



Sustento del uso justo
de Materiales Protegidos
derechos de autor para
fines educativos



UCI

Universidad para la
Cooperación Internacional

UCI
Sustento del uso justo de materiales protegidos por
derechos de autor para fines educativos

El siguiente material ha sido reproducido, con fines estrictamente didácticos e ilustrativos de los temas en cuestión, se utilizan en el campus virtual de la Universidad para la Cooperación Internacional – UCI – para ser usados exclusivamente para la función docente y el estudio privado de los estudiantes pertenecientes a los programas académicos.

La UCI desea dejar constancia de su estricto respeto a las legislaciones relacionadas con la propiedad intelectual. Todo material digital disponible para un curso y sus estudiantes tiene fines educativos y de investigación. No media en el uso de estos materiales fines de lucro, se entiende como casos especiales para fines educativos a distancia y en lugares donde no atenta contra la normal explotación de la obra y no afecta los intereses legítimos de ningún actor.

La UCI hace un USO JUSTO del material, sustentado en las excepciones a las leyes de derechos de autor establecidas en las siguientes normativas:

- a- Legislación costarricense: Ley sobre Derechos de Autor y Derechos Conexos, No.6683 de 14 de octubre de 1982 - artículo 73, la Ley sobre Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual, No. 8039 – artículo 58, permiten el copiado parcial de obras para la ilustración educativa.
- b- Legislación Mexicana; Ley Federal de Derechos de Autor; artículo 147.
- c- Legislación de Estados Unidos de América: En referencia al uso justo, menciona: "está consagrado en el artículo 106 de la ley de derecho de autor de los Estados Unidos (U.S, Copyright - Act) y establece un uso libre y gratuito de las obras para fines de crítica, comentarios y noticias, reportajes y docencia (lo que incluye la realización de copias para su uso en clase)."
- d- Legislación Canadiense: Ley de derechos de autor C-11– Referidos a Excepciones para Educación a Distancia.
- e- OMPI: En el marco de la legislación internacional, según la Organización Mundial de Propiedad Intelectual lo previsto por los tratados internacionales sobre esta materia. El artículo 10(2) del Convenio de Berna, permite a los países miembros establecer limitaciones o excepciones respecto a la posibilidad de utilizar lícitamente las obras literarias o artísticas a título de ilustración de la enseñanza, por medio de publicaciones, emisiones de radio o grabaciones sonoras o visuales.

Además y por indicación de la UCI, los estudiantes del campus virtual tienen el deber de cumplir con lo que establezca la legislación correspondiente en materia de derechos de autor, en su país de residencia.

Finalmente, reiteramos que en UCI no lucramos con las obras de terceros, somos estrictos con respecto al plagio, y no restringimos de ninguna manera el que nuestros estudiantes, académicos e investigadores accedan comercialmente o adquieran los documentos disponibles en el mercado editorial, sea directamente los documentos, o por medio de bases de datos científicas, pagando ellos mismos los costos asociados a dichos accesos.

Dachary, Alfredo César

LOS LÍMITES DEL DESARROLLO LOCAL EN UNA REGIÓN DE TURISMO GLOBAL
EL CASO DEL CORREDOR CANCÚN - TULUM. MÉXICO
Aportes y Transferencias, vol. 12, núm. 1, 2008, pp. 41-56
Universidad Nacional de Mar del Plata
Argentina

Disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=27615334003>



Aportes y Transferencias

ISSN (Versión impresa): 0329-2045

citurist@mdp.edu.ar

Universidad Nacional de Mar del Plata

Argentina

[¿Cómo citar?](#)

[Número completo](#)

[Más información del artículo](#)

[Página de la revista](#)

**LOS LÍMITES DEL DESARROLLO LOCAL
EN UNA REGIÓN DE TURISMO GLOBAL
EL CASO DEL CORREDOR CANCÚN – TULUM. MÉXICO**

Alfredo César Dachary

Universidad de Guadalajara. México

Resumen

Este trabajo presenta los profundos cambios que ha sufrido la costa norte del Estado de Quintana Roo, que ha pasado de ser una zona aislada y poco poblada a convertirse en la Riviera Maya, el primer destino turístico internacional de México.

