



**UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO
UNIDAD ACADÉMICA COZUMEL
DIVISIÓN DE DESARROLLO SUSTENTABLE
MAESTRÍA EN GESTIÓN SUSTENTABLE DEL TURISMO**

**El turismo de cruceros como elemento en la
transformación del paisaje de Cozumel**

Tesis

Para optar por el título de:

Maestro en Gestión Sustentable del Turismo

P R E S E N T A:

Arq. Arturo Aguilar Aguilar

Integrantes del comité de supervisión de tesis

Dr. Alejandro Palafox Muñoz
Director

Dr. Alfonso González Damián
Supervisor

Dr. Emilio Gerardo Arriaga Álvarez
Supervisor

Dra. Lilia Zizumbo Villarreal
Supervisora

Mtra. Julia Sderis Anaya Ortiz
Supervisora

Cozumel, Quintana Roo, Otoño 2012

Programa Educativo: **Maestría en Gestión Sustentable del Turismo**
Nombre de la Tesis: **El turismo de cruceros como elemento en la transformación del paisaje de Cozumel**
Nombre del Alumno: **Arturo Aguilar Aguilar**
Matrícula: **11-13195**

Tesis elaborada bajo la dirección de **Alejandro Palafox Muñoz** y la supervisión del Comité de Asesores, quienes otorgan su aprobación para que este trabajo sea presentado como requisito parcial para obtener el grado de:

Maestro en Gestión Sustentable del Turismo

Director de Tesis:



Dr. Alejandro Palafox Muñoz

Asesor(a):




Dr. Alfonso González Damián

Asesor(a):



Dr. Emilio Arriaga Álvarez

Asesor(a):



Dra. Lilia Zizumbo Villarreal

Asesor(a):



Mtra. Julia Sderis Anaya Ortiz

Cozumel, Quintana Roo, Primavera, 2014

Dedicatoria

“Las palabras nunca alcanzan cuando lo que hay que decir desborda el alma”

Julio Cortázar.

- A tigre Toño y Gelatina de Limón -

“Lo que sucede es la única cosa que podía haber sucedido” dicen los que saben, lo importante es como reaccionas. Pero cuando tienes un sueño cualquier momento en que lo comiences, es el momento correcto. Hoy hay tanto que agradecer que lo más elocuente es dar un abrazo a cada ser que ha estado en este camino que se ha recorrido.

En cada etapa de la vida el reconocer el esfuerzo de los que nos apoyan e infunden ánimo para recorrer nuevos caminos, es devolver un poco de lo que nos han aportado en cada momento de nuestra vida.

Dedicó este trabajo a la primera persona que apoyó incondicionalmente este proyecto, a Marisela que sin sus desvelos y desmañanadas, con mis ausencias y enojos, pero con todo su cariño y amor me animo en cada momento “claro que si, tu puedes y cuentas conmigo”, a Dafne, Natali y Alexis por compartir tan solo unas horas a la semana con su papá, por soportar las frustraciones y porque en todo momento estuvieron presentes.

Quiero hacer una mención especial a todos y cada uno de las personalidades que colaboraron y que amablemente dieron su tiempo para opinar y enriquecer este proyecto: Germán García Padilla, Víctor Manuel Vivas González, Eliselda Villanueva García, Miguel Zapata García, Francisco Díaz Allen, Odalis del Carmen Vivas Valdéz, Octavio Rivero Gual y Ernesto Vivas Anduze,

Agradecimientos

Quiero mencionar y expresar que, a mi parecer, esta parte del documento era solo un trámite protocolario más sin mucho sentido. Ahora comprendo que este pequeño pero muy significativo esfuerzo, que se ve culminado en este trabajo, ha sido una serie de grandes apoyos, acompañamientos y colaboración de muchas personas que sin recibir nada a cambio han hecho posible esto. Este es pues un gran reconocimiento a todos y cada uno de esas personas.

Mi gratitud a tres personas que han transformado, apoyado e incentivado este andar por el sendero universitario por el que estamos transitado, al Dr. Oscar Frausto Martínez por haberme dado la gran oportunidad de colaborar en la universidad, a la MC Erika Leticia Alonso Flores por el tiempo otorgado para facilitar los estudios y al Dr. Alejandro Alvarado Herrera por haber despertado la curiosidad para seguir aprendiendo.

Al ya famoso Sensei, Dr. Alejandro Palafox Muñoz, que en este andar por la vida académica, influyó con sus lecciones y experiencias para mi formación, le dedicó cada una de estas páginas de la tesis.

Reconociendo y agradeciendo a todos y cada uno de los docentes que me enseñaron no sólo lo teórico y lo práctico durante la maestría, sino que siempre fueron más allá, al motivar, al cuestionar, al impulsar, al ocuparse en dar siempre algo más, para educar e ilustrar a la mente a tener otra manera de ver las cosas. Gracias a todos y cada de los que me acompañaron durante este tramo de camino en la vida académica, queda el compromiso de seguir caminando pues aquí no se termina esta vereda antes al contrario es un nuevo inicio.

Un reconocimiento especial por sus invaluable apoyos e información facilitada a la Fundación de Parque y Museos de Cozumel, a la Fundación Comunitaria Cozumel, al Lic. Gustavo Ortega Joaquín, a la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de Cozumel, con ellos el camino fue más fácil.

Creo que finalmente sin que con esto quiera decir que es lo último, al alma matter, a la que representa la Universidad de Quintana Roo como institución formativa de capital humano.

Con respeto y cariño un aprendiz.

Índice

Introducción	1
Metodología	9
Capítulo 1. La geografía crítica como elemento teórico – metodológico para el estudio de la transformación del paisaje a través del turismo	11
La descripción del marco	
1.1 El Paisaje natural y cultural	11
1.2 El Turismo	14
1.3 Paisaje y Turismo	18
1.4 La geografía crítica	21
1.5 La geografía crítica como herramienta	25
Capítulo 2. Cozumel y su desarrollo turístico.	34
2.1 La Ubicación	34
2.2 La historia de Cozumel y el turismo	37
2.3 Turismo de Cruceros	43
2.4 La planeación; PDU Cozumel y el PP1centro	51
Capítulo 3. Análisis de la transformación del paisaje en Cozumel desde la perspectiva de la geografía crítica	57
3.1 El primer periodo. El área de estudio y la tenencia de la tierra factor de transformación del litoral	58
3.2 Segundo periodo: Transformación del paisaje y del uso del suelo del litoral en el área de estudio	70
3.4 La transformación del paisaje en imágenes	87
Conclusiones	99
Referencias	105

Índice de tablas

Tabla 1. Migración en el Estado de Q. Roo.	5
Tabla 2. Población en el Estado de Q. Roo.	6
Tabla 3. Arribo de cruceros en Cozumel, Q. Roo.	7
Tabla 4. El capitalismo	27
Tabla 5. Destino de cruceristas estadounidenses y canadienses 2001-2005	30
Tabla 6. Flota de buques 2007	32
Tabla 7. Pasajeros en cruceros de 1980 a 2010	47
Tabla 8. Crecimiento por duración de días	48
Tabla 9. Población total en Cozumel 1995-2005	52
Tabla 10. Comparativa entre 1970 y 2010	72
Tabla 11. Muelles en Cozumel	76

Índice de figuras

Figura 1. Propuesta de esquema	10
Figura 2. El crecimiento y la velocidad de los transportes	29
Figura 3. Distribución mundial de las cuotas de los grandes grupos de navieras	31
Figura 4. El estado de Quintana Roo	34
Figura 5. Isla de Cozumel	35
Figura 6. Un ejemplo de ruta de crucero por el Caribe	47
Figura 7. Allure of the Seas	50
Figura 8. Esquema de trabajo	57
Figura 9. Plano 1 Área de estudio	58
Figura 10. Foto 1 Vista de la bahía de Cozumel	59
Figura 11. Foto 2 La Aduana, el mercado y el faro	61
Figura 12. Foto 3 El Palacio Municipal de madera 1929	62
Figura 13. Foto 4 Vista del malecón	62
Figura 14. Foto 5 Parque Benito Juárez, el reloj y el Palacio de Gobierno	63
Figura 15. Foto 6 Vista del malecón	65
Figura 16. Foto 7 Av. Rafael E. Melgar (zona norte)	66
Figura 17. Foto 8 Av. Rafael E. Melgar y calle 8 norte Mayalum	69
Figura 18. Foto 9 El crucero Ariadne	71
Figura 19. Plano 2 de la ciudad de Cozumel 1971	71
Figura 20. Plano 3 Comparativo del crecimiento de la mancha urbana de Cozumel	73
Figura 21. Plano 4 Uso de suelo PP1 de Cozumel	74
Figura 22. Foto 10 El primer muelle internacional SSA	75
Figura 23. Plano 5 Calles peatonales en el Centro Histórico	78
Figura 24. Hotel Isleño – cinco soles	85
Figura 25. Cinema Joaquin	86
Figura 26. Comercio	88
Figura 27. Aduana – Restaurant Palmeras	89
Figura 28. Parque Benito Juárez	90
Figura 29. Delegación de Gobierno	91
Figura 30. Faro punta Langosta – Muelle	92
Figura 31. Faro punta Langosta	93
Figura 32. Muelle internacional SSA México	94
Figura 33. Muelle internacional SSA México	95
Figura 34. Muelle puerta Maya	96
Figura 35. Litoral aprovechado para recreación	97

Introducción

En la actualidad resulta imprescindible hablar sobre la importancia que tiene la globalización, en todos los aspectos del quehacer humano el individual, el social, el económico y el político. Esta globalización se estudia y analiza desde muchos puntos de vista y disciplinas. Partiendo de esta idea, la actividad turística no queda exenta entonces de esta influencia, de tal suerte que esta actividad que se promueve en gran parte de las economías del mundo como factor de desarrollo tiene resultados sólidos, ya que “el turismo constituye hoy la mayor industria legal del mundo y genera el 11% del Producto Mundial Bruto y de las exportaciones, en comparación, la industria del motor, el petróleo y sus refinados alcanza un 7% a escala global” Buades (2006, p.41).

Las políticas de globalización del turismo promueven la expansión de dicha actividad, por lo que en las últimas décadas se habla también de una modalidad; el turismo de masas, el cual ha dado origen a diversas formas de ordenamiento del territorio y de acuerdo con Barbaza (1970; en Bringas: 2002, p. 6) señala que “se deben tomar en cuenta tres aspectos al respecto: a) el grado de ocupación del espacio, es decir, la diversidad de actividades que existían en el territorio antes de la aparición del turismo; b) el carácter espontáneo o voluntario de los equipamientos; y c) el carácter puntual o continuo de las implantaciones”.

Este fenómeno “como actividad económica es parte de la sociedad y por lo tanto parte del ambiente. El turismo depende de la existencia y de la calidad de atractivos naturales y culturales, de infraestructura y de la organización de diversos grupos, pero a la vez genera efectos sobre estos atractivos y su entorno en general” Morales (2005: 49), es decir, la transformación del paisaje por dicha actividad de estos recursos son un atractivo para los grandes capitales que continuamente están en búsqueda de nuevos territorios para el desarrollo de la actividad, ya que el turismo se convierte en un elemento catalizador del crecimiento económico. De esta manera, los países en vías de desarrollo son un atractivo para la inversión, por la riqueza natural con que estos países cuentan y “donde las necesidades de generar ganancias rápidas sucumben frente a la lógica de la conservación de los recursos naturales” Bringas (2002, p.2).

Los países y las regiones que cuenten con esas áreas naturales para el disfrute de la demanda turística, aun cuando no cuentan con capital suficiente para el desarrollo de la infraestructura de acceso y servicios, recurren al Fondo Monetario

Internacional (FMI), al Banco Mundial (BM), y a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), quienes mediante políticas de reducción de costos, disminución del gasto público y la flexibilización del empleo preparan el escenario para la llegada de las empresas transnacionales que invertirán en los países con una economía de capital incipiente (Palafox, et.al; 2009).

Entonces el recurso natural, la inversión, el financiamiento y el turismo, pueden determinar el crecimiento de una región. La CEPAL (2011) menciona que el turismo es la actividad dominante para el Caribe y es además la región con mayor penetración turística del mundo. También en el informe se menciona que la demanda de viajes y turismo representa el 0.7% del total mundial y se espera que se duplique en el 2014 (del informe general sobre el Caribe del Consejo Mundial de viajes y turismo-2004). Se menciona que de acuerdo a ese indicador la mayor demanda en la región la tiene Puerto Rico con el 22.4%, Cuba el 12,0% y Jamaica el 9%.

Continuando con datos del informe de la CEPAL (2011, p.57), dice que la contribución al PIB rondó por el 14.5% en la región, según el informe del Consejo Mundial de viajes y turismo de 2009, que comparado con el anterior este indicador se duplicó antes de lo previsto. Sin embargo, señala a el área del Caribe como la segunda región con peores previsiones en cuanto al crecimiento real del PIB en concepto del turismo para los próximos 10 años. Como conclusión se menciona que el Caribe es la región que más depende del turismo y sin embargo sus perspectivas de crecimiento comparadas con otras regiones son menos favorables.

El mencionado informe da una base para entender y analizar los principales factores que intervienen y determinan la competitividad turística en la región, para trabajar en una mejor planeación en la búsqueda del crecimiento equilibrado (ambiental, social y económico). México, también forma parte de esta zona del Caribe, representada principalmente por Quintana Roo, estado que tiene un papel importante en los ingresos por la actividad turística en el país.

Además, las regiones con espacios costeros representan entornos de incalculable valor para el desarrollo de ciertas actividades como las turísticas, las comerciales, las industriales, entre otras, por ello son fuertemente demandadas y codiciadas, Bringas (2002). Pero a su vez los espacios litorales son considerados frágiles (Barragán; 1994, en Palafox y Collantes; 2009), aunado a la riqueza del

ecosistema, que para los turistas ese entorno natural contribuye en la motivación para el desplazamiento.

En el trabajo de Benseny (2006: 103) confirma la importancia que tiene los litorales de los países en desarrollo, “las playas, lagunas y el mar, son elementos de la naturaleza que poseen una alta valoración y motivan el desplazamiento turístico. Los recursos naturales asumen gran protagonismo, tanto para el turismo como en el contexto de otras actividades económicas”.

Lo anterior se traduce en que la actividad del turismo en general, es promovida por las políticas económicas globales y locales, que se apropian y modifican el paisaje. Campos (2003: 45), dice que “el evidente crecimiento de la noción de paisaje en las últimas décadas del siglo XX, no es un hecho gratuito o de fugaz moda, es más bien, una cuestión que obedece a las necesidades y expectativas de unas sociedades cada vez más complejas, asentadas en unos territorios en continua transformación”.

Otro factor que puede considerarse en los cambios al paisaje por la actividad turística, lo menciona Rubio (2003: p. 3) donde afirma que: “no puede hablarse de turismo de masas hasta hace unas décadas, en las que el abaratamiento de las tarifas aéreas, las mayores facilidades para la circulación internacional de pasajeros han propiciado los viajes mercantilizados” lo que se traduce en la movilización de un gran número de personas, con la demanda consecuente de infraestructura de servicios en el lugar.

Se comprende la importancia que tiene el fenómeno del turismo como una política pública y como promotor de inversión, al tener más oferta se puede atender mayor demanda, es decir, se incrementa la afluencia de turistas a un lugar. En México, el número de los turistas que arriban al país, ha crecido a lo largo de los últimos años, para la primera década del presente siglo, a nivel nacional llegaron más de 20 millones de visitantes. Palafox y otros (2011); mencionan que “21.4 millones de turistas internacionales entraron en el país”(p. 285), con este antecedente se puede pasar a verlo de una manera local.

En México inicia el impulso a la actividad turística en los años setentas, ya que la política pública nacional creó las condiciones para nuevos desarrollos, es decir el “estado promueve principalmente los CIP (Centros integralmente Planeados) y MT (Megaproyectos Turísticos) en las zonas costeras del territorio nacional donde el turismo ha sido redituable para las empresas”(Ídem). Se entiende entonces que

esos proyectos no han encontrado un desarrollo equilibrado en las sociedades locales, sino solo han crecido en el aspecto económico. Para que el desarrollo sea equilibrado se debe otorgar la misma importancia también el aspecto social y ambiental.

Entonces en el desarrollo de nuevos proyectos deben considerarse los tres aspectos mencionados, aunque hay personas o empresas que siguen realizando desarrollos con una visión cerrada, “los administradores y planificadores del turismo perciben el paisaje como un nuevo recurso para desarrollar la actividad económica” Palafox, et. al. (2009; p. 7) y solo contemplan el beneficio económico, olvidan los beneficios sociales y ambientales.

El estado de Quintana Roo cuenta tanto con atractivos naturales como culturales, en sus litorales y en las zonas mayas para atraer al turista. La isla de Cozumel, es uno más de esos atractivos, teniendo una importante contribución en el sector turístico con el denominado turismo de cruceros, siendo el puerto mexicano con mayor número de arribos de este tipo de embarcaciones. Este es, uno de los factores que está relacionado con el crecimiento de la actividad en la isla y de la transformación del paisaje, ya que la política pública estatal y local, sigue promoviendo al turismo, como se verá más adelante.

El paisaje es transformado para el desarrollo de la actividad económica y “como el resultante de la acción de factores naturales y/o humanos y sus interrelaciones” Campos (2006: p.1), para lo cual, cada uno de los elementos y factores que configuran la actividad turística, deberán ser considerados para ver su relación con el entorno en que se desenvuelve. Aponte (2003: 153) dice “ante el importante papel del paisaje, como formador de nuestro carácter, alimento del espíritu y estímulo a la creatividad, el cual no ha sido reconocido aun en nuestro medio, es oportuno un aporte a la consolidación de la identidad cultural de nuestro país desde las disciplinas comprometidas con el diseño paisajístico”.

Pero esa relación, modifica o transforma el paisaje y la actividad turística se da en principio por la inversión económica. Esta inversión, que debe ser planificada en sus aspectos básicos, para que pueda contar con un ordenamiento territorial adecuado, en la actualidad se presenta “como desafío para aprovechar los recursos del espacio sin comprometer el desarrollo de la región, y para ello se necesitan implementar medidas de conservación y protección de ciertas áreas de alto valor ecológico, asegurando la permanencia de los ecosistemas que son expuestos a una enorme presión turística” Bringas (2002: p.2).

Las imágenes que promocionan al Estado de Quintana Roo son diversas, así lo comenta Dachary (2008: p. 47) “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”, todos ellos vinculados al litoral.

Entonces la visión del cuidado al ambiente cobra relevancia, es una línea importante de investigación, pero que tal vez pueda complementarse con la visión de la transformación del paisaje, que se estudiará en esta tesis. Está sería una de las razones, de la importancia del estudio de la línea costera occidental de Cozumel, en donde se desarrolla una de las principales actividades del turismo, el de cruceros.

En el estado de Quintana Roo se ha incrementando el número de visitantes. Esto también se ve reflejado en la isla de Cozumel, que además trae consigo el consecuente crecimiento de la población local. Para ello se hace una revisión rápida desde la perspectiva de la migración, fenómeno que tiene injerencia en la transformación del paisaje con respecto a la zona comercial del área de estudio. Este crecimiento poblacional y urbano, ha ido en ascenso (VerTabla 1), la afluencia de esas corrientes migratorias y la población que viene del interior del país a la región, según el INEGI (2010) para la entidad, la migración fue de 167,022 personas.

Tabla 1.Migración estado de Quintana Roo, México (2010)

Censo 2010	%	Población
Porcentaje emigrante	-4.50	X
Porcentaje inmigrante	12.60	167,022
Porcentaje no nativa	52.57	755,579

Fuente. INEGI (2010).

En comparación al año 2005, hubo un aumento significativo de población migrante al estado del 65.8%, en ese año fue de 100,680 personas (INEGI, 2010), comparado con los 167,022 del 2010. Los datos relacionados con la migración sirven de argumento para resaltar que la actividad turística en el estado, sigue en aumento, este movimiento de personas ayuda a atender la demanda de recursos humanos que necesita la industria del turismo, al ser una manera de solucionar esa demanda, generándose así, la migración de otras partes del país principalmente.

En la tabla 2 se presenta la población total con que cuenta el Estado de Quintana Roo en el 2010 como referencia y para poder hacer la relación entre el total de la población y el número de inmigrantes, la cual arroja un resultado del 12.59% migrantes en ese año.

Tabla 2. Población estado de Quintana Roo, México (2010)

Censo 2010	%	Población
Hombres	50.78	673,220
Mujeres	49.21	652,358
Total	100	1'325,578

Fuente: INEGI censo 2010.

Entonces se debe tener en cuenta que los cambios por el crecimiento del turismo, se dan, tanto en la afluencia de turistas como en la población local. El cambio es dinámico y constante por la actividad turística, en Cozumel ese cambio se da sobre todo en la línea costera occidental, vinculada a la Zona de Apropiación Turística Centro (Palafox, etal; 2011; 283). Además es importante reconocer que el ser humano se percibe y actúa en el entorno según se desenvuelve en él.

Así en Cozumel, se han diversificado las prácticas con relación al turismo, actualmente la llegada de grandes cruceros es una de las formas más importantes de arribo de turistas dentro de esta actividad en la isla, arribaron en promedio 2.5 millones de pasajeros en el 2008, (Palafox, Segrado y Zizumbo; 2009; 58), por lo que requiere de una serie de servicios para su atención, generando el crecimiento económico, social y urbano de la ciudad. Esto se traduce en empleos para satisfacer la demanda de esta industria. Transformando a la ciudad y al paisaje primeramente en su litoral costero.

La actividad turística de Cozumel es la base económica de la localidad, principalmente vinculada al turismo de cruceros, de acuerdo con cifras de la Administración Portuaria Integral de Quintana Roo S.A. de C.V. (APIQROO; 2011), llegaron a la isla casi tres millones de visitantes en el 2010, en contraste con el 1.5 millones recibidos en el año 2000, tal incremento en la recepción de pasajeros necesita de modificar el paisaje para cubrir demandas específicas. Este crecimiento del turismo masivo de cruceros se ha sostenido desde sus inicios a la fecha, siendo el detonador de la economía de la Isla y de su transformación como un destino eminentemente turístico.

En el Tabla 3, se plasma el crecimiento de los últimos 10 años, el número de pasajeros aumentó en un 48.4% y el número de cruceros en un 14.8%, es evidente que la capacidad de los cruceros ha aumentado, por lo que actualmente pueden transportar un mayor número de pasajeros.

Tabla 3. Arribos de cruceros en Quintana Roo, México (2000-2010)

Destino / Año	2000		2010	
	Pasajeros	Cruceros	Pasajeros	Cruceros
Cozumel	1,504,603	882	2,911,146	1,035

Fuente: APIQROO (2011).

Por su ubicación geográfica, Cozumel es un punto de atraque en el recorrido que realizan los barcos en las rutas del Caribe, por esta razón el estudio pretende analizar si este tipo de turismo ha influido en la transformación del paisaje de la Isla de Cozumel. Por ello, se pretende realizar el estudio histórico de la transformación de la línea costera occidental de la Isla de Cozumel, en donde se asienta la comunidad y al mismo tiempo se concentra la actividad turística

De esta manera se plantea la siguiente pregunta de investigación: ¿el paisaje de Cozumel ha tenido una gran transformación o no, en su litoral costero occidental de la isla a causa del turismo de cruceros? Ante la interrogante, esta investigación se plantea analizar y describir los conceptos del paisaje natural y antropogénico, específicamente por la actividad del turismo de cruceros, en el litoral occidental de la Isla de Cozumel, Quintana Roo en la avenida Rafael E. Melgar y cómo se ha transformado en el transcurso del tiempo, desde la primera mitad del siglo XX como antecedente y posteriormente durante los cambios que se han dado en el paisaje y la sociedad por la actividad turística durante 40 años (1970 a 2010).

Para ello, se desarrollará una plataforma teórico-metodológica que permita el análisis de la transformación del paisaje en la costa por el desarrollo de actividad turística vinculada a los cruceros en el litoral occidental de la ínsula. Así mismo se caracterizará la actividad y el crecimiento del turismo de cruceros en Cozumel en el periodo propuesto entre los años 1970 y 2010 y finalmente se estudiará el cambio del paisaje e imagen visual en la avenida Rafael E. Melgar y la infraestructura portuaria en la costa occidental de la isla, entre la primera mitad del siglo XX y los años 1970 – 2010 donde se desarrolla la actividad turística y comercial de la Isla.

Lo anteriormente descrito plantea el siguiente supuesto: el turismo de cruceros en Cozumel ha tenido algún tipo impacto o no, en el paisaje de la isla, al requerir de

diferentes tipos de servicios tales como; infraestructura portuaria, plazas comerciales, tours, restaurantes, rentadoras, artesanías, etc. Estos servicios se concentran en el área de estudio, que va sobre la línea costera occidental donde se ubica la mancha urbana, desde el Boulevard Aeropuerto hasta el muelle de Puerta Maya. ¿cómo han impactado esos servicios? ¿han incidido en la transformación de un paisaje natural a un paisaje antropogénico en el litoral de la isla? ¿es posible que el cambio uso de suelo en el área de estudio acelerará esa transformación en el paisaje, por el desarrollo de la actividad turística de los cruceros?

En esta investigación se propone analizar la transformación del paisaje natural y antropogénico provocada por la actividad del turismo de cruceros en el litoral occidental de la isla de Cozumel primordialmente durante los años de 1970 a 2010.

Metodología.

Se estudio el fenómeno del turismo en Cozumel a través del *proceso histórico y del crecimiento económico derivado de esta actividad*, ya que las políticas públicas siguen promoviendo su quehacer. Para ello se utilizó una metodología cualitativa, que comprende las razones por las que el paisaje de la isla ha cambiado en su litoral occidental en el período de tiempo escogido; específicamente por el fenómeno que representa el turismo de cruceros. Está aproximación pretende nos acerque a la realidad local para comprender las transformaciones más relevantes que se ven en el paisaje dentro del área de estudio.

El estudio del paisaje se aborda desde la perspectiva crítica, reconocer el paisaje antropogénico, teniendo como antecedente el paisaje cultural. Para ello se selecciona a la Geografía como ciencia auxiliar para su estudio por su estrecha relación con el paisaje, en el entendido de que existen otras disciplinas que lo estudian, como la biología, la arquitectura o el arte, por mencionar solo algunas. El estudio se fundamentó en las propuestas teóricas de Carl Sauer y David Harvey. El primero habla de la “Morfología del paisaje” (1925), el cual habla del paisaje natural (objeto de la geografía) para después ver su relación con el hombre y llegar a lo que denomina el paisaje cultural. El segundo autor aborda el paisaje y la transformación desde el enfoque de la geografía crítica, utilizando el materialismo dialéctico para comprender las causas a las que se ven sometidos los desarrollos y crecimientos de las ciudades.

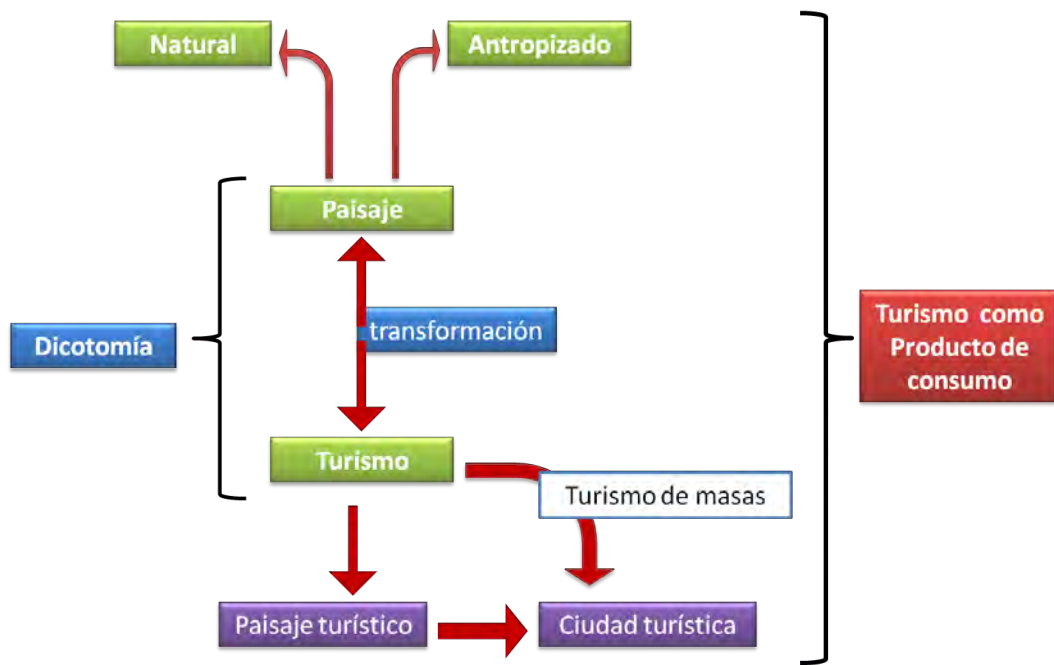
Para lograr lo anterior, se desarrolla una propuesta teórico-metodológica teniendo como base la geografía crítica, ya que Cozumel inicia su actividad turística con el buceo (paisaje submarino) y la hotelería (sol y playa), y posteriormente con el turismo de cruceros, y finalmente con el segmento de golf y actualmente se construye la infraestructura para promover el turismo náutico (Marina FONATUR). Esta investigación se centrará en el turismo de cruceros y para ello se analizarán cómo las políticas nacionales y locales tienen sus efectos en el paisaje para el desarrollo de la actividad turística de Cozumel. Por ello, se establecerá un estudio histórico-social del crecimiento de la isla de Cozumel, específicamente el sucedido sobre el litoral occidental donde se ubica la zona urbana.

En el caso de la isla, se pretende que el constructo teórico desarrollado ayude a comprender cómo se da la transformación del paisaje natural al antropogénico por la actividad del turismo, el cual comenzó por el hotelero pasando por el de buceo hasta llegar al de cruceros. Con las propuestas de Sauer y Harvey se construyó las bases del marco teórico para el análisis de la transformación del paisaje.

La modificación o transformación del paisaje por el turismo se da en principio por una razón; la inversión económica. Esta inversión que debe ser planificada, en sus aspectos básicos para que pueda contar con un ordenamiento territorial adecuado, que en la actualidad se presenta “como desafío para aprovechar los recursos del espacio sin comprometer el desarrollo de la región, y para ello se necesitan implementar medidas de conservación y protección de ciertas áreas de alto valor ecológico, asegurando la permanencia de los ecosistemas que son expuestos a una enorme presión turística” (Bringas; 2002: 2).

Estos sencillos conceptos permiten aterrizar en la geografía cultural y crítica para el estudio de la transformación del paisaje (Ver Figura 1).

Figura 1. Propuesta de esquema.



Fuente: elaboración propia.

En este esquema, el paisaje puede ser natural o antropogénico. Aquí se plantea la dicotomía que existe entre el paisaje y el turismo, por lo que la actividad turística transforma ese paisaje natural. Así mismo, el turismo de masas requiere de mayor espacio e infraestructura para satisfacer sus necesidades, esto genera un impacto mayor en las regiones donde se implanta. El turismo se ha convertido en un producto de consumo; con este planteamiento se pretende realizar un análisis del crecimiento de Cozumel a través del tiempo, enmarcando algunos de los principales acontecimientos que dieron rumbo y cambios en la historia de la isla. Siendo uno de los más importantes el desarrollo de la actividad turística, la cual ha generado una serie de transformaciones en la vida y la actividad de los habitantes de Cozumel. Lo anterior se analizó con la información recabada a través de entrevistas a profundidad para contrastar la transformación del paisaje en el área de estudio.

Capítulo 1. La geografía crítica como elemento teórico – metodológico para el estudio de la transformación del paisaje a través del turismo.

