundial. Es así que a partir de la década de 1990 se impulsa el nombre de “Riviera Maya” como marca para representar esta nueva ola de inversiones al sur de Cancún y caracterizar a esa porción del territorio de la Península de Yucatán como un nuevo producto comercial.

EL CORREDOR TURÍSTICO CANCÚN-TULUM COMO PRODUCTOR DE DESPLAZAMIENTOS DE POBLACIÓN Y DE SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL

El corredor Cancún-Tulum se presentó como un diamante en bruto en cuanto a la obtención de rentas monopolistas para los grandes inversionistas nacionales e internacionales debido a su potencial en cuanto a las características medioambientales que ayudan a la imagen paradisiaca del lugar, al aprovechamiento de la herencia material con las monumentales ciudades mayas que ahí se encuentran, así como las prácticas culturales que se practican en la región. Harvey (2005) menciona que las características de excepcionalidad, autenticidad, particularidad y especialidad son subyacentes a la capacidad de obtener rentas monopolistas, y que por lo tanto el campo de las prácticas culturales y los artefactos históricamente constituidos así como las características medioambientales representan elementos excepcionales para su venta y obtención de rentas. Para que se produzcan rentas monopolistas, es preciso encontrar alguna forma de conservar mercancías o lugares que sean lo suficientemente excepcionales y especiales... como para mantener una ventaja monopolista en una economía, por otra parte, mercantilizada y a menudo ferozmente competitiva (Harvey, 2005, p. 33).

Este corredor turístico incluye los centros urbanos de Playa del Carmen y Tulum con una población de 149,923 y 18,233 habitantes respectivamente para el año 2010 (ver cuadro 3.1), que sin embargo diez años atrás, en 1990, sólo contaban con 3,098 y 2,473 habitantes respectivamente (ver cuadro 1). El corredor inicia en el municipio de Benito Juárez si se incluye al poblado de Puerto Morelos, pero la mayor parte de la infraestructura y desarrollo urbano turístico

¹ Centro turístico internacional creado en la década de los setenta.

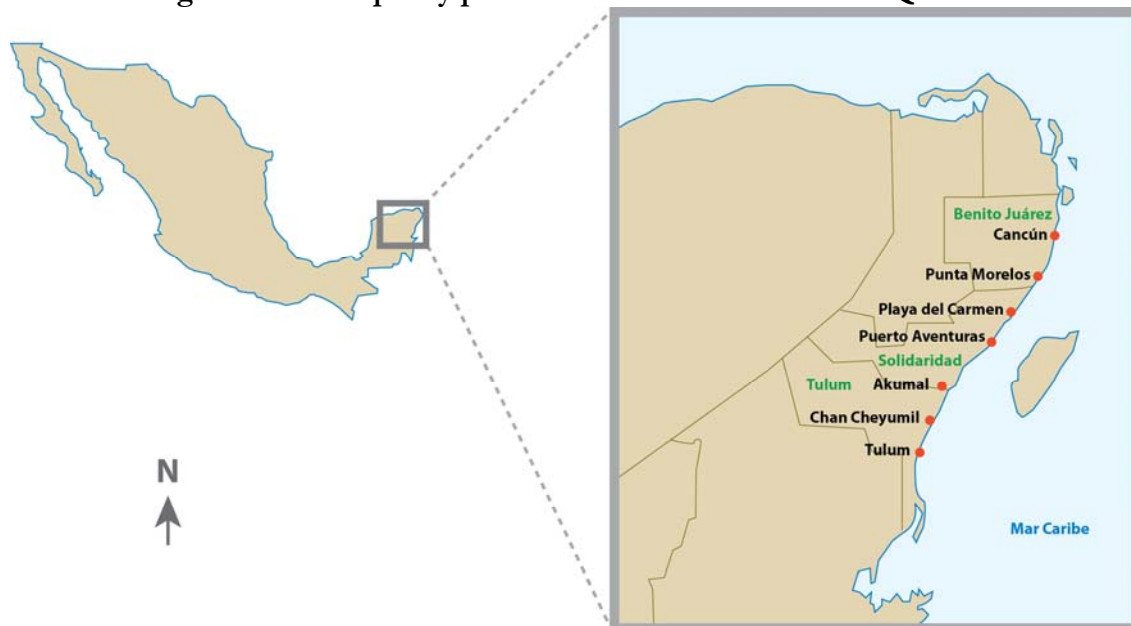
se concentra en los municipios de Solidaridad y Tulum². Los poblados que integran el corredor turístico a lo largo de la costa norte del Caribe mexicano son (de norte a sur) Puerto Morelos en municipio de Benito Juárez; Playa del Carmen, Puerto Aventuras y Akumal norte en municipio de Solidaridad; Akumal sur, Chemuyil-Chanchemuyil y Tulum en municipio de Tulum (ver figura 1).

Cuadro 1. Población corredor Cancún-Tulum. Principales poblados 1990-2010

Nombres	1990	1995	2000	2005	2010*
Playa del Carmen	3098	17621	43782	100383	149923
Akumal	628	470	1197	1198	1310
Ciudad (Puerto) Aventuras	100	386	1009	1629	5979
Chemuyil	20	920	1423	1239	1377
Tulum	2473	3603	6879	14790	18233
Chan Chemuyil	ND	ND	ND	ND	57
Total	6319	23,000	54290	119239	176879

Fuente: Programa subregional de desarrollo urbano de la región caribe norte, 2010
*Inegi, Censo 2010.

Figura 1. Municipios y poblados de la costa noreste de Quintana Roo



Fuente: Elaboración propia.