El desarrollo local fue absorbido por el global, representado por las grandes corporaciones que han hecho de este corredor una zona global.

Palabras clave: Riviera Maya - turismo - globalización

**THE LIMITS OF LOCAL DEVELOPMENT
IN A GLOBAL TURIST REGION
THE CANCUN – TULUM CORREDOR CASE**

Abstract

This work shows the profound changes that have swept the north coast of Quintana Roo state, which has gone from being an isolated and sparsely populated area to become the Riviera Maya, the first international tourist destination in Mexico.

Local development was absorbed into the global, represented by large corporations that have made this a global zone corridor.

Keywords: Riviera Maya - tourism - globalization

LOS LÍMITES DEL DESARROLLO LOCAL EN UNA REGIÓN DE TURISMO GLOBAL. EL CASO DEL CORREDOR CANCÚN – TULUM. MÉXICO

Turismo: desarrollo global y local

El turismo, como fenómeno moderno, fue considerado históricamente como uno de los mecanismos más adecuados para potencializar la utopía de la segunda parte del siglo XX: el desarrollo de los países emergentes o en crisis.

En menos de dos décadas, un trabajo clásico de Kadt puso en evidencia al turismo, una nueva forma de explotación para los países emergentes y una salida social a los países desarrollados (de Kadt 1992).

A partir de los 80' y con la revolución neoliberal, que se amplía con la caída del socialismo real, el turismo pasa de ser una actividad complementaria a un elemento fundamental en la emergente y creciente sociedad del consumo.

Así, el turismo encabeza el proceso de transición de la sociedad de la producción a la del consumo, liderada por la economía de los servicios, algo que hoy caracteriza a las grandes economías mundiales.

El proceso de globalización trae aparejado un profundo cambio en el mundo, al alterar los conceptos de espacio y tiempo, dividiendo el territorio en zonas integradas a la globalización y zonas aisladas.

Todos estos profundos cambios impactarán en una redefinición profunda del turismo, que pasará de las vacaciones a los viajes cortos, de las visitas al segundo hogar, de los recuerdos a las biografías compartidas, la diáspora como mecanismo de movimiento, los intercambios y experiencias de los jóvenes en el mundo como bases para una nueva geografía.

Al perder el Estado el peso histórico que tenía como regulador y ordenador del territorio, los municipios recuperan grandes espacios, pero una nueva lógica mundial los reclasifica como territorios globales a los que se integran de diferentes maneras a la globalización.

Los corredores turísticos y el desarrollo municipal: Riviera Maya

Este corredor, la zona de mayor desarrollo turístico de México, ha sido una zona muy aislada y poco poblada y en la medida en que se empezó a hablar del turismo, la especulación como las invasiones y simulaciones hicieron de la tierra, el bien visible, un objeto de todo tipo de especulación.

A comienzos del siglo XX esta región estaba dividida en dos grandes áreas, una bajo la influencia de Tulum, que se mantuvo rebelde hasta el cardenismo y la zona norte desde Puerto Morelos que estuvo siempre controlada por las grandes compañías o las autoridades federales.

Para 1910, la costa norte del nuevo Territorio Federal de Quintana Roo tenía un total de 11 localidades, en el Distrito Norte y de ellas la gran mayoría en Isla Mujeres, la zona que se había desarrollado con las compañías colonizadoras (César y Arnaiz 1985).

Para 1921, aparece en el censo Playa del Carmen como montería chiclera, Puerto Morelos como pueblo y el resto de las localidades estaba en Cozumel o Isla de Mujeres y una década después se le suma a las soledades Punta Allen como faro.

Será recién en el censo de 1940, cuando empiezan a verse nuevos asentamientos, un total de seis, en este amplio corredor de más de 120 kilómetros de largo.