En este apartado se presenta la siguiente pregunta ¿existe alguna relación entre el paisaje y el turismo?, para responder al cuestionamiento, se desarrolla el tema en tres pasos: el primero hace mención a lo que es el paisaje, en el segundo a la relación entre el paisaje y el turismo; y en el último el uso de la geografía crítica para el análisis del mismo. El paisaje, ha sido estudiado por diferentes corrientes del conocimiento como los son el arte, en primera instancia y posteriormente la antropología, la arquitectura, la sociología entre otras. “El paisaje de cada momento, ha ido emergiendo e incorporándose al conocimiento a través de un proceso gradual que primero lideraron la literatura y la pintura y que luego vio incorporarse a la arquitectura y al cine (Campos; 2003: 45).”

Al referirse en particular a la actividad turística, el paisaje parece tomar una gran relevancia, ya que éste juega un papel preponderante en el desarrollo de la actividad, al transformar el paisaje para apropiárselo y promoverlo como mercancía. Al parecer, la geografía es la que más lo ha estudiado, pero aun así el concepto admite muchas acepciones, Higuera (1999).

En este sentido, Gómez (1981) afirma que la geografía se debate entre la ciencia del paisaje y la ciencia regional o ecológica, dadas las relaciones entre el hombre y el medio, ya que “el paisaje, debe ser conocido a través de su naturaleza, de las modificaciones que en ellos introduce el hombre y por el modo en el que viven en ellos los grupos humanos. La geografía moderna tiene en cuenta las estructuras, el comportamiento, la percepción y los aspectos sociales y culturales en su más amplio sentido” (p. 21).

No obstante, existe una corriente dentro de la geografía de corte radical, la cual considera al espacio geográfico como un producto social, por lo que hay que estudiar los procesos políticos a través del cual se organiza y transforma el paisaje (Ídem). Por lo anterior, esta tesis utilizará el enfoque crítico, que ayudará al análisis de la actividad en el área de estudio, estando ciertos que existen otras formas de abordar el tema del turismo y el paisaje.

1.1 El paisaje (natural y cultural).

Para comenzar a construir el marco teórico - conceptual, es necesario definir paisaje, sin embargo, este término tiene muchas significaciones y en realidad no existe una definición genérica. Al respecto Duana (2011) afirma que “no existe

consenso ni siquiera dentro de una misma época histórica sin embargo, parece existir acuerdo en partir de definiciones generales” (p. 157).

Es primordial visualizar que el paisaje es, ha sido y será importante en el desarrollo del ser humano; como recurso natural en principio es proveedor de alimento y resguardo para el hombre; como índice de status social o como indicador de cultura y el grado de educación de un pueblo. Gómez (2006).

En este orden de ideas, Campos (2003) dice que el paisaje es “una de las primeras confusiones; pensar que el hecho físico ya de por sí es el paisaje; el paisaje no es la tierra, es una interpretación cultural de ella, sin el ser humano que hace esta interpretación, el paisaje no existe” (p. 46). Por ello a través del tiempo se van generando diferentes concepciones del paisaje y es difícil llegar a una sola definición, que satisfaga a todas las disciplinas que se involucran, al contrario sigue siendo cuestión de debate.

Por su raíz etimológica, el “paisaje proviene del vocablo *país* que en su raíz latina *pagus*, significa tierra, allí se origina la actual noción de país como un trozo de territorio, la cual dista mucho de aclarar el término” (Ídem: 45), por tanto la definición etimológica sólo incluye la parte física. Así mismo, paisaje es “entendido como el resultante de la acción de factores naturales y/o humanos y sus interrelaciones” (Ídem: 1), ya que el ser humano es capaz no sólo de “habitar sino de transformar un territorio cargándolo de significados” (Ídem).

Se debe a su vez considerar que el mismo paisaje tiene la condición de que es cambiante y dinámico, está en constante transformación por sus condiciones naturales y por las condiciones antropogénicas que le afectan. Así mismo, se debe tomar en cuenta el tamaño de la superficie que se propone estudiar, sin olvidar que no solo es área, sino que también tiene una dimensión espacial (Ídem). Ello promueve e invita al estudio del concepto desde diversas perspectivas, en el que cada uno de los elementos y/o factores que lo configuran requieren ser considerados y analizados desde diferentes puntos de vista y desde una o varias disciplinas, para obtener una visión amplia del término.

Desde la Geografía, se aceptan diferentes formas para definir el paisaje, se presentan algunas que revisan García y Muñoz (2002) quienes hacen referencia a otros autores al afirmar que “es la parte visible del espectro territorial que podemos captar con nuestros sentidos de Gómez y Salvador (1992), Zonneveld (1995) dice que es el complejo de sistemas relacionados que forman una parte reconocible de la superficie de la tierra, por otro lado Martínez de Pisón (1998) la materialización objetiva de la relación, la espacialidad y el tiempo”(p. 15). En resumen, todas ellas hacen referencia al sentido visual y la percepción de los sentidos, al territorio y al tiempo.

Por su parte, Troll (2003) lo define como “las relaciones entre los seres vivos, las biozonas correspondientes y su unión funcional con los factores físico-químico del ambiente” (p.73). Hace referencia al ambiente, pero esa percepción del paisaje va cambiando o evolucionando como se ha mencionado, según la cultura y la época que lo define en el transcurso de un tiempo dado. También es importante reconocer que el ser humano percibe y actúa dentro del entorno en el que se desenvuelve, sobre todo “ante el importante papel del paisaje, “como formador de nuestro carácter, alimento del espíritu y estímulo a la creatividad” (Aponte; 2003: 154).

Un antecedente que se debe mencionar es el del paisaje cultural, que concibió el geógrafo Carl Sauer y que rompió con el paradigma de la geografía física, al decir que “hay que distinguir entre paisaje natural y paisaje cultural o paisaje humanizado. El paisaje es una asociación de formas naturales y culturales existentes sobre la superficie de la tierra, que muy pocas veces se presentan separadas” (en Higuera; 1999: 86). Así mismo comenta que las discrepancias entre los geógrafos son muchas, desde los encuentros internacionales de París 1931 y de Varsovia 1934 surge el tema del paisaje; en 1938 dentro del Congreso Internacional de Geografía, en Ámsterdam se sigue tratando este tema y llegar a una definición del término paisaje. “A pesar de la multitud de corrientes y tendencias que se dan en el estudio del paisaje, se ha generalizado la clasificación básica propuesta por Sauer en Ámsterdam, que distingue entre paisaje natural y paisaje cultural” (Ídem: 89). “El paisaje no es solo un lugar, es también su imagen. El paisaje no es, pues, sino la forma que toman los hechos geográficos; es un objeto específico e importante de trabajo y su tratamiento debe ser el de una morfología” (Sauer en Casas; 2004: pp. 8).

Para dos Santos (2011) el paisaje tiene una dimensión visual-estética a partir de los ochentas, por lo que se valora como un elemento sustancial y como un recurso de valor para la oferta turística. Así, se forma una imagen con la cual se promueve una región. Finalmente el turista tiene una percepción de ese paisaje, a partir de los estímulos que recibe, condicionado por factores inherentes al propio individuo como los educativos, culturales, emotivos, afectivos o sensitivos (Jordana; 1992 en dos Santos; 2011).

Para esta investigación se puede estudiar el paisaje de dos maneras, según, Duana (2011) que establece dos tipos de paisajes: natural y transformado; caracterizado “desde la visión que cada individuo o sociedad, la descripción del paisaje debe ampliarse para ser más abarcativa acerca de la visión del territorio” (p. 157).

- El paisaje natural se puede encontrar en cualquier entorno, es decir, la selva, el desierto, las montañas, entre otros, es decir, todo aquello que “es producto del entorno natural” (Ídem). “

- El paisaje es el producto de la intervención humana, es decir, el paisaje agrario, urbano y rural, entre otros.

Al referirse al termino paisaje natural, su origen se identifica con la naturaleza, pero que la amplitud y variedad de la palabra, en tiempos más actuales “es la expresión de hechos ecológicos complejo” (Higuera;1999: 90). El paisaje cultural “es el resultado de la acción del hombre sobre el medio físico” (Ídem; 94). El termino pues se aplica a cualquier hecho territorial. Se puede encontrar dentro de la geografía, “como paisajes agrarios, paisajes industriales, urbanos, de vega o ribera, monzónicos, ganaderos, rurales, portuarios, etc. Lo mismo que las palabras región o espacio, el termino paisaje, acompañado de un apelativo o un calificativo” (Ídem: 95).

En el Convenio Europeo del Paisaje (2000) define al paisaje como “cualquier parte del territorio tal como lo percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos” (p: 1), esta definición confirma la relación que existe entre el ser humano y el paisaje, ya sea el natural o el transformado por él mismo. La transformación del paisaje depende de las acciones de la actividad humana y del avance tecnológico, ya que a través del transcurso del tiempo y de la historia, esta continua transformación está ligada a las condiciones políticas, económicas y culturales. Santos (1995). En este orden de ideas, Lefebvre (1974) afirma que la producción del espacio tiene una relación directa con la construcción, urbanización, inversión en el terreno, la venta y compra de espacios. Así mismo, la industria del ocio se apropia de los espacios vacantes: el mar, la playa, la alta montaña, entre otros.

Es claro que la acción antropogénica va transformando el paisaje natural y lo va adecuando según sus necesidades, su tecnología y sus intereses, es decir que el paisaje es evolutivo por si mismo, pero con la intervención humana se torna más dinámico, adquiere un valor simbólico-cultural, utilitario y mercantil.

1.2 Turismo.

En este apartado se comienza buscar una aproximación al turismo, por ello se cuestiona ¿qué es el turismo actualmente?, ¿dónde comienza su importancia?

El turismo llamado internacional tuvo sus inicios en los años setentas “durante el año 1977 se desplazaron en el espacio internacional 244 millones de personas, cifra que aumenta cada año pese a una coyuntura que se juzga desfavorable” (Lanfant, 1980: 15), fenómeno que se previa en aquel tiempo que se duplicaría esa cantidad en el año 2000 mediante la promoción de “altas instituciones internacionales; la Organización Mundial del Turismo (OMT), el Fondo Monetario Internacional (FMI), las Naciones Unidas (ONU), el Banco Mundial (BM), la

UNESCO, etc.” (Ídem). Así, el turismo internacional ha generado un proceso de transformación en las sociedades actuales creando un *nuevo orden* a escala mundial, promovido por la inversión en los países en desarrollo (Ídem).

En este sentido el interés por el turismo comenzó después de la Segunda Guerra Mundial al “consolidarse el poder de las naciones industrializadas sobre el resto del mundo, proceso simultáneo de mayores posibilidades socioeconómicas por parte de la población de las grandes metrópolis, el turismo quedó convertido en un recurso disponible en su oferta en el mercado” (Getino, 1991: 49), “encontrando respuesta al convertirse la actividad en un factor de desarrollo para las regiones económicamente débiles creando interdependencia entre las mismas, al constituirse una sociedad desarrollada en demandante y la subdesarrollada en oferente...por lo tanto, los recursos naturales y culturales juegan un papel preponderante para atraer la atención de inversionistas y la llegada masiva de extranjeros dando lugar a la creación de destinos en el área de América Latina y el Caribe” (Palafox et. al. 2010: pp 197).

Las estrategias que utilizan estos organismos determinan la conceptualización del turismo, así como, los movimientos de los flujos de personas que quieren viajar, es decir que “no solo trazan verdaderas estrategias de promoción y planificación, sino que además elaboran una doctrina social cuyas implicaciones para la concepción del ocio merecen notarse” Lanfant (1980, p.15), donde es claro, que los países del primer mundo son los primeros que reciben los beneficios de esta actividad, ya que se apropian de las riquezas naturales de las nuevas regiones que se encuentran en los países en desarrollo.

De acuerdo con Sancho (2006) “la industria turística se caracteriza por su gran complejidad, no solo por la gran cantidad de elementos que la componen, sino también por los distintos sectores económicos que se ven involucrados en su desarrollo” (p.16). Esta visión miope del turismo solo como desarrollo económico, olvida que el equilibrio en el desarrollo de un país, debe incluir los aspectos sociales y ambientales (Bringas y Ojeda; 2000). No obstante, el turismo denominado de masas inicia al finalizar la segunda guerra mundial, y “se ha perfilado como el turismo más importante en el ámbito mundial y todas las predicciones de la OMT, señalan que seguirá creciendo en importancia y número” (Ídem; p. 347).

La expansión del turismo ha dado origen a diversas formas de ordenamiento del territorio (Barbaza; 1970 en Bringas y Ojeda; 2002) señala que se deben tomar en cuenta tres para la planificación del turismo: a) el grado de ocupación del espacio, es decir, la diversidad de actividades que existían en el territorio antes de la aparición del turismo, b) el carácter espontáneo o voluntario de los equipamientos, y c) el carácter puntual o continuo de las implantaciones. Por esta razón, la industria turística va generando por un lado las grandes inversiones en infraestructura y por otro las diferencias regionales entre los países del primer y

del tercer mundo, es decir, que la economía globalizada genera impactos además de los económicos, en lo social, en lo ambiental, en lo político y en lo cultural. Wilson (2008).

Ramírez (1981) menciona que el hecho de que un grupo de personas se trasladen de un lugar a otro en forma transitoria, surge una demanda masiva que requiere de atención como lo son la comida, el vestido, el alojamiento, el traslado, etc. Con el fin de preponderante de ocio (placer, descanso, etc). Estas necesidades que surgen al viajar deben ser satisfechas de la mejor manera, en primera instancia se dio a través de los habitantes del lugar donde llegan los turistas. Con el transcurso del tiempo de dio la necesidad de crearse una estructura que atienda esta demanda, por que se crea la red formal de servicios turísticos.

Esta actividad al requerir de una red de servicios que la torna compleja, ya que requiere de hoteles, restaurantes, transportación, servicios recreativos, atractivos naturales y culturales, pero los actores más importantes son dos; los turistas y los residentes (Anaya; 2011). Por tanto el turismo

“cuenta con un sinnúmero de factores y relaciones para organizarlo, controlarlo, contabilizarlo, estudiarlo, analizarlo, planearlo y tomar decisiones en cuanto a su manejo, por lo que cada actor social, en su esfuerzo por concebirlo, debe hacer uso de las diferentes disciplinas que le proporcionen los elementos teórico-metodológicos para investigarlo”(Anaya; 2011: 18).

Por su parte Francesch (2004) afirma que existe una complejidad para estudiar esta actividad, “el turismo no es un fenómeno simple (no en vano ofrece una multitud de facetas abiertas al estudio, económicas, psicológicas, ecológicas, antropológicas, etcétera” (p. 5). Se puede decir que en la actualidad los estudiosos del turismo, pueden enfocar sus análisis desde una gran variedad de disciplinas. Al mismo tiempo también existe la cuestión del tipo de turismo a estudiar “son tiempos que conocen el origen de nuevas modalidades turísticas dentro del turismo alternativo, en el que se entremezclan nuevas formas de actividad, como el turismo de aventura, rural, ético, ecológico, social, accesible, con otras que vienen de atrás, como el turismo deportivo, de salud o el religioso” Rubio (2003, p.5), por lo tanto, una manera de abordar al turismo, sería asignarle una ciencia y una modalidad a cualquier estudio sobre esta actividad.

Por otro lado, Ventura (2010) dice que el turismo en sí no es una industria, como lo sería la agricultura o la minería, pero sí es una red compleja de diferentes industrias de bienes y servicios, para la atención de viajeros nacionales e internacionales. Esta actividad de servicios atiende a los visitantes (turistas) que llegan a un lugar por diferentes motivos; como el ocio y la recreación, la educación, la salud, el trabajo, etc. El turismo abarca tres etapas; se inicia desde la preparación del viaje, el viaje en sí y por último el regreso al destino de origen. Para que pueda desarrollarse esta actividad intervienen industrias directamente,

como lo son la de alojamiento, la alimentación, las agencias de viajes, el transporte, etcétera y otras intervienen indirectamente como los bancos, los seguros, las telecomunicaciones entre otras.

También, el turismo puede ser visto como una actividad de consumo que tiene impactos en la producción y el empleo de los destinos turísticos. Menciona que los países en desarrollo cuentan con bellezas naturales, con acervo cultural y cuentan también con riqueza histórica, los cuales tienen un gran atractivo para los turistas y la actividad de esta industria (Ídem). Además la actividad turística tiene elementos importantes que cuidar, además del capital, tiene que cuidar la infraestructura y tener acceso a las cadenas globales de comercialización y distribución, y que “la mayoría de los mercados emisores, los sectores clave del turismo están dominados por grandes empresas” (Ídem: 16). El tipo de turismo que actualmente se desarrolla, es el de masas, que desde el inicio ha tenido reacciones críticas, desde los académicos, los economistas y los defensores de las riquezas culturales, pues este tipo turismo explota los recursos naturales de los países en desarrollo.

En este sentido, el turismo contemporáneo se basa en la mercantilización del espacio, al requerir de tres condiciones para desarrollarse: a) infraestructura (aeropuertos, puertos carreteras, etc.), b) estructura (empresas hoteleras, prestadores de servicios, etc.) y c) superestructura (ejercicio del poder económico y político). La industria turística se basa en el consumo, el cual va transformando continuamente los espacios (las zonas naturales como las zonas turísticas, así como, las ciudades de apoyo) de las regiones donde se implanta. López y Marín (2010).

Para Guimarães (2005), la actual globalización producida por la política macroeconómica de liberación financiera y comercial es asimétrica, generando así un efecto negativo en las comunidades. Esto se ve reflejado en la desigualdad social y en el aumento de las diferencias entre ricos y pobres entre los países y al interior de los países. En este mismo orden de ideas, Hawkins (2007) menciona que el Banco Mundial (BM) promueve al turismo como parte de una solución para el desarrollo de los países en crecimiento, a través del turismo sustentable, el cual se basa en la competitividad, en las relaciones comerciales, que se derivan de las decisiones políticas por medio de los planes estratégicos de crecimiento de estas regiones. Tras cuatro décadas, los resultados del turismo con el actual modelo de desarrollo no ha cumplido las metas planteadas, pero si ha ampliado las diferencias entre el norte y sur.

Asimismo, Zhao (2006) afirma que la globalización genera movilidad de capitales, de personas, de ideas y de información, y la actividad turística se promueve a través de ella. Siendo el objetivo de carácter económico, es decir con fines de lucro, también va generando impactos socioculturales y ambientales en las localidades receptoras. Estos impactos generan dos efectos: a) la unidad de los

países capitalistas en relación a la intervención imperialista; y, b) el propósito común de control sobre el tercer mundo.

Es por ello, que el turismo es un importante componente actual de la economía mundial, de esta manera, el capitalismo actual, tiene una visión antropocéntrica, que entra en crisis en el 2009 y que busca estrategias para continuar su desarrollo a través de las inversiones en América Latina, dada su riqueza en cuanto a recursos naturales y el apoyo de los gobiernos locales, quienes promueven la apropiación del espacio generando impactos ambientales negativos. Gudynas (2010).

El paisaje natural es entonces, un importante elemento que se considera como el principal atractivo para los inversionistas que desarrollan nuevos centros turísticos, pero para lograr un desarrollo en los países en crecimiento, se deben tomar en cuenta todos los factores que intervienen. Es decir, también los aspectos socio-culturales. El turismo entonces es uno de los sectores que generan riqueza hoy en día y que debe tener en cuenta, el minimizar los impactos negativos que genera en las regiones donde se implanta. Zuluaga (2006).

Dada esta multiplicidad de factores y relaciones, en cualquier estudio es importante definir, acotar, temporalizar con que disciplina se abordará y con que método se analizará el turismo. Además en la actualidad se conocen tres maneras de enfocar al turismo; como un fenómeno, como una industria o como un sistema.

1.3 Paisaje y turismo

El turismo ha involucrado a muchos actores que lo hacen complejo para su análisis, en este sentido Nogués (1995) afirma que el estudio del fenómeno del turismo es algo complicado y por lo tanto, es una actividad que necesita ser estudiada desde diferentes ópticas y disciplinas para su entendimiento. Así mismo, Portillo (2002), comparte que la magnitud del turismo, para su estudio es viable desde cualquier área del conocimiento, tales como: la economía, la geografía, la sociología, entre otras.

Buades (2006) dice que “el turismo constituye hoy la mayor industria legal del mundo, genera el 11% del Producto Mundial Bruto y de las exportaciones, en comparación, la industria del motor, el petróleo y sus refinados, alcanzan un 7% a escala global, ha cuadruplicado la economía mundial en los últimos cinco decenios” (p.41). En el reporte de la CEPAL (2011), sólo en la región de América Latina los ingresos por turismo representan el 31% del Producto Interno Bruto para algunos países (los tres primeros son Bahamas – Antigua – Bermuda).

En este crecimiento de la actividad turística los paisajes naturales tienen gran relevancia en el crecimiento y desarrollo de esta actividad en las últimas décadas han tenido mayor importancia a través de la globalización. De tal manera que, Dos Santos (2011) menciona la importancia de la relación entre paisaje y turismo, la cual está:

“delineada a partir del reconocimiento del paisaje como un ente indisociable del turismo, ya que toda experiencia turística implica un acto de percepción predominantemente visual, del paisaje visitado, convirtiéndolo en un elemento substancial del fenómeno turístico y en un recurso de gran valor para el desarrollo y la consolidación de la oferta [...] a partir de la simple constatación que la motivación fundamental para el viaje es la necesidad de romper con la rutina. Para muchos, la mejor forma de conseguir esta ruptura es a través del cambio físico del lugar; actitud que forma parte de la esencia del turismo” (p. 522 - 523).

Por tanto, el paisaje es un elemento que utiliza la industria turística para motivar el desplazamiento de las personas, aunque la relación de ese lugar turístico con sus residentes, sea distinta a la que el turista espera ante el cambio de escenario. De esta manera “el turista encontrará en el paisaje el elemento que mejor le indicará esa tan deseada ruptura con la percepción visual de lo nuevo y diferente en el transcurso de su experiencia de viaje” (Font; 1989 en dos Santos; 2011: 523). El paisaje es un tópico de gran importancia en los estudios de Geografía del Turismo constituyéndose en un notable recurso turístico, a saber:

“o turista busca na viagem a mudança de ambiente, o rompimento com o cotidiano, a realização pessoal, a concretização de fantasias, a aventura e o inusitado e que quanto mais exótica for a paisagem mais atrativa será para o turista (Rodríguez; 1992: 75).

Benseny (2006) señala la importancia que tiene los litorales de los países en desarrollo, “las playas, lagunas y el mar son elementos de la naturaleza que poseen una alta valoración y motivan el desplazamiento turístico. Los recursos naturales asumen gran protagonismo, tanto para el turismo como en el contexto de otras actividades económicas”(p. 103). Estos paisajes tienen dos características importantes: por un lado las particularidades naturales que están conformadas por la geología, la edafología, la hidrología, el tipo de vegetación terrestre y marítima entre otras y por el otro las características antropogénicas como la infraestructura, la tenencia de la tierra, los usos de suelo, las actividades económicas, sociales y culturales, así como la configuración urbana del lugar.

El turismo tiene un gran impulso y crecimiento en las regiones que cuentan con grandes litorales donde se pueda disfrutar del turismo de sol y playa, de buceo, de yates, de cruceros, de aventura, entre otras actividades. Entonces, se confirma que los países tercermundistas que cuentan con recursos naturales en especial es sus litorales (mar, playa, selvas, flora y fauna, etc.), son de un gran atractivo para la actividad turística, por lo que su transformación a través del ordenamiento territorial presenta el reto de “aprovechar los recursos del espacio sin

comprometer el desarrollo de la región y para ello se necesita implementar medidas de conservación y protección de ciertas áreas de alto valor ecológico, asegurando la permanencia de los ecosistemas que son expuestos a una enorme presión turística” (Bringas; 2002: 2).

Un ejemplo importante de la existencia de la dicotomía entre turismo y paisaje, se menciona el trabajo de Moraga (2008) en relación a Costa Rica donde menciona que “en el paisaje existen formas y estructuras de dominio y subyugación, de poder y de religiosidad. Otras obras están asociadas a conceptos utilitaristas y funcionales. Todas las edificaciones humanas del paisaje natural lo convierten en uno antropizado, estos últimos reflejan, por lo tanto, los estilos e ideologías dominantes de una época, pero, sobre todo, proyectan las formas de valoración económica del espacio y de sus elementos arquitectónicos agregados” (p. 222).

Asimismo, menciona que “la transformación del paisaje costarricense ocurre tan rápido como el sistema político y económico impone sus criterios. Así, por ejemplo, los terrenos ocupados por potreros en la provincia de Guanacaste fueron transformados en enormes complejos turísticos. Los cambios y transformaciones registrados por la geografía de Costa Rica han producido nuevas formas espaciales con carácter globalizante” Moraga (2008, p. 222), es decir la apropiación del paisaje por la actividad turística y que por lo tanto, esta dicotomía es manipulada por las políticas internacionales del nuevo colonialismo.

Como ejemplos de la transformación del paisaje y el aprovechamiento de los litorales en México, se puede hablar del caso Cancún y otro más reciente es el caso de Puerto Peñasco, en la costas de Sonora: el caso de Cancún en el estado de Quintana Roo es uno de los más emblemáticos en el país, lo que ahora se conoce como el fenómeno de cancunización. El turismo facilita la dualización espacial y social de las ciudades costeras, los enclaves turísticos no se sustraen de la imagen polarizada de las ciudades contemporáneas sino más bien la intensifican en la dimensión urbana, los enclaves costeros para el turismo construyen paisajes segregados y fragmentados de las ciudades, inhibiendo la planeación y la integración urbana, Enríquez (2008). En el caso de Sonora, “las ciudades costeras orientadas al turismo los efectos más notables de la actividad son: una acelerada transformación de los usos del suelo y el consiguiente costo ambiental” (Ídem: 2), todo generado por las grandes inversiones para el desarrollo de hoteles, marinas, desarrollos inmobiliarios, campos de golf, entre otros, inmediatamente sustituyen a las zonas de humedales, manglares, dunas y playa, generando el impacto ambiental en la región y el paisaje natural se modifica en beneficio de paisajes artificiales; con rápido crecimiento demográfico y urbano. “La actividad turística representa una derrama importante de recursos económicos que posibilitan los flujos migratorios y la ampliación de la mancha urbana de las ciudades.” (Ídem).

Con base en estas consideraciones sobre la dicotomía entre el turismo y el paisaje, se confirma la estrecha relación que existe entre estos dos términos. A su vez la actividad turística va transformando los litorales y algunos casos las ciudades son motor de crecimiento económico pero a la vez van propiciando una segregación del espacio, es decir que favorece a la fragmentación del territorio y a la separación de las zonas turísticas de las zonas de residentes Enríquez (2010).

1.4 La geografía crítica.

La geografía es una de las ciencias que ha estudiado el paisaje desde diferentes enfoques como son: el físico, el humano, el político, el cultural o últimamente el crítico. Un antecedente donde se estudia al paisaje y las relaciones con el hombre, es la geografía cultural, teniendo esta última a Carl Sauer como su principal exponente. Sauer (1925) afirma que la vieja geografía es descriptiva y muy poco crítica. Propone que la unidad entre cultura y naturaleza sea el elemento básico para el análisis del paisaje, estos elementos coexisten y forman un todo indivisible donde la tierra y la vida deben verse de manera conjunta. Así mismo plantea que el paisaje natural se va transformado en primer lugar por la cultura de un lugar que con el paso del tiempo, es decir que el hombre lo va transformando en un paisaje cultural, lo anterior por las diferentes características de la población donde se ubica, espacialmente e históricamente.

Para desarrollar este trabajo se utilizó la óptica de la geografía crítica o radical, la cual permite entender el proceso de crecimiento y transformación del paisaje. El inglés David Harvey, es de los geógrafos de esta corriente actual, entre los que también se encuentran el francés Henri Lefebvre y el brasileño Milton Santos, entre otros.

En la década de los sesentas los geógrafos tienen claro un compromiso social en el ejercicio de su profesión, surgidos de la llamada geografía social que trataba de reorganizar espacialmente los asentamientos humanos, Nogé (2007), éste movimiento neomarxista surge tanto en Europa como en América, de ahí los orígenes de la geografía crítica. Así mismo, para Casellas (2010) “los orígenes y la evolución de la geografía crítica, desde los años setenta, abrieron nuevas líneas de investigación geográfica. Especialmente en el ámbito anglosajón y en el área de geografía urbana, la nueva orientación crítica enfatiza y ejemplifica cómo la estructura urbana y social de una ciudad refleja los conflictos sobre la distribución de los recursos entre grupos sociales diferentes” (p. 575).

En opinión de Buzai (1999), se consolida ese cambio de paradigma en la línea del pensamiento geográfico en los setentas:

“con planteamientos radicalmente opuestos en dos vertientes denominadas Geografías Radicales: una crítica basada en la teoría marxista, que sería considerada una Geografía Crítica de mayor compromiso social -Peet, 1969, 1977; Harvey, 1973; Lacoste, 1973; Santos, 1974, 1978- y otra que apunta a la solución de problemas en escala local con gran aporte de los estudios acerca de la percepción y que da origen a la Geografía Humanista -Tuan, 1974a, 1974b, 1976; Buttimer, 1974” (p. 3).

El espacio tiene una relación directa con las inversiones en terrenos, con las construcciones, con la urbanización de las ciudades que finalmente termina en la compra-venta del espacio Lefebvre (1974). Para la industria del ocio, los espacios vacantes como la playa, el mar, la alta montaña son de alto valor, por lo que el capital se apropia de ellos. Por tanto, ese espacio es transformado cualitativamente y cuantitativamente a lo que Lefebvre (1974) denomina movimiento dialéctico, es decir la relación existente entre el espacio dominante y el espacio dominado. En tanto dialéctica, existe una contradicción entre la capacidad de tratar el espacio a gran escala y la propiedad privada del espacio, por lo que esa producción del espacio es compleja, por lo que es imprescindible una planeación para tratar de resolver esa complejidad.

Harvey (1977) analiza las relaciones del espacio antropogénico, es decir, a las ciudades a través de la teoría de la urbanización bajo un enfoque dialéctico. Así mismo reflexiona y toma los conceptos de Cassirer (1974) sobre el entorno por medio tres categorías básicas de experiencia espacial que: a) el espacio orgánico; b) el perceptual y, c) el simbólico, los cuales no son independientes uno del otro. La dicotomía entre paisaje y turismo, es también una experiencia espacial e implica las transformaciones hechas por la actividad humana. De esta manera, el paisaje turístico necesita y no puede estar separada de lo que se denomina ciudad, al ser parte de la infraestructura que requiere la actividad turística y en donde habitan los residentes que trabajan en esta industria. Se podría pensar en una tricotomía: paisaje – turismo – ciudad.

Partiendo de que el turismo también necesita de la ciudad, además del paisaje, y con la finalidad de comprender el crecimiento de las áreas urbanas de una ciudad turística, Harvey (1977) menciona que Lefebvre (1974) afirmaba que no podía verse la transformación de la ciudad industrial desde adentro, que la nueva ciudad surgió desde el exterior y cambió el interior de la misma. En el caso de la actividad turística, se puede afirmar lo mismo, ya que el cambio acelerado se ha provocado por las políticas globales y las inversiones internacionales, que se instalan en las regiones o países económicamente débiles basándose en que el turismo es una vía que promueve el desarrollo, pero que por el otro lado incrementa las desigualdades. Wilson (2008).

Se puede “contrastar la imaginación sociológica con la imaginación geográfica o conciencia espacial y que le permite al individuo comprender el papel que tiene el espacio y el lugar en su propia biografía” (Harvey; 1977: 17). En su teoría afirma

que el paisaje se transforma desde el punto de vista de las características del sistema económico capitalista, el cual funda sus bases en la propiedad privada y la libertad financiera para el desarrollo del sistema y de los países. Actualmente ese desarrollo ha evolucionado y ahora se habla de un desarrollo global a expensas del interno, en ese sentido en el turismo inciden las políticas de crecimiento y desarrollo, al estar influenciado por las directrices de organismos como la Organización Mundial del Turismo (OMT), el Fondo Monetario Internacional (FMI) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

“el fenómeno de la internacionalización económica se caracteriza por el crecimiento en los flujos de mercancías, capital y tecnología, lo cual ocurre en contextos y relaciones imperialistas durante las últimas décadas y se ha enfatizado con la firma de los acuerdos para la explotación de recursos humanos y materiales de la periferia capitalista” (Palafox et. al. 2009: 463).

