

## El modelo de producción del espacio turístico del traspaís de Cancún y la Riviera Maya

### *The Model of Production for Touristic Space in the Hinterland of Cancún and Riviera Maya*

Samuel Jouault\* y Ana García de Fuentes\*\*

Recibido: 10/10/2019. Aprobado: 23/04/2020. Publicado en línea: 15/07/2020.

**Resumen.** A partir de la reflexión acerca de la producción del espacio en la región de Cancún-Riviera Maya y su traspaís, este trabajo plantea la existencia de dos modelos contrapuestos, así como matices intermedios presentes en el lugar. Cancún y la Riviera Maya en el Caribe mexicano constituyen la región más turística de América Latina, la cual fue construida en el transcurso de los últimos cincuenta años. Desde Cancún, centro “integralmente planeado”, se expande en el territorio la oferta turística, que da origen a una nueva región definida por esta actividad.

El modelo de estructura territorial del Caribe mexicano tiene las siguientes características: a) gran consumo de espacio, generalmente lineal, vinculado al negocio inmobiliario como eje dominante de la acumulación, incluso ante la propia actividad turística; b) privatización de los recursos ofertados al turismo, en particular, de las playas, y c) una absoluta segregación funcional y social del espacio.

La incorporación del traspaís en la oferta turística modifica el paradigma que domina la producción de los espacios turísticos en la región: mientras que en el modelo del litoral se privatizan los espacios antes públicos, en las empresas de producción social se convierten en públicos los espacios privados; de igual manera, la actividad turística coexiste con la población local en su ámbito residencial y su vida

cotidiana. La expansión en el territorio, por su parte, no se vincula con la especulación inmobiliaria y, por ende, el consumo de espacio es puntual.

**Palabras clave:** Península de Yucatán, región turística, Quintana Roo, segregación funcional, producción del espacio.

**Abstract.** On a global scale, tourist mobilities have increased exponentially since World War II. The Caribbean region is one of the most attractive spaces. The Yucatan Peninsula is a laboratory to study the tourist phenomenon. Whilst for about a decade the tourist phenomenon was previously concentrated on the coast, the inland areas have become touristified, as shown in the case of the Mainland Caribbean and particularly for the Yucatan Peninsula, which is clearly marked by an accelerated tourism. In terms of intensity, tourist activity shows its highest levels long the coast of Quintana Roo, tends to decrease towards the west and south, and registers its lowest values in Campeche, southern Yucatan and southern (inland) Quintana Roo. This regionalization proposal allows us to explain glimpse these differences in greater detail. Thus, the Cancun-Riviera Maya traspaís is a region that reveals a production model showing

\* Facultad de Ciencias Antropológicas, Universidad Autónoma de Yucatán. Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, UMIFRE 16-USR 3337 América Latina. Río Nazas núm. 43, Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México. <https://orcid.org/0000-0003-4419-900X>. Email: samuel.jouault@correo.uady.mx

\*\* Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, Unidad Mérida. Antigua Carretera a Progreso km 6, C.P. 97310, Mérida, Yucatán, México. <https://orcid.org/0000-0001-5085-2349>. Email: ag\_silberman@yahoo.com.mx

the differentiated space of the Caribbean coast. Starting from a critical review of the production of space in the Cancun region—the Riviera Maya and its interior hinterland—this article argues for the existence of two opposing models, and reveals specific nuances between them. Cancun and the Riviera Maya, located in the Mexican Caribbean, concentrate the largest tourist region in Latin America, developed over the last fifty years. With Cancun as the “integrally planned” center, the tourism market spreads across the territory giving rise to a new region defined by this activity. This is the case of the hinterland region of Cancun-Riviera Maya, which for the last fifteen years has known a great tourist effervescence; in many Mayan towns in this region, local societies have chosen tourism as a complementary or main economic activity. The territorial structure model in the Mexican Caribbean has the following characteristics: a) occupying a large space, usually in a linear manner, and linked to a real estate business that is developed as the central axis for capital accumulation, that becomes even more important than the tourism; b) the privatization of resources destined for tourism, and specifically, the beaches; and c) a complete functional and social segregation of space. The incorporation of the hinterland, however, modifies the

dominant paradigm for the production of touristic spaces in the region: while the coastal model relies on the privatization of spaces that were previously public, in the hinterland, the companies involved in the collective production of tourism transform privately owned spaces into public ones. The rural communities of predominantly Mayan origin in the Cancun-Riviera Maya region, enter into the tourist activity claiming authenticity as an argument for the tourism. In a similar manner, tourism activities coexist alongside the local population, in their everyday and residential spaces. The development of this model across the territory is not linked to real estate and therefore the use of space is precise and opportune. Without denying the existence of nuances between these two antithetical conceptions, the case of the Cancun-Riviera Maya transfer presents the ways in which the indigenous population is inserting itself into tourism, by means of a concept that integrates it into their daily life and activities and that allows for an intercultural coexistence that can be beneficial for both groups of actors.