² Estos municipios son de reciente formación, el municipio de Solidaridad con cabecera municipal en Playa del Carmen, se crea en 1993, anteriormente pertenecía a Cozumel. Debido al crecimiento poblacional así como a las inversiones y actividad económica enfocada al turismo, y para facilitar los trámites administrativos y económicos en la creciente área urbana del continente que tenían que realizarse en la isla, se creó en 1993 en la zona continental de Cozumel el municipio de Solidaridad. El municipio de Tulum es aún mas reciente, se conformó en mayo del 2008. La porción territorial que corresponde al actual municipio de Tulum, antes formaba parte del municipio de Solidaridad, pero al igual que sucedió en este último, el crecimiento poblacional y de la actividad económica relacionada con el turismo provocó nuevos intereses en el manejo del territorio y esto dterminó la formación de un nuevo territorio municipal.

El crecimiento y expansión de la turistificación en el corredor, esto es la transformación de barrios en enclaves destinados fundamental o exclusivamente para turistas, a menudo con una oferta de entretenimiento corporativo (Lees, Slater y Wyly, 2008), ha implicado una aguda especulación del suelo, así como el desplazamiento de población y una cada vez mayor segregación socio-espacial. Los espacios de residencia para las clases trabajadoras empobrecidas se encuentran segregados a lo largo del corredor, en donde se observa la conformación de lo que algunos investigadores han denominado como “ciudades gemelas” (Córdoba y García, 2003). Esto se refiere a una estructura segregada en donde la franja ubicada entre la línea de costa y la carretera está ocupada y privatizada por los grandes hoteles y complejos residenciales y hoteleros, mientras que del otro lado de la carretera se ubica la población trabajadora en los denominados “pueblos de apoyo”. Las autoridades estatales crearon ésta denominación para nombrar a las zonas designadas donde viven los trabajadores, creando una cínica segregación socioespacial, ya que no se les integra dentro de los centros turísticos, sino que se determinan espacios específicos para que sean habitados exclusivamente por los trabajadores y en donde no se promueve la existencia de espacios de consumo para el turismo.

En el caso de la población local maya se ha presentado su desplazamiento mediante la venta de ejidos. Muchos ejidatarios se han visto obligados a vender por la presión ejercida por los agentes inmobiliarios o por las autoridades mediante el aumento en el cobro de los servicios o bien por las transformaciones en los usos del espacio que trae consigo la actividad turística y la llegada de nuevos sectores de población.

En el desplazamiento de población del corredor turístico, no existe una previa desinversión por parte del capital, como es el caso de los centros históricos de los grandes centros urbanos, sino que se parte de una zona no urbana, dedicada a la pesca y al cultivo del coco, por lo tanto enfocada a actividades primarias hasta antes de la llegada del turismo³ y en donde a partir del arribo de inversión nacional y extranjera se desarrolla un proyecto turístico a lo largo de la zona litoral para su mercantilización y privatización, lo que transforma de manera radical los valores del suelo. De esta forma la actividad turística, con la mercantilización y cambios en los usos del suelo producen rentas potenciales para ser capitalizadas por los nuevos inversionistas.

Con esto, los grupos económicos de poder fijan los precios del suelo, lo que ocasiona la imposibilidad de que los sectores de menores recursos, en este caso ejidatarios y trabajadores, permanezcan en las áreas con altos valores del suelo destinadas al turismo, lo que ocasiona su desplazamiento hacia los espacios de menor valor al poniente de la carretera federal. Al valorizarse la tierra de la región por la llegada de nuevas inversiones para el desarrollo del proyecto turístico se crea una especulación y encarecimiento del suelo lo que a su vez permite

³ La zona central del estado de Quintana Roo se caracterizó por ser el área donde se concentraron los grupos mayas rebeldes después de la Guerra de Castas (1847-1901), esta parte de la historia de la Península de Yucatán rebasa los objetivos de este trabajo pero es importante indicar este aspecto para dar cuenta de la complejidad de cómo se fue conformando-apropiando el espacio, por diferentes grupos de población, la forma en que diferentes actividades y grupos económicos se han establecido. La pesca y el cultivo del coco son actividades que se implantaron ya entrado el siglo XX en la región.

segregar a la población trabajadora, que es la población con menor poder adquisitivo a las zonas periféricas de los centros turísticos.

DISPOSITIVOS Y GRUPOS DE PODER QUE PROMUEVEN EL DESPLAZAMIENTO EN EL PROYECTO TURÍSTICO RIVIERA MAYA.

El turismo como actividad económica, ha permitido la rápida producción de una urbanización neoliberal hacia regiones hasta hace poco rurales mediante grandes proyectos turísticos como la Riviera Maya, lo que ha implicado el arribo de capitales privados nacionales y extranjeros, actividad inmobiliaria, así como privatización y mercantilización de tierras.

Ha existido una fuerte alianza entre el Estado (autoridades estatales y locales) y los inversionistas privados, que arriban en forma de constructoras, cadenas hoteleras, tour operadores, desarrolladores inmobiliarios y cadenas comerciales. Un elemento clave dentro de la privatización y mercantilización de tierras de propiedad social a favor del turismo han sido las reformas al artículo 27° constitucional.

En México, desde la década de los setenta comenzaron las paulatinas reformas neoliberales al artículo 27° constitucional que favorecieron las inversiones extranjeras del turismo. Mediante un decreto presidencial de 1971, seguido por la Ley de Inversión Extranjera de 1973, se le otorgó a los extranjeros la posibilidad de adquirir propiedades en la zona restringida de manera legal⁴. A partir de entonces y a través de un fideicomiso bancario, el título legal quedaría bajo el nombre de un banco mexicano con un permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores, mientras que el extranjero quedaría como beneficiario legal.

Más adelante, en 1984 debido a la apropiación que ya se hacía en favor del desarrollo turístico-hotelerero en Cancún, se modificó la Ley Federal de la Reforma Agraria para que pudiera realizarse la expropiación de ejidos en caso de utilidad pública⁵. Tanto el desarrollo de zonas de habitación urbana como el desarrollo de la actividad turística se consideraron como casos de utilidad pública y surgen así los fideicomisos ejidales en los cuales los ejidatarios, a cambio de sus tierras expropiadas, recibirán "... a través de un programa social creado por el Fondo Nacional de Fomento Ejidal...las utilidades que se generen por ciertas empresas turísticas después de deducir las inversiones y gastos" (García de Fuentes, 1979: 22).