De igual forma, Rodríguez (1996) argumenta que “la cultura se mundializa, mientras que la técnica, la informática y la economía se globalizan”(p. 81), es decir, que la globalización es la nueva forma de colonización de estos países en desarrollo y la industria del turismo es una de las estrategias que se utiliza para ello, a través de la transformación del entorno natural y cultural en escenarios recreativos, Palafox et. al (2009).

Este enfoque influye en el crecimiento de las ciudades donde se desarrolla una actividad turística, es decir que por un lado genera un rápido crecimiento en la infraestructura que requiere la industria hotelera y por el otro una lenta dotación en los servicios de las zonas urbanas de las mismas, esta situación se nota más en los países en desarrollo. Generando lo que se puede llamar paisaje turístico, a costa del deterioro del paisaje natural y aumentando las desigualdades sociales, de esas regiones.

El mencionado crecimiento de la ciudad turística, Harvey (1977) lo llama enfoque espacial y menciona que “educados en una tradición de conciencia espacial, se han dado cuenta de que la configuración de las formas espaciales puede influir sobre los procesos sociales. En este grupo encontramos a arquitectos como Lynch (1960) y Doxiadis (1968) y a planificadores urbanos como Howard y Abercrombie” (p.18) Este concepto de lo espacial da la visión de que se debe considerar la planeación integral de las ciudades turísticas, tanto de las zonas turística en si, como de las áreas urbanas, como un punto importante que debe considerarse en busca de un desarrollo equilibrado.

La actividad turística requiere de espacios naturales, sociales y urbanos para su desarrollo, para ello, el Estado necesita apropiarse de ellos, lo que ha generado un crecimiento acelerado. De acuerdo con Harvey (1977), son cuatro factores que influyeron para ello: a) el sistema financiero globalizante; b) la revolución informática y tecnológica; además de c) la reducción de los costos de transporte y

d) la clase trabajadora global. También afirma que a principios del siglo XX solo había siete u ocho ciudades con un millón de habitantes, a finales de siglo existen alrededor de 400 ciudades con ese número, es decir que el 50% de la población mundial vive en ciudades urbanas. A estas cifras se unen las ciudades turísticas, las cuales han tenido el mayor crecimiento, por lo que se debe considerar la planeación de las mismas como un asunto prioritario en las agendas locales y estatales.

El 8 de octubre de 1974, Playa del Carmen formó parte del nuevo municipio de Cozumel, para posteriormente convertirse en el octavo municipio del estado denominado Solidaridad el 28 de julio de 1993 (<http://www.solidaridad.gob.mx>). Ante el rápido crecimiento por el desarrollo de la llamada Riviera Maya, incrementó su población de 10, 594 habitantes en el año 1992 a 159,310 habitantes en el censo del INEGI 2010, es decir que en 18 años creció 15 veces su población. Actualmente es la tercera ciudad más habitada del Estado, después de Cancún y Chetumal.

Esta nueva organización “conlleva la estructuración y diferenciación del espacio por medio de la distribución de inversiones de capital fijo” Harvey (1977; p. 325) lo cual en los desarrollos turísticos queda muy claramente zonificada la distribución de los predios de las ciudades. Algunas áreas son de alto valor y otras se encuentran en deterioro, es decir da una imagen al turista y la realidad de los residentes es otra, generando mayor desigualdad al interior y entre los países. Es decir que “la transformación de los usos y las cubiertas del suelo es el resultado de múltiples procesos que se desarrollan en un mismo espacio y que interactúan entre ellos. Cada uno de estos procesos opera sobre un rango de escalas espaciales y temporales” Martí (2011; p. 216).

En este sentido, el turismo “es considerado una importante actividad industrial. Parece que esta nueva clasificación no emerge como fruto de una reflexión sobre la naturaleza del turismo, sino para prestarle un mayor status y mayor seriedad en su tratamiento, principalmente en el discurso oficial” (Rodríguez; 1996: 84). Es la manera en que se justifican las grandes inversiones de capital extranjero, a través del turismo, en los países en desarrollo. Por su parte Harvey (2004) lo plantea de la siguiente manera: “el capital por naturaleza, crea unos ambientes físicos a su imagen y semejanza, solamente para destruirlos más adelante, cuando busque expansiones geográficas y desubicaciones temporales, en un intento de solucionar las crisis de sobreacumulación que lo afectan cíclicamente” (p. 4). Este planteamiento ayuda a comprender el desarrollo de Cancún, en donde “la apertura de mercados no conlleva una apertura a la competencia, sino que simplemente ofrece nuevas oportunidades de expansión a los poderes monopolistas con toda suerte de consecuencias sociales, ecológicas, económicas y políticas” (Ídem: 9), lo que genera amplias desigualdades en las localidades.

La OMT (2011) afirma que la industria del turismo ha tenido un crecimiento y una diversificación continua desde sus inicios. En la actualidad casi todos los países del mundo tiene algún tipo de actividad turística, pero el mayor crecimiento se ha dado en las regiones emergentes del mundo, en 1990 recibían el 32% de los turistas del mundo, para el 2008 el porcentaje subió al 46%. Se espera que siga esta tendencia con visión al 2020.

1.5 La geografía crítica como herramienta para la investigación de la transformación del paisaje a través del turismo.

Con lo expuesto anteriormente, se puede decir que el paisaje es parte esencial de la naturaleza del ser humano, pero la cuestión es como lo hemos alejado de nuestra forma de vida. El paisaje se va transformando paulatinamente en el transcurso del tiempo; hemos cambiado de lo rural a lo urbano, de lo natural a la infraestructura turística, en donde se desarrolla la actividad. El turismo se promueve para descansar de las actividades cotidianas de las grandes urbes, para tener un contacto con la naturaleza. Pero es también importante vernos de nuevo como parte de la naturaleza y volver a entendernos con ella. Se tiene que decidir entre, si es algo aparte de nosotros o algo que forma parte integral de nosotros como humanidad.

Así, el turismo para México ha sido una fuente importante de ingresos pero que no ha generado un desarrollo equitativo, esto es, se han creado grandes centros integralmente planeados pero al mismo tiempo se han generado cinturones de miseria, ya que el sistema capitalista aprovecha las carencias de capital en los países en desarrollo como México e invierten en infraestructura para el desarrollo turístico en esos países, con ayuda de organismos internacionales (Palafox, Zizumbo y Madrigal; 2011). Además estos países cuentan con recursos naturales donde el paisaje es como materia prima para promover la actividad y así obtener riqueza. En México, Quintana Roo tiene una gran importancia por su ubicación en el Caribe y sus litorales de alto valor paisajístico.

El desarrollo del turismo en Quintana Roo ha sido el motor de crecimiento del Estado, el cual tuvo su consolidación con la creación del Estado en 1974 y la construcción de la nueva ciudad de Cancún. Desde la visión de la geografía crítica, Harvey analiza las transformaciones que suceden en las ciudades, por los cambios en el uso de suelo, las políticas públicas y el crecimiento territorial de las mismas. Estos cambios también se suscitan en las ciudades que se dedican al turismo, pues en estas se desarrollan dos facetas; por una parte de las actividades turísticas comerciales y por la otra las actividades cotidianas de la población residente.

El factor económico ha sido dominante en el desarrollo de los países capitalistas emergentes. De esta manera a través de la comercialización global de productos y servicios se han abierto fronteras, se ha dado el crecimiento del turismo, se ha intervenido el paisaje y las sociedades han sufrido transformaciones espaciales. En este sentido Harvey (2000) denomina al nuevo colonialismo, a saber, por cuatro factores principales, que son:

1. El desarrollo del sistema financiero a través de la desregulación del capital al interior y entre países, ha adquirido poder sobre otros sectores productivos, es decir que ahora el sistema financiero no se preocupa por producir objetos sino que produce sólo dinero. Este sistema tiene un rol muy importante entre las diferentes regiones del mundo.
2. Asimismo la revolución informática ha acelerado las comunicaciones entre los países.
3. La reducción de los costos de transporte ha creado una gran movilidad entre las regiones. Lo anterior ha influenciado en el turismo de masas y en las migraciones en busca de empleo en el sector turístico.
4. Finalmente lo que denomina la clase trabajadora global, a una expansión del proceso de proletarización a tal grado que ha duplicado su número, por un lado el proceso natural del crecimiento de la población, pero también por la absorción de cada vez más gente como mano de obra.

Estos factores determinantes en la política económica global, han influido en las transformaciones de los espacios en el que el hombre se desenvuelve, a su vez, también inciden sobre directrices para el desarrollo del turismo en el mundo, por la acumulación del capital, a través de los grandes proyectos turísticos en las regiones de los países en vías de desarrollo, los cuales deben tener en cuenta que a la par, fomentan el crecimiento de las zonas urbanas y que estas requieren de proyectos integrales de crecimiento, donde se tomen en cuenta todos los factores que intervienen en ella y no solamente en las áreas donde se dan las actividades turísticas.

En su planteamiento, Harvey (1997) menciona que a principios del siglo XX solo existían 7 u 8 ciudades en el mundo con una población de un millón de habitantes, y que a principios del siglo XXI, existen aproximadamente 400 ciudades con un millón de habitantes, es decir que el 50% de la población mundial vive en zonas urbanas, lo cual crea diferentes retos en las cuestiones ambientales, culturales y sociales de la población.

El concepto de lo espacial de Harvey, ayuda a entender y analizar, cómo se van dando las condiciones para el crecimiento del turismo y todos los requerimientos de infraestructura, tanto urbana como portuaria para el caso de Cozumel.

De los planteamientos de Harvey (1977) analiza el crecimiento de las ciudades a partir del fenómeno de industrialización y que a partir del siglo XXI se desarrollan a

partir de la globalización. El crecimiento de la actividad turística en países del tercer mundo como modelo de desarrollo está regido por cuatro factores: el sistema financiero, la informática, la masificación del transporte y la clase trabajadora global.

El sistema financiero, el impulso a la actividad turística por las grandes empresas multinacionales, buscan nuevas regiones donde invertir y en donde los paisajes naturales juegan un papel preponderante, especialmente si cuentan con litorales, para el caso de Cozumel, la isla cuenta en su costa con paisajes naturales tanto terrestres como acuáticos, ello le proporciona una característica particular, es por ello que su vocación es ideal para el turismo de cruceros, es decir que el paisaje es considerado como un patrimonio y como factor de desarrollo económico.

Harvey (1990) afirma que el capitalismo tiende al crecimiento y presenta algunas consideraciones de análisis entre la producción Fordista y la Justo a tiempo, ver Tabla 4.

Tabla 4. El capitalismo.

Producción fordista	Producción Justo a tiempo
El Estado	
Regulación	Desregulación, re-regulación
Rigidez	Flexibilidad
Negociación colectiva	División/individualización
Estado benefactor	Privatización de las necesidades colectivas
Estabilidad internacional por medios de acuerdos multilaterales	Desestabilización internacional; crecen las tensiones geopolíticas
Centralización	Descentralización
Ciudad- Estado subsidiarios	Ciudad- Estado empresarios

Producción fordista	Producción Justo a tiempo
La ideología	
Regulación	Desregulación, re-regulación
Consumo en masa	Consumo individualista
Modernismo	Postmodernismo
Totalidad reforma estructural	Especificidad adaptación
Socialización	Individualización

Fuente: Elaboración propia en base a Harvey (1990)

Es así como Harvey (1990) plantea el modo de producción, menciona que el capitalismo tiende al crecimiento, dado que las ganancias así como la acumulación de capital pueden garantizarse. Ese crecimiento implica el control de la fuerza de trabajo, en la producción como en el mercado. El capitalismo por lo tanto, es dinámico especialmente en el desarrollo de nuevas tecnologías y en su organización.

Una de las nuevas formas de reproducción del capital es la globalización, y la industria del turismo es de las formas con mayor éxito (Buades; 2006). En este sentido, las inversiones nacionales e internacionales en infraestructura para el desarrollo del turismo de cruceros, se han enfocado en la construcción de muelles dentro del área de estudio, por lo que surge el cuestionamiento ¿cómo estas inversiones en infraestructura de muelles han transformado el paisaje?, y ¿cómo se ha determinado la oferta de bienes y servicios de la localidad a raíz del cambio? Para ello, es pertinente considerar los cambios en el uso del suelo, así como la rentabilidad y tenencia de la tierra (de propiedad privada a renta del terreno).

Las tecnologías de la información y la masificación del transporte contribuyen al crecimiento de la actividad turística, es decir, que para las rutas navieras, el Caribe forma parte importante dentro de su oferta turística y entre ellas destaca la isla de Cozumel. En este orden de ideas surge la pregunta ¿cómo las promociones de las navieras en el Caribe han incrementado el número de llegadas a Cozumel y si ese incremento afecta en la transformación del paisaje en el litoral?

El mundo ha cambiado, así lo plantea Harvey (1990) a raíz de las tecnologías de la información. Hoy las personas se enteran de lo que sucede al otro lado del mundo casi en el mismo instante en que suceden los hechos. Estas nuevas tecnologías también se utilizan para la promoción del turismo, ahora las personas ya no tienen que ir a una agencia de viajes si quieren salir de vacaciones, con entrar a la red se puede conseguir transporte y alojamiento en cualquier parte del mundo a precios más económicos, que contratando una agencia de viajes. Así mismo, estas nuevas tecnologías de comunicación comenzaron a utilizarse para promover el turismo en el mundo en un tiempo cada vez más corto. Actualmente se habla del marketing de medios para la industria turística (OMT; 2011), en donde se menciona que el internet se comenzó a utilizar como una herramienta para la industria turística desde 1995 y que actualmente se ha convertido en el denominado “marketing electrónico”, donde el 64% de los consumidores encuestados utilizaron páginas WEB especializadas en viajes personales o de placer OMT (2011; p. 135).

En cuanto a la transportación Harvey (1990) hace mención de cómo está, ha crecido en tamaño y en una mayor velocidad de movimiento, acortando las distancias y moviendo a más personas cada día. Ver figura 2.

Figura 2: El crecimiento y la velocidad de los transportes.

El mundo empequeñece con las innovaciones del transporte y comunicación



Fuente: Elaboración propia con base en Harvey (1990).
(Imagen: www.123rf.com)

La industria de turismo de cruceros no ha sido la excepción, en cuanto a establecer cada año más cruceros con mayor capacidad, además de utilizar también estas herramientas de promoción como una alternativa para llegar a más clientes potenciales.

Así, en cuanto a los medios de transporte, actualmente se puede viajar más rápido, fácil y con más opciones. La competencia entre las diferentes opciones de transporte, ya sea aérea, terrestre o marítima, ha promovido el abaratamiento del mismo al tener que construir aviones, camiones o barcos con mayor capacidad para turistas, al mismo tiempo de mantener un movimiento de pasajeros durante la mayor parte del año, tendiendo a desaparecer lo que se conocía como temporadas altas y bajas, sin duda siguen existiendo estas, pero ya no por la falta de los turistas, sino por su capacidad de compra.

En cuanto al crecimiento de las empresas en tamaño y personal, la mano de obra que menciona Harvey (1997), se incrementa al implantarse la actividad turística en una ciudad. Al haber un crecimiento en la economía local surge una migración interna en busca de oportunidades de trabajo. Por un lado las empresas internacionales requieren de personal calificado para los altos puestos y se da la migración externa. Estos factores influyen en el crecimiento de las ciudades, además de su crecimiento natural.

En el Caribe los cruceros mantienen rutas prácticamente durante todo el año. Es por esta razón que se ha incrementado el número de arribos en esta zona del mundo, así con el número de turistas que utilizan esta opción (Ver Tabla 5).

Tabla 5. Destino de cruceristas estadounidenses y canadienses 2001-2005 (miles de pasajeros)

	2001		2002		2003		2005	
	cruceristas	%	cruceristas	%	cruceristas	%	cruceristas	%
The Caribbean/ Bahamas	4,663	70.4	5,433	71.1	5,966	72.0	6,713	70.4
Transcanal	117	1.8	96	1.3	91	1.1	114	1.2
Alaska	678	10.2	722	9.4	766	9.2	858	9.0
Pacífico Mexicano	611	9.2	627	8.2	731	8.8	1,076	11.3
Hawái	71	1.1	231	3.0	222	2.7	192	2.0
Bermuda	167	2.5	190	2.5	207	2.5	194	2.0
Canadá New England	154	2.3	158	2.1	169	2.0	214	2.2
Total	6,461	98.0	7,457	98.0	8,152	98.0	9,361	98.0

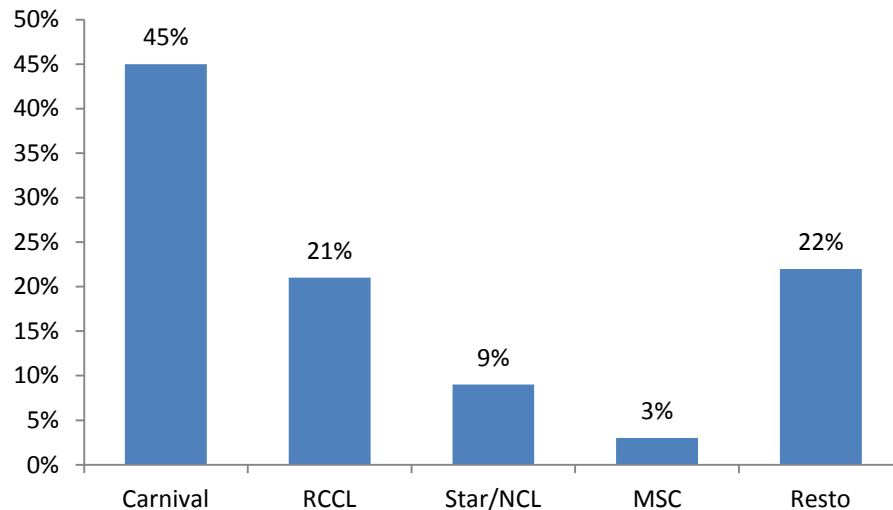
Fuente: OMT (2010).

En esta tabla anterior se muestra que el número de cruceristas en el Caribe, es el que tiene el porcentaje más alto entre los destinos. A lo largo del periodo del 2001 al 2005 se ha mantenido el porcentaje, aunque el número de cruceristas ha aumentado, el Caribe sigue siendo el número 1.

Una clave de éxito de cruceros es que se visualizo como un resort flotante y no como transporte, aunque finalmente cumple las dos funciones. Y sobre todo en el Caribe. Además con el concepto de casino tomó un mayor impulso OMT (2008). Es decir que se ha adaptado a las demandas del turismo en lugar de la excesiva rigidez que se imponía en la época de los viajes transatlánticos.

En el informe de la OMT de 2010 referente al turismo de cruceros, se presentan datos relevantes que permiten visualizar la importancia que tiene esta industria en la actualidad y principalmente en el Caribe por dos razones principalmente; la primera por que el mercado internacional de turismo Norteamericano y Canadiense representa un gran porcentaje de la demanda y la segunda es que la compañía de cruceros más grande es de origen Norteamericano: Carnival Cruise Line.

Figura 3. Distribución mundial de las cuotas de los grandes grupos de navieras (2005).



Fuente: OMT (2010).

En la figura 3 anterior se confirma que Carnival Cruise Line es la que mayor porcentaje tiene en el mercado mundial. Esta es una de las razones de la importancia que tiene el mercado americano en el Caribe, pues además sus principales oficinas se ubican en el estado de la Florida en EUA. Es importante mencionar que la tabla hace referencia a las corporaciones, es decir, que se toma a los grupos de:

- Carnival Corporation; esta incluye a la Carnival Cruise Line, Holland America Line, Windstar, Costa Crociere, Cunard, Seabourn Cruise Line, P&O, Swan Hellenic, Princess Cruises y Aida Cruises.
- La RCCL (Royal Caribbean Cruises Line) incluye a: Royal Caribbean Internacional, Celebrity Cruises.
- El Star Cruises Group cuenta con: Star Cruises, Norwegian Cruise Line y Orient Lines.
- La MSC (Mediterranean Shipping Cruises) solo realiza actividades en el mediterráneo.

En el mismo estudio de la OMT (2010), se presenta una estadística de la flota mundial de buques, de la cual se tomo la parte correspondiente al mercado americano hasta el año 2007. Ver Tabla 6.

Tabla 6: Flota de buques al 2007.

Flota 2007					
	2002			2007	
	N°	camas	%	Camas	%
Carnival	84	61,597	28.9	146,794	48.7
RCCL	35	47,184	22.2	68,150	22.6
Star Cruices	20	25,210	11.8	31,408	10.4
P & O	-	27,420	12.9	-	-
Total	139	161,411	75.8	246,352	81.7

Fuente: OMT (2010).

En esta tabla se verifica que la Carnival Cruise Line tiene el mayor número de buques y que en 5 años ha crecido su número de camas a más del doble, mientras que las demás compañías se han mantenido en promedio, la diferencia de porcentaje 18.3 % es para las demás navieras en el mundo (Europa, Asia y otras). Con estos dos datos se puede ver la importancia estratégica que tiene el Caribe mexicano para el mercado de cruceros.

En resumen, este apartado plantea que los factores que expone Harvey (1990) son determinantes para el análisis del desarrollo y crecimiento de los espacios en el que el hombre se desenvuelve. Estos factores también tienen una influencia en el desarrollo y crecimiento de los espacios donde se implanta la industria del turismo. En Quintana Roo esta industria ha sido el motor del desarrollo y en Cozumel, el turismo de cruceros ha crecido en un periodo relativamente corto.

Este tipo de turismo se da a nivel mundial, pero su mayor mercado se encuentra en el continente americano, tanto en la demanda como en la oferta. Por otra parte, un alto porcentaje de las contrataciones se hacen vía internet y que cada año se incrementa tanto en número de cruceristas como el número de buques, así como el número de destinos (un promedio del 7% anual durante el periodo de 1990 a 2010, según la CLIA 2009). Es decir, esta es una de nuevas formas que ha encontrado el modo de producción capitalista para reinventarse y continuar con su expansión.

Con estos conceptos se analizará la actividad del turismo de cruceros en Cozumel, Quintana Roo, para ver de qué manera ha crecido y se ha desarrollado la actividad durante los periodos comprendidos para este estudio. Se verá en qué medida se ha transformado o no el paisaje de la isla y como lo ven algunos de los personajes de la comunidad que han visto el crecimiento de Cozumel. Se utilizarán algunos planos para visualizar el crecimiento de la zona costera y la

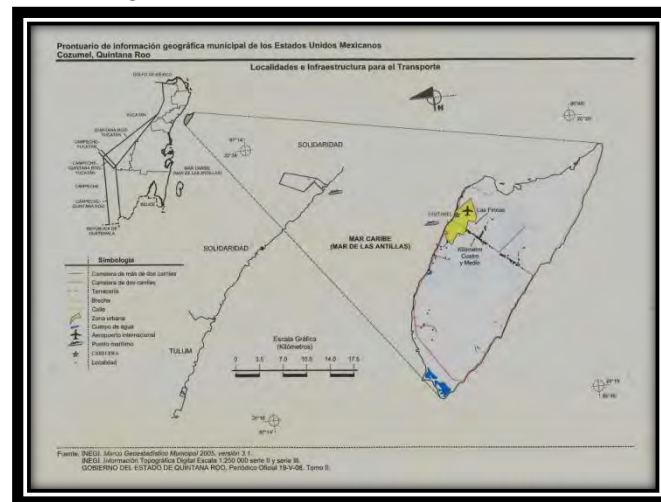
ciudad. Además se pretende estudiar algunos puntos focales importantes de la zona costera urbana para ver que uso de suelo tenían antes de la actividad turística y contrastar con su actual función.

Capítulo 2. La Isla de Cozumel y la actividad turística.

2.1 Ubicación.

El estado de Quintana Roo se ubica en lo que se denomina el sureste de los Estados Unidos Mexicanos. (Ver figura 4).

Figura 4: El estado de Quintana Roo.



Fuente: INEGI (2009)

Su ubicación geográfica (INEGI 2009) es : Coordenadas entre los paralelos 20° 16' y 20° 36' de latitud norte; los meridianos 86° 43' y 87° 22' de longitud oeste; altitud entre 0 y 100 metros es parte del aérea del Caribe.

Quintana Roo forma parte del Caribe Mexicano así lo confirma Borja al decir; “es una franja de unos 40 Km de ancho por 865 km de largo, que comprende esencialmente la costa del estado y de manera indirecta y parcial la costa del Estado de Yucatán” Borja (2009, p. 7).

Es importante conocer que “la economía caribeña mexicana está basada en el turismo que se capta principalmente Quintana Roo”, así lo comenta Palafox y Romano y continúan; “el Estado al que en 2006, arribaron 9.9 millones turistas, de los cuales 59 % eran turistas, 34.3% pasajeros de crucero y 6% excursionistas fronterizos (México-Belice). En el año 2000 Quintana Roo recibía el 37% de las divisas nacionales, para el 2006 bajo al 27.7%”. En ello tienen importancia las fluctuaciones mostradas por el turismo de cruceros y obviamente la recesión económica de EUA y Canadá Palafox y Romano (2008).

Sin embargo según la Secretaria de Turismo del Estado, Quintan Roo actualmente es uno de los estados con mayor porcentaje de hoteles en el país, de acuerdo al diagnostico (SEDETUR 2009-2011), en este contexto el estado representa el 13% de la oferta hotelera del país, que cuenta con 893 hoteles y 82,983 cuartos de los cuales el 46% los tiene Cancún, Cozumel tiene 4,098 habitaciones que representa el 4.9% del total.

En los últimos diez años Quintana Roo ha tenido el 65.8% en ocupación hotelera (19.4 puntos arriba de la media nacional). En 6 años se construyeron 23,486 habitaciones. Por lo que los 19, 863,573 visitantes extranjeros, el 51.6% ingreso por el Caribe Mexicano.

La cabecera del Municipio de Cozumel (ver figura 5) se localiza en una isla, Tiene como colindancias, al norte y al sur con el municipio de Solidaridad y el Mar Caribe; al este con el Mar Caribe y al oeste con el municipio de Solidaridad. Su distancia aproximada a la capital del Estado es de 314 km por tierra y 14 km. por mar. (Enciclopedia de los municipios de México).

Figura 5: Isla de Cozumel



Fuente: Google Earth.

Cozumel (maya yucateco: Kosom, Lumil, 'Golondrina, Tierra de' 'Tierra de las golondrinas'), es una isla mexicana, la tercera más grande y la segunda más poblada del país. Se ubica al sureste de México, en el mar Caribe, a unos cincuenta kilómetros de Cancún y constituye (junto a los enclaves continentales Calica y Xel-Há) uno de los diez municipios del estado de Quintana Roo (H. Ayuntamiento de Cozumel)

Cozumel es una isla llana formada de roca caliza misma que proviene de los arrecifes. La elevación natural más importante en la isla está a menos de 13 metros sobre el nivel del mar; msnm. Los cenotes formados por la filtración de agua a través de la piedra caliza durante miles de años pueden ser explorados nadando o mediante actividades como el snorkel y el buceo; pueden apreciarse distintas especies marinas. La isla mide alrededor de 48 km de norte a sur y 14.8 km de este a oeste, lo que la convierte en la tercera isla más grande de México. Ubicada a 20 km al este del litoral oriental de la península de Yucatán, y a 60 km al sur de Cancún, tiene una extensión de 647,33 km². También en Cozumel se encuentra el punto más oriental de México, denominado Punta Molas.

Extensión. El municipio tiene una extensión total 647.33 km² lo que representa el 1.27 % del estado. Comprende la isla de Cozumel, islotes y cayos adyacentes; además de un polígono de 11.9 Ha en la zona continental en donde se localizan las instalaciones de CALICA y otro polígono de 90 Ha que comprende el Parque Ecológico de Xel-Ha. La isla tiene alrededor de 39 Km. de largo y una anchura media de 12.8 km.

Orografía. Constituye una planicie sin elevaciones importantes, que no llegan a más de 20 metros de altura.

Hidrología. No existen corrientes superficiales de agua debido a la permeabilidad del suelo. En la zona sur se localizan entradas de agua marina, conocidas como lagunas, denominadas Laguna Colombia, Laguna Ciega y Chankanab, todas ellas de agua salobre. Se tienen algunos cenotes de agua dulce.

Clima. Cálido húmedo con abundantes lluvias en verano. La temperatura promedio anual es de 25.5 grados centígrados y las precipitaciones alcanzan los 1 504 milímetros anuales. Los ciclones afectan de manera importante, aumentando la cantidad de lluvias que se presentan en el verano.

Caracterización física y biológica. En el Programa de Ordenamiento Ecológico Local (multicriteria, SC 2005), refiere los siguientes datos generales:

Temperatura media de 25.5° C. La máxima registrada es de 39° C en el mes de agosto y la mínima en invierno un poco debajo de los 20° C.

Precipitación media anual es de 1750 mm; la máxima en septiembre-octubre de 250 mm mensuales y la mínima en marzo-abril de 40 mm mensual. La humedad

relativa más alta se en época de lluvia entre julio y octubre. Los valores más bajos en época de secas entre marzo y mayo.

Los vientos son Alisios y soplan de E y SE entre 15 y 20 nudos durante la mayor parte del año, estos afectan la costa oriental de la isla. La isla se encuentra en la trayectoria de los huracanes que se forman en el Atlántico durante los meses de mayo a noviembre.

Ambiente terrestre: La flora terrestre que posee la Isla representa casi el 40% de la del Estado, donde destacan 4 tipos de mangles, que están sujetas a protección especial (SEMARNAT). La vegetación es selva mediana subcaducifolia, selva baja subcaducifolia y manglar; también cuenta con vegetación asociada tipo tular, tasistal, saibal y vegetación de dunas costeras.

Cobertura del terreno en Cozumel: tiene una superficie de 476.66 km² de los cuales 423.25 km² (89 %) son vegetación natural. La zona antropica es de 53.57 Km² (11%) que incluye la ciudad, asentamientos humanos y tierras de cultivo.

Existe una sola carretera pavimentada en la isla, que circunda poco más de la mitad de la misma y tiene un tramo que la cruza transversalmente.

La población humana se concentra en la ciudad de San Miguel, aunque existe otro asentamiento hacia el sur llamado El Cedral. Las zonas hoteleras, los muelles y el club de golf se ubican en la costa occidental de la Isla.

Mastofauna. Existen 17 especies de mamíferos terrestres no voladores, de los cuales 7 son endémicos. En cuanto a la avifauna existen 203 especies registradas.

Ambiente marino: en las aguas de Cozumel se tiene registro al menos de 381 especies de flora y fauna marina, entre algas, corales, esponjas y peces.

De acuerdo con su grado de desarrollo, cobertura arrecifal y fisiografía, los arrecifes de Cozumel pueden dividirse en ocho regiones.

Caracterización socio-económica. De acuerdo al Censo de Población y Vivienda del 2010, la población de Cozumel es de 79,535 habitantes. Cozumel ha mantenido una tasa inferior a la del Estado en el presente siglo la tasa de

crecimiento es aproximadamente del 3%. La proyección de la CONAPO es que para 2020 tenga 114,060 habitantes y de 137,938 para el 2030.

En cuanto a su distribución el 98.5 % de la población se concentra en San Miguel. De acuerdo al Plan de Desarrollo Urbano del municipio (2005), la población que residía se distribuía de la siguiente manera; el 41 % era originaria de Quintana Roo, mientras que el 56 % no nacieron en la entidad. Lo cual significa un alto factor de migración a la Isla.

