

Investigaciones geográficas

ISSN: 0188-4611

ISSN: 2448-7279

Instituto de Geografía, UNAM

García de Fuentes, Ana; Jouault, Samuel; Romero, David
Representaciones cartográficas de la turistificación de la
península de Yucatán a medio siglo de la creación de Cancún
Investigaciones geográficas, núm. 100, 2019, pp. 1-19
Instituto de Geografía, UNAM

DOI: <https://doi.org/10.14350/rig.60023>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56975601011>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

Representaciones cartográficas de la turistificación de la península de Yucatán a medio siglo de la creación de Cancún

A Cartographic Representation of the Touristification of Cancún and the Yucatan Peninsula in the last 50 years

Ana García de Fuentes,* Samuel Jouault** y David Romero***

Recibido: 03/06/2019. Aprobado: 05/09/2019. Publicado en línea: 1/12/2019.

Resumen. A casi medio siglo de la creación de Cancún, consideramos importante analizar los impactos territoriales del proceso de turistificación de la península de Yucatán; utilizamos como herramienta la cartografía temática con el fin de expresar, de manera sintética, ejemplos de los complejos procesos de organización y reorganización de la vida social, económica, política, cultural y ambiental vinculados al turismo como elemento rector de la acumulación de capital en gran parte de este enorme territorio.

Palabras clave: Geohistoria, turismo, Yucatán, desarrollo regional, impactos socioambientales.

Abstract. On almost half century of the creation of Cancun, we consider important to analyze the territorial impacts of the Yucatan Peninsula touristification process, using as an instrument the technical cartography to express in an abstract way, examples of the complex processes of organization and re-organization of social, economic, political, cultural and environment life, linked to tourism as a lead element of capital accumulation of its whole territory.

Key words: Geohistory, tourism, Yucatan, regional development, socio-environmental impact.

* Departamento de Ecología Humana del Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, Cinvestav-Unidad Mérida. Antigua Carretera a Progreso km 6, Gonzalo Guerrero, C.P. 93100, Mérida, Yucatán. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5085-2349>. Email: ag_silberman@yahoo.com.mx

** Facultad de Ciencias Antropológicas de la Universidad Autónoma de Yucatán y Centro de Estudios Americanos y Centroamericanos (cemca-umifre n° 16). ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4419-900X>. Email: samuel.jouault@correo.uady.mx

*** Escuela Nacional de Estudios Superiores, Unidad Mérida, Universidad Nacional Autónoma de México, Carretera Mérida-Tetiz, km 4, Ucú, Yucatán, C.P. 97357, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1722-7514>. Email: rodaromero@gmail.com

INTRODUCCIÓN

Por el número de turistas nacionales e internacionales que recibe, el Caribe mexicano es la principal zona turística de México y de América Latina. Este proceso, que inició en la década de 1970 con la creación de Cancún, ha conformado una región articulada por el turismo que involucra gran parte de la península de Yucatán. Las múltiples manifestaciones de éste, como las actividades relacionadas con sol y playa, arqueológicas, culturales, en pueblos mágicos, en segundas residencias, ecoturísticas, rurales y de aventura han hecho que en menos de medio siglo este espacio sea hoy un verdadero laboratorio para estudios acerca del turismo. Sin embargo, como señalan Babinger y Ayala (2016), prevalece la segmentación de los estudios de caso y son pocas las investigaciones a escala regional.

Para celebrar este número especial por los 50 años de *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*, consideramos importante analizar los impactos territoriales del proceso de turistificación de la península de Yucatán a casi medio siglo de la creación de Cancún; utilizamos como herramienta la cartografía temática con el fin de expresar, de manera sintética, ejemplos de los complejos procesos de organización y reorganización de la vida social, económica, política, cultural y ambiental vinculados al turismo como elemento rector de la acumulación de capital en gran parte de este enorme territorio.

En su acepción más amplia de recreación y actividades vinculadas al ocio, el turismo es el eje de una terciarización compleja que estructura y mercantiliza territorios hasta hace poco marginales. Como señala Valls (1999), esta actividad es columna vertebral de la sociedad contemporánea. El turismo transforma de manera acelerada todo tipo de territorios, pero en particular, su impacto se relaciona con aquellos que se encontraban menos articulados a los proyectos hegemónicos de cada nación, territorios de frontera que se corresponden en gran parte con lo que Aguirre Beltrán (1969) denominó regiones de refugio de los pueblos indígenas. Tal es el caso de la península de Yucatán, que se reconfigura a partir del desarrollo del turismo

en el Caribe con la creación de Cancún, por parte del Estado mexicano, como un polo de desarrollo regional.

LA PENÍNSULA DE YUCATÁN HACIA 1970

En 1970 la mayor parte de la península de Yucatán tenía un poblamiento muy bajo, con densidades inferiores a 10 habitantes por km² (Figura 1). La población se concentraba en el estado de Yucatán (69%), particularmente en su porción occidental y en el denominado Camino Real a Campeche. El resto de Campeche y el territorio federal de Quintana Roo no llegaban a dos habitantes por km², con excepción de las islas de Cozumel e Isla Mujeres. En el campo predominaba la población indígena vinculada a la economía de milpa. La porción central de Quintana Roo estaba bajo el dominio de los mayas crusoob, herederos de la llamada Guerra de Castas, que si bien ya sostenían contacto con otros sectores, aún mantenían su actitud defensiva, que en algunos aspectos pervive hasta la actualidad.

Durante las décadas de 1950 y 1960, el estado de Yucatán, que concentraba la población, vivió un estancamiento económico que se reflejó en la dinámica demográfica. Sus tasas de crecimiento fueron de sólo 1.73 en la primera década y 2.13 en la siguiente, en un periodo en que la población del país casi se duplicó, lo que hace evidente la dinámica demográfica expulsora de población, migración no sólo del medio rural, sino también de sectores medios de Mérida hacia el centro del país. En contraste, en la mayor parte de Campeche y Quintana Roo el alto crecimiento de población estaba vinculado a las políticas de colonización dirigida hacia estos espacios relativamente vacíos, impulsadas desde la Federación (Figura 1).

En 1970 la península de Yucatán era predominantemente rural, tanto por el papel de la agricultura en su economía como por el tipo de asentamiento poblacional. Sólo había seis localidades urbanas (más de 15 000 habitantes) y en ellas vivía 34% de la población.

Desde el inicio del Porfiriato y hasta la década de 1970, el eje de la economía estuvo centrado en la

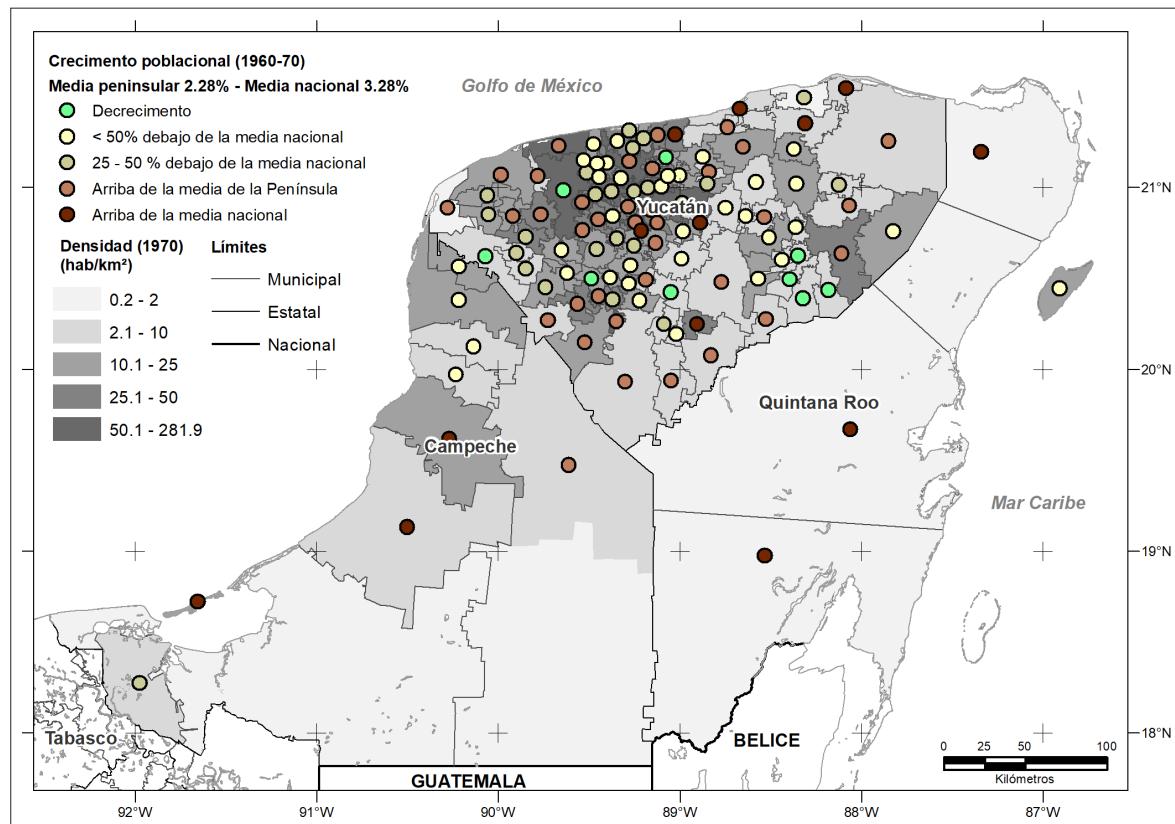


Figura 1. La población peninsular en 1970. Fuente: elaboración propia con datos de SIC (1973) y IX Censo General de Población, 1970.

producción y exportación de la fibra de henequén, que para esas fechas ya se encontraba en franca crisis por la competencia de las fibras sintéticas y la producción más barata de fibras naturales en otros países. El proceso de industrialización por sustitución de importaciones, que transformó las principales ciudades del país, no impactó Yucatán, que mantenía una pequeña industria manufacturera localizada casi en su totalidad en la ciudad de Mérida y centrada en productos de primera necesidad difíciles de surtir desde el centro del país (García de Fuentes, 2000).

La Figura 2 muestra la distribución de la economía en la península hacia 1970. El valor de la producción industrial peninsular era muy bajo: 1.86% del valor nacional. El estado de Yucatán concentraba 68%, con una actividad industrial relativamente más diversificada; destacaban por su volumen y empleo las industrias alimenticia, cerve-

cera y henequenera con 67% del producto interno bruto y 54% de los trabajadores industriales. Campeche generaba 28% de la producción peninsular, centrada en las ramas alimenticia (particularmente relacionada con la pesca de camarón) y maderera, y Quintana Roo reunía sólo 4% del valor, dominado por la industria maderera.