Este tipo de transformaciones introducidas a partir de la década de los setenta, bajo el discurso de que una importante cantidad de extranjeros disfrutarían de un hogar para retirarse o vacacionar en México, y que gracias a estas inversiones el país adquiriría importantes divisas, representan el inicio de la aplicación de políticas neoliberales en el país que favorecen el desarrollo de proyectos de turismo internacional.

⁴ La zona restringida se refería a la prohibición para todos los extranjeros de adquirir propiedades dentro una la franja de 50 km a lo largo de cualquier costa del país y de 100 km en las zonas fronterizas.

⁵ Para realizar las expropiaciones de manera legal, sin embargo estas ya se realizaban para la extensión tanto de la zona habitacional, como hotelera de Cancún. En su tesis de doctorado, Verónica Ibarra (2004) menciona estos procesos de expropiación anteriores a la modificación de la Ley de Reforma Agraria. El municipio de Tulum es aún mas reciente, se conformó en mayo del 2008.

Sin embargo fueron las reformas al artículo 27° constitucional en la década de los noventa, como parte del proyecto neoliberal nacional las que permitieron la participación masiva de capitales privados nacionales y extranjeros, en la compra de tierras para el desarrollo de proyectos turísticos en el corredor Cancún-Tulum. Y junto con ello la especulación de la tierra relacionada a proyectos inmobiliarios, lo que ha sido un proceso elemental para la construcción socioespacial desigual en la costa de Quintana Roo.

A finales de 1991 el entonces presidente Carlos Salinas de Gortari turnó a la Cámara de Diputados una iniciativa de reforma legislativa planteando la supresión del reparto agrario y la apertura a las fuerzas del mercado de las tierras ejidales y comunales, mismas que anteriormente tenían un estatuto jurídico que las hacía inembargables e intransferibles y el 6 de diciembre de 1991 la reforma liberal al artículo 27° constitucional fue aprobada y publicada en el Diario Oficial de la Federación. La certificación como resultado de las reformas constitucionales en materia agraria, llevó a que la figura de tenencia de la tierra ejidal quedara legalmente asignada a sus propietarios originales pero también con la posibilidad de ser enajenada y sujeta a manejo comercial.

Y más recientemente, en abril de 2013 fue aprobada en la Cámara de Diputados una reforma más al artículo 27° constitucional para que extranjeros puedan acceder a la compra de tierras en la denominada “zona restringida” (sin fideicomiso de por medio), mediante la cancelación de la restricción de la franja de 50 km desde cualquier zona litoral y 100km en zonas fronterizas para que ciudadanos de otros países tengan la posibilidad de adquirir propiedades. Para que esta reforma se haga efectiva aún necesita de la aprobación de la Cámara de Senadores así como del poder Ejecutivo.

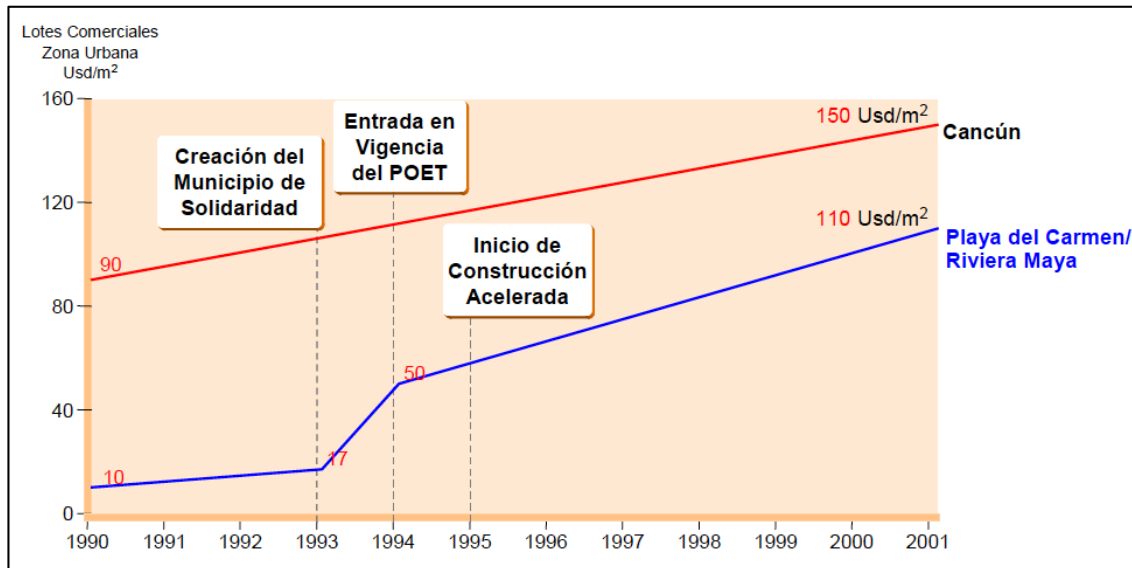
Estas transformaciones a la legislación de la tierra propiedad social y del Estado, permitió que compañías hoteleras y grupos inmobiliarios nacionales (relacionados con la élite política nacional y local) y extranjeros adquirieran reservas de tierra a finales de la década de los noventa, lo que impulsó la especulación del suelo en la zona (ver Cuadro 1 y Figura 2).

Cuadro 1. Incremento de servicios turísticos en el municipio de Solidaridad 1994-2005

Año	Establecimientos de hospedaje	Cuartos de hospedaje	Turistas que se hospedaron en establecimientos de hospedaje
1994	53	1,550	502,104
1995	56	1,582	352,823
1996	73	3,597	390,588
1997	124	4,918	341,637
1998	201	10,095	595,050
1999	221	12,903	767,541
2000	241	12,903	767,541
2001	299	19,329	1,504,052
2002	291	21,014	1,793,864
2003	349	22,624	2,021,989
2004	354	23,512	2,418,623
2005	378	27,615	2,194,765

Elaboración propia con base en INEGI, Sistema estatal y municipal de bases de datos (SIMBAD).