Actividades productivas; debido al carácter predominantemente turístico del municipio, la Población económicamente activa se distribuye en el sector terciario, o sea el 81%, el sector secundario apenas un 17% y el primario solo el 2%.

Infraestructura en comunicaciones. La información oficial del H. Ayuntamiento de Cozumel, que se encuentra en su página de internet es la siguiente:

Por su carácter de isla, a Cozumel se puede acceder desde otros lugares por vía aérea y marítima:

El Aeropuerto Internacional ASUR de Cozumel, con capacidad de 9 operaciones por hora, fue recientemente remodelado y ofrece comodidad y servicios de primera clase a los visitantes, Conectando a Cozumel como uno de los destinos principales del Caribe Mexicano con importantes ciudades Nacionales e Internacionales, con Líneas Aéreas Comerciales y Charters.

Cozumel cuenta también con un Aeródromo, "Capitán Eduardo Toledo" que ofrece sus servicios principalmente para vuelos privados y para actividades turísticas y recreativas.

Muelles de cruceros, pasajeros y de Carga. Hoy en día, Cozumel cuenta con una moderna infraestructura portuaria conformada principalmente por 3 terminales internacionales de cruceros, así como la terminal de transbordadores y la terminal marítima de San Miguel que brinda servicio a embarcaciones de conexión, turísticas y de pasajeros.

Carreteras

Cozumel está conformada por la Carretera transversal, que rodea la isla para comunicar los puntos de interés turístico con la zona urbana, con una extensión de 65 kilómetros aproximadamente, y la Carretera de la Zona Hotelera Norte, con una longitud aproximada de 6 kilómetros.

Medios de comunicación.

En la isla existen medios impresos, televisivos y radiofónicos.

2. 2 La Historia de Cozumel y el turismo.

Para comprender el crecimiento de la industria turística en Cozumel, se debe tener un amplio panorama de la conformación de Quintana Roo como territorio así como, su constitución como Estado de la República y de las políticas nacionales que han incidido en la vocación turística de Q. Roo, para ello se hace una breve reseña de la historia del estado.

“El 24 de noviembre de 1902 Quintana Roo adquiere el estatuto de territorio federal, dando inicio a una etapa histórica nueva, donde casi todo estaba por hacerse, En ese año Cozumel contaba con una población de 802 habitantes” Careaga e Higuera (2010, p. 131-132). “En aquellos años la actividad económica se relacionaba con la explotación de los recursos naturales, es decir, primero con el corte de caoba y cedro, para exportación a estados unidos y segundo con la extracción de chicle” (ídem p. 137-138). Posteriormente se nombró zona franca, para poder importar herramientas y alimentos, esto hizo que en 1910 la población del estado se triplicará, ya contaba con aproximadamente 9000 habitantes.

Cozumel era la población más importante en aquella época. “Entre 1917 y 1928 funcionaron tres municipios, en Quintana Roo siendo Cozumel una de la cabeceras de uno de estos municipio” (Ídem. p. 148).

Los años donde se cimentaron las bases para la consolidación del Quintana Roo fueron entre 1926 y 1958 (aprox. 30 años), “su poblamiento ocurrió con un ritmo lento, principalmente por no contar con una red carretera. Siendo una opción la comunicación fluvial, especialmente para Isla Mujeres y Cozumel” (Ídem p 151).

En 1935 en el diario de la federación a iniciativa del presidente Lázaro Cárdenas Quintana Roo vuelve a integrarse a la federación como entidad federal. “En el año 1940 en Cozumel se termina la construcción del Hotel de la Playa (actualmente el Museo), y se abre la brecha para el camino a la costa oriental” (Ídem p. 172).

El transporte marítimo para la isla era la forma de conectarse al continente para el suministro de alimentos y mercancías. Hasta la segunda década del siglo XX, los viajes se hacían en canoas y balandros de vela hasta los puertos del norte de

Yucatán, en ese entonces los viajes podían durar hasta una semana. Los únicos puertos en el territorio que había eran los de Morelos, Playa del Carmen, X'calak y Payo Obispo, todos ellos aislados pues no se contaba con caminos de acceso (Vivas; 2008).

Los horizontes se ampliaron a partir de los años veintes, por el uso de embarcaciones con motor y la isla se conectó con puertos en Tabasco y Veracruz, a decir de Vivas “Cozumel vivió una época de oro en cuanto a la navegación de cabotaje e incluso de altura, conectando con Mobile y Nuevo Orleans en Estados Unidos; La Habana, en Cuba; Puerto Barrios en Guatemala y La Ceiba, en Honduras” (2008: p. 128).

Un aspecto que comenzó a cambiar la navegación en la zona, fue la construcción de la carretera Mérida – Puerto Juárez en los años sesentas, pues acortó las rutas de navegación y limitó la construcción de nuevos barcos. Cuando la comunicación terrestre llegó hasta Puerto Morelos el viaje a Cozumel se acortó a tan solo 3 horas de travesía, lo que redujo al mínimo la flota de barcos (Vivas; 2008).

En los años setentas el crecimiento de la red carretera en Quintana Roo, llegó a Playa del Carmen y se comenzaba el camino a Tulum y Carrillo Puerto, la conexión ahora a la Isla era desde Playa del Carmen con lo que las viejas naves llegaron a su final, quedando solo para el servicio de carga desde Puerto Morelos, que con el tiempo también se perdió al construirse el muelle de transbordadores, lo que estableció el servicio de vehículos en forma masiva. (Vivas; 2008).

El cambio en la ruta de conexión a la isla desde Playa del Carmen, fomentó el aumento de pasajeros en la ruta, que junto con la falta de inversión en nuevas embarcaciones de empresarios locales, propició la entrada al mercado de una empresa foránea yucateca, propiedad del Sr. Trinidad Molina Casares (Vivas; 2008).

Ramos (1999) comenta; uno de los eventos interesantes que tuvo Cozumel en la comunicación aérea, fueron los hidroaviones de Pan American en el año de 1928, en ese entonces la aerolínea volaba de Key West, Estados Unidos a Colón, Panamá, haciendo escala en Cozumel. Por otro lado las rutas marítimas entre la Habana, Belice y Nueva Orleans, así como con la península, tuvieron auge durante la época del auge del chicle en los años veintes.

Lo confirma Vivas (2008), el transporte aéreo en sus inicios se debe mencionar a los hidroaviones, que comenzaron a venir a la isla en los años veintes propiedad de la compañía Panamerican, que cubrían la ruta a Centroamérica saliendo de Miami y que hacían escala en Cozumel. En los últimos años de los treinta se inició una ruta entre Isla Mujeres, Cozumel, Carrillo Puerto y Chetumal, la cual promovió el Gral. Melgar gobernador en aquel entonces. La pista de la Isla era de terracería y se ubicaba en lo que ahora conocemos como punta langosta. Proyecto que no se pudo consolidar.

Con el estallido de la segunda Guerra Mundial (1939-1945), México se involucró al formar de ella como aliado de las llamadas democracias en contra de los países totalitarios. Esto provocó que en el año de 1943 se construyeran mediante un acuerdo con los Estados Unidos las pistas que hasta ahora están en uso, en la parte norte de la zona urbana. Estas pistas tuvieron al principio una función de carácter militar, pero al concluir la guerra se comenzaron a utilizar para vuelos civiles, (Vivas; 2008).

Las primeras rutas comerciales aéreas que se crearon fueron hacia Mérida y Chetumal, por medio de TAMSA (Transportes Aéreos Mexicanos, S.A.) en los años cincuentas. Uno de los pilotos y accionista fue el popular Pedro Infante Cruz. En los años setenta inicio operaciones la nueva empresa Mexicana de Aviación con vuelos a Mérida, el DF y Miami. En esos años también Aeroméxico incluyó a Cozumel en sus rutas, pero al incrementarse el turismo en Cancún y frenarse la construcción hotelera en la Isla dejó de venir (Vivas; 2008).

Por otro lado “el crecimiento de población en 1944 al término del mandato de Gabriel R. Guevara, el territorio de Quintana Roo contaba con 18,300 habitantes” Careaga e Higuera (2010, p.177). “Para 1955 ya contaba con 35,000 habitantes. Cozumel en esa década como ya se comentó contaba con aeropuerto. En el año de 1960 en Cozumel, se inicia con nuevas actividades productivas como; la captura de langosta y la pesca, así como la extracción de coral negro. Al mismo tiempo comenzaba la actividad del turismo organizado” (Ídem p.196).

Para que Quintana Roo pudiera convertirse en Estado debía contar con un mínimo de 80,000 habitantes, condición que cumplió en el censo de 1970 al contarse 88,160 habitantes. Careaga e Higuera (2010). La primera colonización que se dio en Quintana Roo, fue la ejidal. Movilización dirigida y que fue promovida por el presidente Luis Echeverría. Pero además se dio la migración espontánea, la que fue atraída por las nuevas condiciones de empleo tanto en el gobierno, como en la

industria y el comercio, pero principalmente por la infraestructura y el desarrollo turístico, el Nuevo Cancún. El decreto presidencial donde el territorio de Quintana Roo se vuelve estado se publicó en el diario oficial de la federación el 8 de octubre de 1974, durante el gobierno del Lic. Luis Echeverría Álvarez.

Toda la región del estado de Quintana Roo basa su desarrollo principalmente en el turismo, a decir de Dachary (2008), el alto valor paisajístico del litoral, así como el arrecife Mesoamericano (barrera arrecifal segunda más grande del mundo), además de que existen alrededor de 100 sitios arqueológicos, son el patrimonio del estado. Ya para 1958 el turismo se convirtió en una actividad económica promisorio, dos hoteles (Hotel Playa y el hotel Mayalum en la avenida playa norte, hoy Av. Rafael Melgar norte), además de dos bungalows en playa San Juan y varias casas acondicionadas en el centro (Ramos; 1999).

Pioneros en la nueva etapa de actividad económica en la Isla fueron tres personajes; el Sr. Miguel Joaquín Ibarra, rescató el Hotel playa e invirtió en un nuevo Hotel en playa San Juan el "Playa Azul." Otro de ellos fue el Ing. Raúl González Rivero que construyó "Las cabañas del Caribe" y el otro actor que no era local fue el Sr. Fernando Barbachano Gómez Rul, que construyó el hotel "Caribe Isleño" (en Av. Melgar y calle 8), frente a lo que fue el Hotel MayaLuum (Vivas; 2008).

Dachary (2008) menciona que la década de los sesentas un importante desarrollo para Cozumel fue el crecimiento de Akumal, con lo que surgió el acaparamiento de las líneas costeras y que fue factor de cambio de la imagen.

En el año 1967 la isla ya estaba posicionada a nivel nacional e internacional. Las inversiones eran nacionales (locales o regionales). "A finales de los sesentas, se construyó el Hotel Presidente, la primera cadena hotelera de Nacional Hotelera. Este proyecto tuvo además otro impacto, pues se tuvo que traer gente de fuera para poder construirlo, iniciando así el crecimiento de la industria de la construcción en la Isla" (Vivas; 2008: 127).

Otra industria que comenzó con la actividad turística fue la restaurantera. "En 1965 el Sr. Daniel Arjona Barrera (empresario yucateco) abrió el primer restaurante en forma llamado "Chichen Itzá", que se ubicaba en la calle 1° sur frente al parque Benito Juárez. Otro de ellos fue el "Restaurant Pepes" de Don Roberto Ruiz Jiménez y se ubicaba en el antiguo mercado público frente al muelle fiscal" (Vivas; 2008: 128).

Un factor detonante para el crecimiento y desarrollo de Quintana Roo y Baja California Sur en el año de 1974, fue su creación como Estados Libres y Soberanos. La Presidencia de la Republica envió al senado el decreto correspondiente el día 3 de octubre de ese año para su aprobación y fue publicado en el Diario Oficial el día 8 de octubre. Las razones en que se basó el gobierno del Lic. Luis Echeverría Álvarez, además de la vocación federalista y voluntad política del Presidente, fueron el creciente desarrollo turístico, el incremento de los servicios básicos y el crecimiento demográfico (Vivas; 2008).

Cozumel ya constituido como uno de los municipios del naciente Estado, comenzó a crecer rápidamente su vocación turística con las inversiones en el desarrollo hotelero en principio, al cual se agregó con el tiempo el turismo de cruceros. Los primeros barcos con turismo que llegaron en los años sesenta fueron el “Ariadne”, el “Kasakastan”, el “Cabo Izarra” y el “Renacimiento” que arribaban una vez al mes y que tenían que fondear en la rada de la Isla ante la falta de muelles(Vivas; 2008).

En el año de 1993 se crea el Municipio de Solidaridad, ante el rápido crecimiento del corredor Cancún Tulum (extensión aproximada de 130 km), en lo que era la parte continental del Municipio de Cozumel, quedándole a Cozumel solo dos pequeñas áreas en el continente. Dachary (2008). Dejando a la isla como principal actividad la del turismo de cruceros.

En resumen se puede ver que “Cozumel ha sido un referente en el estado de sus inicios repoblamiento en 1847 siendo una de las poblaciones con más antigüedad al igual que Isla mujeres, su participación en el ámbito político ha sido relevante”.Vivas (2008, p, 19). A la fecha de los seis gobernantes que ha tenido el estado de Quintana Roo tres han sido cozumeleños.

2. 3 Turismo de Cruceros.

Los primeros antecedentes de la industria tiene sus inicio a partir de 1910 a decir de Fernández (2012; p. 7)

“en plena fase de configuración del fordismo y la puesta en práctica de las cadenas de montaje y las teorías de Taylor sobre la división del trabajo, se inicia la denominada “edad de oro” en la que los navíos transoceánicos vivieron su momento de máximo esplendor” “Asimismo, se debe destacar la inauguración en 1914 del Canal de Panamá, que unía a los océanos

Atlántico y Pacífico con una gran reducción del tiempo de desplazamiento de personas e intercambio de bienes, y permitía el libre acceso a las embarcaciones de todos los países del mundo. Durante esta fase, el número y el tamaño de los barcos, así como la elegancia, el lujo, la velocidad y la diversidad de la oferta a bordo se incrementaron sensiblemente”

A partir de este momento poco a poco se fue desarrollando la actividad transoceánica, siendo una de las formas para viajar de un continente a otro.

Otro período importante a tomar en cuenta como antecedente en el desarrollo de la industria fue; “la Segunda Guerra Mundial, el Queen Mary, que ya había recorrido más de 950 mil kilómetros y transportado a 800 mil personas, fue repatriado a Gran Bretaña en 1946, rehabilitado y reequipado con nuevas turbinas, mejores prestaciones y nuevos sistemas de navegación” (Fernández; 2012: 9).

Ya en la década de los setentas, se da el inicio de la fase del capitalismo que se conoce como neoliberalismo, la industria turística internacional fue siendo cada vez más accesible a las clases medias consumidoras, produciéndose de esta manera una creciente masificación de la demanda. Desde entonces, el crecimiento acelerado de esta industria fue acompañado con la progresiva complejidad y sofisticación de sus prácticas comerciales, la deslocalización de los destinos hacia los países en desarrollo y la creciente diversificación de la oferta(Fernández; 2012).

Continuando con Fernández (2012), la tendencia es a “la concentración del capital y el poder en el sector de turismo de cruceros y el agravamiento de los impactos negativos de la actividad en materia social, económica y medioambiental, tanto a escala local como global” (p. 3).

En esa década se cimientan las bases del turismo de cruceros que ha tenido un crecimiento sostenido en las últimas décadas, pues combina varios servicios como los son el transporte, el alojamiento, el alimenticio y el entretenimiento, factores que le han dado auge.

Aunque años más tarde que en el turismo internacional de pernocta, el proceso de masificación del turismo de cruceros tuvo resultados similares a decir de Fernández (2012) “crecimiento exponencial de la demanda, diversificación y segmentación de la oferta, fuerte reducción de los precios y nacimiento de nuevos itinerarios y destinos” “asimismo, implicó una clara tendencia hacia la

concentración de los operadores e incrementó y profundizó las consecuencias negativas derivadas de la actividad” (p. 4), es decir, que al crecer en tamaño y número de embarcaciones año con año, se pueden ofrecer más espacios a menor costo, al mismo tiempo que más sitios que visitar, para ello se necesita invertir en infraestructura portuaria en los destinos con el impacto al paisaje y a la comunidad receptora.

Algunas características importantes que tiene esta industria las señala Fernández (2012) “un mercado dinámico, creciente concentración económica, desarrollo tecnológico, flexibilidad operativa, multidespino, movilidad, all inclusive, versatilidad y programación del servicio” (p. 5), estos elementos han permitido mantener su crecimiento sostenido a pesar de las crisis mundiales. Teniendo esto como algunos antecedentes importantes a considerar en la industria de cruceros, las características de Isla de Cozumel y su ubicación en el Caribe, le han permitido ser un punto estratégico para el desarrollo de esta industria.

Así pues en los últimos años de la década de los sesentas, comenzaron a llegar los primeros cruceros a Cozumel. Estos arribaban una vez al mes y al no haber muelles anclaban en la rada frente a la ciudad y desembarcaban por medio de lanchas salvavidas de los mismos cruceros o por los barcos que prestan el servicio a Playa del Carmen (Vivas; 2008).

El primer muelle que se construyó fue el llamado “internacional” que inicio operaciones en el año de 1980 y que además se había considerado que sirviera para el abastecimiento de la isla, para que se cubriera la ruta hacia puerto Morelos. El segundo muelle es el conocido hoy como Punta Maya. El tercer muelle es el llamado Punta Langosta (Vivas; 2008).

A principios de 1990, Cozumel era considerado el destino número dos, después de Cancún, en términos de llegada de turismo. Pero a finales de este decenio, el surgimiento explosivo de la Riviera maya, reconfiguró la geografía turística de la zona. Hoy en día, Cancún es el principal destino turístico del estado, seguido por la Riviera Maya y por Cozumel en tercer lugar. A decir de Martínez (2008) “la isla de Cozumel reorientó sus inversiones turísticas hacia la construcción de dos nuevos muelles en su costa oeste, para el arribo de cruceros turísticos, generando una gran transformación de su litoral. La terminal marítima Puerta Maya, construida entre 1993 y 1996, y Punta langosta en 1997, aumentaron la capacidad portuaria a 6 barcos de forma simultánea” (p. 348).

Existen en el mundo dos tipos de turismo de cruceros: los marítimos y los fluviales, en nuestro caso solo se hará referencia a los primeros por la ubicación de la Isla de Cozumel. Los destinos del turismo de cruceros esta en relación a la zonas de operación de la navieras, las cuales operan según las condiciones climáticas y la época del año. La principal zona del mundo con esta actividad es el Caribe. Especialmente en la temporada de invierno en el hemisferio norte, pues estas rutas tienen más de la mitad del porcentaje de la demanda mundial, siendo los turistas norteamericanos los que más viajan. (OMT; 2008).

Según la OMT (2008) ante el crecimiento de esta actividad, las navieras buscan nuevos destinos, siendo América central y del sur, de las zonas más atractivas por su gran atractivo en riquezas naturales y culturales. Existen tres grandes grupos que abarcan el 88% de la oferta mundial que son; La Carnival Corporation and Plc, la Royal Caribbean Ltd y la Star Cruises.

Los cruceros es dentro de la actividad turística uno de los de mayor crecimiento, manteniendo una tasa promedio cerca del 8% anual desde el año 1989, aun con los efectos del 11 de septiembre en Estados Unidos, pues como se dijo el turista americano es el principal demandante de este servicio, siendo algo más de dos tercios de la demanda mundial. En 2005 la demanda de cruceros supero los 14 millones de viajes. Siendo una actividad relativamente nueva todavía está en su etapa de crecimiento dentro de lo que se denomina ciclo de vida de un producto, por lo que explica su constante crecimiento. Para este éxito de la industria crucerista exciten don conceptos del producto; se vende como resort flotante y el segundo elemento base es el casino (Ídem).

En el año 2005 el primer destino a nivel mundial de la actividad de cruceros fue México, con 6.7millones de cruceristas recibidos y un 60% del mercado mundial. Esto se debió claramente a que en el país se contó con una política publica de cruceros por parte del Gobierno Mexicano (ver decreto) lo que se propone es un win-win entre las navieras y el destino. Aun así esta industria genera efectos medioambientales, es decir impactos en el medio natural, vertido de residuos al mar, contaminación por los motores propulsores entre otros (Ídem).

En su informe 2011 la OMT menciona que el crecimiento promedio sostenido de este sector es del 7% en 20 años, el mayor porcentaje mundial de la actividad en el Caribe. En el mundo el mayor movimiento de turistas es norteamericano y canadiense; 76% durante el 2009. Estos dos factores globales han influido en la

inversión en infraestructura en la isla al encontrarse ubicada en la ruta de las navieras (Ver Tabla 7CLIA y Figura 6).

Tabla 7. Pasajeros en cruceros de 1990 a 2010

Figura 1: CLIA – turismo Cruceros (miles)	1990	1995	2000	2005	2010
Total pasajeros	3,774	4,721	7,214	11,180	14,819
Norteamericanos	3,496	4,223	6,546	9,671	10,781
	Promedio anual de crecimiento en el periodo es de 7.6%				

Fuente: Cruise Lines International Association (CLIA 2011).

En esta tabla 7; CLIA (Cruise Lines International Association, Inc.), presenta en un periodo de 20 años como ha crecido el turismo de cruceros, en los primeros 10 años se duplico y en los segundos 10 años se mantuvo esa tendencia. Además se muestra la importancia del mercado americano-canadiense para el turismo cruceros, el cual se ha mantenido con un crecimiento constante pese a la crisis económica global que ha afectado al mundo.

Existen varias rutas de cruceros en el Caribe, las cuales varían según el tiempo de duración que puede ir de 3 días a semanas, así como, de la compañía naviera que ofrezca el servicio. En la figura 6 se muestra un ejemplo en de ruta que contempla a Cozumel en su recorrido.

Figura 6: Un ejemplo de ruta de crucero por el Caribe.



www.disneycruceros.es

Como se ve en la figura 6, el crucero dura una semana, saliendo y terminando en Puerto Cañaveral en la Florida, pasando por Key West, Gran Caimán, Cozumel, Castaway Cay. La ruta es de Disney Cruise Line.

Ello se ve reflejado en el crecimiento que ha tenido esta industria, el cual es representado en el número de días del viaje y de acuerdo a la CLIA así se describe en la Tabla 8.

Tabla 8. Crecimiento por duración de días.

Duración del crucero	% crecimiento de pasajeros entre 1990 y 2010	% participación eb el 2010
2 a 5 días	181 %	27.2 %
6 a 8 días	301.6%	53.3%
9 a 17 días	643.6 %	18 %
Más de 18 días	1,343. %	1.5 %
Total	292.7 %	100 %

Fuente: CLIA 2011.

El segmento de mercado que más ha crecido en el 2010 es el que viaja en promedio una semana, que junto con el primero de dos a cinco días son las rutas que recorren el Caribe, región geográfica, donde se ubica la Isla. Ante el crecimiento de la industria se han diseñado nuevos navíos.

“el inicio del período de las mega embarcaciones llamadas resorts flotantes tiene un origen más reciente, en 2004 con la puesta en marcha del buque Queen Mary 2, propiedad de la transnacional Carnival Corporation. A esta embarcación le siguieron el Freedom of the Seas en 2006 y el Liberty of the Seas en 2007, ambos buques propiedad de su máxima competidora, la Royal

Caribbean” “Siguiendo en esta línea, en 2009 Royal Caribbean comenzó a operar a Oasis of the Seas, el primer buque que integró el Proyecto Génesis, que incluye la fabricación y puesta en marcha de una serie de barcos de alrededor de 220 mil toneladas y con una capacidad para aproximadamente 5700 pasajeros. En 2010 ya había en marcha unas 300 líneas de cruceros operativas en aguas internacionales, y muchos otros barcos en proceso de construcción.” (Fernández; 2012, 10-11).

En la siguiente Figura 7, se puede apreciar una vista del Allure of the Seas de la Royal Caribbean Cruises. Uno de las embarcaciones de ultima generación y de gran capacidad.

Figura 7: Allure of the Seas.



Fuente: www.ship-technology.com/

Las tendencias de la industria de cruceros según una encuesta realizado por CLIA en el año de 2009 a sus miembros y agentes de viajes, a saber en todo el mundo son 11 de las cuales enumeramos las que tienen influencia en la región que nos ocupa:

1. Los destinos principales que se consideraban para el 2010 por volumen de venta, de acuerdo a las agencias; el Caribe- Bahamas, incluyendo el este de México, Alaska, el mediterráneo y las islas griegas-Turquía, Europa, Hawai, Canal de Panamá, la costa oeste de México, Bermuda, los ríos europeos y Canadá – Nueva Inglaterra.

2. Los mejores destinos “calientes” (consumidores con mayor interés) son: el Mediterráneo, el Caribe, Alaska, ríos europeos, Europa, Hawai, Canal de Panamá, la costa oeste de México y las Bahamas.

3. Parejas dominan la demografía de crucero, aunque los agentes reportan un crecimiento continuo en las familias, las familias extendidas y amigos que

viajan juntos. Las personas mayores también siguen siendo un segmento importante.

En el mismo informe, por otro lado las líneas navieras miembros de CLIA, por su parte identifican los siguientes:

1. Gran interés en viajes de grupo y afinidad.
2. Popularidad en cruceros temáticos (música, comida y el vino).
3. Los baby boomers y los cruceros de repetición como el mercado de mayor crecimiento para el futuro.
4. Excursiones históricas y culturales tienden a ser más populares.
5. Spas a bordo.
6. Nuevas verdes, amigables con el medio ambiente a bordo.

Los datos proporcionados por CLIA auguran un futuro promisorio a la industria de los cruceros, lo cual no significa que sea también un beneficio para la Isla. Al parecer se incrementarían el número de visitantes, pero una parte será, como se menciona, viajeros en familia y los adultos mayores. Lo que tal vez implique menor derrama en la población.

En otro informe hecho por la CESTUR (Centro de estudios superiores en turismo) de la SECTUR, sobre 5 destinos de cruceros que fue elaborado en el 2010 (Ensenada, Puerto Vallarta, Acapulco, Puerto Progreso y Cozumel) se menciona a la Isla: “el principal destino turístico en cruceros de México y el primer puerto de escala del mundo, Cozumel mejora en el rubro, recibe cruceros de última generación como el Oasis Of The Seas, de Royal Caribbean, lo que representa mayor número de pasajeros a la isla y las bondades del destino, se han generado a partir de su propia naturaleza”, se deben tener en cuenta las consecuencias que esto implica.

En el mencionado informe se agrega “del negocio diseñado por las navieras: Cozumel es en sí mismo un destino de elevada calidad, con cercanía a los principales circuitos turísticos cortos e integrados que existen en el país (Cancún, Playa del Carmen, Riviera Maya)”, esto deja en claro que la mayor parte de la derrama de este sector no se queda en la Isla.

Estas tendencias del turismo de crucero siguen marcando a Cozumel como un punto estratégico en los recorridos de los barcos por el Caribe. Pero se debe ver que “el turismo se constituye como uno de los principales catalizadores en la mundialización económica convirtiéndose en un nuevo eje de acumulación de los grandes corporativos internacionales. Ejemplo de lo anterior son los destinos

turísticos de Quintana Roo, que durante el 2010 atendieron a 9.5 millones de turistas, de los cuales el 29.4% fueron pasajeros de cruceros en Palafox et al (2011a). Así mismo continuando con Palafox “con la creación en los noventas de la infraestructura portuaria, el turismo de cruceros se consolida como el tipo y segmento de mercado a fomentar.” (p.5)

2.4 La planeación; el plan de desarrollo de Cozumel.

Antecedentes; El primer Programa de Desarrollo Urbano de Cozumel (PDU) fue realizado en 1996, conocido como Programa Director; en él se plantean las disposiciones que norman y regulan el desarrollo de las actividades y uso de suelo que se han realizado en la isla.

El segundo PDU del Centro de Población de Cozumel (PDU-CP), se desarrollo en el trienio del Lic. Gustavo Ortega Joaquín, el cual “propone profundizar en la evaluación del desarrollo urbano reciente, incluyendo en dicha evaluación la opinión y propuestas de la ciudadanía. Este instrumento de planeación urbana realiza un diagnóstico de los factores social, demográfico y económico de los servicios públicos, de la imagen urbana, los riesgos y emergencias urbanas, a partir de su funcionamiento actual e incluyendo la normatividad urbana aplicable sobre las temáticas correspondientes” H. Ayuntamiento de Cozumel (2006, p.3) con este documento se plantean cuatro planes parciales de desarrollo para Cozumel.

Uno de ellos es el llamado Plan Parcial 1 (PP1) que desarrolla y abarca todo el centro tradicional e histórico de San Miguel de Cozumel. En el plan se plantea la dinámica de crecimiento. El crecimiento de la Isla; “de acuerdo a las proyecciones de población elaboradas por el Consejo Estatal de Población, la población de Cozumel es la siguiente (ver Tabla 9).

Tabla 9. Población total en Cozumel 1995-2005

MUNICIPIO	1995	2000	2003	2004	2005
COZUMEL	48,385	60,091	77,336	81,528	85,947

Fuentes: INEGI, 1995, Censo de Población y Vivienda; INEGI, 2000, XII Censo General de Población y Vivienda, COESPO, 2001, Situación Demográfica de Quintana Roo.

“En el censo de 1970 existía una población de 12,622 habitantes; misma que para 1980 ya había aumentado a 23,270 habitantes con una tasa de crecimiento del 6.31%, durante esta década la actividad turística de Quintana Roo se concentraba primordialmente en Cozumel y en menor medida en Isla Mujeres.” PDU (2006, p.15). Estos fueron algunos de los datos del crecimiento en que se basó el Plan.

En el mismo documento del PDU se habla de las migraciones hacia la entidad, las cuales se han desarrollado en mayor proporción durante el segundo periodo que se plantea en este estudio y se menciona el siguiente dato: “la población que residía en Cozumel en el año 2000 que es originaria del estado de Quintana Roo, la componían 24,679 habitantes, 41.06% del total, mientras que la población que no nació en la entidad, fueron 33,847 personas (56.32% del total). Lo anterior indica un elevado factor de migración poblacional a la localidad.” (p. 18). Dato que confirma que el rápido crecimiento que ha tenido Cozumel, ha sido por un lado la demanda que se crea por la industria turística, al requerir de mano de obra tanto, para el sector de la construcción de infraestructura, así como, para los servicios que ofrece el sector y que no puede cubrirse con la población local para satisfacer esa demanda.

En cuanto al tema de la “distribución espacial de las actividades productivas” el PDU menciona lo siguiente:

“en la zona del malecón se encuentran concentrados los usos de suelo relacionados con los servicios (turismo) mientras que en el resto de la ciudad se localizan los servicios de apoyo (comercio) a las zonas habitacionales.” “Sin embargo, ante la carencia de mejores alternativas, el equipamiento comercial de mayor jerarquía esta tendiendo a ubicarse en la zona del malecón, contribuyendo a su congestión.” (p. 20).

El área de estudio está sufriendo de dos importantes fenómenos; por un lado el congestiónamiento mencionado de turistas y vehículos pero por el otro, se tiene la baja o nula derrama económica en la misma zona, principalmente en el centro histórico ¿esto es un reflejo de la contradicción del modelo económico?

El PDU también hace mención al “perfil de la actividad turística, actualmente, Cozumel junto con la capital del estado; Chetumal, constituyen las dos localidades quintanarroenses más consolidadas por su continua participación en los procesos formativos regionales. Cozumel enfatiza su proyección hacia un desarrollo turístico especializado en las actividades de buceo superficial y profundo. La existencia de una infraestructura portuaria básica e instalaciones del aeropuerto, aunado a las plataformas arrécales y de coralinas fortalecen esta tendencia.” (p. 21). Esto por un lado atrae al turismo de pernocta y al de crucero a la Isla, pero el primero al parecer ya pasó su mejor momento y el segundo solo deja derrama a los grandes consorcios de las navieras.