La economía y la ocupación de la población estaban sustentadas, en gran medida, en el sector primario, claramente diferenciado entre una agricultura comercial muy localizada y la agricultura de subsistencia, basada en el sistema productivo de la milpa de roza-tumba-quema, del que dependía gran parte de la población rural que vivía fuera de las regiones de producción comercial.

En la Figura 2 destaca la región comercial henequenera, que para esa fecha todavía ocupaba la porción occidental del estado de Yucatán y una pequeña parte de Campeche, así como la citrícola,

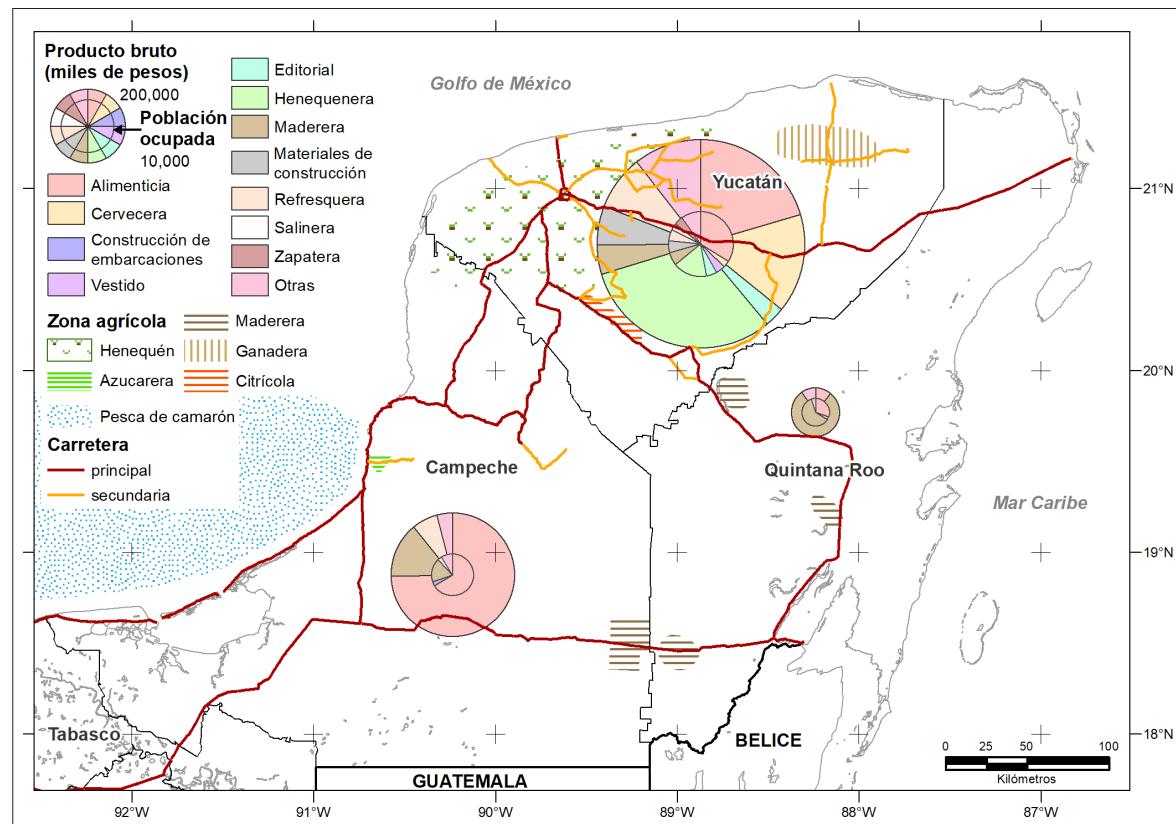


Figura 2. La economía antes de Cancún. Fuente: elaboración propia con datos de SIC (1973) y IX Censo Industrial, 1971.

al sur del estado de Yucatán en la vertiente oriental de la Sierra de Ticul, donde se desarrolló el Plan Chac para la producción de naranja a partir de un financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo en 1964. En el oriente del estado inició, desde la década de 1950, el paso lento de una agricultura milpera, practicada por una baja densidad de población, a una especialización ganadera, en un primer momento de baja productividad, que fue impulsada con inversiones en décadas posteriores. La pesca, que en otras regiones empezó desde los años 50, en Yucatán comenzó apenas como actividad comercial a partir de la inauguración del puerto de Yucalpetén en 1968. En el caso de Campeche destaca la pesca de camarón, que inició en la década de 1950; la producción de azúcar, en torno al ingenio La Joya que se inauguró en 1949, en el municipio de Champotón, y la producción forestal, en las

selvas del interior. En Quintana Roo la actividad primaria se centraba en la explotación forestal, para ese momento controlada por la empresa paraestatal Maderas Industrializadas de Quintana Roo (MIQRO).

La turistificación de la península de Yucatán

Cancún surge en este contexto socioeconómico. Proyecto de gran envergadura que marca un parteaguas en el devenir de la península, particularmente de los estados de Yucatán y Quintana Roo, pero con repercusiones también en Campeche, que simultáneamente recibe el impacto de la explotación petrolera frente a sus costas.

El surgimiento de Cancún ocurre una década después del *boom* del turismo de sol y playa a nivel mundial, modelo que se volvió dominante a partir de la década de 1960. Su desarrollo en la etapa de la posguerra se relaciona con la movilización masiva

de turistas del norte y centro de Europa hacia la costa mediterránea. Para el inicio de los 80 era ya claro el surgimiento de lo que Gormsen (1981) llamó “la incorporación al turismo de la cuarta periferia”, es decir, el Caribe, el sudeste asiático y Oceanía. Por la cercanía con Estados Unidos, Acapulco, en la costa occidental de México, y Cuba, en el Caribe, fueron los pioneros desde la década de 1950, pero el ejemplo paradigmático de ese proceso de impulso en gran escala del turismo en las periferias fue Cancún en el estado de Quintana Roo, que abrió al turismo la costa caribeña de México. Surgió en los

70,¹ como parte de una visión de desarrollo regional implementada desde el Estado, por medio de grandes inversiones en infraestructura con el fin de posibilitar proyectos rentables a la inversión privada que funcionaran como polos de desarrollo económico para las regiones (García de Fuentes, 1979).

La Tabla 1 resume las etapas que del proceso de turistificación de la península de Yucatán y destaca la secuencia, los traslapes de algunos procesos y la presencia de algunos actores clave.

¹ El primer hotel se inauguró en 1974.

Tabla 1. Proceso de turistificación de la península de Yucatán.

ETAPA	DESCRIPCIÓN
Etapa 1 Prototurismo, el redescubrimiento del patrimonio edificado	Se origina en los descubrimientos arqueológicos del siglo XIX. John Stephens y Frederick Caterwood, en la década de 1840, recorrieron el área maya de la península y la documentaron en el libro <i>Incidentes de viajes en Yucatán</i> (1843). Désiré Charnay muestra en Europa y América el resultado de sus expediciones por la península entre 1858 y 1886.
Etapa 2 Despegue	A partir de los años cuarenta, Fernando Barbachano Peón incursiona en los vuelos comerciales, agencias de viajes y hotelería. La península se conecta con el centro del país por ferrocarril en 1949, y por carretera, en 1959. En los años sesenta Mexicana de Aviación y otras aerolíneas inician vuelos a Mérida y Cozumel. Progreso es el centro de turismo de segunda residencia de la burguesía yucateca.
Etapa 3 Creación del polo de desarrollo de Cancún	A fines de los años sesenta, el Estado mexicano creó el Fondo Nacional de Promoción de Infraestructura Turística (Infratur) para crear Cancún en un lugar deshabitado, en el marco de los polos de desarrollo regional. El primer hotel en Cancún se inauguró en 1974 y para 2015 ya contaba con más de 30 000 habitaciones. Paralelamente Cozumel se especializa en la recepción de cruceros hasta alcanzar el primer lugar en esta especialidad en el país.
Etapa 4 Expansión de los corredores turísticos litorales	En la década de 1990 el desarrollo turístico se intensificó y expandió dando origen a lo que hoy se conoce como Riviera Maya, a las nuevas ciudades de Playa del Carmen en los años 90 y Tulum a partir de 2000. En 2001 se construye la terminal de cruceros en Mahahual, que da origen a la Costa Maya en el sur de Quintana Roo. En Yucatán se desarrolla el turismo de segundas residencias en una extensión de más de 65 km.
Etapa 5 Turismo alternativo	En la década de 1980 se establecen los primeros decretos de Reservas de la Biósfera en la península. En la década de 2000 la iniciativa de la Organización Mundial del Turismo (OMT) promociona el turismo alternativo, que permea en los esquemas de planeación turística de México. En esa misma década aparecen las primeras empresas sociales que ofrecen actividades de turismo alternativo en tierras del interior.

Fuente: elaboración propia con datos de Jouault, García de F. y Romero (2015) y Dzib (2018).

EL TURISMO, EJE DE LA TRANSFORMACIÓN REGIONAL

La migración de trabajadores

El primero y más importante impacto desde la creación de Cancún es la atracción de trabajadores que migran a Quintana Roo en busca de mejores condiciones de vida, como campesinos que se transforman en albañiles, pero también diversos estratos de población urbana que acuden ante la “fiebre del turismo”. Para 2010, 53% de la población total de Quintana Roo se declara nacida en otra entidad (en Solidaridad y Benito Juárez, más de 60%). Esta migración hacia Quintana Roo tiene dos rasgos esenciales: su procedencia mayoritaria (74%) de los estados del sureste, particularmente de Yucatán (34%), y de Campeche, Tabasco, Chiapas y Veracruz, que en conjunto aportan 40% (Figura 3), así como su carácter predominantemente in-

dígena, que ha sido señalado por diversos autores (Re Cruz, 2006; Dufresne, 1999; Daltabuit, 2000; Sierra y Campos, 2013).

La migración indígena proviene en gran parte de los municipios situados en el traspasí del corredor Cancún-Riviera Maya, la cual marca el ritmo de vida de los pueblos de esta región. Las principales razones para migrar aún son la falta de empleo, los bajos salarios y el declive de la agricultura de subsistencia, que provocan que un gran número de campesinos dejen sus pueblos para trabajar en la industria de la construcción y, posteriormente, en la hotelería y los servicios. La Figura 4 muestra la magnitud de esta migración rural-urbana que puede ser pendular o relativamente permanente, ya que mantiene fuertes vínculos con el lugar de origen, ubicado relativamente cerca, al que se envían remesas y al que se retorna en las fiestas patronales, cada quincena, semana o incluso diariamente.