Entre 1960 y 1970, con el despertar turístico primero de Akumal y luego de Cozumel, empezó el proceso de acaparamiento de tierra y búsqueda de frentes de playa, lo cual para 1980, en pleno auge del turismo, presentaba una imagen diferente.

Asentamientos humanos. Costa Norte. 1980

N°	Localidad	N°	Localidad
1	Tulum zona arqueológica	12	Punta Bete. Hotel
2	Tancah Rancho	13	Punta Estrella. CIQRO
3	Xel – Ha (Fidecaribe)	14	Puerto Morelos. Pueblo
4	Xcacel (Fidecaribe)	15	La Ceiba. Hotel
5	Chemuyil (Fidecaribe)	16	Centro de Estudios Pesqueros
6	Akumal (Fidecaribe)	17	Estación de Limnología. UNAM
7	Xpu – Ha Rancho	18	Astilleros Rodman
8	Pamul	19	Tiburonera del Caribe
9	Xcaret		
10	Playa del Carmen. Pueblo		
11	El Marlin Azul. Parking		

Fuente: Censo General de Población. 1980

El pionero de esta región, hoy el corredor, fue Akumal, cuando Pablo Bush comenzó con el rescate del Matancero y gracias a esta aventura muchos inversionistas y empresarios de México y el extranjero tuvieron la oportunidad de conocer la región.

En esa época el gobernador Borge, quien ya definía esta zona como la Costa Turquesa, apoya la creación del corredor como un organizador del territorio, y parte de su acción está dada en la transferencia del Fideicomiso Caleta de Xel – Ha y del Caribe (FIDECARIBE) al Estado, el cual será fundamental en la creación del corredor.

En la segunda parte de la década de los ochenta y a consecuencia directa del auge de Cancún, ya estaban en marcha una serie de proyectos pilares del corredor como Punta Soliman, Playacar y Puerto Aventuras, un proyecto de ciudad náutica, que demoró en lograr imponerse y hoy es un referente regional.

En 1987 había en operación en lo que luego será definido como el corredor Cancún–Tulum un total de 727 cuartos, los cuales se preveía en esa época, llegaría a crecer hasta llegar a 11,621 en 1992. En ese mismo año se inició el proyecto CALICA, proyecto minero de extracción de piedra para la exportación a la costa

sur de Estados Unidos en barco, y que resulta de la alianza entre ICA empresa mexicana y Volcán una empresa americana.

Desarrollos previos a la creación del corredor Cancún – Tulum

Desarrollos	1987 cuartos	1988 cuartos	1989 Cuartos	Estimado 1990 - 1992 cuartos
Hotel Villas Maya Akumal	48	12	16	18
Hotel Akumal Caribe	104			
Hotel Aventuras Akumal	145	70		
Hotel La Ceiba	20			
Hotel Cabañas Capitán Lafite	24	8	8	8
Hotel cabañas Marlin Azul	28	10	10	10
Hoteles Puerto Aventuras	120	340	910	870
Hoteles Paamul – Yaten	12	92	230	402
Hoteles Kantengah		84	42	
Área Calica (Afectación Playa del Carmen)	12	40	70	150
Hoteles Xaac		84	42	
Hoteles Xcaret		36	90	110
FIDECARIBE	18	300	700	1200
Tulum	16	30	60	100
Playa del Carmen	90	50	110	230
Puerto Morelos	12	18	48	72
Playacar	60	240	400	450
Coral Villas – Playas Paraíso		36	52	70
Xpunha		300	120	210
Punta Maroma		40	220	80
Petempich	18	24	60	120
Milla de Oro			120	240
Promotora Akumal Caribe norte	36	12	24	24
Promotora Akumal Caribe sur		100	200	100
Varios emprendimientos menores		60	80	100
Totales	727	1970	3950	4974

Fuente: César y Arnaiz. Datos directos.

