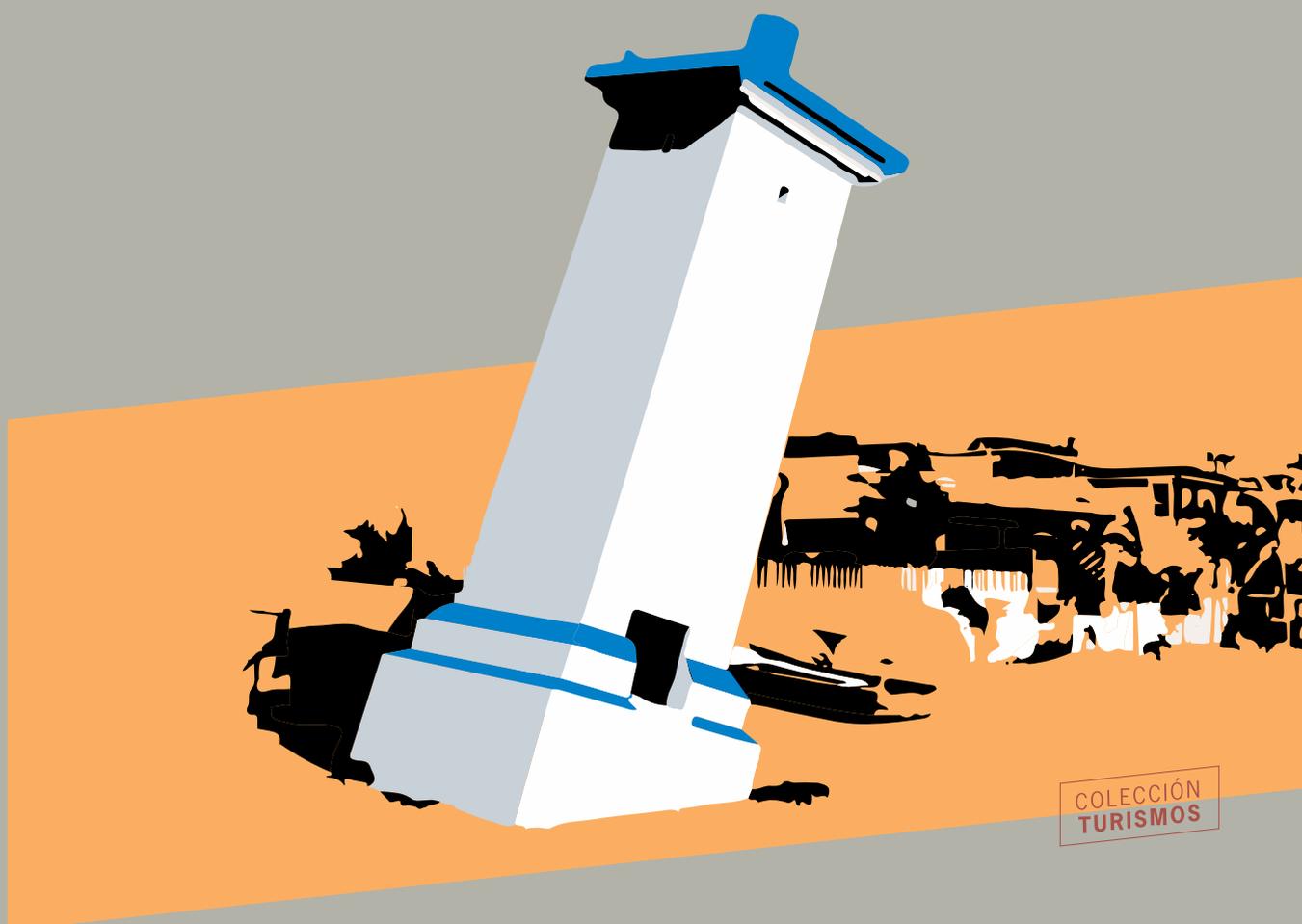


LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO EN PUERTO MORELOS, MÉXICO

ÁNGEL FABIÁN CALVARIO-MORALES
ALEJANDRO PALAFOX-MUÑOZ

Prólogo de Macià Blázquez-Salom



COLECCIÓN
TURISMOS

La producción del espacio turístico en Puerto Morelos, México
Ángel Fabián Calvario-Morales
Alejandro Palafox-Muñoz

Alba Sud Editorial
Colección Turismos

La publicación de este libro es una iniciativa de Alba Sud. Se publica con el apoyo de la Universidad de Quintana Roo y la Agencia Catalana de Cooperación al Desarrollo (ACCD), a través del proyecto «Plataforma de investigación en turismo, derechos humanos y equidad de género» (convocatoria 2019) gestionado por Alba Sud.



Del texto:

Ángel Fabián Calvario-Morales y Alejandro Palafox-Muñoz



Del prólogo:

Macià Blázquez-Salom



De esta edición:

Alba Sud Editorial

Edita:

Alba Sud Editorial
Barcelona, España
www.albasud.org
info@albasud.org

Coordinación editorial:

Ernest Cañada e Ivan Murray

Diseño gráfico y maquetación:

Boixader & Go

Revisión ortopográfica:

Núria Abellan

Barcelona, octubre de 2020

ISBN: 978-84-09-20809-8

La producción del espacio turístico
en Puerto Morelos, México

Ángel Fabián Calvario-Morales
Alejandro Palafox-Muñoz

COLECCIÓN
TURISMOS

SOBRE LOS AUTORES

Ángel Fabián Calvario-Morales

Antropólogo Social por la Universidad Veracruzana. Maestro en Gestión Sustentable del Turismo por la Universidad de Quintana Roo. Profesor Investigador de Tiempo Completo, en la División de Turismo, de la Universidad Tecnológica de Cancún. Miembro de la Red de Estudios Multidisciplinarios de Turismo (REMTUR). Líneas de interés: producción del espacio, ciudades turísticas y derecho a la ciudad.

acalvario@utcancun.edu.mx

angel.calvario@gmail.com

Alejandro Palafox-Muñoz

Licenciado en Turismo, Maestro en Estudios Turísticos y Doctor en Ciencias Ambientales por la Universidad Autónoma del Estado de México. Profesor-Investigador de Tiempo Completo en la División de Desarrollo Sustentable de la Universidad de Quintana Roo. Miembro Fundador de la Academia Mexicana de Investigación Turística (AMIT). Miembro del Sistema Nacional de Investigadores Nivel 2. Líneas de interés: Estudio del turismo desde la perspectiva de la economía política y la ecología política.

palafox@uqroo.edu.mx

ÍNDICE

Prólogo , a cargo de Macià Blàzquez-Salom	5
Capítulo 1. Introducción	8
Pregunta de investigación	10
Justificación	11
Método	12
Capítulo 2. Turismo y producción del espacio	14
Prolegómenos a la producción social del espacio	14
Categorías del espacio	23
Trialéctica del espacio	30
Turismo, capitalismo y espacio	37
Capítulo 3. Las prácticas espaciales en Puerto Morelos	45
Actividades productivas preturísticas en Puerto Morales	47
Creación del CIP Cancún y desarrollo de Riviera Maya	57
Creación del municipio de Puerto Morelos	64
Conclusión: el espacio histórico	67
Capítulo 4. Las representaciones del espacio en Puerto Morelos	60
El espacio concebido desde rasgos ecológicos	70
El espacio concebido desde el desarrollo urbano	82
Conclusión: el espacio contradictorio	102
Capítulo 5. Los espacios de representación en Puerto Morelos	104
El espacio pensado desde la sociedad puertomorelense	105
La Escuela Sobre el Mar: Secundaria Técnica Primero de Junio	112
Mocho Morelos y el surgimiento de Latitud 21	118
Conclusión: el espacio diferencial	123
Capítulo 6. Consideraciones finales	125
Capítulo 7. Conclusiones	128
Bibliografía	132
Notas periodísticas	134
Entrevistas	135
Programas	135
Periódico Oficial del Estado	135
Anexos	136

PRÓLOGO

LA DEFENSA DEL ESPACIO VITAL, FRENTE AL TECNOCRÁTICO Y ABSTRACTO

Macià Blàzquez-Salom

La práctica política ciudadana surge de la socialización de la vida cotidiana, mediante el estrechamiento de las relaciones colectivas, en el vecindario y las comunidades. Haciendo de la necesidad virtud, dicha práctica se refuerza cuando la gente se revela para defenderse de la explotación, la exclusión o la desposesión. Estas amenazas provienen, de forma constante, de la dominación mediante lógicas tecnocráticas del estado y del capital. Los territorios litorales (como es el caso de Puerto Morelos, estudiado en este libro) son preferidos para el desarrollo turístico, y se convierten en una presa frecuente de dichos procesos de explotación, exclusión y desposesión de las clases sociales locales desfavorecidas.

Uno de los principales instrumentos de esa hegemonía territorial del capital es aquel urbanismo que convierte el espacio en mercancía. Su arma más efectiva es su disfraz, mediante sistemas de saber, jergas y técnicas incomprensibles para el resto de mortales. Técnicos expertos complacientes, acrílicos y serviles se hacen de este modo imprescindibles al poder. Así se consigue un diseño del territorio favorable a la acumulación de capital, definiendo los usos del suelo, qué espacios serán urbanizables o cuál será el trazado de las infraestructuras (carreteras, puertos, aeropuertos, etc.). La clase dominante, el capital y el estado imponen así su lógica, apropiándose de los instrumentos de planificación, mediante una objetivación abstracta del espacio, funcionalista, cuantificable, cartesiana, fría y represiva.

El planeamiento urbanístico y territorial confiere así un valor artificial al espacio. En lugar de defender su valor de uso que debería atender a las necesidades colectivas y al bien común, favorece su valor de cambio como mercancía con la que extraer beneficios especulativos. Ese sometimiento de las decisiones de las administraciones públicas al dictado del capital despoja a la población local de las

decisiones territoriales y urbanísticas de mayor calado. Es decir, los asuntos más importantes, como la urbanización o la ampliación de las infraestructuras, se deciden en las más altas instancias institucionales, allí donde a menudo se confunden los consejos de administración de grandes corporaciones con los gobiernos públicos. Así sucede que se despoja al pueblo del poder de decisión sobre su espacio y también sobre su futuro.

Los territorios marginales, hasta el momento mayormente ignorados e ignotos para el capital, son los más propicios a convertirse en su presa, capturando la máxima rentabilidad. Este patrón caracteriza los desarrollos turísticos-inmobiliarios en los destinos denominados “emergentes”; como sucedió y aún sucede, por poner algunos pocos y diversos ejemplos, en Cabo Verde, Zanzíbar, Salvador de Bahía, Bávaro o ahora en Puerto Morelos.

Los profesores Ángel Fabián Calvario Morales y Alejandro Palafox-Muñoz desmenuzan con mucho acierto en este libro el litigio territorial de Puerto Morelos, combinando metodologías científicas que vinculan categorías teóricas con estudios del marco regulatorio, la gobernanza y el sentir popular mediante el sondeo con técnicas de entrevista. Los autores fundamentan firmemente sus postulados en teorías del espacio, clarificando primeramente conceptos marxistas, basándose especialmente en trabajos de Henry Lefebvre. En segundo lugar, explican el devenir histórico de su ámbito de estudio, fuertemente influido por la creación en 1974 del Centro Integralmente Planeado de Cancún (ya esbozado por decreto en 1971), de la mano del recién creado Fondo Nacional de Fomento del Turismo del gobierno mexicano. Puerto Morelos fue en aquel tiempo un asentamiento pesquero, patio trasero de la capital regional Benito Juárez, débilmente secundado por su Escuela Secundaria Técnica Pesquera número 7 Primero de Junio, centros de investigación oceanográfica e incluso viendo su arrecife protegido con la figura de Parque Nacional. En tercer lugar, los autores explican las representaciones administrativas del espacio abstracto a partir del estudio de instrumentos urbanísticos, con mapas, coremas y muchos acrónimos, como por ejemplo PDU (Plan de Desarrollo Urbano), POE (Plan de Ordenación Ecológica) o incluso PMDUS (Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable) (dejo el descifrado de su despliegue a la imaginación o a la lectura detallada del libro). El diseño cartográfico abstracto de componentes homogéneos del territorio, a través de dichas figuras de planeamiento utilizadas como instrumentos de la dominación tecnocrática, defiende mejor los intereses económicos que

el bienestar colectivo. Por último, el trabajo de los profesores Calvario-Morales y Palafox-Muñoz ilustra una visión diferencial del espacio a partir del relato, mediante el recurso a fuentes orales y periodísticas, de las resistencias locales en defensa del territorio, la calidad de vida local, la exigencia de transparencia a las administraciones públicas o el acceso público al mar. Toman como ejemplo la desposesión por parte de las fuerzas combinadas del mercado y de las administraciones públicas de dos “espacios de representación”: la Escuela de formación profesional antes mencionada, convertida en tiempos recientes en un símbolo de los valores comunitarios, al verse amenazada por el cierre para “sacar mejor provecho” urbanístico y turístico de sus dos hectáreas de frente litoral, mercantilizando bienes públicos y comunales; y la “Milla de Oro” de 8 kilómetros de costa, de la que Puerto Morelos fue despojado, a raíz del establecimiento de la frontera municipal al sur del paralelo de latitud 21, tras su segregación de Benito Juárez en 2016.

Aquí llegados, confieso que me identifico con el quehacer de los profesores Calvario-Morales y Palafox-Muñoz, en la tarea de democratizar las decisiones sobre el territorio. Aspiramos a hacer cuanto esté en nuestras manos para descifrar los discursos territoriales que, a menudo, no persiguen otra cosa que abrumar, hacer sentir ignorantes y desmotivar a la gente corriente. La clase dirigente, el capital y el estado persiguen así administrar el espacio para organizarlo a favor de la acumulación del capital, mercantilizando cada rincón de nuestro entorno a costa de nuestro bienestar y de la sostenibilidad. La participación en los procesos de discusión y tramitación administrativa del planeamiento territorial y urbanístico resulta ser muy frustrante, por la hegemonía del afán de lucro y del paradigma del crecimiento insostenible. Pero no se me ocurre mejor manera de proceder, cuando no, para promover la transparencia de los procesos públicos de toma de decisiones.

INTRODUCCIÓN

El turismo es la actividad económica más importante a nivel mundial ya que, según datos de la Organización Mundial de Turismo (OMT), en el año 2016 generó 1.220.000 millones de dólares por llegadas de turismo internacional, aportando el 7% de las exportaciones mundiales de bienes y servicios, y el 10% del PIB mundial (OMT, 2017). Estos datos comprueban su efecto multiplicador (Sancho, 1998), que actúa como un motor que impulsa la economía a nivel global, nacional y local, a partir de la movilización de un flujo abundante de recursos, inversiones y demanda agregada (Hiernaux, 2004).

Desde esta óptica, entender y explicar el desarrollo del turismo solo podrá lograrse si se reconoce como una actividad predominantemente capitalista, organizada por dinámicas sociales propias de ese sistema particular (Britton, 1991). Así lo demuestra Yrigoy (2014) al estudiar la producción del espacio turístico en la región de Mallorca, España, durante el régimen de Franco, el cual vio en el fordismo el modelo económico a seguir.

La relación entre economía y turismo se puede entender mejor al analizar los flujos de capital económico en los momentos de crisis económica por sobre acumulación. En este sentido, el turismo es un vehículo importante de acumulación capitalista asociado con la mercantilización del ocio (Britton, 1991), pero a la vez por su capacidad de fijar en el territorio el capital a través de la producción de espacios turísticos, lo que genera su expansión geográfica (Harvey, 2001).

La idea de fijar el capital en el entorno construido se basa en el análisis marxista de cambio de capital, desde un circuito primario de producción de valores y excedentes a un segundo circuito de acumulación de capital fijo (Yrigoy, 2014). En esta estrategia, el Estado juega un papel fundamental a través de prácticas de planificación que configuran y legitiman la expansión-fijación del capital en el territorio mediante la producción de lugares turísticos (Yrigoy, 2014; Brenner, 2004; Lefebvre, 2008).

Entender la producción del espacio no solo permitirá comprender los fenómenos económicos de la sociedad moderna, sino que será la puerta de entrada para revelar los procesos que dan forma a la vida contemporánea, así como su producción y reproducción. De esta forma, el espacio turístico es el crisol que revelará las formas en que la sociedad se produce y reproduce (Cammarata, 2006).

Para comprender el espacio, se considera adecuado recurrir a la propuesta teórica-metodológica desarrollada por Henri Lefebvre (1991, 2013), desde una perspectiva crítica no ortodoxa, donde reutiliza los planteamientos establecidos por Marx para el análisis del capital, los reformula y propone una configuración de triple dialéctica que permite leer el espacio. Para Lefebvre, Martínez y Martínez (2013), el espacio y el tiempo son un continuo fundamental para entender la sociedad, pues cada sociedad produce y reproduce un espacio a través del devenir histórico. Siguiendo esta idea, el autor plantea cuatro categorías para el análisis del espacio. En primer lugar, el espacio absoluto, conformado por la naturaleza, donde existe escasa actividad humana, como pueden ser actividades tradicionales, pero la cual está siendo conquistada continuamente por fuerzas políticas y económicas. En segundo lugar, el espacio histórico, marcado por las fuerzas de la historia, domina la naturaleza del espacio. Este espacio pertenece a la ciudad histórica y a su territorio, producción, fuerzas políticas, etcétera. En tercer lugar, el espacio abstracto, la objetivación del espacio, impone un concepto espacial del capitalismo, niega lo vivido, lo vuelve instrumental a sus objetivos y separa los procesos de producción y reproducción social. Finalmente, en cuarto lugar, el espacio diferencial, que es el opuesto al espacio abstracto. Se puede entender como resistencias a su homogenización, por lo que se presenta en forma de mosaico compuesto por lugares diferentes (Hiernaux, 2004; Baringo, 2013). Cada uno de estos espacios confluyen como capas de sedimentos que posibilitan la producción del espacio.

Con lo anterior, es importante mencionar que el espacio abstracto impuesto por las estrategias de producción capitalista, y el diferencial, impuesto por los procesos contradictorios que crean un grado de diferenciación, fluyen como fuerzas opuestas a través de las cuales cada sociedad produce su espacio en un momento histórico. En otras palabras, frente al espacio abstracto que tiende a la homogeneidad y uniformación, el espacio diferencial busca dar cabida y permite el desarrollo de las diferencias. Por lo tanto, la disputa por la hegemonía en la producción del espacio se disipa entre el espacio abstracto y el diferencial (Baringo, 2013).

La producción del espacio se puede analizar metodológicamente desde la tríada: prácticas espaciales, representaciones del espacio y espacios de representación (Lefebvre, 2013; Torres, 2016). Entendiendo por prácticas espaciales “al espacio físico de la materialidad concreta de las formas espaciales” (Almirón, 2004, p.173) “que integra las relaciones sociales de producción y reproducción (...) e incluye la producción material de las necesidades de la vida cotidiana [casas, ciudades, carreteras]” (Baringo, 2013, p.124). Esta dimensión denota un ordenamiento y reordenamiento continuo de prácticas sociales dominantes (Buzinde y Manuel-Navarrete, 2013). Esto es importante, ya que toda persona nace en un mundo construido y del cual se desprenden situaciones sociales concretas donde estas producen y se reproducen (Hermoso, 2014).

Así mismo, las representaciones del espacio refieren “a un espacio mental (...), que es un espacio que tiene más que ver con lo subjetivo, con la imaginación, con la idea de mapas mentales” (Soja, 1997, p.74). Por lo tanto, “es pensado en ideas que permiten que las prácticas espaciales se comprendan” (Almirón, 2004, p.173). Por ello, “suele representarse en forma de mapas, planos técnicos, memorias, discursos (...). Este espacio está compuesto por signos, códigos y jergas específicas” (Baringo, 2013, p.124).

En el caso de Puerto Morelos, situado en el estado de Quintana Roo, la actividad turística está enfocada a la generación de bienes de ocio y de recreación, con base en la apropiación del territorio, teniendo en cuenta sus recursos naturales y culturales a través de su mercantilización (Palafox, Madrigal y Zizumbo, 2011). De igual forma que en otros destinos con modalidades de turismo de litoral, los atractivos asociados al mar son los ejes sobre los cuales se estructura el espacio local, estableciendo franjas con uso potencial. Este crecimiento de la producción espacial-turística sobre las zonas costeras ha justificado la especialización funcional del litoral, estableciendo la ocupación y usos del mismo, convirtiéndose en ejes dinamizadores del desarrollo turístico (González y Palafox, 2006).

Pregunta de investigación

Con base al desarrollo de la actividad turística en Puerto Morelos y entendiendo el espacio turístico como espacio abstracto: ¿Cómo se articula la dialéctica del espacio

en la producción del espacio turístico en Puerto Morelos? ¿Qué papel desempeñan las prácticas espaciales en la confrontación del espacio abstracto y diferencial? ¿Cómo se establecen las relaciones dominación-resistencia en las representaciones del espacio? ¿Qué posición ocupan los espacios de representación en los procesos de dominación-resistencia en la producción del espacio turístico?

Justificación

Como se ha mencionado, el turismo es una actividad importante para el desarrollo de las comunidades locales, las cuales emplean sus recursos naturales y culturales para ofertar una serie de productos a los visitantes. Sin embargo, esta actividad precisa ser analizada desde una perspectiva crítica en tanto que su desarrollo debe realizarse con base a los ejes de la sostenibilidad: social, económico y ambiental.

A partir del 2016, Puerto Morelos alcanzó la categoría de municipio y es entonces cuando la vorágine del desarrollo de proyectos inmobiliarios y planta turística se hizo presente. El evidente desarrollo residencial con fines de segunda residencia; la polémica delimitación del polígono de la cabecera municipal de Puerto Morelos, una iniciativa infructuosa de largo aliento por reubicar la Escuela Secundaria Técnica Pesquera #7 del centro histórico-costero del municipio; y una serie de invasiones a la zona litoral sur del casco central de Puerto Morelos; activaron una serie de movimientos sociales y de resistencia que ponen al espacio social como eje rector que articula su discurso, identidad y acción colectiva.

Los acontecimientos anteriormente enunciados permiten entrever la existencia de problemas sociales estructurales en relación a la producción del espacio, los cuales parecen ocultos ante el grueso de la sociedad. Estos problemas, como se ha explicado, tienen su origen en el modelo económico capitalista, el cual instrumenta al espacio abstracto como forma de dominación, opresión y exclusión de la comunidad local.

Analizar la producción del espacio turístico para revelar las estrategias de dominación, opresión y exclusión del capitalismo y visibilizar los procesos de resistencia local permitirá reconocer las condiciones de desigualdad en esta confrontación, con el fin de delinear los procesos que permitan a la sociedad superar sus contradicciones y crear un camino para solucionar los problemas que surgen de la interacción hu-

mana, generando la posibilidad de un desarrollo sustentable, planteando el siguiente supuesto, a saber: el espacio abstracto y diferencial, la dominación y la resistencia, respectivamente, se articulan mediante un proceso dialéctico en el trasfondo de las prácticas espaciales, las representaciones del espacio y los espacios de representación, los cuales producen el espacio turístico mediante una relación trialéctica.

El propósito principal de la investigación es revelar los procesos de dominación-resistencia en la producción del espacio turístico en Puerto Morelos, Quintana Roo, para ello es pertinente:

- a) analizar la evolución de las prácticas espaciales en Puerto Morelos;
- b) recuperar las diversas representaciones del espacio en Puerto Morelos;
- c) revelar los espacios de representación en Puerto Morelos.

Método

Como ya se explicó, el acercamiento a la propuesta de Henri Lefebvre (1974, 1991, 2013) permite conocer y emplear un corpus que va desde los componentes teóricos más abstractos hasta la identificación de aquellas categorías que permiten el análisis de la producción del espacio. Es importante señalar que la investigación que se propone realizar parte de un acercamiento cualitativo a la realidad social, por lo que las técnicas y herramientas buscarán revelar los significados profundos de la sociedad.

Como primera actividad se plantea realizar un marco histórico que permita dar cuenta de las transformaciones estructurales que han dado forma al espacio turístico en Puerto Morelos. Para ello se propone el acercamiento a las fuentes diacrónicas, como el Archivo Municipal de Benito Juárez, el Diario Oficial de la Federación, y el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, entre otras. También se revisarán investigaciones previas que traten las características del ahora municipio.

Asimismo, se proyecta el acercamiento a la historia oral de actores clave de Puerto Morelos con la finalidad de recuperar fuentes primarias que permitan construir un marco de referencia histórico con base al discurso, fotografías, cartas y cualquier otro documento que dote de información.

Para el análisis de la evolución del espacio físico en Puerto Morelos se plantea recuperar la información cualitativa a partir de la aplicación de la cartografía social. Esta herramienta se emplea como un ejercicio de investigación-acción participativa

donde actores clave de la comunidad colaboran para verter en una representación (mapa, croquis, plano) el conocimiento del espacio comunitario, todo ello a partir de la discusión-construcción colectiva con otros actores. El propósito es recuperar los espacios físicos de Puerto Morelos en relación a periodos históricos que se relacionan con las actividades económicas tradicionales (pesca) y capitalistas (explotación forestal) hasta llegar al desarrollo de la actividad turística. Para contrastar dicha información, se propone recuperar material archivístico en dependencias municipales y estatales, además de las fuentes de información como la Gaceta Ecológica, el Diario Oficial de la Federación (DOF), el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, y el Catastro. Se considera necesario realizar un recorrido de campo para identificar los vestigios del espacio físico de Puerto Morelos.

La recuperación de las estrategias de planeación sobre el espacio se idea a través de la revisión documental del Plan de Desarrollo Urbano de Benito Juárez y Puerto Morelos, del Programa de Ordenamiento Ecológico Local de Benito Juárez y Puerto Morelos, de entrevistas a profundidad con los actores clave de la planeación urbana en el municipio, así como la revisión del Sistema de Información Geográfica del municipio. Se planea realizar un recorrido para contrastar las diversas estrategias de planeación del espacio y su desarrollo actual.

Por último, es importante revelar los espacios de representación en Puerto Morelos, los cuales se pretenden mostrar a través de entrevistas en profundidad a los actores clave en la producción del espacio social en el municipio. La selección de los informantes se realiza en base a la estrategia bola de nieve, y siguiendo una serie de movimientos en defensa del territorio puertomorelense.

Capítulo 2

TURISMO Y PRODUCCIÓN DEL ESPACIO

El turismo es un fenómeno complejo e interesante, el abordaje del cual puede realizarse desde la visión académica atendiendo sus particularidades económicas, sociales, políticas, culturales y geográficas. Desde este último acercamiento existe una amplia gama de trabajos que vinculan al turismo con el espacio, el lugar, el territorio y la región.

Si bien la relación entre turismo y la dimensión espacial resulta interesante, es también poco novedosa. Muchas de las preguntas que se plantean en este binomio parten de visiones de causalidad, siendo algunas de ellas, por ejemplo, las siguientes: ¿Qué impactos genera el turismo sobre los espacios, territorios, regiones? ¿Qué papel juegan el espacio y el territorio en el turismo? ¿Qué es y cómo podemos definir el espacio turístico?

Aunque estas preguntas son particularmente interesantes, para este trabajo de investigación resultan un tanto espurias. Lo que se busca es superar la visión cartesiana de encontrar mecánicamente las relaciones entre dos eventos o cosas que parecen estáticas y separadas para plantear la idea de que el espacio turístico es un elemento del proceso de realización del capital.

Prolegómenos a la producción social del espacio

La teoría de la producción social del espacio (Lefebvre, Martínez y Martínez, 2013) refiere a la relación dialéctica existente entre el modo de producción específico de una sociedad en un contexto histórico determinado y sus implicaciones espaciales. El espacio, como ámbito de la geografía, ha sido poco estudiado desde esta perspec-

tiva. En la geografía tradicional, el espacio se entiende como un simple contexto de las relaciones sociales, que sirve como telón de fondo para ubicar sobre la corteza terrestre los fenómenos de la naturaleza y la actividad humana (León, 2016). Esta idea positivista del espacio no contempla el papel central del espacio en la sociedad.

En la actualidad, el modo de producción capitalista ha encontrado en el espacio una de las alternativas para tratar de forma paliativa sus crisis intrínsecas. La solución espacial o *spatial fix* (Harvey, 2004), nos permite ver cómo el espacio se configura como la salida viable a sus crisis por sobreacumulación o la respuesta adecuada cuando la reproducción ampliada se ve afectada por la baja tendencial de la tasa de ganancia (Marx, 1999; Harvey, 2004).

Por lo anterior, resulta importante romper con la visión inocua y neutral del espacio en cuanto que se relaciona directa y estructuralmente con la vida social, principalmente en las esferas de la producción material (economía) y reproducción de la sociedad. Es por esto último que resulta fundamental recuperar los conceptos básicos que han inspirado el análisis de la producción del espacio.

La teoría del valor en Marx

Para Marx (1999), el valor es la suma del tiempo de trabajo directo e indirecto requerido para producir una mercancía, por lo que el concepto adecuado a emplear es valor de la fuerza de trabajo, es decir, la capacidad de trabajo del trabajador. En este sentido, el salario no es el precio del trabajo, sino el precio del alquiler de la fuerza de trabajo. El salario representa el alquiler de la fuerza de trabajo durante un tiempo de trabajo definido, pero la cantidad de trabajo obtenido por el salario depende de la rapidez de la producción. El valor de la fuerza de trabajo es el tiempo de trabajo necesario para mantener y reproducir la capacidad de trabajo del trabajador.

Con lo anterior, la plusvalía se crea en tanto que el valor de la fuerza de trabajo que representa el salario está relacionado con los medios necesarios para su reproducción, los cuales siempre serán menores al tiempo del trabajo alquilado mediante el salario. El tiempo de trabajo excedente es el origen de la plusvalía para el capitalista. Es decir, si el valor de los medios de reproducción del trabajador asciende a 5 horas por día, pero la jornada laboral dura 8 horas, las tres horas restantes son para el capitalista. El tiempo de trabajo necesario es el tiempo que les lleva a los trabajadores producir el valor de sus salarios, el tiempo de trabajo excedente es la tasa de plusvalor.

Los economistas Adam Smith y David Ricardo establecieron los conceptos de capital fijo (edificios, maquinaria) y circulante (materias primas, trabajos). Karl Marx agrega otra distinción entre capital variable y constante. El primero refiere a los salarios, y lo denomina así porque hay una variación sistemática entre el valor de los salarios y el valor producido por los trabajadores. Todo el resto del capital, fijo o circulante, es constante. La composición orgánica del capital es la razón del capital constante a capital variable. Una industria de composición orgánica de capital alta es aquella en la que una fuerza de trabajo relativamente pequeña procesa una gran cantidad de materiales valiosos.

La mercancía

Para realizar una revisión de la teoría del valor desde la postura crítica debemos seguir los pasos que el propio Marx (1999) traza en el *Capital*. Por ello, es importante partir del análisis de un elemento central donde se manifiesta el capitalismo: la mercancía. La mercancía es intrínseca al modelo de producción capitalista ya que, por un lado, representa la riqueza material de las sociedades y, por otro, encierra una doble característica sobre el valor.

Como inicio, es importante entender que la mercancía es un objeto externo que cumple un propósito general: satisfacer las necesidades humanas. En la abstracción concreta de Marx (1999), no interesa la clase o el carácter de las necesidades que se satisfacen, así como es irrelevante el cómo ese objeto satisface las necesidades. Es decir, la característica esencial es que cumple una función en tanto que el hombre tiene una necesidad y la mercancía le proporciona utilidad por medio de su satisfacción.

Así:

Cada objeto de estos representa un conjunto de las más diversas propiedades y puede emplearse, por tanto, en los más diversos aspectos. El descubrimiento de estos diversos aspectos y, por tanto, de las diferentes modalidades de uso de las cosas, constituyen un hecho histórico.

(Marx, 1999, p. 3)

Esta última frase resulta importante, porque nos da pistas sobre una cualidad intrínseca a la mercancía: el valor de uso. La mercancía se produce como determinación del trabajo vivo porque tiene una utilidad. Esa utilidad determina la función de la mercancía, pero esa función está condicionada por el devenir histórico de la sociedad como un sistema funcional.

La utilidad que da al valor de uso de una mercancía está condicionada por sus cualidades materiales y sin las cuales no puede existir. Es decir, el valor de uso es la materialidad de la mercancía misma, su producción. Además de que los valores de uso dan forma al contenido material de la riqueza, también son el soporte material del valor de cambio (Marx, 1999).

No todo producto del trabajo humano puede entenderse como mercancía. Para ello debe cumplir tres características básicas: satisfacer una necesidad a través de su utilidad (valor de uso), ser producida para insertarse en el mercado, y debe hacerlo a través del aspecto de intercambiabilidad (valor de cambio). En palabras de Marx “como valores de uso, las mercancías representan, ante todo, cualidades distintas; como valores de cambio, sólo se distinguen por la cantidad: no enciendan, por tanto, ni un átomo de valor de uso” (Marx, 1999, p. 5).

Valor de uso

Todo producto elaborado tiene un valor de uso. Es decir, toda mercancía producida por el trabajo humano satisface necesidades del hombre, independientemente de cuales sean estas. Las propiedades materiales de las cosas producidas solo interesan cuando se consideran objetos útiles, es decir, como valores de uso (Marx, 1999).

En otras palabras:

El valor de uso es la cualidad real que tiene la cosa y que se transforma en el contenido de la necesidad: es decir, es la utilidad de la cosa. (...) Esencialmente, en su fundamento, el valor de uso es útil en tanto mediación actual que sirve para reproducir la vida. Valor de uso y utilidad son semánticamente correlativos (no se da uno sin el otro), aunque el primero indica una cualidad necesitada y la segunda su denominación abstracta.

(Dussel, 2014, p. 21)

En este sentido, el ser humano es quien determina el valor de uso, ya que, sin sociedad, solo existirían propiedades físicas. Sin las necesidades antropogénicas las cosas meramente existirían, pero no como valor, pues el hombre es el creador de valor, ni como valor de uso porque no habría nadie que las usara. Sin el ser humano no hay autoconciencia de las necesidades (Dussel, 2014).

Así, el valor de uso significa que la propiedad real de la cosa está relacionada con lo necesitado útil. Como lo expresa Dussel (2014), utilidad y necesidad son extremos dialécticos de una relación. Sin sus cualidades, el bien no satisface las necesidades del hombre, y por lo tanto carece de utilidad. Pero, sin necesidad alguna, las propiedades de los bienes aparecen únicamente como reales.

En síntesis, siguiendo a Holloway (2017), el valor de uso refiere a la utilidad de la mercancía. Esta utilidad es el contenido de la riqueza material de la sociedad, que se reproduce dentro de la mercancía como valor de uso. La mercancía tiene un doble carácter: ser valor y valor de uso. Es por eso que el trabajo que produce dicha mercancía tiene también un doble carácter: trabajo útil y trabajo abstracto. Como el propio Marx explica: “Un valor de uso, un bien, sólo encierra un valor por ser encarnación o materialización del trabajo abstracto” (Marx, 1999, p. 6).

Sin embargo, no todo objeto con valor de uso es mercancía, pues esta última tiene la característica de ser producida y creada con el propósito de ser intercambiada en el mundo de las mercancías, es decir, en el mercado. Para ello, el objeto debe expresar valor de cambio.

Valor de cambio

El valor de cambio, característica que hace a un producto mercancía, es una manifestación cuantitativa del valor creado en y por la sociedad en sus múltiples relaciones, pero dentro del modelo de producción particular del capitalismo. Marx se cuestiona sobre qué característica permiten a un producto ser intercambiado y determina que “lo que caracteriza visiblemente la relación de cambio de las mercancías es precisamente el hecho de hacer abstracción de sus valores de usos respectivos” (Marx, 1999, p. 5).

Es decir, el autor identifica una especie de materialidad espectral que representa simplemente trabajo humano indistinto de su particularidad, sin que interese la forma en que se emplee. Esto nos dice que en la elaboración del producto se ha invertido

do fuerza humana de trabajo, es decir, se ha acumulado trabajo humano. “Pues bien, considerados como cristalización de esta sustancia social común a todos ellos, estos objetos son valores, valores-mercancías” (Marx, 1999, p. 6).

El producto del trabajo humano, puesto en realidad objetiva como un satisfactor antes inexistente, cuando se lo intercambia por el producto del trabajo de otro ser humano adquiere, en la misma relación en acto, la cualidad de ser valor de cambio.

(Dussel, 2014, p. 38)

En este sentido, lo que determina el valor de cambio de una mercancía es el valor. “El valor está determinado cuantitativamente por la cantidad de trabajo socialmente necesario para producir (...), pero también el valor es la forma de la intercambiabilidad de esta mercancía” (Holloway, 2017, p. 38). La magnitud de este valor se mide por la cantidad de *sustancia creadora de valor*, es decir, de trabajo que encierra, que se mide por el tiempo de su duración y tiene su unidad de medición en distintas fracciones de tiempo (Marx, 1999).

Lo que Marx indica es que una mercancía subsume tiempo de trabajo socialmente necesario para producir su valor. Esto se debe dar en condiciones normales de producción, con la destreza e intensidad media de trabajo presente en la sociedad, en relación a su avance tecnológico y a la especialización del trabajo.

Pero el valor de cambio no es el valor en sí, sino la forma en que se manifiesta el valor. Así mismo, el valor de uso no es valor, sino utilidad. “La cuestión de la cuantificación tiene lugar cuando se establecen relaciones de intercambio y la única forma de establecer relaciones de intercambio es cuantificando. La cuantificación implica abstracción” (Holloway, 2017, p. 38).