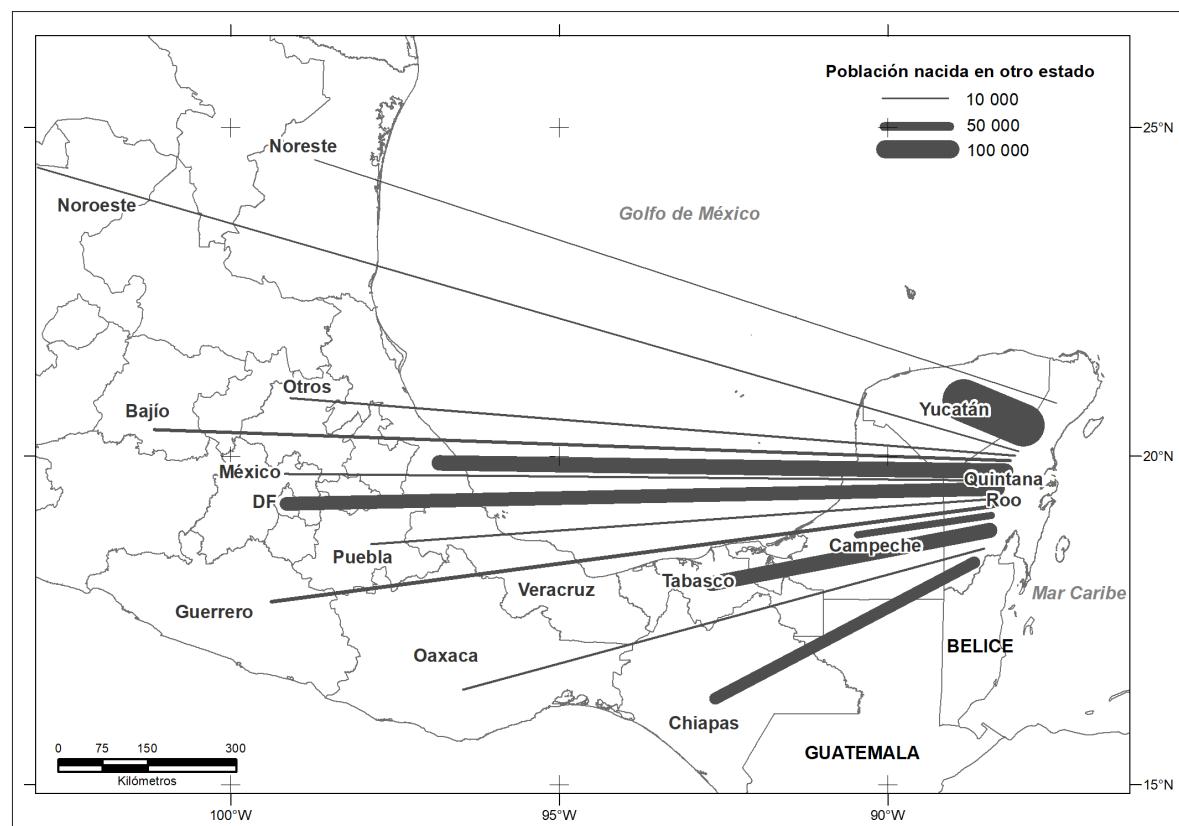


Figura 3. Lugar de origen de la población de Quintana Roo en 2010. Fuente: elaboración propia con datos del Censo General de Población y Vivienda 2010 (Inegi, 2013).

No obstante, debemos destacar las reticencias de la población indígena a la migración. El siguiente fragmento de una entrevista realizada por Jiménez Moreno (2016) en Ek Balam, pueblo turistificado del oriente del estado de Yucatán, ejemplifica claramente el significado de este proceso en las comunidades:

el ambiente allá es muy difícil y es muy triste, uno está lejos de la familia, vive con mucha gente, nada más en cuartos, todo el tiempo hay ruido, no puedes descansar y hay que pararse de madrugada para trabajar. Por lo mismo hay muchos problemas de drogas y también mucho alcoholismo, para evitar la realidad. Aunque uno no tome, no consumas nada, allá te llevan a eso, todos lo hacen. Por eso yo ya no quiero volver a trabajar de albañil, porque normalmente yo veo lo que hacen los que van a trabajar en Cancún de albañil: llega el sábado, cobran su dinero y lo primero que hacen, a tomar [...]. Se acaba el dinero. Yo cuando trabajaba allá comencé a ganar muy bien, porque aprendí a trabajar muy

bien. Pero a pesar de que aprendí, destruía el dinero sólo así (Guerrero Maya, de Ek Balam, 28 años).

La expansión territorial de los grupos económicos locales

Además de fuente de empleo para la población peninsular, el turismo también fue el detonante de la recomposición de los grupos económicos locales centrados en Mérida, con el desplazamiento paulatino del eje de acumulación de capital, que del binomio henequén-subsidio se reorientó hacia la industria de la construcción, los bienes inmobiliarios y el comercio. La construcción de la hotelería y las ciudades dinamizó el consumo de materiales y subcontrató constructoras locales que abarcaron un importante porcentaje de las obras. Paralelamente, el crecimiento de la población urbana constituyó un amplio mercado consumidor para el comercio de Mérida, único capaz de proveer los productos y servicios de todo tipo que se requerían (García de Fuentes y Morales, 2000; García de Fuentes, Terán y Cervera, 2018; Ramírez, 1991).

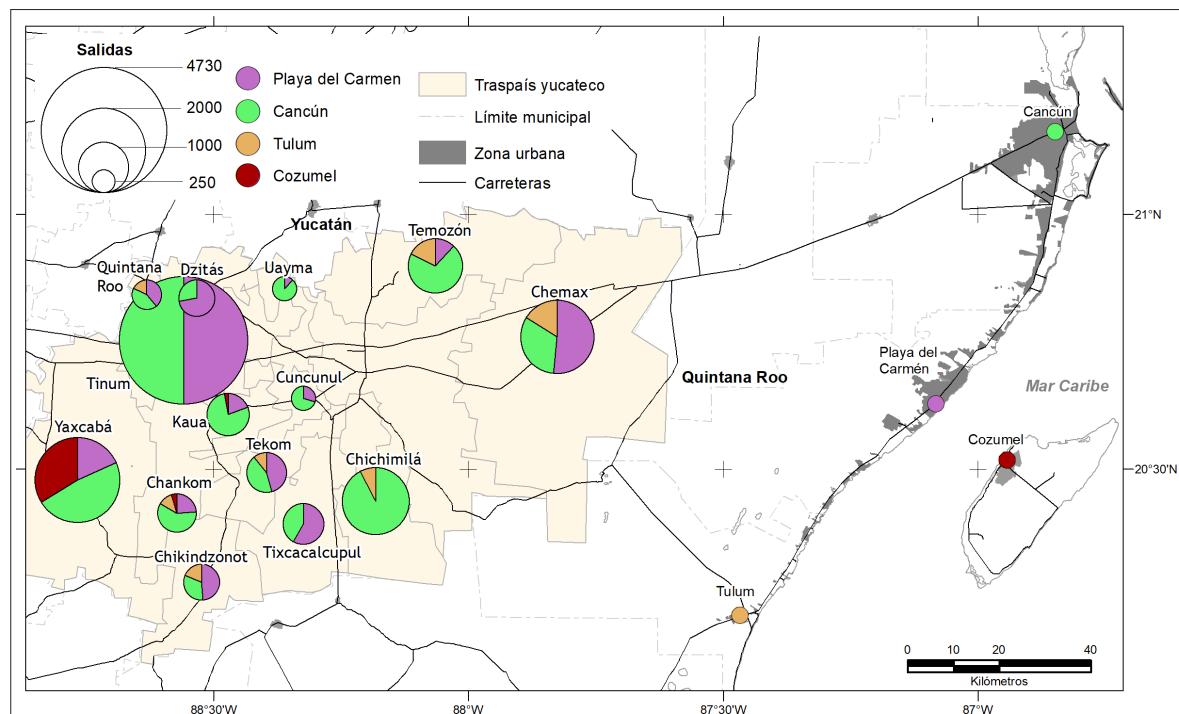


Figura 4. Migración pendular del traspais yucateco hacia Cancún-Riviera Maya en 2010. Fuente: Jouault (2018), elaborado con datos de Lewin (2007).

La Figura 5 ilustra este proceso a partir de la expansión del Corporativo Abraham, sociedad familiar que nació en 1947 con un local de venta de telas, creció gracias a la venta de mayoreo durante los años 50 y 60, y actualmente es uno de los principales grupos económicos de capital local de Yucatán. En 1975 instaló un supermercado en Mérida, San Francisco de Asís, ahora Súper Akí, y un almacén de importaciones en Cancún. A partir de 1979 incursiona en el ramo de la construcción con una planta trituradora, inicio de lo que será el Grupo Industrial PROCON, que abarca la producción de bloques, viguetas pretensadas, cal, agregados de concreto y vibroprensados. En el comercio de alimentos, además de supermercados, fundan en 1986 la comercializadora mayorista de alimentos COMA. En 1994 adquieren la franquicia de Seven Eleven para toda la península y en

2004 lanzan la cadena Willys de minisúper que instalan en barrios y pueblos de bajos ingresos. Incursionan también en la producción pecuaria con ranchos ganaderos para autoabastecerse. En 1981 incorporan al consorcio la distribución de motocicletas Suzuki (Asís Abraham Daguer, empresario, 7 de febrero de 2017). La Figura 5 muestra la distribución actual de sus establecimientos en la península y su clara relación con el crecimiento de las ciudades turísticas.

Este proceso involucra también a medianas y pequeñas empresas. Un ejemplo es lo planteado por Córdoba y Ordóñez (2019) en relación al caso de Tekit, localidad de alrededor 10 000 habitantes, cuya economía gira en torno a la producción de guayaberas, con 800 talleres identificados, destinada mayormente al mercado turístico de Cancún y la Riviera Maya.