En sólo tres años creció esta zona impulsada por su propio capital natural pero con la fama que ya había conquistado Cancún, que hacía viable todos estos proyectos

ya que la región se presentaba como la zona del turismo alternativo. El crecimiento en cuartos fue de más del 250% y con ello los visitantes, que empiezan a descubrir esta zona camino a sus dos grandes referentes mayas: Tulum y Coba

Con la declaratoria del corredor y el ordenamiento ecológico, la región se revalorizó y en los noventa fue el boom y de allí en más, el crecimiento ha sido geométrico, lo cual también fue acompañado con la creación del Municipio de Solidaridad, que le dio un gran respaldo a Playa del Carmen que ya emergía como la segunda ciudad de la región turística.

Según un estudio realizado por FONATUR para el año 2000, el 78% de los visitantes pertenecían al tradicional mercado de sol y playa, uno de los que mueve más gente pero genera menos gasto. Frente a éste había pequeños segmentos en desarrollo, un turismo náutico que abarcaba un 1%, uno de buceo con un 5%, ecoturismo 2% y el sol y playa asociado a la cultura, principalmente maya llegaba a un 15% (Ochoa 2000).

Sin embargo, en el primer quinquenio de este nuevo siglo se han profundizados líneas de operación para incrementar y posicionar a la región en el turismo de golf, el de aventura, mini cruceros y segundas residencias, entre otros, sin descuidar el cultural debido al gran patrimonio maya y la existencia de un pueblo testimonio. Este auge tiene grandes problemas siendo el principal, el desfase entre la inversión en el turismo y la social, lo que se ha agudizado con el auge del modelo neoliberal que deja a la sociedad sin respuesta y a expensas de los vaivenes del mercado.

Según el estudio antes citado realizado para FONATUR por Felipe Ochoa y Asociados, para el 2000 los problemas eran serios y de ajustes urgentes:

- El crecimiento de la inversión en infraestructura es 5 veces menor que la de la población y 7 veces menor que el de la oferta turística.
- La cobertura de servicios de agua potable, drenaje y energía eléctrica en los Municipios de Solidaridad y Benito Juárez es inferior a la media nacional en un 40%.
- El rezago se encuentra principalmente en los asentamientos irregulares de Playa del Carmen y en la colonia Puerto Juárez en Cancún.
- El crecimiento desordenado del desarrollo urbano – turístico, genera un deterioro en el medio ambiente y en el bienestar social de la región.

Estos problemas estructurales están deteriorando el ambiente cultural - social y los ecosistemas y con esto afectando al turismo, principal riqueza de esta región, y hoy una de las pocas opciones que tiene la entidad para poder generar empleo.

El ordenamiento: urbanismo, ambiente y turismo

El polo de Cancún en su proceso de expansión crece hacia las zonas de más fácil acceso, los terrenos con un ordenamiento o regulación, como fue el caso del corredor Cancún - Tulum, hoy conocido como Riviera Maya.

Esta zona de desarrollo turístico y conservación iniciaba en el límite sur del proyecto Cancún – FONATUR y se iba en línea recta hasta Tulum pueblo con una longitud de aproximadamente 130 kilómetros, y en esa primera época abarcaba los Municipios de Benito Juárez y Cozumel, de este último se han desprendido en una década dos municipios: Solidaridad y Tulum.

El eje de transporte, distribución y abastecimiento de este corredor es la carretera federal 307, hoy ampliada a cuatro carriles, la cual entronca con la carretera federal 180 que une Cancún – Mérida y al sur la carretera estatal que une a Tulum con Chetumal.

La región basa su desarrollo en el turismo y además de las playas de alto valor paisajístico, la segunda barrera arrecifal del mundo, el Arrecife Mesoamericano, en la región hay identificados alrededor de 100 sitios arqueológicos que le dan un plus excepcional a la misma.

Urbanísticamente, la tendencia ha sido dividir la zona por el eje carretero 307 en los terrenos desde éste a la costa para el desarrollo turístico, condominial y segundas residencias y de éste hacia el continente para las poblaciones de apoyo.

La fragilidad de los suelos, las limitantes de agua cuyas fuentes deben estar a más de 25 Km. de las costas para evitar la intrusión marina y los problemas de manejo de desechos fueron desde el comienzo limitantes poco atendidas.