En el mercado, la mercancía como representación del valor se manifiesta como valor de cambio, y esto se debe entender como:

La posición relacional del producto (y del valor como tal), que siendo ahora mercancía se relaciona con otra mercancía. La primera tiene ahora valor de cambio, que es el mero valor en “relación a” (valor como valor de cambio). Pero, además, ahora se constituye una nueva determinación del mismo valor. Es el valor en tanto que en relación aparece ahora bajo la forma de intercambiable con respecto al valor de otra mercancía, como valor de cambio.

(Dussel, 2014, p. 39)

En síntesis, sin el valor de cambio los productos no pueden concebirse como mercancía y, por tanto, no pueden ser intercambiados, ya que no se posee una cuantificación que permita pensar la magnitud del valor que encierra y obstaculiza su intercambio.

El trabajo en Marx

Para Marx (1999), los productos contienen un valor generado por el trabajo, que invertido en el producto permite establecer el valor de cambio de la mercancía. La mercancía integra en su concreción un valor de uso en tanto que satisface las necesidades de las personas, así como un valor de cambio, que permite su intercambio en el mercado. Todos los productos básicos integran un valor de cambio, siendo este un elemento común entre las mercancías.

Para dar respuesta al valor de los productos, Marx establece una distinción entre trabajo abstracto y trabajo útil. El trabajo abstracto inserto en la mercancía, que establece su valor de cambio, se determina por el tiempo de trabajo socialmente necesario bajo condiciones normales de producción y el grado promedio de habilidad e intensidad prevaleciente en ese momento. Por lo tanto, refiere a un gasto de una fuerza de trabajo uniforme, conocida como proceso de trabajo. El trabajo útil determina la producción de valores de uso particulares de diferentes productos involucrados.

Marx entiende que el producto elaborado por el ser humano solo alcanza el nivel de mercancía cuando este se inserta en el sistema de intercambio que establece el mercado. En ese sentido, hay una transformación del valor de uso al valor de cambio. Un producto no es mercancía hasta que el usuario lo compre del capitalista. En este sentido, una sociedad productora de mercancías requiere de tres elementos. En primer lugar, evolucionar a un grado de especialización productiva. En segundo lugar, separar el valor de uso del valor de cambio. En tercer lugar un mercado extenso que requiera el dinero como un valor universal que medie en el intercambio. El mercado parece involucrar simplemente un conjunto de relaciones entre cosas materiales, es decir, mercancía. Sin embargo, el trabajo útil siempre es la fuente de toda utilidad derivada de las mercancías y el intercambio es simplemente un requisito para el funcionamiento de una sociedad productora de mercancías (Hunt y Lautzenheiser, 2011).

Trabajo concreto

Anteriormente se han discernido las características cualitativas y cuantitativas de la mercancía. Hablar del valor de uso de la mercancía y de sus cualidades, hace referencia a lo que Marx (1999) identificó como trabajo concreto. El trabajo útil, que da materialidad específica a los productos para que tengan valor de uso, tiene características particulares según su ejercicio. El trabajo concreto crea valores de uso.

Para ello, el filósofo plantea el ejemplo de la levita, la cual satisface la necesidad concreta de cubrir el cuerpo. La creación de esta prenda requiere una particular actividad productiva, en este caso la sastrería. Esta actividad está determinada por su fin, método y resultado, cuyo trabajo se materializa en el valor de uso del producto elaborado. Esto es el trabajo útil. Es decir, “considerado desde este punto de vista, el trabajo se nos revela siempre asociado a su utilidad” (Marx, 1999, p. 9).

Esta razón de utilidad de la mercancía es importante teniendo en cuenta que, si los valores de uso de diversos productos no fueran cualitativamente distintos, y por tanto, cualitativamente útiles, no tendría sentido su intercambio entre unos y otros. Sólo tiene sentido el intercambio entre productos de trabajo concreto diferentes. Así, todo valor de uso de una mercancía representa trabajo útil. “Los valores de uso no pueden enfrentarse los unos con los otros como mercancías si no encierran trabajos útiles cualitativamente distintos” (Marx, 1999, p. 9).

Así, el trabajo útil cualitativamente diferenciado genera distintos trabajos que se realizan con cierta independencia como actividades privadas de otros productores independientes, hasta formar un complejo sistema, conocido como división social del trabajo (Marx, 1999).

Por tanto:

Todos los elementos de la riqueza material no suministrados por la naturaleza deben siempre su existencia a una actividad productiva específica, útil, por medio de la cual se asimilan determinadas necesidades humanas a determinadas materias que la naturaleza brinda al hombre.

(Marx, 1999, p. 10)

En conclusión, el trabajo útil, como creador de valor de uso, es condición de vida del hombre, independiente de las formas particulares de la sociedad. El trabajo útil

y el valor de uso se presentan como una necesidad intrínseca y natural sin la que no se podría entender la relación hombre-naturaleza y, por consecuencia, tampoco se podría materializar la vida humana.

Trabajo abstracto

Independientemente de las características particulares de las mercancías, todas conservan una calidad general, la de ser productos del trabajo. Esto solo se puede entender si abstraemos sus usos, elementos materiales y formas particulares. Así, la característica de utilidad conferida por el trabajo concreto desaparecerá, dejando únicamente el trabajo humano abstracto (Marx, 1999).

El empleo de la fuerza de trabajo humana, lo que Marx denomina como una especie de materialidad espectral, sin atender a su forma particular, nos hace entender que en la mercancía se acumula trabajo humano. Esta cristalización del trabajo abstracto se denomina valor de la mercancía. Así, lo que determina la magnitud del valor de un objeto es la cantidad de trabajo socialmente necesario incorporado en su producción (Marx, 1999).

Marx parte de que el trabajo humano es el empleo de la fuerza de trabajo que vive en cada persona. A esto le llamó trabajo simple¹, y esta noción es la que utiliza para hablar de trabajo abstracto. El trabajo, que genera valor de uso, solo es sustancia y base de los valores útiles cuando se hace una abstracción de sus cualidades específicas, para reducirlos a la misma cualidad, la del trabajo humano.

En las propias palabras de Marx:

Todo trabajo es, de una parte, gasto de la fuerza humana de trabajo en el sentido fisiológico y, como tal, como trabajo humano igual o trabajo humano abstracto, forma el valor de la mercancía. Pero todo trabajo es, de otra parte, gasto de la fuerza humana de trabajo bajo una forma especial y encaminada a un fin y, como tal, como trabajo concreto y útil produce valores de uso.

(Marx, 1999, p. 14)

1 Marx (1999) identificó el tramado complejo, pero en su estudio plantea que para fines prácticos, el trabajo complejo es la multiplicación de trabajo simple, por tanto, en una posición de simplificar su pensamiento recurre al trabajos simple como base de su estudio.

En conclusión, plantear y desarrollar la idea del trabajo abstracto permite, en primera instancia, identificar toda la mercancía como producto del trabajo humano, de su esfuerzo físico y mental, así como también le permite a Marx hablar de la magnitud del valor. La magnitud del valor, una característica cuantificable, permite entender la forma en que las mercancías se pueden intercambiar, ya que tienen, poseen, y subsumen, una cantidad de trabajo humano socialmente necesario para su producción.

Conclusiones

Para que un producto sea entendido como una mercancía debe integrar dos características básicas. En primer lugar, debe satisfacer una necesidad concreta, es decir, cada producto debe ser útil. En segundo lugar, dicho producto debe poderse intercambiar en el mercado, es decir, contener valor de cambio. Cuando hablamos de las cualidades de la mercancía hablamos sobre su valor de uso, mientras que cuando hacemos referencia a su capacidad cuantitativa de ser intercambiada se aborda su valor de cambio.

Conviene aclarar que toda mercancía es resultado del esfuerzo humano llamado trabajo, por lo que el trabajo humano es el generador del valor de las mercancías. Se habla de trabajo concreto cuando describimos el esfuerzo humano particular que implica la elaboración de productos. Eso es así porque el trabajo de profesiones particulares produce bienes particulares que satisfacen necesidades particulares. A su vez, la mercancía integra trabajo abstracto, el cual nos habla del trabajo acumulado y que es la base para establecer la magnitud de trabajo subsumido por la mercancía. El trabajo abstracto permite identificar la magnitud de trabajo incorporado en un bien, es decir la cantidad de trabajo que le permite ser intercambiado por otra mercancía.

Estas categorías serán empleadas críticamente por Henri Lefebvre para construir su teoría sobre la producción del espacio.

Categorías del espacio

En su obra *La producción del espacio*, Lefebvre (1974) plantea su análisis a través de la definición de una gran diversidad de conceptualizaciones que logra percibir. La idea central es romper con la concepción positivista y natural que la ciencia, y

en especial la geografía, tiene sobre esta categoría. Así, el espacio se manifiesta como un producto social ya que es resultado y a la vez determinante de las relaciones sociales.

El análisis lefebvriano permite identificar un número amplio de espacios: absoluto, histórico, abstracto, diferencial, contradictorio, vivido, concebido y percibido, por mencionar algunos, lo cual más que dictar una visión única sobre el espacio (o espacios) nos invita a un acercamiento desde la imaginación sociológica, porque esta misma imaginación permitirá pensar espacios diferentes para una sociedad diferente.

Como sostiene Altun (2018), el trabajo de Lefebvre consiste en construir una unidad teórica entre campos que se consideran separados. Los campos que interesan para comprender el espacio son el físico, el mental y el social, o, en palabras de Lefebvre, lo percibido, lo concebido y lo vivido. Estas categorías, que se desarrollarán en la siguiente sección, nos permitirán comprender la disputa entre el espacio abstracto, instrumentalizado para fines económicos, y el espacio diferencial, caracterizado por su uso, que permite la vida social. Esta confrontación está permeada por las contradicciones del espacio, inherentes al modelo de producción capitalista. A continuación, se define cada una de estas categorías del espacio.

Espacio absoluto e histórico

En la clasificación teórica sobre la producción del espacio, Lefebvre parte de la identificación de un espacio donde lo único que se manifiesta es la naturaleza: el espacio absoluto. Este espacio, que teóricamente se manifiesta sin la presencia del ser humano, se caracteriza por no ser trastocado por ninguna acción antropogénica, es decir, una suerte de espacio físico prístino. Este primer espacio, que podemos conceptualizar ahistórico, juega un papel en cuanto que sirve de sedimento para el posterior desarrollo humano y, principalmente, para el trabajo.

Es decir, “para Henri Lefebvre el proceso histórico de la producción del espacio comienza con el denominado espacio absoluto (*l'espace absolu*), el cual es esencialmente natural hasta que es colonizado por la acción antrópica” (Baringo, 2013, p. 126). En este sentido, Dussel (2014), afirma que si bien el espacio natural objetivo no resulta interesante para el análisis marxista, podemos interpretar la existencia de un tiempo donde la satisfacción de las necesidades por medio de productos se realizaba

a través de la subvención de cosas reales, con utilidad, pero que no eran producidas. Se pueden entender las actividades de recolección y caza, donde la obtención de alimento se daba sin producción, es decir, había actividad física pero no productiva.

La importancia del espacio absoluto radica en su calidad de sustrato y supervivencia fragmentada de naturaleza, espacios naturales o con escasa actividad humana no productiva, como actividades tradicionales de supervivencia (Baringo, 2013, p. 127). En ese sentido, la naturaleza es el punto de partida para la construcción del espacio, a su vez que el punto final de su transformación y de su destrucción, convirtiéndose en un espacio mediado donde naturaleza y cultura se entrelazan en un conjunto de relaciones complejo (Ramírez, 2014, p. 69).

Por otra parte, el espacio que Lefebvre denomina como histórico es aquél donde hay una presencia marcada del hombre y su actividad. Según este autor, el espacio histórico se encuentra marcado en sus orígenes por el surgimiento de las ciudades griegas y romanas clásicas y se expande a través de varios siglos, superando la Edad Media hasta las ciudades-estado del Renacimiento.

Según Lefebvre:

En la realidad económica y social había sectores precapitalistas; primer sector precapitalista: la agricultura; otro sector anterior al capitalismo: la ciudad. Desde hace algunos años el capitalismo controla y ha puesto la zarpa sobre la agricultura entera y también sobre la ciudad -realidades históricas anteriores al capitalismo-. A través de la agricultura y la ciudad el capitalismo ha echado la zarpa sobre el espacio.

(Lefebvre, 1974, p. 220)

De esta forma, las ciudades se convierten en espacios de acumulación hacia donde convergen todas las riquezas y recursos de su periferia, así como el conocimiento, las técnicas, el dinero, los objetos preciosos, las obras de arte y los símbolos. Para Lefebvre (1974), este es el periodo de la ciudad precapitalista, de la ciudad como espacio privilegiado para la “acumulación primitiva de capital” preconizada por Marx (Baringo, 2013).

Espacio abstracto

Henri Lefebvre (1974) pone especial énfasis en el análisis del espacio abstracto, ya que considera que el espacio, como productor de la reproducción de las relaciones de producción capitalista, se entiende cada vez más como un espacio instrumental. En este sentido, una de las características fundamentales del espacio abstracto es que refiere al espacio de la propiedad. Para que el espacio tenga la posibilidad de ser espacio instrumentado por la propiedad privada debe ser sometido mediante una visión cuantitativa, geométrica, matemática, que facilite la reproducción de las relaciones de producción, que en el contexto actual son las relaciones de producción capitalista (Lefebvre, 1974).

Sin embargo, Lefebvre identifica una contradicción en el espacio dominado por el capitalismo:

De un lado está la capacidad de conocer, de tratar, de transformar el espacio a una escala inmensa, e incluso a escala planetaria; y por otro lado, el espacio se halla fragmentado, pulverizado por la propiedad privada, ya que cada fragmento del espacio tiene su propietario. Está pulverizado para ser comprado y vendido.

(Lefebvre, 1974, p. 223)

Es decir, el espacio se fragmenta por estrategia para la reproducción del modelo capitalista de producción, pero estas estrategias son numerosas, se entremezclan y se superponen, es decir, llegan a ser contradictorias entre sí. Así, las fuerzas productivas no pueden definirse únicamente por la producción de bienes o de cosas en el espacio, sino que se definen hoy como la producción del espacio. Pero:

La producción en el sentido clásico del término, que sigue siendo la base, las fuerzas productivas que conciernen a la producción de los bienes en el espacio no han desaparecido, pero desde cualquier punto de vista, sea técnico, científico o social, hay una modificación, de excepcional importancia, en las fuerzas productivas en sí mismas, de las que yo pienso, con Marx, que son la base sobre la que se edifica la sociedad.

(Lefebvre, 1974, p. 225)

Con base a esto, Baringo entiende que el espacio abstracto es el espacio por excelencia del capitalismo, pues se asocia directamente con la acumulación de capital, donde los procesos de producción y de reproducción se separan a la vez que el espacio adquiere una función instrumental. Esta función es la de ser un espacio de cantidad y homogeneidad creciente, mercantilizado, donde todos los elementos son ex-cambiables y por lo tanto intercambiables; un espacio policial en el que el Estado no tolera ni la resistencia ni los obstáculos, es decir un espacio económico y otro político que convergen hacia la eliminación de todas las diferencias con el propósito de homogenizar a la población en un solo modo de vida. El espacio abstracto, característico de la ciudad capitalista según Lefebvre, está excesivamente mediatizado por las representaciones del espacio, pero insuficientemente permeado por los espacios de representación y la práctica espacial (Baringo, 2013).

Espacio contradictorio

Lefebvre (1974) va más allá de la crítica al espacio abstracto al identificar varias de las principales contradicciones espaciales. La primera de ellas es la contradicción que existe entre la capacidad de tratar el espacio a gran escala, planetaria, por ejemplo, y la existencia de la propiedad privada como escala del espacio. Es decir, por un lado, existe una tendencia global de transformar el espacio por y para el capital y, por otro, el espacio se muestra fragmentado, dividido por la propiedad privada donde cada espacio tiene un propietario. Claro está que esta fragmentación cumple el propósito de facilitar su compra y venta.

Esta visión contradictoria global-local, planetario-privado, conlleva otra de sus contradicciones centrales, que son las estrategias. El espacio es fragmentado por la diversidad de estrategias que se tejen con el espacio privado. Existe una diversidad de estrategias sobre el espacio que nacen desde los intereses de las compañías multinacionales, de los compromisos del Estado, las estrategias de los pequeños propietarios, de los intereses conservacionistas y de los movimientos sociales, entre otras (Lefebvre, 1974). Estas estrategias, que son numerosas, se entremezclan y se superponen evidenciando sus contradicciones.

La contradicción entre las estrategias sobre el espacio lo hace político, ya que a nivel planetario se enfrentan estrategias particulares que buscan dominar el espacio y, por tanto, toda estrategia es asunto espacial y político. Un ejemplo radica en los

análisis de los sistemas que trabajan el espacio abstracto, ya que dicho análisis fragmenta el espacio sin comprenderlo en su complejidad. El análisis de cierto sistema espacial, por ejemplo, la movilidad urbana, puede entrar en contradicción con otro sistema espacial, por ejemplo, las zonas habitacionales, porque engendran estrategias espaciales diferentes.

Así, Lefebvre (1974) argumenta que la contradicción radica en que, a pesar de toda la racionalidad existente (la ciencia) y sus recursos (la tecnología y estrategia) y de la acción política informada (la tecnocracia), existe caos espacial que el capitalismo no puede resolver, ya que son las contradicciones del modo de producción las que producen las contradicciones espaciales.

Como señalan Bojórquez, Ángeles y Gámez:

Los procesos recientes de urbanización se caracterizan por su intensidad y por privilegiar las oportunidades de valor derivadas de la propia acción del urbanismo. Esto se significa en la construcción de ciudades fragmentadas, donde el valor del suelo está sujeto a especulación y los grupos sociales de menos ingresos son desplazados a periferias en expansión.

(Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2014, p. 2)

En síntesis, Lefebvre entiende que el espacio es fragmentado por una diversidad de estrategias (de producción del espacio) con fines que pueden llegar a ser diversos y contradictorios. Así, el espacio privado es sujeto de confrontaciones de diseños y lógicas contradictorias de producción del espacio.

Espacio diferencial

Las confrontaciones por el espacio resultan benéficas en tanto que posibilitan lo que Lefebvre denomina como espacio diferencial. Los espacios diferenciados son una respuesta frontal al espacio abstracto, dado que los primeros buscan e instauran el derecho a la diferencia en contraposición a la homogenización espacial de lo abstracto. Es decir, los espacios diferenciales, con todas sus contradicciones inmanentes, se producen en bastiones para hacer frente a los espacios de dominación, por lo que el espacio se debate entre lo dominado y lo dominante.

Por tanto,

La lucha de clases es el principal motor del proceso en donde juegan un papel crucial los dominados (minorías, mujeres,...) en la búsqueda por la “re-apropiación” de los espacios de la diferencia (diferenciales). El derecho a la diferencia (*le droit à la différence*), como un derecho conseguido a través de la lucha concreta en la ciudad.

(Baringo, 2013, p. 129)

En la posición espacio diferencial-espacio abstracto, se manifiesta como un mosaico de lugares diferentes y diferenciados. Las contradicciones del espacio abstracto permiten el surgimiento del espacio diferencia, y esto es característico de la ciudad capitalista. El espacio abstracto con sus contradicciones inmanentes da paso al espacio de la diferencia. “Este espacio busca re-asociar las funciones, los elementos y los momentos de la práctica social que el espacio abstracto disocia” (Baringo, 2013, p. 129).

Con todo lo anterior, el espacio diferencial de Lefebvre se configura en lo que Harvey (2000) denominó como espacios de esperanza. De ahí que los espacios de esperanza representen un pluralismo espacial donde la diferencia produzca un espacio contrario a la lógica capitalista, es decir, un espacio no mercantilizado y fuera de la lógica de acumulación. Como señala Parker “en un nivel práctico, la desmercantilización del espacio colectivo podría implicar una campaña exitosa para crear un parque público o para proporcionar transporte urbano gratuito, o para reconocer los derechos de los ocupantes ilegales” (Parker, 2004, p. 22).

Así, la importancia de reconocer los espacios diferenciales como espacios de esperanza, donde la diferencia radical en el espacio favorezca su valor de uso, en cuanto conformado de relaciones sociales no capitalistas, frente a los intereses mercantiles del valor de cambio. El espacio diferencial se presenta como un bastión de lucha, como una semilla que esparcirá el derecho a la diferencia.

Conclusiones

Las categorías teóricas de Lefebvre nos permiten identificar una amplia gama de espacios que interactúan de diversas formas para la producción del espacio social. Como base tenemos el espacio absoluto, que nos refiere a un espacio de naturaleza

prístina, entendiendo que no existe presencia antropogénica, especialmente el trabajo. Posteriormente se constituye el espacio histórico, principalmente asociado a los espacios producidos con base en modos de producción precapitalista. Estas dos categorías de espacio funcionan como sedimento para la producción del espacio actual.

El espacio abstracto se vincula directamente con el capitalismo en tanto que este modo de producción ve el espacio como una mercancía. Se sirve de las ciencias y las técnicas para abstraerlo, en analogía con el trabajo abstracto en Marx, para así poder cuantificar su valor e insertarlo en un proceso de intercambio con el propósito de generar ganancia. El espacio abstracto integra en su interior una contradicción fundamental, concibe el espacio a escala global, mientras que el espacio se encuentra fragmentado en propiedad privada a escala local. Además, las diversas estrategias de dominación del espacio, generadas por los más diversos actores, son contradictorias y se confrontan. Por eso, el capitalismo no logra resolver las contradicciones urbanas de la ciudad.

Estas contradicciones abren la oportunidad de producir espacios diferentes y en respuesta al espacio abstracto. Por lo tanto, existe una dialéctica entre espacio dominado y dominante. Las disputas por el derecho al espacio diferenciado fundamentan lo que Harvey ha denominado espacios de esperanza, es decir, espacios del pluralismo en contraposición a la lógica homogenizante del capitalismo. Los espacios de esperanza son refugios que siembran el germen de espacios no mercantilizados, con valor de uso para que sus habitantes lo produzcan y reproduzcan relaciones sociales diferentes.

Trialéctica del espacio

Para Lefebvre (1974, 1991, 2013) hablar del espacio es hacer referencia al proceso de su producción y al resultado como producto. Estas dos características se manifiestan inseparables. Cada sociedad produce un espacio en el tiempo histórico en particular, por lo tanto, el espacio como proceso histórico está eternamente en proceso de producción. Desde una visión lefebvrieriana, el proceso de producción del espacio responde a una lógica de triple dialéctica (*dialectique de triplicité*) sustentado en: las representaciones del espacio (concebido), los espacios de representación (vivido) y las prácticas espaciales (percibido) (Baringo, 2013). Así, los elementos de la trialéc-

tica del espacio responden a la distinción entre el espacio físico (percibido), social (vivido) y mental (concebido) en una teoría unitaria del espacio (Ramírez, 2014).

En otras palabras:

Es lo que denomina la dialéctica de la triplicidad (triplicité) en donde reivindica la necesidad de descubrir la “teoría unitaria” de los campos habitualmente apreñidos de forma separada: el espacio físico (la naturaleza), el espacio mental (las lógicas y las abstracciones formales) así como el espacio social (el espacio de la interacción humana).

(Baringo, 2013, p. 123)

Así definida, la dialéctica del espacio permite posicionar al ser humano en el centro de la producción espacial, partiendo de su corporeidad y su imaginario, es decir, su práctica espacial y sus espacios de representación respectivamente. Como sugiere Baringo (2013), en el espacio abstracto de la ciudad capitalista las representaciones del espacio están dominadas por la tecnología, las conceptualizaciones y los estímulos visuales prefabricados.

Para Soja (1997), las prácticas espaciales refieren al espacio físico, de la materialidad concreta, a lo que denominó primer espacio. El segundo espacio refiere al espacio pensado en ideas, representaciones reflexivas de la espacialidad en base a nociones de sentido común, por lo tanto, el espacio concebido. El tercer espacio es el vivido, que hace referencia a la construcción simbólica del espacio, es decir, los espacios de representación.

Con esto, Lefebvre nos brinda una serie de categorías metodológicas en la producción del espacio que permiten sacar a la luz el contenido ideológico dominante de la generación del espacio, partiendo de la mirada crítica y revelando el espacio como producto de las relaciones sociales, explícitamente de las relaciones sociales de producción.

Prácticas espaciales: espacio percibido

Se entiende por prácticas espaciales la relación del sujeto social con el espacio físico. Este primer espacio, como lo denominó Soja (1997), tiene como cualidad intrínseca ser el espacio de la materialidad, lo que condiciona al individuo relacionarse con él

por medio de la percepción, echando mano de sus sentidos. De esta forma, todo espacio apropiado se encuentra inextricablemente relacionado con el cuerpo humano.

La geografía ha guiado el estudio del primer espacio desde una mirada convencional, es decir, ha privilegiado la objetividad y la materialidad de la espacialidad física; de ahí que la geografía se pueda entender como una ciencia de la física social. Desde esta perspectiva, de corte positivista e historicista, la producción del primer espacio se trata como una secuencia histórica de geografías cambiantes, que son el producto de las relaciones dinámicas de los seres humanos con el ambiente construido y con el ambiente natural (Delgado, 2003).

En el capitalismo, las prácticas espaciales integran el espacio percibido de la realidad diaria (la rutina) y la realidad urbana (lugares de trabajo, de vida privada y ocio, así como las redes que las vinculan) (Ramírez, 2004). “Este es para Lefebvre el principal secreto del espacio de cada sociedad, y está directamente relacionado con la percepción que la gente tiene de él con respecto a su uso cotidiano: sus rutas de paseo, los lugares de encuentro” (Baringo, 2013, p. 124).

En la vida cotidiana, el espacio físico oculta su proceso de producción social, es decir, se da por sentado y natural el ámbito material del espacio. Si bien las prácticas espaciales regulan y dan forma a la vida cotidiana, estas no la crean.

Por lo anterior:

Las definiciones sociales de espacio objetivo y tiempo objetivo están implicadas en procesos de reproducción social, de manera que una forma particular de representación del espacio y del tiempo orienta la práctica social en un sentido que asegura el orden social. Las representaciones del espacio y del tiempo surgen del mundo de las prácticas sociales, pero son a su vez instrumentos de regulación de dichas prácticas.

(Delgado, 2003, p. 87)

Según Parker (2004), el espacio no tiene poder en sí mismo, y por ello, no tiene la capacidad de crear las contradicciones espaciales que se puedan identificar. En esencia, el espacio es producción social. Por lo tanto, las contradicciones de la misma sociedad, por ejemplo, entre estrategias opuestas de producción del espacio, se manifiestan en el espacio. Un ejemplo claro de esas contradicciones son las relacio-

nes de producción y las relaciones sociales de producción, las cuales emergen en el espacio, generando las contradicciones del espacio.

La importancia de analizar las prácticas espaciales, además de fundamentar el espacio de la materialidad objetiva, radica en que en este se integran las relaciones sociales de producción y reproducción. Desde las relaciones sociales de producción se manifiesta en el espacio construido la división social del trabajo, posibilitando la especialización laboral del espacio. En cuanto a la reproducción, el espacio posibilita la interacción entre las personas, la procreación biológica de la familia y, por lo tanto, la provisión de la fuerza de trabajo. En suma, las prácticas espaciales producen las condiciones materiales para la vida cotidiana (casas, ciudades, carreteras, y demás infraestructura), que transforman su ambiente construido (Baringo, 2013).

Por ello, el proceso histórico de producción social del espacio es para Lefebvre una secuencia compleja, a veces contradictoria, que entremezcla cuestiones relativas a las prácticas espaciales que de manera objetiva se dan en un determinado espacio (Baringo, 2013).

Representaciones del espacio: espacio concebido

El espacio percibido dota de materialidad a la vida cotidiana, y las representaciones del espacio permiten su comprensión. El espacio concebido (*l'espace conçu*), en cambio, se conforma de la abstracción del espacio físico representado en forma de mapas, planos técnicos, memorias y discursos, entre otros. Se define como lo conceptualizado, principalmente por los especialistas del urbanismo, arquitectos y geógrafos, que requieren de la abstracción para organizar el espacio, dominarlo, y someterlo. El espacio concebido se asocia con el espacio dominante en las sociedades, y está ligado a las relaciones de producción existentes en la sociedad en tanto que requieren del espacio para la producción, ya que el espacio ordena las relaciones sociales de producción. Las producciones del y en el espacio están mediadas por signos, códigos y jergas específicas usadas y producidas por estos especialistas, generando las representaciones espaciales (Baringo, 2013).

El segundo espacio, en términos de Soja (1997), encuentra cabida en los Planes de Desarrollo Urbano, los Programas de Ordenamiento Territorial y Marítimo en sus diversos niveles, así como en las zonificaciones de los Planes de Manejo de las Áreas Naturales Protegidas, en sus múltiples modalidades. Lo concebido hace refe-

rencia al espacio abstraído de sus cualidades particulares para que, en analogía con la mercancía, pueda ser medido, valorado, intercambiado y transformado.

Delgado (2003) apunta que las epistemologías del espacio concebido tienen bases idealistas y se enfocan a la explicación del espacio como una cosa pensada. Esto coincide con el pensamiento de Lefebvre en relación al aspecto psicológico del espacio. Por tal razón “la explicación se torna más reflexiva, subjetiva, introspectiva, filosófica e individualizada, como se nota en el interés de la geografía por los mapas mentales y en las denominadas geografías humanísticas (Delgado, 2003, p. 97). Siguiendo la idea del autor, esta explicación reflexiva está vinculada con el espacio interpretado, dado que es conceptualizado por científicos y tecnócratas (planificadores, urbanistas, desarrolladores), facilitando las relaciones de producción del espacio. Es el espacio dominante, en cuando sirve al modo de producción, el que se expresa por medio de sistemas, signos, mapas y planos.

En la configuración del espacio abstracto, las presentaciones del espacio tienen un papel fundamental. Los técnicos espaciales (científicos y tecnócratas) emplean novedosas herramientas para dominar el espacio, con el objetivo de pensarlo en función de generar mayor rendimiento al capital. El espacio concebido sirve de mecanismo para la disposición del espacio al modo de producción vigente, el cual realiza abstracción del espacio bajo un lenguaje técnico con el fin de facilitar su mercantilización.

Por esa razón:

Lefebvre les atribuye una especial importancia a la producción y reproducción de este espacio dominante generando un nuevo discurso, una nueva ideología, denominada “urbanismo”, que encubre una estrategia de dominación de clase, obsesionados con la técnica de la planificación, su racionalidad científica, y su especial interés por la clasificación y el control.

(Baringo, 2013, p. 127)

Ante esta tendencia a instrumentalizar el espacio a partir de las representaciones del espacio, Lefebvre (1978) anuncia la necesidad de la utopía experimental, en el sentido de apuntar a la creación de una comunidad ideal en base al conocimiento de la vida cotidiana de los entornos urbanos; posibilitando la creación de una ciudad nueva. Esto marcaría una clara oposición ante los dogmáticos principios de la fun-

ción, la forma y la estructura arquitectónica, sustentadas en los pensamientos del funcionalismo, el formalismo y el estructuralismo. Así, Lefebvre hace un llamado a la necesidad de un acercamiento de los arquitectos a las peculiaridades percibidas y vividas de los sujetos que habitan el espacio (Parker, 2004).

En síntesis, los urbanistas, arquitectos y diseñadores han preferido la funcionalidad, la efectividad, la facilidad del espacio a los aspectos sociales de la gente que habita en la ciudad. Por eso vemos en las ciudades neoliberales los trazos que privilegian el intercambio, el consumo y el mercado turístico, en contraposición a las necesidades de la gente que habita ahí. En este sentido, el espacio producido representa las relaciones desiguales semejantes a las relaciones sociales de producción.

Es el propio Lefebvre quien destaca las relaciones contradictorias entre las representaciones del espacio y los espacios de representación, es decir, el espacio vivido, apropiado y producido por la gente. Esta disputa se entrelaza en una suerte de lógica dialéctica marcada por la política y la ideología. Es una lucha cotidiana entre el espacio concebido y el vivido, entre el espacio abstracto y diferencial.

Espacios de representación: espacio vivido

El tercer eje de la dialéctica del espacio de Lefebvre son los denominados espacios de representación. Estos refieren a los plenamente vividos, es decir, es el espacio experimentado directamente por sus habitantes a través de una compleja urdimbre de símbolos, sentidos e imágenes que lo desbordan. Si bien la materialidad del espacio percibido es importante, lo vivido lo supera en tanto que las personas en su vida cotidiana hacen un uso simbólico de los elementos que lo integran.

El espacio vivido se constituye como evasivo, ya que la imaginación busca apropiarlo. Para Baringo el espacio de representación “es un espacio dominado y experimentado de forma pasiva por la gente siendo ‘objeto de deseo’ por parte de los ya mencionados ‘especialistas’ que intentan codificarlo, racionalizarlo y, finalmente, tratar de usurparlo” (Baringo, 2013, p. 124).

Los espacios de representación, como espacios vividos, se configuran en una amplia y compleja red de significados que tiene como base la vida cotidiana de las personas. El imaginario social da forma a acciones sociales específicas de configuración simbólica espacial. En este imaginario los espacios cobran sentido para las personas en su complejo entramado de relaciones sociales, y es por eso que los espa-

cios de representación se posicionan como una resistencia a las representaciones del espacio. Esta situación da razón a la importancia que tiene para el espacio concebido dominar el espacio vivido.

Como sugiere Delgado (2003), la epistemología del tercer espacio es posibilidad de deconstrucción del primer y segundo espacio. Por ello, su análisis debe centrarse en el lado subalterno de la vida social. Estos espacios están llenos de política e ideología, así como también de acción social, y se edifican sobre las prácticas espaciales que materializan las relaciones sociales de producción y, con ellas, de explotación y dominación. Por ello, el estudio de los espacios de representación, de lo vivido, debe hacer énfasis en los espacios dominados, las periferias, los márgenes y en sus usuarios marginados. Estos, así vividos, son espacios de oposición radical, de lucha social; espacios de la diferencia y diferenciación.

Por consiguiente:

El tercer espacio es el espacio vivido, significado e imaginado. Hace referencia a la construcción simbólica del espacio que imagina nuevos sentidos o nuevas posibilidades de las prácticas espaciales (de acuerdo a Soja), y refiere a lo que Lefebvre denomina como espacios de representación.

(Almirón, 2004, p. 173)

Por ello, los espacios de representación son los espacios vividos por los habitantes y usuarios del espacio, por lo que se constituyen en espacios de resistencia a partir de ser simbólicos y contraespacios que integran a partir de la interpretación humana el primer y segundo espacio. Este espacio es la representación de las relaciones sociales por excelencia.

Conclusiones

El trabajo del análisis del espacio de Lefebvre se puede entender como una economía política del espacio y, sobre todo, como su producción. Así pues, el espacio es el resultado de la transformación de la naturaleza a causa de las prácticas espaciales. El espacio percibido sirve como base de la representación espacial con intereses instrumentales, pero a esta visión cuantitativa se oponen los espacios de representación, que proliferan en un sinnúmero de concepciones que interactúan en el espacio social.

La relación entre espacio social e individuo se realiza mediante el cuerpo, ya que este es la base para interactuar con lo percibido, lo concebido y lo vivido. El cuerpo se presenta como una anatomía que subsume el conocimiento, la ideología y las relaciones con la naturaleza. El cuerpo permite a los individuos y al colectivo conectarse con las prácticas espaciales, las representaciones del espacio y los espacios de representación.

Los elementos que integran la dialéctica del espacio poseen una cierta autonomía, ya que cada uno de ellos es una forma específica de concepción del espacio. Sin embargo, para conocer el espacio se requiere vivir del y en el espacio, por lo que esto se experimenta a través de una relación dialéctica entre lo percibido, lo concebido y lo vivido, hecho que lo hace social. El carácter social del espacio articula lo real y lo abstracto, lo mental, lo social y lo físico, es decir, los contiene a todos en tanto que los denota y connota.

Turismo, capitalismo y espacio

Primer y segundo circuito del capital

La producción del espacio es la respuesta a la crisis intrínseca al capitalismo por sobreacumulación. Esta crisis se puede entender teóricamente mediante la noción marxista de caída de la tasa de ganancia. Esta crisis expresa los excedentes de capital y fuerza de trabajo sin que puedan combinarse de forma rentable. La sobreacumulación, nos dice Harvey (2004), supone un excedente de trabajo, y por lo tanto, una creciente tasa de desempleo, y excedente de capital de un territorio específico, entendido como una sobreabundancia de mercancías que no pueden ser vendidas sin generar pérdidas. Esto se traduce en capacidad productiva inútil, y excedentes de capital que no se pueden invertir para generar ganancias y que sean rentables. Esto obliga al sistema a encontrar maneras para absorber los excedentes.

La expansión geográfica y la reorganización espacial son opciones posibles. Pero estas tampoco pueden divorciarse de los ajustes temporales, ya que la expansión geográfica a menudo implica inversiones a largo plazo en infraestructuras físicas y sociales.

(Harvey, 2004, p. 100)

Por lo anterior, el ajuste espacio-temporal es una solución a la crisis capitalista por sobreacumulación, donde se realizan un aplazamiento temporal y la expansión geográfica del capital. El ajuste espacio-temporal es, en palabras de Lefebvre (1991), la conquista espacial del capitalismo. Esto permite el fortalecimiento y la consolidación del capitalismo ante sus crisis periódicas de acumulación (Delgado, 2003).