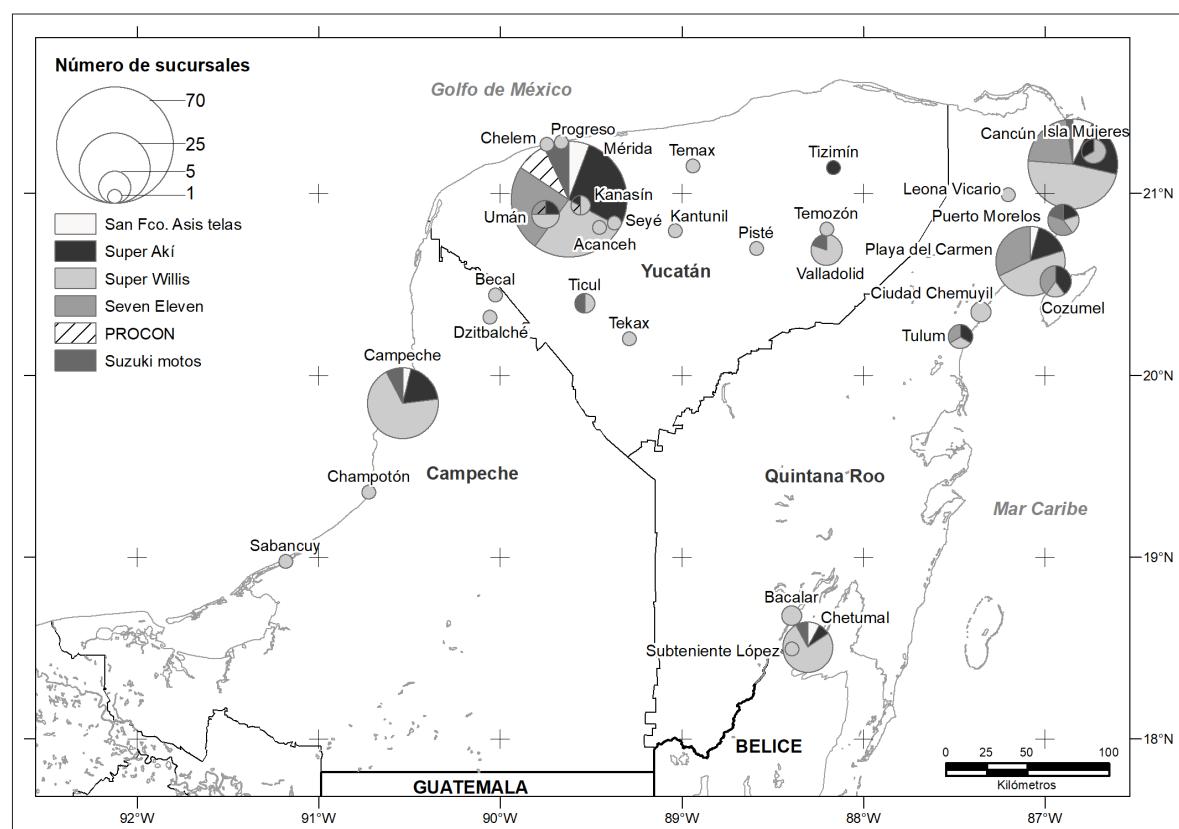


Figura 5. Presencia del Corporativo Abraham en la península de Yucatán. Fuente: elaboración propia con datos de los directorios y mapas digitales de ubicación de los establecimientos del corporativo consultados durante el mes de febrero de 2019.

El transporte y las nuevas vialidades

La península de Yucatán mantuvo un aislamiento histórico con relación al centro del país. Hasta 1949 (cuando comenzó la conexión por ferrocarril), la comunicación era por mar hasta Veracruz, y la burguesía yucateca viajaba más fácilmente a La Habana o a Nueva Orleans. En 1959 inició la unión por carretera, pero era lenta porque no había puentes y el cruce de los ríos era mediante “pangas”. En la península existía una amplia infraestructura vial en la región henequenera y su conexión con el puerto de Progreso y con Campeche, mientras que enormes territorios de Campeche, Quintana Roo y del oriente y sur de Yucatán permanecían aislados (Figura 6).²

² El mapa presenta las carreteras pavimentadas, excluye los caminos muy angostos que interconectaban la región henequenera y las veredas y brechas temporales relacionadas

La carretera Escárcega-Chetumal se inauguró en noviembre de 1970. Así, Chetumal, que sólo contaba con un acceso terrestre por Mérida a través de Carrillo Puerto y Peto, tuvo una primera conexión directa con el centro del país vía Campeche y Tabasco. En el norte de Quintana Roo existía la carretera hasta Puerto Juárez para embarcar hacia Isla Mujeres, pequeña comunidad pesquera con incipiente turismo. El resto de la entidad, aún hoy poco comunicado por vías pavimentadas, empezó a integrarse a partir de la construcción de Cancún; destaca la carretera litoral, la conexión Playa del Carmen-El Tintal y la posterior ampliación de las carreteras vinculadas a Cancún: la vía de cuota a Mérida y la ampliación a cuatro carriles de la

primero con la explotación del chicle y con la maderera posteriormente.

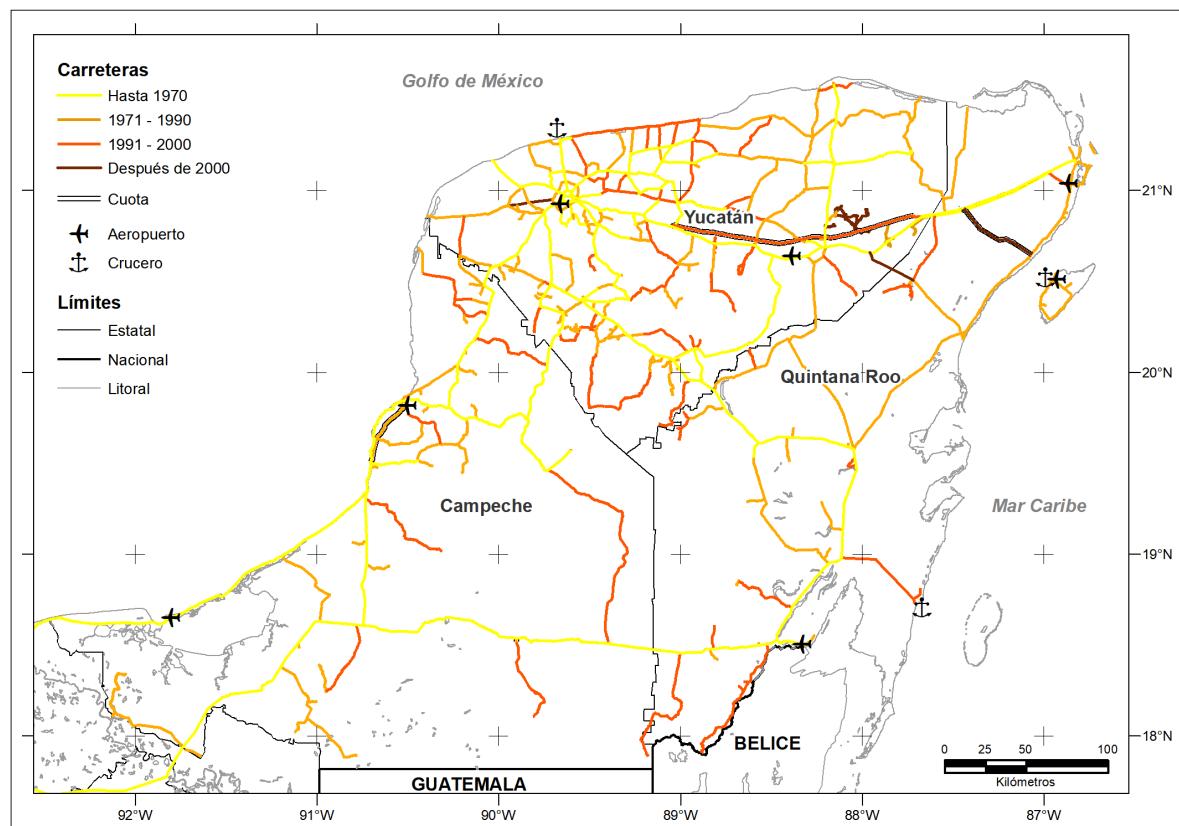


Figura 6. Evolución de la infraestructura de transportes. Fuente: elaboración propia con datos de Chías (1999), García de Fuentes, Jouault y Romero (2015) y Landsat-Copernicus (1990).

carretera litoral desde Cancún hasta Tulum.³ En el norte es importante la conexión con Chiquilá para embarcar a Holbox, que se turistifica con la oferta de avistamiento del tiburón ballena. En Yucatán se densificó la red de carreteras, muchas construidas sobre el trazo de caminos angostos de acceso a los plantíos de henequén, sin embargo, destaca la conexión de los puertos del litoral, relacionada en parte con el impulso a la pesca, pero fundamentalmente con el desarrollo del turismo de segundas residencias, que es el motor que conecta estos puertos entre sí.

El actual proyecto del Tren Maya responde a la idea de conectar los sitios turísticos. El debate generado hace explícitas las varias visiones de desarrollo que puede detonar: excluyente y al servicio de los grandes capitales turísticos, que fueron los primeros en apoyarlo, o incluyente y al servicio de la economía de la región, incluido el turismo, y de su población, como inicio de una nueva perspectiva en la reconfiguración del transporte en el país.

Los procesos urbanos

El desarrollo del turismo a partir de Cancún generó una acelerada urbanización, particularmente en Quintana Roo, pero con efectos en el crecimiento de ciudades como Mérida y Valladolid en Yucatán. En 1970 Quintana Roo tenía una sola ciudad, Chetumal, con 23 685 habitantes; para 2010 la población urbana supera el millón de personas y representa más de 79% de la población del estado frente a 62% a nivel nacional (Inegi, 2013).

Uno de los procesos más significativos es la conurbación turística del corredor litoral Cancún-Riviera Maya. Su superficie urbanizada creció más de 1 000% entre 1984 y 2016 cuando pasó de 36.3 km² a 407.2 km², como lo muestra la Figura 7.

Desde su origen, este corredor está definido por un modelo de desarrollo urbano basado en la segregación tanto funcional como social. Cancún se planeó como un centro turístico totalmente segregado de la ciudad de trabajadores para evitar la desagradable convivencia con los pobres que se registraba en Acapulco (García de Fuentes, 1979).

³ Además de terracerías no indicadas en el mapa en casi toda la línea litoral (Tulum-Punta Allen, Mahahual-Xcalak).