Así lo menciona el PDU:

“las oportunidades de desarrollo del centro de población de Cozumel están fuertemente vinculadas con las actividades turísticas como eje central del impulso productivo y socioeconómico, las empresas navieras extranjeras y el potencial de capitales regionales destinados al turismo de cruceros continúan siendo el principal elemento de avance de la ciudad, aunque la tendencia se enfatiza hacia

la creación de un área especializada de turismo acuático y urbano con un predominio en el turismo de crucero.” (p. 21).

La industria turística es el factor principal de la economía de la Isla, pero que con el transcurso del tiempo al parecer ha dejado más problemas que beneficios a la población local. Por lo que se debe realizar una revisión crítica de los beneficios que deja la actividad y de los problemas que trae consigo.

Con respecto al suelo en el PDU se habla de las áreas urbanas actuales. “Los asentamientos humanos se ubican principalmente en el centro de población dentro del Fondo Legal de Cozumel; el cual presenta un patrón de crecimiento tipo reticular, con vialidades paralelas y perpendiculares a la línea costera, que es el principal eje de actividad turística. En la actualidad la traza urbana de Cozumel, abarca una superficie de 915 has que representa el 21.74% del fondo Legal y el 2 % del total de la Isla.” (p.21). A pesar de ser un porcentaje pequeño de la superficie de la isla se deben tener en cuenta varios puntos críticos, un ejemplo de ello es el abastecimiento de agua, que se suministra a la población pero también para los cruceros.

Así lo presenta el PDU; “En la actualidad, el agua para consumo humano se capta de 195 pozos, de los cuales no operan 79. La capacidad instalada de operación de estos pozos es de 195 litros/seg, aunque el caudal producido es de 175 litros/seg.” Y también debe considerarse las descargas; “el sistema de tratamiento de la planta para aguas residuales “San Miguelito” es por el proceso de lodos activados. Esta planta tiene una capacidad instalada para procesar 125 litros/seg. la planta de tratamiento funciona a su máxima capacidad, por lo que es necesaria la ampliación de dicha planta o la construcción de una nueva planta.” (p. 26-27).

Dos factores más a tomarse en cuenta son la generación de basura y las aguas negras que la misma comunidad genera, a la que se debe sumar la que genera el turismo de cruceros. Que con el tiempo si no se tiene un buen manejo de ellas, por un lado los lixiviados del basurero municipal pueden contaminar los mantos freáticos y por el otro las descargas de aguas negras que se generan en la mancha urbana, también debe agregarse la de los turistas que bajan y utilizan algún servicio sanitario. Estos puntos son estratégicos para el buen desarrollo de la comunidad, dadas las condiciones de ínsula.

En el PDU también se plantea la transformación de la imagen urbana, en la zona; “Cozumel como un centro turístico de gran importancia y trascendencia a nivel nacional e internacional no tiene hasta el momento una imagen urbana consolidada que identifique a la localidad, tanto para los visitantes como para quienes lo habitan. El primer espacio urbano con el que entran en contacto los visitantes es el parque principal; sitio que funciona también como un punto de reunión de la población, en el se da el convivio entre locales y visitantes. La plaza alberga actividades de diferente índole: comercial, cultural, social y cívica. Todas

estas actividades no cuentan con espacios ordenados y claramente definidos” (p. 30). Este concepto ya se había manejado durante el período de Gobierno del Lic. Pedro Joaquín Coldwell en los años de 1984 a 1986 con poco éxito. Esta descripción plantea una mezcla abigarrada tanto de la fisonomía del área como de las actividades que se desarrollan o la falta de ellas o incluso la pérdida de las mismas, hecho que tendrá que analizarse más adelante.

Por ello, dentro de las propuestas y las problemáticas que se detectan y se plantean en este documento (PDU), existe lo que se define como “El Centro Urbano Tradicional y Pintoresco” que “cuenta con algunos atractivos importantes para el turismo y para la población local, como el museo, el Parque Benito Juárez, la zona de restaurantes, la Plaza del Sol, las edificaciones históricas colindantes y el frente al mar. Sin embargo, aun ofrece un amplio potencial de aprovechamiento y requiere ser estructurado a efecto de lograr los siguientes objetivos: Ampliar la derrama económica del turismo que llega a la isla; Mejorar la imagen urbana de la ciudad; Ampliar las oportunidades de servicio al turismo y a la población local; Fortalecer la base económica de la población” (p.33). La pregunta a responder en este punto es como esos atractivos pueden dejar un beneficio a ambas partes, tanto los turistas como a los anfitriones.

Es claro que con la política pública de ese trienio se detecta que la actividad económica en el centro está debilitada y se plantean una serie de propuestas para mejorar y fortalecer la zona, las que se definen en dos áreas en el PDU:

1. **Centro urbano Tradicional y Pintoresco.** *Este Centro Urbano limita al norte por la Av. González Fernández, al sur por la Av. Andrés Quintana Roo, al oriente por la Avenida Pedro Joaquín Coldwell y al poniente por la Avenida Rafael Melgar. Se considera como zona sujeta a un Programa Parcial con el fin de establecer una normatividad y una estrategia más detallada (Ver punto 8 de este apartado); con obras y proyectos puntuales que logren un mejoramiento en su funcionamiento e imagen, así como la recuperación de las zonas que así lo requieran.*
2. **Zona de influencia de la Avenida Rafael E. Melgar.** *En función de su vocación turística; en el área de influencia de la Avenida Rafael E. Melgar (400 metros de profundidad del litoral hacia el oeste).*

Estas dos zonas de influencia que marca el PDU son las que se han considerado para su estudio desde el principio de la investigación y realizar el análisis de las transformaciones que han impactado en estas áreas.

Es necesario mencionar que se toman de este Plan los aspectos que se consideran relevantes y que tienen que ver con el tema de la tesis. Sin decir con esto, que los demás aspectos del documento no lo sean, al contrario en una visión

más general e integral se deben de tomar en cuenta todos los aspectos que se plasman en el diagnostico.

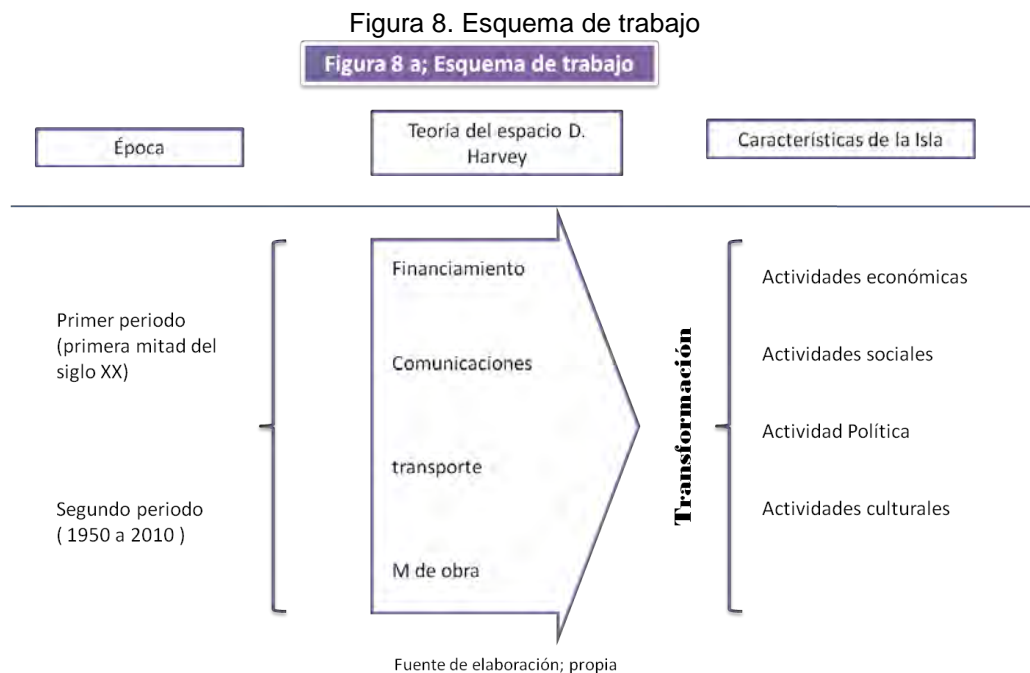
Al parecer los planteamientos del diagnostico del PDU toman cuenta todos los factores y características de la Isla para un desarrollo integral de todos los habitantes, a veces el problema pudiera estar en la falta de continuidad, seguimiento y valoración de estos planes, en los análisis se tratará de ver que funcionó y que no.

Con este panorama general de la zona y con los elementos de partida que se toman de David Harvey para revisar la transformación del paisaje que ha tenido la zona de estudio y realizar el análisis son: el financiamiento, las comunicaciones, el transporte y la mano de obra, todos ellos desde la perspectiva actual de las políticas globales para el crecimiento económico de los países en desarrollo.

El concepto de turismo es muy amplio, así como complejo y tiene muchas formas de abordarse; se puede decir que se estudia desde tres enfoques para la comprensión de este concepto; como una industria, como un fenómeno y como un sistema. Este trabajo abordará al turismo desde el concepto de la industria turística en la transformación del paisaje, a través del análisis de contenido (documental, fotográfico y con entrevistas a profundidad), por el crecimiento y desarrollo del turismo de cruceros en Cozumel.

Capítulo 3. Análisis de la transformación del paisaje en Cozumel desde la perspectiva de la geografía crítica.

En el inicio de la investigación se pretendía realizar el estudio en un periodo de tiempo relativamente corto de 20 años (1990-2010). Durante el transcurso de los trabajos se reconsidero el periodo, pues solo se mostrarían una parte de las actividades turísticas de la Isla (el auge del turismo de cruceros) y no se tendría un panorama más amplio de los antecedentes históricos para la comprensión del crecimiento de la actividad de los cruceros y como han modificado el litoral, por otro lado solo se consiguieron algunas imágenes de ese periodo mencionado, en la fase de trabajo de campo. Seguramente acudiendo a otras fuentes se deben encontrar más información. Por lo que se replanteó el periodo de tiempo y el trabajo de análisis al dividir el estudio en dos partes: la primera abarca la primera mitad del siglo XX y la segunda entre los años 1950 - 2010. En la siguiente figura 8 se muestra el esquema de trabajo.



Fuente: Elaboración propia.

Con este esquema se pretende realizar la parte del trabajo del análisis, en donde los planteamientos de D. Harvey ayudarán a ver la transformación del espacio en el litoral de la Isla.

3.1 El primer período. El área de estudio y la tenencia de la tierra factor de transformación del litoral.

El primer período que se analizará abarca los primeros cincuenta años del siglo XX, para ello es necesario determinar el área de estudio la cual abarca la Av. Rafael E. Melgar en el tramo que va de norte a sur, desde el boulevard aeropuerto hasta el muelle de la Carnival Cruise Line. En el siguiente plano se presenta una imagen del área de estudios (ver Figura 9)

Figura 9.

Plano 1: Área de estudio



Fuente: elaboración propia en base a plano PDU

En el plano se puede ver la línea del litoral Este de la Isla, donde una parte del área se encuentra frente a la zona urbana teniendo como límite hacia el norte es la avenida aeropuerto y hacia el sur el llamado muelle Puerta Maya. En el se pueden ubicar los tres muelles internacionales de cruceros con que cuenta la isla con capacidad de recibir 6 cruceros al mismo tiempo, incluyendo a los barcos más grandes de la flota internacional, como los de la Royal Caribbean Cruises.

Está pequeña descripción física- espacial actual del área de estudio permitirá revisar las transformaciones que ha sufrido la zona por el cambio de actividades, así como, en su fisonomía entre el primer y segundo periodo de estudio,

Durante el primer en el primer periodo de estudio, como ya se ha mencionado en el capítulo 2, el territorio de Quintana Roo adquiere el estatuto de territorio federal (1902). En esos años Cozumel contaba con una población de 802 habitantes. Careaga e Higuera (2010). La actividad económica se relacionaba con la explotación de los recursos naturales, es decir, primero con el corte de caoba y cedro, para exportación a Estados Unidos y segundo con la extracción de chicle. Posteriormente se nombro zona franca y se pudo importar tanto herramientas como alimentos.

Para la Isla las actividades principales que el medio natural brindaba a los pobladores del territorio fueron la caza que se complementaba con producción de maíz y en los litorales la pesca fue fundamental. En el sur del Territorio la actividad de contrabando era mucha, por lo que se creó la zona de franca en donde los artículos libres de impuesto fomentaron la economía y que el norte del estado Cozumel jugaba un papel importante al contar con una Aduana. (idem).

El primer entrevistado comenta al respecto; *“las actividades comerciales eran por la importación, (la zona libre), la pesca y comenzaba un incipiente turismo.”* A. Aguilar (comunicación personal marzo 26, 2013).

Las actividades que se realizaban en la Isla por lo tanto, eran primarias y las inversiones eran locales y regionales, algunas extranjeras con el auge de la exportación de chicle. (ver Figura 10).

Figura 10.

Foto 1: Vista de la bahía de



Fuente: Museo de la Isla de Cozumel

En esta fotografía se puede ver la vista de la bahía sin malecón, por lo que se aprecia la arena y el sargazo que arroja el mar a la playa. También se notan las casas algunas de madera y otras ya de mampostería. La vista es de sur a norte la ubicación aproximada es la calle 5 sur (la fotografía dice “vista desde la punta sur”).

Durante esta primera década del siglo XX ya crecía la segunda generación, descendientes de los repobladores de medio siglo atrás. Florecían también la hacienda henequenera y cañera de Colombia en el sur de la isla, así como, la producción agrícola en el Cedral (productor de piña) y en el norte en San Gervasio un rancho agrícola – ganadero. Pero sin duda el poblado de San Miguel era donde se concentraba la mayor parte de población, mil habitantes aproximadamente. Con actividades portuaria y comerciales (Vivas; 2008).

En Cozumel para finales de la década de los años veinte, habitaban la isla 1669, un poco más poblada que Isla Mujeres que contaba con 1587 habitantes. Careaga e Higuera (2010). Dentro de las actividades que comenzaron a tener auge a finales de los veinte fue la riqueza que generó la extracción de chicle, a lo que se debe el crecimiento urbano, la infraestructura de navegación, las escuelas y los comercios en la Isla (Ramos; 1996).

Para el año 1924 se conformó el primer sindicato de la Isla, la “Agrupación obrera Mixta de Trabajadores Marítimos y terrestres”, la cual se ubicaba frente a la actual explanada de la bandera, al lado de lo que era el mercado “Emiliano Zapata”, dentro del primer cuadro del actual centro histórico de la Isla (Vivas; 2008), ver Figura 11.

Figura 11.

Foto 2: La aduana, el mercado y el faro



Fuente: Museo de la Isla

En esta fotografía en primer plano se ve el faro del puerto, en seguida lo que fue el mercado de la Isla y el edificio de la Aduana que era una estructura de madera de dos plantas y techo a dos aguas, hacia esquina con la Avenida Benito Juárez. La agrupación obrera se ubicaba en la esquina de la costera y la calle 1 sur.

El mencionado sindicato se inicio con pescadores que dejaron sus redes y con agricultores, los cuales se emplearon como alijadores en el puerto de la Isla, ya que la pesca era magra y ante los temporales la agricultura tenía su mayor enemigo, el muelle se convirtió en una importante fuente de trabajo, con la carga y descarga de chicle, así lo expone Ramos (2002).

El Cozumel de esos años tenía una vida porteña, así lo comenta el sexto entrevistado *“entonces era la vida cotidiana de un puerto, en el que se mueven mercancías a través de los barcos, a través de los muelles, en el que no había plena conciencia de que habría que cuidar nuestro entorno, el medio ambiente, en aquel entonces atrás de malecón estaban los caños, donde pues eran los drenajes de todas nuestras casas, era una vida porteña”*. A. Aguilar (comunicación personal, abril 3, 2013).

Hubo otro factor de desarrollo en la Isla, fueron los viajes de hidroaviones que en el año de 1925, ya eran común su visita. Posteriormente durante el segundo aire de la industria chiclera, la aviación cobro importancia cuando parte del chicle comenzó a transportarse por esta vía. (Ramos; 2002). En esa época el Palacio de Gobierno era una construcción de madera. (Ver Figura 12).

Figura 12.

Foto 3: El Palacio Municipal de madera 1929



Fuente: Museo de la Isla de Cozumel

Como se aprecia en la fotografía 3, este tipo de estructuras era vulnerable a los temporales a pesar de que era de dos plantas el edificio y construido con la buena madera de la región.

Cozumel por localizarse en el Caribe es propenso durante el segundo semestre de cada año a las tormentas y a los huracanes. En el año de 1933 Cozumel sufrió el embate de un Huracán, lo cual dificultó su reconstrucción, además de traer desempleo, desabasto y aislamiento a la isla, la destrucción del muelle de madera hizo que el nuevo se construyera de concreto (Ramos; 2002). Con este acontecimiento se comenzaba a crear la infraestructura portuaria de la Isla, con el fin de abastecer de alimentos y mercancías a los pobladores.

A raíz de la destrucción que dejó el mencionado huracán, la infraestructura de la ciudad se fue reconstruyendo, así el malecón de la Isla fue inaugurado en el año 1938, en el tramo de la calle 8 norte hasta la calle 1° sur (abarcaba tan solo cinco calles), durante el Gobierno del Gral. Rafael Eustaquio Melgar como respuesta a los huracanes que habían azotado a Cozumel en años anteriores y que fue ampliado hasta 1989 después del Huracán Gilberto. Otra de las obras realizadas en esa época fue la “Explanada 20 de noviembre”, terreno ganado al mar donde se desarrollaban eventos culturales y cívicos. En cuanto a calles se construyó la Avenida Revolución que fue la primera vía urbana y que tenía la misma extensión del malecón, actualmente se conoce como Av. Rafael E. Melgar (Vivas; 2008). Así se iniciaban las mejoras en la infraestructura portuaria (muelle fiscal).

El General Melgar invierte en importantes obras que se ubican dentro del área de estudio, como se dijo una fue el muelle fiscal de concreto y que contaba con rieles Deucaville para facilitar el movimiento de carga y descarga mediante plataformas rodantes y la otra el Hotel Playa que sirvió en principio para albergar a funcionarios federales y territoriales, así como a comerciantes que venían por el mercado del chicle (Vivas; 2008).

Así la vida comunitaria se desarrollaba en el primer cuadro de la pequeña población, en el parque Benito Juárez. Ahí se ubicaba la delegación de Gobierno, la cárcel, la escuela primaria Benito Juárez, algunos comercios. Sobre la costera se ubicaba el pequeño mercado y la aduana, la planta de luz donde ahora es PAMA, la gasolinera que estaba en la calle Rosado Salas donde hoy está Pepes, el sexto entrevistado agrega, *“lo demás, todo eran casas, la familia Villanueva vivía ahí, entre tantos también la familia Alonso, la familia Rivero a un lado la familia Anduze, la familia Alcocer, la familia Joaquín de profundas raíces cozumeleñas, las que estaban a lo largo de la costera, ya hoy son muy poquitas las familias, creo que nomás sigue viviendo alguien de la familia Villanueva”*A. Aguilar (comunicación personal, abril 3, 2013). Ver figura 13.

Figura 13.

Foto 4: Vista del Malecón



Fuente: Recuerdos de Cozumel (facebook)

En esta fotografía se aprecia ya el malecón sobre la avenida Revolución, algunas casas, el cinema Joaquín y al fondo en el centro el Hotel playa de dos pisos.

Es claro que la vida pues, se desarrollaba a lo largo de la avenida costera. Ahí se ubicaba el pequeño mercado que se inauguró en el año de 1939 durante la visita del presidente Gral. Lázaro Cárdenas. Al final de la avenida frente a lo hoy es la plaza de Punta langosta, se ubicaba el rastro que servía como complemento de las actividades del mercado. En centro político de Cozumel tenía sede en el Palacio de Gobierno, que se ubicaba frente al parque Benito Juárez y que su reconstrucción se llevo a cabo a finales del gobierno del Gral. Melgar en 1940, pero la inauguración la realizó el Gral. Gabriel R. Guevara (Vivas; 2008).

El cuarto de los entrevistados comenta al respecto; *“el centro de Cozumel era otro, y era emblemático el parque Benito Juárez sobre todo porque los pobladores anteriores, pues concurrían en el centro y justamente era ese parque”*A. Aguilar (comunicación personal, abril 2, 2013) es decir, todas las actividades se concentraban en el primer cuadro de la pequeña ciudad. En el centro se daba la vida política, las relaciones sociales y familiares, las comerciales y de servicios, así como la cívica y educacional. Ver figura 14.

Figura 14.

Foto 5: Parque Benito Juárez, e l reloj y el
Palacio de Gobierno



Fuente: Recuerdos de Cozumel (facebook)

Aquí (foto 5) se aprecia parte del parque Benito Juárez con la 5° avenida (calle vehicular) el Palacio de Gobierno y parte de la escuela primaria Benito Juárez.

En los últimos años de este primer período de estudio hubo cambios importantes que determinaron el rumbo del crecimiento de Cozumel, que se dieron durante “1945 cuando se emite el decreto que otorgara el ejido definitivo para los isleños, ya que la agricultura se concebía como la única vía aparente de desarrollo de la ínsula”, Palafox y Zizumbo (2009), pues se tuvieron dificultades para le medición de la superficie de la isla. Durante la segunda guerra mundial se construyo el aeropuerto de la isla, el cual tenía una importancia estratégica para Estados Unidos. A raíz de este acontecimiento se detectó que en la medición de la isla había un error. Las autoridades federales se cuestionaban el ceder el total de la tierra al ejido, dada la escaza fertilidad del suelo, debido a que el turismo se ya se comenzaba a vislumbrar como posible factor para el desarrollo económico de Cozumel (Ídem).

Lo que produjo esto, es que la diferencia en superficie, se delimitó en el perímetro del litoral de la isla permitiendo así, su rentabilidad para uso particular y desplazando al ejido hacia el centro de Cozumel.

Estos dos hechos, entre otros, fueron estratégicos para el inicio del desarrollo turístico de la isla, así comenzaron las inversiones en estructura hotelera por empresarios locales y posteriormente por cadenas hoteleras (Hotel Presidente) principalmente en el litoral costero occidental de Cozumel, pues las pistas del aeropuerto cuando fueron construidas, se hicieron para recibir aviones de gran tamaño. Este hecho detonó la comunicación con otros destinos vía aérea y al mismo tiempo se iniciaba la difusión y promoción en el exterior de la isla como un nuevo lugar para conocer y visitar en el Caribe.

Al respecto comenta el primer entrevistado que; *“el papel del ejido en Cozumel son tierras de uso común. No se tienen títulos de propiedad, se tienen certificados agrarios a diferencia de Playa del Carmen. Las mejores playas eran del ejido. Ahora ya no hay, todas son particulares. El manejo de la Reforma agraria ha afectado”* A. Aguilar (comunicación personal, marzo 26, 2013),

El uso del suelo que prevalecía alrededor del centro y del parque Benito Juárez era principalmente de casas unifamiliares, así como, de servicios públicos y educativos, que se han transformado con el pasar de los años y el crecimiento de la población y de la actividad turística, pues ahora está llena de restaurantes que se apropian de las calles, placitas comerciales, el mercado de artesanías y servicios bancarios, además que las calles se han convertido en peatonales para que el turismo puede deambular tranquilamente. Lo único que casi no ha cambiado en esta zona céntrica son los propietarios de los predios y el reloj del parque.

El séptimo entrevistado comenta: *“los predios en aquel entonces eran gigantes, no había subdivisiones, bueno si acaso ponían un pequeño alambrado, por ejemplo nosotros con nuestros vecinos no teníamos” “los patios eran casi comunes, si cada quien sabía de palabra donde terminaba su predio” “La densidad de las manzanas era muy baja, el centro de la manzana era gigantesco, te podías meter allá y aventurarte (cuando niño), estaba lleno de matas, que si de mamey, de coco y si que las costumbres eran totalmente diferentes”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 6, 2013) esto abarcaba lo que es desde el boulevard aeropuerto hasta la calle 11 sur y en el otro sentido de la avenida Rafael Melgar hasta lo que era la 30 avenida, hoy Avenida Pedro Joaquín Coldwell.

Con el paso del tiempo estos predios ha ido delimitándose con bardas y subdividiendo entre los herederos, creciendo el número y la densidad de población, así como la pérdida del centro común de las manzanas. Aunque en las primeras manzanas que se ubican alrededor del centro, ha ocurrido el fenómeno

de migración de las familias a otras colonias, por la renta o venta de sus propiedades para locales comerciales, restaurantes o tiendas de artesanías, etc.

A decir también de varios de los entrevistados, nos confirma que el uso de suelo anterior que tenía la Av. Melgar y el parque Benito Juárez (centro urbano histórico de Cozumel), era diferente. En la costera vivían familias, había algunos comercios, se ubicaba el cine Joaquín, el mercado, la aduana, la primaria y la secundaria, la gasolinera. En el parque Benito Juárez estaba la Delegación del Gobierno, es decir tenía un uso habitacional, educativo, político y local.

En cuanto a la Fisonomía del área de estudio una de la octava entrevistada comenta: *“a mi me parecía muy bonita, recuerdo muchas casas de madera, de esas que tenían como pilotes de madera abajo, me llamaban la atención, habían varias en el centro por ejemplo, enfrente de donde está el centro comercial ahorita (calle 5 avenida con avenida Benito Juárez) había un de esas casas y a mí me gustaba ver ese tipo de casas, todo era muy tranquilo, tal vez no de gran lujo, pero bonito”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 6, 2013). En este sentido las construcciones tenían la influencia del estilo de las casas tipo inglés de Chetumal y de Belice. Que con el progreso fueron desapareciendo por falta de mantenimiento, por los temporales, por remodelaciones con nuevos materiales y por no haber un programa del gobierno para posible mantenimiento y conservación como un legado histórico de lo que era el centro de la población. Ver figura 15.

Figura 15.

Foto 6: Vista del Malecón



Fuente: Museo de la Isla

En esta foto se puede apreciar parte de la fisonomía de la Isla, con las casas hechas de mampostería con techos inclinados y ya se contaba con parte del malecón y la avenida costera, la ubicación probable es la calle 4 norte.

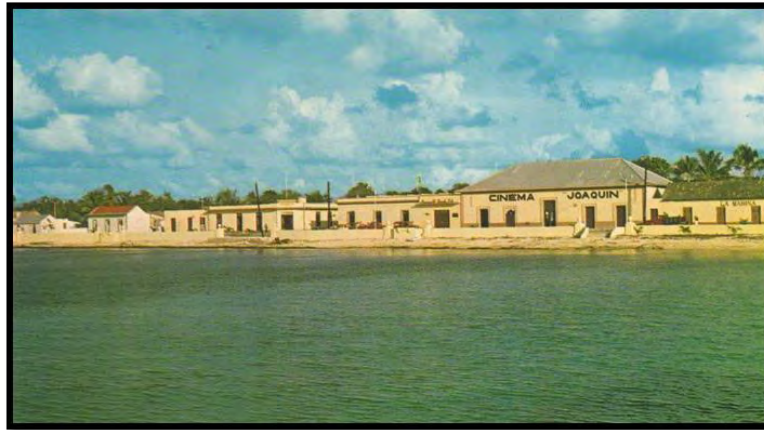
El primer entrevistado así lo describe; *“el cambio en la avenida Melgar es bastante marcado, las fachadas cambiaron, con el crecimiento y desarrollo perdió Cozumel su esencia. Las palmeras que había eran grandes. Las construcciones cambiaron totalmente, que bueno que se conserva el edificio del Museo, el obelisco”* A. Aguilar (comunicación personal, marzo 26, 2013).

Los comentarios al respecto del tercer entrevistado son *“la avenida Melgar eran casas habitación ahora todo es comercio, se renta o se vende.”* A. Aguilar (comunicación personal, marzo 28, 2013).

En la figura 16, se puede apreciar como era la fisonomía de la avenida costera y la homogeneidad que existía en las construcciones.

Figura 16.

Foto 7: Av. Rafael Melgar (zona norte)



Fuente: Recuerdos de Cozumel (facebook)

En lo que se refiere al tema social, todos se conocían de alguna u otra manera, la octava entrevistada comenta *“era que cuando había XV años, ora si que el pueblo completo iba a la misa y a la fiesta, pues el pueblo completo éramos como cinco mil habitantes, no iban todos pero todos se enteraban”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 6, 2013), las actividades cotidianas se realizaban dentro y alrededor del parque Benito Juárez, la convivencia familiar, social y comercial.

El séptimo entrevista hace referencia a la costera; *“la única actividad que había era cuando llegaba el barco, procedente de Morelos, era una actividad cotidiana de todo puerto, no? Llegaban las mercancías, mucha gente se arremolinaba en el muelle San Miguel, porque en aquel entonces, en las fiesta de San Pedro y San*

Pablo o en las fiestas del santo patrono San Miguel arcángel, se contrataban las orquestas de Mérida, entonces en lo que el barco iba legando, aquí al puerto y se avistaba en el muelle, ya la orquesta venía interpretando sus danzones de aquel entonces” A. Aguilar (comunicación personal, abril 6, 2013).

Con respecto a las actividades y las relaciones laborales: el primer entrevistado dice *“Las relaciones entre empresarios y empleados, había una buena relación, eran negocios familiares”*. Por su parte la segunda entrevistada lo plasma así; *“las relaciones entre empresarios y trabajadores eran muy familiares. Trabaje de mesera, recamarera, de niñera hasta que salí a estudiar a Mérida secretariado y contabilidad” A. Aguilar (comunicación personal, marzo 27, 2013).*

El quinto entrevistado comenta; *“yo creo que como era una población pequeña, las relaciones eran totalmente distintas o sea había un conocimiento mayor del empleado y del empleador, la relación era totalmente o giraba alrededor del desarrollo humano” A. Aguilar (comunicación personal, abril 2, 2013).*

El sexto entrevistado comenta; *“en aquellos entonces en Playa del Carmen, la gente de ahí se dedicaba a la agricultura, a la pesca, de hecho la familia Quiam en la época de las lisas y las lisetas, cruzaban todos los días en su cayuco de playa del Carmen y ahí a un costado del muelle San Miguel, donde se ubicaba, enfrente de donde ahora es las palmeras, ahí estaba el muelle. En aquel entonces las culturas eran totalmente diferentes, a las que hoy nos ha tocado vivir, porque traían carne de vendado, carne de jabalí, traían carne de faisán, traían pavo de monte, cantidad de tortuga, en aquel entonces nada de eso estaba protegido como ahora, y de eso era de lo que se sostenían las muy pocas familias que vivían en Playa del Carmen” A. Aguilar (comunicación personal, abril 3, 2013).*

Las relaciones entre empresarios y empleados era directa, además de ser negocios familiares y donde prácticamente todos se conocían. La fisonomía era característica de la región con dos tipos de edificaciones, las de madera y las de mampostería, que le daban una homogeneidad en tamaño, materiales y colores típicos de un pueblo porteño.

La vida social y política se desarrollaba en el centro de la población, es decir en el parque Benito Juárez. Ahí se realizaban los desfiles cívicos, las fiestas de carnaval, la llegada de abastecimiento de alimentos y mercancías.

El turismo ha sido un factor de crecimiento de la población y de la ciudad, al cambiar el tipo de actividades productivas, con la información que se tiene el 51% de la población viene de otras partes de la región y del país, así como, de más allá de las fronteras. Sin esta actividad turística la población y la extensión urbana serían menores, pero las condiciones económicas seguramente serían muy diferentes, al conservarse las actividades del sector primario, supuesto que tal vez hubiera sido difícil de mantener.