Como señala Baringo (2013), cuando hay crisis económica, el capital generado en el primer circuito (industrial) fluye hacia el sector inmobiliario, generando una salida momentánea plausible. De esta forma el capital se fija, es decir, se materializa en lo inmobiliario. Aquí existe una relación inversa, pues dado que la industria inmobiliaria no cesa de crecer, la producción de bienes se ve reducida porque gran parte de los capitales se invierten en el espacio.

En otras palabras:

Mientras que baja el grado de plusvalía global formada y realizada en la industria, crece el grado de plusvalía formada y realizada en la especulación y mediante la construcción inmobiliaria. El segundo circuito suplanta al principal. De accidental pasa a ser esencial para el sistema capitalista .

(Baringo, 2013, p. 130)

El aporte de Lefebvre sobre la importancia del segundo circuito del capital como salida a la crisis por sobreacumulación es sumamente importante, ya que permite ver la especulación inmobiliaria como un elemento importante del capitalismo actual, dado que crea la posibilidad de contribuir a la expansión del capital al fijarlo en el espacio.

El *spatial fix*, o solución espacial, entendido como cambio de capital, nos permite observar que la generación de plusvalía en la inversión no únicamente se realiza en el proceso productivo (primer circuito), sino también en el entorno construido. Es decir, “la ‘conmutación’ implica un cambio desde el llamado circuito primario de acumulación de capital, la producción de valores y valores excedentes hacia el circuito secundario de capital” (Yrigoy, 2014, p. 643, traducción propia).

Si bien, la salida espacial es una idea propia de Lefebvre, es Harvey (2004) quien amplía dicho término, ya que no únicamente es la producción en el espacio la solución a las crisis por sobreacumulación, sino que son inversiones de capital en proyectos a largo plazo, las que generan la posibilidad de circulación de los excedentes

de capital actuales en un futuro. Esto, en conjunto con los desplazamientos geográficos a partir de la apertura de nuevos mercados, espacios productivos y accesos a recursos y trabajo en otros lugares, facilita la salida de la crisis.

En sus propias palabras:

La producción del espacio, la organización de nuevas divisiones territoriales de trabajo, la apertura de nuevos y más baratos complejos de recursos, de nuevos espacios dinámicos de acumulación de capital y de penetración de relaciones sociales y arreglos institucionales capitalistas (reglas contractuales y esquemas de propiedad privada) en formaciones sociales preexistentes, brindan diversos modos de absorber los excedentes de capital y trabajo existentes.

(Harvey, 2004, p. 102)

En esta estrategia, el turismo es un ejemplo de cómo están conectados los circuitos primarios y secundarios del capital. Por un lado, el turismo mantiene el capital dentro del circuito primario generando la reproducción ampliada del capital a través de la mercantilización de los servicios prestados dentro de la cadena del turismo. Por el otro lado, promueve el cambio al segundo circuito dado que este requiere de entornos construidos para realizar las actividades turísticas. Por lo tanto, el turismo contiene esa doble posibilidad de circulación de capital (Yrigoy, 2014).

La solución espacial, *spatial fix*, busca resolver las crisis por sobreacumulación al mover los excedentes de forma espacial con la expansión geográfica. Existen dos formas básicas de realizar esto. La primera, cuando existe sobreacumulación y se requiere mover los excedentes de mercancías a nuevos mercados, teniendo en cuenta que los territorios destino de las mercancías deben tener la capacidad para consumir dichos productos o serán sujetos de créditos (en su mayoría por instituciones supranacionales FMI, BM, BID, etc.). La segunda, exportación de capital y de fuerza de trabajo, que busca poner en marcha el ciclo de producción y acumulación de capital en otros espacios, tal vez aprovechando su precarización laboral, aumentando la tasa de ganancia.

Capital y espacio

La solución espacial desarrollada por Lefebvre y Harvey nos plantea la importancia del espacio para el capital. El desarrollo del capitalismo actual requiere del espacio porque actúa como medida de solución a las periódicas crisis de acumulación (Delgado, 2003). Esto pone énfasis en otro fenómeno relacionado con la incapacidad de la acumulación a través de la reproducción ampliada: la acumulación por desposesión, característica del llamado nuevo imperialismo (Harvey, 2004).

El término de acumulación por desposesión se entiende como la más reciente expresión del capitalismo contemporáneo, que se distingue por la apropiación de un conjunto de activos por parte de la iniciativa privada, que anteriormente eran controlados por el Estado; siendo este un rasgo distintivo de esta época neoliberal.

(Bojórquez, Ángeles, y Gámez, 2014, p. 5)

Para Harvey (2004), el Estado juega un papel fundamental legitimando el proceso y facilitando al capital la apropiación de los espacios con el fin de su reproducción a través de poner a disposición de las fuerzas del mercado los bienes públicos, comunes y que anteriormente no era valorados por el capitalismo. Así, la acumulación por desposesión se hace presente en todas las esferas de la vida social y de la economía.

La desposesión de bienes públicos y comunes, y la producción del espacio, son formas de resolver la crisis por sobreacumulación del capital. Sin esto, el desarrollo del capitalismo habría alcanzado sus límites, ya que el capital ha transformado el espacio en una mercancía en sí mismo. Por ello, se entiende que la concepción del espacio como un escenario donde se producen bienes se transforma y se intuye ahora el espacio como un bien intercambiable: una mercancía homogénea, cuantificable e intercambiable.

Por ello:

Los cambios espaciales obedecen a los ajustes necesarios que cada modo de producción debe hacer en la organización del espacio para garantizar su propia reproducción, por ejemplo, la expansión o ampliación de las áreas de

mercado, la colonización y el imperialismo, la globalización y la conformación de bloques económicos.

(Delgado, 2003, p. 82)

La acumulación de capital, argumenta Harvey (2000), ha sido siempre un hecho espacial, ya que, sin sus posibilidades de expansión geográfica, sin una reorganización espacial, y sin el desarrollo desigual y combinado del espacio, el modo de producción capitalista no habría podido sobrevivir y mantenerse como un sistema político y económico aún vigente. “A medida que la intensidad del desarrollo capitalista crece, la transformación del espacio y la ubicación de las actividades dentro de las zonas urbanas se mercantiliza cada vez más” (Parker, 2004, p. 20, traducción propia).

Aquí las ciudades juegan un papel fundamental en el modo de producción capitalista, ya que en ellas se reducen el tiempo y el costo de circulación del capital, se incrementa la productividad y se reduce la tendencia a la baja de la tasa de ganancia. Todo esto genera las condiciones necesarias para el desarrollo de la producción (Valle, 1991). La división del trabajo, importante en el capitalismo temprano, se extiende más allá de la ciudad, mientras los extremos de pobreza y riqueza, transforman la ciudad en un mosaico de distritos comerciales debido al poder del mercado, rodeados de espacios desfavorecidos y enclaves ricos e inaccesibles (Parker, 2004). Aquí, el espacio producido, dentro del modo de producción capitalista, va a tener preferentemente un valor de cambio (Valle, 1991), sin dejar de lado su carácter ambivalente dado que el espacio urbano de la ciudad capitalista mantiene su valor de uso como medio de producción (Baringo, 2013).

La producción del espacio, proceso que articula capital y espacio, implica la puesta en marcha de dos capitales privados importantes: el capital constructor, cuyo papel es crear valores de uso para otros con la finalidad de obtener valores de cambio; y el capital inmobiliario, entendido como relación social que articula diferentes agentes sociales. Este es motivado principalmente por la obtención de ganancias a partir de la compra-venta de inmuebles o mediante el cobro de intereses cuando participa en el intercambio de mercancías en su faceta de intermediario (Valle, 1991).

Turismo y mercantilización

Siguiendo a Britton (1991) los estudios en turismo requieren una mirada teórica que revele al turismo como una actividad capitalista, que fomenta dinámicas sociales propias de ese sistema, con la producción y reproducción de relaciones sociales e ideología. Lo anterior se debe a la difícil tarea que implica entender el turismo sin atender a las categorías de capital y lugar. Así, el enfoque de la economía política resulta pertinente porque genera una plataforma teórica para comprender los procesos capitalistas en la producción de los espacios turísticos.

Como subrayan Bojórquez, Ángeles y Gámez (2014), en la conformación del espacio turístico interactúan diversos actores (propietarios, inmobiliarias, gobiernos, turistas, empresas) que se articulan en la producción del espacio, buscando los beneficios de la competencia capitalista. Por tanto, es necesario pensar la relación dialéctica entre el fenómeno turístico y la transformación del espacio.

Para ello, se debe partir de que el espacio turístico no es simplemente un contexto, un escenario, donde la actividad turística se desarrolla. El turismo produce y utiliza el espacio. Recurriendo a lo anteriormente explicado, en el cambio de circuito primario de acumulación del capital (producción de bienes) hacia el segundo circuito (acumulación en capital fijo), el turismo y la producción de espacios turísticos son fundamentales como práctica concreta del arreglo espacio-temporal. Como ha quedado explícito, el turismo demuestra su importancia en la versatilidad de generar y acumular riqueza a través de la reproducción ampliada, pero, además, en su necesidad material tiene la capacidad de fijar el capital en el espacio. Es decir, el turismo articula y genera beneficios para los capitalistas desarrolladores, los constructores e los inmobiliarios, y para los empresarios turísticos (Yrigoy, 2014).

Los beneficios generados por el turismo tienen dos orígenes. En un inicio, la compra-venta de terrenos con su respectiva especulación, y la construcción de bienes inmuebles (hoteles, restaurantes, otros servicios), todo ello vinculado al circuito secundario del capital. Posteriormente, a través de las actividades propias del turismo, es decir, la reproducción ampliada del circuito primario.

En el desarrollo de los espacios turísticos, los destinos de sol y playa son fundamentales. Los productores del espacio se organizan bajo una lógica de apropiación y comercialización de los atractivos que ofrece el destino. Los recursos naturales como la playa y el paisaje y los culturales como la historia y la creatividad intelectual, se vuelven privados, y por lo tanto únicamente accesibles a ciertos grupos poblacionales con los ingresos suficientes para su compra. Este tipo de apropiación de lo público y lo comunal se encuadra en el proceso de acumulación por desposesión (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2014).

Así:

El capitalismo ya no se apoya solamente sobre las empresas y el mercado, sino también sobre el espacio. Tenemos también el ocio. Con la industria del ocio el capitalismo se ha apropiado de los espacios que quedaban vacantes: el mar, la playa, la alta montaña. Ha creado una industria nueva, una de las más potentes: la industria del ocio.

(Lefebvre, 1974, p. 220-221)

Esto resulta fundamental por lo poco que se habla de las consecuencias de la apropiación del suelo, del paisaje, de los recursos naturales y de la cultura que estructuran los problemas de pobreza, marginación y conflicto. Revelar estas situaciones nos permite comprender los procesos de desposesión de los bienes comunes por parte del turismo, es decir:

Las tierras de uso común (los bosques y las playas de propiedad ejidal y comunal) y de uso público son objeto de esta acumulación y han pasado de ser lugares para el goce y disfrute de todos los ciudadanos a ser mercantilizados por empresas, desligándose el gobierno de su administración y equipamiento, provocando exclusión y segregación.

(Bojórquez, Ángeles, y Gámez, 2014, p. 5-6)

En síntesis, el turismo, como actividad económica de corte capitalista, genera una vía adecuada para la crisis por sobreacumulación, principalmente, por su doble cualidad de solventar los problemas intrínsecos del capitalismo. Por un lado, se presenta como la solución espacial, ajuste espacio-temporal, para fijar el capital en el espacio a través de la producción material del espacio turístico (hoteles, carreteras, restaurantes, etc.). Por otro lado, permite reproducir la ganancia por medio de sus servicios (reproducción ampliada). Cualquiera de estas dos circunstancias se desarrolla en base a la mercantilización de los bienes espaciales y el espacio mismo.

Conclusiones

El proceso de producción lineal e ininterrumpido genera una serie de contradicciones internas. La mercancía no realizada y su acumulación excesiva significan productividad inútil y capital que no puede seguir circulando dentro del primer circuito de producción, y que por lo tanto no genera mayor capital. Esta situación obliga a la búsqueda de nuevos espacios para la producción.

En este sentido, el turismo se convierte en una válvula de escape, ya que permite dos salidas fundamentales de la crisis por acumulación: fijar el capital en el espacio a través de la producción de la planta turística y demás infraestructura complementaria; y la reproducción ampliada del capital volviendo al espacio, en forma de paisaje, una mercancía que es ofertada a los turistas en conjunto con otras mercancías que conforman los mercados internacionales.

LAS PRÁCTICAS ESPACIALES EN PUERTO MORELOS

La cultura maya prehispánica desarrolló grandes centros urbanos que fueron interconectados por caminos bien delimitados. La mayoría de las ciudades fueron edificadas cerca de los *dzonot*, o cenotes, los cuales les brindaban el agua requerida para la vida en la selva en una región de nulas corrientes hídricas superficiales. Pese a la presencia de los grupos mayas en prácticamente toda la región peninsular durante diversos periodos históricos, es interesante resaltar que, en la región noreste, hoy Quintana Roo, los grandes asentamientos humanos fueron pocos. Existen las excepciones de: El Meco, en la parte continental de Isla Mujeres; San Miguelito y El Rey, en la isla de Cancún; San Gervasio y Caracol-Punta Sur, en Cozumel; Playacar, Calica, Xcaret y Xel-Há, en Solidaridad; y Tulum, el más grande, en el municipio del mismo nombre (SIC México, s/f).

En el caso del hoy Puerto Morelos, la presencia de asentamientos mayas prehispánicos resulta poco clara, a pesar de que existen vestigios arqueológicos en algunas zonas del municipio, como el Jardín Botánico Alfredo Barrera Marín y la colonia Villas Morelos II. Al parecer la zona sólo era visitada como un sitio de paso entre Isla Mujeres y Yucatán, donde recolectaban corcho que existía junto a los manglares, por lo que a Puerto Morelos se le conocía durante la época colonial y parte del siglo XX como Punta Corcho (Zetina, 2017).

Pese al gran pasado cultural de la civilización maya y los diversos sucesos que enfrentaron estos grupos en el devenir del tiempo, especialmente en la época colonial, la historia de la región que aquí interesa desarrollar comienza a producirse no más de 120 años atrás. Esta empieza entre la densidad de la selva peninsular de Yucatán, llena de recursos naturales que posibilitarían y a la vez establecerían obstáculos para el poblamiento permanente de la zona noreste de lo que hoy es Quintana

Roo. Para la descripción de las prácticas espaciales de Puerto Morelos, las cuales configuraron su espacio histórico, se considera necesario abordar los primeros intentos por colonizar la región describiendo los procesos económicos, políticos y sociales de la producción del espacio en una región inhóspita hasta ese momento.

Imagen 1.
Principales asentamientos en el noroeste de la península de Yucatán en 1814.



Fuente: Zetina, 2017.

Actividades productivas preturísticas en Puerto Morelos

Poco se sabe sobre las comunidades del noreste de Quintana Roo durante el desarrollo e historia del estado. Durante el siglo XIX la tríada Hacienda Santa María, Central Pipila y Punta Corcho (hoy Leona Vicario, Central Vallarta y Puerto Morelos, respectivamente), junto con Isla Mujeres y Cozumel, permitieron el establecimiento de las condiciones de vida de lo que el día de hoy es el Caribe mexicano, el cual aloja destinos turísticos de talla internacional como Cancún y Riviera Maya.

El siglo XIX representó para la península de Yucatán una serie de convulsiones sociales, políticas y económicas relacionadas con la apropiación del suelo. Antes de la sublevación maya, en la región oriente del macizo continental, se dio un proceso de colonización basado en la apropiación y repartición del territorio considerado como baldío. Esto permitió a los adinerados yucatecos el acceso a la tierra en perjuicio de las comunidades mayas. Se ha calculado que entre 1843 a 1847 “cerca de 800.000 hectáreas de terrenos baldíos fueron transformados en propiedad privada” (Macías, 2002, p. 114).

En este contexto, en 1847 inicia el largo proceso de rebeldía maya denominado Guerra de Castas, el cual se prolongó por más de 50 años. El origen radica en el cruel proceso de explotación de la población indígena de la mano de hacendados yucatecos, quienes los sometían a enormes cargas laborales, sociales y económicas desde la Colonia. Entre muchas otras cosas, la población indígena sufría la prohibición al voto, el incremento de las cargas tributarias, los castigos físicos inhumanos y los incumplimientos de acuerdos entre ambos sectores. Estos, sazonados por un amplio racismo, crearon las condiciones para la insurrección (Careaga e Higuera, 2016). Sin embargo, como comentan los mismos autores:

La rebelión no partió, entonces, de quienes estaban más sometidos, sino de aquellas comunidades mayas campesinas que aún conservaban cierta autonomía y que al menos tenían tierras para cultivar. Partió de los campesinos que no querían dejar de ser libres ni perder sus medios de subsistencia.

(Careaga e Higuera, 2016, p. 218)

Esta situación se acrecentó gracias a una simbiosis generada entre mayas rebeldes y sus aliados comerciales beliceños, con quienes intercambiaban concesiones de selva, botín de guerra y productos forestales. Principalmente se producía el intercambio de palo de tinte, fundamental para la industria textil británica, a cambio de armas, pólvora y parque necesario. Esto permitió a los oriundos de la península de Yucatán la resistencia a la conquista de los colonos avecindados en Mérida. (Careaga e Higuera, 2016; Villalobos, 1993; Zetina, 2017). Los diversos procesos de rebelión, de lucha y de reconquista de las regiones baldías de la península produjeron una constante reconfiguración espacial de la zona que ocupa actualmente el estado de Quintana Roo, según eran conquistadas por los rebeldes o las fuerzas yucatecas o campechanas y sus aliados mayas, denominados *los pacíficos*. Con la llegada de Porfirio Díaz a la presidencia de la República, se intentó apaciguar la región por dos vías bien articuladas: la militar y la económica, iniciando así el fin de la Guerra de Castas.

Entre 1876 y 1889, el gobierno federal comenzó con el proceso de concesión de territorios baldíos para la explotación agrícola y forestal a empresas nacionales y extranjeras. La primera compañía que se estableció fue el Cuyo y Anexas, los propietarios de la cual eran Ramón Ancona y una empresa alemana. La compañía comenzó la explotación forestal desde el Cuyo hasta Cabo Catoche, con una longitud de 1.800 kilómetros. Otra importante concesión se dio a la compañía Ortoll y Cía., en 1883, la cual abarcaba desde Punta Flor hasta el margen del río Hondo, y que en 1892 fue cedida a Manuel Sierra Méndez (Villalobos, 1993).

Mapa 1.

Principales empresas y latifundios para la explotación forestal en Quintana Roo.



Fuente: Villalobos, 1993.

Sin embargo, una de las empresas más grandes establecidas en estos terrenos perteneció a Faustino Martínez, quien en 1889 presentó a la Secretaría de Fomento un proyecto de deslinde de terrenos baldíos localizados en la península “partiendo de Yalahau y siguiendo por los puntos Nuevo León, Misnabalan, Kuchpat, Kinil, Kuchekal, San Antonio Mugil, Tulum, hasta Punta Flor, siguiendo la costa por toda la orilla hasta el punto de partida” (Macías, 2002, p. 115).

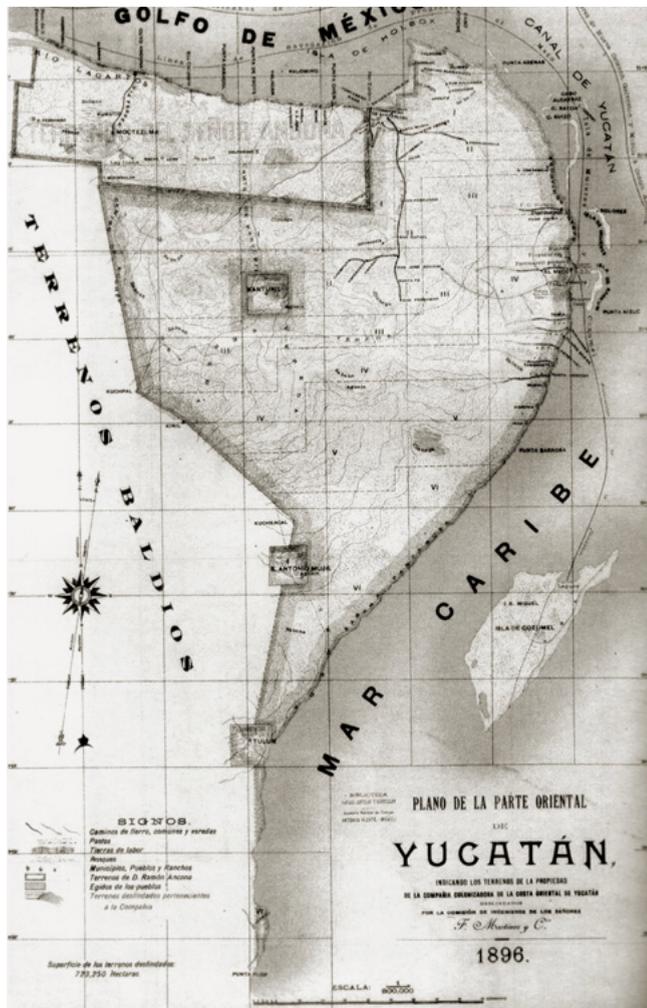
Como parte de las obligaciones contraídas, Martínez tenía la encomienda de realizar el apeo, deslinde, y fraccionamiento de los terrenos, así como el levantamiento de los planos. Los gastos que se requerían correrían por parte del particular, siendo retribuidos con los títulos de propiedad de una tercera parte del territorio deslindado. El resto de los terrenos quedarían en poder de la nación y serían vendidos con posterioridad a la empresa de Martínez, con el compromiso de colonizar aquel

territorio. Para octubre de 1891 Martínez y Cía., recibía del gobierno porfirista los títulos de propiedad de 241.083 hectáreas de las 723.250 hectáreas de los terrenos deslindados (Macías, 2002).

En 1894, el empresario Faustino Martínez formalizó la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán, en sociedad con capital inglés. Con la fundación de la Compañía Colonizadora, Martínez obtuvo la posibilidad de adquirir las 482.177 hectáreas restantes que pertenecían al gobierno federal. Esta nueva adquisición incluía el acuerdo de avecindar a 386 familias en un lapso de 10 años, lo cual, finalmente, no se cumplió (Villalobos, 1993).

Imagen 2.

Terrenos de la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán.



Fuente: Zetina, 2017.

Al parecer, la primera oleada de migrantes que se asentaron en la zona del hoy municipio de Puerto Morelos llegó alrededor de 1899, con el financiamiento de las actividades productivas que desarrolló la Compañía Colonizadora. La llegada de los primeros trabajadores se debió a la instalación de una vía férrea entre las zonas de producción y extracción de materias primas, que interconectaría la Hacienda Santa María, donde la empresa tenía sus oficinas, y Punta Corcho, para poder realizar envíos a Belice a través de Cozumel. Dicha vía férrea se terminó de construir hacia 1902, el mismo año en que Porfirio Díaz decretó la creación del Territorio de Quintana Roo². Para aquel tiempo la Compañía Colonizadora registró un total de 910 personas, de las cuales 150 eran habitantes fijos y 760 de paso³ (Zetina, 2017).

La importancia de la vía férrea portátil *Decauville*⁴ radica en que consolidó el mecanismo de transportación de las materias primas obtenidas en la selva y permitió los primeros asentamientos de trabajadores a lo largo de los 35 kilómetros que separan Hacienda Santa María de Punta Corcho. Estas centrales fueron:

Santa Matilde, que era la más próxima al mar y en la que se instaló un aserradero; La Tuxpeña, El Catorce, El Veinte, Central Pipila, Santa Apolonia. Cabe citar que Central Pipila fue renombrada posteriormente para quedar tal y como ahora se conoce: Central Vallarta, la cual por cierto, es la única que se mantienen habitada.

(Zetina, 2017, p. 56)

El propósito de las centrales era la explotación de las maderas preciosas de la región y el establecimiento de las bases financieras y legales para la colonización y desarrollo de actividades productivas, algo que no había ocurrido anteriormente en esta zona (Zetina, 2019a). Así, el primer asentamiento humano en esta región fue la Hacienda Santa María.

2 El Territorio se dividió en tres distritos: Norte, con los municipios de Isla Mujeres, Cozumel y Holbox; Centro, con Santa Cruz de Bravo; y Sur, con Payo Obispo, Bacalar, Xcalak e Icaiché (Careaga e Higuera, 2016; Zetina, 2017, 2019).

3 En esta misma fecha se reportó una población de 3.798 habitantes en el territorio, destacando Isla Mujeres, 729; Cozumel, 802; Holbox, 544; Payo Obispo, 170; Bacalar, 207; Xcalak, 562. Cabe resaltar el desconocimiento del número de población en Santa Cruz de Bravo pues era el bastión de los alzados (Careaga e Higuera, 2016).

4 Paul Decauville fue un fabricante de material ferroviario de origen francés. Se caracterizaba por la elaboración de locomotoras, vagonetas y trenes de vía estrecha con la cualidad de ser desmontables y de fácil transportación.

El territorio de la Compañía Colonizadora estaba compuesto de selva baja y mediana, donde había abundancia de variedades de madera explotables que tenían demanda en el mercado. La más importante, por muchos años, fue el chicozapote, del cual se extraía la resina natural para el chicle. También había maderas preciosas como la caoba y el cedro rojo, que era utilizados para las edificaciones de la época (Zetina, 2019a). Así mismo, se explotaban el chechén y el tzalán para la fabricación de durmientes para la vía férrea de la misma compañía, además del chijol o jabín y el granadillo. En el caso del palo del tinte se puede suponer que fue la primera veta de explotación desde 1889, principalmente aquel que se encontraba cerca de la costa, ya que la cercanía al mar y, posteriormente, a la vía *Decauville*, permitía reducir los costos de su transportación. Esta actividad se registró hasta 1897 (Macías, 2002).

Imagen 3.

Vía férrea portátil y maquinaria Decauville.



Fuente: Zetina, 2017.

En un acuerdo en 1905, la Compañía Colonizadora cedió al gobierno federal el muelle de Punta Corcho, con la condición de que se permitiera a la empresa el uso gratuito de la obra. Cabe señalar que en ese mismo año:

La Colonizadora también permutó con el gobierno una zona de dos kilómetros de anchura a todo lo largo de la costa, comprendida en los terrenos de Martínez, a cambio de una superficie equivalente que el gobierno tuviese disponible en el interior de la península. Sin embargo, debido a una deuda contraída con el Banco de Londres y México (BLM), y por su incapacidad para saldarla, el 21 de diciembre de 1910 la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán fue traspasada al BLM.

(Macías, 2002, p. 118)

Para la transferencia de la Compañía Colonizadora al Banco de Londres y México, esta última construyó en Hacienda Santa María el Palacete que le sirvió de oficina administrativa regional (Zetina, 2019a). Posteriormente, en 1912 se creó un asentamiento que finalmente llevó el nombre de Leona Vicario. Para 1913, el presidente Venustiano Carranza decretó la reintegración del Territorio de Quintana Roo a Yucatán, situación que revirtió en 1915. La desincorporación y reincorporación de Quintana Roo a Yucatán y Campeche no tuvo impacto en las actividades productivas de las recientes poblaciones del noreste de la península.

Lo significativo para estas fechas es que desde agosto de 1914 Carranza anuló los contratos efectuados por el gobierno ilegítimo de Victoriano Huerta donde se respetaba la propiedad del Banco de Londres y México del territorio deslindado desde 1889. De esta forma, las tierras del banco pasaron a formar parte de los terrenos nacionales, así como la misma administración de la compañía (Macías, 2002). Tres años después, en 1917, fueron fijados impuestos para los permisionarios de las concesiones forestales, lo que permitía al gobierno obtener 50 pesos por la concesión de 1.000 hectáreas, la misma cantidad por tonelada de chicle, 10 pesos por la tala de cada árbol de cedro o caoba, cinco pesos y uno y medio por maderas de segunda y tercera respectivamente, y dos por tonelada de palo de tinte (Careaga e Higuera, 2016).

Hacia 1917 el número de mayas rebeldes se redujo drásticamente, quedando alrededor de 5.000 personas que se asentaron en el sur del territorio. Los principales

grupos se aglutinaron en Tulum, X-Cacal y Santa Cruz, mientras que, al mismo tiempo la capital fue reubicada de Santa Cruz a Payo Obispo. Esto consolidó los asentamientos humanos en lugares como Holbox, Isla Mujeres, y Cozumel, islas habitadas anterior a la revuelta indígena, y posteriormente la región centro-sur de Quintana Roo (Careaga e Higuera, 2016).

En este contexto, en la década de los años 20 en las costas de Quintana Roo, anteriormente sin interés económico, comenzaron a plantarse palmas de coco de origen asiático. Este tipo de plantación propició el desarrollo de la producción coprera, que, si bien no fue tan fructífera como el palo de tinte y el chicozapote, se convirtió en una actividad productiva para la gente ubicada en esta zona (Zetina, 2019b).

Durante el gobierno del general Lázaro Cárdenas Del Río, y de Rafael E. Melgar sobre el Territorio de Quintana Roo, la reforma agraria avanzó en la región, se crearon los ejidos de Puerto Morelos y Leona Vicario, así como las cooperativas José María Morelos y Lenin, dedicadas a la explotación chiclera. También llegaron los primeros servicios de educación básica⁵ y salud. La primera escuela primaria en el recién nombrado Puerto Morelos se instaló a la orilla del mar, donde actualmente está ubicado el jardín de niños del puerto, lugar que ocupó hasta que en los años 60 fue trasladada al centro del pueblo (Zetina, 2019a).

Al parecer, el primer muelle del ejido Puerto Morelos se instaló entre 1940 y 1942, al mismo tiempo que Federico Alcérreca construía el emblemático faro del puerto. Dicha infraestructura mejoró las condiciones de intercambio comercial entre el macizo continental y Cozumel, por lo que se incrementaron las necesidades de carga y descarga de mercancías, lo que permitió la conformación del sindicato de alijadores y el incremento de la oferta laboral local. “En total el sindicato llegó a contar con 30 trabajadores, quienes captaban muy buenos ingresos, dado el intenso flujo de carga que había en esos días en el puerto” (Zetina, 2017, p. 131).

5 El acceso a la educación secundaria, preparatoria y superior requería que los avecindados en Puerto Morelos se trasladasen a Cozumel, Tizimin o Mérida, ya que localmente sólo se podía cursar el nivel primario.

Imagen 4.

Alijadores en el muelle de Puerto Morelos.



Fuente: Zetina, 2017.

Casi diez años después, entre 1954 y 1955, se construyó la primera carretera que conectaba el oriente de Yucatán con la región noreste de la península. Dicha vía se inició en Valladolid y se extendió hasta Puerto Juárez, pasando por la comunidad de Leona Vicario. Aunque la apertura de la carretera trajo beneficios de comunicación a Leona Vicario, esto impactó negativamente a Puerto Morelos, ya que su rudimentario sistema de comunicación por vía férrea y animales de tiro no era factible como medio de transporte de mercancías, por lo que dejó de ser el principal medio de comunicación de ultramar con las islas y le cedió el lugar a Puerto Juárez. Tal situación provocó una oleada de migración de locales a tierras puerto juarenses (Zetina, 2019a).

En los años sesenta llegó un primer proceso de transformación en Puerto Morelos debido a la construcción de la carretera Puerto Juárez- Chetumal. Esta situación devolvió a Puerto Morelos su importancia de embarque y traslado de mercancías para Cozumel, principalmente por su cercanía. Los cruceros marítimos pasaron de

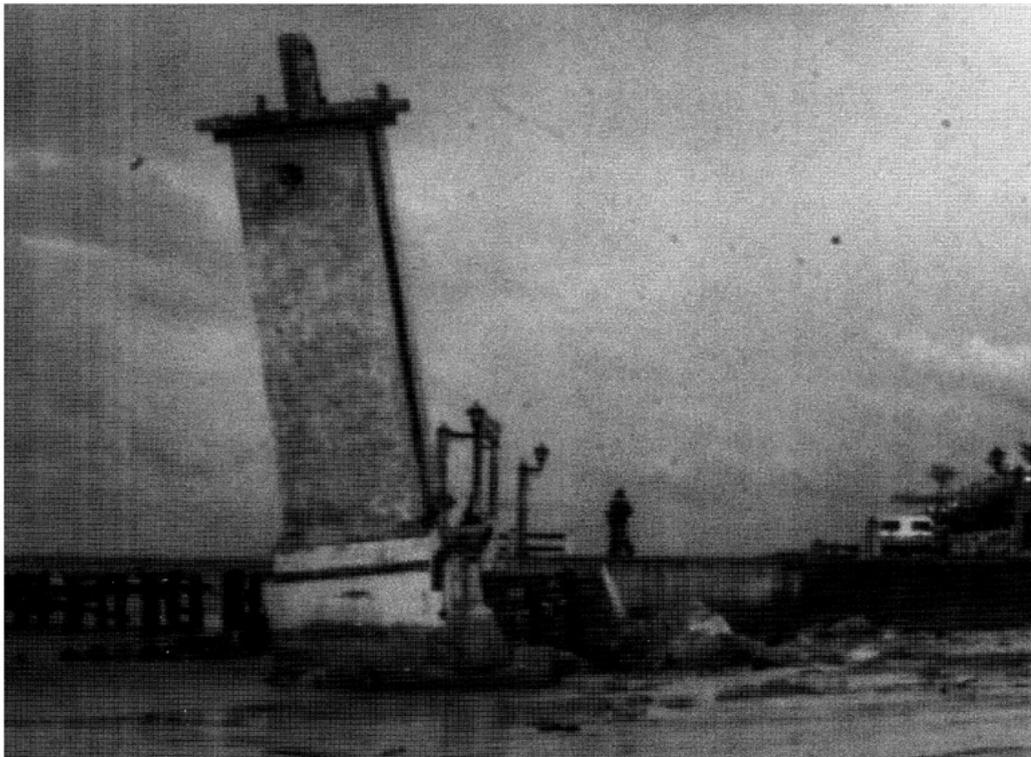
ser semanales a diarios, generando una nueva oleada de empleos, actividades y pequeños negocios, lo que atrajo nuevos pobladores.

Por otra parte, la actividad pesquera que se había alcanzado a desarrollar en el puerto no tuvo grandes cambios durante todo este tiempo. Se mantenía una pesca de auto consumo extrayendo productos de gran valor como langosta, caracol y tortuga, pero debía ser consumida casi de inmediato por la falta de enfriadores eléctricos. Tal vez el cambio más significativo fue a partir de la llegada de la carretera a Puerto Morelos, momento en que pescadores de Cozumel e Isla Mujeres llegaron a pescar a las costas locales (Zetina, 2017).

Por último, un hecho que marcó hasta nuestros días la historia de Puerto Morelos fue el huracán Beulah en 1967, el cual dejó daños materiales en la región, siendo el más significativo la inclinación del faro que forma parte de la identidad puertomorelense. El siguiente año, los servicios básicos de luz y agua se comenzaron a instalar en el puerto, mejorando las posibilidades de estancia en el lugar.

Imagen 5.

Faro inclinado por el paso del huracán Beulah.



Fuente: Zetina, 2017.

En síntesis, la explotación forestal del chicozapote y del palo de tinte fueron las principales actividades que permitieron la presencia y asentamiento de las comunidades del noreste del actual estado de Quintana Roo. Como se ha señalado, durante este largo proceso de poblamiento, las amplias y agrestes zonas de tierra adentro de la península de Yucatán fueron los espacios puestos en valor por las actividades económicas realizadas, dejando en segundo lugar las zonas costeras, ya que carecía de valor por la ausencia de maderas preciosas y por las largas áreas de manglar, concebidas como un obstáculo para su desarrollo. Con la creación de los latifundios y posteriormente los ejidos, la importancia costera de Puerto Morelos únicamente radicaba en su infraestructura para el intercambio marino, el cual se vio afectado por el desarrollo de la carretera y la creación de otros espacios para el comercio en ultramar, como Puerto Juárez. De hecho, la actividad pesquera que suponía el acceso al mar solo aportaba para el sustento básico de la vida de los pocos que ahí radicaban. Un intento por dar valor a las tierras de la franja costera fue la producción coprera, actividad que no tuvo gran trascendencia. El chicle y la tintura para la industria textil configuraron primero, y por largo tiempo, el valor sobre el suelo y por tanto la generación de un espacio histórico acorde a las actividades económicas del siglo XIX y XX.

Creación del CIP Cancún y desarrollo de Riviera Maya

Tras el paso del huracán Beulah, la comunidad de Puerto Morelos comenzó un proceso de reconstrucción paulatina, permitiendo la llegada de servicios básicos como el agua potable y la luz eléctrica, fundamentales para facilitar la vida en la localidad. Así mismo, entrada la década de los setenta, se produjeron grandes cambios en la región. Por un lado, se dio un pico de explotación intensiva del chicozapote, que decaería diez años después por la popularidad de la goma sintética. Por otro lado, a nivel local, se intentó realizar un proceso intensivo de explotación pesquera en las costas del puerto, que a pesar de que tuvo un repunte importante no se consolidó como una industria fuerte.