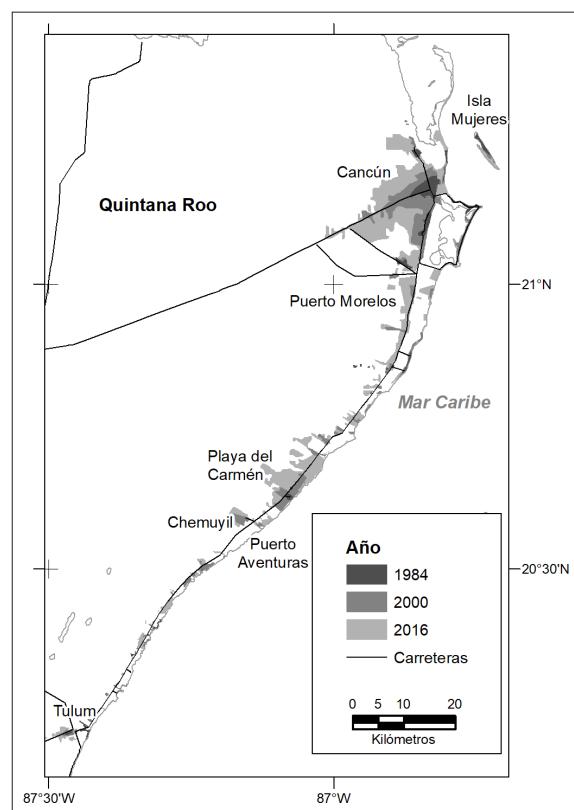


Figura 7. Expansión urbano-turística del corredor Cancún-Riviera Maya. Fuente: elaboración propia con datos de Landsat-Copernicus (1984; 2000; 2016).

El espacio urbano planificado se desbordó antes de su nacimiento, y dio lugar a una tercera ciudad, la irregular, de invasión, donde se concentraron todo tipo de problemáticas. La segunda mitad de la década de 1980 es un punto de inflexión en el desarrollo de Cancún, como resultado del proceso de liberalización de la economía mexicana (neoliberalismo) y de los efectos destructivos del huracán Gilberto. Cancún pierde su exclusividad y se vuelve el centro preferido de los *spring breakers* estadounidenses, es decir, un centro de *hard tourism*, en términos de Krippendorf, citado en Córdoba y Ordóñez y García de Fuentes (2003). Ante esta situación, el plan estatal de Quintana Roo 1993-2000 plantea un cambio radical en la política turística de la región: Cancún queda definido como un centro de turismo masivo, de bajo precio, basado en el sistema de mayoreo y vuelos chárter. Se plantea la

necesidad de un turismo más exclusivo y selectivo con el avance hacia el sur, sobre el litoral, y la construcción de grandes complejos hoteleros, marinas, campos de golf y, como caso particular, el surgimiento, a partir de asentamientos de trabajadores, de una nueva ciudad turística, Playa del Carmen, que en sus primeras fases escapa a la segregación funcional planeada e imperante.

Oehmichen (2009) evoca un modelo que genera “ciudades de orillas”, las cuales cuentan con un centro elegante e impoluto, intercomunicado globalmente, con servicios y tiendas de prestigio internacional, rodeado de cinturones de miseria donde se alojan los trabajadores precarizados. En palabras de la misma autora, Cancún y el corredor de la Riviera reflejan una estructura social semejante a un modelo de *apartheid* (Oehmichen, 2010; Córdoba y Ordóñez y García de Fuentes, 2003); destaca la construcción de ciudades gemelas a lo largo del corredor, separadas por la carretera que funciona como barrera en esta segregación: entre el mar y la carretera el mundo del turismo, del otro lado de ésta, los trabajadores que sólo acceden al primero con su credencial para prestar los servicios.

Estas desigualdades y contrastes coexisten con procesos de movilidad social impensables en otros contextos; Cancún y la Riviera Maya representan un Eldorado, la posibilidad de acceder a un trabajo, una propiedad, una mejor posición social. Castellanos (2015) describe cómo el turismo es un motor de urbanización y cómo se produce el desarrollo de fraccionamientos para diferentes estratos sociales.

La identidad en Cancún se construye poco a poco. Escalona (2010) señala que un factor de identidad es la procedencia de otras partes, la separación de amigos, familiares y del terroño. Estas características hermanan a la población, por lo que nadie se siente con derecho de rechazar a quienes migran. La autenticidad del cancunense se denota por haber aguantado lo suficiente como para permanecer en esta ciudad (Escalona, 2010). Sobresale también la relevancia que para algunos habitantes tiene su carácter de pioneros (Varillas, 2019). En contraste, en el corredor urbano-turístico están más presentes los modos de vida flexibles: Fraga (2012) explora las relaciones entre una nueva ciudad de trabajadores (Chemuyil o Nueva Sotuta) y la lo-

calidad campesina de expulsión (Sotuta) situada a 220 km; y los viajes intermitentes, la asistencia a las fiestas patronales y la construcción de una identidad vinculada a ambos asentamientos

Reestructuración político-administrativa

La reestructuración político-administrativa vinculada a la turistificación del territorio peninsular es sinónimo, en particular en Quintana Roo, de una fragmentación municipal. La Figura 8 muestra este proceso que, con el nacimiento del estado de Quintana Roo en 1974, llevó a la creación de los municipios de Benito Juárez, Isla Mujeres y Cozumel, Felipe Carrillo Puerto y José María Morelos en 1975, a partir de las antiguas delegaciones. En los años 90, cuatro nuevos municipios surgieron paralelamente a la turistificación del litoral caribeño: Solidaridad, Tulum, Bacalar y Puerto Morelos. Diferentes autores documentaron estos procesos de municipalización: Marie dit Chirot (2014) describe la construcción del municipio de Solidaridad como el producto, el medio y el reto en la transformación de relaciones entre la burguesía de Cozumel y la élite emergente en Playa del Carmen, y a la vez, entre los diferentes grupos políticos disputándose históricamente el control del estado. Marín (2012), respecto a Tulum, y Gómez (2015), a Bacalar, atribuyen la creación de estos municipios a los intereses de grupos políticos y económicos locales, al papel de los ejidatarios en la venta de tierras del litoral y al surgimiento de mafias agrarias.

Pero la recomposición en el proceso municipal no se limita a las relaciones de fuerza y lógicas de los actores locales o estatales, también existen vínculos estrechos entre el proceso local y el funcionamiento de la esfera política en el gobierno federal (Marie dit Chirot, 2014), y no pueden ser reducidos únicamente a la lógica de intereses económicos. Sin minimizar el peso de los contextos locales, la multiplicación actual de las divisiones municipales y la manera en que se articulan a las lógicas espaciales y temporales, inducen a una reflexión acerca de lo que Harvey (2010) llama “las lógicas del poder” y su vínculo con los procesos de turistificación (Marie dit Chirot, 2014).

En Campeche, la colonización a partir de la carretera Escárcega-Chetumal es la base del surgi-

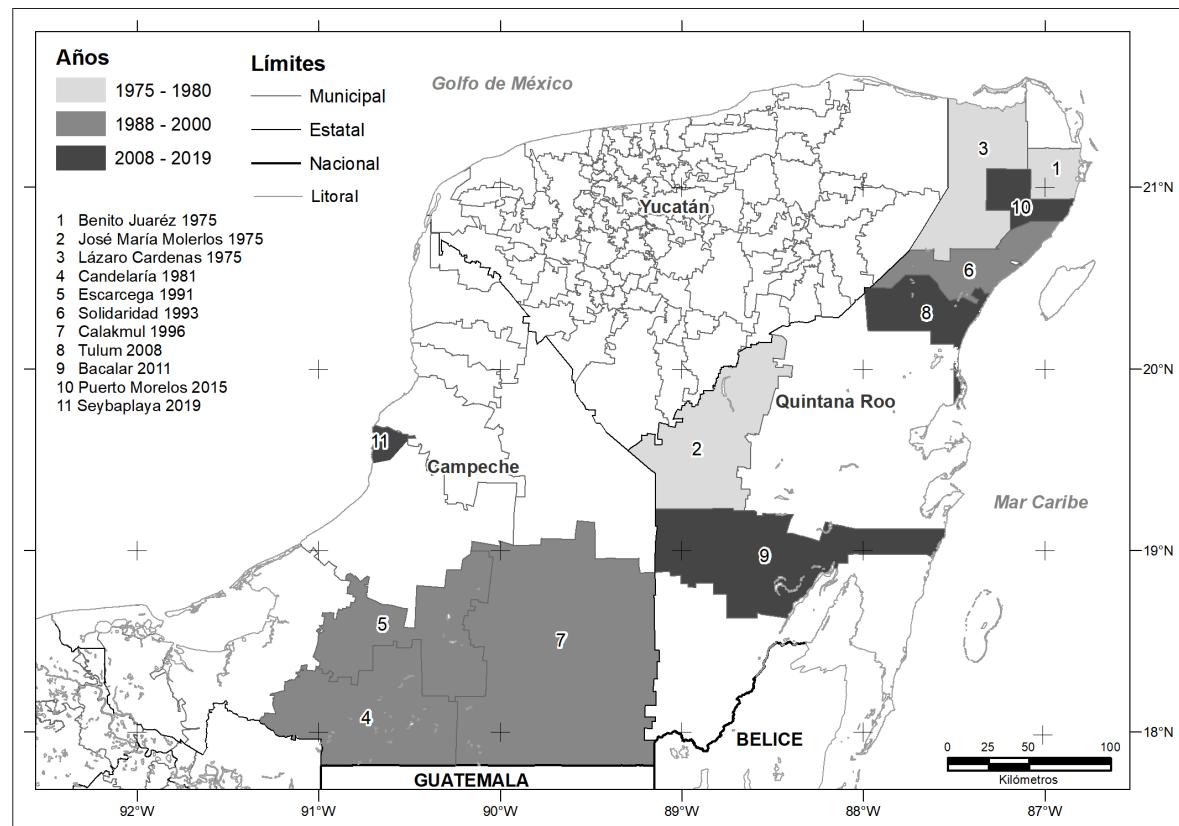


Figura 8. Proceso de municipalización. Fuente: revisión hemerográfica.

miento de nuevos municipios entre 1988 y 1996, pero la reciente creación del municipio de Seybaplaya se relaciona con su turistificación.

TURISMO, CULTURA Y MEDIO AMBIENTE

La turistificación del maya de ayer y hoy

La península de Yucatán es la región de los mayas de tierras bajas, cuya impronta histórica y presencia actual, unida a su paisaje natural y subsuelo kárstico, le confieren una identidad claramente diferenciada de la del resto del país. Según el último conteo (Inegi, 2016), en la península vivían 4 498 668 habitantes, de los cuales 20.08% era maya hablante. Es importante destacar que la presencia de la cultura maya en la vida peninsular, y particularmente en el medio rural, es significativamente

mayor al indicador cuantitativo disponible, que es el uso de la lengua, y que un elevado porcentaje de la población mantiene esta identidad cultural, aun si ya no utiliza la lengua.