En resumen se pueden encontrar algunas de las características de la vida comunitaria en Cozumel, durante este primer periodo. Las actividades productivas eran básicamente del sector primario; la agricultura, la ganadería y la pesca, para comerciar o para autoconsumo. El puerto tuvo una época de auge cuando la aduana se encontraba en la Isla. La comunicación con tierra firme básicamente fueron por vías marítimas, primero a Progreso, el recorrido fue acortándose con el tiempo, pasando a Puerto Juárez, luego a Puerto Morelos y finalmente a Playa del Carmen.

La pregunta que surge es ¿Cómo ha transformado la actividad turística de cruceros el crecimiento de la población y de la ciudad en la Isla? ¿si hubieran mantenido las condiciones económicas de la primera mitad del siglo XX, la condiciones del área de estudio serían semejantes, mejores o hubieran empeorado comparado a las de ahora?

3.2 Segundo período: Transformación del paisaje y del uso de suelo del litoral en el área de estudio.

En el ámbito mundial en esta década (sesentas), es cuando inicia el llamado turismo internacional. Para el país un fenómeno externo que influyó en el desarrollo del Caribe fue revolución cubana, pues ese país era un destino importante para el mercado americano, situación que propició que varios países desarrollaran centros turísticos en esa región. Dachary. Et. al. (1992).

Así surgen los financiamientos y la promoción del turismo como factor de desarrollo mundial y con el “descubrimiento del Caribe mexicano” con sus incomparable paisajes naturales, se consolidan las condiciones políticas para la creación del primer centro integralmente planeado en México; Cancún. Con esta inversión en un lugar deshabitado, se inicia la vocación turística de Quintana Roo, que a su vez se convierte en Estado en esta década. El cual tenía como requisito contar con una población de más de 80 000 habitantes, el cual cumplió en el censo de 1970.

Fue entonces que el gobierno federal en el período de Lic. Gustavo Díaz Ordaz, buscando nuevas fuentes de ingreso y viendo que España estaba resolviendo sus problemas económicos con la industria turística, comenzó a buscar lugares para nuevos espacios turísticos, encontrando varios; Los cabos y la Paz en Baja California; Puerto Escondido y Huatulco en Oaxaca; Ixtapa en Guerrero y Cancún en el territorio de Q. Roo a través del Banco de México y del Sr. Antonio Savignac. Quedando Cancún como el primer candidato para el desarrollo. Solo había un problema se necesitaba invertir en infraestructura, por lo que se solicitó un préstamo al Banco Interamericano de Desarrollo por 21 millones de dólares, el

cual se autorizó hasta el año de 1971. Careaga e Higuera (2010). Este es el antecedente de los financiamientos en Quintana Roo para el crecimiento del turismo.

Estos financiamientos han provocado desarrollos masivos de alta densidad en países en desarrollo, es decir que el turismo es una fuerza económica tan poderosa, que sitios donde no había casi nada o una población casi inexistente crezcan hasta tener 300 000 habitantes en solo unas cuantas décadas. Dachary, et.al (1992).

A partir de este periodo se comienza a incrementar la población de la isla por las nuevas actividades que trajo la industria turística de pernocta. Comienza el crecimiento y la transformación de sus litorales. En el año de 1957 se abre el hotel Mayalum por el norteamericano William Chamberlain. Que se ubicaba en la Av. Rafael Melgar con calle 8 norte, enfrente de lo que fue posteriormente el hotel isleño y que actualmente es la esquina de la plaza *Los 5 soles* de la familia Morales. (Ver figura 17).

Figura 17.

Foto 8: Av. Rafael Melgar y calle 8 norte
Hotel Mayalum



Fuente: Libro Cozumel . Vivas

En esta fotografía 8, se alcanza a distinguir un poco sobre la fachada pintado el nombre de Maya Lum es la esquina de la avenida costera y la calle 8 norte.

Al respecto el quinto entrevistado comenta: *“El hotel mayalum del Sr. Chamberlain, iniciador del turismo en Cozumel. Ahí se servían comidas internacionales, que aquí no conocíamos”* con esto inicia el turismo de pernocta en la Isla. Continúa el entrevistado comenta que: *“En 1960 había unos 3000*

habitantes en la Isla, la vida bastante tranquila, había 20 taxis” “Una vida muy agradable con temporada alta y baja, en las temporadas bajas la gente se dedicaba a otras actividades” A. Aguilar (comunicación personal, abril 2, 2013), es probable que hubiera más población, lo que debe tenerse en cuenta es que no se dependía totalmente del turismo.

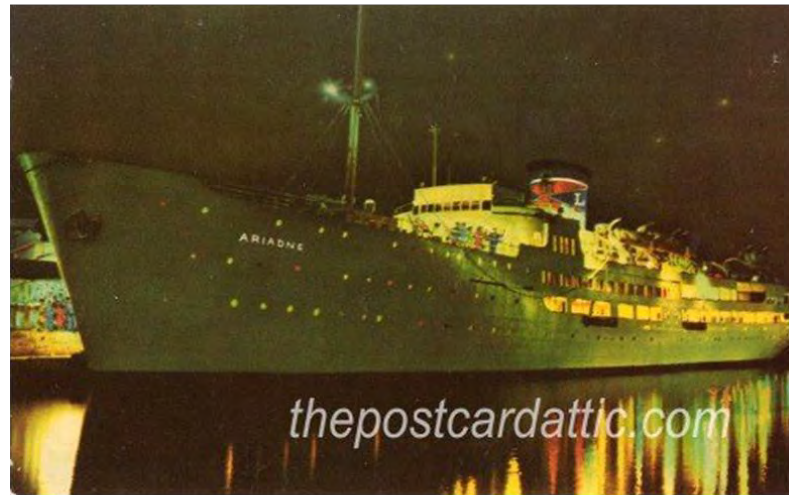
Así lo comenta el tercer entrevistado; *“en aquellos tiempos mi padre era farero y casi todos tenían dos o tres oficios, mi padre era también sastre y rentaba unos cuartos que tenía junto a la casa”* A. Aguilar (comunicación personal, marzo 28, 2013), la casa se ubica en la calle 1° sur esquina con calle 15° avenida sur en contraesquina del conocido golfito de la 15° avenida.

En los años setentas se incluye a Cozumel en la ruta del trasatlántico “Bolero” de bandera noruega, para ese entonces ya se consideraba a la isla como un destino turístico (Chan, 2006 en Palafox y Zizumbo, 2009). En esa época el arribo de turistas iba en crecimiento tanto por vía aérea como por vía marítima, lo cual provocó una migración de mano de obra hacia la isla al haber oferta de trabajo, que la población local no podía abarcar. Hecho que puede de alguna manera confirmar la internacionalización de la mano de obra, en sus principios en la Isla.

El tercer entrevistado comenta sobre los cruceros: *“de los primeros barcos que llegaron el Ariadne, que tenían que fondear, venían esporádicamente con turismo americano de alto poder adquisitivo.” “En aquella época el turismo principal era el de pernocta, había muchos vuelos a México, a Mérida y a Miami, volaba mexicana.” “Cuando comenzó el turismo de cruceros no había muelles los comercios y los locales en renta, todos estaban ocupados hasta la decima avenida, el turista bajaba y consumía en el centro de Cozumel”* A. Aguilar (comunicación personal, marzo 28, 2013), este fue una de las razones por la que el valor de los predios ubicados en la costera comenzó a incrementarse y el uso comenzó a cambiar al haber muchos cruceristas en el área y pocos comercios. Las rentas de los locales iniciaron un meteórico incremento. (Ver figura 18).

Figura 18.

Foto 9: El crucero Ariadne



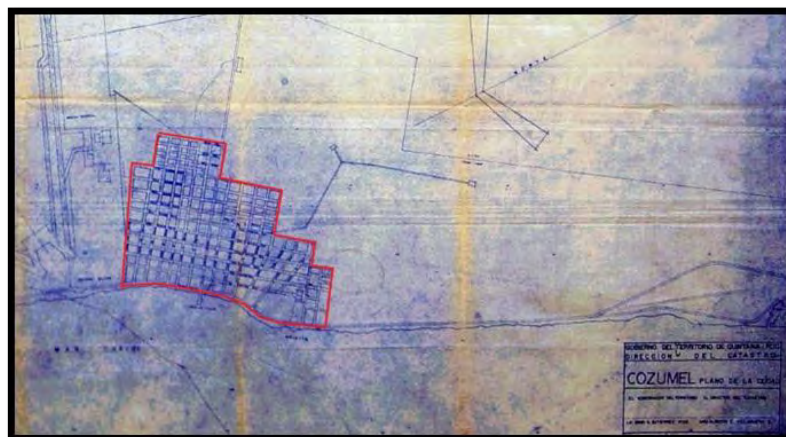
Fuente: Recuerdos de Cozumel (facebook)

En esta foto se aprecia el tamaño de los cruceros que llegaban a la Isla, que comparados con los actuales eran muy pequeños.

Aunque el inicio de la actividad turística en Cozumel tiene sus principios a mediados del siglo XX, la información respecto a la zona urbana comienza a registrarse poco antes de constituirse como estado el territorio de Quintana Roo. En el plano 2, se alcanza a ver la mancha urbana y solamente un muelle el fiscal. (Ver figura 19).

Figura 19.

Plano 2: De la ciudad de Cozumel 1971.



Fuente: Archivo General del Estado de Q. Roo

En el plano podemos apreciar como limite al norte el aeropuerto, hacia el sur el límite la calle 13 donde actualmente se ubica el palacio municipal. La Av. Rafael E. Melgar siguiendo la costa y al oriente la 65° avenida y comenzaba la colonia Emiliano Zapata.

La industria del turismo ha transformado el litoral occidental, en el estudio se analiza cómo ha crecido la población comparando el tamaño de la zona urbana entre los años 1971 y el 2010.

En tabla 10, que sigue podemos ver cómo ha crecido la población en Cozumel y el explosivo incremento en el Estado, donde la migración ha tenido un gran impacto.

Tabla 10 ; Comparativo entre 1970 y 2010

año	Población Cozumel	Población Q Roo
1970	12,622	88,150
2010	79,535	1'325,578

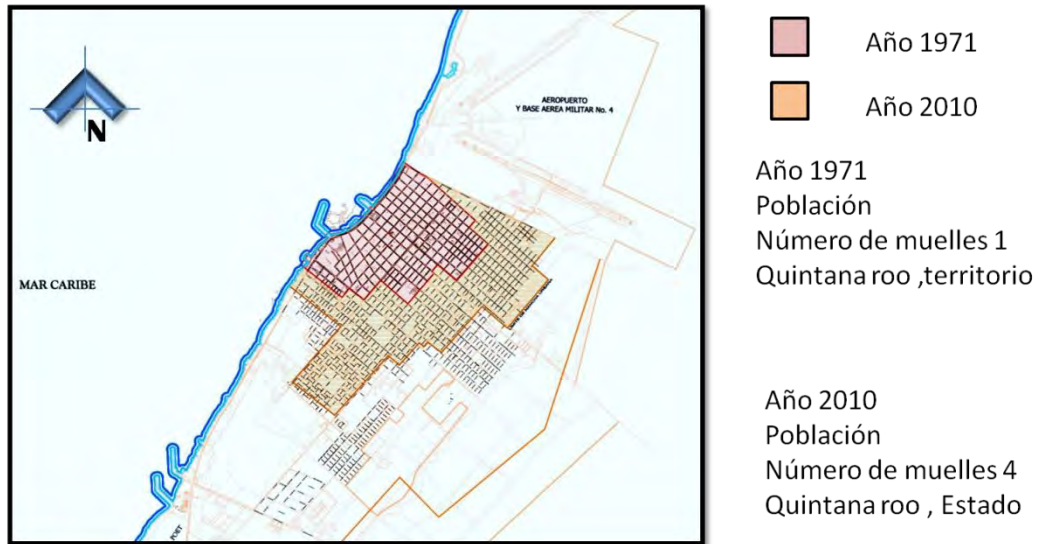
Fuente: elaboración propia en base a INEGI

Como se puede apreciar el crecimiento de la población ha sido importante, pero en el Estado de Q. Roo ha sido mucho mayor, sobre todo en la parte norte donde se han realizado las mayores inversiones en infraestructura hotelera y de servicios.

En el siguiente plano 3 se puede apreciar la diferencia de la mancha urbana entre los años 1971 y 2010, sobre todo la transformación que ha tenido la costa occidental que ahora cuenta ya con tres muelles internacionales para recibir a los cruceros que navegan por el Caribe. (Ver figura 20).

Figura 20.

Plano 3: Comparativo del crecimiento de la mancha urbana de Cozumel



Fuente: Elaboración propia en base a plano
Archivo general de Q. Roo

En este plano, se ve el crecimiento de la mancha urbana y de la población, sin olvidar que en el centro histórico de Cozumel (Parque Benito Juárez), los terrenos eran grandes (aproximadamente de 40 x 50 m) y la densidad era muy baja.

Con la actividad turística en el transcurso del periodo de estudio se ha invertido en la creación de infraestructura portuaria, para el desarrollo de la industria de cruceros en el Caribe mexicano. Estas inversiones han atraído a otras con las que se ha ido transformando el litoral de Cozumel. Los primeros cambios que se dieron en el uso del suelo por la actividad comercial que trajo el turismo de cruceros en los años ochentas, fueron hacia la parte norte de la Avenida Melgar, desde la Av. Juárez hasta la calle 8 norte. (Cine Joaquín se derribo a mediados del año de 1988).

En el plano 4 (figura 21), se presenta como el uso de suelo actual se ha transformado en comercial y restauranero, con algunos hoteles. La tenencia de la tierra no ha cambiado mucho, la mayoría de los propietarios han rentado sus propiedades y en algunos casos se han vendido a empresas nacionales o transnacionales.

Figura 21.

Plano 4: de uso de suelo PP1 de Cozumel



Fuente: H. Ayuntamiento de Cozumel

En este plano de diagnóstico, que fue elaborado por el H. Ayuntamiento de Cozumel, como parte del Plan parcial de desarrollo del centro, en el que se ve reflejado en uso de suelo sobre la avenida es preponderante comercial y de servicios (en color amarillo).

Un ejemplo de cómo se ha transformado este uso de suelo lo comenta la entrevistada 6, al mencionar que la oficina de mexicana de aviación (cuando existía en Cozumel) se ubicaba en la avenida Rafael Melgar casi esquina con la calle Adolfo Rosado Salas y que cuando el dueño recibió una oferta de una empresa de joyería, les pidió el local y se tuvieron que cambiar a la 30 Avenida con Av. Juárez, a decir de la entrevistada la proporción entre la renta que pagaba mexicana y la que se ofertó en aquel entonces era de 20 veces mayor.

El tercer entrevistado comenta: *“El primer muelle fue promovido por el gobierno federal, el segundo por una empresa privada, el Consorcio H y se concesionó a la Carnival Cruise Line, el tercero lo construyó ICA, con lo que se obstaculizó la*

visión del malecón al mar” A. Aguilar (comunicación personal, marzo 28, 2013). Ver figura 22.

Figura 22.

Foto 10: El primer muelle internacional SSA



Fuente: propia

En la fotografía 10, se puede observar el muelle internacional con un crucero, la vista es del lado sur del terreno con vista hacia el norte.

Los otros factores de la transformación del litoral de la isla, como la comunicación y el transporte, se vieron reflejados con el pasar de los años y el crecimiento económico de la isla por el aumento del número de los arribos de barcos y del número de pasajeros que visitaban la isla, al llegar cada año barcos con mayor capacidad. Posteriormente el desarrollo y crecimiento de la actividad comercial se fue dando hacia el sur de la Av. Melgar. El boom de esta zona se dio con la construcción del muelle de punta langosta.

Se planteó a los entrevistados esta pregunta ¿si este turismo de cruceros está dejando algún beneficio a la isla y a sus habitantes en general? El entrevistado 3 dice: *“El turismo de cruceros trae otro tipo de turistas, hay temporada alta y baja. Hay empresas que trabajan directamente a los concesionarios. En general si se beneficia, pero se tiene que pagar con agua, residuos sólidos, calles pavimentadas, servicios”* A. Aguilar (comunicación personal, marzo 28, 2013).

La entrevistada 2 comenta: *“He escuchado que el turismo de cruceros es cautivo, los comerciantes se quejan porque no consumen”* A. Aguilar (comunicación personal, marzo 27, 2013).

El entrevistado uno dice; *“Los muelles turísticos no dejan derrama, es un turismo cautivo, existe diferencia entre turismo de pernocta y el de cruceros, el que conviene a Cozumel debe ser de pernocta”* A. Aguilar (comunicación personal, marzo 26, 2013).

El entrevistado sexto comenta: *“yo creo que hay que tomar ejemplos, en el caso de lo que está sucediendo en la escalera náutica del pacífico, que inicia en los Cabos, a Mazatlán, a Colima, a Jalisco, a Guerrero y termina en Chiapas. Tenían una afluencia muy importante. En el caso de Mazatlán, en el caso de Acapulco recibió en 2011 o 2012 alrededor de 300 cruceros, en este año por lo que tengo entendido no tiene confirmado más de 20 cruceros. Y esto debe ser un foco que debe estar encendido para la gente que vivimos en Cozumel, que no únicamente tenemos que apostarle, tenemos que buscar la forma para que la gente pernocte”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 3, 2013).

Es claro que la gente percibe que el turismo de crucero deja beneficio solo a algunos y que la poca gente que llega a ir al centro deja poca derrama económica, por lo no todo debe estar enfocado a este tipo de turismo.

Por otro lado el discurso va sobre que los tres muelles que actualmente están en funcionamiento han puesto a Cozumel como uno de los principales puertos de México. En la tabla 11, siguiente se muestra los años en que se inauguraron estos muelles.

Tabla 11: Muelles en Cozumel

	Muelle	Año inauguración	Ubicación
1	Internacional	1980	Km 4.5 al sur
2	Puerta Maya	1996	Km 4.6 al sur
3	Punta Langosta	1997	Centro urbano

Fuente: Elaboración propia.

Estos infraestructura de muelles han traído crecimiento económico a Cozumel pero con las consecuencias que esto implica, es decir, la afectación y

transformación del paisaje tanto terrestre como marítimo en su litoral, así como, el visual a decir de los entrevistados *“simplemente el muelle fiscal ya no te deja ver toda la bahía que antes si podías ver si te parabas en el muellecito de la calle 10 norte y mirabas hacia el sur”*.

Así comenta el quinto entrevistado al preguntársele ¿por que ya no viene turismo de alto poder adquisitivo? *“Porque vienen los autobuses de tercera, los barcos acabaron con el turismo hotelero, algunos dicen que el turismo de cruceros es bueno, yo no estoy de acuerdo, mi visión puede ser egoísta o estar mal, pero los barcos traen gente, que según esto traen una derrama económica...hay quienes bajan y no dejan ni 5 centavos, pero bajan y si hacen uso de los servicios de calles y cada uno defeca u orina, lo hacen todos los que bajan, es un gasto, un costo que le cuesta a Cozumel”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 2, 2013).

Básicamente en este periodo se han dado dos grandes impulsos en la isla por la actividad turística; uno por el turismo de pernocta que desarrollo el turismo de buceo y de sol/playa y el otro por el turismo de cruceros el cual se ha dado en los últimos 40 años y que demanda una gran cantidad de servicios por ser una actividad de masas. Este 2º aspecto aparentemente está dejando poca derrama económica en la isla, a pesar del crecimiento constante que ha mantenido desde sus inicios por la ruta del Caribe. Además se debe considerar que el turismo se ha desarrollado en todo el litoral del Estado, como la principal actividad económica en su desarrollo y crecimiento.

3.3 El uso social en el centro histórico y la avenida costera; transformación por el turismo de cruceros.

En el centro histórico de la zona urbana de la isla se dan importantes cambios en la vida de la comunidad, como lo fue, la reubicación de los edificios de gobierno al desaparecer la Delegación del territorio y crearse el nuevo estado de Quintana Roo. Entonces se conforma el municipio de Cozumel y con la primera Presidencia Municipal se comienza la construcción del Palacio municipal, pues se requieren de mayores espacios para alojar a los servidores públicos. Este se reubica en la Av. Rafael Melgar con calle 11 sur, ahora denominada Av. Andrés Quintana Roo.

Así lo menciona el entrevistado quinto. *“Cambia la vida de Cozumel cuando se forma el estado, se forma el ayuntamiento de Cozumel del 75 al 78, se comienza a construir el nuevo Palacio Municipal, el parque ya existía (Andrés Quintana Roo)”*A. Aguilar (comunicación personal, abril 2, 2013).

El entrevistado uno comenta: *“El Palacio Municipal surgió a raíz de la creación del Estado, en el gobierno del primer presidente Don Germán García Padilla, se*

requería de mayor espacio para la nueva administración, La construcción duro tres periodos municipales” A. Aguilar (comunicación personal, marzo 26, 2013).

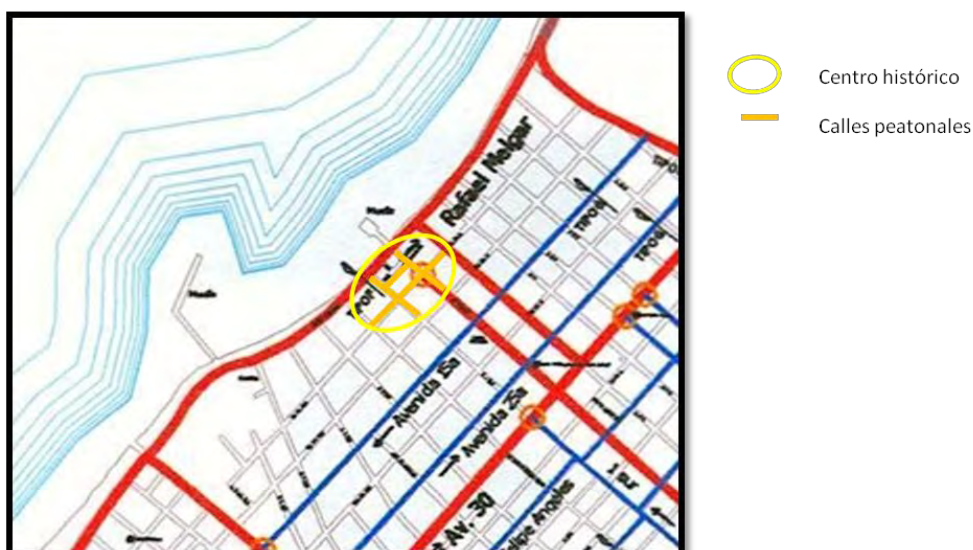
Ante el empuje y crecimiento de la industria turística, la isla tuvo que adaptarse y actualizarse en su infraestructura urbana. En el periodo del Gobernador Pedro Joaquín Coldwell (1981-1987) se proyecto y se realizaron dos obras importantes en la Isla; uno el drenaje y suministro de agua potable y el segundo las calles peatonales que se realizaron en dos etapas. Pensando en un mejor servicio a la comunidad y al turista para una mejora en la derrama económica para los comercios del centro.

En este periodo se habilitó el hotel playa en lo que ahora es el Museo de la Isla, al mismo tiempo se planteó a la comunidad el primer proyecto de fisonomía urbana y conservación del legado de casas y edificios que podían ser rehabilitados para su conservación, proyecto que no tuvo mucha respuesta y que se retomo en el periodo del 2005 al 2008 del Lic. Gustavo Ortega Joaquín. Con la problemática de que ya había transcurrido alrededor de 20 años, con lo cual las casas u edificios que pudieran ser rescatadas disminuyeron mucho, pues ya se habían modificado o adaptado para uso comercial, restaurantero o renta de franquicias.

En el siguiente plano 5 (figura 23), se muestra donde se ubica el centro histórico de Cozumel y las calles peatonales, donde se desarrolla una parte de la actividad comercial turística de la isla, las otras se dan en las plazas de los tres muelles internacionales, como lo verá más adelante.

Ver figura 23.

Plano 5: Calles peatonales en el Centro histórico



Fuente: elaboración propia en base al PDU

Como se aprecia tan solo son 8 cuadras las que conforman las calles peatonales de la Isla. Las dos etapas que se mencionaron en su construcción son las siguientes; en la primera se realizaron dos tramos, el primero sobre la avenida Benito Juárez entre la Av. Rafael Melgar y la 5° Avenida y el segundo sobre la Calle 1° sur entre la Av. Rafael Melgar y la 5° Avenida. La segunda etapa abarca la escuadra que comprende la Avenida Benito Juárez hasta la 10° avenida y la 5° Av. Norte hasta la calle 2 norte. Hacia el sur la escuadra que comprende la calle 1° sur hasta la 10° avenida y la 5° Av. Sur hasta la calle Adolfo Rosado Salas.

En referencia a los muelles la Administración Portuaria Integral de Quintana Roo (APIQROO) se creó en el año 1994 (a veinte años de la constitución del Estado), al concesionarse 8 terminales en todo el estado. La cual promovió la construcción de muelles para cruceros. Careaga e Higuera (2010).

La actividad de cruceros a fomentado la actividad comercial de joyerías. En el año de 1988 aparecen las primeras joyerías en la Avenida Melgar se ubicaron entre la Av. Juárez y la calle 2 norte; una se denominó Casa blanca (donde ahora se ubica el Hard Rock) del empresario argentino Martín Bernt y la otra Van Cleef (en una parte de lo que fue el cinema Joaquín) del empresario cozumeleño Evaristo Romero. En esa época la zona norte de la avenida Melgar era donde se realizaba la mayor parte de la actividad turística. En la zona sur todavía conservaba mayormente casas habitación y había algunos comercios, estaba el restaurante Pepes, la tienda Orbi en la calle 3 sur, el hotel vista del mar y cerca del faro de punta langosta las oficinas de correos y telégrafos.

Al consolidarse la infraestructura portuaria a finales de los noventa el centro histórico inicio su declive y paulatinamente ha ido perdiendo derrama económica, debido a dos factores; el *all inclusive* de los cruceros y las plazas comerciales que se crearon al pie de los tres muelles. El turística que llega por crucero a la isla es cautivo, esto ha provocado que se busquen nuevas estrategias para reactivar la vida económica del centro histórico por un lado y por el otro el rescate social del mismo para que la población asista a disfrutar del centro. Actualmente solo se asiste a él para laborar y para el carnaval de la isla. La vida social es poca, debido también a que los propietarios ya no viven en sus casas, sino que las rentan para uso comercial y se han trasladado a nuevas propiedades provocando el abandono del lugar y el uso social que se tenía en el siglo pasado.

El séptimo de los entrevistados explica sobre la forma de vida, *“de las familias que viven en el centro, pues mucha son familiares míos, la generación de mis papás ahí vivían, nadie los iba a sacar del centro dicen yo nací aquí y aquí voy a morir, pero ¿Qué pasó con los hijos? Es una generación diferente y con una manera de pensar diferente”*, A. Aguilar (comunicación personal, abril 6, 2013) son los

cambios que se dan entre generaciones pero que ha sido mayor por los cambios de actividad económica y cultural que el turismo ha traído a la isla.

El mismo entrevistado continua; *“Los hijos lo que han hecho pues, sus casas las han convertido en locales comerciales o los rentan, para obtener ahí una entrada extra, muchos de ellos ya viven fuera de lo que es el centro, al vivir fuera del centro también le ocasiona que haya menos influencia de gente, no que salgo voy al mercado y regreso (como antes), ya no hay mucho movimiento”*, A. Aguilar (comunicación personal, abril 6, 2013), se dio una especie de éxodo del centro con tal de obtener beneficios económicos, lo que fue provocando la pérdida del uso social del área.

Por otro lado, el crecimiento de la industria turística en el Estado, ha generado un movimiento migratorio desde el interior del país, así como, desde el extranjero. Esto ha incrementado la población en un gran porcentaje en la Isla, es decir, aproximadamente el 50% de los habitantes han llegado de otros lugares. Una parte de esa población ha llegado para satisfacer la demanda turística tanto de pernocta como el de crucero, trayendo consigo el abaratamiento de la mano de obra, la competencia y la discriminación al contratarse a personal extranjero en las cadenas de joyería en lugar de nacionales. Así mismo provocando el crecimiento de la mancha urbana por la demanda de habitación y de servicios públicos.

El Cozumel de hoy a decir del primer entrevistado; *“El turismo ha beneficiado a Cozumel que creció como destino turístico, hoy es un Cozumel pujante con cien mil habitantes” “el turismo ha traído beneficios pero también consecuencias, un ejemplo la basura” “el aeropuerto se llenaba de avionetas privadas de turistas que se quedaban una semana, ahora el turismo principal es de cruceros que es diferente. Se necesita que el turismo pernocte”* A. Aguilar (comunicación personal, marzo 26, 2013). Con este comentario se puede comenzar a entender la transformación en las actividades en el centro histórico de la isla.

Ahora algunas actividades han cambiado, solo quedan las comerciales y de servicios que han transformado esa área para uso preferentemente del turismo, es decir, que el parque Benito Juárez y las calles peatonales del centro ya no son de uso de las familias y de la comunidad, comentario del cuarto entrevistado; *“es lo que pienso, que mucha gente del pueblo y de la comunidad, no va al centro, que es el parque, porque? Porque está lleno de artesanías y de comercios, pero yo, si voy, no voy a entrar a un restaurant porque obviamente la situación económica no está del todo bien, digamos. Yo, familia no me voy a ir a un restaurante del parque, a palmeras, al mesón San Miguel, a los que están ahí alrededor, porque no voy a tener los medios para poder pagarme un refresco, una cerveza por ejemplo”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 2, 2013).

Este es un ejemplo del antes y el ahora del turismo, de la vida cotidiana del centro de la Isla, ahora retomamos el antes y el ahora entre el turismo de pernocta y el de crucero. El turismo de pernocta eran personas con poder adquisitivo que dejaba

una derrama en la comunidad al hospedarse en promedio una semana, salía a comer a los restaurantes, utilizaba taxi o rentaba un vehículo, paseaba por el centro, tomaba algún tour y por las noches salía a divertirse, el quinto entrevistado lo expresa así; *“Cozumel en aquellos tiempos entonces tenía un turismo especial, la gente venía es sus aviones particulares. La gente venía por ocho o quince días, había 2 o 3 vuelos a México diarios, volaba mexicana y Aeroméxico. Había vuelos a Houston y a Miami diarios. Vuelos directos a Alemania, Inglaterra, Canadá, era turismo de alto poder adquisitivo”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 2, 2013).

Ese turismo ha dejado de venir a la isla por diferentes aspectos, uno de ellos nos lo platica una de la octava entrevistada; *“la promoción para la isla siempre es muy pobre de parte del gobierno, de parte de los hoteleros, de parte de la iniciativa privada inclusive, tal vez uniendo fuerzas, lo pudieran haber hecho pero era muy difícil, yo lo veía por ejemplo cuando mexicana trataba de ponerse de acuerdo con los hoteleros y todo para unir fuerzas, dinero para hacer promoción, costaba mucho trabajo, sin embargo cuando si llegaban a ponerse lo hacía y funcionaba, si venía el turismo, se lograban llenar los vuelos, los hoteles pero, pues ese es un trabajo constante”*A. Aguilar (comunicación personal, abril 6, 2013), este aspecto de la promoción para turismo de pernocta deberá aprovechar las nuevas formas de publicidad y ventas por medio del internet.

Otro aspecto de cómo se ha transformado la movilidad que ahora tienen las persona que les gusta viajar es como se organiza el viaje, otra de las entrevistadas comenta; *“al principio me tocó que habían vuelos, que venía bastante llenos, cuando eso había muchas agencias de viajes que hacían grupos, hacían sus tours, traían a la gente a Cozumel y venían bastante llenos los vuelos. La ruta de mexicana que siempre tuvo fue la de México, escala Mérida, Cozumel y luego se iba a Miami, había mucho turismo nacional”*A. Aguilar (comunicación personal, abril 6, 2013). Al parecer las agencias de viajes han ido desapareciendo por los avances tecnológicos que van surgiendo día a día, ahora la gente consulta el internet y decide como, cuando y con quien viajar.