Sin embargo, el cambio más significativo a nivel regional comenzó a gestarse desde 1971, cuando Luis Echeverría Álvarez publicó el decreto para la planeación de un nuevo desarrollo turístico. Esa fecha marcaría el nacimiento de la primera y la

más grande ciudad construida por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), en la cual se buscó un equilibrio entre cada una de sus zonas: la turística, la urbana y la ecológica (Plascencia, 2014). Para su desarrollo, en 1974 se fusionó el Fondo de Infraestructura Turística (INFRATUR) y el Fondo de Garantía y Fomento al Turismo (FOGATUR) para conformar FONATUR. Además, con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se creó el Centro Integralmente Planeado Cancún (CIP Cancún). Para 1975 Cancún contaba con 15 centros de hospedaje y aproximadamente 1.300 cuartos de hotel⁶.

El desarrollo del CIP Cancún trajo consigo una serie de transformaciones sociales, económicas y espaciales que impactaron la región noreste de Quintana Roo. Por un lado, una gran cantidad de chicleros que habían dedicado su trabajo a la explotación del chicozapote en la selva de la región se trasladó a la naciente ciudad para trabajar en la industria de la construcción, principalmente en la zona hotelera y otros centros de hospedaje. Otros tantos se insertaron en los puestos laborales que comenzaban a ofrecer los centros de hospedaje y de alimentos y bebidas. Así mismo, algunos aprendieron las artes de la pesca y se asentaron en la comunidad de Puerto Morelos (Zetina, 2017).

En paralelo a la construcción de Cancún, en 1972 se comenzó la dotación de infraestructura que vinculara el desarrollo de las actividades económicas de la comunidad de Puerto Morelos con el mar. En este sentido, tuvo lugar la apertura de la Secundaria Técnica Pesquera #7 Primero de Junio, la cual tenía como propósito adiestrar en las artes de la pesca a los jóvenes estudiantes que pasarían por sus aulas (Alvarado, 2019). Así mismo, la Secretaría de Marina inició la construcción del muelle de transbordador, lo que permitiría nuevamente a Puerto Morelos ser la ruta de embarque hacia la isla de Cozumel, situación que duró poco gracias a la ampliación de la carretera proveniente de Puerto Juárez hasta Playa del Carmen, trasladando a esta última la puerta de tránsito de mercancías y personas con Cozumel (Zetina, 2017).

Con lo anterior, la pesca en Puerto Morelos pasó de ser de autoconsumo a una actividad más intensiva, la cual ya comenzaba a generar recursos económicos, atrayendo una oleada de nuevos residentes. Cabe destacar la llegada de un grupo de cozumeños pertenecientes a la cooperativa de pescadores de la isla, quienes insta-

6 Para 1999 se contabilizaba una población de 500.000 habitantes; y para el 2014 Cancún albergaba 760.365 habitantes y 30.276 habitaciones de hotel (Plascencia, 2014).

laron un campamento de pesca en el puerto. El propósito era comercializar los productos que extraían del mar en Cancún, el cual comenzaba a mostrar un crecimiento acelerado (Zetina, 2109b).

Con la apertura de la empacadora denominada Incopumosa, de Augusto Ferrat, situada en el puerto, la actividad se perfiló para llegar a más mercados e incluso hasta para exportar por medio del aeropuerto de Cancún. En esos primeros años, la empacadora se alimentaba de lo que producían los pescadores de Puerto Morelos y lo poco que hubo en principio en Puerto Juárez.

(Zetina, 2017, p. 117)

En 1978 la Secretaría Federal de Pesca creó en la localidad un Centro de Investigaciones en Acuicultura, lo que implicó la llegada de personal de varias partes de la República. Su principal actividad era la investigación sobre el caracol, la tortuga marina y las actividades pesqueras de la región norte del estado. Para finales de 1979 se estableció en Puerto Morelos la asociación civil Centro de Investigaciones de Quintana Roo (CIQRO), que tras diez años se transformó en el Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR) y cambió de sede a Cancún y posteriormente a Chetumal. Hoy en día el ECOSUR tiene presencia en la comunidad puertomorelense a través del Jardín Botánico Alfredo Barrera Marín. En 1980, la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) estableció la Unidad Académica de Sistemas Arrecifales (UASA) del Instituto de Ciencias del Mar y Limnología, encargado de estudiar las características biológicas del arrecife y su relación con el entorno.

Los años ochenta representaron para la comunidad de Puerto Morelos cambios nada irrelevantes. En aquel momento comenzó el declive final del chicle a nivel internacional, mientras que, por el contrario, en esta misma década se fortaleció el comercio de los productos pesqueros, principalmente a través de la creación de la Sociedad Cooperativa de Producción Pesquera de Pescadores Puerto Morelos el 2 de diciembre de 1981. Esta contaba con 38 socios conformados por graduados de la Secundaria Técnica #7 y socios de la Cooperativa de Cozumel. Gracias a la cooperativa que articulaba a los trabajadores del mar se incrementó la flota de embarcaciones pesqueras y camaroneras. Puerto Juárez e Isla Mujeres también crecieron en este rubro.

A la par:

Los requerimientos de abasto del nuevo centro turístico y poblacional, como la llegada de miles de inmigrantes y turistas nacionales y extranjeros a Cancún, impactaron en el desarrollo de Puerto Morelos y Leona Vicario. En primera instancia ambas comunidades, junto con Alfredo V. Bonfil, un nuevo ejido que se creó a la par de Cancún, se pretendió que pudieran servir para apoyar al abasto del nuevo proyecto, para lo cual se dieron apoyos para establecer granjas avícolas y porcícolas, así como impulso para la siembra de hortalizas y huertos frutales, lo que en términos generales no funcionó.

(Zetina, 2017, p. 154)

Por otro lado, la actividad turística de Puerto Morelos, que tiene sus orígenes en los años sesenta, comenzó a posicionarse como un espacio de arribo de extranjeros de diversas nacionalidades que buscaban tranquilidad y descanso dentro del Caribe. Los primeros visitantes eran las personas que no lograban cruzar a Cozumel desde el puerto, lo que los obligaba a quedarse en el poblado hasta el día siguiente. Se hospedaban en las casas de los locales, en pequeños cuartos acondicionados provisionalmente para este propósito. Posteriormente comenzaron a llegar turistas en sus *motorhome*, quienes estacionaban sus casas rodantes cerca a la playa y eran atendidos por algunos locales (Zetina, 2019a).

La creciente popularidad de Cancún y el fortalecimiento de Puerto Morelos como alternativa turística, generaron las bases para el desarrollo inmobiliario local impulsado por la demanda de viviendas por parte de turistas. Así comenzó a gestarse un nuevo flujo migratorio en el lugar, a través del cual llegaron cientos de extranjeros, generando grandes áreas para el turismo de segunda residencia (Zetina, 2019b).

La demanda inmobiliaria provocó el crecimiento poblacional y espacial de Puerto Morelos a través de la construcción de condominios y residencias que comenzaron a multiplicar los servicios turísticos locales. Durante este proceso, la zona principal fue el denominado casco antiguo, donde se encuentra el muelle y el parque central del puerto. También comenzaron a desarrollarse asentamientos humanos en la colonia Pescadores, una segunda franja de tierra firme atrás de la zona del mangle y una sección tras la carretera federal conocida como La Colonia o el Crucero, que posteriormente llevará el nombre de Joaquín Zetina Gasca.

Los primeros residentes del Crucero fueron los antiguos chicleros y ejidatarios, muchos de origen maya, quienes tuvieron que abandonar su actividad económica y vincularse a la construcción de palapas, extracción de maderas de la región selvática situada alrededor, además de la construcción inmobiliaria (SEMARNAT, 2000). El Crucero empezó a tener demanda de viviendas y años después logró expandirse para ser la base de los primeros fraccionamientos residenciales y de interés medio y social, como son los casos de Villas Morelos y Villas del Mar, entre otros.

La creación de Cancún generó un empuje turístico en la región, impactando de manera directa sobre Puerto Morelos y especialmente sobre Playa del Carmen, donde se consolidó Riviera Maya. Es en la década de los noventa cuando Puerto Morelos comenzó a albergar la gran infraestructura turística con la oferta de casi siete mil habitaciones.

Entre los primero grandes hoteles que se establecieron con inversiones millonarias en las playas de Puerto Morelos está El Cid, que a la vez instaló la única marina turística que hasta ahora hay en el lugar. Posteriormente se sumaron otras grandes marcas hoteleras, como son Dreams, Secrets, Excellens, Now Jade, Paraíso de la Bonita y Breathless.

(Zetina, 2017, p. 160)

Imagen 6.

Hotel y Marina El Cid



Fuente: Zetina, 2017.

Además de la oferta formal de alojamiento turístico, se han puesto en el mercado conjuntos de departamentos y casas de renta vacacional para turistas, lo que ha llevado a contabilizar más de 110 centros de hospedaje, de los cuales 46 son hoteles y varios grandes resorts *all inclusive* de gran turismo. Hasta estas fechas se 6.700 habitaciones⁷ (Zetina, 2017).

Para finales de la década del noventa, con el incremento de la planta turística y la explotación intensiva de la pesca, la comunidad local, actores sociales e instituciones públicas de investigación, iniciaron el proceso de declaración de Área Natural Protegida (ANP) para la barrera de arrecife que pertenece a Puerto Morelos. Así, tras las gestiones requeridas, el 2 de febrero de 1998 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el decreto por el cual se declara Área Natural Protegida con carácter de Parque Nacional a la región denominada Arrecife de Puerto Morelos “con una superficie total de 9,066-63-11 hectáreas⁸ (DOF, 2 de febrero de 1998). El Parque Nacional Arrecife de Puerto Morelos colinda con el Parque Nacional Costa Occidental de Isla Mujeres, Punta Cancún y Punta Nizuc, además de formar parte del Gran Cinturón de Arrecifes del Atlántico Occidental.

Dicho decreto parte de que:

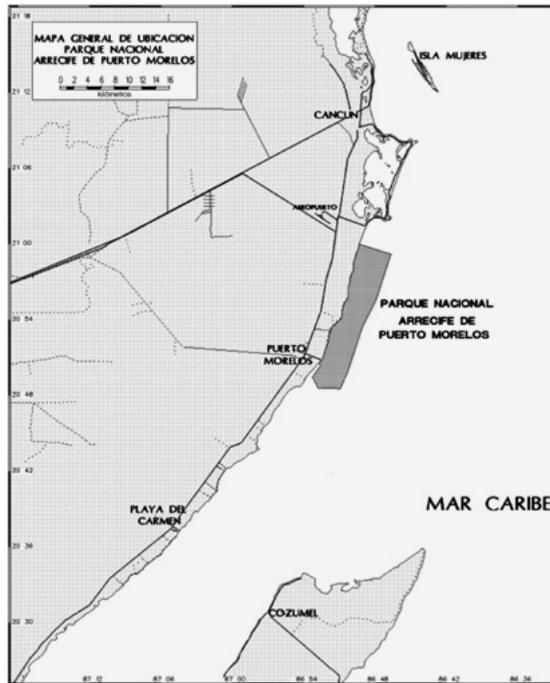
La economía del poblado de Puerto Morelos y su área de influencia dependen de su conservación, ya que un alto porcentaje de la población se dedica a la pesca, al turismo y a la investigación sobre el ambiente marino, las cuales están estrechamente influenciadas por la salud del ecosistema.

(SEMARNAT, 2000, p. 12)

7 Cabe señalar que la Secretaría de Turismo de Quintana Roo contabiliza hasta diciembre de 2017 un total de 5.563 habitaciones en 61 hoteles en Puerto Morelos. Esta reducción está vinculada al despojo de aproximadamente siete kilómetros de costa que sufrió Puerto Morelos por parte de Benito Juárez, donde se encuentran los complejos hoteleros Moon Palace Cancún y Royalton Riviera Cancún.

8 Cabe hacer mención que el Plan de Manejo del PN Arrecife de Puerto Morelos indica que los puntos extremos del polígono son: 21°00'00" y 20°48'33" latitud norte y 86°53'14.40" y 86°46'38.94" longitud oeste (SEMARNAT, 2000), esto en virtud que son referencia del inicio geográfico de Puerto Morelos.

Mapa 2.

Ubicación del Parque Nacional Arrecife de Puerto Morelos.

Fuente: SEMARNAT, 2000.

Desde su fundación, el Parque Nacional Arrecife de Puerto Morelos ha sido un símbolo de la unión local y de la conservación de la vida marina, vinculado a su aprovechamiento responsable a través de actividades turísticas de bajo impacto, donde los antiguos y aún actuales pescadores han encontrado una oportunidad para diversificar su actividad económica, principalmente en tiempos de veda.

En síntesis, desde el decreto y construcción del CIP Cancún, la región norte de Quintana Roo se vio envuelta en una dinámica de crecimiento exponencial, principalmente en los centros turísticos de Cancún y Playa del Carmen, donde se edificaron ciudades de la nada. Puerto Morelos representa el caso contrario: pese a que históricamente fue un sitio importante para el desarrollo económico de la región, su proceso vinculado al turismo fue lento, principalmente porque se consideraba el puerto un lugar destinado a actividades como la pesca y el transporte de personas. Además, el CIP Cancún atrajo la mayor parte de la inversión inmobiliaria de tipo turístico en la década de los años setenta. Por estas razones, Puerto Morelos se pudo mantener como una alternativa de turismo de bajo impacto diferente a sus grandes vecinos turísticos.

Creación del municipio de Puerto Morelos

Históricamente el territorio de Puerto Morelos había sido administrado por poderes externos. Primero por la gerencia de la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán, donde la dirección estaba a cargo de Faustino Martínez, y posteriormente bajo una administración extranjera a través del Banco de Londres y México. Cuando cambió su estatus y se crearon los ejidos de Leona Vicario y Puerto Morelos, la comunidad fue dirigida por la Delegación Federal de Cozumel.

La dirección bajo la administración de Cozumel se llevó a cabo hasta que Quintana Roo pasó de ser Territorio Federal a ser Estado Libre y Soberano. En este cambio, la administración del puerto pasó a manos de Benito Juárez, municipio que albergaba al cada vez más consolidado Cancún. Bajo la misma situación se encontraban los ejidos de Leona Vicario y de Alfredo V. Bonfil. Este cambio en la administración pública marcó una ruptura entre las comunidades pioneras y, principalmente, entre Cozumel y Puerto Morelos, ya que de cierta forma se rompía con lazos de amistad, historia y raíces que se habían forjado desde la creación de la delegación en 1902 (Zetina, 2019b).

El rezago que se vivía en Puerto Morelos como parte administrativa de Benito Juárez radicaba en el acelerado crecimiento de aquel municipio. La razón se encuentra en su explosión descontrolada, que absorbía la mayor parte de los recursos fiscales para tratar de cubrir las necesidades y servicios de obras que generaba la alta migración de mano de obra, atraída por las ofertas laborales de Cancún. En cambio, Puerto Morelos era una comunidad de no más de 300 habitantes, donde la mayoría se dedicaban a la carga y descarga de barcos para el abastecimiento de Cozumel, y algunos otros se dedicaban a las actividades de la pesca.

Si bien es cierto que las autoridades benitojuarenses, junto con las del Estado y la Federación, pudieron haberse esmerado en brindar una buena atención a los habitantes de Puerto Morelos, Leona Vicario y Central Vallarta, lo cierto es que bajo la figura de delegaciones a las dos primeras cada vez les quedaba más corto ese traje, porque dependían de lo que les dieran y siempre era insuficiente, por lo que se emprendió una lucha por buscar que se les adjudicara un mejor estatus que les permitiera una mayor capacidad de autogestión y recursos para atender sus problemas y necesidades de una forma más eficaz.

(Zetina, 2017, p. 177)

Además del poco apoyo en materia de recursos para el desarrollo de infraestructuras, en el ámbito político existía poca posibilidad de participación, ya que se prefería recibir a gente de otros estados, sobre todo del centro o del norte, para ocupar cargos importantes dentro de la política local.

A Puerto Morelos nunca se le abrieron las puertas, siempre nos vieron como el patio trasero, fuimos complemente hechos a un lado y así crecimos, cosa que fue creciendo cada vez más hasta que nosotros decidimos la liberación de Puerto Morelos haciéndonos municipio.

(Zetina, 2019b)

En cuanto al turismo, desde las primeras etapas de construcción de Cancún, Puerto Morelos comenzó a brindar servicios complementarios para los trabajadores de la construcción, principalmente de alimentos y bebidas. La localidad tenía pequeñas fondas que se ajustaban a las posibilidades económicas de los trabajadores, ya que en Benito Juárez escaseaban.

Asimismo, la actividad turística en el puerto comenzó cuando este se construyó a mediados de la década de los sesenta, a través de poco más de tres kilómetros de manglar, la carretera que comunicaría el Casco Antiguo y la Carretera Federal Puerto Juárez-Chetumal. Esto permitiría que los primeros visitantes fueran norteamericanos, en su mayoría veteranos de guerra jubilados en búsqueda de un lugar tranquilo para vivir. Estos venían con sus casas rodantes y se instalaban por periodos de más de seis meses hasta que el verano llegara a Estados Unidos. El arribo de las motorhome se repetía año tras año, hasta que en algunos casos los lazos de amistad se convirtieron en familiares (Zetina, 2019b).

Los terrenos que se empleaban para aparcar eran propiedad de Cesar Martín y Susano Zetina, territorios que se encuentran frente al mar. En ese lugar se llegaban a aglutinar entre treinta y cuarenta tráileres. Los habitantes les ofrecían los servicios de corriente eléctrica y agua, generando una derrama económica importante.

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente comentado, Cancún sirvió como un catalizador para la inversión en infraestructura turística, generando que Puerto Morelos se comenzara a perfilar como un destino de turismo de sol y playa, pero de baja demanda y, por ende, de poco impacto. Sin embargo, los territorios costeros de Puerto Morelos seguían siendo atractivos para una industria que no entiende de

fronteras. Así, las construcciones de los primeros resorts que se produjeron al norte y al sur del casco antiguo del puerto se iniciaron a finales de los setenta, con un Cancún cada vez más consolidado. Esto se debió en gran medida al amarillamiento del cocotero⁹, actividad agrícola que intentó dar valor a las franjas de costa durante finales del siglo XIX y principios del XX.

La llegada de turistas a costas puertomorelenses dio lugar a un mayor interés por lotes de tierra en las primeras líneas frente a la playa. Muchos propietarios de aquellos terrenos, de escasos recursos, optaron por vender su tierra y trasladarse a la segunda franja de tierra firme tras la zona de manglar, frente al crucero. Así nació la colonia que lleva por nombre Pescadores. Además, con el éxito turístico de Cancún, comenzó una demanda importante de vivienda para los trabajadores de la industria, por lo que se comenzaron a desarrollar las colonias de interés social como la Joaquín Zetina Gasca y Villas Morelos I y II.

Con la llegada de cada vez más residentes, nacionales y extranjeros, la necesidad de mejorar los servicios urbanos en Puerto Morelos se incrementó. Dichas necesidades fueron poco atendidas por Benito Juárez, lo que generó una serie de procesos locales en busca de la emancipación administrativa de la localidad, ya que se consideraba que Puerto Morelos tenía la capacidad económica, territorial y administrativa para tener un gobierno propio. Otro argumento a favor de la instauración de un gobierno local radicaba en la historia e importancia de Puerto Morelos en la región noreste del estado de Quintana Roo. Para ello se conformó el Comité de Reivindicación Histórica de Puerto Morelos (CRHPM), que juntamente con la ciudadanía, elaboró un plan que pretendía ser la guía central para la declaración del puerto como Municipio Libre y Soberano.

El 6 de noviembre de 2015, la XIV Legislatura del Congreso del Estado declaró Puerto Morelos como el XI municipio del estado, lo cual entró en vigor el 6 de enero de 2016, con una extensión de 1.043,92km² y una población de 37.099 habitantes integrados en Puerto Morelos, Central Vallarta y Leona Vicario.

9 Cabe señalar que la palma de coco no es una planta nativa. Su origen es asiático y su llegada a la región, se piensa, fue durante el siglo XIX.

Conclusión: el espacio histórico

Desde los asentamientos prehispánicos, el espacio percibido estuvo estructurado por el acceso a los bienes naturales, los cuales facilitarían o dificultarían el desarrollo de los espacios poblacionales. El siglo XIX marcó un parte aguas en la vida de la región noreste del actual estado de Quintana Roo. Las actividades de explotación forestal, de carácter preindustrial, y el comercio y transporte de ultramar, propiciaron el asentamiento de las primeras comunidades locales, escasas en un primer momento.

El otorgamiento de grandes extensiones de tierra bajo concesiones con finalidades extractivas de la resina del chicle y el corte de palo de tinte se dieron en un territorio que era percibido como baldío, desocupado y en gran medida desaprovechado respecto a la generación de riqueza. Dicha explotación comenzó la transformación del espacio percibido, principalmente en cuanto al asentamiento de las primeras poblaciones, el tendido de vías de comunicación y el escalamiento de las actividades de intercambio en ultramar a través del primer y principal puerto continental del territorio quintanarroense. Esto, aunado a una larga convulsión social entre los sobrevivientes mayas y grupos hegemónicos de Yucatán, agilizó las estrategias económicas y políticas de un estado-nación aún incipiente.

Con posterioridad a los procesos de pacificación regional y con los primeros indicios de una reforma agraria, la constitución de los ejidos y las cooperativas de trabajadores locales sentarían las bases para una apropiación colectiva del espacio. Sin embargo, la crisis que representó la goma de mascar sintética transformó las actividades económicas de la localidad y por tanto su espacio, marcando el inicio del ocaso de la actividad forestal y dando pie a la actividad pesquera.

Cabe señalar que la primera actividad económica en la zona, la explotación forestal, configuró tierra adentro las prácticas espaciales de la época, valorizando las grandes extensiones de selva y minimizando las zonas costeras y franjas de humedales, principalmente porque estas no ofrecían beneficio económico. De hecho, la actividad cocotera que intentó dar valor económico a las zonas litorales tuvo nulo éxito. Por el contrario, el valor y la valorización, así como las prácticas espaciales, se transformaron con la llegada del turismo, invirtiendo los papeles sobre la importancia del espacio costero. Dos factores vinculados transformaron nuevamente el espacio en Puerto Morelos: el desarrollo de infraestructuras viales dentro de la Península de Yucatán hacia la región noreste, y la producción del Centro Integralmente Planeado Cancún.

Las posibilidades de comunicación terrestres que generó la carretera Valladolid-Puerto Juárez y posteriormente Puerto Juárez-Chetumal marcaron un ritmo de auge y decadencia a la comunidad de Puerto Morelos como puerta de enlace marítimo con Cozumel, el Caribe y el Golfo de México. Puerto Juárez y Solidaridad se posicionaron, en diferentes momentos, como alternativas más rentables a la actividad económica de intercambio de bienes, servicios y personas. Ello desembocó en rezago de la comunidad puertomorelense y frenó la transformación del espacio dentro de la región Leona Vicario-Puerto Morelos.

En cuanto a la instauración de la actividad turística de sol y playa a partir de la construcción de Cancún y posteriormente el desarrollo de Riviera Maya, principalmente de Playa del Carmen, generó que las inversiones financieras se desarrollaran en estos polos, superando a Puerto Morelos en planta turística y urbana. Sin embargo, el desarrollo del turismo masivo en estos dos grandes polos turístico y el poco crecimiento en infraestructura urbana de Puerto Morelos permitió que este se posicionara como una alternativa para aquellos visitantes que buscaban espacios menos turistificados.

Así pues, Puerto Morelos, con su incipiente transformación espacial y su escasa infraestructura turística, se presentaba como un destino turístico diferente que, además de ofertar el espacio como paisaje, permitía interactuar a los turistas con la vida cotidiana de los pobladores y participar de sus actividades económicas en un ambiente más cercano a los usos sociales del espacio local.

LAS REPRESENTACIONES DEL ESPACIO DE PUERTO MORELOS

Como se ha mencionado anteriormente, el espacio concebido representa la abstracción del espacio con el propósito de medirlo, cuantificarlo y administrarlo, en gran medida para convertirlo en una mercancía que permita generar mayor rendimiento a través de su instrumentalización. Por ello, el Estado, como administrador del espacio, busca su planificación a través de los especialistas urbanos.

La planificación abstracta del espacio conlleva una contradicción inmanente, ya que el espacio es dividido y poseído desde la propiedad privada. Las lógicas con las cuales se diseñan estrategias sobre cada propiedad privada del espacio no siempre son armónicas, sino que en gran medida se contradicen y contraponen. Estas contradicciones se ven manifiestas en las abstracciones del espacio.

Así mismo, no sólo existen diversas lógicas provenientes de los intereses del Estado y de la propiedad privada sobre el espacio, sino que también existen estrategias diferentes construidas desde la comunidad. Esta construcción del espacio concebido desde lo comunitario prioriza lógicas encaminadas al valor de uso social, sin deslindarse radicalmente de su valor de cambio, es decir, como mercancía.

En base al artículo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Estado tiene la obligación de velar por el derecho de los ciudadanos a un ambiente adecuado para garantizar su desarrollo y bienestar. Esto lo realiza mediante una serie de instrumentos de política ambiental que parten del análisis del territorio. Con este fin, existen los Programas de Ordenamiento Ecológico (POE) a nivel local, regional, general y marítimo, mientras que a nivel municipal existen los Programas de Desarrollo Urbano (PDU).

Los Programas de Ordenamiento Ecológico son un instrumento de la política ambiental cuyo propósito es reducir los usos incompatibles del territorio y maximizar los beneficios de la articulación de actividades productivas armónicas entre sí.

De esta forma se pretenden minimizar los diversos conflictos entre las lógicas de aprovechamiento de los diversos sectores sociales y autoridades en una región en particular. Para ello, se persigue establecer un balance entre actividades productivas y la protección del ambiente (SEMARNAT, 2012).

Por su parte, los Programas de Desarrollo Urbano son instrumentos que tienen como objetivo controlar el crecimiento de las manchas urbanas para ayudar a consolidar ciudades que proporcionen mejor calidad de vida para sus habitantes. Para tal propósito se busca consolidar un modelo de desarrollo que garantice la sustentabilidad social, económica y ambiental a través de instrumentos normativos, fiscales y administrativos para la administración del suelo (SEDATU, 2015).

Tanto los POE, en sus diversas modalidades, como los PDU, representan abstracciones del espacio físico, lo cual permite el diseño e implementación de políticas públicas sobre y para el espacio. El argumento base de tales programas es la administración de la producción espacial y de la producción en el espacio, así como los espacios para la reproducción social.

El espacio concebido desde rasgos ecológicos

En el estado de Quintana Roo, los esfuerzos por ordenar el territorio y sus actividades se inician en 1991, cuando la Secretaría de Turismo y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología trabajaron en conjunto para la elaboración del Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial (POET) para la región denominada Corredor Cancún-Tulum, con el propósito de que los usos y destinos del suelo fueran congruentes con el ordenamiento ecológico. Dicho programa entró en vigor en 1994 al ser publicado en el Periódico Oficial del Estado y en el Diario Oficial de la Federación. Sin embargo, se actualizó en el año 2000 como resultado de las estrategias determinadas con posterioridad al huracán Gilberto (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2001).

El propósito del POET, según el Estado, es:

Que los modelos de desarrollo turístico de masas que se desarrollan actualmente y las tendencias de los mercados de capital asentados en la región han limitado su cumplimiento, por lo que es necesario encausarlos al desarrollo sustentable de modo que se propicien alternativas de turismo compatibles con

el medio ambiente, acordes con la gran diversidad, fragilidad y unicidad de los ecosistemas de la zona.

(Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2001, p. 3)

El corredor Cancún-Tulum, localizado en la costa norte del Estado, cuenta con una superficie de 181.831 hectáreas que incluyen los municipios de Benito Juárez, Cozumel, Solidaridad y, actualmente, Puerto Morelos. Así mismo, integra Áreas Naturales Protegidas, como el Parque Nacional Tulum, el Parque Nacional Arrecife de Puerto Morelos y la Zona Sujeta a Conservación Ecológica Santuario de la Tortuga Marina Xcacel-Xcacelito.

Junto a las áreas de conservación, el modelo turístico masivo ha generado un orden territorial con un incremento en la concentración de las zonas urbanas debido al proceso migratorio interno hacia las zonas turísticas, principalmente por razones laborales y económicas. Esto genera una sobrecarga en las zonas turísticas que impacta sobre los ambientes frágiles.

Entre otras problemáticas ambientales se encuentran: la disminución de áreas naturales debido al crecimiento turístico y urbano desordenado, insuficiencia de infraestructura y servicios para cubrir el crecimiento urbano, y contaminación del suelo y agua por el inadecuado manejo y disposición final de residuos sólidos y líquidos. Que la característica deseada para el desarrollo del corredor Cancún - Tulum es la incorporación del concepto de desarrollo sustentable, que permita el crecimiento económico a través de la integración de diferentes actividades y a la vez proteja el ambiente.

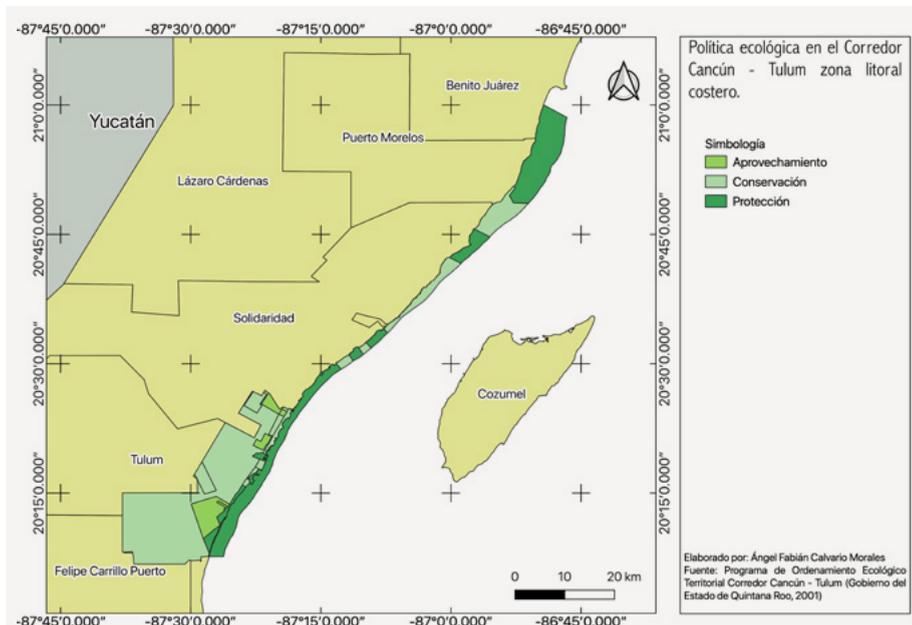
(Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2001, p. 4)

Para reglamentar los usos y destinos del suelo para la región, el Comité Técnico del POET constituyó un grupo interdisciplinario integrado por representantes de dependencias en los diferentes órdenes de gobierno, así como organismos del sector académico e investigadores, empresarios y entidades no gubernamentales. Además, se implementaron mesas de trabajo realizadas a diversos sectores de la comunidad. El 15 de noviembre de 2001 se decretó el POET Cancún-Tulum con treinta Unidades de Gestión Ambiental (UGA)¹⁰ y doce criterios ecológicos.

10 Las Unidades de Gestión Ambiental o UGA son áreas zonificadas por polígonos sujetas a ordenamiento, definidas por rasgos geomorfológicos y ecológicos específicos, georreferenciados en condiciones de homogeneidad (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2001, p. 41).

Mapa 3.

Política ecológica en el Corredor Cancún-Tulum zona litoral costero.



Fuente: elaboración propia a partir del Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial Corredor Cancún-Tulum, del Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2001.

En la tabla de asignación de criterios del POET (Cfr. Tabla 2), Puerto Morelos aparece de forma explícita en nueve UGAs terrestres y dos de litoral costero, con una política de protección o conservación y fragilidad ambiental¹¹ de grado/nivel 3, 4 o 5. Sin embargo, con la demarcación del territorio como municipio, Puerto Morelos integró un mayor número de UGAs¹².

La mayor parte de las Unidades de Gestión Ambiental que integran el territorio de Puerto Morelos están conceptualizadas para aplicarles una política de conservación, o por lo menos eso se indica en 10 de ellas. A pesar de esto, sólo dos áreas presentan una política de protección, una de restauración y dos de aprovechamiento en cuanto a asentamientos urbanos, las mismas que corresponden a las colonias habitacionales de la comunidad.

11 Según el glosario del mismo POET, la fragilidad “es un indicador de la susceptibilidad a modificaciones antropogénicas en los ecosistemas que dependen de su estructura y procesos. La fragilidad se ha dividido en cinco niveles de mínimo (nivel 1) a máximo (nivel 5)” (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2001, p. 38).

12 Las Unidades de Gestión Ambiental marcadas con un asterisco son aquellas que en la tabla de características no parecen ligadas al municipio de Puerto Morelos, pero espacialmente podrían formar parte de su territorio.

El POET establece abstractamente prioridad en el uso espacial como área de flora y fauna a seis UGAs; dos con uso turístico en la región costera y sur del puerto; un corredor natural en relación a los humedales de Puerto Morelos y al Jardín Botánico; un litoral como Área Natural Protegida correspondiente al Parque Nacional Arrecife de Puerto Morelos y otra con actividades marinas.

Resulta importante destacar que dicha abstracción del espacio no permite identificar una serie de características que se desenvuelven en la vida cotidiana de las personas que producen y reproducen el espacio, así como los espacios de producción y reproducción social. En este sentido, las políticas y demás atributos, como actividades predominantes, compatibles, condicionadas e incompatibles homogeneizan las actividades cotidianas y laborales de la sociedad sin representar de forma directa la realidad sobre el espacio.

Teniendo como marco el decreto del POET Cancún-Tulum y el Ordenamiento Ecológico de la Región Sistema Lagunar Nichupté, ambos de 1994, el municipio de Benito Juárez publicó su Programa de Ordenamiento Ecológico Local (POEL) en julio de 2005. Sin embargo, en el 2013 se presenta ante el comité técnico del POEL municipal la primera propuesta de modificación denominada Modelo de Ordenamiento Ecológico (MOE)¹³.

La pertinencia del MOE se justificó en la transformación de las perspectivas de aprovechamiento y conservación dentro del municipio, pues con el paso del tiempo los estados de conservación de los ecosistemas han cambiado. Por tal motivo, se consideró prudente la actualización del Ordenamiento hasta ese entonces vigente (Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013).

Así:

El patrón de ocupación actual de las actividades productivas y la presión por el aprovechamiento de los recursos naturales registrados en este municipio, son indicios que nos obligan a definir límites y restricciones para las modalidades de los usos del suelo que generan efectos ambientales acumulativos e irreversibles, y proponer alternativas de uso menos agresivas y complementarias con la vocación natural.

(Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013, p. 2)

13 Cabe señalar que la responsable de elaborar dicho modelo de ordenamiento ecológico es la empresa “Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C.”, una consultoría enfocada al tema ambiental, ubicada en el municipio de Benito Juárez.

Cabe señalar que desde la construcción del CIP Cancún la actividad económica más importante de la región norte de Quintana Roo es el turismo y los servicios que lo complementan, y en menor medida los servicios que se derivan de la satisfacción de necesidades de las poblaciones locales dentro de los centros urbanos. Esto, sustenta el programa, requiere una demanda incesante de recursos naturales. Junto a lo anterior, la actividad forestal, la agricultura y la ganadería podrían llegar a incrementar con el tiempo.

Además, se señala que:

Se considera también en este modelo de ordenamiento, que a largo plazo se logre el mantenimiento de la cobertura vegetal de las selvas en poco más del 50% del territorio municipal, la protección de los ecosistemas de las dunas costeras fuera de los centros de población en por lo menos (sic) el 40% y la protección del 100% de los humedales; así como la persistencia a largo plazo de los recursos y procesos prioritarios que se ubican en las unidades naturales y que se justifican tanto por sus atributos ambientales, como por las funciones ecológicas que desempeñan.

(Servicios Ambientales y Jurídicos, S. C., 2013, p. 3)

La modificación del POEL de Benito Juárez se inició en 2011 con la instauración de un Comité Ejecutivo que presentó los términos de referencia al Comité Técnico. En la fase de caracterización se desarrollaron seis talleres con diversos actores: hoteleros y desarrolladores; sector ejidal y académico; municipios de Tulum, Solidaridad, Benito Juárez y Lázaro Cárdenas; Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales estatal e Instituto Municipal de Planeación y Dirección General de Ecología municipal; sector público y ONG's; y el Comité Nacional del Agua (CONAGUA).

Los temas que se plantearon en las reuniones, talleres y sesiones ordinarias, fueron: asentamientos irregulares; contaminación de manto friático; incompatibilidad de instrumentos; problemática de los cenotes y el Sistema Lagunas Nipchuté; falta de apoyos económicos para el sector ejidal; los límites territoriales de Benito Juárez, Solidaridad y Lázaro Cárdenas a partir de la creación del municipio de Tulum; los mapas del POEL 2005 de la Secretaría de Planeación y Desarrollo Regional (SEPLADER) y el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN); las incongruencias entre el Ordenamiento y el Programa de Desarrollo Urbano, y la necesidad de

diversificación turística; el menester de detener la tasa de alteración y modificación de los ecosistemas locales; los límites de la Zona Federal Marítima, asentamientos irregulares e invasión de predios; y por último, las delimitaciones de los polígonos de protección al acuífero (Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013).