El proceso de turistificación en la península comenzó en el litoral, pero se expande a las tierras interiores con el auspicio del turismo alternativo. Alcocer (2012) plantea tres etapas en la turistificación de los espacios rurales: el redescubrimiento del patrimonio edificado prehispánico, que fue la base de un turismo de élite desde el siglo pasado; una segunda etapa en los años noventa, marcada por la turistificación de los recursos naturales, como los manglares en la costa de Yucatán y los cenotes cercanos a las comunidades rurales, y la tercera etapa, centrada en el maya de hoy y sus usos y costumbres. Una fecha simbólica, 21 de diciembre de 2012, el fin del mundo (como lo manejaron los medios de comunicación) consagra la oferta de turismo rural

y cultural (conocimiento de la milpa, medicina tradicional, ceremonias mayas) por parte de las comunidades locales. De las 153 empresas registradas por García de Fuentes, Jouault y Romero (2015), 38% eran operadas por indígenas (Figura 9).

La “mercantilización de la cultura maya” es sinónimo, en muchos casos, de “folklorización” o “disneyización” (Córdoba y Ordóñez, 2009), noción asociada a una privatización de los recursos bioculturales, no exenta de conflictos latentes o manifiestos por el control de la tierra y sus recursos. El surgimiento del turismo de experiencias en la Riviera Maya se materializa por el éxito del consorcio Experiencias Xcaret⁴ y sus parques temá-

ticos Xcaret (1990) y XelHá (1994) en la Riviera Maya, y Wet'n Wild en Cancún (1997), Xplor (2013) y Xoximilco, ubicado frente al aeropuerto de Cancún (2013) (Khafash, 2016), que recrean de manera escenificada la naturaleza y la cultura, entremezclando lo maya con tradiciones de otras regiones del país.

Pronto abrirá Xibalbá, de la misma empresa, un parque subterráneo que une varios cenotes, ubicado cerca de Valladolid, en Yucatán. En el traspaís, la

⁴ El emblemático parque Xcaret es el primero del grupo y abrió sus puertas al público en diciembre 1990. Desde sus inicios se enfoca al entretenimiento en el mercado

de consumo turístico sustentable, promoviéndose como un espacio tematizado a la orilla del mar donde se revive, mediante coloridas representaciones, espectáculos, rituales, danzas y música, la cultura “de todo un país”, tradiciones que desde la época prehispánica son parte fundamental de la cultura mexicana, conjugadas con actividades únicas dentro de un escenario recreado de flora y fauna nativas (Khafash, 2016, p. 203).

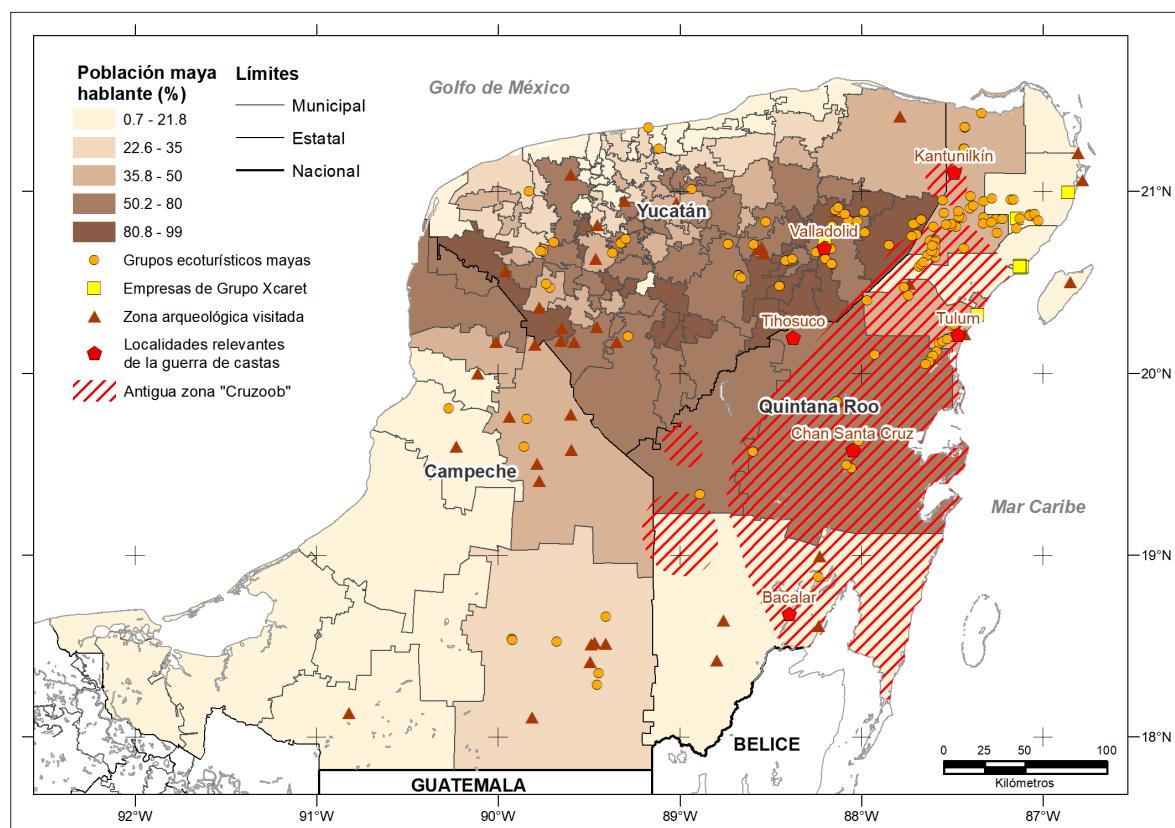


Figura 9. Lo maya, un recurso turístico. Fuentes: elaboración propia con datos de Inegi (2013) y García de Fuentes, Jouault y Romero (2015).

empresa Alltournative lleva 50 000 turistas al año para practicar actividades de turismo de aventura (rapel, tirolesa, kayak) en “aldeas mayas” sin nombre específico, donde los miembros de las sociedades locales son parte del paisaje turístico (García de Fuentes, Jouault y Romero, 2015).

Paralelamente, numerosas cooperativas dirigidas por campesinos mayas intentan competir con la oferta privada, ofreciendo de manera más auténtica la convivencia con su cultura y forma de vida, y aprendiendo, en medio de grandes dificultades, a ser empresarios. Unas pocas lo logran, muchas fracasan en el intento, y otras apenas sobreviven, mientras en la práctica dependen de la milpa y otras actividades, pero esperanzadas en la oportunidad que les brindará el turismo.

Turismo y ambiente natural

El discurso internacional siempre ha relacionado el turismo alternativo con el paradigma de la sustentabilidad y con los espacios protegidos (OMT, 1998; Ceballos-Lascuráin, 1996). En la península de Yucatán, 62% del territorio está bajo algún estatus de conservación,⁵ sin considerar en este porcentaje las reservas marinas. La Figura 10 muestra su distribución y la de 78% de las 153 empresas censadas en el *Atlas de turismo alternativo en la península de Yucatán*, que se vinculan con espacios

⁵ Corresponde a Áreas Naturales Protegidas (ANP) 22.9% de la superficie (21 reservas federales, 14 reservas estatales y 4 municipales), además del Corredor Biológico Mesoamericano, que cubre 39.4% de la superficie y funge como conector entre los distintos espacios protegidos (Ojeda y Rivera-Núñez, 2015).

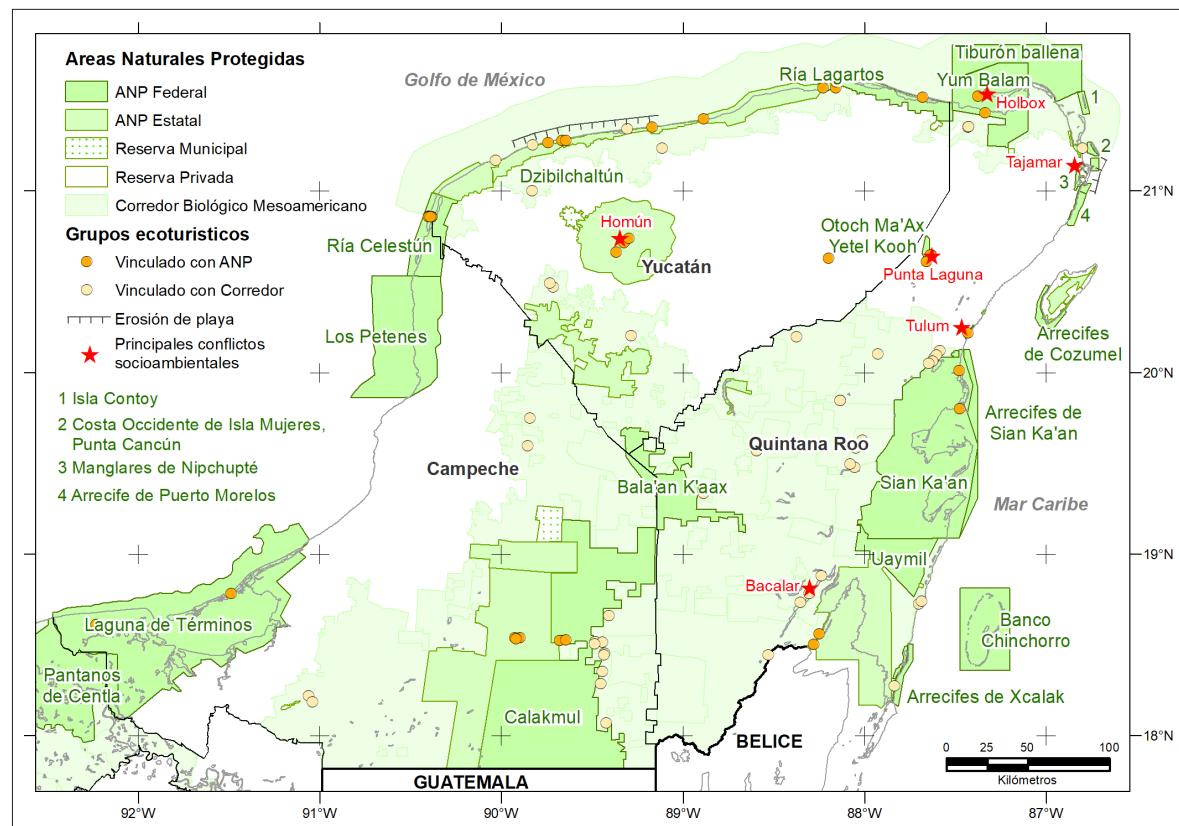


Figura 10. Turismo, conservación y conflictos socioambientales. Fuente: elaboración propia con datos de Conabio (2015), Conanp (2017), Coordinación de Análisis Territorial (2015) y García de Fuentes, Jouault y Romero (2015).

incorporados a alguna estrategia de conservación (García de Fuentes, Jouault y Romero, 2015).