Figura 2. Comparación de la evaluación de precios de terrenos en el corredor 1990-2001



Fuente: FONATUR, 2002.

Otro elemento creado por el estado para la privatización de tierras y desarrollo de hoteles y fraccionamientos privados a lo largo del Corredor Cancún-Tulum, fue el Fideicomiso Caleta de Xel-Ha y del Caribe (Fidecaribe). El Fidecaribe creado en 1972, cumplió la función de vender a personas físicas y morales, mediante la intervención de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los predios dentro de las zonas de Yal-ku, Aventuras, Chemuyil, Xcel y Xel-Ha (predios que abarcan buena parte del corredor turístico) en los municipios de Solidaridad y Tulum. De acuerdo con García Zamora (2010), el propósito de este fondo era “apoyar a la inversión privada en la explotación turística de los lugares elegidos, mediante la inversión directa de fondos públicos propios o crediticios para construir infraestructura turística, fraccionar los terrenos fideicomitidos, promover la venta de los lotes fraccionados y constituir empresas turísticas” (García Zamora, 2010: 144).

En la década de los noventa con las reformas neoliberales al artículo 27° para la libre venta de tierras ejidales y comunales y durante el mandato de Mario Villanueva (1993-1999) y posteriormente con Joaquín Hendricks (1999-2005) el Fidecaribe dejó de ser un organismo federal y pasó a manos del estado de Quintana Roo, época a partir de la cual se realizaron importantes ventas y apropiaciones privadas a lo largo del litoral del Caribe mexicano a través de Fidecaribe.

Es en las tierras administradas por Fidecaribe a través del gobierno del estado con Mario Villanueva⁶ como gobernador, donde se asentaron y se concentraron gran parte de los centros turístico-hoteleros, parques temáticos y grandes empresas hoteleras, principalmente de capital español. Aunado a esto, es sabido que el gobierno del estado vendió a costos muy bajos de acuerdo con los valores del suelo de la zona, a inversionistas tanto nacionales como extranjeros, pero principalmente a cadenas hoteleras españolas⁷.

Las concesiones de los parques temáticos más importantes de la zona, Xcaret y Xel-Ha, se realizaron en este periodo a uno de los grupos de empresarios mexicanos más fuertes de la zona⁸. Los hoteles Bahía Príncipe (todo incluido) del grupo español Piñero es uno de los principales en la zona. Actualmente cuenta con cuatro hoteles que forman un complejo de 2988 habitaciones, además del fraccionamiento inmobiliario de los mismos propietarios al poniente de la carretera. A mediados de la década de los noventa, con Mario Villanueva, el consorcio Meliá adquirió tierra a muy bajo costo al sur de Akumal en las playas de Xcacel-Xcacelito, actual santuario de Tortugas, sin embargo debido al oscuro proceso de compra-venta de esas tierras con el gobierno del estado, así como a las demandas de grupos ecologistas se les prohibió construir en esa zona. Posteriormente el gobierno del estado les “intercambió” ese terreno por otro en Playa del Carmen, donde actualmente se ubican sus hoteles.

INTERACCIONES ENTRE LOS GRUPOS SOCIALES QUE PRODUCEN EL PROYECTO RIVIERA MAYA

De acuerdo con el Sistema Integral de Operación Migratoria (SIOM, 2011), de los turistas internacionales que arribaron a México en el 2011, 29.3% se hospedaron en la Riviera Maya, con ello este destino recibió 3.5 millones de viajeros. Del total de turistas 3 millones 688 fueron extranjeros y 829 mil 860 nacionales, siendo el turismo estadounidense el que aportó más del 30% del total de visitantes que recibió la Riviera Maya.

Debido a esta importante presencia de visitantes extranjeros en el corredor Cancún-Tulum la movilidad de población a través del turismo puede ser considerada como una forma de migración transnacional que se realiza por un período corto de tiempo (Momsen y Torres, 2005).

De esta forma, los turistas que llegan al corredor turístico, representan un grupo de población de diferentes nacionalidades y estratos socioeconómicos, sin embargo, aunque puedan existir diferencias económicas y sociales entre éstos, en su mayoría pertenecen a familias o población de clase media o media alta⁹, aunado a esto, durante su estancia cuentan con un poder adquisitivo

⁶ Mario Villanueva fue encarcelado al término de su mandato debido a acusaciones que lo ligaban con el narcotráfico.

⁷ Ver, Carrera V., Noticaribe, noviembre 2006, “Bahía Príncipe de Pablo Piñero, el mayor beneficiado del remate de predios del Fidecaribe e IPAE”,

⁸ Carlos y Oscar Constandse Madrazo, primos del ex candidato presidencial del Partido Revolucionario Institucional (PRI) Roberto Madrazo, así como Miguel Quintana Pali, cuñado de José Ángel Gurría, Secretario de Relaciones exteriores y de Hacienda y crédito Público con el presidente Zedillo (1996-2000) y actual Secretario General de la OCDE.

⁹ El turismo en el corredor se ha enfocado hacia turistas de alto nivel adquisitivo, ya que se han construido en su mayoría hoteles de 4 y 5 estrellas así como desarrollos hotelero-inmobiliarios amurallados, infraestructura y servicios exclusivos.

mayor al que cotidianamente tienen en sus lugares de origen (mediante paquetes todo incluido con precios muy favorables pagados desde sus lugares de origen), acuden a los centros de ocio para consumir hospedaje, alimentos, paseos, espectáculos, visitas, etc. Esto hace que las relaciones entre turistas y residentes locales sea desigual y basada en la dependencia mediante el turismo. Esto coloca a los turistas en un sitio privilegiado dentro de la jerarquía socioespacial, siempre por encima de los locales para acceder a mejores servicios, infraestructura y atención de las autoridades, con la capacidad económica de consumir los espacios con las rentas más elevadas del suelo que produce la actividad turística (en forma de hoteles, casas en renta, propiedades de segunda residencia, etc.) y por lo tanto excluir a los sectores con menor poder adquisitivo de dichas áreas.