Para la fase de diagnóstico se realizaron una serie de talleres sectoriales. El primero estuvo dirigido a los actores turísticos, donde se analizaron los atributos ambientales que generamos, el análisis de aptitudes y los conflictos entre sectores. También se realizó un taller sobre los sectores agropecuario, forestal y conservación con el mismo propósito. En un tercer encuentro se contó con la participación de los sectores Desarrollo Urbano, Suburbano y Transformación (Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013).

Durante el 2012, se realizaron reuniones de trabajo para coordinar el PMDU y el POEL de Benito Juárez, así como también para tratar la necesidad de evitar el crecimiento desmedido en los ejidos.

Se trataron temas acerca de los proyectos que se vislumbraban en el municipio, como eran la delimitación de reservas territoriales del PMDU; el tratamiento de los asentamientos irregulares dentro y fuera del PDU; la imagen objetivo del municipio, un puerto altura en Puerto Morelos y sitios alternativos para la disposición final de residuos sólidos urbanos (RSU) en las localidades de Puerto Morelos y Leona Vicario.

(Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013, p. 6)

Además:

Se realizaron diversos talleres de trabajo para la conformación de los escenarios tendencias, conventual y estratégico, así como las perspectivas de crecimiento poblacional y las demandas de infraestructura. También se analizaron las perspectivas de continuidad o cambio en las principales actividades productivas que se llevan a cabo en el municipio.

(Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013, p. 6)

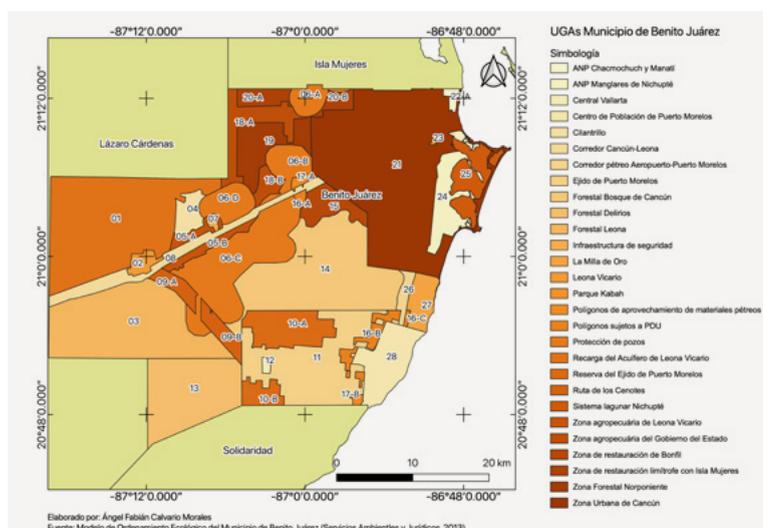
En 2013, el grupo de especialistas ambientales realizó reuniones de trabajo y talleres con ejidatarios de Puerto Morelos, la Asociación de Hoteles de Cancún, el Colegio de Arquitectos y Biólogos, ONGs locales y autoridades a nivel municipal y estatal. El propósito era discutir la propuesta diseñada, la cual recibió observaciones

que posteriormente fueron incorporadas al modelo y presentadas al Comité Técnico para realizar los ajustes necesarios.

Se explica en la propuesta de modificación que para su elaboración se consideraron las etapas de caracterización, diagnóstico y pronóstico validadas por el Comité Técnico del Programa de Ordenamiento Ecológico Local de Benito Juárez. También se resalta la característica de la integración de la política ambiental, incluyendo las ANPs y los programas de desarrollo urbano.

El POEL Cancún incluyó la determinación de 40 Unidades de Gestión Ambiental, las cuales fueron caracterizadas por las actividades que se deseaban impulsar en ellas. Además, se identificaron cinco categorías de política ambiental para el municipio: aprovechamiento sustentable, conservación, protección, preservación y restauración. La conformación de cada UGA se desarrolló en base al análisis de datos provenientes de mapas de vegetación elaborados con imágenes satelitales; la clasificación de la vegetación se realizó con base en la metodología del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI); mapas del patrón de ocupación de las principales actividades sectoriales; mapas de actitud y conflicto para determinar la posibilidad de realizar ciertas actividades, tomando en cuenta la aptitud del suelo y conflicto entre sectores; mapas de las Áreas Naturales Protegidas; y, por último, mapas de escenario estratégico que indican el rumbo que pueden tomar las actividades productivas de la región (Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013).

Mapa 4.
Unidades de Gestión Ambiental (UGAs) del Municipio de Benito Juárez.

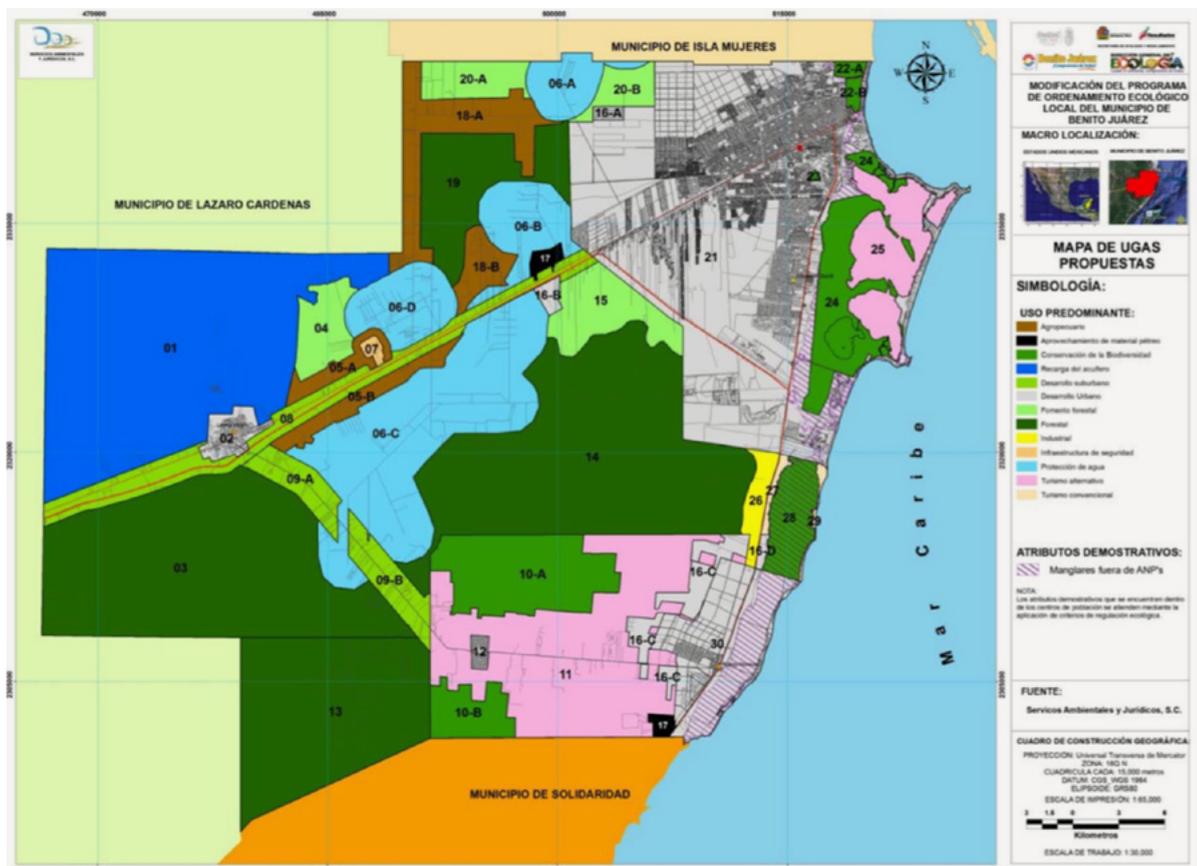


Fuente: Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013.

El mismo Modelo de Ordenamiento Ecológico del municipio describe que la asignación del uso del suelo se realizó mediante la metodología Residuales de Gower, la cual “hace un análisis matrícula de las aptitudes y conflictos (...) para establecer y estandarizar aquellos usos que presentan mayor aptitud en una unidad de área” (Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013, p. 11).

Mapa 5.

UGAs propuestas y usos del suelo predominantes establecidos a partir de los Residuales de Gower.



Fuente: Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013.

Con base a dicha propuesta, se identificaron los usos condicionados e incompatibles del suelo. Los primeros, los usos condicionados, hacen referencia a las actividades existentes que generan un beneficio económico pero que pueden causar impactos o conflictos ambientales, por lo que requieren de estudios técnicos para su realización.

Los segundos, los usos incompatibles, representan sectores de menor aptitud que al desarrollarse dentro de una misma UGA compiten por los recursos y socavan el desarrollo de otras actividades, además de no poseer una vocación natural del suelo.

Por su parte, se determinaron once actividades productivas sectoriales:

1. Urbano
2. Suburbano
3. Turismo convencional
4. Turismo alternativo
5. Agropecuario
6. Forestal
7. Aprovechamiento
8. Industria ligera
9. Aprovechamiento del agua
10. Conservación del agua
11. Conservación de la biodiversidad

En cuanto a la política ambiental para cada UGA, se partió del análisis del ecosistema y su estado de conservación; los usos de suelos actuales y potenciales; las modalidades, planes y programas para áreas específicas; y los recursos y procesos prioritarios de cada unidad. Esto dio como resultado la determinación de cinco estrategias de política ambiental para las unidades ([ver Tabla 1](#)).

Pese a la desincorporación del territorio de Puerto Morelos a partir de su decreto como municipio, el Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio emitido en su momento para Benito Juárez sigue vigente, es decir, la delimitación administrativa del onceavo municipio no desobliga a las nuevas autoridades locales del puerto a seguir los lineamientos determinados en el POEL de Benito Juárez decretado en el DOF del 2014. Lo anterior se basa en que la preparación de dicho instrumento es la distribución de los ecosistemas en lugar de las fronteras administrativas (Periodistas Quintana Roo, s/f).

Con lo anterior, son 25 Unidades de Gestión Ambiental las que se encuentran vigentes en Puerto Morelos para el desarrollo de las actividades sectoriales y la implementación de la política ambiental. Dichas UGAs cuentan con lineamientos de usos del suelo, actividades permitidas y condicionadas para intentar reducir las

Tabla 1.

Descripción de las políticas ambientales del POEL Benito Juárez.

Política	Erosión total (m)
Preservación	Conjunto de políticas y medidas para mantener las condiciones que propicien la evolución y continuidad de los ecosistemas y hábitats naturales, así como conservar las poblaciones de especies viables en sus entornos naturales y los componentes de la biodiversidad fuera de sus hábitats naturales. La preservación se usa como sinónimo de protección en el actual POEL (2005) y corresponde a aquellas áreas naturales susceptibles de integrarse al Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP) o a los sistemas equivalentes en el ámbito estatal y municipal.
Protección	Conjunto de políticas y medidas para mejorar el ambiente y controlar su deterioro. Está dirigida a aquellas áreas o elementos naturales cuyos usos actuales o propuestos no interfieren con su función ecológica relevante. Su inclusión en los sistemas de áreas naturales en el ámbito estatal y municipal es opcional.
Conservación	Cuando las condiciones de la unidad ambiental se mantienen en equilibrio, la estrategia de desarrollo sustentable será condicionada a la preservación, mantenimiento y mejora de su función ecológica relevante, que garantice la permanencia, continuidad, reproducción y mantenimiento de los recursos.
Restauración	Cuando las alteraciones al equilibrio ecológico en una unidad ambiental son muy severas, se hace necesaria la ejecución de acciones tendientes a la recuperación y restablecimiento de las condiciones que propician la evolución y continuidad de los procesos naturales. Mediante esta política se promueve la aplicación de programas y actividades, encaminados a la recuperación de los ecosistemas, restringiendo el cambio de uso del suelo.
Aprovechamiento Sustentable	Cuando la unidad ambiental presenta condiciones aptas para el desarrollo sustentable de actividades productivas eficientes y socialmente útiles, dichas actividades contemplarán recomendaciones puntuales y restricciones leves, tratando de mantener la función de los ecosistemas y sus principales procesos prioritarios, promoviendo la permanencia o tasa de cambio del uso del suelo actual.

Fuente: Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013.

diferentes estrategias entre ellas y para promover la implementación de actividades económicas predeterminadas y validadas por el Comité Técnico del Programa de Ordenamiento.

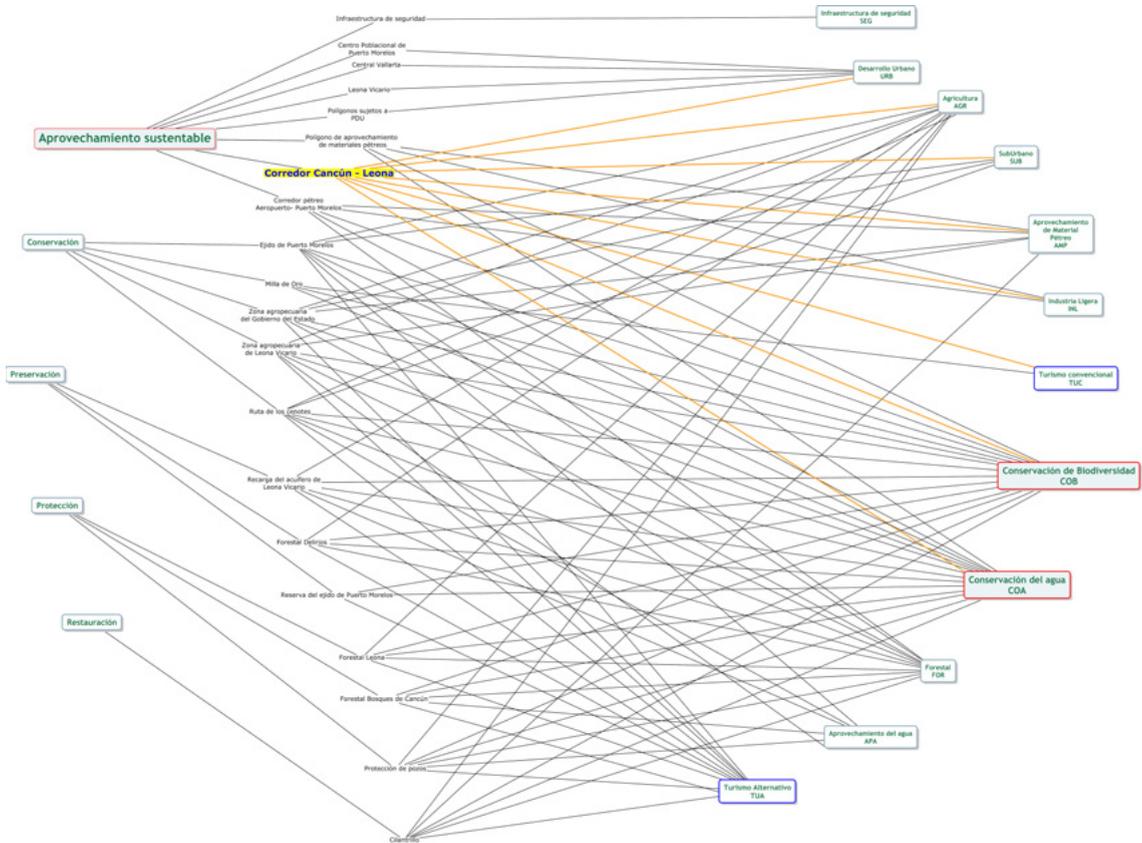
El establecimiento de las UGAs pretende armonizar las actividades que se pueden realizar en cada una de las extensiones territoriales que integran el municipio, con el fin de reducir la incompatibilidad de actividades productivas y evitar las afectaciones entre estrategias en la competencia y uso de los recursos que posee. En este sentido, hay un constreñimiento a políticas y cursos de acción determinados por los agentes involucrados en la elaboración de dicha herramienta. Gran parte de ese interés de dominar las actividades y el espacio se puede apreciar en los objetivos que persigue cada unidad de gestión. Es decir, las actividades y usos del suelo son identificados mediante procesos horizontales ascendentes, pero las determinaciones y restricciones son respaldadas por el Estado a través de las leyes ambientales¹⁴ que se plantean de forma vertical descendente ([Cfr. Tabla 3](#)).

Además, las UGAs representan la abstracción de actividades productivas y usos de suelo dentro de un área específica. En el caso de las unidades ambientales del municipio de Puerto Morelos podemos identificar 12 actividades y usos del suelo:

1. Agricultura
2. Forestal
3. Urbano
4. Suburbano
5. Seguridad
6. Aprovechamiento de material pétreo
7. Aprovechamiento del agua
8. Industrial ligera
9. Turismo convencional
10. Turismo alternativo
11. Conservación de biodiversidad
12. Conservación del agua

14 En este caso se trata de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA).

Imagen 7.
Políticas ambientales, Unidades de Gestión Ambiental, actividades y usos del suelo en Puerto Morelos a partir del POEL.

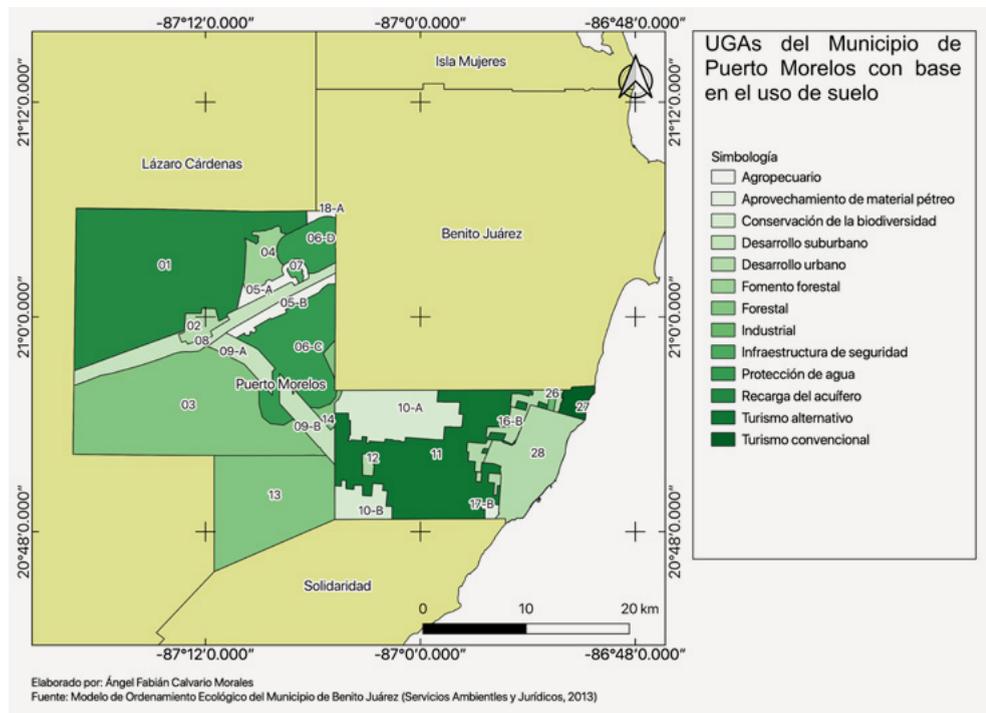


Fuente: elaboración propia a partir del Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial Corredor Cancún-Tulum, del Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2001.

A partir de la imagen anterior podemos identificar que la política con mayor número de UGAs es “Aprovechamiento sustentable”, con ocho unidades delimitadas espacialmente. En segundo lugar, la UGA con mayor diversidad de actividades productivas es la que corresponde al polígono ocho, denominado “Corredor Cancún-Leona”. En cuanto a extensión territorial los más amplios son Forestal Leona y Delirios, y Recarga del Acuífero de Leona Vicario. Cabe señalar que el POEL correspondiente a Puerto Morelos sólo indica una sección donde el uso del suelo está vinculado al turismo convencional o de masas, cuyo nombre es La Milla de Oro, polígono que fue seccionado y conservado por Benito Juárez y el cual ha generado una serie de acciones por parte de la comunidad puertomorelense para su recuperación.

Mapa 6.

Mapa de tres UGAs del Municipio de Puerto Morelos por el uso del suelo.



Fuente: Servicios Ambientales y Jurídicos S.C., 2013.

El espacio concebido desde el desarrollo urbano

La planeación del desarrollo urbano en el norte continental del estado de Quintana Roo tuvo su inicio en 1975, cuando comenzaron las actividades turísticas en Cancún. El encargado de realizar dicha administración del territorio fue FONATUR mediante un Plan Maestro de Desarrollo, herramienta pensada como guía base para el desarrollo urbano posterior. Sin embargo, el creciente flujo migratorio por oportunidades de trabajo generó la aparición de asentamientos espontáneos, específicamente sobre Puerto Juárez, ejido continental perteneciente a Isla Mujeres.

Esta situación era fruto de una falta de previsión de establecimientos de áreas urbanas. Esto llevó a que para 1982 Benito Juárez fuera el municipio más poblado de Quintana Roo. En términos cuantitativos, la planeación realizada por el estado en

relación a habitaciones de hotel y población fue errónea, ya que para el 2005 sólo se habían construido 28.862 habitaciones de las 35.581 proyectadas y había 572.973 habitantes frente a los 350.000 esperados. Un caso similar se vivió en el municipio de Solidaridad, donde su cabecera municipal crecía a más del 28% anual. De hecho, se indica que en 1990 Playa del Carmen tenía una población de 3.098 habitantes y que para el 2005 incrementó a 98.133 habitantes (Municipio de Benito Juárez, 2008). Tales situaciones indican que la producción de los espacios turísticos ha sido el motor que dinamiza el crecimiento de las ciudades y el desarrollo urbano, esto a través de:

Un ciclo constante y recurrente en el desarrollo de las poblaciones turísticas de Quintana Roo (...): el desarrollo turístico se inicia con la construcción de cuartos de hotel; ello genera una oferta de trabajo a la cual responden trabajadores de todas partes del país; estos migrantes demandan terrenos para asentarse y apoyo para construir su vivienda. Enseguida demandan los servicios públicos básicos: agua, electricidad, drenaje, vialidades, alumbrado público. En breve plazo se requiere la instalación de equipamiento básico: escuelas, centros de salud, instalaciones deportivas e instalaciones culturales. A todo ello se agregan la necesidad y responsabilidad del Gobierno del Estado de proporcionar seguridad pública y un orden y cumplimiento del estado de derecho vigente.

(Municipio de Benito Juárez, 2008, p. 5)

El problema resultante del crecimiento no previsto radicaba en la baja calidad de vida que ofrecía el destino para las personas que llegaban a vivir en el lugar, dado que no se ofertaba la cantidad de territorio urbano suficiente con los servicios e infraestructuras necesarias para su vida cotidiana. En este contexto, Puerto Morelos, como centro poblacional de Benito Juárez, vivió el mismo fenómeno de crecimiento de la región, ya que entre 1990 y 2007 su población aumentó a una media anual de 11%, elevando seis veces su número de población, siendo la colonia Zetina Gasca la de mayor ensanchamiento a nivel local. Este crecimiento derivaba de la actividad turística de gran calado como la de Cancún y Playa del Carmen, y a la vez de un incipiente despegue turístico del mismo puerto (Municipio de Benito Juárez, 2008).

Por lo anterior, se argumenta que:

Estos antecedentes nos conducen a pensar que debemos aplicar toda esta experiencia en la planeación del crecimiento de Puerto Morelos, el poblado rural más importante del Municipio de Benito Juárez, ubicado geográficamente entre Cancún y Playa del Carmen. Puerto Morelos es, previsiblemente, un sitio que será afectado por los mismos factores externos e internos que han conducido a un desarrollo vertiginoso a las dos cabeceras municipales más importantes en el norte de Quintana Roo: Cancún, cabecera municipal de Benito Juárez y Playa del Carmen, cabecera municipal de Solidaridad.

(Municipio de Benito Juárez, 2008, p. 6)

La ubicación geográfica de Puerto Morelos lo posiciona por lo menos dentro de tres contextos claves para su desarrollo urbano. El primero hace referencia al Sistema de Ciudades Estatal y Urbano como un Centro Integrador Regional¹⁵, en tanto que cumple con la función de ser un vínculo entre el sistema urbano y el rural¹⁶. El segundo lo sitúa dentro del Sistema Riviera Maya, estructurado por el corredor turístico Cancún-Tulum, donde Puerto Morelos se posiciona como puerta de enlace con Cozumel y como un espacio de potencial turístico. Por último, se localiza también dentro del contexto municipal de Benito Juárez, a partir del Programa de Desarrollo Urbano Municipal (Municipio de Benito Juárez, 2008).

Lo anterior ha generado un:

Crecimiento urbano acelerado en un breve periodo, propiciado principalmente por el tránsito de pasajeros, la continua evolución dinámica de la actividad turística de la localidad, así como la construcción del desarrollo turístico de El Cid; lo que ha generado problemas como la especulación del mercado inmobiliario, invasiones de tierras, venta de terrenos ejidales, tráfico vial, inflación

15 Cabe señalar que el Programa Estatal de Desarrollo Urbano determina 6 categorías de centros de población según su número de habitantes y la dotación de servicios que posee. También resulta importante señalar que para el año 2008 resulta complicado aseverar que el centro poblacional Puerto Morelos alcanzara los 35.000 habitantes o poseyera los servicios básicos de esta categoría.

16 En este sentido, Cancún se presenta como un Centro Estatal de Servicios, Leona Vicario como un Centro Integrador Subregional y Central Vallarta como Centro Integrador Menor.

micro-regional, y un sistema de infraestructura y equipamientos inadecuados a las necesidades de la población.

(Municipio de Benito Juárez, 2008, p. 29)

En términos de población, como se ha mencionado, Puerto Morelos tuvo un crecimiento importante en gran medida por la migración regional, estatal y nacional. Para 2007, dos de cada tres habitantes provenían de otra parte de la República. Ese mismo año, la comunidad registró un total de 8.695 personas y el lugar de mayor asentamiento fue la colonia Zetina Gasca, con un incremento del 15% de la tasa media de crecimiento anual, y en donde se asienta el 83% de la población. Esta situación, como se argumenta en el PDU, requiere de un reordenamiento del territorio para distribuir de forma equilibrada la población en el futuro.

Dicha población está distribuida espacialmente entre el Casco Antiguo (el PDU 2008 lo contempla como Puerto Morelos) y la colonia Zetina Gasca, las cuales se describen de la siguiente forma:

El acceso a la zona urbana del puerto es a través de la Av. José María Morelos que remata en el centro cívico es una retícula perpendicular a la playa donde se ubica la población principalmente sobre las avenidas Rafael E. Melgar y Javier Rojo Gómez. La zona turística se divide en dos partes: la zona sur a la cual se accede a través de la Av. Niños Héroes (Boulevard El Cid), y la zona norte, en donde los hoteles tienen acceso directamente de la carretera. Del centro del Puerto al norte se ubican las residencias a orillas de la playa. Contigua a la carretera está la colonia pescadores, con vialidades perpendiculares y paralelas a la carretera. Al poniente de la carretera Federal se encuentra la Colonia ejidal llamada Cetina Gasca (sic), retícula de manzanas uniformes y con su crecimiento al poniente.

(Municipio de Benito Juárez, 2008, p. 61)

La región urbana de Puerto Morelos era 5.440 hectáreas, las cuales estaban divididas en dos zonas. La primera al oriente de la carretera federal Puerto Juárez-Chetumal, con 2.279 hectáreas de las cuales cerca del 85% eran humedales y el resto suelo urbano con zonas turísticas al norte y al sur. La segunda, en la región poniente de la carretera es donde se encontraba la colonia Zetina Gasca, así como la zona de

crecimiento urbano turístico con 2.561 hectáreas. A pesar de que el suelo era fundamentalmente habitacional, únicamente el 18% de la Colonia estaba desarrollada (Municipio de Benito Juárez, 2008).

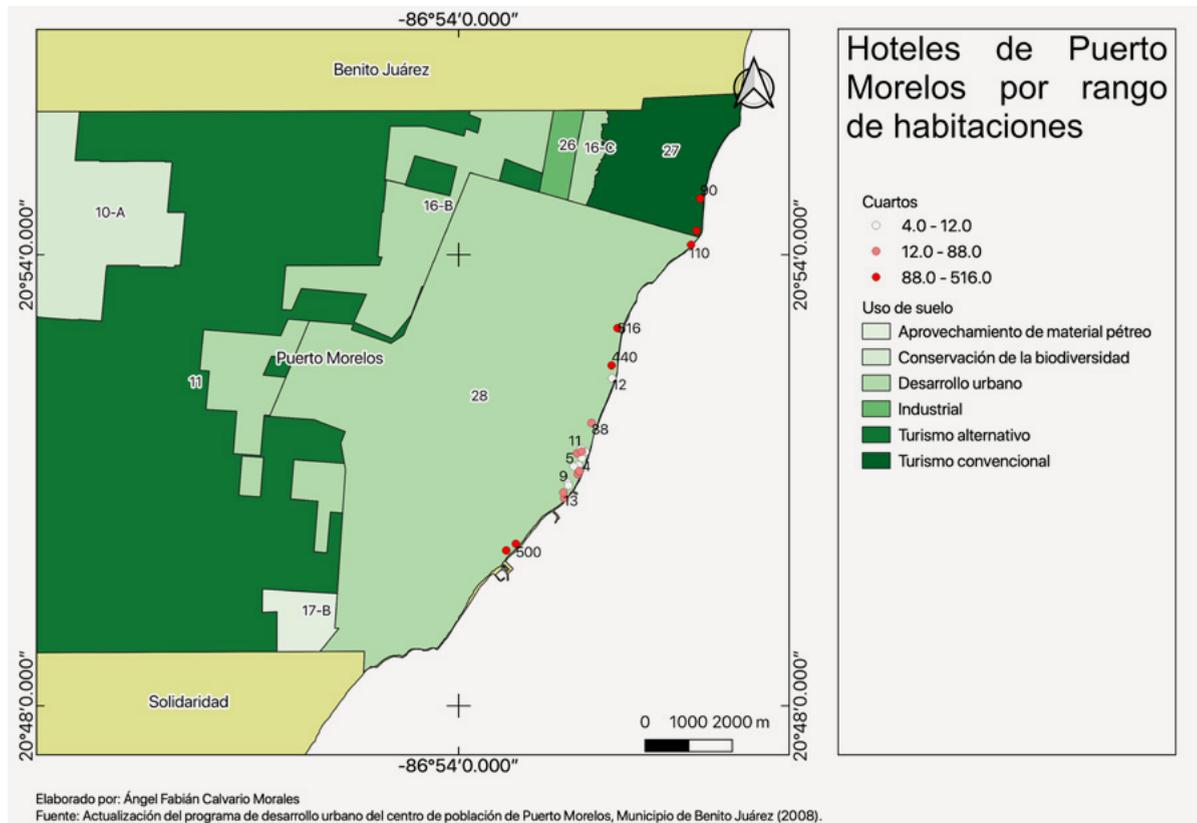
Sobre el equipamiento urbano se precisa en el PDU 2008 que la localidad tenía acceso a la educación básica a través de dos preescolares públicos, cinco estancias infantiles particulares que ofrecían sus servicios en casas-habitación y dos primarias, además de un plantel de telesecundaria. En este ámbito, resulta interesante que no se mencione la Secundaria Técnica Pesquera #7. Además, se poseía una biblioteca, si bien en malas condiciones, y un Centro de Investigaciones Marinas de la UNAM. También se omiten el Instituto Nacional de Pesca (INAPESCA) y el Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR).

En materia de comercio, Puerto Morelos albergaba un Mercado Municipal en la Colonia en condiciones deplorables, construido con láminas de cartón y madera; y un mercado de artesanías en el puerto, construido con maderas rústicas y palapas, el cual es visitado por los turistas que llegan al centro. En cuanto a espacios deportivos, se destacan las instalaciones de la Colonia Pescadores (campo de fútbol soccer) y el domo con cancha destinado a usos múltiples. Las instalaciones de Salud se ubicaban en la colonia Zetina Gasca, las cuales no satisfacían las necesidades de la población local, lo que generó la necesidad de desplazamiento a las ciudades de Cancún o Playa del Carmen.

Puerto Morelos tiene en 2008 una oferta importante en cuanto a habitaciones de hotel, con un total de 2.900 habitaciones ofrecidas por 25 hoteles. De entre estos, los grandes resorts como Excellence Riviera Cancún, Marina El Cid Riviera Maya, Paradisus Riviera Maya, H10 El Cid y Punta Coral H10 concentran más de 300 habitaciones cada uno.

Mapa 7.

Hoteles en Puerto Morelos y número de habitaciones.



Fuente: Municipio de Benito Juárez, 2008.

La Actualización del PDU del Centro Poblacional de Puerto Morelos del año 2008 cuantifica una superficie de 5.714 hectáreas del polígono del Centro Poblacional, de las cuales 3.350 destinadas a usos habitacionales y turísticos, 1.946 a la conservación de manglares, 44 al equipamiento y 372 a vialidades primarias. En cuando al área de desarrollo habitacional se determinan los siguientes datos ([ver tabla 2](#)):

Con estos datos el PDU en el año 2008 calculó que se puede tener área urbana adecuada para 170.000 habitantes en un número total de 42,429 viviendas urbanas. Esta dotación se propone en tres etapas de 14.143 viviendas cada una, con el propósito de alcanzarse en periodos de cinco años. Además, se proponen posibles fuentes de financiamiento por estrato de ingreso, con diversas opciones contempladas dentro/a parte del total de 42,429 viviendas urbanas: 1.839 viviendas populares, 1,556 viviendas de interés social, 7,213 viviendas de interés social sector público, 2,829 viviendas de interés social asalariados y 707 de banca comercial o sector privado.

Tabla 2.

Áreas susceptibles de ser desarrolladas en el Centro Poblacional Puerto Morelos.

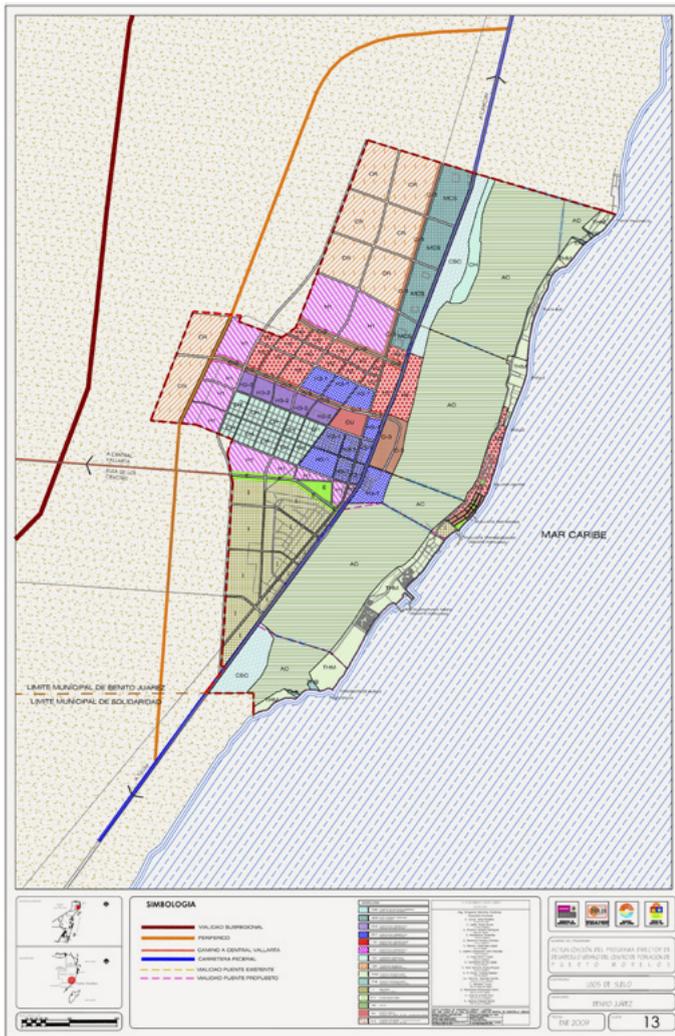
Área Desarrollable Bruta	3.350 ha
Área vendible No Turística	2.382 ha
Viabilidad secundaria	595 ha
Donación	268 ha
Área Neta Vendible	1.518 ha
Habitacional	
60 Viv/Ha	51,45 ha
50 Viv/Ha	168,34 ha
40 Viv/Ha	216,34 ha
20 Viv/Ha	270,57 ha
10 Viv/Ha	147,89 ha
Comercial	
Comercio de Barrio	75,53 ha
Corredor de Servicios	142,43 ha
Mixto Comercial y de Servicios	131,37 ha
Centro Urbano	18,75 ha
Industrial	296,1 ha
Área vendible Turística	967 ha
Hotelero 50 Ctos/Ha	301,56 ha
Hotelero 10 Ctos/Ha	7,6 ha
Campestre Residencial 30 Ctos/Ha	658,66 ha

Fuente: Municipio de Benito Juárez, 2008.

Para determinar los patrones de ocupación del espacio se tomó como base que en una vivienda residirían 4 personas. Además, cada zona era limitada por densidad máxima, superficies mínimas y frente de cada lote, coeficiente de ocupación, utilización y modificación del suelo, altura máxima, restricciones frontal, lateral y posterior. Cabe señalar que además de las zonas habitacionales se contemplan las áreas dedicadas al turismo hotelero y campestre.

Mapa 8.

Cartografía de densidades PDU para el Centro Poblacional Puerto Morelos.



Fuente: Municipio de Benito Juárez, 2008.

Tabla 3.

Densidades de zonas habitacionales y turísticas del PDU Centro Poblacional Puerto Morelos en 2008.