Los beneficios ambientales del turismo alternativo se clasifican en pasivos y activos (Orams 1995, citado en Ojeda y Rivera-Núñez, 2015). Los primeros contribuyen a evitar el cambio de uso del suelo en áreas destinadas a la conservación y son los predominantes a escala mundial. Sin embargo, Barragán (2015) destaca las actividades de recuperación de manglares emprendidas por los socios de cooperativas de turismo alternativo en la costa norte de Yucatán, como uno de los pocos ejemplos de conservación activa relacionada con el turismo.

Por otra parte, existe evidencia de deterioros ambientales relacionados directa o indirectamente con el turismo. En la región destaca la erosión de playas por efecto de los huracanes y tormentas, pero, sobre todo, por la eliminación de la vegetación de duna, y de las dunas mismas, que expone las construcciones al efecto directo del oleaje, proceso muy grave en la costa norte de Yucatán y en Cancún. Otro grave problema es la contaminación del manto freático y del mar debido a las características de alta permeabilidad del suelo kárstico. Esta contaminación tiene múltiples fuentes (herbicidas, pesticidas, granjas porcícolas), pero a ella contribuyen de manera significativa las aguas negras urbanas de las ciudades turísticas, ante la insuficiencia o carencia total de sistemas de drenaje y tratamiento de aguas (Domínguez y García, 2007).⁶ La modificación de los cenotes para fines turísticos, dinamitando túneles de acceso y alterando su funcionamiento y entorno, es otro aspecto poco analizado hasta hoy. Además, está la acumulación de basura en las lagunas costeras de las pequeñas localidades de turismo de fin de semana. Para terminar, existe un problema de escala global relacionado con la contaminación por agroquímicos de los ríos de Centro y Sudamérica, que parecen ser parcialmente responsables del crecimiento del

⁶ Domínguez y García (2007) muestran la complejidad de este problema en gran parte de la ciudad de Cancún, que introdujo el sistema de drenaje posterior a la construcción de las viviendas, que no se conectan a él, ya que muchas carecen de planos, y que vierten a fosas sépticas inadecuadas (en el mejor de los casos), y directamente a grietas del terreno como lo más común.

sargazo que cubre las playas del Caribe mexicano y que amenaza seriamente el futuro de la actividad.

Finalmente, y mediante una revisión hemerográfica de los últimos años, exponemos en la Figura 10 algunos de los sitios turísticos que han enfrentado o enfrentan conflictos socioambientales relacionados con la tenencia de la tierra y el uso de los recursos naturales: Holbox, con la apropiación de las tierras ejidales por empresarios que se convierten en ejidatarios; Homún, donde los pobladores impiden el funcionamiento de una granja porcícola de gran envergadura por el efecto contaminante en sus cenotes dedicados al turismo en el centro de la Reserva Estatal Geohidrológica del Anillo de Cenotes, y Punta Laguna, donde el exitoso emprendimiento turístico enfrenta a los ejidatarios entre sí.

CONCLUSIONES: ESTRUCTURA TERRITORIAL DEL TURISMO A MEDIO SIGLO DE CANCÚN

El turismo está orientado sobre todas las cosas a producir lugares como mercancías de consumo turístico.

Marín y Santillán, 2010.

El turismo se ha convertido en menos de medio siglo en el eje de la economía de los estados de Quintana Roo y Yucatán, y juega un papel cada vez mayor en Campeche. En consecuencia, el aumento en la cantidad de turistas se acompaña de un crecimiento exponencial en el número de lugares turísticos (Figura 11). El turismo en general, y específicamente el alternativo, son en la actualidad los procesos más dinámicos de producción del espacio en el sentido de la construcción del espacio social planteada por Lefebvre (1999).

El crecimiento del turismo conlleva una mayor diversificación de la oferta de actividades⁷ y su expansión de carácter extensivo sobre regiones hasta

⁷ Esta diversificación se relaciona con la globalización de las políticas de desarrollo, la sostenibilidad, la conservación ambiental y las nuevas ofertas, como el turismo de experiencias.

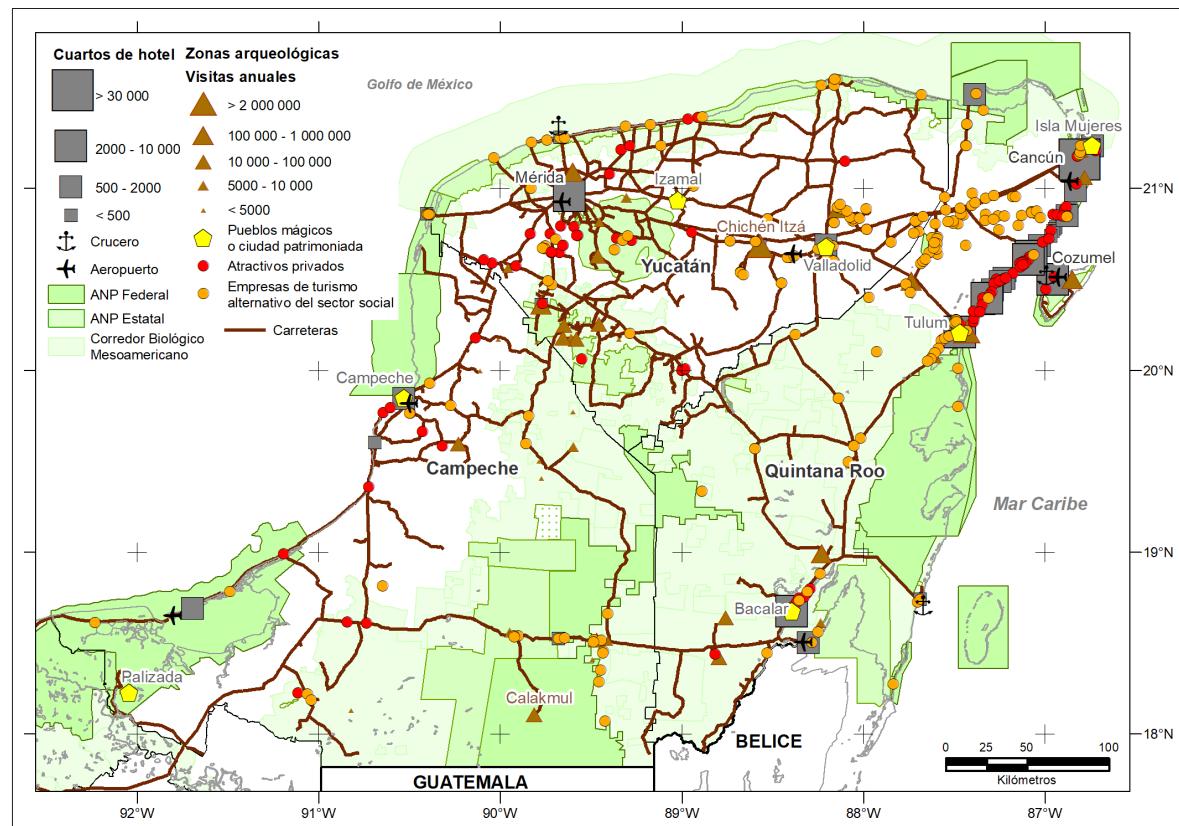


Figura 11. La península de Yucatán y el turismo en 2019. Fuentes: Conabio (2015), Conanp (2017), Coordinación de Análisis Territorial (2015) y García de Fuentes, Jouault y Romero (2015).

hace poco aisladas, poco pobladas o marginales.⁸ El turismo está presente en casi todo el territorio peninsular: el *continuum* urbano turístico Cancún-Riviera Maya compite en extensión con los mayores del mundo, pero más importante aún es el avance de la turistificación hacia los territorios interiores, que se inicia y concentra en el traspáis, la carretera hacia Chichén Itzá y el entorno de Mérida, pero avanza en un proceso de irradiación decreciente en dirección suroeste desde el Caribe hacia Campeche y el sur de Quintana Roo.

El turismo opera en la región en dos grandes modalidades aparentemente independientes: el masivo y el alternativo o de bajo impacto. El primero se subdivide, a su vez, en el de sol y playa, incluidas las segundas residencias, el turismo urbano y de cruceros. Por su parte, el alternativo se practica en las variantes de turismo de naturaleza, rural, de aventura, ecológico, verde, etcétera, es decir, reúne una gran variedad de ofertas que se caracterizan por ser numéricamente menos masificadas e incorporar como atractivos principales el paisaje natural y la riqueza cultural convertidos en mercancías. El turismo alternativo y el masivo están fuertemente imbricados en la región, ya que la práctica del primero es mayormente una excursión complementaria del segundo para brindar al turista el contacto “con la auténtica cultura maya y con las selvas prístinas”.

⁸ En referencia al concepto de agricultura intensiva contra extensiva, en el primer caso, el aumento de la producción se logra con inversión en insumos e infraestructura, y en el caso del turismo, especulación inmobiliaria, mientras que en el segundo, con el consumo de suelo y la incorporación de territorios marginales a la economía de mercado.

Es importante destacar que gran parte del turismo “alternativo” surge y se desarrolla con el impulso del Estado en la modalidad de economía del sector social (cooperativas o ejidos), en que los campesinos o pescadores incorporan el turismo como parte de sus estrategias de vida. Este complicado proceso de reconversión de campesinos a empresarios no tiene una lógica territorial de tipo económico; aparentemente la localización no importa, pues se financian proyectos en cualquier lugar, lo que da como resultado numerosos fracasos, empresas que se mantienen mientras hay subsidios, algunas exitosas que avanzan hacia la economía social o a formas privadas de funcionamiento, y también procesos de privatización (Jouault, García de F. y Romero, 2015). Pero como estrategia global, este proceso abre al capital, a un costo mínimo, enormes territorios que se mantenían en posiciones muy marginales.⁹

Esta aproximación geohistórica muestra la velocidad y la potencia de la turistificación en la península de Yucatán, y abre importantes interrogantes para el devenir de la actividad: ¿Cuál es el rol de los mayas de hoy en este “mundo maya” turístico? ¿Cuál es el verdadero papel de las Áreas Naturales Protegidas: conservar la biodiversidad o mantener espacios para que una élite acceda a la naturaleza supuestamente “prística”? ¿Qué consecuencias tendrán las nuevas ofertas digitales, como las plataformas Airbnb o Uber? ¿A dónde va a llevar la masificación de los flujos turísticos en los grandes centros e incluso en algunas ofertas alternativas? ¿Qué impactos en el modo de vida de los pobladores tiene la patrimonialización de zonas arqueológicas, centros históricos, pueblos mágicos? ¿Cómo se enfrentarán los graves problemas sociales y ambientales vinculados al proceso de turistificación? Estos son campos a seguir estudiando desde la geografía, para los que la península es un idóneo laboratorio de investigación.