Inicialmente los objetivos de este corredor turístico y zona de conservación y restauración eran los de establecer un ordenamiento territorial para orientar y regular el crecimiento de los centros de población, el desarrollo del turismo, la

recreación, la conservación y el aprovechamiento de los recursos naturales y culturales de la región (Fernández 1991). Promover una estructura urbana jerarquizada, que mantenga la armonía entre medio ambiente, urbanismo y turismo eran sus principales objetivos y se planeaba para región que alojara un sistema urbano de 1.200,000 habitantes, hoy en el 2008, ya se está muy cerca y aún queda mucho por integrar, más con los criterios que se están aplicando.

La contradicción inicial estaba dada con la carga que los planificadores asumían que podía sostener esta región y se hablaba de 40,000 a 90,000 cuartos de hotel, algo que terminará generando un caos que ya existe y un agotamiento de los recursos por un uso intensivo y alta contaminación. Esta contradicción entre ordenamiento, ecología y modelo turístico masivo inmobiliario ha acompañado a todo el modelo en México en diferentes magnitudes, siendo la zona más afectada el corredor Cancún – Tulum.

Las densidades básicas o mínimas se calculaban en cinco cuartos por hectáreas, además se planteaba una franja de amortiguamiento de 300 a 150 metros de ancho, para mantener la imagen del paisaje y como interconexión entre las áreas, hoy imposible por la supercarretera, en que se ha transformado la carretera federal 307. En el desarrollo urbano se preveían cargas medias de 30 habitaciones por hectárea o 150 personas como media y en el desarrollo urbano se hablaba de una densidad decreciente desde la playa al continente de 50 cuartos a 10 por hectárea.

Siendo el agua potable una de las mayores limitantes, se han establecido bloques de explotación a 30 y 40 km de distancia de las costas, tomando en consideración el tratamiento de las aguas residuales dada la fragilidad de las zonas de cenotes que están junto a las costas (Noreña 1991).

El 31 de mayo de 1991 se publicó en el Diario Oficial de la Federación que se instruye a las Secretarías de Desarrollo Social y de Turismo para planear el Ordenamiento Ecológico del Corredor Cancún – Tulum. A éstas, SEDESOL y SECTUR, se les suma en la tarea el Estado de Quintana Roo y los municipios, a fin de coordinarse para la construcción y posterior operación del mismo. A partir de un diagnóstico ambiental realizado por especialistas se determina que el corredor estará ordenado en 48 unidades territoriales conforme a la vocación de cada unidad territorial.

En 1993, se creó el Municipio de Solidaridad, con lo cual aparece un nuevo actor y aplicador de este ordenamiento, ya que Cozumel se va a limitar a la isla y dos pequeñas áreas en el continente.

En el 2001 se expide el decreto para regular y reglamentar a través del programa de Ordenamiento Ecológico la Región del Corredor Cancún – Tulum, y para tal fin se dan las tablas de asignación de criterios para las 32 UGAs, con cuatro tipos de usos: el uso predominante, el compatible, el condicionado e incompatible. Así mismo, se da un apéndice de estos usos y otros de los criterios del ordenamiento y, al final, un tercer apéndice con un glosario de términos a fin de que no se de una doble interpretación.

El ordenamiento se ha aplicado como la mayoría de las normas y regulaciones ambientales, o sea, con interpretaciones muy laxas a fin de darle más opciones a los desarrolladores, pero no hace falta considerar esto como crítica porque las propias cifras del proyecto inicial hablan por sí mismo del doble discurso, entre la sustentabilidad como discurso y el gran negocio inmobiliario como resultado.

En el 2007 se ha iniciado una lucha entre desarrolladores y algunos sectores de la sociedad que se oponen a la destrucción de los manglares por el alto nivel de protección que éstos tienen en las costas, entre otras funciones. Hay estimaciones gubernamentales que indican que los manglares en México proporcionan beneficio por un valor que va de 8,000 a 14,000 millones de dólares sólo en la pesca, o sea, de 10,000 a 16,700 dólares por hectárea generan de beneficio (Sánchez Baños 2007).