Dentro del grupo de turistas internacionales, existe un alto mercado de población jubilada que viene principalmente de Estados Unidos y Canadá, para pasar la mitad del año en la costa del Caribe mexicano mediante la compra de propiedades de segunda residencia, éstos en su mayoría habitan zonas residenciales amuralladas con poca convivencia con la población local, únicamente la gente que contratan para los servicios de limpieza, jardinería, seguridad, etc.

Otro grupo de población dentro de los turistas internacionales, son los que se quedan a vivir por temporadas largas o indefinidamente en la región, que debido a su manejo (en la mayoría de los casos) de un segundo idioma y a su aspecto físico (mas “blancos”, no indígenas), adquieren los empleos que requieren el contacto directo con los turistas, como meseros, vendedores inmobiliarios, guías de tours, etc. Y también son los que habitan las zonas o ciudades del turismo, debido a que cuentan con mejores condiciones económicas y sociales para poder acceder a éstos espacios.

Por otro lado se encuentra la población migrante campesina, indígena de los estados del sur y sureste del país que en su mayoría se emplean en los servicios más básicos del turismo (cocina, limpieza, bell boys, jardinería, vigilancia, etc.), en donde se perciben los beneficios económicos más bajos, por lo que son los que habitan la parte “trasera” del corredor.

En cuanto a los ejidatarios como habitantes locales de la región, en entrevista con Walter Puuc Novelo, presidente del comisariado ejidal de Playa del Carmen (noviembre 2011), señala que, “la llegada de las inmobiliarias de interés social fue un resultado positivo para nosotros (ejido de Playa del Carmen), las tierras se empezaron a sobrevalorar, empezaron a tener una plusvalía importante, esto le permitió a los ejidatarios deshacerse, enajenar sus tierras a un muy buen precio...esto permitió satisfacer las necesidades de vivienda de la población que estaba creciendo”.

Con base en esto, desde la perspectiva del grupo de ejidatarios de Playa del Carmen se han beneficiado económicamente con la mercantilización y especulación del valor de sus tierras. Aunque este grupo de ejidatarios sí representan un grupo con cierta influencia en las decisiones dentro de la escala municipal y estatal y han adquirido fortaleza económica con la venta de sus tierras a las inmobiliarias de desarrollos habitacionales (para los trabajadores), no tienen el grado de influencia en todas las escalas de actuación (regional, nacional, internacional), así como el poder de dominación del espacio que sí logran los grandes capitales nacionales y transnacionales.

Además, la situación de los ejidatarios de Playa del Carmen, no representa a la totalidad de los ejidatarios del corredor. Gran número de ejidatarios se ven obligados a vender sus tierras tanto de manera directa como indirecta, ya sea por la presión de los grandes inversionistas y que no cuentan con el capital o conocimientos necesarios para desarrollar espacios de consumo turístico o bien por la elevación en el cobro de servicios.

LA INFRAESTRUCTURA EN TRANSPORTE Y SU FUNCIÓN EN LA SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL DEL CORREDOR TURÍSTICO.

El eje de distribución, abastecimiento así como para el transporte de turistas y trabajadores en el corredor, es la autopista federal 307. En 1993 bajo la presidencia de Carlos Salinas (1988-1994), se inaugura la autopista Mérida-Cancún y en el sexenio siguiente con Ernesto Zedillo (1994-2000), se inició la modernización de la carretera de Cancún hasta Playa del Carmen con su ampliación a cuatro carriles. El tramo de Playa del Carmen a Tulum se amplió hasta el sexenio de Vicente Fox (2000-2006). Esta construcción de infraestructura carretera también influyó en el crecimiento a la vez que formaba parte del impulso al proyecto Riviera Maya a partir de la década de los noventa.

Ubicada a lo largo del corredor turístico y recorriéndolo de norte a sur a partir del aeropuerto internacional de Cancún (punto por el cual llega la mayor parte del turismo a la zona), es la única vía terrestre que comunica los diferentes centros turísticos y poblados de la “Riviera Maya” localizados a lo largo de la franja costera.

Esta carretera además de comunicar los diferentes centros turísticos del corredor, también funciona como barrera para dividir a la franja turístico-costera que va hacia la playa y donde se ubica la casi totalidad de la infraestructura comercial, hoteles, casas y desarrollos residenciales, la ciudad de los turistas donde residen clases medias y altas, de la ciudad de los trabajadores localizada hacia el interior del continente donde se ubican la mayor parte de los asentamientos en que habita la población trabajadora, ubicada al poniente de dicha autopista federal.

Sin embargo, además cumplir su función de barrera para invisibilizar la zona donde habitan los trabajadores, debido a la importancia de ésta carretera para la comunicación y transporte del corredor, también ha sido utilizada por la población trabajadora como medio de protesta mediante el cierre de esta vía en momentos de confrontación con las autoridades locales y estatales, como herramienta para conseguir atención a sus demandas. De ésta forma, la autopista también ha sido utilizada por los trabajadores para hacerse “visibles”.

Hasta el 2006 no existían pasos o puentes peatonales que atravesaran la carretera entre los centros turísticos y los denominados “pueblos de apoyo”, para el paso seguro de los trabajadores. En agosto de 2006 después de 90 muertes en tres años debido a esta situación, en el poblado de Puerto Aventuras la gente se organizó para cerrar la carretera en protesta y demanda de infraestructura peatonal para la seguridad de la población. A este respecto el presidente de la Asociación de hoteleros de la Riviera Maya declaró “no es valido que la ciudadanía quebrante la ley por situaciones particulares porque al final, cuando empiece a disminuir la ocupación y bajen las tarifas, ellos mismos serán afectados porque tendrán menos ingresos” (Noticaripe, 10 agosto

2006). Con esto se hace notar como se favorecen y justifican las necesidades del turismo y sus supuestos beneficios ante la desigualdad, falta de infraestructura y segregación socioeconómica en la zona. A la vez que demuestra una forma de violencia ante las condiciones de vida y necesidades de la población más pobre.