⁹ El monto total acumulado del financiamiento recibido por las empresas turísticas del sector social en la península de Yucatán entre 1994 y 2012 fue de sólo 143.7 millones de pesos (García de Fuentes, Jouault y Romero, 2015).

REFERENCIAS

- Aguirre Beltrán, G. (1969). *Regiones de refugio*. México: Instituto Nacional Indigenista.
- Alcocer Puerto, E. (2012). Cultura, turismo y medio ambiente: una mirada desde los pueblos mayas de Yucatán. En *Patrimonio cultural y turismo. Cuadernos. Políticas públicas y turismo cultural en América Latina: siglo XXI* (núm. 19) (pp. 195-200), México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Asís Abraham Daguer, empresario (7 de febrero de 2017). *Yucapedia*. Mérida. Recuperado de <http://www.yucapedia.com/index.php/2017/02/07/asis-abraham-daguer-empresario/> el 25 de febrero de 2019.
- Babinger, F. y Ayala Arcipreste, M. E. (2016). Reflexiones sobre los estudios del turismo en la península de Yucatán. Noveno Congreso Internacional de Turismo en el Caribe. Congreso llevado a cabo en la Universidad de Quintana Roo, Unidad Académica Cozumel, del 13 al 16 de septiembre.
- Barragán Ojeda, A. B. (2015). *Prácticas ambientales de los emprendimientos ecoturísticos en la región costera de Yucatán*. Tesis de Maestría en Ciencias, en la especialidad de Ecología Humana. Cinvestav, Unidad Mérida.
- Castellanos, B. (2015). *Return to Servitude: Maya Migration and the Tourist Trade in Cancun*. Mineápolis: University of Minnesota Press.
- Ceballos-Lascuráin, H. (1996). *Tourism, Ecotourism and Protected Areas*. Gland: UICN.
- Chías Becerril, L. (1999). Transporte. En García y Córdoba, *Atlas de procesos territoriales de Yucatán*. Mérida: UADY.
- Conabio (2015). Áreas Naturales Protegidas Estatales, Municipales, *Ejidales y Privadas de México 2015* (1a. ed.). Distrito Federal: Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad.
- Conanp (2017). Áreas Naturales Protegidas Federales de México. Mayo 2017 (1a. ed.). Ciudad de México: Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas.
- Coordinación de Análisis Territorial (2015). *Límites y regionalización de los Corredores Biológicos del sureste de México, 2015*, escala: 1:250 000 (2a. ed.). Actualización de los límites de los corredores biológicos del sureste de México, regionalización anidada en tres niveles, identificación de áreas de trabajo. Distrito Federal: Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad.
- Córdoba Azcárate, M. (2019). Manufacturing Popular Culture at Home: Kinship Frictions and Urban Soundscapes in Rural Yucatan, Mexico. Congreso Los Límites de la Antropología. Congreso llevado a cabo en la Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, el 28 de enero.

- Córdoba y Ordóñez, J. (2009). Turismo, desarrollo y disneyización: ¿Una cuestión de recursos o de ingenio? *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, 70, 33-54.
- Córdoba y Ordóñez, J. y García de Fuentes, A. (2003). Turismo, globalización y medio ambiente en el Caribe mexicano. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, 52, 117-136.
- Daltabuit Godas, M., Cisneros, H., Vázquez, L:M y Santillán E. (2000). *Ecoturismo y desarrollo sustentable: impacto en comunidades rurales de la selva maya*. Distrito Federal: Universidad Nacional Autónoma de México-Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias.
- Domínguez Aguilar, M. y García de Fuentes, A. (2007). Barriers to Achieving the Water and Sanitation-Related Millennium Development Goals in Cancún, Mexico at the Beginning of the Twenty First Century. *Environment & Urbanization*, 19(1).
- Dufresne, L. (1999). *Les mayas et Cancún*. Montreal: Presses de la Université de Montréal.
- Dzib Colli, G. (2018). *La turistificación de cenotes en Yucatán: un caso de estudio en la región de Chichen Itzá*. Mérida. Tesis de Licenciatura. Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida.
- Escalona Hernández, C. (2010). *Cancún: un entramado de voces, cultura, sociedad e historia*. Cancún: Universidad del Caribe-Editorial Veras.
- Fraga Berdugo, J. (2012). Migración y turismo en la Riviera Maya a través de dos pueblos del mundo maya. En G. Marín, A. García y M. Daltabuit (Coords.), *Turismo, globalización y sociedades locales en la península de Yucatán*, México. La Laguna: PASOS-RTPC. Recuperado de www.pasosonline.org/Publicados/pasosoedita/PSEdita7.pdf
- Fonatur (1976). *Boletín informativo*, 19(mayo-junio).
- García de Fuentes, A. (1979). *Cancún: turismo y subdesarrollo regional*. México: UNAM.
- García de Fuentes, A. y Morales, J. (2000) Dinámica regional de Yucatán 1980-2000. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, 42, 157-172.
- García de Fuentes, A., Jouault, S. y Romero, D. (2015). *Atlas de turismo alternativo en la península de Yucatán*. Mérida: Cinvestav.
- García de Fuentes, A., Terán, S., Cervera, M. D. et al. (2018). Estado y modernización. En E. Florenciano, S. Quezada y E. Bazan. *Atlas histórico y cultural de Yucatán*. Mérida: Gobierno del Estado de Yucatán-Hermes.
- Gómez Pech, E. H. (2015). *Turismo y apropiación del espacio: el caso de la Laguna de Bacalar, Quintana Roo*. Tesis de Maestría. El Colegio de Michoacán, Zamora, Michoacán.
- Gormsen, E. (1981). The Spatio-Temporal Development of International Tourism: Attempt at a Centre-Periphery Model. En AAVV. *La consommation d'espace par le tourisme et sa préservation* (pp. 157-170). Aix-en-Provence: CHET.
- Harvey, D. (2010). *Le nouvel impérialisme*. París: Les Prairies Ordinaires.
- Inegi (2013). Censo General de Población y Vivienda. Datos de 2010. Aguascalientes: Inegi.
- Inegi (2016). Encuesta Intercensal 2015, Aguascalientes: Inegi.
- Inegi (2019). Anuarios estadísticos y geográficos de Campeche, Quintana Roo y Yucatán, 2017. Aguascalientes: Inegi.
- Jiménez Martínez, A. de J. y Sosa, P. (2008). *Cocktail Cancún: reflexiones sobre los impactos sociales del turismo en la comunidad local*. En M. Osorio García y M. Castillo Nocher (Coords.), *En torno al turismo, Perspectivas* (vol. 3). México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Jiménez Moreno, M. (2016). Perspectivas de los jóvenes frente al turismo en el traspás del corredor Cancún-Riviera Maya. Tesis de Maestría en Ciencias con especialidad en Ecología Humana. Cinvestav, Unidad Mérida.
- Jouault, S (2018). *Mayas d'hier et d'aujourd'hui. Le rôle des sociétés locales dans le développement touristique*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Jouault, S., García de F, A. y Romero, D. (2015). Proceso histórico de turistificación del territorio peninsular. En S. García de Fuentes, S. Jouault y D. Romero, *Atlas de turismo alternativo en la península de Yucatán*. Mérida: Cinvestav.
- Khafash Echevarría, L. (2016). *Disneyización, parques temáticos y cultura corporativa en el capitalismo terciario: experiencias Xcaret, Riviera Maya (Méjico)*. Tesis de Doctorado, Universidad Complutense, Madrid.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lewin Fisher, P. (2007). Yucatán as an Emerging Migrant-Sending Region. En C. Wayne, D. Fitzgerald y P. Fischer Lewin. *Mayan Journeys, the New Migration from Yucatán to the United States* (pp. 1-26). San Diego: University of California.
- Marie dit Chirot, C. (2014). *Pour un morceau de terre. Enjeux sociaux et politiques de la valorisation touristique de l'espace au Mexique*. Tesis de Doctorado. Caen, Université de Caen- Basse Normandie.
- Marín Guardado, G. (2012). Turismo, Áreas Naturales Protegidas y apropiación territorial: el caso del Parque Nacional Tulum. En G. Marín Guardado, A. García de Fuentes y M. Daltabuit (Coords.), *Turismo, globalización y sociedades locales en la península de Yucatán*,

- Méjico (pp. 139-156). Tenerife: Asociación Canaria de Antropología.
- Oehmichen Bazán, C. (2009). Turismo y ciudades de orillas: el caso de Cancún, México. *Topofilia. Revista de arquitectura, urbanismo y ciencias sociales*, I(3).
- Oehmichen Bazán, C. (2010). Cancún: la polarización social como paradigma en un México resort. *Alteridades*, 20(40), 23-34.
- Ojeda, A. B. y Rivera-Núñez, T. (2015). Turismo y conservación. En A. García de Fuentes, S. Jouault y D., *Atlas de turismo alternativo en la península de Yucatán*. Mérida: Cinvestav.
- OMT (Organización Mundial del Turismo) (1998). *Turismo panorama 2020*. Madrid: UNWTO.
- Ramírez, C. L. A. (1991). Empresarios y monopolios regionales. El escenario de la industria en Yucatán. *Argumentos*, (14).
- Re Cruz, A. (2006). Turismo y migración entre los mayas de Yucatán. *Revista española de antropología americana*, 36, 149-162.
- Sierra Sosa, L. y Campos Cámara, B. (2013). Turismo, migración y vulnerabilidad social en la Costa Maya de Quintana Roo. En J. Lizama Quijano (Coord.), *Entre irse y quedarse... Estructura agraria y migraciones internas en la península de Yucatán* (pp. 183-2018). México: Letra Antigua Editorial.
- Valls, J. F. (1999). Innovar en turismo y ocio: públicos cambiantes, nuevas satisfacciones, nuevos productos, nuevos métodos de gestión de las empresas. VIII Simposio Internacional de Turismo. Simposio llevado a cabo en ESADE, Barcelona.
- Varillas, A. (23 de abril de 2019). Protestan en Cancún por obras de remodelación del parque El Crucero. *El Universal*. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/estados/protestan-en-cancun-por-obras-de-remodelacion-del-parque-el-crucero>