Los impactos que ha generado el desarrollo inmobiliario y la falta de control de las autoridades se reflejan en algunos indicadores como el caso del agua, que veremos a continuación.

Desarrollo urbano y turismo en las localidades emergentes

La gran expansión del desarrollo del corredor se ve no sólo en el incremento de los cuartos de hotel sino en la formación de pueblos que van camino a consolidarse como ciudades, poblaciones que se formaron al otro lado de la carretera en la zona continental y que alojan a los trabajadores de estos desarrollos y otros habitantes que se empiezan a integrar a estas ciudades emergentes. Las

planificaciones para el desarrollo local son boicoteadas por los especuladores, que alteran los planes y densidades de cargas y empujan a los pobladores a las zonas sin servicio.

Desarrollo de hoteles por localidades del corredor 2000 – 2003

Localidad	2000 Hoteles	2000 Cuartos	2003 Hoteles	2003 cuartos
Akumal	20	1528	55	2237
Boca Paila	1	9	1	9
Coba	-		1	40
Kantenah	1	177	4	1011
Paamul	1	10	1	20
Playacar	17	4920	18	5142
Playa del Carmen	145	3,642	162	4,356
Playa del Secreto	1	4	1	4
Playa Paraíso	2	438	6	1,751
Puerto Aventuras	13	2,422	16	3,425
Punta Allen – Sian.Kaàn*	-		1	2
Punta Bete Xcalacoco**	1	6	9	758
Punta Brava	1	120	1	303
Punta Maroma	1	36	2	434
Tankah	-		11	27
Tulum	34	672	53	1,232
Xcalacoco **	1	362		
Xpu – Ha	2	524	6	1,076
Xcaret			1	800
Puerto Morelos	16	401	34	1138
Totales	257	15,271	383	23,765

Fuente: FIDECARIBE

La población del corredor creció a raíz del desarrollo del turismo, ya que éste genera un alto número de empleos en lo que es su industria locomotora, la industria de la construcción, y así en una década todo el corredor tuvo un

crecimiento cercano al 300%, aunque según otras estimaciones la población es mayor que lo que define el censo del INEGI.

Sin planificación, el corredor y sus futuras ciudades crecieron como Cancún a fuerza de invasiones, ocupaciones y sin respetar ordenamientos ni otros tipos de regulaciones.

Población del corredor Cancún – Tulum. 1990 – 2000

Localidad /ciudad	1990	1995	2000	2005*	2007 ***
Cancún	170,554	302,897	407,951	526,701	
Puerto Morelos	1,412	2,208	3,453	7,726 **	
Playa del Carmen	3,098	17,621	47,757	100,383	167,078
Akumal	628	470	693	1,198	
Aventuras	100	386	1,009		9,553
Chemuyil	20	920	1,155	1,239	5,151
Tulum	2,473	3,603	7,180	14,790	
Totales	177,287		467,198		

Fuente: INEGI. * Contar 2005

** Puerto más colonia Zetina G. *** proyectada al 2007

En el corredor hay ciudades y localidades que cubren el amplio espectro de los cuatro rangos en que se dividen, según el Sistema de Ciudades, las diferentes poblaciones el cual fue asumido por el Programa Estatal de Desarrollo Urbano 2000 – 2025.

- En el rango 1 (Centros estatales de servicios: 150,000 habitantes y más) está la ciudad de Cancún, la de mayor tamaño por población y por equipamiento del Estado y la más dinámica del sureste.
- Rango 2 (Centros integradores entre 35,000 y 149,999 habitantes) allí esta Playa del Carmen y San Miguel de Cozumel.
- En el rango 3 (Centro integradores subregionales entre 8,000 y 34,999 habitantes) están dos ciudades del corredor: Puerto Morelos y Tulum, y un vecino del norte turístico, Isla Mujeres.
- En el rango cuatro (centros integradores micro regionales de 2,500 a 7,999 habitantes) están: Akumal, Chemuyil y Puerto Aventuras.