Además de la carretera como “barrera” que invisibiliza y aparta la ciudad turística de la ciudad de los trabajadores, a ello se suma la mala calidad y falta de infraestructura de transporte público a lo largo del corredor. Toda la región cuenta con un transporte público deficiente, inseguro, además de costoso.

Otro ejemplo de cómo las vías de transporte forman parte importante de la desintegración y segregación socioespacial dentro de la dinámica del corredor fue la construcción en 2011 de puentes carreteros para atravesar Playa del Carmen, con el fin de continuar con la vía rápida desde el aeropuerto de Cancún hacia los centros turísticos al sur en la “Riviera Maya”. En palabras de uno de los habitantes de Playa del Carmen “con los puentes que se hicieron en Playa del Carmen fracturaron la ciudad, quedó más marcada la división en la ciudad de los turistas y la ciudad de los trabajadores”.

Con todo ello se observa como las características de la infraestructura de transporte están directamente relacionadas con la desigualdad y segregación socioespacial del corredor. La escasa disposición y deficiente calidad del transporte público así como la presencia de la autopista federal de cuatro carriles que atraviesa y divide el corredor son factores que favorecen la desintegración y una mayor división entre la ciudad para el turismo y la ciudad para los trabajadores.

DESPLAZAMIENTOS EN EL CORREDOR TURÍSTICO

Por un lado, cómo ya se ha señalado, a lo largo del corredor se lleva a cabo la presión de los grandes capitales para la compra de tierras a ejidatarios con propiedades en la franja costera. La mercantilización del paisaje costero en el Caribe mexicano a través del proyecto turístico Riviera Maya ha resultado en *presión al desplazamiento* (Slater, 2009) mediante la intimidación económica hacia los ejidatarios para la venta de sus tierras y con ello la desposesión de sus bienes, lo que provoca que terminen como mano de obra barata para emplearse en los centros turísticos. En diferentes entrevistas se mencionó cómo los empresarios ofrecen pagos en efectivo al momento a los ejidatarios, y muchos de ellos aceptan esto por ser un dinero u “oportunidad” económica que no se había presentado antes en la región, sin embargo en muchos de los casos ese dinero se gasta y dura poco, por lo que las familias se quedan prácticamente sin nada.

Por otro lado, como parte del proceso de segregación socioespacial en la zona, existe el desplazamiento de población migrante trabajadora que habita la franja turística costera. Un ejemplo de este proceso es la colonia Luis Donaldo Colosio (conocida coloquialmente como “la Colosio”) en Playa del Carmen.

La necesidad de vivienda para la población trabajadora migrante de otros estados del país hacia la “Riviera Maya”, el rebasamiento de la capacidad de los gobiernos estatal y locales para atender la

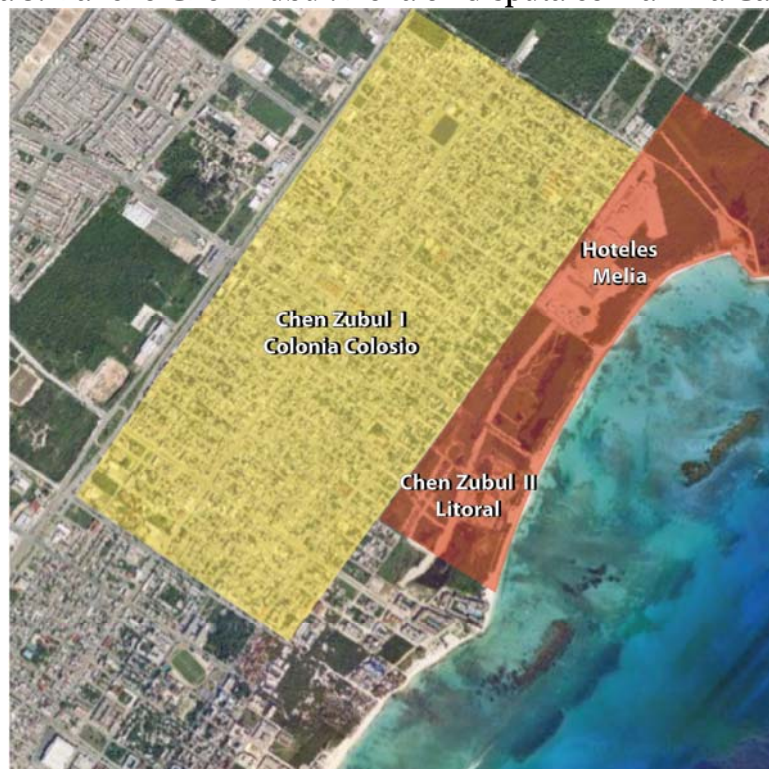
demanda de vivienda, pero aún mas importante, el hecho de la prácticamente nula atención en la planeación para proporcionar la infraestructura urbana adecuada destinada a los trabajadores que necesariamente llegarían a la región para la construcción y atención de los servicios para el turismo, provocó la ocupación de tierras mediante la organización de trabajadores mayas y mestizos para la autoconstrucción de sus viviendas.

La colonia Luis Donaldo Colosio, es la principal y mas grande área de autoconstrucción en Playa del Carmen y en todo el Corredor Cancún-Tulum. De acuerdo con entrevistas realizadas a los colonos de la Colosio, se tiene conocimiento de que estas tierras formaban parte del “fundo legal” conforme el decreto del presidente Luis Echeverría del 2 de abril de 1973 (Diario Oficial de la Federación, 2 abril de 1973).