Tipo de densidad	Tipo habitacional	Clave	Densidad permitida (Viv./Hab.)	Superficie mínima del lote	Frente mínimo	Altura
Baja	Unifamiliar	CH	10 Viv./Hab.	1.000 m ²	25 m	8,4 m
Baja	Unifamiliar	H1-U	20 Viv./Hab.	340 m ²	12 m	8 m
Baja	Multifamiliar	H1-M	20 Viv./Hab.	500 m ²	15 m	9 m
Media	Unifamiliar	H2-U	40 Viv./Hab.	250 m ²	10 m	9 m
Media	Multifamiliar	H2-M	40 Viv./Hab.	500 m ²	15 m	9 m
Alta	Unifamiliar	H3-U1	50 Viv./Hab.	130 m ²	7,2 m	9 m
Alta	Unifamiliar	H3-U2	60 Viv./Hab.	110 m ²	7,2 m	9 m
Alta	Multifamiliar	H3-M1	50 Viv./Hab.	300 m ²	10 m	12 m
Alta	Multifamiliar	H3-M2	60 Viv./Hab.	300 m ²	10 m	12 m
Media	N/A	C3	60 Viv./Hab.	N/A	N/A	N/A
N/A	N/A	CU	60 Viv./Hab.	250 m ²	10 m	12 m
N/A	N/A	C3	60 Viv./Hab.	250 m ²	10 m	9 m
N/A	N/A	CSC	40 Viv. o 100 cuartos/Hab.	250 m ²	10 m	12 m
Baja	N/A	THB	4 Viv. o 10 cuartos/Hab.	2.500 m ²	60 m	9 m
Media	N/A	THM	20 Viv. o 50 cuartos/Hab.	500 m ²	20 m	12 m
Baja	N/A	CR	30 Viv. o 75 cuartos/Hab.	400 m ²	15 m	12 m

Fuente: Municipio de Benito Juárez, 2008.

Además, en cuanto a servicios se tienen las siguientes cantidades: 704 aulas para cubrir los niveles educativos de preescolar hasta educación superior; 269 aulas para guarderías infantiles y centros de desarrollo; 187 espacios para readaptación social; 49 consultorios de centros de salud y medicina familiar; 362 camas de hospital entre el Instituto del Seguro Social (IMSS) y la Secretaría de Salud (SSA); 170 tiendas de la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO), y 2.810 puestos de tianguis y mercados; entre otros (Municipio de Benito Juárez, 2008).

Posteriormente, el Programa Subregional de Desarrollo Urbano 2010 denominó la zona norte del estado de Quintana Roo como la Región Caribe Norte (RCN), la cual la dividía en dos: Subregión Cancún-Isla Mujeres, donde se integra Puerto Morelos; y Subregión Riviera Maya. Su importancia a nivel nacional era la actividad turística de la zona, pues generaba la llegada de un gran número de turistas nacionales y extranjeros que se traducían en 5.392 millones de dólares, 6.512.379 llegadas de turistas y 68.711 habitaciones de hotel en el año 2007. Ya desde el año 2000 la RCN contaba con el 90% de la infraestructura turística del estado, generando actividades económicas importantes, pero a la vez siendo un foco de atracción para la migración nacional (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010).

El Corredor Turístico Cancún-Tulum resulta ser la zona de mayor actividad turística de la RCN, y también ha sido objeto de importantes planes de desarrollo urbanos y ambientales. Además de las zonas costeras, la RCN integra localidades rurales como Kantunilkin, Solferino, San Ángel, Chiquilá y Holbox, todas pertenecientes al municipio de Lázaro Cárdenas. Así, los instrumentos normativos y regulatorios de la RCN integran:

Las zonas costeras de los Municipios de Solidaridad, Tulum, Benito Juárez, Cozumel, e Isla Mujeres, incluyendo la franja norte de la zona costera de Lázaro Cárdenas y el polígono comprendido entre el límite norte de Felipe Carrillo Puerto y límite sur del Municipio de Tulum.

(Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010, p. 13)

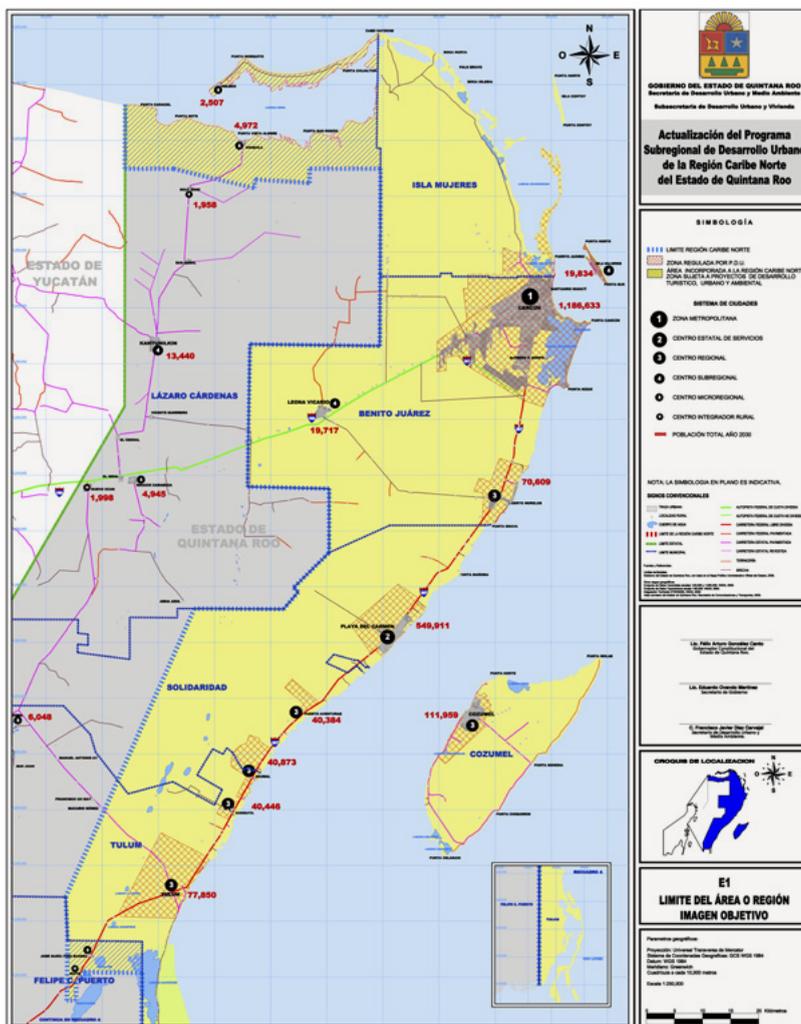
La integración de las comunidades no consideradas en el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de la RCN en 2003 se debió al crecimiento poblacional y urbano, fruto de dinámicas económicas y sociales. El Programa Estatal de Desarrollo Urbano visualizaba que la RCN contendría 1.771.237 habitantes para 2025 entre las

localidades de Cancún, Leona Vicario, Isla Mujeres, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Cozumel, Chemuyil, Puerto Aventuras y Akumal. Esta proyección requería una política de impulso para que se desarrollaran nuevos centros de población en la región continental de Nuevo Isla Mujeres, Nuevo Akumal, Chemuyil y Tulum.

También se propondría una política de consolidación para los centros urbanos que requerían un ordenamiento de su estructura, entre ellos Holbox, Chiquilá y Puerto Morelos, este último con el fin de que llegara a 60.000 habitantes, para posteriormente someterlo a la regulación. Esta misma política se requería para evitar el crecimiento de lugares como Cancún, Isla Mujeres, Playa del Carmen y Cozumel (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010).

Mapa 9.

Municipios y localidades que integran la Región Caribe Norte.



Fuente: Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010.

En cuanto al turismo, los puntos fundamentales del Programa Subregional eran cuatro. En primer lugar, la consolidación e integración de corredores turísticos denominados Riviera Maya, al norte, y Costa Maya, al centro sur, en una sola marca turística de destino denominado Caribe Mexicano. En segundo lugar, la diversificación de la oferta turística con base al patrimonio cultural y natural de la región, apostando por un turismo alternativo. En tercer lugar, la integración de cadenas productivas al turismo, insertando las regiones con menor crecimiento económico en esta dinámica. Finalmente, modernización de la planta turística y urbana.

De hecho, el 2006 significó el crecimiento de la industria turística al incorporar nuevos centros de hospedaje para llegar a un total de 741 en diferentes categorías, concentrando aproximadamente 68.000 habitaciones. En este fenómeno, la RCN aglutinó la mayor dinámica de crecimiento, siendo Solidaridad y Benito Juárez, respectivamente, los municipios de mayor producción de la planta de hospedaje. Esta misma situación se repite en cuestión de los establecimientos de alimentos y bebidas y de agencias de viaje. Las estimaciones de FONATUR en cuanto a oferta de cuartos de hotel fueron significativamente al alza, pues para el 2010 se preveían 77.000 cuartos, 89.000 para 2015, 100.000 para 2020, 115.000 cuartos para el 2025, y 136.886 para 2030. En consecuencia, se calcula para los mismos periodos 2010, 2015, 2020, 2025 y 2030 la llegada de 7,6, 9, 10, 12 y 14,2 millones de turistas respectivamente. A la par, los ingresos por turismo se prevén 6,4 mil millones de dólares para 2010, 8.000 millones para 2015, 9,8 mil millones para 2020, 12,7 mil millones para 2025 y 15,1 mil millones de dólares para 2030 (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010).

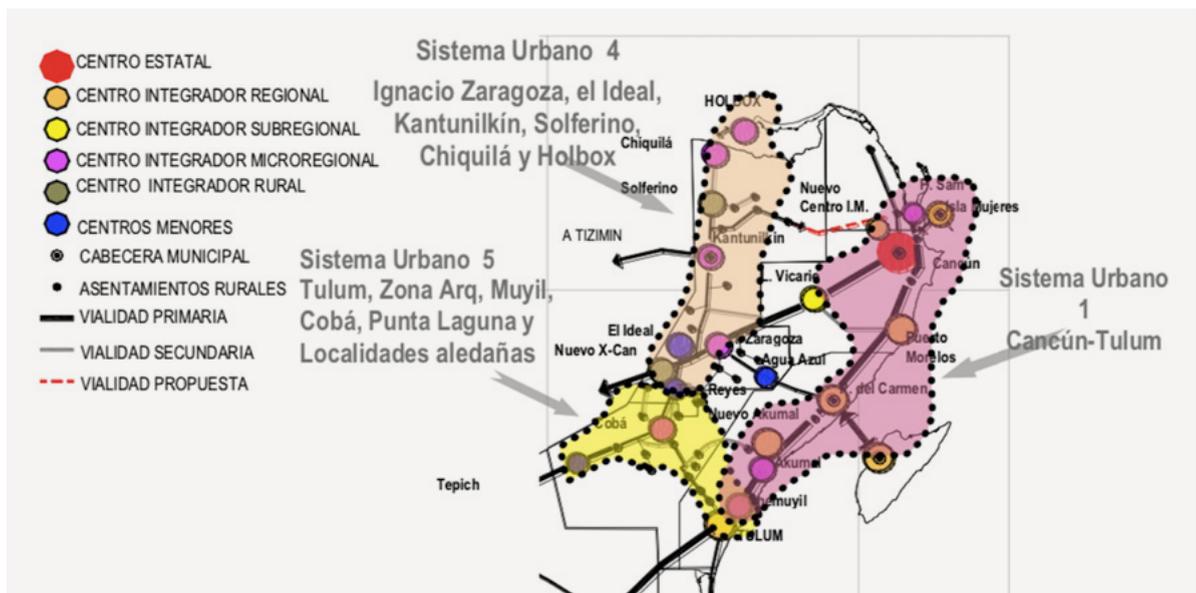
En base a estos datos, el Programa Subregional describió una importante dinámica económica y poblacional de la RCN, principalmente por la consolidación de Cancún como destino turístico. Este crecimiento también se expandió hacia Riviera Maya y especialmente Playa del Carmen. El 2005 reflejó que Benito Juárez, Cozumel, Solidaridad e Isla Mujeres tenían la mayor densidad de población respectivamente. De hecho, para 1990 la RCN representaba el 46,52% de la población estatal, situación que cambió en 2005, cuando pasó a contener el 68,64%. Dentro de la propia RCN, Benito Juárez concentró el 70% de la población, y Solidaridad el 17,38%. En cuanto a las actividades productivas, las actividades terciarias representaban el 76%, dejando para el sector secundario el 17% y 7% para el primario. Según los mismos datos, el 46% de la población recibía un ingreso que oscila entre 2 y 5 salarios mínimos, pero el 31% percibía menos de 2 salarios mínimos. En cuanto al índice de

marginación en 2005, sólo Cozumel, Benito Juárez y Solidaridad se mantenían en muy bajo (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010).

Por eso, no resulta difícil entender que la RCN concentrara la mayor población a nivel estatal, y fuera el Corredor Cancún-Tulum el que representara el 66,4% de personas residentes en asentamientos costeros, generando la urbanización en auge de la línea litoral frente a zonas interiores. Partiendo de esta situación, los centros poblacionales costeros alcanzaron, dentro del Programa Subregional, categorías de mayor urbanización que otras áreas. Cancún es identificado como el Centro Estatal de Servicios, del cual se derivan los centros regionales de Playa del Carmen, Puerto Morelos, Nuevo Akumal, Nuevo Isla Mujeres, Cozumel y Tulum. De ellos se derivan centros subregionales, microregionales, integrador rural e integrador menor.

Mapa 10.

Sistema de ciudades de la Región Caribe Norte.



Fuente: Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010.

Con lo anterior, la RCN tiene como objetivo la consolidación de municipios y localidades a través de la construcción de infraestructura regional. Algunos ejemplos son: infraestructura de carretera del corredor Playa del Carmen-Cafetal y Playa del Carmen-Xcan; modernización de la infraestructura portuaria en Puerto Morelos, Cozumel y Playa del Carmen y su mejora en Puerto Juárez, Holbox y Chiquilá;

ampliación de la infraestructura aeroportuaria internacional en Riviera Maya; e implementación del transporte interurbano en el corredor Cancún-Tulum (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010).

Otro eje central de la RCN era la diversificación de las actividades económicas a través de la consolidación de la oferta del momento y la generación de inversión en proyectos turísticos para las regiones, municipios y destinos. Además, se destacaba la necesidad de promover el establecimiento de nuevos segmentos turísticos (negocios, cultura, salud, turismo alternativo, deportivo), así como la construcción de 17.400 habitaciones para el 2012 en Cancún y Riviera Maya; y el análisis de la viabilidad de Home Port y la escalera náutica. También era necesaria la creación de cadenas productivas y actividades económicas de acuerdo a la aptitud del suelo (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010).

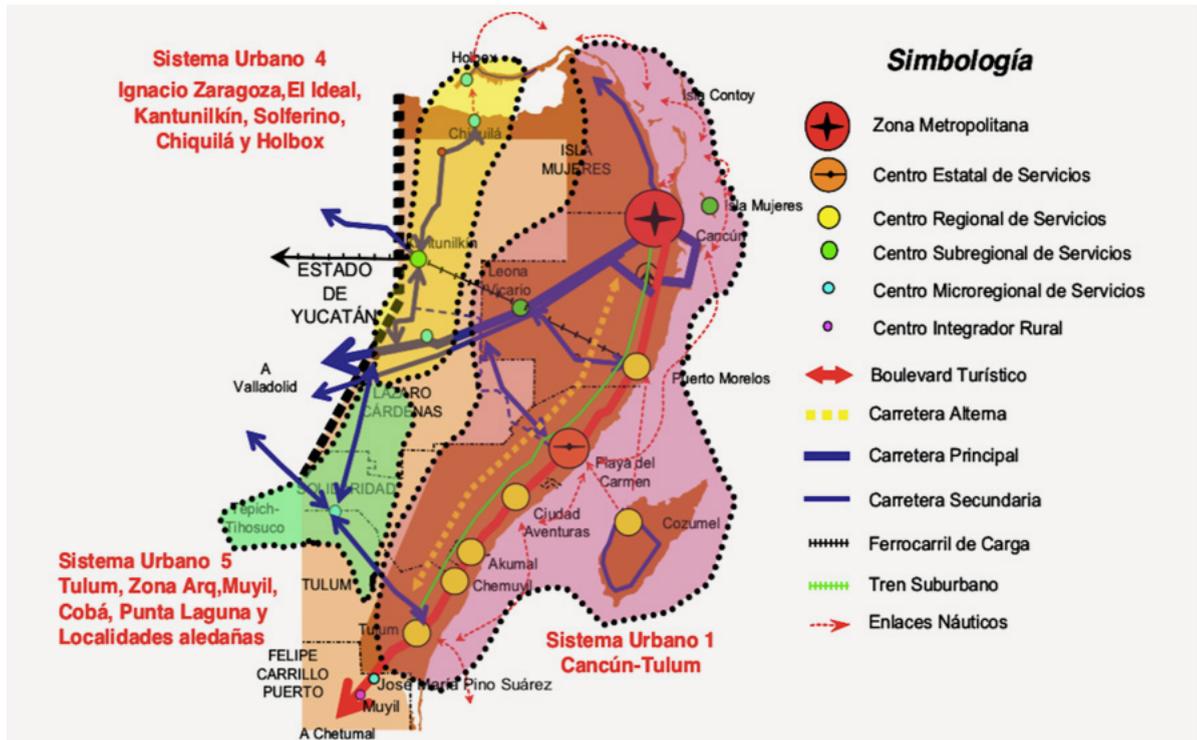
Dentro de las políticas de desarrollo urbano de la RCN se destacan tres. En primer lugar, de impulso, que busca desarrollar actividades económicas donde existan recursos naturales para utilizar, además de posibilidades de expansión física. En segundo lugar, de consolidación, enfocada a las ciudades y localidades con saturación de áreas adecuadas para su crecimiento, teniendo en cuenta que sus posibilidades de crecimiento económico son bajas y se tienen pocos recursos naturales para aprovechar. En tercer lugar, de control, para aquellas localidades que presentan problemas para su expansión física, dado que de hacerlo se destruirían ecosistemas importantes, hay existencia de pocos recursos naturales y las posibilidades de crecimiento económico son reducidas.

Entre las localidades consideradas para aplicar una política de impulso se encuentran Playa del Carmen, Akumal, Holbox y Tulum, entre otras. Por otro lado, se encuentran localidades como Cancún, Cozumel, Nuevo Xcan, y Solferino con una política de consolidación. Finalmente, Puerto Morelos e Isla Mujeres son caracterizadas por una política de control (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010).

Para tal caso, el Programa Subregional de Desarrollo Urbano 2010 propone una nueva conceptualización del Sistema de Ciudades de la siguiente forma.

Mapa 11.

Propuesta del Sistema de Ciudades de la Región Caribe Norte 2010.



Fuente: Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2010.

Por otra parte, el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable (PMDUS) de Benito Juárez 2012 parte del análisis del Sistema de Ciudades del Programa Estatal de Desarrollo Urbano 2002, donde la ciudad de Cancún se presenta como Centro Estatal de Servicios y la delegación de Alfredo V. Bonfil como Centro Integrador Subregional. También determina a Leona Vicario con 6.517 habitantes y Joaquín Zetina Gasca con 9.188 habitantes como Centro Integradores Microregionales. Además, explica que en el municipio hay cinco localidades en calidad de Centro Integrador Rural y ocho localidades consideradas Centros Menores (Municipio de Benito Juárez, 2012).

Con lo anterior, el PMDUS de Benito Juárez tiene como propósito, entre otras cosas, proponer la estructura urbana y la normatividad del uso del suelo por medio

del ordenamiento urbano; contribuir al crecimiento municipal a través del fomento del desarrollo económico y social acorde a metas fijadas; asegurar el medio físico para el desarrollo y la productividad de las personas; colaborar en la preservación del territorio municipal; y evitar la ocupación ilegal del territorio a través del control del ayuntamiento y de las sanciones correspondiente, entre otros.

En el año 2011, Benito Juárez albergaba 181 hoteles con 33.543 cuartos entre Cancún y Puerto Morelos, además de seguir al frente en servicios complementarios como centros de restauración y agencias de viaje. De los 11.969.049 de los visitantes al estado, 3.115.177 turistas se hospedaron en Cancún y Puerto Morelos; su procedencia siendo Estados Unidos, México y Canadá. Estos datos permitieron bosquejar un panorama del ciclo de vida de Cancún como destino, con las siguientes características: un estadio de madurez con tendencia a reducir su ritmo de crecimiento, un mercado masificado con baja especialización y dependiente del turismo norteamericano, necesidad de mejora del producto turístico más allá de la oferta convencional, baja diversidad de producto turístico ante la diversificación regional y el creciente auge de Riviera Maya, lo cual implicaba una renovación de planta turística (Municipio de Benito Juárez, 2012). Aunado a la radiografía turística, existían más problemas, que generaban un panorama complejo de Cancún, como, por ejemplo, en el ámbito de la vivienda, la infraestructura básica local, la incompatibilidad de usos del suelo, la concentración y la sobrepoblación.

En el sector inmobiliario contaba en 2007 con un total de 14,082 viviendas vendidas de todos los segmentos (social, económico medio, residencial y residencial plus), siendo Benito Juárez el de mayor concentración con el 73% de transacciones. Sin embargo, este sector recibió un fuerte contragolpe con la crisis de las hipotecas subprime en Estados Unidos durante 2008. La recuperación en el sector inmobiliario comenzó dos años después, con expectativas de mejoramiento para 2012 (Municipio de Benito Juárez, 2012).

En cuanto a la producción de vivienda en Cancún y su zonificación se describía:

El crecimiento de la vivienda de los segmentos medio alto y residencial históricamente se ha ubicado en la parte central de la ciudad, por el desarrollo de lotes y macro lotes por parte de FONATUR. Dicha zona se ha consolidado con el principal equipamiento de alto nivel, ya que los principales centros comerciales, oficinas, colegios, hospitales y de entretenimiento, se ubican en la

zona central. Mientras, el desarrollo de vivienda del segmento Residencial Plus se ubica en la zona hotelera de Cancún y en los nuevos desarrollos de Puerto Cancún. La vivienda social se ubica en las zonas de reciente urbanización por desarrollos inmobiliarios que han adquirido terreno fundamentalmente de origen ejidal, y son la principal causa que ha motivado la elaboración de Programas Parciales de Desarrollo Urbano en los últimos años.

(Municipio de Benito Juárez, 2012, p. 36)

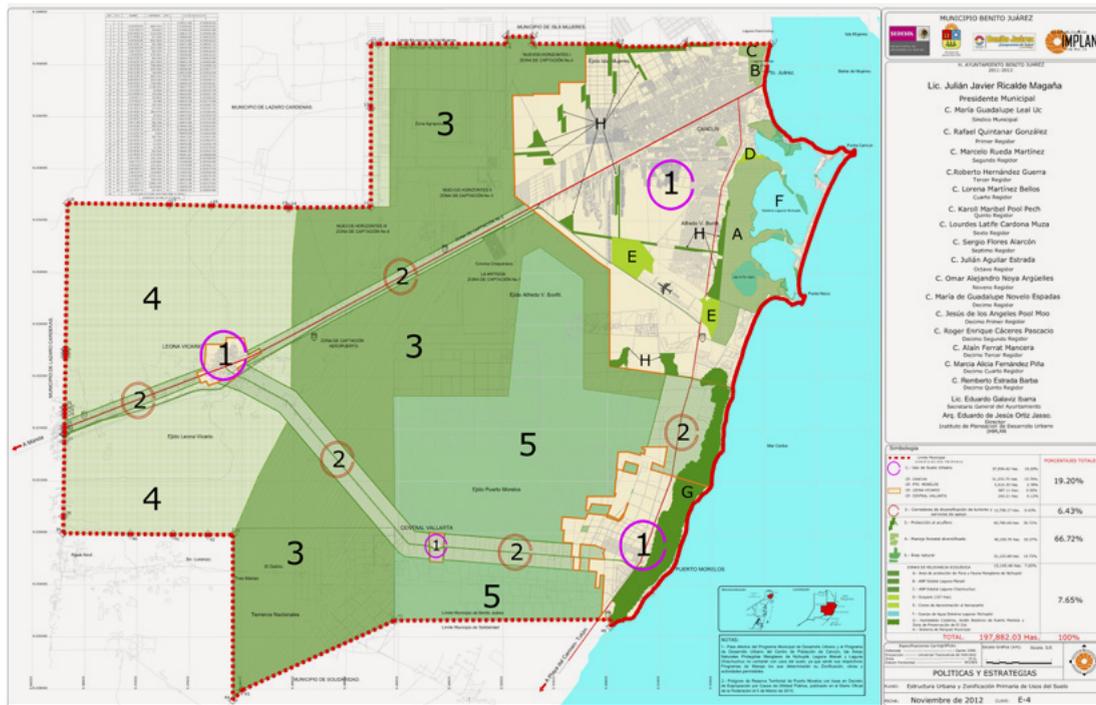
Un dato que sobresale del análisis estadístico del PMDUS 2012 hace referencia a la tendencia media de crecimiento en materia de vivienda, ya que Puerto Morelos ocupaba el primer lugar en el periodo 2005-2010. Por consecuencia, y aunado al creciente índice de migración en esta zona, la demanda de terrenos en áreas ejidales se incrementó y el desarrollo de las áreas habitacionales se realizó, según el PDU, de manera desordenada. Esta situación se repitió en áreas rurales con potencial turístico, como es el caso de la Ruta de los Cenotes, que forma parte de la Delegación de Puerto Morelos y Leona Vicario, donde la ocupación del espacio es anárquica (Municipio de Benito Juárez, 2012).

En 2010 el Censo de Población y Vivienda reconoció la existencia de 295 localidades pertenecientes al municipio de Benito Juárez, entre las cuales Cancún (628,306 habitantes), Bonfil (14,900 habitantes), Puerto Morelos (9.188 habitantes) y Leona Vicario (6.517 habitantes). De hecho, en base a indicadores del Consejo Nacional de Población (CONAPO), el PMDUS 2012 estimaba que Benito Juárez albergaría a 1,291,160 habitantes para el año 2030 y, conforme a los datos para RCN, Cancún como zona costera mantendría el primer lugar en crecimiento poblacional. A nivel municipal, las estimaciones no son distintas, destacando que Puerto Morelos podría alcanzar un total de 90.347 habitantes y Leona Vicario 19.717 habitantes para el 2030.

La tendencia de crecimiento de Benito Juárez obligó al municipio a establecer una política de contención, con el objetivo de detener el asentamiento de nuevos centros habitacionales; propiciar las políticas de consolidación para Puerto Morelos; impulsar Leona Vicario y Central Vallarta como estrategia complementaria; y lograr una distribución poblacional en las principales localidades del municipio.

Mapa 12.

**Estructura urbana y zonificación primaria de uso del suelo
PMDUS de Benito Juárez.**



Fuente: Municipio de Benito Juárez, 2012.

Entre finales del 2015 y principios de 2016, Puerto Morelos alcanzó la categoría de Municipio Libre y Soberano, lo que facultó a la nueva autoridad municipal local la creación del PDU acorde a las nuevas expectativas particulares. La delimitación administrativa de Puerto Morelos incluyó a los centros poblacionales de Puerto Morelos, Colonia Joaquín Zetina Gasca, Central Vallarta y Leona Vicario, que en conjunto alcanzaron la suma de 35.000 habitantes, población requerida para su emancipación municipal

En el Plan de Desarrollo Urbano de Puerto Morelos 2016-2018¹⁷ el territorio delimitado alcanza una superficie de 1.043.921 km². Regionalmente colinda con Benito Juárez y Lázaro Cárdenas al norte, el Mar Caribe al este, con Solidaridad y Lázaro Cárdenas al Sur. Su zona de litoral abarca 17.932 kilómetros. El municipio alberga el Parque Nacional Arrecife de Puerto Morelos, el cual pertenece al Sistema Arreci-

17 El acceso a dicho documento se realizó de manera parcial, ya que en la página de comunicación social municipal de Puerto Morelos sólo aparecen partes del mismo.

fal Mesoamericano. Dentro de las características naturales sobresale la selva media subcaducifolia, sabanas, tulares y manglares (Municipio de Puerto Morelos, 2017).

En cuando a la distribución espacial del municipio se detalla:

La localidad ubicada en la costa y al oriente de la carretera federal se le conoce como el Puerto o Antiguo Puerto Morelos, adjunta a la carretera en su costa oriente se encuentran las colonias Pescadores, Punta Arena y Regata. Las colonias adjuntas a la carretera federal, en su costado poniente, son la Colonia Joaquín Zetina Gasca, Colonia Bucaneros, Villas la Playa, Villas Morelos I y II, la Zona Urbana, Arbolada y Palma Real. En la región norponiente del municipio se encuentra la localidad de Leona Vicario; y en la región poniente se ubica la localidad de Central Vallarta.

(Municipio de Puerto Morelos, 2017, p. 12)

El camino que conecta la región turística con las zonas habitacionales se denomina José María Morelos. La población asentada en el Puerto se distribuye espacialmente sobre las avenidas Rafael E. Melgar y Javier Rojo Gómez. La zona turística del Puerto se divide en dos: la parte sur sobre la avenida Niños Héroe (o Boulevard El Cid), y la norte con presencia de hoteles todo incluido. En la zona centro del Puerto, las casas que sirven de segunda residencia son las más cercanas a la playa.

La tenencia de la tierra es en mayor parte ejidal, que es confirmada por parcelas concedidas en título de propiedad a través de la comisaría ejidal. Asimismo, existe un programa de desarrollo urbano para el centro poblacional de Puerto Morelos y las colonias, desde la administración ejercida por el municipio de Benito Juárez.

La situación actual de uso del suelo en la localidad de Puerto Morelos está clasificada como habitacional, en el que predominan los usos mixtos, comercios pequeños que han venido creciendo a lo largo del tiempo. También existe un corredor turístico paralelo a las playas, en el que se han desarrollado conjuntos hoteleros, restaurantes y zonas residenciales campestres. En la parte poniente, a orilla de la carretera federal, se tiene considerada una zona industrial, en las que ya se encuentran instaladas bodegas y estaciones de servicio.

(Municipio de Puerto Morelos, 2017, p. 30)

En base a los datos del INEGI de 2005, el total de la población se calculaba en 7.834 habitantes distribuidos entre el Puerto, con 1.097 habitantes, y la Colonia Zetina Gasca con 6.629 habitantes. Para el 2015 el Consejo Estatal de Población (COESPO) contabilizaba en Puerto Morelos 29.168 habitantes, para Leona Vicario 7.896 habitantes y en Central Vallarta 35 habitantes (Municipio de Puerto Morelos, 2017).

En cuanto al turismo, en Puerto Morelos existen 5.274 habitaciones distribuidas en 51 hoteles, principalmente aquellos de Gran Turismo que concentran el mayor número. Además de la oferta de sol y playa del turismo tradicional, el municipio contiene recursos naturales para diversificar su oferta, por ejemplo: cenotes como el Kin-Ha, La Noria, 7 Bocas, Verde Lucero, Mojarras, Zapote y Boca de Puma, entre otros. Adicionalmente se cuenta con otro tipo de servicios como el Crococun Zoo y el Jardín Botánico Dr. Alfredo Barrera Marín. En el ámbito cultural se enlistan los vestigios de las bodegas chicleras en Central Vallarta, la iglesia local, los mercados, y la Casa de la Cultura.

De entre las áreas de oportunidad en materia turística resaltan la infraestructura de servicios básicos en la zona del Puerto, principalmente alcantarillado para la gestión de aguas negras y alumbrado público, además de la existencia de la policía turística. Esta situación se repite en el corredor Puerto Morelos-Central Vallarta-Leona Vicario, a la vez que se destaca la falta de un parador turístico y de señalización oportuna que brinde información a los turistas que llegan.

Para contrarrestar los aspectos negativos en cuanto al desarrollo urbano, el PDU propone 5 programas para su atención. En primer lugar, Transformando Puerto Morelos y Puerto Morelos Inclusivo, con los que se busca mejorar las vialidades, la urbanización y el entorno a través la pavimentación y rehabilitación de calles, la construcción de banquetas, la modernización de plazas cívicas y la imagen urbana, especialmente en la Ventana al Mar. En segundo lugar, los programas Espacios Dignos y Vivienda Para Ti, destinados a ampliar la infraestructura y el equipamiento de espacios para la prestación de servicios sociales básicos y de convivencia social, así como también para promover y destinar acciones de vivienda. En tercer lugar, se propone el programa Puerto Morelos Ordenado, con la finalidad de diseñar un modelo de planeación urbana innovador, buscando un desarrollo urbano ordenado, con equilibrio y mejorando el entorno visual. Se plantean estos cambios aplicando instrumentos jurídicos vigentes para cumplir con los planes y programas urbanos dirigidos hacia un crecimiento ordenado. En cuarto lugar, se formula el programa

Puerto Morelos Verde, para desarrollar acciones que permitan la conservación y aprovechamiento racional de los recursos, elaborar un Programa de Ordenamiento Ecológico Local (POEL), y también vigilar el desarrollo turístico, comercial y habitacional para que cumplan en materia de conservación. Finalmente, el programa Espacios Públicos de Calidad se propone con el objetivo de desarrollar programas para crear espacios y lugares seguros y confortables para la convivencia y recreación familiar (Municipio de Puerto Morelos, 2017).

La actualización del Plan Municipal de Desarrollo 2016-2018 y el Plan Municipal de Desarrollo 2018-2021 de Puerto Morelos no incluyeron grandes cambios sobre los usos y conceptualizaciones del espacio. Su peculiaridad radica en la determinación de estrategias puntuales para alcanzar los objetivos planteados desde el primero PDU elaborado en el 2017.

Conclusión: el espacio contradictorio

Parece ser que desde siempre el hombre ha intentado representar el espacio, y al hacerlo lo cosifica con una gran diversidad de finalidades. El problema de volver al espacio como una cosa radica en su carácter de inmutabilidad, delimita su devenir, como un flujo en constante transformación y, sobre todo, producción. De las primeras representaciones espaciales de la península de Yucatán a las que se tuvo acceso, descritas en el capítulo anterior, podemos reconocer que en gran parte su finalidad era reconocer lo que era propio, pero al mismo tiempo se empleaba para su dominación, administración y sumisión.

El reconocer y representar el espacio fue uno de los primeros objetivos de la asignación de grandes latifundios de explotación forestal en la región noreste de la península. El mapear, deslindar y abstraer tuvo como propósito imponer una forma particular de entender el espacio selvático. Esa misma abstracción asentó las bases para producir sobre el espacio una forma particular de actividad económica, desde el cual se dominó el espacio y la vida que producía.

Con el cambio de actividad económica y la construcción de Cancún, el Estado se vio con la necesidad de realizar una serie de planificaciones con el propósito de administrar de manera eficiente el espacio. Así nacen en la región los instrumentos de política ambiental y de desarrollo urbano. Los programas de Ordenamiento Ecológico y los Programas de Desarrollo Urbano, ambos en sus diversas categorías,

son importantes intentos de guiar el espacio y solventar las diversas contradicciones inmanentes.

Por lo general, dichos dispositivos de planeación son elaborados por grupos de expertos en diferentes materias, donde además se consulta a diversos actores clave sobre el uso del espacio. Se delimitan áreas, se homogenizan actividades y usos, se suprimen las diversas lógicas con las cuales se proyecta la propiedad privada del suelo, se imponen objetivos, restricciones y políticas de regulación y se busca reducir sus transformaciones.

Los Programas de Ordenamiento Ecológico se caracterizan por la abstracción gráfica del espacio, mediante la cartografía del territorio. Tanto las políticas ambientales como la determinación de la vocación espacial parecieran tener tintes exclusivamente objetivos y que parten del análisis de las características ecológicas del espacio. Sin embargo, organiza, orienta y limita, como un instrumento político, los medios de producción y las relaciones sociales de producción.

Por otro lado, los Programas de Desarrollo Urbano priorizan la sintonización de la complejidad espacial a través del análisis cuantitativo. A partir de estos análisis, se categoriza por número de habitantes y/o servicios para seccionar y desarticular dinámicas e interacciones históricas sobre el espacio. Un ejemplo claro es el caso de Puerto Morelos, entendido como el centro poblacional costero, la colonia Zetina Gasca, y Leona Vicario. Como se ha explicado en las prácticas espaciales, a lo largo del tiempo Leona Vicario-Puerto Morelos (La Colonia y el Puerto) han mantenido una conexión recíproca.

Pese a que el uso adecuado del espacio es importante para mantener un equilibrio armónico entre la sociedad y la naturaleza, los POE y PDU representan una parte fundamental en el proceso de realización del capital, en tanto que dirigen, restringen, orientan y reproducen los espacios para la generación y acumulación de la riqueza.

Capítulo 5

LOS ESPACIOS DE REPRESENTACIÓN EN PUERTO MORELOS

“Hace muchos años, los portomorelenses, en esta misma tierra, nos planteamos los lineamientos para trabajar juntos y construir nuestra propia ciudadanía. Ciudadanía entendida como proyecto, como acción, como un conjunto plural de hombres y mujeres que decidieron dar un paso hacia adelante y hacer Historia con sus propias manos”

Comité de Reivindicación Histórica de Puerto Morelos

Con un legado histórico, la comunidad de Puerto Morelos emprendió un camino, en aquel entonces tal vez sin llegar a concebir el momento al que hoy ha llegado. Sin embargo, este caminar en un continuo flujo de reinenciones y contradicciones como sociedad productora de su espacio, ha estado motivado por la vida que al unísono es individual y colectiva.