La Riviera Maya: un escenario de futuro

El punto de partida de la Riviera Maya para los próximos años es turísticamente muy sólido, pero urbanísticamente con grandes problemas estructurales que derivan de las grandes asimetrías sociales.

A finales de 2007, se realizó un Taller de Planeación Estratégica del corredor para los próximos 25 años, el cual fue presidido por autoridades municipales y estatales y los principales grupos de desarrolladores, que son los más interesados en el desarrollo del mismo.

Partiendo de la base de una gran masividad, que permita abrir nuevas tierras al negocio inmobiliario, no sólo para hacer nuevos hoteles sino para aumentar la oportunidad al segundo hogar, en el Taller se plantearon nuevas metas que permitirían el crecimiento que le ha dado mega ganancias a los desarrolladores, principalmente españoles.

Pero quedan muchas dudas sobre estos proyectos, ya que se parte de bases falsas para poder lograr esas metas que generarán grandes costos sociales y ambientales. Por el crecimiento incontrolado se requerirá un aeropuerto internacional el cual ya está asignado a una empresa española para su construcción, el tercero internacional de la zona norte, Cancún y Cozumel son los otros dos, y una carretera alternativa a la actual para desfogar el tráfico existente.

La idea de transformar la carretera federal que une a Cancún con Tulum en un boulevard alumbrado, implica la existencia de una **conurbación urbana** entre la mayoría de las ciudades y localidades que están a lo largo de sus ciento cuarenta kilómetros. Pero el eje de expansión de este corredor pasa por la Reserva de Sian Ka'an donde ya las autoridades han autorizado hoteles y grandes residencias a ciudadanos extranjeros que son la punta de la penetración del turismo masivo a esta zona.

Los más de ochocientos kilómetros de costa que tiene el Estado de Quintana Roo se integrarán aceleradamente en zonas bajo diferentes criterios pero siempre haciendo de los mismos grandes negocios, ya que lo inmobiliario domina este modelo turístico, donde la sustentabilidad es sólo un decorado y los ambientalistas, los coros de corifeos que lo nutren para darle credibilidad al modelo de destrucción masiva.

Pero los problemas del corredor no provienen sólo de las sobrecargas en la zona continental y costera, también vienen del mar ya que en esta zona están en conflicto el modelo de cruceros con el de los hoteleros, lo cual estalló a comienzos de este siglo cuando la empresa Xcaret pretendía transformarse en un Home Port. La causa del enfrentamiento es totalmente económica, porque se sabe que los cruceros generan problemas muy complejos en los destinos, reducen el retorno e impactan gravemente el ambiente además de saturar la infraestructura y no dejar espacios a los visitantes de hoteles como se da diariamente en Cozumel.

Playa del Carmen tiene también un proyecto de un muelle de cruceros, pero dado los grandes problemas que significó el rechazo a Xcaret y la fragilidad ambiental de sus zonas costeras es muy difícil que éste se apruebe.

Conclusiones

El corredor tiene dos zonas, ambas de alta fragilidad, sus costas y sus playas, principal atractivo de los desarrolladores, ambas sujetas a grandes restricciones, pero en la práctica éstas no se llevan a cabo dado la laxitud de aplicación y una política oficial de apoyo a los inversionistas a costa de los problemas ambientales.

El desarrollo local fue absorbido por el global, representado por las grandes corporaciones que han hecho de este corredor una zona global, donde los precios tienen valores europeos y son comprados por éstos y financiados por bancos también de la Unión Europea.

En un plazo más corto se dio un crecimiento más rápido que Cancún, teniendo como motor la industria de la construcción, como agentes de desarrollo los desarrolladores, y como destino, una competencia entre hoteles y segundas residencias.