A manera de reflexión de uno del sexto entrevistado comenta; *“En lo personal y vaya que soy administrador portuario, creo que Cozumel debe de abrir un abanico de más posibilidades en el que no únicamente estemos ahí apostándole a los cruceros. Creo que Cozumel es más, pero muchísimo mas que un destino para cruceros, de laguna manera si ayuda a nuestra economía pero es muy volátil, en cualquier momento igual y los cruceros ya no hacen el negocio que ellos siempre han querido hacer con ventaja para ellos y se van. Entonces creo que no podemos estar únicamente sostenidos de un solo ingreso, cuando Cozumel tiene ora si que un abanico amplísimo, nada más es que nosotros tengamos la inteligencia necesaria para abrirla”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 3, 2013), es claro que se apostó el crecimiento económico al turismo de cruceros y que a su vez no se puede depender solamente de ese sector, se debe diversificar.

El mismo entrevistado continua *“Yo creo hay que tomar ejemplos. En el caso por ejemplo de lo que está sucediendo en la escalera náutica del pacífico. Inicia de los Cabos, a Mazatlán, Colima, Jalisco, Guerrero y termina en Chiapas. Tenían una influencia muy importante. En el caso de Mazatlán, en el caso de Acapulco, recibió hasta el 2011 o 2012 alrededor de 300 cruceros, en este año por lo que tengo entendido no tiene confirmado más de 20 cruceros. Y esto debe ser un foco que debe estar encendido para la gente que vivimos en Cozumel. Que no únicamente tenemos que apostarle, tenemos que buscar la forma Arturo; para que la gente de pernocta venga a Cozumel”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 3, 2013). Esta reflexión plantea que algo no se ha hecho bien y que se deben considerar todas las opciones para un desarrollo económico, social y ambiental mejor, tomando en cuenta las condiciones actuales de la Isla, los aciertos y las deficiencias que hasta ahora se ven reflejadas en Cozumel.

Sigue comentando que; *“Entonces creo que eso es lo que hemos estado haciendo mal, no debimos haber dado tantos permisos, como para una misma razón social, porque si yo voy caminando y entro a una primera tienda y lo primero que voy a encontrar son los y voy a la segunda y es lo mismo. Se me hace una avenida costera que tenga una vista maravillosa, todo lo que es nuestra avenida costera. A las 5 de la tarde que se va el crucero por el cambio de horario en los Estados Unidos, están cerrando, cuando el sol se esta ocultando que es lo más hermoso que podemos tener, en otros lugares que he tenido en suerte de estar, antes de que el sol se oculte ya están poniendo una serie de antorchas, ya sacando las sillas y las mesitas, ya están poniendo esto, ya contrataron al grupo, si es la flauta, que tiene los atuendos, para despedir al sol, vamos a dar gracias por este día, lo hacen ahí como algo muy místico, puedes tomar un café, un tequila un whisky, lo que se te apetezca tomar, pero estar en un lugar y viendo el sol, sobre todo aquí, que el sol se oculta en el mar, únicamente en las islas podemos ver que el sol se oculta en el mar”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 3, 2013), esta idea se podría plasmar si se tuviera una mayor afluencia de turismo de pernocta pero al mismo tiempo promoverlo en la comunidad para que el centro se reactivará, allá o no allá turismo.

La reflexión final del entrevistado; *“Somos nosotros mismos los que no nos hemos dado esa oportunidad, creo que nos ha ganado más otro tipo de ambición, que la ambición duradera la perdurable, la que te permite garantizarte un bienestar común social”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 3, 2013).

Por otro lado, el quinto entrevistado con respecto a los cruceros dice; *“Yo me pregunto, si esa gente de los barcos deja de venir que pasaría en Cozumel? Había charters que venían casi diario con gente con familias, que hacían por lo menos ocho días. Lo del barco no es tan malo pero si perjudica. Por ejemplo iban a Puerto Rico muchos barcos y tuvieron que limitar el número de barcos, porque perjudicaron a la industria hotelera. La industria hotelera sugirió disminuirlos porque se dieron cuenta que los barcos; es un hotel que pega al muelle. Por decir*

aquí y al municipio no le deja nada, al estado no le deja nada, al gobierno federal sí” A. Aguilar (comunicación personal, abril 2, 2013). Este es una idea de que el crecimiento de Cozumel está determinado por su condición de Isla y que deberá tenerse muy en cuenta que tiene unos límites.

Se pueden analizar todos estos cambios desde la perspectiva del turismo de pernocta, con el que se inicio esta actividad en Cozumel y también desde la perspectiva del turismo de cruceros. Un primer planteamiento es que el primero era selectivo y de alto poder adquisitivo y el segundo es de masas y de bajo poder adquisitivo. Sin embargo el turismo en general ha transformado la vida cotidiana de la isla. Es decir que si analizamos a la isla en el antes y después de la actividad turística, los procesos se pueden comprender mejor en los cambios en el uso y vida social del centro histórico y de la avenida costera.

Con estos planteamientos en los dos períodos de tiempo se podrá hacer una reflexión de cómo el turismo de cruceros han transformado o no el litoral de la Isla, así como las actividades que en esa zona se desarrollan.

Los elementos que se han seleccionado de la teoría de la transformación del espacio de D. Harvey son cuatro; el financiamiento, las tecnologías en comunicación, el desarrollo del transporte y la mano de obra, de ellas a continuación se presenta un primer acercamiento de cómo se relaciona con el turismo.

El financiamiento a los países del tercer mundo por el BM, BID y los organismos internacionales, así como la promoción del libre comercio internacional han permitido al capital infiltrarse en los países en vías de desarrollo como una nueva forma de colonización. El turismo ha sido una de las formas que se utilizan para ello, teniendo al paisaje como un elemento sustancial y como un recurso de valor para la promoción turística, en el caso de los litorales este valor aumenta considerablemente al ofrecer sol, playa y mar.

Este factor ha influido en la transformación del paisaje en los países en desarrollo de manera especial en los litorales costeros, en el caso de Cozumel para el crecimiento y desarrollo del turismo de cruceros, que ha transformado los usos del suelo en el área de estudio.

Por otro lado, las comunicaciones al interior y al exterior de los países, han mejorado en la rapidez y eficiencia por medio del uso de las nuevas tecnologías. Actualmente las personas se pueden enterar de los acontecimientos que suceden al otro lado del mundo en instantes y pueden hablar por telefonía celular a cualquier lugar vía satélite. En los años setentas con el llamado turismo internacional, nacen nuevas formas de promoción y estrategias para ofertar al turismo. Actualmente la industria turística aprovecha esta tecnología para

promoverse en el ciberespacio y realizar campañas publicitarias en el mundo para ofertar sus productos.

Otro de los aspectos a verse, es el transporte que en el presente siglo que ha permitido a la industria turística, la movilización de grandes cantidades de personas de un lugar a otro en aviones, barcos, trenes, autobuses, cada vez de mayor capacidad, con mejor confort y rapidez que en otros tiempos, en el caso de las islas, un atractivo es llegar a ellas por medio de los cruceros. Esta condición ha contribuido a que Cozumel tenga una situación privilegiada al ser una isla que se encuentra ubicada en el Caribe en la ruta que las navieras internacionales promocionan. Con el desarrollo y las transformaciones que esto implica, tanto en el paisaje como en la vida de la comunidad.

Por último la mano de obra ha ido cambiando de tal manera, que se ha globalizado, y que crea movimientos migratorios tanto al interior de los países, como al exterior de los mismos. Esto ha provocado que la población cada vez este más concentrada en las áreas urbanas que en las áreas rurales. En referencia a la actividad turística estos movimientos de personas aumentan, pues el turismo se ha visto y se promueve como fuente de crecimiento económico y desarrollo social por los organismos internacionales, además de que se considera la industria sin chimeneas que no contamina.

Estos son los factores que Harvey ha estudiado y que ayudan a comprender los cambios y transformaciones en el litoral de la Isla y que pueden ser utilizados para una mejor planeación y un crecimiento ordenado más congruente de la ciudad. Seguramente existen otros factores que determinen los cambios y que deberán ser tema de otros estudios y enfoques.

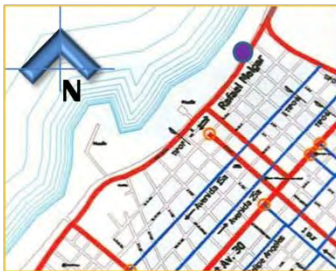
3.4 La transformación del paisaje en imágenes

En este apartado se ha querido plasmar visualmente la transformación que se ha dado en el litoral occidental de la Isla. Para ello se han escogido varios puntos dentro del área de estudio durante los dos períodos de tiempo seleccionados, tanto en la Av. Rafael E. Melgar en su parte histórica, así como los tres muelles internacionales que han marcado el crecimiento en infraestructura por la actividad de cruceros. Para ello se apoyara con una descripción del lugar, con fotos del antes y después y los comentarios de las entrevistas a profundidad.

Se han escogido varios puntos que se consideran importantes en el área de estudio y de las que se han conseguido fotografías que permiten ver los cambios. El recorrido va desde la parte norte hacia la parte el sur sobre el litoral de la Isla.

El primero de ellos se ubica en la Avenida Rafael E. Melgar y calle 8 norte. En el croquis de la figura 24, se presenta la localización, una fotografía donde se aprecia la Cooperativa chiclera (libro de Cozumel Prof. Vivas), otra de lo que fue el hotel Isleño (foto de los años ochentas de la pagina Cozumel de mis recuerdos) y del estado actual (foto propia). El uso cambio de hotelero y renta de cuartos a comercial, artesanías y restaurant propiedad de la Familia Morales. (Ver figura 24)

Figura 24.



Estudio 1.
 Hotel isleño-cinco soles
 Ubicación: Av. Rafael Melgar con calle 8 norte
 Uso anterior: Hotel
 Ancho de banqueta 1.20m
 Uso actual: Comercial, artesanías, restaurant
 Ancho de banqueta 2.5 m



Al cambiar las actividades económicas de primarias a terciarias, por la actividad turística la fisonomía de las construcciones así como, su uso se van transformando también. Como se aprecia el edificio de la cooperativa chiclera es de un solo nivel construido de mampostería y con características de principios de siglo XX. El predio que cambio de uso y se convirtió el hotel isleño, edificio de 3 niveles en un estilo moderno de los años setentas, que con el pasar del tiempo pasó a ser renta de cuartos x mes, con algunas oficinas en la planta baja que daban al exterior y un bar. Finalmente con el inicio del turismo de cruceros el edificio desapareció y se convirtió poco a poco en un local o pequeña plaza comercial donde se vende todo tipo de artesanías, ropa folklórica, joyería en plata y cuenta con un pequeño restaurant bar. La parte norte del área de estudio fue la que tuvo el auge entre los año 1986 a 1996. Un porcentaje importante de los cruceros fondeaban todavía en la rada de Cozumel, pues solo existía el muelle internacional a un lado del Hotel La Ceiba, que daba servicio solo a dos cruceros. Actualmente tiene un estilo tradicional mexicano, tipo hacienda con arcos y tejados

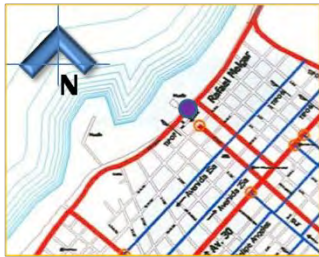
en la fachada con un uso comercial para el turismo totalmente. Se puede apreciar además la infraestructura con que ahora se cuenta, la avenida con un tipo de pavimento estampado de concreto y las banquetas con un ancho mayor, para el mejor tránsito peatonal de los turistas.

El primer entrevistado comenta: *“yo nací en la calle 8 norte entre la quinta y la Rafael Melgar, pues justo en la esquina de la Rafael Melgar con 8 norte, pues existía un edificio emblemático, vamos a llamarlo así, recuerdo que tenía dos cabezas de tigre en la parte superior, era una puerta grande, estaba labrada incluso pintada las cabezas de jaguar, ahí estaba el edificio de la cooperativa chiclera de Cozumel. Allí también hubo oficinas de Gobierno tengo entendido, no estoy muy seguro, estaremos hablando del 57 o 58”A. Aguilar (comunicación personal, marzo 26, 2013).*

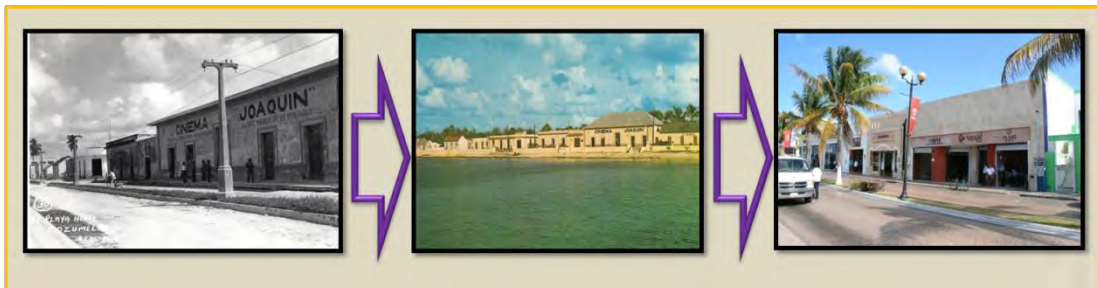
En la avenida Rafael E. Melgar y calle 2 norte. Cinema Joaquín.

En el croquis de la figura 25, que se presenta la localización, tres fotografías; la primera aportación del Museo de la Isla, la segunda de la pagina Cozumel de mis recuerdos y la tercera el estado actual (foto propia). El uso cambio de diversión de la comunidad a comercial para el turismo.

Figura 25.



Estudio 2:
Cinema Joaquín
Ubicación: Av. Rafael Melgar entre Av Juárez y
Calle 2 norte
Uso anterior: Equipamiento- recreación
Ancho de calle: 1.20 m
Uso actual: Plaza comercial joyería
Ancho de calle; 1.80 m



En la fotografía del centro se aprecia la uniformidad que existía en la fisonomía, en cuanto a estilo de fachadas y colores haciendo contraste con las nuevas estructuras y diseños contemporáneos que se han impuesto en toda la avenida costera. Las calles antes poco transitadas y actualmente apropiadas por los taxistas para atención de los turistas.

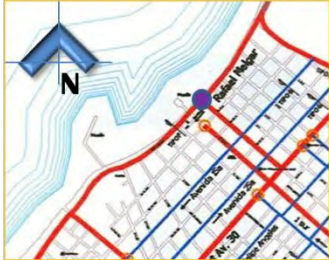
Como ya se mencionó, de los primeros cambios que se dieron en el uso del suelo por la actividad comercial que trajo el turismo de cruceros en los años ochentas, fue la demolición de parte del cine Joaquín a mediados del año de 1988, el desarrollo en principio fue hacia la parte norte de la Avenida Rafael Melgar, desde la Av. Juárez hasta la calle 8 norte,

Comentario de sexto entrevistado; *“yo no encuentro cual se la importancia de tener en nuestra ciudad, alrededor de tres mil tiendas de artesanías que tienen el mismo producto y creo que también habría que considerar las joyerías, creo que aquí en Cozumel, en la época que en paz descansa mi amigo Evaristo Romero, con la de él, que es de aquí y cuatro o cinco más, eran suficientes, hubiera alcanzado absolutamente para todos. Ahora nos encontramos con más de 60 joyerías. Que en toda la avenida costera lo que vemos son joyerías, joyerías y más joyerías”* “Entonces creo que eso es lo que hemos estado haciendo mal, no debimos haber dado tantos permisos, como para una misma razón social” A. Aguilar (comunicación personal, abril 3, 2013).

Una tercera ubicación es la avenida Rafael E. Melgar y calle 2 norte. Que es interesante pues se ha logrado conservar su fachada a pesar de los cambios de uso que ha sufrido. Es propiedad de una de las familias Joaquín.

En el croquis (figura 26) que se presenta la localización, dos fotografías; la primera aportación del Museo de la Isla donde vemos como era la construcción y la segunda el estado actual (foto propia). El uso cambio un poco antes era la Negociación Joaquín y actualmente es rentado en dos locales uno de joyería .

Figura 26.



Estudio 3:
Comercio
Ubicación: Av. Rafael Melgar esquina calle 2 nte
Uso anterior: Casa -comercio
Ancho de banqueta: 1.20 m
Uso actual: Locales comerciales
Ancho de banqueta; 1.80 m peatonal



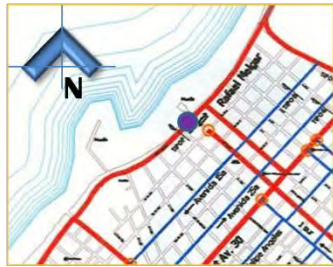
Como se aprecia en las fotografías es uno de los pocos ejemplos en los que se han tratado de conservar tanto la estructura antigua, así como el tipo de la fachada, aunque se ven ya algunas modificaciones en los materiales por el giro de los nuevos comercios que ahí se han establecido. Uno de los primeros negocios que se establecieron fue una empresa denominada “Arte tradicional mexicano, S.A” de la familia Creel y al lado la famosa cadena de ropa “Aca Joe”. La esquina se ha convertido en joyería. En general nos da una idea clara de cómo era el edificio en sus orígenes. Se puede apreciar un poco más claro el tipo de pavimentación de concreto estampado con que actualmente cuenta la costera, además del ocultamiento de las instalaciones eléctricas y de teléfonos, que ahora son subterráneos.

En lo que se denomina el centro histórico de Cozumel sobre la avenida Rafael E. Melgar y parque Benito Juárez también se ven cambios en el uso de suelo y la fisonomía de la zona.

En el croquis (figura 27) que se presenta la localización, dos fotografías; la primera aportación del Museo de la Isla donde vemos la antigua aduana marítima y el

pequeño mercado y la segunda el estado actual (foto propia). El uso cambio ha cambiado de oficial y servicios al de restaurant.

Figura 27.



Estudio 4:
Aduana – Restaurant Palmeras
Ubicación: Av Rafael Melgar con Av . B. Juárez
Uso anterior: Aduana marítima y faro
Ancho de banqueta 1.20m
Uso actual: Restaurant – bar , fuente decorativa
Ancho de banqueta 2.5 m

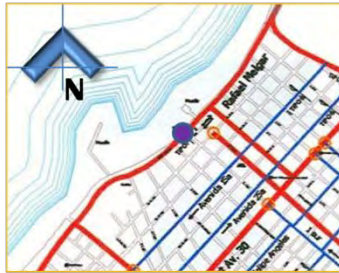


En la primera fotografía se aprecia que todavía no existía el malecón, pues se llega a apreciar la arena y el sargazo, las actividades se desarrollaban alrededor del comercio de importación, se aprecia el edificio de dos plantas construido de madera donde se ubicaba la aduana. En la segunda ya se aprecia el estado actual que ha traído consigo la actividad turística ahora ahí se encuentra el restaurante “las palmeras” que se ha convertido en un lugar tradicional para visitar por el turista que llega a Cozumel. El faro paso a punta langosta.

En esta segunda vista de la misma área (figura 28) se aprecia una panorámica del antes y el ahora, de lo que veía la gente cuando llegaba a Cozumel vía marítima por el muelle fiscal (fotos del Museo y propia). Se puede apreciar que no existía el malecón por lo que se puede ver la arena y en la segunda ya se ve la avenida pavimentada y parte del malecón. El uso de suelo ha cambiado de oficial

en donde se recibían mercancías de importación al de servicios como el restaurant y tiendas de ropa y artesanías, para los turistas que transitan por la avenida. Para los locales son lugares donde se va a trabajar y que los domingos solo van a pasear pero pocos van a consumir en algunos de los locales de alimentos o bares que pudieran estar abiertos en el área.

Figura 28.



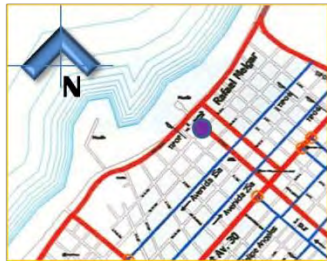
Estudio 5:
Parque Benito Juárez 1
Ubicación: Av Rafael Melgar y calle 5 sur
Uso anterior: Señalamiento marítimo y casa
Ancho de banqueta 1.20m
Uso actual: Decorativo, muelle y plaza comercial
Ancho de banqueta 2.5 m



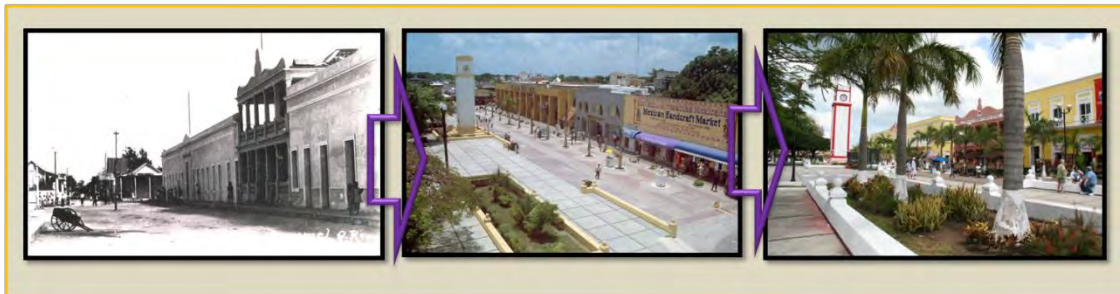
En estas fotografías se aprecia el estado actual y la modernidad de la avenida costera. Se ve el restaurant “Las palmeras”, la fuente y a la derecha los comercios de ropa y artesanías. En la segunda se aprecia la construcción de madera de dos plantas de la aduana marítima, el pequeño mercadito frente a lo que era el pequeño muelle de madera que existía y que fue destruido por el Huracán Beulah en 1967 y que se ubicaba entre el muelle fiscal actual y la explanada a la bandera, además del faro antiguo que ya no existe y se ve el edificio de lo que fue el primer sindicato de la Isla.

Frente al parque Benito Juárez sobre la 5° Avenida sur en el tramo entre la Av. Juárez y la calle 1° sur se encontraba el poder político, aquí se aprecian los cambios en la fisonomía; en la primera foto (aportada por el Museo de la Isla) se ve la Delegación del gobierno, la escuela Benito Juárez y la farmacia Joaquín, en la segunda foto (de la pagina Cozumel de mis recuerdos), transformación que tuvo en los años ochentas se aprecia el edificio de Plaza del Sol que se usaba en planta baja como locales comerciales y la planta alta para uso de oficinas oficiales y particulares, el Banco y el edificio donde estaba la farmacia, el puesto de periódicos. En la última se ve la vista actual de la calle peatonal donde se aprecia que en un intento de rescate de la zona, se diseño y remodelaron los edificios en base a las construcciones que había ahí en la primera mitad del siglo XX. (ver figura 29).

Figura 29.



Estudio 6:
 Delegación de Gobierno
 Ubicación: Calle 5° Av. sur
 Uso anterior: Educación, Delegación, farmacia
 Ancho de calle: 9 m vehicular
 Uso actual: Plaza comercial, Banco, oficinas y restaurant
 Ancho de calle; 12 m peatonal



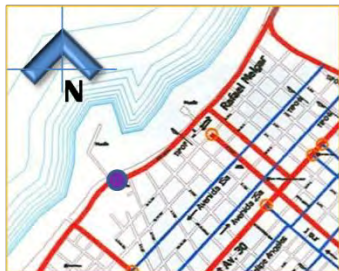
En el croquis (figura 29) que se presenta la localización, aquí se aprecian etapas; en la primera foto (aportada por el Museo de la Isla) se ve la Delegación del gobierno, la escuela Benito Juárez y la farmacia Joaquín, en la segunda foto (de la pagina Cozumel de mis recuerdos), transformación que tuvo en los años ochentas se aprecia el edificio de Plaza del Sol, el Banco y el edificio donde estaba la

farmacia, el puesto de periódicos. En la última se ve la vista actual de la calle peatonal.

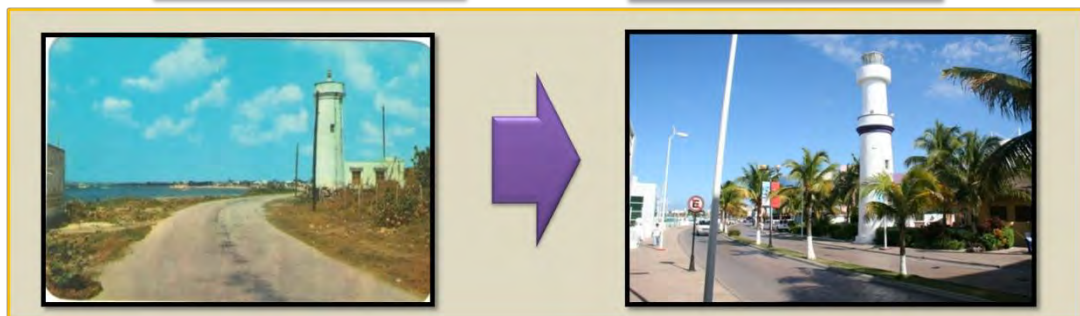
El proceso de cambio en cuestión de fisonomía y del uso de suelo se va claramente, los edificios antiguos que se perdieron así como el uso político y de educación. En la vista del centro el auge de la economía el cierre de las calles vehicular por calle peatonal como el uso comercial y de servicio con la modernidad en los ochentas. Por último la calle peatonal y la idea del rescate de centro histórico y de la imagen de principios del siglo XXI, para activar la economía del lugar y dar nueva imagen a los visitantes.

En relación a los muelles los mencionamos en el orden de ubicación y no de construcción, el primero que ubicamos es el de Punta Langosta sobre la Av. Rafael E. Melgar.

Figura 30.

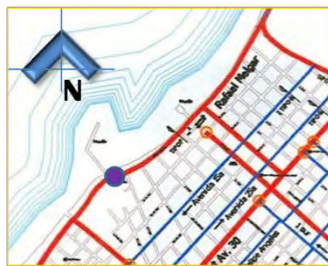


Estudio 7:
Faro Punta Langosta - Muelle
Inauguración del muelle 1987
Ubicación: Av Rafael Melgar con calle 7 sur
Uso anterior: Señalamiento marítimo y casa
Ancho de banqueta 1.20m
Uso actual: Decorativo, muelle y plaza comercial
Ancho de banqueta 2.5 m



En la foto inferior izquierda (Cozumel de mis recuerdos) se puede el faro y la casa del farero que quedaba al sur sobre la costera y del lado izquierdo parte de lo que era el rastro, todavía no se construía el malecón en esta parte del litoral, aquí era donde terminaba digamos la población. En la foto (propia) se puede apreciar el faro que se logró conservar y que forma parte de la historia de la Isla. Actualmente forma parte de la plaza comercial de punta Langosta, en donde se ubica uno de los muelles de cruceros como se aprecia en las fotos de arriba (propias). Este proyecto fue concebido desde el principio con los dos servicios integrados el de atraque y el de plaza. Como se ve, transformó la imagen de la avenida en dos aspectos; una en la obstrucción visual hacia el mar y la otra con la construcción del puente que atraviesa la avenida, para inducir al turista que baja del crucero a que pase y visite la plaza, generando así una competencia con los locales de la zona centro de la Isla. Ver figura 31.

Figura 31.



Estudio 8:
 Faro Punta Langosta
 Inauguración 1987
 Ubicación: Av Rafael Melgar con calle 7 sur
 Uso anterior: Señalamiento marítimo y casa
 Ancho de banqueta 1.20m
 Uso actual: Decorativo, muelle y plaza comercial
 Ancho de banqueta 2.5 m



En estas fotos (figura 31) se puede apreciar el faro antiguo y la casa de farero después del huracán Glberto en el año 1988 (foto de la pagina de Cozumel de mis recuerdos) y en la siguiente ya como se ve actualmente; como decorativo y formando parte de la plaza comercial. A la vez se ve como los taxistas se adueñan de la avenida costera.

El Muelle Internacional también sobre la Av. Rafael E. Melgar fue el primer muelle que se construyó en Cozumel. En el croquis (figura 32) se presenta la localización, este muelle se encuentra fuera de la mancha urbana de la isla, sin embargo cuenta con la infraestructura necesaria para llegar a él, la avenida costera llega hasta ahí. Así mismo vemos como el litoral costera se ha transformado por las actividades turísticas.

Figura 32.



El muelle prácticamente colinda con el hotel la Ceiba y es la alberca que se puede ver, así como, los camastros sobre la costa. En este muelle es donde pueden atracar los grandes cruceros de la Royal Caribbean, como el Allure of de Seas, con sus mas de seis mil pasajeros y sus 360 metros de eslora.

Continuando con el muelle internacional (figura 33), en el interior de las instalaciones del muelle se encuentran una serie de locales comerciales en renta desde que inicio operaciones. Pero además de eso, actualmente se aprecia en la foto inferior la nueva plaza comercial que se está terminando al otro lado de la avenida costera, que es para turistas, pero que se está comenzando a promover en la comunidad.



Figura 33.

Estudio 10:

Muelle internacional SSA México

Ubicación: Av. Melgar sur km 4.5

Año de inauguración 1974

Ampliación de 1998

Para recibir cruceros como el FREEDOM de

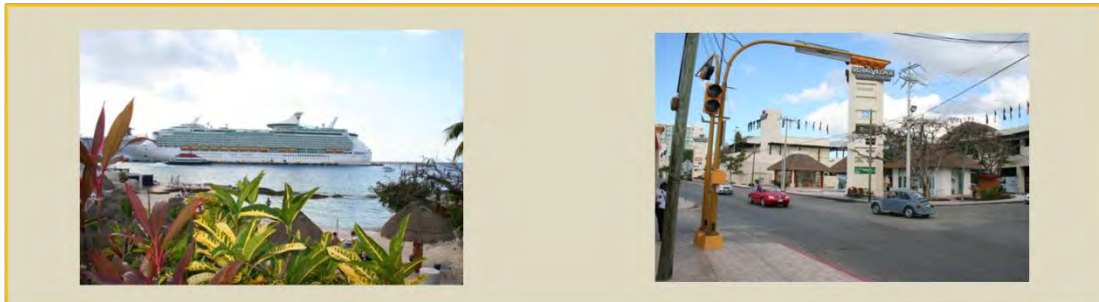
339 m de eslora y 4,370 pasajeros; GENESIS

de 360 m de eslora y 5400 pasajeros

Ancho de calle: 9 m vehicular

Uso actual: Plaza comercial, Banco, oficinas y restaurant

Ancho de calle; 12 m peatonal



El último muelle es el llamado Puerta Maya al que la concesión pertenece a la Carnival Cruise Line. En el croquis se presenta la localización, este muelle se encuentra enseguida del muelle internacional, de hecho los predios colindan uno con el otro, aunque por las maniobras que se requieren para el atraque de cada barco, los muelles en si, se encuentran separados a cierta distancia. (Ver figura 34).

Figura 34.



Estudio 11:
Muelle puerta maya
Ubicación: Av. Melgar sur km 4.5
Año de inauguración 1996
"Muelle de cruceros en Cozumel (SEMARNAT)
Inversión aprox. de 80 millones de dólares
Recibía el 50% de los cruceros al año
Destruído por huracán Wilma en 2005
Ampliación y construcción reapertura
octubre 2008
Plaza comercial, restaurantes, servicios y
Estacionamiento



Fuente: Propia

En esta panorámica (propia) se puede apreciar el muelle como tal donde atraca el crucero y sobre el cual se encuentra una zona comercial (Duty Free) por donde tiene que transitar el turista para poder bajar a tierra firme. En primer plano se aprecia otro pequeño muelle de servicio donde se da servicio para realizar tours al turista que baja y al cual se accede a través de una gran plaza comercial, donde se localizan tiendas de artesanías, tiendas de ropa, joyerías, restaurantes y bares.