El espacio vivido, lo social, se origina desde la llegada de los primeros colonizadores de una tierra agreste y desconocida con el fin del trabajo, y que con el paso del tiempo ha consolidado en este espacio un lugar para su reproducción social. Resultaría una empresa extenuante e imposible describir aquí cómo se ha configurado ese espacio vivido desde aquellos tiempos, si no se desea llegar a narraciones estáticas sobre cómo era la vida, más bien acercándose a ella como un proceso inacabado y en permanente transformación y, el cual, en cierto sentido, sigue presente en las configuraciones de la vida cotidiana presente.

Por estas razones, el acercamiento a los espacios de representación es una inmersión al pasado-presente, pero también una mirada a futuros que, como una diversidad de posibles relaciones, se manifiestan en lo que las personas piensan, simbolizan e interpretan sobre sí mismas y sobre el espacio, aquello que les resulta importante y que les permite reinterpretarse constantemente.

Así, los espacios de representación son la puerta de escape a los valores de cambio del espacio, ya que su valor fundamental está en el uso que la comunidad realiza de él. Esto no quiere decir que en ellos no existan tintes, fuerzas e intereses económicos y de reproducción del capital, sino que, por el contrario, son momentos en el devenir del espacio-tiempo que subsumen y superan esta visión economista del espacio, la cual se ha implantado fuertemente en la sociedad actual.

Para lograr esta tarea que a todas luces parece titánica, abordaremos dos de los múltiples espacios de representación, los cuales se manifiestan como un crisol de lo que los puertomorelenses simbolizan de sí mismos y que han establecido y formulado las bases para un espacio diferente al del capital. Esto se ha realizado a través de su acción colectiva y la disputa por el espacio que los identifica.

El espacio pensado desde la sociedad puertomorelense

A pesar de la gran relevancia de Puerto Morelos, junto con Leona Vicario y Central Vallarta, en la configuración histórica de la vida social y espacial en el noreste de la península de Yucatán, siempre había sido relegado a formas de administración política y toma de decisiones fuera de sus propias fronteras. Primero, al ser incorporado a la delegación de Cozumel, con la cual ha compartido una estrecha relación económica, social y cultural, y posteriormente al integrarse como delegación y, después, alcaldía de Benito Juárez. De hecho, la transferencia administrativa a esta última no fue bien vista de manera local, pues “nunca los puertomorelenses estuvimos de acuerdo, ya que en Cozumel dejábamos nuestras amistades, nuestras raíces y toda la historia” (Zenaida Zetina, 2019a).

Con la creación del Centro Integralmente Planificado Cancún, el incremento en el número de población fue un factor consecuente que comenzó a generar una serie de problemáticas en el sentido urbano: falta de espacios habitacionales, infraestructura y servicios urbanos, asentamientos irregulares, entre otros. El creciente auge turístico de Cancún sirvió como centro de atracción de la inversión pública y privada dentro de los márgenes de Benito Juárez, relegando a otros centros poblacionales como Puerto Morelos, Leona Vicario y Central Vallarta.

Miguel Zetina señala:

El desarrollo de Cancún ha sido un detonante enorme para el estado de Quintana Roo, sin el detonante este que tuvimos del proyecto Cancún que en su momento lo hizo INFRATUR (FONATUR) posiblemente no fuésemos estado todavía o nos hubiese llevado muchos años en ser estado; en aquel tiempo había un requisito para ser estado que se pedía una población del 80,000 habitantes como mínimo, era un requisito Constitucional y no se cumplía, no lo teníamos, Cancún trajo gente nueva. [Sin embargo] Cancún fue una ciudad que se hizo pensada en una ciudad moderna pero únicamente para 25,000 habitantes, que en aquel tiempo no los tenía ninguna ciudad de Quintana Roo, Chetumal, Cozumel e Isla Mujeres, que eran las más grandes, no lo tenían y fue cuando se empezó a traer gente de fuera. Sin Cancún no existiera o no hubiese existido en 1974 el Estado de Quintana Roo, aún fuese territorio (2019a).

A pesar de las diversas estrategias conceptualizadas desde los diferentes tipos de Programas de Desarrollo Urbano que buscaban integrar estas y otras localidades en un sistema de ciudades, estas eran poco efectivas, ya que la inversión se seguía concentrado en cubrir las necesidades de Cancún y de su creciente población local. Esto generaba que los puertomorelenses se consideraran excluidos del desarrollo de Benito Juárez. En sus propias palabras:

Puerto Morelos era un pueblito que teníamos 200, 300, 250 habitantes, donde todos o en su gran mayoría nos dedicábamos a la carga y descarga, al alijo de barcos para el abastecimiento de Cozumel, y unos cuantos pescadores... Y pues nunca tuvimos oportunidades de participar en el gobierno, se nos hizo a un lado políticamente, no tuvimos oportunidades de trabajo... fuimos completamente marginados en crecimiento, no se nos tomaba en cuenta, no había facilidades ni obra pública ni nada, todo era para Cancún... A Puerto Morelos nunca se le abrieron las puertas, siempre nos vieron como el patio trasero, fuimos completamente hechos a un lado y así crecimos, cosa que fue creciendo cada vez más hasta que nosotros decidimos la liberación de Puerto Morelos haciéndonos municipio.

(Miguel Zetina, 2019b)

El proceso formal de declaratoria de Puerto Morelos como municipio libre y soberano se inició alrededor del 2014-2015, cuando se conformó un grupo con el objetivo de trabajar en un plan que justificase la creación de una nueva entidad municipal. El Comité de Reivindicación Histórica de Puerto Morelos (CRHPM) fungió como un gestor de un Plan Ciudadano que pretendía concentrar la mayor diversidad de visiones locales que se tenían sobre el territorio y adonde se pretendía llegar al constituirse como municipio. Dicho plan sirvió de sustento ciudadano para su reconocimiento.

En el citado documento, Puerto Morelos se describió como un conjunto de localidades que integraba el Puerto, la Colonia Zetina Gasca, Pescadores, Villas Morelos I y II, y la zona suburbana. Su población llegó a contabilizar un total de 9.188 habitantes para el 2010, asentadas en estas localidades, siendo la Colonia Joaquín Zetina Gasca la de mayor concentración social. Como en casi todas las poblaciones quintanarroenses, muchos de los habitantes llegaron de otras partes del país. Este caso se repite en las localidades donde hay presencia de migrantes originarios de Tuxpan, en Veracruz (movilizados por la explotación del chicozapote) y Chemax, en Yucatán. A partir de los años ochenta, la inmigración se incrementó con la llegada de gente de todas las partes del país y del extranjero (CRHPM, 2015).

Mapa 13.

Localización de las principales colonias en Puerto Morelos.



Fuente: CRHPM, 2015.

Las características físicas y naturales hacen que la comunidad esté expuesta a fenómenos naturales considerables. Dentro de los más importantes destacan el huracán Beulah en 1967, el cual provocó la inclinación del icónico faro de Puerto Morelos, el Gilberto en 1988 y el Wilma en 2005. Así mismo, su ubicación geográfica la habilita con una serie de recursos que pueden ser empleados de manera turística.

Partiendo de un importante sistema arrecifal, que está fuertemente vinculado a la comunidad y en especial a los grupos de científicos que radican en Puerto Morelos y que trabajaron para que alcanzara la categoría de Parque Nacional. Existe también un pequeño zoológico de reptiles, el Jardín Botánico perteneciente al ECOSUR y un trazo carretero paralelo a una serie de cenotes que conectan con la localidad rural de Leona Vicario. De esta forma, Puerto Morelos se presenta como una alternativa al turismo masivo de Cancún y Playa del Carmen.

En esta temática, se calculaba que para el 2017 Puerto Morelos incluiría aproximadamente más de 10.000 nuevas habitaciones de hotel, lo que lograría atraer un aproximado de 17.000 trabajadores. La mayoría de estos trabajadores no radicarían en la comunidad, hecho que provocaría ciertas problemáticas de movilidad, vivienda y salud de los propios empleados. De no trabajar en la dotación de vivienda digna para los nuevos trabajadores, que podrían incorporarse en las zonas habitacionales de la comunidad, Puerto Morelos podría convertirse en una ciudad dormitorio, reproduciendo impactos negativos principalmente de calidad de vida (CRHPM, 2015).

Para potenciar el desarrollo turístico, se plantea la necesidad de mantener una imagen propia en materia, al especificar que:

No debemos compararnos ni pretender ser como Cancún o Playa del Carmen, sino crear nuestra propia identidad. Por ejemplo, en Valladolid respetan las fachadas tradicionales de las casas antiguas y cuentan con un mercado regional en el que acuden tanto habitantes como turistas. Debemos mostrar nuestra cultura.

(CRHPM, 2015, p. 41)

Lo anterior tiene la base en el turismo inclusivo y accesible, partiendo de una política transversal que incluye un desarrollo de infraestructura urbana y turística, desde las calles, playas y oficinas públicas. También requiere trabajar en la educación de

la población local sobre el trato digno a todo tipo de visitantes, prestando especial atención a las personas con algún trastorno físico y/o cognitivo.

En el documento destacan dos proyectos importantes de infraestructura turística, que son el Parque Principal del Puerto y la Ventana al Mar Sur. El primero se piensa como un espacio de convivencia y recreación para residentes y visitantes, por lo que se propone mantener un estilo caribeño donde se conserve su esencia cultural, natural y arquitectónica. El segundo, representa el acceso público al mar, donde se desea activar comercialmente la zona y generar espacios de esparcimiento para la población y visitantes a través de jardines, áreas escultóricas y servicios de playas, entre otros.

Cabe señalar que en la sección de Gobernanza se vuelve a tocar el tema turístico, por el hecho de que es un fenómeno transversal en las poblaciones de la región, y se vislumbra como una problemática central:

Los dueños mayoritarios de la infraestructura turística de Puerto Morelos no viven en el destino, y, en cierto casos, sus inversiones en la plaza representan sólo un negocio marginal de su actividad económica principal. Los administradores de tales inversiones, permanecen temporalmente en el destino, sin intención de arraigarse y manteniendo una visión de corto plazo. Todo lo anterior, propicia su falta de comprensión y compromiso con el futuro de Puerto Morelos.

(CRHPM, 2015, p. 55)

Sobre el tema ecológico, la comisión ciudadana destaca la prudencia del cuidado y preservación del medio ambiente como un asunto prioritario para la comunidad, entendiendo tanto que es el principal atractivo del turismo como un elemento de calidad de vida. Además, se subraya que la idea de desarrollo proveniente de la comunidad de Puerto Morelos es el sustentable, para lo cual se requieren ordenamientos ambientales para todo el territorio municipal y planes de manejo para áreas protegidas. Para tal caso, la educación ambiental debe instrumentarse como base de la formación y la capacitación locales.

De los problemas que enlista la comisión de ecología es importante destacar tres ideas principales. Primero, el riesgo existente que genera mantener el modelo de desarrollo turístico vigente, el cual causa daños irreversibles a los recursos naturales

que son fundamentales para la economía local. Segundo, los proyectos, las habitaciones y el crecimiento urbano generan impactos ambientales a través de las descargas de aguas negras y sólidos que dañan el entorno natural. Tercero, la mala planeación del desarrollo urbano ha impactado de manera negativa en el ambiente y la calidad de vida de la población (CRHPM, 2015).

Para el Plan de Gran Visión Ciudadana de Puerto Morelos, el Desarrollo Urbano es un elemento fundamental. El CRHPM entiende que resulta importante plantear una definición de planeación y desarrollo urbano el cual debe “valorizar el aspecto más importante de una ciudad: la sociedad, elemento que le da vida y alrededor del cual se desarrolla” (CRHPM, 2015, p. 76).

El mismo documento destaca, como se ha explicado con anterioridad, que Puerto Morelos ha sido administrado por Planes de Desarrollo Urbano originados desde y para Benito Juárez, pero, sin embargo:

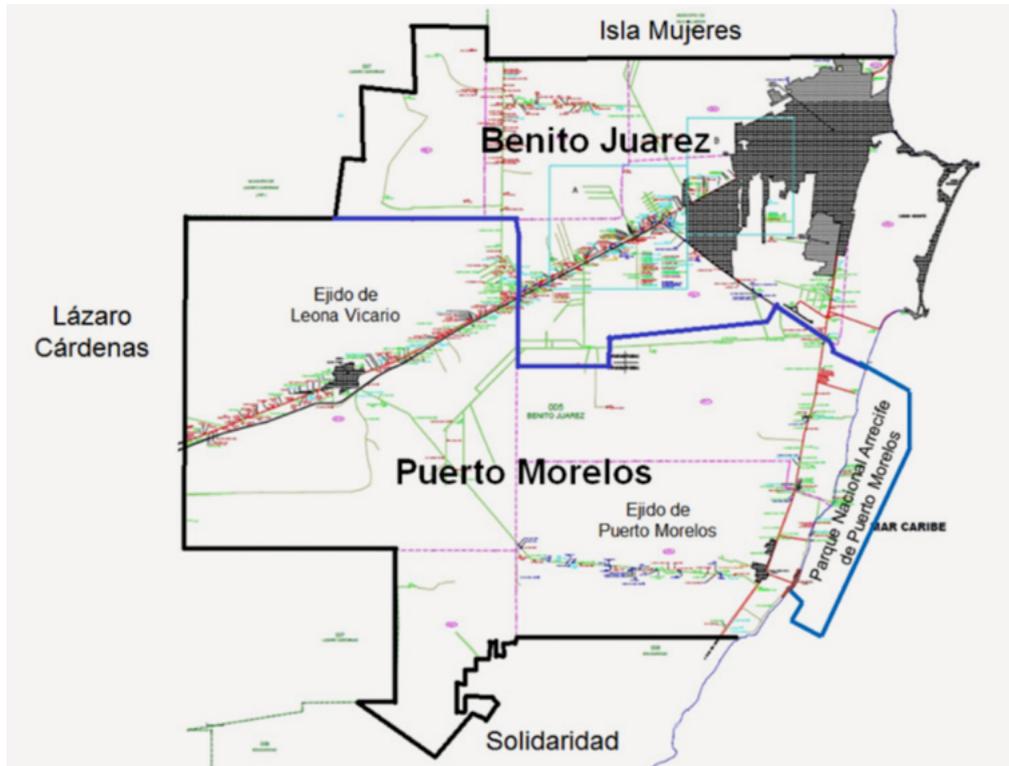
No es claro que esos planes hayan sido realizados integrando el criterio de los usuarios y evaluados para contener una respuesta a las necesidades locales. Tampoco se sabe si se hicieron los estudios regionales para identificar el papel que cada asentamiento juega en el total de la región (...) Los integrantes de la Comisión de Desarrollo Urbano ignoramos si en su momento fueron consensuados y evaluados los parámetros, si se difundieron los resultados y si se elaboraron los elementos gráficos resultantes.

(CRHPM, 2015, p. 76)

Así mismo, uno de los ejes centrales del Plan de Gran Visión Ciudadana de Puerto Morelos es la justificación del área propuesta para la creación del nuevo municipio. Para ello, se detalla la historia territorial de la comunidad, desde la fundación del ejido Puerto Morelos en 1936, la creación del Fundo Legal del poblado y su fraccionamiento en lotes urbanos, la ampliación del ejido, el decreto de creación del Parque Nacional Arrecife de Puerto Morelos¹⁸, y hasta la creación de la delegación de Puerto Morelos.

18 Dicho polígono inicia en el vértice 1 en las coordenadas 21°00'00" latitud norte y 86°49'19" longitud oeste.

Mapa 14.

Propuesta territorial para la creación del Municipio de Puerto Morelos.

Fuente: CRHPM, 2015.

Además, se enlistan una serie de documentos y actividades que vinculan el territorio de Puerto Morelos con las coordenadas geográficas extremas de 21o00'00" y 20o48'33" latitud norte y 86o53'14.4" y 86o46'38.94" longitud oeste¹⁹. Algunos de ellos son: la delimitación establecida en el Plan de Manejo del Parque Nacional Arrecife de Puerto Morelos, que para fines de referencia espacial inicia en el Hotel Moon Palace. De hecho, el Sindicato de Taxistas de Puerto Morelos tiene acuerdos que lo facultan en la prestación de servicios en este hotel, y además la Alcaldía provee servicios desde el Moon Palace hasta el sur de Punta Brava. En la delimitación ofrecida por el INEGI (F16D51), Puerto Morelos inicia en la misma latitud; mientras que el PDU de Puerto Morelos localiza la delegación del mismo nombre en las mismas coordenadas geográficas extremas. Por otro lado, para la Asociación de Hoteles de Cancún y Puerto Morelos, este último incluye al hotel Moon Palace hasta el Gran

¹⁹ Estos datos geográficos son importantes dado que, en el decreto de creación del municipio, se realiza un recorte importante sobre el territorio de la comunidad, específicamente en una región conocida como la Milla de Oro.

Residences dentro de su territorio. Por último, Correos de México establece que el código postal 77580 comprende el área de Puerto Morelos y establece el límite en Latitud 21.

La delimitación territorial de Puerto Morelos, posterior a su decreto como municipio, es un tema importante y sobre todo polémico, el cual ha dado origen a un movimiento social local denominado Latitud 21. Este movimiento, junto con otras acciones colectivas, se ha mantenido en una constante puja por los temas ambientales, la transparencia y el territorio a nivel local.

La Escuela Sobre el Mar: Secundaria Técnica Primero de Junio

“Y se dió cuenta de que nadie jamás está solo en el mar...”

El viejo y el mar, Ernest Hemingway

Uno de los símbolos más importantes en la comunidad de Puerto Morelos es la Escuela Secundaria Técnica Pesquera #7 Primero de Junio, la cual ha aportado a la localidad, al Estado y al país 46 cursos de graduados con conocimientos y destrezas sobre el arte de la pesca y actividades derivadas de ella. La escuela está estrechamente vinculada al desarrollo y configuración de Puerto Morelos como una sociedad que produce su espacio y se sirve de él para su construcción identitaria.

La historia de la Escuela Sobre el Mar se enmarca en la década de los años setenta, cuando se inician las gestiones para construir en Puerto Morelos la primera secundaria pesquera. Dicho plantel educativo tenía el propósito principal de proveer de una formación para la vida, con base en la práctica pesquera y otras actividades productivas que facilitarían las herramientas para la mejora de la calidad de vida a los estudiantes que pasaran por sus aulas.

Su ubicación sobre la línea de costa del cuadro central de Puerto Morelos no fue fortuita, sino que establecerla ahí cumplía con establecer un vínculo inseparable entre la comunidad y el conocimiento del mar. El terreno, de aproximadamente tres hectáreas, fue donado por uno de los pioneros de la comunidad, el señor Susano Zetina. Él, con un claro interés en mejorar las condiciones de la población, vio como un acierto la construcción de un centro educativo (Zetina, 2019a).

Las labores de construcción empezaron en 1971 y se esperaba que para el siguiente año se comenzaran a impartir clases, pero las difíciles condiciones de acceso al puerto retrasaron de manera importante el ingreso del material para su construcción, postergando su puesta en marcha hasta 1973. En ese proceso, y para no desatender las necesidades educativas de los estudiantes, que en su mayoría provienen de la Zona Maya, el personal docente tuvo que iniciar labores en la escuela Leona Vicario de Felipe Carrillo Puerto (Alvarado, 2019).

Desde su planeación, la Técnica Pesquera se concibió bajo un modelo de internado, con el objetivo de atender a jóvenes pobres para que, aparte de recibir su formación académica, tuvieran un lugar donde vivir y recibir diversos servicios para su manutención. Estos servicios incluían hospedaje, alimentación tres veces al día, utensilios de higiene personal, uniformes, y servicio de lavandería. Los estudiantes sólo tenían permitido abandonar las instalaciones en los periodos largos de vacaciones, que consistían en 15 días en diciembre y en abril, y 45 días de junio a agosto (Alvarado, 2019; Ruz, 2019).

De esto, el actual director nos comenta:

Nos tocó atender como a 90 alumnos en la modalidad de internado, me tocó trabajar con los que estaban como internos en la escuela, estaba los fines de semana, estar con ellos, pues levantarlos a las 5 am, hacer ejercicio, llevarlos al comedor, regresarlos a sus dormitorios, ver que se aliste, invitarlos a que vayan a sus aulas, todo ese detalle. Afortunadamente logramos fomentar una relación de empatía y hubo una buena relación, nunca hubo una falta de respeto.

(Ruz, 2019)

Años posteriores, la secundaria cambia de modalidad de internado a albergue. En esta situación los alumnos entraban a la secundaria los domingos a las seis de la tarde. Tenían clases y servicios de comida, alojamiento e utensilios de higiene sólo de lunes a viernes. A las 13h40 de este último día tenían que regresar a sus casas. El servicio de lavandería se descartó. Para cuando la secundaria dejó de ser albergue para ser únicamente técnica, todos los servicios que se les brindaba a los alumnos se terminaron, excepto el médico. En esta modalidad los jóvenes asistían a clases de lunes a viernes en un horario de siete de la mañana a 13h40 de la tarde (Ruz, 2019).

Durante los cambios de modalidad de internado-albergue-técnica, en esta primera etapa, el gobierno estatal siempre atendió las necesidades de los estudiantes, así como de la propia secundaria. En el momento en que la escuela dejó de ser internado se redujo el apoyo federal a la institución. Sin embargo, y pese a las afectaciones naturales que genera tener instalaciones en línea de costa, las infraestructuras aún eran adecuadas para que los estudiantes realizaran sus actividades académicas y técnicas en los talleres con los equipos necesarios.

Junto con la constante reducción de recursos públicos para la atención de las instalaciones, los fenómenos meteorológicos de Gilberto en 1988, y Wilma en 2005, incrementaron el proceso de deterioro, afectando principalmente las aulas de clase y talleres. El abandono estatal se incrementó en 2007, durante el gobierno de Félix González Canto, ya para estas fechas las condiciones del lugar eran deplorables e incluso era arriesgado tener a los estudiantes ahí. La desatención por parte de las autoridades gubernamentales se extendió aproximadamente durante diez años, donde el respaldo de la comunidad local y el profesorado logró que las actividades de formación se mantuvieran.

Imagen 8.

Condiciones de un área de talleres de la Escuela Secundaria Técnica #7 en 2015.



Fuente: Sanabria, 2019.

Este proceso de abandono institucional por parte del gobierno estatal apuntalaba el interés, oculto por el momento, de la reubicación de la Secundaria fuera de la línea de costa, ya que la escuela poseía una extensión aproximada de tres hectáreas frente al mar.

El Estado comienza a poner los ojos en el espacio, finalmente tenemos un espacio muy atractivo, turísticamente hablando, y estamos en una zona turística. Creo que es ahí donde empieza el interés por ocupar este espacio con otros fines, y donde empiezan las intenciones de reubicarla.

(Ruz, 2019)

Sin embargo, este interés no se hace manifiesto hasta el gobierno de Roberto Borge Angulo cuando en 2015, a través de la Secretaría de Educación, envió un documento de notificación para la reubicación de la escuela.

En marzo de 2015 viene gente enviada por el secretario de educación y me dice a mi como director, «profe, aquí les traigo una notificación oficial de que a partir de agosto que empiece el curso escolar ustedes tienen que desalojar la escuela». A ver, de qué se trata o porqué, «esta escuela ya no va a funcionar aquí como secundaria técnica pesquera, ustedes se van a ir a la colonia Zetina Gasca. Escuela no hay, ustedes van a ir a una escuela prestada en turno vespertino». Nosotros somos técnica pesquera, ¿cómo nos van a mandar a una escuela donde no hay la infraestructura? «No pues son decisiones que ya tomamos».

(Alvarado, 2019)

Bajo el argumento de que la escuela ya no contaba con las instalaciones adecuadas para atender a la comunidad, condiciones propiciadas por el mismo Estado, era el motivo que lideraba los ánimos de desalojo y reubicación. Sin embargo, la Escuela Sobre el Mar representa más que un espacio educativo, es un símbolo para la comunidad de Puerto Morelos, así como el Faro, pues ha visto a muchas generaciones de estudiantes que han podido acceder a una mejor calidad de vida gracias al paso por sus aulas. Sin ella, muchas familias se habrían quedado sin posibilidades de tener una formación que les permitiera continuar con sus estudios superiores, mientras que a otras personas les facilitó los conocimientos para afrontar la vida desde un punto de vista económico.

La Escuela Secundaria, que con sus altibajos siempre había salido adelante, logró en su momento formar para la vida, como era el denominativo de la reforma existente en ese momento, entonces era como algo ilógico cerrar la institución que había puesto en el plano laboral a muchos de nuestro jóvenes, tanto del estado como de otros.

(Ruz, 2019)

La reflexión comunitaria de la importancia de la Secundaria en la vida de Puerto Morelos generó un apoyo generalizado por parte del grueso de la población local, la cual apoyó la escuela sin contratiempos. Este respaldo permitió que la comunidad académica directamente afectada se viera potenciada.

Hubo mucha inconformidad de primera mano de los maestros, del personal docente, nos incluimos en algunas cuestiones de rebeldía sana, donde manifestábamos que la escuela es un ícono para Puerto Morelos y no tenía por qué desaparecer, mucho menos tenían que poner los ojos en el espacio, las personas que lo hacían con otra finalidad, tal vez lucrativa, no sé bajo que rubro denominar esa situación, y comenzamos como hacer resistencia sana.

(Ruz, 2019)

La inconformidad por parte de la comunidad de profesores, alumnos, padres de familia y la comunidad en general no se hizo esperar. Las acciones que se emprendieron iniciaron en abril con las plantones y manifestaciones a nivel local por parte de alumnos, maestros y comunidad en general para evidenciar el interés del gobierno por la reubicación.

La otra vía de acción fue el recurso legal del amparo, el cual fue interpuesto y aceptado por un juez federal, mientras que la comunidad ya sospechaba de la complicidad de las autoridades de todos los poderes a nivel estatal. En esta resolución favor a de la Secundaria y la comunidad, se obligaba a las autoridades a invertir en infraestructura y servicios para garantizar el acceso universal a la educación.

Cierto es que el traspaso a otro emplazamiento podría haber aportado una mejora en cuestiones de instalaciones y recursos, entre otras. A pesar de eso, el sentimiento de que el origen de la Secundaria, la cual ha forjado a cerca de 45 cursos de jóvenes, es ese territorio, fundamentó el interés por defender el espacio. Ese interés

fue acompañado de las nulas intenciones del Estado de manifestarse en beneficio de la comunidad, porque,

Uno, no le veíamos el beneficio. Nos decían: ustedes van a tener mejores instalaciones en la Colonia. Pero no veíamos eso, nosotros vislumbramos que el objetivo era apropiarse del terreno, ese era el objetivo. Dos, por que la Secundaria Técnica Pesquera #7 Primero de Junio es un icono para Puerto Morelos, ya tiene una historia, ya tiene un estatus social dentro de la comunidad, del Estado, y pues aquí cuando hablas de Puerto Morelos, hablas como referencia del faro inclinado, el muelle fiscal, y de la Secundaria Técnica Pesquera #7, que ya son parte de la historia de Puerto Morelos.

(Alvarado, 2019)

Imagen 9.

Marcha en defensa de la Secundaria Técnica Pesquera de Puerto Morelos.



Fuente: Sanabria, 2019

Mocho Morelos y el surgimiento de Latitud 21

El tema espacial en la región noreste del estado de Quintana Roo no es menor. La actividad turística que sustenta la forma de vida en la región genera una serie de tensiones sobre cómo y para qué se debe emplear el espacio. Desde sus orígenes históricos, la comunidad de Puerto Morelos ha estado vinculada a su territorio, pues durante muchas décadas fue la explotación forestal lo que permitió el asentamiento poblacional.

Sin embargo, por las condiciones que la misma actividad forestal requería, el desarrollo de infraestructura se vio reducido y, por tanto, el poblamiento de la región noreste no fue potenciado hasta la construcción de Cancún como un centro turístico de gran calado. En esta vorágine de producción de espacio turístico, Puerto Morelos jugó siempre un papel secundario, acentuado cuando dejó de pertenecer a la administración de Cozumel, con la cual siempre se había mantenido una simbiosis.

Para la década de los ochenta, Playa del Carmen inició un despunte en relación al desarrollo turístico. En una dinámica de competencia-complementariedad con Cancún, comenzó a ser el espacio donde la inversión de planta turística encontraba una nueva alternativa que le permitía seguir capitalizando los recursos del Caribe Mexicano. Con este acontecer, Puerto Morelos se vio rodeado de dos gigantes destinos del turismo, que a su vez crecían a pasos agigantados en población, llegando a generar problemas de urbanidad. En este contexto, los puertomorelenses vieron que su comunidad lograba obtener poca inversión en infraestructura.

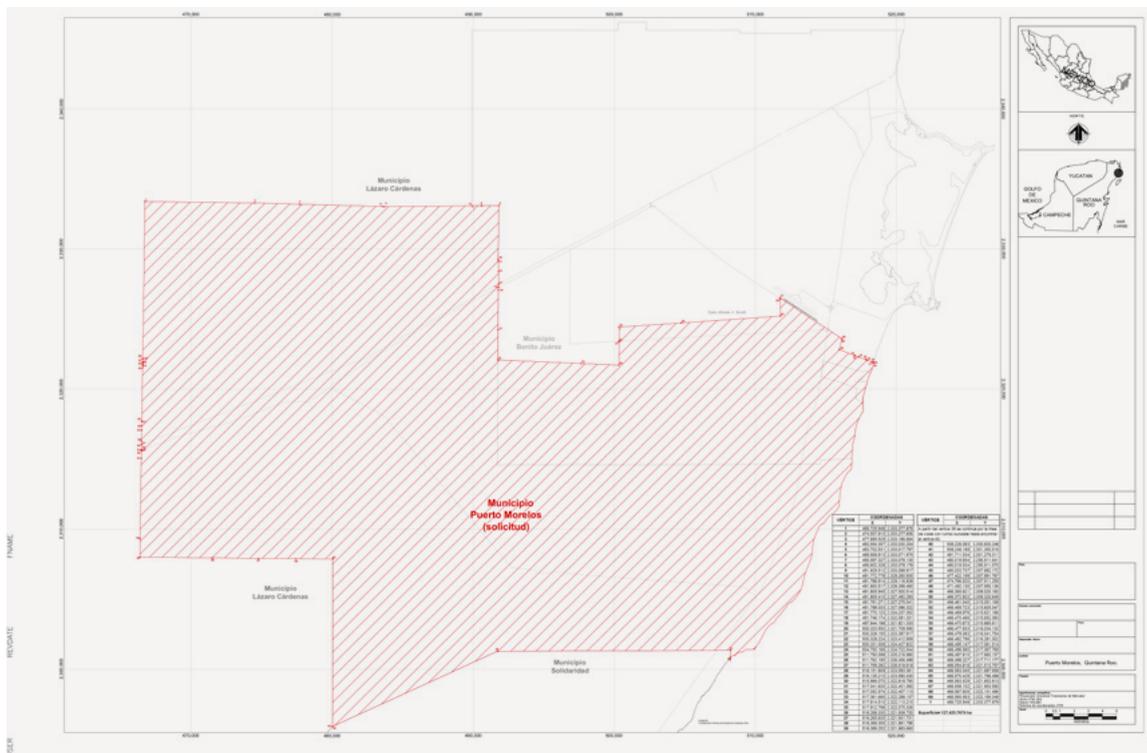
En ese momento es cuando se iniciaron las gestiones, primero locales y posteriormente estatales, para obtener la soberanía y la libertad para gestionar su territorio y para obtener los recursos que permitirían invertir en infraestructura para mejorar las condiciones de vida de la población y así establecer un esquema ordenado y participativo de la planeación urbana.

Como se ha explicado anteriormente, el Comité de Reivindicación Histórica de Puerto Morelos inició una serie de trabajos participativos con el fin de recuperar las diversas visiones de la población local, con el objetivo de justificar la creación de un nuevo municipio. También se pretendía proyectar un camino que debería seguir Puerto Morelos como comunidad. El resultado de tales trabajos se sintetizó en el Plan de Gran Visión Ciudadana de Puerto Morelos, el cual se situaba como base

para que el ejecutivo y legislativo estatal, así como los municipios circundantes, aprobaran en sesión la creación del municipio más joven del estado.

En dicho Plan de Gran Visión se argumentó con base a varios documentos consultados por los pobladores que Puerto Morelos desde su constitución ejidal y con varios procesos de ampliación. Contaba con una superficie de 127.4257.676 hectáreas, incluyendo aproximadamente 23 kilómetros de litoral, que iniciaban con el vértice 1 en las coordenadas geográficas de 21°00'00" de latitud.

Mapa 15.
Delimitación espacial solicitada en la creación del Municipio de Puerto Morelos.



Fuente: Latitud 21, 2017.

El decreto de creación del Municipio Libre y Soberano de Puerto Morelos del 2015, determinó espacialmente la nueva entidad con una dotación de 103,928,5806 hectáreas, con una reducción del espacio de 23,629,6077 hectáreas. El corte en el polígono de Puerto Morelos repercutía directamente en las posibilidades de ingresos e inversión en la comunidad, motivo por el cual se buscó su independencia.

En términos territoriales, Puerto Morelos fue despojado aproximadamente de ocho kilómetros de línea costera, incluyendo importantes centros de hospedaje como el Moon Palace o el Royalton, entre otros. El área despojada tiene por nombre La Milla de Oro y comienza en la latitud 21, espacio que forma parte de la configuración histórica y económica de la comunidad de Puerto Morelos.

La justificación del gobierno estatal para realizar dicho trazado radicó en que era más lento comenzar con el trabajo topográfico para realizar una delimitación exacta del municipio, además que se requeriría de recursos financieros para realizar los trabajos de campo requeridos, lo que podría atentar contra el oportuno decreto del nuevo municipio. Ante esto, las autoridades de la alcaldía de Puerto Morelos se mostraron complacientes en la determinación territorial establecida. En este contexto nace el movimiento colectivo Latitud 21.

Latitud 21 surge a raíz de que el día que nos declaran municipio ya se rumoraba que nos iban a quitar el terreno que llega hasta ese vértice, entonces insistimos que no fuera así. Hubo manifestaciones fuertes por parte de la ciudadanía, nos juntamos mucha parte de la comunidad y dijimos «vamos a manifestarnos porque no estamos de acuerdo que nos quiten el territorio». Existe una indignación por parte de la gente, y entonces se establece que vamos a reclamar. Y como parte del reconocimiento de este movimiento se le llamó Soy Latitud 21 y luego así fue creciendo. Nos fuimos expandiendo cuando nos dimos cuenta que la mala gobernanza se estaba expandiendo en nuestro municipio.

(González, 2019)

La acción colectiva estaba integrada por ciudadanos locales que buscaban recuperar el territorio perdido en el nombramiento de Puerto Morelos, pero ha evolucionado hacia otros frentes de lucha que van desde la mala gestión municipal del poder hasta los recursos económicos y del territorio. “Sí sentíamos dolor, sí se siente dolor cuando llegan y te quitan tu territorio” (González, 2019).

El despojo estatal del territorio de Puerto Morelos se vio validado por las nuevas autoridades municipales, más cuando se celebraron las primeras elecciones para designar al presidente municipal. La fórmula PRI-Verde Ecologías ganó las elecciones, con Laura Fernández Piña al frente, persona cercana al gobierno del Roberto Borge

Angulo. La llegada de este gobierno a nivel municipal reprodujo los viejos esquemas de desarrollo que llevaron a Cancún a un crecimiento exponencial bajo el modelo del turismo masivo.

Imagen 10.

Protestas de Latitud 21 en defensa del territorio y contra el endeudamiento del municipio bajo la presente administración.



Fuente: Latitud 21, 2017.

Durante los dos mandatos de la fuerza política al frente del municipio de Puerto Morelos, una serie de irregularidades comenzaron a gestarse sobre el territorio y sobre el gobierno local. Por un lado, se inició un proceso ilegal de invasión de territorios, principalmente en la región sur del puerto, desde el casco antiguo hasta Punta Brava. Y por otro, comenzaron los cambios de uso del suelo con la vista puesta a generar espacios para la producción de planta turística.

Se tiene constancia de que fue desde las instituciones públicas donde se orquestó el primer caso de invasión de estos terrenos, generando cédulas catastrales y escrituras avaladas por el Registro Público de la Propiedad. Concretamente, esta operación

fue comandada por el exgobernador Roberto Borge Angulo. Además, el Gobierno Municipal de Puerto Morelos cobró los derechos de predial estableciendo un antecedente de propiedad para los invasores (Domínguez, 2019).

Sin embargo, a pesar de que esta situación resultara importante para los miembros de Latitud 21, sus actividades se siguieron constriñendo a la recuperación del territorio despojado.

En las elecciones del 2017, Latitud 21 lanzó a Juan Carlos González Uribe como candidato independiente a la presidencia municipal de Puerto Morelos. En la elección se obtuvo un 5,5% de los votos, que consideran fue un triunfo, porque competir contra las estructuras fraudulentas de los grandes partidos que utilizan la compra de votos resulta muy difícil. Tras el proceso, reflexionan, el error fue dividir las opciones de voto frente a una estructura tan probada como la del PRI.

Tras la derrota por la vía electoral, el movimiento comenzó un proceso de relajación y dispersión. Muchos de sus integrantes comenzaron a actuar en otras acciones colectivas con temas ambientales, anticorrupción y transparencia, y sustentabilidad, entre otros. Es decir, se mantienen en latencia e interactuando en diversos temas sin abandonar lo que origina la creación del movimiento, la defensa del territorio.