Riviera Maya: evolución de su capacidad y visitantes. 1995 – 2007

Año	Número de cuartos	Visitantes alojados	% de ocupación
1995	1,470		
1996	3,597	390,588	75.3
1997	4,918	434,635	76.2
1998	10,095	595,050	77.4
1999	12,653	801,521	73.3
2000	15,297	1,215,727	82.1
2001	18,731	1,504,052	73.2
2002	21,014	1,793,864	72.1
2003	22,624	2,021,989	77.0
2004	23,512	2,418,623	76.0
2005**	26,980	2,194,765	71.8
2006*	31,397	2,821,008	
2007*	34,718	3,135,682	

* Proyecciones, ** Ciclones

Fuente: Fideicomiso para la Promoción Turística de la Riviera Maya.

La costa maya dejó en una década de ser la cara alternativa de Cancún, un rosario de pueblos típicos, hoy es un mega corredor conurbado camino a tener cerca de medio millón de habitantes similares al propio Cancún en el 2005.

BIBLIOGRAFÍA

Aguirre, Amado (1925) *Informe del Territorio Federal de Quintana Roo*. Imprenta de la Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos. Tacubaya, México.

Cabrera, Herón (1920) *Una exploración a Quintana Roo visitando las islas de Cozumel, Mujeres, Cancún, la colonia Santa María y El Cuyo*. Departamento de Industrias de México. México.

César Dachary, Alfredo y Stella Maris Arnaiz (1985) *El Caribe mexicano: hombres e historias*. Cuadernos de Casa Chata 117. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. México.

César Dachary, Alfredo y Stella Maris Arnaiz (1984) *Estudios socioeconómicos preliminares de Quintana Roo: El territorio y la población*. CIQROO. México.

César Dachary, Alfredo et al. (1991) *Estudio sociodemográfico para la planeación de Playa del Carmen*. CIQRO. México.

César Dachary, Alfredo y Stella Maris Arnaiz (1993) La frontera Caribe de México en el siglo XIX. Una historia olvidada. En *Siglo XXI, Cuadernos de historia*. No.7 año III, Universidad de Nuevo León. México.

César Dachary, Alfredo y Stella Maris Arnaiz (1992) *El Caribe Mexicano, una introducción a su historia*. CIQRO. México.

CONAPO (1988) *Sistema de Ciudades y distribución espacial de la población en México*. CONAPO. México.

Dirección de Desarrollo Urbano Municipal (2002) *Programa Director de Desarrollo Urbano del centro poblacional Ciudad Aventuras 2002 – 2007*. Municipio de Solidaridad. México.

Dirección de Desarrollo Urbano Municipal (2006) *Programa Director de Desarrollo Urbano del centro de población Tulum. Actualización 2006*. Municipio de Solidaridad. México.

El Universal (2007) *Función pública inició investigación sobre licencias ilegales para construir hoteles en área protegida*. 26 de noviembre. México.

Fernández Mejía, Ismael (1991) *Plan regional: ordenamiento ecológico, urbano y turístico del corredor Cancún – Tulum*. Documento inédito.

de Kadt, Emmanuel (1991) *Turismo ¿Pasaporte al desarrollo?* Endymion. España.

Noreña Casado, Francisco (1991) *Corredor Cancún – Tulum*. Documento inédito.

Noticaribe (2006) *Piden apoyos para proteger once sitios arqueológicos en Puerto Morelos*. 16 de agosto. Cancún.

Noticaribe (2006) *Está Puerto Morelos a merced del desarrollo, planes para construir 10,000 cuartos y no tienen drenaje*. 29 de septiembre. Cancún.

Noticaribe (2007) *Desalojan terrenos en la selva*. 18 de marzo. Cancún.

Noticaribe (2007) *Detonan expansión de Chemuyil*. 4 de marzo. Cancún.

Ochoa, Felipe y Asociados (2000) *Programa de Desarrollo Urbano Turístico del Corredor Cancún – Riviera Maya, Q. Roo*. FONATUR. México.

Pereira B., Gilberto et al. (2001) *La migración de mayas yucatecos al Caribe*. CINVESTAV. Mérida.

Revista Peninsular (1997) *El juicio sobre la colonia Luis Donaldo Colosio en Playa del Carmen, Quintana Roo*. Edición 423. 28 de noviembre. Mérida Yucatán.