En esta serie de fotos (figura 35), se aprecia parte de lo que es la plaza comercial de Puerta Maya, es como un pequeño pueblo (downtown) para el servicio del turista, esta plaza ha sustituido a lo que es el centro histórico de la Isla que se encuentra en la ciudad y por la cual el centro ha perdido parte de su actividad económica y de su atractivo turístico. La gente que baja del crucero ya no le interesa ir al centro a conocer si aquí tiene todo.

Figura 35.



Estudio 12:
El litoral aprovechado para recreación
del crucerista.
Plaza comercial al pie del muelle.
Restaurantes y bares.



El cuarto entrevistado comenta con respecto a puerta Maya: *“claro me ha tocado subir a los cruceros y he pasado por ahí, por todos los negocios y comercios que ahí hay. No hay ningún beneficio para la zona centro y si a eso le agregas tu que desde que baja el turista, esta acomodado a playa mía, a Mr. Sanchos, a San Francisco, por los taxistas para ir a dar la vuelta a la isla, pues lógicamente ni un 30% de esos turistas van a llegar a aquí (centro), porque no hay otro atractivo, esa es la realidad, o sea si el turista tiene todo allá para que va a venir al centro”*A. Aguilar (comunicación personal, abril 2, 2013). Este factor de las grandes inversiones en infraestructura portuaria, promovida por las multinacionales, en especial esta ha sido concesionada a la Carnival Crusie Line.

Continuando con el mismo entrevistado comenta: *“están privatizando Cozumel, están privatizando a los espacios, porque obviamente traen capital económico fuerte y si hay cuestiones económicamente atractivas, como comisiones y este tipo de cosas, lógicamente que ceden los derechos de la tierra para que puedan establecerse esas inversiones, pero siempre y cuando se mantenga un equilibrio.*

Yo lo que creo es que el gobierno como tal, debería tener una participación en acciones en capital económico para ese tipo de inversiones, porque se está privatizando parte de los espacios de Cozumel y obviamente como son privatizados los muelles, pues lógicamente el gobierno la única injerencia que tiene es sobre ciertos permisos, pero no hay ningún otro beneficio” A. Aguilar (comunicación personal, abril 2, 2013).

Además de que el turismo de cruceros es cautivo en un gran porcentaje, otro factor que se debe tener en cuenta es que también se ha convertido en un turismo de masas así lo expresa la segunda entrevistada; *“si se abarataron los cruceros, ahora tengo entendido que los dan así como, a meses sin intereses y demás para poderlos comprar y todo eso, entonces ahí vez el tipo de turismo que viene. Por eso digo, que no hay que apostarle tanto ni irnos tanto con aquello de que, hay tantos cruceros y tanta gente que traen los cruceros, porque no es gente que venga dispuesta a gastar” A. Aguilar (comunicación personal, marzo 27, 2013).*

Si se analiza este punto de vista y se toma en consideración las recomendaciones que hace CLIA en su reporte de 2009, se ve claramente que el turismo que seguirá abordando los cruceros que navegan por le Caribe, será en mayor número si, pero si ahora el principal sector que viaja son parejas, con posibilidades de gastar en algún momento del viaje, el futuro próximo es de turismo familiar y de amistades, así como el de turismo de personas mayores, entonces es probable que el promedio de gasto del turista de crucero baje en un porcentaje considerable.

Conclusiones.

Retomando el planteamiento que realiza David Harvey con la Geografía crítica en el sistema capitalista y que han transformado los espacios en las ciudades urbanas en los Estados Unidos, en nuestro caso se analizó los factores que han transformado el litoral de la Isla.

En el análisis al sistema capitalista desde una perspectiva nacional, se encontró similitud con lo planteado por Harvey, en principio México tiene el mismo modo de producción, solo que a un diferente nivel, el denominado “en vías de desarrollo”. En este modo de producción o sistema lo que rige es la economía sobre la sociedad. En la actualidad el sistema está al cuidado, protección y promoción de las políticas públicas, dejando a un lado las cuestiones de bienestar social y ambiental. Lo que importa y la razón del ser del sistema es la propiedad privada.

Durante la primera mitad del siglo pasado en México, después de la revolución, el desarrollo se daba a nivel “nacional” y se iniciaba un comercio de exportaciones la política tenía poco control en esas actividades comerciales. En la actualidad el comercio pasó de nivel internacional a un nivel global, es decir, que con la era del libre comercio internacional y las grandes empresas multinacionales, apoyadas por las corporaciones mundiales como el BM, la OMT, el BID, la OCDE, se han creado políticas globales de orden económico, para seguir con el control de las economías del mundo, la llamada globalización.

En este entorno, el factor financiero interviene directamente en las políticas de globalización y de como se ha plantea la actividad turística, como una alternativa de crecimiento económico para los países en crecimiento, que hasta el momento ha dejado beneficio para las grandes empresas multinacionales. Es una forma de nueva colonización de los países de primer mundo sobre los países tercermundistas o los llamados en vías de desarrollo. El turismo pues, ha sido una de las banderas de las políticas internacionales para la promoción del crecimiento y desarrollo de los estos países en desarrollo que cuenten con paisajes y litorales naturales, con la idea de un desarrollo sustentable para un crecimiento equilibrado de los sectores, económico, social y ambiental de las regiones.

El turismo al ser una actividad que se ubica dentro del tercer sector (de servicios), se le conoce como la industria sin chimeneas (que no contamina como otro tipo de industria como la metalúrgica o la de limpieza), es fácilmente promovida como un factor de desarrollo económico. Claro que al apropiarse del paisaje lo transforma, así que el impacto de esta industria también tiene consecuencias en el medio ambiente.

Entonces con este primer factor de la teoría de transformación del espacio de Harvey en las grandes ciudades, se puede decir que, dentro del desarrollo de la industria turística en Cozumel se va transformando el paisaje natural en su litoral. Al invertirse en la infraestructura que se necesita para el turismo hotelero como el de cruceros y sus servicios, es decir, con la construcción de 3 muelles con capacidad de atraque para 6 cruceros al mismo tiempo, pero que en el caso de los muelles, estos se ubican en la mancha urbana de Cozumel, por lo que también van transformando la vida económica y social de la ciudad, en especial el centro histórico donde se realizaba la vida política, educativa, social y económica de los habitantes.

Como se ha dicho Harvey fundamenta sus planteamientos en los efectos que genera el sistema en las grandes ciudades urbanas de Estados Unidos y en sus investigaciones afirma que en el mundo ahora la mayoría de la población ya vive en ciudades urbanas, más que en ciudades rurales. Esto es, que se ha generado una migración a las ciudades en busca de mejores alternativas de trabajo para vivir, provocando el abandono del campo.

Este tipo de migraciones dentro del ámbito turístico no son la excepción, solo que se acentúan con dicha actividad pues en algunos casos las nuevas ciudades que se han creado con el desarrollo del turismo, se promueve la migración, tenemos el ejemplo de Cancún, en la que esta situación ha generado una serie de problemas sociales, ambientales y urbanos que han sobrepasado al Gobierno. En el caso de Cozumel también se da esta problemática pero al parecer en menor escala, siendo algunas de las razones su condición de ínsula, la histórica y las tradiciones culturales que tiene.

Esta transformación, desde la perspectiva de dos de los entrevistados ha generado cambios y se están sufriendo las consecuencias, se le ha apostado todo a este tipo de turismo y se ha perdido el turismo de pernocta, que fue con el que se inicio la isla y que realmente si dejaba una mejor derrama en general a la sociedad. Al parecer la economía local ya no es controlada por la población, sino que poco a poco ha cambiado y actualmente depende en gran medida del turismo de cruceros que es una industria de masas y global.

Un ejemplo de la transformación sobre la Av. Rafael E. Melgar entre la Av. Juárez y la calle 2 norte, en lo que fue el cinema Joaquín, que durante muchos años dio un servicio de diversión a la comunidad y que estuvo algunos años fuera de servicio, para pasar en los años ochentas a ser demolido en un 50% para construir una plaza comercial con 10 locales en PB y un hotel de 4 niveles y posteriormente en su totalidad. Esa plaza de 10 locales se convirtió en un solo local que alojaba una sola joyería, una de las dos primeras joyerías que rento un predio y se ubicaron en sobre la avenida con inversión de un empresario local, durante los inicios de los arribos semanales de cruceros y que actualmente se dividió en dos locales al parecer de inversionistas foráneos.

A decir del sexto entrevistado; *solo debieron haber cuando mucho 6 joyerías en la Av. Rafael E. Melgar, se perdió la visión o más bien se tomo el camino de la ambición y perdimos la perspectiva, “como decía el suegro de un compadre, si se pierde algo de dinero no pasa nada, si se pierde un amor se pierde algo, pero si se pierde la perspectiva se pierde todo”* A. Aguilar (comunicación personal, abril 3, 2013).

En cuanto al segundo planteamiento de Harvey con respecto a revolución informática en las comunicaciones, comenta que este factor ha acelerado el intercambio de información entre los países y al interior de los mismos. Esta tecnología ha acercado a los países para el conocimiento de las diferentes riquezas naturales y de las diferentes manifestaciones culturales y sociales entre ellos. Así una persona puede conocer todo sobre un país que le interese y que puede estar al otro lado del mundo de donde se ubica. Esto reflejado en la información turística, esa misma persona podría decidir si viajar o no a ese país y buscar la mejor manera de trasladarse, hospedarse y alimentarse desde una computadora desde su casa o en un cyber.

En Cozumel, durante su auge hotelero, los turistas eran traídos por agencias de viajes, a decir de la segunda entrevistada; *“trabaje en el hotel Mesón San Miguel, ahí se recibía turismo por la agencia Bojorquez, contaba con restaurant, bar, alberca, elevador”* A. Aguilar (comunicación personal, marzo 27, 2013), este hotel se ubica en la avenida Benito Juárez entre la avenida costera y la 5° avenida, en el centro histórico de la Isla.

Ahora todo ha cambiado, la industria turística actual, aprovecha las nuevas tecnologías para promoverse a través de las diferentes redes sociales o pagina web y venderse a través de la red, abarcando la totalidad de mercado mundial cibernético con costos relativamente más bajos que los de las agencias de viajes y así lograr una mayor venta y cobertura en todos los países que cuenten con internet.

A decir de una de la octava entrevistada que tiene una agencia de viajes comenta; *“nos va bastante bien o sea cubre nuestras necesidades, somos dos nada más en la agencia, entonces para nosotras dos está bien, el trabajo que tenemos y las entradas que tenemos. Con la salida de la oficina de mexicana, mucha le busco el poder hacer sus cosas por internet, sin embargo todavía hay gente que le gusta más tener la atención, el trato de alguien, el que necesita un cambio házmelo y no estarle buscando. Le tiene miedo a meter su tarjeta de crédito a una maquina y la clonen, cosas así”* “somos una franquicia de una agencia de Guadalajara, hora si que tenemos el respaldo de todo lo que tienen, es una agencia de viajes, una oficina de Aeroméxico y una tour operadora, tenemos el sistema, el nombre y todo eso” A. Aguilar (comunicación personal, abril 6, 2013), con este comentario se puede ver que las nuevas formas de comunicación y las tecnologías han

transformado la manera de trabajar de las agencias de viajes, por un lado y por el otro las alternativas con que cuenta las personas para organizar sus viajes.

Con el turismo de cruceros no es la excepción y hoy encontramos páginas de internet de la mayoría de la líneas de cruceros en el mundo, teniendo al mercado americano como el principal consumidor y al mismo tiempo a la región del Caribe como el principal destino de cruceros, como se ha planteado en el segundo capítulo. Estos factores han influido en gran proporción en la transformación del paisaje y de la vida en Cozumel. Ya que el crecimiento de la industria naviera turística ha sido constante y permanente a pesar las crisis mundiales.

El tercer planteamiento de hace Harvey es con respecto al transporte. Aterrizando la idea a la industria turística es claro que la movilidad de personas por el ocio cada año es mayor, dado en crecimiento en la capacidad de la transportación tanto en aviones, barcos, autobuses como en trenes con mayor rapidez, servicios y seguridad.

En cuanto a la industria de cruceros las grandes empresas navieras han crecido año con año. Así integran cruceros más grandes en eslora y de mayor capacidad para mover más turistas durante mayor tiempo en el año. Es decir, lo que antes era una industria selectiva de alto poder económico con el paso de los años y los avances en las tecnologías, actualmente se promueve el turismo de masas, con la reducción de los costos generando una movilidad intensa entre las regiones en el mundo.

En Cozumel este turismo de masas que trae el crucero ha dejado beneficio solo a unos cuantos empresarios, pues este turismo es cautivo, es decir que los turista que llegan a bajar un alto porcentaje ya tiene comprado un tour, donde las 4 o 6 horas que están en la isla, ya no desembolsan ni un dólar. La poca gente que llega a distribuirse por el malecón de Cozumel solo llega a comprar algún souvenir, una artesanía, una camisa o una cerveza, pero es gente que utiliza o requiere de servicios y utiliza calles, agua, drenaje, iluminación, etc.

El crecimiento en infraestructura urbana para atender al turismo de cruceros se ha visto en dos grandes proyectos que han realizado en dos administraciones locales diferentes una en la Ing. Calzada y otra en la del Lic. Gustavo Ortega. La primera con la realización de las calles peatonales y la otra con el rescate del centro histórico y la ampliación de calles, que ya se analizaron en el capítulo anterior. Estos proyectos han beneficiado mas al turista de cruceros que a la comunidad local, pues la actividad comercial que se da actualmente en esta zona, se rige por el horario de estadía de los cruceros, es decir que si hay tres barcos y el último se va a las 5 de la tarde a esa hora se cierran los comercios y el centro queda sin actividad. Esto es ocasionado por diferentes factores uno que las familias que vivían en estas áreas, se han reubicado en otras nuevas aérea urbana por rentar sus propiedades en el centro o han vendido las propiedades a personas que se

dedican al comercio y que son de otras latitudes. Esto ha provocado cambios en los usos de suelo principalmente de uso habitacional-familiar a uso comercial o de servicios.

En cuanto a la mano de obra que plantea Harvey, la actividad turística transformó las relaciones entre empresarios y empleados que antes se daban en Cozumel. Estas pasaron a ser de negocios familiares o regionales donde todos se conocían a negocios internacionales donde nadie se conoce y se importa mano de obra de otros lados de la república como del mundo. La comunidad ahora es más heterogénea y las actividades del centro ahora prácticamente son comerciales y de servicios. Aunque se han mantenido algunas tradiciones como el carnaval y las fiestas del Cedral, no son eventos que atraigan al turismo de los cruceros.

A manera de reflexión el turismo de cruceros en la isla al principio dio un gran impulso a la economía local y la comunidad fue beneficiada al verse reflejada en ella la derrama que dejaba este sector. Sobre todo cuando solo había un muelle para cruceros, pues cuando estaba ocupado el muelle y llegaban más cruceros, estos tenían que fondear en la rada y los turistas tenían que bajar en tenders al muelle fiscal. Entonces los turistas recorrían el centro libremente y consumían en los diferentes locales que había en la zona. En ese entonces el crecimiento y transformación del litoral sobre la Av. Rafael E. Melgar, se dio hacia la parte norte del área de estudio. La parte sur todavía tenía un alto porcentaje de predios con uso habitacional, algunos comercios y el hotel vista del mar, más allá el faro punta langosta, aunque ya estaba la avenida como tal, solo se veía después el restaurant costa brava, el terreno y las oficinas de la CFE, en la esquina de la costera y la calle 11 sur (ahora Andrés Quintana Roo) estaba la Discoteca Neptuno.

El rápido crecimiento de la actividad de cruceros y la construcción de los nuevos muelles en lugar de generar mayor beneficio a la comunidad, ha promovido las inversiones de capitales foráneos, las que han construido la infraestructura comercial que ha transformando de manera directa el uso del suelo, la fisonomía de las fachadas y la vida comunitaria sobre la avenida, además de generar una migración de mano de obra extranjera que ha desalojado en parte la mano de obra nacional y con ello se ha generado el abaratamiento del pago de esos trabajadores.

La transformación del paisaje analizado por los factores de Harvey, es una de las tantas perspectivas en que se puede estudiar al turismo, pero que nos puede dar una clara visión de la importancia que tiene el ser crítico para poder buscar y encontrar alternativas que puedan ser más acordes a la actualidad que se vive y que cada día los cambios que se presentan son más rápidos, por lo que se debe tener un planteamiento claro de lo que se debe hacer para el beneficio de la comunidad y del medio ambiente. La pregunta que quedaría al aire es que si el hombre tendrá la imaginación y la capacidad de generar una transformación

armónica de su entorno, que pueda lograr el famoso equilibrio económico, social y ambiental, la tan afamada sustentabilidad, que hasta ahora ha quedado a deber y que solo se ve en el papel, como una justificación para el crecimiento e inversión de los grandes capitales en los países en desarrollo.

Pero ¿que está pasando hoy en día? ¿Las políticas públicas han cambiado? ¿Los planes y ordenamientos han funcionado? Un punto de reflexión es lo que se está construyendo en la esquina de la Av. Rafael E. Melgar con calle 1° sur, en la esquina que en el siglo pasado se ubicó el sindicato de alijadores y que era, hasta hace unas semanas, tiendas de artesanías y ropa en un nivel ¿será que llegó otra gran inversión foránea para construir otra joyería? De las cuales se promueven en los cruceros que arriban a la Isla (un mercado cautivo). Habrá que esperar para ver.

Estas reflexiones llevan a diferentes líneas de investigación como, el turismo y el crecimiento urbano en las costas, Playa del Carmen; el turismo en las Islas y sus límites de crecimiento; el turismo de cruceros, los cruceristas y los anfitriones; el turismo en los litorales y la ciudad turística; la transformación del espacio urbano por el turismo.

Referencias

- 1) **Anaya, J. (2011).** *Apuntes sobre la teoría del turismo*. En: Palafox Muñoz, A. y A. Alvarado Herrera (coords.) *Ambientes del turismo: actores y escenarios*. Universidad de Quintana Roo. México.
- 2) **APIQROO.(2010).***Administración Portuaria Integral de Quintana Roo*. Página web; [www. Apiqroo.com.mx](http://www.Apiqroo.com.mx). Estadísticas.
- 3) **Aponte, G. (2003).** *Paisaje e Identidad Cultural*. En Revista Tabula Rasa. Ene-Dic. N°1, pp.153-164.
- 4) **Archivo General del Estado de Quintana Roo.** Página web. [www. age.qroo.gob.mx](http://www.age.qroo.gob.mx).
- 5) **Benseny, G. (2006).** *El espacio turístico litoral*, en Revista Aportes y transferencias. Vol. 10, No. 2, pp. 102-122.
- 6) **Borja, J. (2009).** *Condicionantes del turismo sustentable en el Caribe mexicano*. En *Études caribéennes* (en ligne). <http://etudescaribeennes.revues.org/4208>.
- 7) **Bringas Rábago, N. (2002, p. 2).** *Desarrollo turístico y dinámica de evolución de suelos en el corredor costero Tijuana-Ensenada*, en: <http://www.sectur.gob.mx/work/models/sectur/Resource/8898/1/ocho.pdf>, consultado [15/10/2011].
- 8) **Bringas, N. y Ojeda, L. (2000).** *El ecoturismo; ¿una nueva modalidad del turismo de masas?*. En revista Economía, Sociedad y Territorio, enero-junio, vol. II, numero 7, Toluca, México. pp. 373-403.
- 9) **Buades, J.(2006)** *Turismo, la globalización invisible*, en: *Pueblos*, No. 22, disponible en: <http://www.revistapueblos.org/spip.php?article418>, [consultado 30/10/2011].
- 10) **Buzai, G. (1999).** *Geografía Global. El paradigma Geotecnológico y el espacio interdisciplinario en la interpretación del mundo del siglo XXI*. GIS99 Brasil, V Congresso e Feira para usuarios de Geoprocessamento da América Latina. Centro de estudios avanzados de la UBA, Argentina.
- 11) **Campos, A. (2006).***Análisis, tratamiento y problemática del paisaje urbano y natural de los conjuntos históricos, el caso de la comunidad autónoma de Murcia (España)*. *Scripta nova*. Universidad de Barcelona. Vol. X, No. 218.
- 12) **Campos, O. (2003).** *Del paisaje a la ciudad*. Revista Bitácora Urbano Territorial, enero-diciembre, año/vol. 1, numero 007, Bogotá, Colombia.
- 13) **Casas, I. (2004).** *Percepciones del paisaje*. Revista de Arquitectura, núm. 6, enero-diciembre. Pp. 8-12. Universidad Católica de Colombia.
- 14) **Casellas, A. (2010).** *La Geografía crítica y el discurso de la sostenibilidad. Perspectivas y acciones*. Geografía crítica. Doc. Anál. Geogr, vol. 56/3, pp. 573-581.
- 15) **Careaga, L.Higueras, A. (2010).** *Quintana Roo. Historia Breve*.El Colegio de México. Fondo de Cultura Económica.
- 16) **CEPAL 2011-104. (2011)***La competitividad del turismo en el Caribe*. Bineswaree, Bolaky. Comisión económica para América Latina y el Caribe.

- 17) **CLIA, (2011).** *The overview.* Cruise Lines International Association, Inc.
- 18) **Convenio Europeo del Paisaje. Capítulo 1. Disposiciones generales.** Florencia, 20 de octubre 2000.
- 19) **Cuarón, A.Bojorquez, L. Gómez, P. y Bungé, V. (2008).** *Ordenamiento Ecológico Local del Municipio de Cozumel.* Multicriteria, S.C.
- 20) **Dachary, A. (2008).** *Los límites del Desarrollo Local en una región de turismo global; el caso del corredor Cancún – Tulum, México.* En Aportes y transferencias, vol. 12, núm. 1, pp. 41-56.
- 21) **Dachary, A.Navarro, D. Arnaiz, S. (1992).** *Quintana Roo: Los retos del fin de siglo.* Centro de Investigaciones de Q. Roo.
- 22) **Dos Santos, P. (2011).** *Marco teórico metodológico de los estudios de paisaje.* En revista estudios y perspectivas en turismo. Vol. 20, núm. 3, mayo, p. 522-541
- 23) **Duana, L., Allan, I., Gutiérrez, J. (2011).** *La ciencia del paisaje. un criterio de intervención y ordenamiento de las ciudades.* Revista Quivera, vol. 13, núm. 1, enero-junio, pp. 156-166.
- 24) **Enriquez, J.(2008).** *Las nuevas ciudades para el turismo. Caso puerto Peñasco, Sonora, México.* X Coloquio Internacional de Geocrítica. “Diez años de cambios en el mundo, en la Geografía y las Ciencias Sociales, 1999-2008”. Barcelona del 26 – 30 de mayo de 2008. Universidad de Barcelona.
- 25) **Enriquez, J. (2010).** *El escenario turístico en Puerto Peñasco. Efectos sociales y urbanos.* En Dialogós latinoamericanos, núm. 17, Aarhus Universitet Latinoamericanistas.
- 26) **Fernández, R.(2012).** *Lo que hunden mientras flotan.* En ALBA SUD, Investigación y comunicación para el desarrollo. Artículo N° 13, Noviembre de 2012.
- 27) **Francesch, A. (2004).** *Los conceptos del turismo. Una revisión y una respuesta.* En Gazeta de Antropología. N°. 20, artículo 29, <http://hdl.handle.net/10481/7280>.
- 28) **García, A, y Muñoz, J.(2002).** *Concepción moderna del paisaje en el ámbito de la Geografía.* Temas Selectos de la Geografía en México. Instituto de Geografía. Unam. México.
- 29) **Gomez, J.(1981).** *Espacio y paisaje. Temas constantes de discusiones, e investigaciones Geográficas.* En Lurralde, N. 4, p. 13-26, Universidad de Deusto. Campus San Sebastián.
- 30) **Gudynas, E.(2009).** *La ecología política de la crisis global y los límites del capitalismo benévolo.* Revista de ciencias sociales, Núm. 36, Quito, pp. 53-67.
- 31) **Guimarães P. R. (2002).** *La ética de la sustentabilidad y la formulación de políticas de desarrollo.* En: Alimonda, H. (Coord.), Ecología política, naturaleza, sociedad y utopía, pp. 53 – 82, CLACSO, Argentina.
- 32) **Guimarães P. R. (2005).** *Las perspectivas del desarrollo social ante una globalización asimétrica y con crecientes desigualdades sociales, en:*

Organización de las Naciones Unidas, *The Inequality Predicament*, ONU, Nueva York.

- 33) **Harvey, D. (2000).** *Mundos urbanos posibles*. en Megacities Foundation, La Haya, Holanda. Traducción del Capítulo 1, pp 177-197.
- 34) **Harvey, D. (2004).** *El nuevo imperialismo: Sobre reajustes espacio-temporales y acumulación mediante desposesión*. Revista viento del sur. Traducción de Enrique Rodríguez. Correspondencia de prensa N° 447.
- 35) **Harvey, D. (2008).** *El Derecho a la Ciudad*. En revista digital del Programa en Gestión de la Ciudad. Año 1, 14 abril 2009. Universitat Oberta de Catalunya. (Artículo original en New Left Review. N° 53, noviembre-diciembre, pp. 23-39)
- 36) **Harvey, D.(1977).** *Urbanismo y desigualdad social*. Libro. Editorial siglo XXI, España.
- 37) **Harvey, D.(1997).** *Globalización y urbanización*. En Conferencia inaugural, en el 6° Encuentro de Geógrafos en América Latina, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, Argentina.
- 38) **Hawkins, D. y Mann, S. (2007).** *The World Bank's role in tourism development*. Annals of Tourism Research. Vol. 34, N° 2, pp. 348-363.
- 39) **Higueras, A. (1999).** *Introducción al análisis geográfico regional. Reflexiones acerca del paisaje*. En Espacio, Tiempo y Forma, Serie VI, Geografía, t. 12, pp. 83-98.
- 40) **INEGI.(2009).** *Prontuario de Información Geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos*. Cozumel, Q. Roo.
- 41) **INEGI.(2010).** *Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2010*. Quintana Roo.
- 42) **Lanfant, M. (1980).** *El turismo en el proceso de internacionalización*, en revista Internacional de Ciencias Sociales publicada por la UNESCO, París. Vol. XXXII, n° 1.
- 43) **Lefebvre, H. (1974).** *La producción del espacio*. Revista de sociología, Núm 3, pp. 219-229.
- 44) **López, Ángeles. y Marín, Gustavo (2010).** *Turismo, capitalismo y producción de lo exótico; Una perspectiva crítica para el estudio de la mercantilización del espacio y la cultura*. En Relaciones, vol. XXXI, núm. 123, pp. 219-258, El Colegio de Michoacán, A.C., Zamora, México.
- 45) **Martí, C. y Pinto, J. (2011).** *Pautas teórico-metodológicas para el estudio de la transformación del paisaje litoral de la Costa Brava*. En *Ería*, 86, pp. 215-236. Departamento de Geografía, Universidad de Girona, España.
- 46) **Martínez, C. (2008).** *Configuración territorial del turismo en las costas de la isla de Cozumel*. En *Teoría y Praxis* 5, pp 343-357. Universidad de Quintana Roo.
- 47) **Matison, K (1978).** *Una introducción a la Geografía Radical*. En Cuadernos críticos de Geografía Humana. Año III, Número. 13, enero, pp. 1-23.
- 48) **Moraga, j. (2008).** *Globalización del paisaje en Costa Rica y la importancia de los sistemas de información geográfica en su interpretación*. En *Tecnología en Marcha*. Vol. 21-1, enero-marzo, pp. 215-227.

- 49) **Morales, M. (2005).** *La importancia de la enseñanza de la Geografía en las carreras de turismo.* En *El Periplo Sustentable*, núm. 10, noviembre, pp. 45-56. Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México.
- 50) **Nogé, J.(2007).** *Las otras geografías.* En revista ambiente digital 100. La vanguardia suplemento cultural.
- 51) **Nogués, A. (1995).** *Antropología y turismo rural. Una contingencia necesaria.* En *Gazeta de Antropología*. Número 11, artículo 8. Universidad de Sevilla, España.
- 52) **OMT (2008)** *Turismo de cruceros; situación actual.* Libro de la Organización Mundial del turismo.
- 53) **OMT (2011)** *Políticas y prácticas para el Turismo Mundial.* Libro de la Organización Mundial del Turismo.
- 54) **Palafox, A.(2010).** *Treinta años de transformaciones en Cozumel: el turismo como eje de acumulación.* En revista RESTMA. España, Número 11, p. 105-122.
- 55) **Palafox, A, Segrado, R. (2008).** *El observatorio del turismo, base para el Centro de Articulación Productiva de Turismo de Quintana Roo.* En *Teoría y Praxis* 5, pp 161-170. Universidad de Quintana Roo.
- 56) **Palafox, A, Zizumbo, L. Arriaga, E, Monterroso, N (2010).** *Introducción al estudio del turismo a través del materialismo cultural, en;* Polis. Revista Latinoamericana N. 25, pp 1-18.
- 57) **Palafox A., González, A., Alvarado, A., y Collantes, A. (2011a).** *El turismo como eje de acumulación desde la perspectiva de la economía política, la ecología política y el desarrollo sustentable,* Protocolo de Investigación, Universidad de Quintana Roo, México.
- 58) **Palafox, A. Madrigal, D. Zizumbo, L. (2011).** *Apropiación, funcionalización y homogenización del espacio para el desarrollo turístico de Quintana Roo, México.* En cuaderno virtual de Turismo-Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, p. 282-293.
- 59) **Portillo, Alfredo (2002).** *Una estrecha relación entre el turismo, la Geografía y el mercadeo.* en revista *Geoenseñanza*, año/vol. 7, número 1-2, pp. 109-113. Universidad de los Andes, San Cristóbal, Venezuela.
- 60) **Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Cozumel, Q. Roo. (2005).** *H. Ayuntamiento de Cozumel.* Lic. Gustavo Miguel Ortega Joaquín 2005-2008.
- 61) **Ramírez, M (1981).** *Teoría general del turismo.* Editorial Diana, México.
- 62) **Ramos, M (1999).** *Cozumel vida porteña; 1920.* Universidad de Quintana Roo.
- 63) **Rodríguez, A. (1996).** *La urbanización de Brasil y el fenómeno del turismo.* En *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, Madrid, N. 16, pp. 81-99.
- 64) **Rubio, A. (2003).** *El turismo del futuro: agente de conservación y desarrollo.* En revista SABERES, vol. 1, Universidad Alfonso X el sabio, Madrid, España.

- 65) **Sancho, A. (2006).** *Introducción al Turismo*. Organización Mundial del Turismo.
- 66) **Santos, Milton. (1995).** Libro *Metamorfosis del espacio habitado*. Editorial oikos-tau. Barcelona, España.
- 67) **Sauer, Carl. (1925).** La morfología del paisaje. Artículo.
- 68) **SEDETUR.(2005-2011).** *Quintana Roo. Turismo, motor de desarrollo*. Secretaria de Turismo de Quintana Roo.
- 69) **SECTUR (2010).** *Estudio sobre productos y servicios diferenciados en los principales destinos de cruceros en México*. Reporte ejecutivo. cestur@sectur.gob.mx.
- 70) **Troll, C.(2003).** *Ecología del paisaje*. Gaceta Ecológica. Julio-septiembre, número 068, pp. 71-84, México.
- 71) **Ventura, V. (2010).** *Encadenamientos productivos de las actividades exportadoras en América Latina: El caso de la Industria del Turismo*. Red Latinoamericana de Política Comercial.
- 72) **Vivas. V. (2008)** *Travesía por la historia de Cozumel*.
- 73) **Wilson, Tamar (2008).** *The impacts of Tourism in Latin American*. En Latin American Perspectives, 35: 3 <http://lap.sagepub.com/>
- 74) **Zhao, W. y Li, X. (2006).** *Globalization of tourism and Third World Tourism Development*. Chinese Geographical Science.16 (3), 203-210.
- 75) **Zuluaga, P. (2006).** *Una mirada al paisaje como recurso turístico*. En Revista Interamericana de Ambiente y Turismo, Volumen 2, número 2, pp. 76-78, octubre.