Esta porción de tierra junto con otra porción que se ubica en el frente de playa (la cual no fue tomada en la ocupación y que se piensa, las mismas autoridades cuidaron para el futuro desarrollo turístico), es conocida como Chen Zubul y era reclamada por el señor Rangel Castelazo, por lo que existía un conflicto con las autoridades del estado por la propiedad de 270 hectáreas en la parte norte de Playa del Carmen lo que no permitía el crecimiento de la ciudad en dirección norte, debido a dicho litigio.

La colonia está ubicada en la zona denominada en esta investigación como Chen Zubul I y la franja en forma de “L” que abarca de la Quinta avenida hacia la orilla de la zona federal marítima con dirección oriente y hasta donde termina la Colosio en dirección norte, se le denomina Chen Zubul II, lo que conforma dos fracciones diferentes de terreno, de los que Rangel Castelazo y su esposa han señalado ser propietarios (ver Figura 3).

Figura 3. Rancho Chen Zubul. Zona en disputa con familia Castelazo



Fuente: Elaboración propia con base en imagen de satélite www.googlemaps.com 2013.

La ocupación de tierras para la edificación de la colonia Colosio se llevó a cabo en abril de 1994, lotificaron, marcaron las calles con respecto a las ya existentes y abarcaron una zona de 40 hectáreas de tierra que fue ocupada por cientos de personas. En entrevistas con los colonos (noviembre de 2011 y marzo 2013) se menciona que es de su conocimiento que el gobernador de aquella época, Mario Villanueva, otorgó el aval a las familias para que invadieran estas tierras y el crecimiento de Playa del Carmen pudiera continuar hacia el norte de la ciudad debido al litigio que había con la familia de Rangel Castelazo.

La zona donde actualmente se erige la colonia Colosio era una zona selvática y de manglares donde la gente tuvo que desmontar vegetación, lidiar con fauna silvestre y comenzar con la autoconstrucción de palapas y pequeñas chozas. Los pobladores fueron llegando poco a poco, en la actualidad son más de 5000 familias. Mediante el Instituto de Vivienda del Estado de Quintana Roo (Inviqro)¹⁰ a mediados de los años noventa, se realizó un reordenamiento con el que firmaron un contrato de promesa de venta con Inviqro para terminar con las reinvasiones y los conflictos por las reventas que se hacían de los lotes. Para los habitantes, estos documentos firmados con Inviqro así como el inicio del pago de los predios representaron una forma de posesión de los predios, por lo que a través de éstos fueron conformando sus expedientes como posesionarios de la tierra.

En 1999, durante el gobierno de Joaquín Hendricks se creó la empresa Desarrolladora de la Riviera Maya con el objetivo de la supuesta regularización de la tenencia de la tierra a través de la comercialización de la misma. Esto mediante un nuevo sistema de pago “pactado” (entre la empresa y los colonos) para poder titular los predios, ignorando por completo el anterior trato y pagos con Inviqro. La empresa se conformó por las autoridades del estado mediante el Instituto de Vivienda, con 51% de las acciones así como la familia Castelazo con el 49% restante, entre los dos establecerían el costo de cada predio por medio de un avalúo de acuerdo a su propio criterio.

Con la conformación de esta empresa, se observó cómo las autoridades locales se asociaron con los intereses privados para tener control sobre los predios de la colonia Colosio que presentaban importantes valores de suelo para la continuación de la turistificación en Playa del Carmen. Los precios establecidos por la Desarrolladora de la Riviera Maya se establecieron con el valor actual del suelo y no de la época cuando los colonos llegaron y construyeron la colonia. De acuerdo con los habitantes la empresa los presiona para vender cuando ellos no pueden pagar el monto establecido, les dicen que a través de ellos pueden conseguir compradores. Además que los servicios de agua, luz y predial se han elevado, igualando los costos de las zonas turístico-residenciales. Todo esto ha ocasionado *desplazamientos directos* (Slater, 2009) de población.

¹⁰ El Inviqro fue reemplazado por el Instituto de Fomento a la Vivienda y Regularización de la Propiedad, Infovivir en 2002, bajo el discurso de desarrollar un mercado habitacional articulado y eficiente, incorporando las funciones de regularización y ordenamiento de la propiedad. Mientras que en octubre de 2013 el Infovivir concluyó sus actividades y ahora es la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) la que adherirá los servicios y procesos que realizaba el Infovivir.

Paulatina turistificación de la Colonia Luis Donaldo Colosio

La Quinta Avenida, común y comercialmente conocida como “la Quinta” es un corredor peatonal donde se concentran los principales centros, tiendas, boutiques, restaurantes, cafés y bares de Playa del Carmen. Representa el conjunto de sitios que funcionan como centro de reunión para los turistas así como para las clases medias y altas de Playa del Carmen. Esta calle recorre el centro de la ciudad en dirección norte (hacia Cancún), paralela a la línea costera. El crecimiento de Playa del Carmen y su turistificación, se han llevado a cabo mediante la construcción de espacios de consumo concentrados en y alrededor de la Quinta avenida, existe una diversidad de viviendas de lujo en los alrededores de este corredor en combinación con tiendas de renombradas marcas reconocidas a nivel mundial así como cadenas de restaurantes, cafés y bares. Esta intensa turistificación del centro y zona costera de Playa del Carmen, ha producido un estilo de vida y consumo dirigido al turismo y a las clases económicas mejor posicionadas.

En la Quinta avenida, hasta finales del año 2011 se observaba una diferencia clara en la zona donde terminaba el exclusivo corredor turístico comercial y comenzaba la colonia Colosio. La misma Quinta avenida, pero la de los trabajadores, sin pavimentar, con casas de autoconstrucción a medio terminar, grises, una variedad de pequeños cuartos en renta, pequeñas tiendas de abarrotes así como la predominante ausencia de turistas. Sin embargo a lo largo del 2012, bajo el gobierno municipal de Filiberto Martínez (2011-2013), comenzó la pavimentación de la “Quinta” en la colonia Colosio. Ello como consecuencia de la construcción de dos hoteles Paradisus de la cadena Meliá en ésta zona (ver Figura 3).