En la actualidad, Latitud 21 se ha manifestado en contra de los siguientes desarrollos:

- Relleno de la zona del manglar frente a la Marina El Cid.
- Desarrollo habitacional sin condiciones en la ruta de los cenotes.
- Cambios de uso del suelo de habitacional a comerciales.
- Construcción de planta turística de alto nivel de afinamiento en lugares donde no hay servicios de gestión de aguas negras.

Su idea de seguir existiendo se sustenta en la posibilidad de generar un pueblo en armonía con la naturaleza, que no afecte las cosas, el Plan Gran Visión buscaba favorecer el desarrollo urbano municipal en armonía con la naturaleza, Latitud 21 no está peleados con el desarrollo urbano municipal, por ello se requiere un equilibrio en lo social, político, ecológico y económico, es lo que buscaba en principio la comunidad.

Conclusión: el espacio diferencial

El tratar de entender los espacios de representación demarcando fronteras específicas para analizarlos resulta una contradicción. Una de las características de los espacios vividos radica en su continua transformación en tanto que pueden ser empleados por la comunidad bajo una lógica de uso, pero esto no impide que se reproduzcan formas en que el espacio adquiera un valor de cambio.

Partiendo de que el espacio es un proceso en continua transformación, el acercamiento a los espacios de representación se pudo observar en diversas formas. Primero, mediante el análisis de la visión de la comunidad local sobre cómo es y cómo vive su territorio. Segundo, determinando los usos que le da a los espacios, en tanto que les puedan proporcionar lugares para su identificación o el mantenimiento de sus actividades productivas. Este es el caso del Plan Gran Visión Ciudadana, el cual está construido, pensado y representado por los puertomorelenses, quienes son los que viven y producen el espacio local.

En dicho plan, más que una administración tecnocrática del espacio se plantean una serie de ideas del rumbo que debería tomar su municipio en el momento de obtener su soberanía política y administrativa. En el Plan se puede observar el interés de preservar su territorio, el cual vio nacer a muchos de sus habitantes, pero sin mantener una postura radicalmente contraria al desarrollo. Cabe aclarar que en dicho documento se apuesta por una idea, en cierto sentido local, de desarrollo sustentable, manteniendo un alejamiento del tipo de desarrollo creado en Cancún y Riviera Maya, donde se privilegian exclusivamente la generación y la acumulación de capital.

Por otro lado, se consideró oportuno presentar dos experiencias de espacio vivido, uno desde el espacio particular y otro como espacio de totalidad. El primero refiere a la Secundaria Técnica Pesquera, la cual ha tenido durante 45 años una historia en la comunidad. En este caso la configuración como un espacio de representación radica en que ha sido formadora de muchas generaciones de graduados, la mayoría de sus estudiantes son locales y han recibido de ella una formación que les permite mejorar su calidad de vida. Además, la convivencia y experiencias como estudiantes, la relación con los profesores y todas las dinámicas que se desarrollan dentro de la comunidad académica, han desembocado en un fuerte lazo de fraternidad con el espacio, y con la Escuela Sobre el Mar.

El segundo caso que se trató de exponer es el caso particular del despojo de territorio que la comunidad considera como propio. Aquí el espacio se articula a partir de una mirada de totalidad territorial, en tanto que su interacción con la comunidad como espacio de uso está fincado desde un pasado remoto que determina en el imaginario local que Puerto Morelos se constituyó como una localidad anterior a Benito Juárez y, por consecuencia, Cancún.

Así, el despojo del territorio es una herida que lacera no sólo los ingresos económicos de los puertomorelenses, sino ese pasado que está presente en la memoria colectiva y en la forma en que se representan. Por tanto, los esfuerzos por preservar y recuperar su territorio a manos de agentes externos que sólo miran un interés económico los posibilita como un espacio de la diferencia.

CONSIDERACIONES FINALES

Teniendo como punto de partida el principio de que el espacio no es una cosa sino un proceso en constante producción, podemos entender que los elementos que lo constituyen se entrelazan en un movimiento de triple dialéctica. Así, el espacio vivido, el concebido y el percibido están en constante interacción y transformación permanente. Esta perspectiva es la que consideramos pertinente para comprender cómo se produce el espacio turístico en Puerto Morelos.

Como segundo punto, se debe tener en cuenta que las prácticas espaciales, representaciones del espacio y espacios de representación, se relacionan en cada momento histórico, produciendo un espacio social particular según el modo de producción vigente. Sin embargo, el análisis y descripción de un permanente proceso resulta un reto intelectual que no hemos podido superar. Por tal motivo, y para realizar el análisis del espacio turístico en este periodo histórico, se decidieron abordar los elementos por separado, siendo esta una separación en estricto sentido analítico.

Para realizar dicho análisis, se considera pertinente iniciar describiendo las transformaciones históricas del espacio percibido. Como se ha explicado, dichas prácticas han estado vinculadas a las actividades productivas en la región, partiendo de la explotación forestal, la actividad pesquera y, recientemente, del turismo. Cada una de estas etapas tiene un momento de auge y decadencia en relación al devenir histórico. Por ello, en cada momento de la historia de Puerto Morelos y de la región, dichas actividades priorizan y valorizan un tipo de espacio que va de lo forestal a lo costero, y en esta evolución se va produciendo la estructura que ahora condiciona las características espaciales de la comunidad. De esta forma, las prácticas espaciales dieron luz sobre el proceso de configuración espacial y nos ayudaron a entender porque la comunidad está producida de esta forma.

Como tercer paso, fue prudente abordar las representaciones del espacio, dado que las actividades productivas actuales están vinculadas a la actividad turística y,

esta última, ha sido un excelente medio para la expansión capitalista. En este sentido, el turismo, como medio de generación y acumulación de capital, prioriza las representaciones del espacio, pues a través de su abstracción se vuelve una mercancía con posibilidad de ser intercambiada. Para que el espacio pueda ser cosificado e intercambiado necesita ser medido y cuantificado. En este ejercicio, los programas de ordenamiento ecológico y los planes de desarrollo urbano cumplen su función principal, además de que son un intento por dominar, homogenizar y suprimir las contradicciones del espacio. Aquí, el Estado cumple el papel fundamental de instituirse como el agente facilitador de la valorización capitalista.

Por último, se abordan los espacios de representación. El espacio vivido habla del valor de uso que la comunidad tiene sobre el espacio. En este sentido, la lógica interna de dichos espacios recae en que permite a la sociedad que lo produce identificarse y construir un sentido de pertenencia con él. En una sociedad en constante transformación como la comunidad de Puerto Morelos, los espacios de representación se encuentran en constante cambio y, por lo tanto, abordarlos en su totalidad resultaría un objetivo difícil de alcanzar. Por tal motivo, se consideró prudente exponer dos casos particulares que permiten vislumbrar cómo es que la comunidad se representa con el espacio. Para tal situación se revisó el Plan de Gran Visión Ciudadana, que recoge en un documento la visión que tienen los pobladores sobre su territorio. Como se logra entender, los habitantes mantienen una postura abierta hacia el desarrollo con base en la actividad turística no masiva, sin dejar de atender la protección de los recursos naturales, reconocidos como propios, y que genere un beneficio social horizontal. En este sentido, la comunidad apuesta por un ordenamiento y una planeación urbana participativos, horizontales y no impuestos de forma vertical por agentes externos al municipio. Desafortunadamente, dicho plan fue descartado por las autoridades estatales y municipales, que entienden el desarrollo turístico como la generación de riqueza inmediata a costa de los impactos sociales y ambientales.

También se describen dos espacios de representación. El primero, la Escuela Secundaria Técnica #7, la cual desde su creación es un motor de transformación a nivel local, pues ha formado muchas generaciones de puertomorelenses en las artes de la pesca y otros oficios, sin los cuales muchos graduados no tendrían acceso a empleo. Además, se ha convertido en símbolo de la comunidad, pues ha sido una puerta de comunicación entre la comunidad y el mar, que durante largo tiempo ha brindado las condiciones de vida a la población. Un segundo caso fue Latitud 21, entendido como

un símbolo de totalidad del espacio. En este caso particular, la historia que configuró el espacio histórico de Puerto Morelos juega un papel fundamental en el imaginario colectivo. Puerto Morelos históricamente ha sido un motor para el desarrollo de la región norte del estado, pero, sin embargo, siempre había estado sometido a la toma de decisiones fuera de los límites territoriales. Cuando logró su declaración como municipio, el gobierno estatal asestó un duro golpe a la comunidad por el despojo de territorios que históricamente le pertenecen a Puerto Morelos. Si bien hay razones económicas y prácticas por las que pelear dicho espacio, la idea de Puerto Morelos y su territorio como un todo también ha sido mutilada. Esto ha generado la organización y acción colectiva de los vecinos de la comunidad, que están en permanente lucha en defensa de su territorio.

En síntesis, las relaciones y contradicciones entre lo percibido, lo concebido y lo vivido producen el espacio que hoy estructura la actividad turística en Puerto Morelos, el cual está en constante transformación-tensión y que fluye hacia una diversidad de espacios posibles, pero siempre inacabados.

CONCLUSIONES

Para finalizar este trabajo de investigación es necesario explicar cuatro puntos importantes.

En primer lugar, la dialéctica permite entender que el espacio es un proceso inacabado de contradicción que permanece entre lo vivido, lo concebido y lo percibido en relación a la producción del espacio turístico. Con lo anterior, las prácticas espaciales estructuran el espacio físico sobre el cual se abstrae el espacio con el fin de volverlo una mercancía. Al mismo tiempo, las prácticas espaciales configuran valores de uso sobre el espacio, dando cabida al espacio diferencial. En este sentido, las prácticas espaciales se presentan contradictorias en tanto que facilitan la abstracción-homogenización, así como la diferenciación.

En segundo lugar, las representaciones del espacio favorecen las relaciones de dominación sobre el espacio porque permiten la abstracción y la eliminación de la particularidad y, por tanto, de la contradicción del espacio. En este punto es importante resaltar el papel del Estado como agente que determina y elabora las abstracciones espaciales, los programas de ordenamiento ecológico y los programas de desarrollo urbano, todos ellos con el propósito de establecer objetivos, políticas y restricciones que favorezcan o limiten las actividades y diferencias del y sobre el espacio. Así mismo, existen representaciones del espacio desde la comunidad, la cual no mantiene una posición radicalmente contraria a los intereses del capital y la actividad turística. La diferencia entre la abstracción oficial del Estado y la comunitaria radica en las formas e intensidades de realizar el desarrollo, pero siempre apuntando a la reproducción del capital.

En tercer lugar, aunque de manera muy semejante, los espacios de representación se muestran como una ambivalencia entre aceptar la dominación y enfrentar con resistencia. En el caso de la Secundaria Técnica Pesquera, el espacio vivido desempeñó su función como un bastión para defender un espacio caracterizado por

su valor de uso, priorizando los aportes que la escuela ofrece a la comunidad, como los servicios educativos. Sin embargo, en cuanto al despojo de un espacio asumido como vivido y presente en la memoria colectiva de la comunidad, no se posiciona como una resistencia francamente opuesta al espacio turístico.

En cuarto lugar, en relación al cumplimiento de los objetivos, se debe destacar que el trabajo revela los procesos de dominación y resistencia a partir de la articulación de la dialéctica del espacio. Como se ha mencionado, las prácticas espaciales producen y modifican el espacio físico, que se toma como base material para las estrategias de dominación a partir de las representaciones del espacio. Así mismo, genera la posibilidad de interactuar con el espacio, propiciando que los espacios de representación que fundamentan la resistencia se conviertan en un espacio totalmente dominado.

Sobre los objetivos particulares, se puede apuntar que el análisis histórico de las prácticas espaciales, principalmente las actividades económicas forestales y pesqueras, permiten entender el desarrollo y transformación del espacio físico. Las formas de producción económica condicionaron los procesos de poblamiento y la producción del espacio físico durante el siglo XIX en la región peninsular, dando cabida al posterior desarrollo de Puerto Morelos como un espacio turístico particular.

La recuperación de las diversas representaciones del espacio no resultó una tarea fácil de completar en su totalidad, debido al gran número de documentos que sintetizan el espacio concebido. Por un lado, los Programas de Ordenamiento Ecológico, a diferentes niveles, nos permiten comprender cómo el espacio es abstraído y conceptualizado por el Estado, empleando para ello de forma importante las herramientas cartográficas. En el caso de los Planes de Desarrollo Urbano se privilegia el análisis cuantitativo sobre lo que se debe desarrollar, cálculos que siempre son rebasados por la realidad urbana. La tarea más compleja sobre este objetivo fue acceder a ciertos documentos específicos, porque fueron elaborados hace mucho tiempo y no se encontraban con acceso público.

Revelar los espacios de representación en Puerto Morelos resultó ser el objetivo más difícil de cumplir, principalmente por la complejidad y velocidad de la vida cotidiana en la localidad. Puerto Morelos es un municipio con una elevada población flotante, lo que genera un flujo permanente de personas que llegan y se van del lugar. La mayoría trabaja en Cancún o Playa del Carmen durante largas jornadas, y regresan a la comunidad únicamente para descansar, lo que está configurando las bases

de una ciudad dormitorio. Sin embargo, se pudieron identificar dos casos de espacios vividos que nos permitieron entender la resistencia del espacio. El primer caso es la Secundaria Técnica Pesquera, que tiene una larga y entrañable historia con la comunidad, habiendo visto y formado a muchos de los habitantes de Puerto Morelos. Por tal motivo y ante el interés de su reubicación, la Secundaria tuvo el poder de aglutinar la resistencia ciudadana de los puertomorelenses. El segundo caso, que a estas fechas sigue en pie de lucha, es la reincorporación del territorio despojado por parte de Benito Juárez. En esta situación la idea del espacio vivido prevalece a partir de un imaginario y memoria colectiva sobre la totalidad del espacio de Puerto Morelos como un todo vivido, el cual ha sido arrebatado por intereses puramente económicos.

Así mismo, se puede llegar a la conclusión que el espacio de dominación y resistencia sí se articulan dialécticamente en el trasfondo de las prácticas espaciales, espacios de representación y representaciones del espacio, los cuales dan forma al espacio turístico en Puerto Morelos.

Con todo lo anterior, las principales aportaciones de este trabajo giran en torno al análisis del espacio turístico a partir del aparato teórico-metodológico de la Producción del Espacio. Esta teoría nos permite comprender los procesos de desigualdad presentes en la construcción social del espacio, los cuales actualmente dan forma y estructura a las ciudades. Así mismo, esta investigación permite validar la importancia del enfoque crítico y dialéctico del pensamiento de Henri Lefebvre para comprender los procesos inmanentes en la producción del espacio dentro del sistema de producción capitalista. Con ello, justificamos la vigencia de los estudios sobre los fenómenos sociales, económicos y políticos con base en la teoría crítica y el pensamiento marxista.

Las limitaciones del presente trabajo son dos. La primera se encuentra relacionada a la parte narrativa del documento, y hace referencia a la complejidad que implica el pensamiento dialéctico, y en este caso dialéctico, como método de comprensión de la realidad social. La segunda es sobre la práctica misma de investigación. Capturar los elementos, las relaciones y estructuras de un flujo en constante movimiento es la primera parte del problema, pero se magnifica a la hora de tratar de describir tales elementos, relaciones y estructuras sin caer en representarlas como categorías fijas e inamovibles.

Por otro lado, la práctica investigativa se vio limitada para abordar fenómenos que son intrínsecos al proceso de urbanización y producción del espacio por medio del turismo. Algunos de estos fenómenos son: el asentamiento irregular de colonias populares, los procesos de despojo de tierras en la línea de costa, el fuerte crecimiento de cuartos de hospedaje en zonas habitacionales, los actuales cambios de uso del suelo en beneficio de la actividad turística y la construcción de plazas comerciales y centros de distribución en el territorio puertomorelense, entre otros. También se escapan procesos de resistencia como la organización vecinal en defensa de áreas verdes y de esparcimiento, acciones colectivas vinculadas a la defensa del entorno natural, acciones de empresarios locales que pugnan por un turismo responsable, etcétera.

Estas limitantes se entienden como posibles y necesarias líneas de investigación que respondan a la siguiente pregunta: ¿Qué función desempeñan los asentamientos irregulares, el despojo de tierras, los apartamentos y habitaciones ofrecidos en airbnb, los cambios en el uso del suelo, la construcción de espacios de consumo, etc., en el proceso de realización del capital? ¿Qué propuestas se manifiestan en las acciones colectivas en defensa del espacio que nos permitan poder pensar ciudades posibles a través del derecho a la ciudad y del desarrollo urbano en pequeños centros turísticos como Puerto Morelos o grandes destinos como Cancún y Playa del Carmen?

Pareciera que la producción y reproducción de los espacios del capital en Puerto Morelos no tuviera límites, ya que este proceso está fuertemente impulsado por los actores que ven en el turismo su principal medio de generación y acumulación de capital. Así, empresarios y gobierno municipal han emprendido una campaña para facilitar el acceso del turismo masivo a la comunidad. Sin embargo, esto también genera posibilidades para emprender acciones concretas que limiten el crecimiento exponencial de dichos espacios. Esto se genera a partir de las prácticas espaciales y los espacios de representación. El espacio es un proceso que se construye en la interacción de sus usuarios, por lo que se debe pasar de tener una mirada instrumental del espacio para entenderlo y producirlo a promover su valor de uso social, que se encuentra en la interacción, el reforzamiento de las relaciones sociales vecinales, de amistad y de convivencia. Solo a partir de esta práctica se puede construir sentido del espacio vivido y, por lo tanto, prevalecerá el uso social del espacio. En este sentido, la reproducción de los espacios del capital no tendrá límites.

Bibliografía

- Almirón, A. (2004). Turismo y espacio. Aportes para otra geografía del turismo. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, 16, 166–180.
- Altun, S. (2018). *Henri Lefebvre, The Production of Space*. Recuperado el 11 de diciembre 2011 de <http://ppesydneynet/henri-lefebvre-the-production-of-space/>
- Baringo, D. (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. *Quid 16. Revista Del Área de Estudios Urbanos*, 0(3), 119–135.
- Bojórquez, J., Ángeles, M., y Gámez, A. (2014). *La producción del espacio turístico en Cabo San Lucas, Baja California Sur* (México): Acumulación por desposesión. Tlaxca: Segundo Congreso Internacional de Desarrollo Regional “Migración, política pública y desarrollo.”
- Brenner, N. (2004). Urban governance and the production of new state spaces in western Europe, 1960–2000. *Review of International Political Economy*, 11(3), 447–488. doi: 10.1080/0969229042000282864.
- Britton, S. (1991). Tourism, capital, and place: towards a critical geography of tourism. *Environment and Planning D: Society and Space*, 9(4), 451–478. doi.org/10.1068/d090451.
- Buzinde, C., y Manuel-Navarrete, D. (2013). The social production of space in tourism enclaves: Mayan children’s perceptions of tourism boundaries. *Annals of Tourism Research*, 43, 482–505. doi.org/10.1016/j.annals.2013.06.003.
- Cammarata, E. (2006). El turismo como práctica social y su papel en la apropiación y consolidación del territorio. *América Latina: Cidade, Campo e Turismo*, 351–366.
- Careaga, L., e Higuera, A. (2016). *Quintana Roo. Historia breve*. Ciudad de México: FCE, COLMEX, FHA.
- Delgado, O. (2003). *Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Unibiblos.
- DOF (2 de febrero de 1998). [Decreto por el que se declara área natural protegida con el carácter de parque nacional, la región denominada Arrecife de Puerto Morelos, en el estado de Quintana Roo, con una superficie total de 9,066-63-11 hectáreas](#). Diario Oficial de la Federación.
- Dussel, E. (2014). *16 tesis de economía política: interpretación filosófica*. México: Siglo XXI Editores.
- González, M., y Palafox, A. (2006). Producción del espacio turístico en ambientes sensibles. Isla de Cozumel, México y Cayo Las Brujas, Cuba. *Estudios y Perspectivas En Turismo*, 15(2), 149–174.
- Harvey, D. (2000). Los espacios de la utopía. *Espacios de Esperanza* (pp. 159–183). Madrid: Ediciones Akal.
- Harvey, D. (2001). Globalization and the “Spatial Fix.” *Geographische Revue - Marxism in Geography*, 23–30.
- Harvey, D. (2004). El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión. *Socialist Register*.

- Hermoso, V. (2014). La sociología de la vida cotidiana en Agnes Heller. *ARJE Revista de Postgrado FACE-UC*, 8(14), 305–321.
- Hiernaux, D. (2004). Henri Lefebvre: del espacio absoluto al espacio diferencial. *Veredas, Revista Del Pensamiento Sociológico*, (8), 11–25. doi: 000235029.
- Holloway, J. (2017). *Una lectura antiidentitaria de El Capital*. (N. Horacio, Ed.). Puebla: BUAP. Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vélaz Pliego. Dirección de Fomento Editorial.
- Hunt, E., y Lautzenheiser, M. (2011). *History of Economic Thought: A critical perspective*. New York: M. E. Sharpe.
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers: Revista de Sociología*, 3, 219–229. doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space. Urban Studies* (Vol. 29). doi.org/10.1080/00420989220081001.
- Lefebvre, H. (2008). Space and the State. *State/Space: A Reader*, 84–100. doi.org/10.1002/9780470755686.ch5.
- Lefebvre, H., Martínez, I., y Martínez, E. (2013). *La Producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- León, E. (2016). *Geografía crítica. Espacio, teoría social y geopolítica*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Macías, G. (2002). *La península fracturada: conformación marítima, social y forestal del Territorio de Quintana Roo, 1884-1902*. México: CIESAS, Miguel Ángel Porrúa.
- Marx, C. (1999). *El capital. Crítica a la economía política*. (W. Roces, Ed.) (Tercera ed). México: Fondo de Cultura Económica.
- Organización Mundial del Turismo. (2017). Panorama OMT del turismo internacional. *Annual Report*, 16. doi.org/10.18111/9789284416875.
- Palafox, A., Madrigal, D., y Zizumbo, L. (2011). Apropiación, funcionalización y homogenización del espacio para el desarrollo turístico de Quintana Roo, México. *Caderno Virtual de Turismo*, 11(2), 282–293.
- Parker, S. (2004). *Urban Theory and the Urban Experience*. New York: Routledge.
- Plascencia, L. (2014). Cancún. La serpiente blanca. *40 aniversario FONATUR. Una mirada a la historia del desarrollo turístico de México* (pp. 19–35). México: Travesías Editores.
- Ramírez, B. (2004). Lefebvre y la producción del espacio: sus aportaciones a los debates contemporáneos. *Veredas, Revista Del Pensamiento Sociológico*, 8(8), 61–73.
- Sancho, A. (1998). *Introducción al Turismo*. Madrid: Organización Mundial del Turismo. doi.org/10.1016/j.annals.2013.07.001.
- SEDATU. (2015). [Programa Nacional de Desarrollo Urbano | Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano](#). Recuperado el 7 de junio 2019.

- SEMARNAT. (2000). *Programa de Manejo Parque Nacional Arrecife de Puerto Morelos*. Distrito Federal: Instituto Nacional de Ecología.
- SEMARNAT. (2012). [Ordenamiento Ecológico | Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales](#). Recuperado el 5 de junio 2019.
- SIC México. (s/f). [Zonas arqueológicas en Quintana Roo: 17: Sistema de Información Cultural-Secretaría de Cultura](#). Recuperado el 7 de marzo 2019.
- Soja, E. (1997). El tercer espacio. Ampliando el horizonte de la imaginación geográfica. En Albino, S. y Barsky, A. (Trads.). *Geographikós. Una revista de Geografía*, 8, 71–76.
- Torres, F. V. (2016). Henri Lefebvre y el espacio social: aportes para analizar procesos de institucionalización de movimientos sociales en América Latina - La organización Barrial Tupac Amaru (Jujuy-Argentina). *Sociologías*, 18(43), 240–270. doi.org/10.1590/15174522-018004311.
- Valle, N. (1991). [La tesis de la producción social del espacio en la ciudad](#). *Revista Geográfica de América Central*.
- Villalobos, M. (1993). Las concesiones forestales en Quintana Roo a fines del porfiriato. *Relaciones*, 53, 87–112.
- Yrigoy, I. (2014). The production of tourist spaces as a spatial fix. *Tourism Geographies*, 16(4), 636–652. doi.org/10.1080/14616688.2014.915876.
- Zetina, M. Á. (2017). Puerto Morelos. *La historia de un pueblo con encanto*. Cancún: Ayuntamiento de Puerto Morelos.

Notas periodísticas

[Periodistas Quintana Roo. \(s/f\). POEL se mantendrá para Puerto Morelos](#). Recuperado el 26 de junio 2019.

Entrevistas

- Alvarado, M. (1 febrero 2019). Historia de Puerto Morelos [En persona] Puerto Morelos.
- Domínguez, A. (30 mayo 2019). Historia de Puerto Morelos [En persona] Puerto Morelos.
- Ruz, F. (13 febrero 2019). Historia de Puerto Morelos [En persona] Puerto Morelos.
- Sanabria, V. (17 mayo 2019). Historia de Puerto Morelos [En persona] Puerto Morelos.
- González, J. (21 marzo 2019). Historia de Puerto Morelos [En persona] Puerto Morelos.
- Zetina, M. (17 enero 2019a). Historia de Puerto Morelos [En persona] Puerto Morelos.
- Zetina, M. (23 enero 2019b). Historia de Puerto Morelos [En persona] Puerto Morelos.
- Zetina, Z. (11 febrero 2019). Historia de Puerto Morelos [En persona] Puerto Morelos.

Programas

- Comité de Reivindicación Histórica de Puerto Morelos. (2015). Plan de Gran Visión Ciudadana Puerto Morelos, Quintana Roo.
- Gobierno del Estado de Quintana Roo. (2001). Ordenamiento Ecológico Territorial De La Región: Cancún-Tulum, 1–44.
- Gobierno del Estado de Quintana Roo. (2010). Actualización del programa subregional de desarrollo urbano de la región Caribe Norte del estado de Quintana Roo.
- Municipio de Benito Juárez. (2008). Actualización del programa de desarrollo urbano del centro de población de Puerto Morelos, Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo 2008-2023.
- Municipio de Benito Juárez. (2012). Programa municipal de desarrollo urbano sustentable de Benito Juárez, Estado de Quintana Roo.
- Municipio de Puerto Morelos. (2017). [Plan municipal de desarrollo 2016 - 2018](#), Estado de Quintana Roo.
- Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C. (2013). Modelo de Ordenamiento Ecológico Local del Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo, 1-167.

Periódico Oficial del Estado

- Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, Chetumal, Quintana Roo, 28 de febrero 2019.
- Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, Chetumal, Quintana Roo, 01 de agosto 2018.
- Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, Chetumal, Quintana Roo, 27 de febrero 2014.
- Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, Chetumal, Quintana Roo, 16 de noviembre 2001.

Anexos

Tabla 3.

Unidades de Gestión Ambiental en Puerto Morelos, Quintana Roo, México

UGA	Zona	Política/ Fragilidad ambiental	Uso predominante	Usos compatibles	Usos condicionados	Usos incompatibles
1	Puerto Morelos	Conservación 3	Flora y fauna		Agricultura Forestal Infraestructura Pecuario Turismo	Acuicultura Asentamientos humanos Industria Minería Pesca
9*	Fidecaribe Poniente Sur del Aeropuerto de Cancún	Conservación 3	Flora y fauna	Turismo	Infraestructura	Acuicultura Agricultura Asentamientos humanos Forestal Industria Minería Pecuario Pesca
12	Costa sur de Puerto Morelos	Conservación 4	Turismo	Flora y fauna	Infraestructura	Acuicultura Agricultura Asentamientos humanos Forestal Industria Minería Pecuario Pesca
14*	Bancos de materiales para apoyo de centros de población	Conservación 3	Flora y fauna		Agricultura Forestal Infraestructura Industria ligera Minería Pecuario Turismo	Acuicultura Asentamientos humanos Pesca
15*	Reforestación forestal expolígono de veda	Restauración 4	Forestal		Agricultura Forestal Infraestructura Industria ligera Minería Pecuario Turismo	Acuicultura Asentamientos humanos Pesca
16*	Producción forestal expolígono de veda	Conservación 3	Forestal		Agricultura Forestal Infraestructura Industria ligera Minería Pecuario Turismo	Acuicultura Asentamientos humanos Flora y fauna Minería Pesca

20	Sur de Puerto Morelos	Conservación 3	Turismo	Flora y fauna	Infraestructura	Acuacultura Agricultura Asentamientos humanos Forestal Industria Minería Pecuario Pesca
24	Humedales de Puerto Morelos Sur de Nizuc Jardín Botánico	Protección 5	Corredor Natural	Flora y fauna	Infraestructura Turismo	Acuacultura Agricultura Asentamientos humanos Forestal Industria Minería Pecuario Pesca
25	Zona urbana Zetina Gasca (sic), Puerto Morelos	Aprovechamiento 4	Asentamientos Humanos	Flora y fauna Turismo	Industria ligera Infraestructura Pecuario	Acuacultura Agricultura Forestal Minería Pesca
26	Zona urbana Puerto Morelos	Aprovechamiento 4	Asentamientos Humanos	Flora y fauna Turismo	Infraestructura Industria ligera	Acuacultura Agricultura Forestal Minería Pecuario Pesca
27	Playa norte de Puerto Morelos	Conservación 4	Flora y fauna		Infraestructura Turismo	Acuacultura Agricultura Asentamientos humanos Forestal Industria Minería Pecuario Pesca
28	Norte y sur de Playa del Carmen	Conservación 3	Flora y fauna		Agricultura Forestal Infraestructura Industria ligera Pecuario Turismo	Acuacultura Asentamientos humanos Minería Pesca
29	Norte de Puerto Morelos entre carretera y humedal	Conservación 4	Flora y fauna		Infraestructura Turismo	Acuacultura Agricultura Asentamientos humanos Forestal Industria Minería Pecuario Pesca
M1	Litoral costero	Protección 5	Área Natural Protegida	Corredor Natural	Turismo	Acuacultura Infraestructura Pesca
M2	Litoral costero	Conservación 3	Actividades Marinas		Flora y fauna Infraestructura Pesca Turismo	Acuacultura

Tabla 4.

Unidades de Gestión Ambiental, política ambiental y descripción de las UGAs pertenecientes al Municipio de Puerto Morelos.

Número UGA	Nombre	Política	Objetivo
1	Recarga del acuífero de Leona Vicario	Preservación	Mantener y mejorar las condiciones de la vegetación presente, además de limitar los cambios de uso del suelo que puedan afectar el potencial de recarga y calidad del acuífero para ser considerado en un futuro como una zona potencial para el aprovechamiento del agua para consumo humano.
2	Leona Vicario	Aprovechamiento sustentable	Reducir los riesgos de contaminación del suelo y del agua, a través de la dotación de servicios básicos a la población de Leona Vicario y del acceso a parques urbanos y áreas verdes suficientes para mejorar la calidad de vida de los habitantes.
3	Forestal Leona	Protección	Conservar las condiciones de la vegetación presente como hábitat de fauna silvestre y mantener los servicios ambientales, además de limitar los cambios de uso del suelo que permita el aprovechamiento forestal maderable como actividad predominante.
4	Cilantrillo	Restauración	Recuperar y restablecer las condiciones del ecosistema que propicien la evolución y continuidad de los procesos naturales, específicamente en las áreas de mayor afectación.
7	Infraestructura de seguridad	Aprovechamiento sustentable	Permitir el establecimiento de infraestructuras de seguridad necesarias para el municipio.
8	Corredor Cancún - Leona	Aprovechamiento sustentable	Fomentar la diversificación de actividades de bajo impacto ambiental en una zona severamente impactada y que posee una gran presión de desarrollo por ubicarse entre los dos principales ejes viales de llegada a Cancún desde el centro del país.
11	Ejido de Puerto Morelos	Conservación	Fomentar la diversificación de actividades de ecoturismo con pernoctación y/o de fraccionamientos campestres de bajo impacto, así como la acuicultura, la apicultura y el aprovechamiento forestal maderable, en una zona con los atributos ambientales presentes para esta actividad, que puede generar importantes beneficios al ejido y al municipio.
12	Central Vallarta	Aprovechamiento sustentable	Propiciar un crecimiento ordenado para este centro de población, reduciendo así los riesgos de contaminación del suelo y del acuífero a través de la dotación de servicios básicos a la población.
13	Forestal Delirios	Preservación	Conservar las condiciones de la vegetación presente como hábitat de fauna silvestre y mantener los servicios ambientales, además de limitar los cambios de uso de suelo que permitan el aprovechamiento forestal maderable como actividad predominante
14	Forestal Bosques de Cancún	Protección	Conservar y mejorar las condiciones de la vegetación presente como hábitat de fauna silvestre y mantener los servicios ambientales, además de limitar los cambios de uso de suelo, permitiendo el aprovechamiento forestal maderable como actividad predominante.
17	Polígonos de aprovechamiento de materiales pétreos	Aprovechamiento sustentable	Concentrar los impactos derivados de la actividad de extracción de material pétreo, con el fin de reducir la fragmentación de hábitats derivada de esta actividad, así como evitar riesgos de contaminación al suelo y al acuífero.
26	Corredor pétreo Aeropuerto - Puerto Morelos	Aprovechamiento sustentable	Delimitar y ordenar las actividades en las áreas susceptibles para la explotación de material pétreo que se presentan en este corredor, entre los principales centros de población del municipio, así como manejar alternativas de menor impacto ambiental que permitan la restauración del suelo y de los ecosistemas, reincorporando las zonas explotadas en actividades productivas.

27	La Milla de Oro	Conservación	Propiciar el desarrollo turístico sustentable y el establecimiento de infraestructura y equipamiento para el apoyo de la actividad, optimizando el uso del suelo y adoptando medidas de prevención ante los efectos del cambio climático, además de contener los asentamientos existentes dentro de los límites de ocupación actual, y no permitir su crecimiento y/o expansión.
28	Centro de Población de Puerto Morelos	Aprovechamiento sustentable	Regular el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales en las zonas de reserva para el crecimiento urbano, dentro de los límites del centro de población, con el fin de mantener los ecosistemas relevantes y en el mejor estado posible, así como los bienes y servicios ambientales que provee la zona, previo al desarrollo urbano futuro.
10-A	Reserva del ejido de Puerto Morelos	Preservación	Conservar las condiciones de la reserva natural del ejido de Puerto Morelos, así como los procesos ecológicos y servicios ambientales que proveen.
10-B	Reserva del ejido de Puerto Morelos	Preservación	Conservar las condiciones de la reserva natural del ejido de Puerto Morelos, así como los procesos ecológicos y servicios ambientales que proveen.
16-B	Polígonos sujetos a PDU	Aprovechamiento sustentable	Propiciar un crecimiento ordenado en los polígonos considerados para la actividad urbana futura y que quedan fuera de los centros de población, con el fin de reducir los riesgos de contaminación del suelo y del acuífero a través de la dotación de servicios básicos.
16-C	Polígonos sujetos a PDU	Aprovechamiento sustentable	Propiciar un crecimiento ordenado en los polígonos considerados para la actividad urbana futura y que quedan fuera de los centros de población, con el fin de reducir los riesgos de contaminación del suelo y del acuífero a través de la dotación de servicios básicos.
18-A	Zona agropecuaria del Gobierno del Estado	Conservación	Fomentar las actividades agropecuarias de bajo impacto ambiental para la zona agropecuaria del estado como alternativa económica productiva.
5-A	Zona agropecuaria de Leona Vicario	Conservación	Fomentar las actividades agropecuarias de bajo impacto ambiental para el ejido de Leona Vicario como alternativa económica productiva.
5-B	Zona agropecuaria de Leona Vicario	Conservación	Fomentar las actividades agropecuarias de bajo impacto ambiental para el ejido de Leona Vicario como alternativa económica productiva.
6-C	Protección de pozos	Protección	Proteger del riesgo de contaminación a las zonas de extracción de agua para consumo humano que abastecen las diferentes localidades del municipio.
6-D	Protección de pozos	Protección	Proteger del riesgo de contaminación a las zonas de extracción de agua para consumo humano que abastecen las diferentes localidades del municipio.
9-A	Ruta de los cenotes	Conservación	Fomentar la diversificación de actividades de ecoturismo con pernoctación y/o de fraccionamientos campestres de bajo impacto en una zona con atributos ambientales presentes para esta actividad, que puede generar importantes beneficios al municipio
9-B	Ruta de los cenotes	Conservación	Fomentar la diversificación de actividades de ecoturismo con pernoctación y/o de fraccionamientos campestres de bajo impacto en una zona con atributos ambientales presentes para esta actividad que puede generar importantes beneficios al municipio

Fuente: elaboración propia con datos de Servicios Ambientales y Jurídicos, S.C., 2013.

La producción del espacio turístico
en Puerto Morelos, México

Ángel Fabián Calvario-Morales
Alejandro Palafox-Muñoz

Alba Sud, 2020

Una iniciativa de:

ALBA SUD 

investigación y comunicación para el desarrollo

Con el apoyo de:



UNIVERSIDAD DE
QUINTANA ROO



Agència Catalana
de Cooperació
al Desenvolupament



Generalitat
de Catalunya

COLECCIÓN
TURISMOS

ISBN: 978-84-09-20809-8



9 788409 208098