A partir de la llegada de los hoteles Meliá, se ha presentado una importante inversión de la localidad para ampliar la Quinta Avenida, de un kilómetro 900 metros a 4 kilómetros, esto acompañado de mejoramiento urbano en general hacia y en la Colosio conforme ha avanzado la zona turística de la Quinta avenida, en forma de pavimentación de calles, construcción de banquetas, luminarias, ampliación de la red de drenaje sanitario, todo ello acompañado por la construcción de nuevos desarrollos turístico-residenciales. En la zona donde actualmente se ubican los hoteles Paradisus Meliá en la Colosio sobre la Quinta avenida, se observan viviendas deshabitadas de los antiguos colonos, así como la aparición de pequeños nuevos negocios.

Con todas estas transformaciones, los grupos sociales con mayor poder adquisitivo son los que tienen el poder económico para adquirir los terrenos “regularizados” en la Colosio, ya que pueden pagar los precios establecidos por la Desarrolladora (empresa público-privada). Al respecto algunos colonos afirman que ya se ven construcciones desarrolladas por grupos de empresarios dueños de centros comerciales en la Quinta avenida. Así como también se menciona que ex funcionarios del gobierno de Quintana Roo se están apropiando de terrenos en la Colosio para la construcción de hoteles y negocios. A través de estos procesos se privilegia a los consumidores de mayor poder adquisitivo, que pueden acceder a la propiedad y el uso del suelo y de los recursos naturales, marginando y desplazando a la población local e inmigrante trabajadora. Ello mediante la transformación de barrios en enclaves destinados fundamental o exclusivamente para turistas. En el proceso de mercantilización del corredor, es el suelo cercano a la costa el que

se valoriza para la obtención de rentas monopolistas, y por lo tanto de donde se va desplazando a la población local y trabajadora.

CONCLUSIONES

En el caso del corredor turístico, la elevación en los valores del suelo por la implantación de la actividad turística en la zona, desencadenó procesos de desplazamiento de población y actividades económicas como la producción de copra y la pesca, a la vez que produjo un desarrollo urbano segregado que crea una marcada separación entre la ciudad de los turistas y la ciudad de los trabajadores.

Todo esto bajo la asociación público-privada mediante la puesta en marcha de dispositivos como la privatización de los ejidos, la creación de un Fideicomiso para la promoción y venta de la tierra a costos convenientes para hoteleros e inmobiliarias. De esta forma el Estado actuando como agente facilitador y promotor en la venta de las tierras costeras, ha representando uno de los factores principales para el desarrollo del proyecto turístico.

Con dispositivos como las transformaciones en la propiedad de la tierra para su privatización mediante las modificaciones al artículo 27° constitucional, se ha derivado en la presión (con el poder del dinero) para el desplazamiento de población ejidataria. Por otro lado los desplazamientos de población trabajadora que habita la zona turístico-costera, impulsados por la asociación público-privada que inciden en los altos costos de las propiedades y los servicios, así como en el avance y expansión de la turistificación en el espacio costero. De ésta forma la especulación de la tierra y el avance de la turistificación a lo largo del corredor inciden en la presión para el desplazamiento así como en los desplazamientos directos de población.

El corredor turístico Cancún-Tulum es un ejemplo de cómo en una región hasta hace poco completamente rural observa el arribo de capitales inmobiliarios y hoteleros a través del turismo y con ello una salvaje urbanización neoliberal. Y como en éste tipo de urbanización turística la segregación socioespacial va de la mano del desplazamiento de población asociada a lo que podría considerarse como procesos de gentrificación, donde población de menores recursos es desplazada por la llegada de nuevas inversiones así como el arribo de clases sociales con mayor poder adquisitivo.

Bibliografía

Carrera V, (2006), Noticaribe, “Bahía Príncipe de Pablo Piñero, el mayor beneficiado del remate de predios del Fidecaribe e IPAE”.

Córdoba, J. y García, (2003), A. *Turismo globalización y medio ambiente en el Caribe mexicano. Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, Núm. 52.

Diario Oficial de la Federación, 2 abril de 1973, Decreto por el que se cede al Gobierno del Territorio de Quintana Roo una superficie de 1200 hectáreas para la creación del Fundo Legal del poblado de Playa del Carmen, Delegación de Gobierno de Cozumel, Q.Roo.

Fonatur (2002), Programa subregional de desarrollo urbano del corredor Cancún-Riviera Maya, Quintana Roo, FONATUR, Gobierno del estado de Quintana Roo, Felipe Ochoa y Asociados, México.

García, A, (1979), Cancún: Turismo y subdesarrollo regional, UNAM, México.

García Zamora H (2010), Estado y políticas urbanas-ambientales en el corredor Cancún-Tulum, Quintana Roo, Tesis para obtener el grado de Doctor en Urbanismo UNAM, Posgrado en Urbanismo.

Harvey, D. y Smith, N. (2005), *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*, España: Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona-Universidad Autónoma de Barcelona.

INEGI, Censo de población y vivienda 2010.

INEGI, Sistema estatal y municipal de bases de datos (SIMBAD).

Ibarra, García, V (2004), Los espacios de poder del Grupo Atlacomulco, Tesis para obtener el grado de Doctor en Geografía, UNAM, México.

Lees L, Slater T y Wylie, (2008), *Gentrification*. Nueva York: Routledge-Taylor & Francis Group.

Momsen R y Torres J, (2005), Gringolandia: The Construction of a New Tourist Space in Mexico, *Annals of the Association of American Geographers*, 95 (2), pp. 314-335.

Programa subregional de desarrollo urbano de la región caribe norte, 2010.

Noticaribe, 10 agosto 2006, Afecta bloqueo carretero imagen de la Riviera: AHRM; tras el muerto, los topes y las boyas.