**Key words:** Yucatan peninsula, touristic region, Quintana Roo, functional segregation, production of space.

## INTRODUCCIÓN

Desde sus antecedentes en el siglo XIX, pero particularmente a partir de la segunda mitad del XX y hasta nuestros días, el turismo, a la par de sus funciones económicas y sociales, desempeña un papel geográfico relevante al convertirse en uno de los elementos clave en la estructuración y reestructuración de nuevos y viejos territorios que adquieren formas y funciones específicas a partir de su puesta en marcha. En México, Cancún y la Riviera Maya representan un caso paradigmático de cómo el turismo reconfigura la estructura económica, demográfica y territorial de la península de Yucatán (Córdoba y Ordóñez y García de Fuentes, 2003). Este trabajo analiza la forma en que el turismo construye el territorio y cómo la turistificación<sup>1</sup> de los litorales se expande hacia el interior, el traspaís, con nuevas formas y funciones de uso del suelo que interactúan y complementan a las tradicionales de Sol y playa, construyendo nuevos

espacios de interacción (no exentos de conflictos) entre la población local y los turistas.

La elaboración de esta investigación tiene como antecedentes trabajos previos de sus autores en la región, en particular, el *Atlas de turismo alternativo en la península de Yucatán* (García de Fuentes, Jouault y Romero, 2015), para el que se realizó un censo de las empresas en funcionamiento en 2013, cuyos datos se cartografiaron e interpretaron en términos territoriales. Estos datos mostraron una gran heterogeneidad en la distribución espacial del turismo alternativo, a partir de la cual se planteó una propuesta de regionalización de esta actividad en la península de Yucatán. En esta regionalización destaca el caso del traspaís de Cancún-Riviera Maya, región turística desarrollada a partir de los vínculos con el gran turismo de masas (26 millones de arribos al aeropuerto de Cancún en 2017), cuyo acelerado proceso genera una transformación inédita de los territorios rurales interiores de la península. El otro antecedente es la tesis de Doctorado en Geografía de Samuel Jouault (2018), titulada *Mayas de ayer y de hoy: el papel de las sociedades locales en el desarrollo turístico de los espacios rurales*,<sup>2</sup>

<sup>1</sup> El término “turistificación” se utiliza para expresar el proceso de ocupación de los territorios por el turismo; su utilización no implica una connotación positiva o negativa, sólo la denominación de un proceso, al igual que los términos “industrialización”, “terciarización”, “ruralización”, etcétera.

<sup>2</sup> Título en español de *Mayas d’hier et d’aujourd’hui. Le rôle des sociétés dans le développement touristique*.

que profundiza en la construcción de la región turística del traspais de Cancún-Riviera Maya. En ese trabajo se diferencian tres posibles tipos de gestión del turismo por parte de la población campesina: control endógeno, asociaciones e intermediarismo con actores exógenos y la pérdida del control en la actividad turística.

Un amplio trabajo de campo permitió actualizar la información del atlas con datos a 2016-2017, así como ampliarla mediante la revisión de información hemerográfica, observación participante y 10 entrevistas a profundidad a miembros de los consejos directivos de varias empresas turísticas del sector social ubicadas en el traspais.<sup>3</sup> Las aceleradas transformaciones y la estructuración de la región turística se interpretan por medio del análisis cartográfico.

Después de presentar algunos elementos teóricos acerca de la producción del espacio turístico, la turistificación del traspais y su importancia como factor explicativo de la economía de la experiencia, contrastaremos el modelo de producción del espacio en el traspais con la forma de producción del espacio en el Caribe mexicano.

## LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO: DE LA EXPANSIÓN DE LOS LUGARES TURÍSTICOS AL SURGIMIENTO DE UNA REGIÓN TURÍSTICA

Si el turismo nació en un lugar preciso, en Inglaterra (en Bath o Brighton), el fenómeno se expandió desde principios del siglo XIX por el mundo, y constituyó matrices a partir de las cuales se construyeron los lugares turísticos. Dos siglos nos separan de esta invención y hoy día el sistema turístico puede ser clasificado como “de masa, diversificado y mundializado” (Antonescu y Stock, 2014). La reflexión sobre la expresión geográfica

del fenómeno turístico ha sido abordada por varios autores: en 1977, Jean Marie Miossec propone un modelo del espacio turístico basado en autores clásicos de la geografía (August Lösch, Peter Haggett y Johann Heinrich Von Thünen), el cual parte de que la oferta turística no se puede desplazar y se debe consumir *in situ* (Miossec, 1977, p. 47). Clavé y González (2007) añaden que el escenario de globalización actual ofrece una nueva geografía turística donde los espacios emisores intentan retener parte del consumo de los ciudadanos en su tiempo libre. Se desarrolla un modelo según el cual las empresas transnacionales llevan a los turistas a sus propios hoteles “todo incluido” diseminados por el mundo o los retienen a bordo de enormes cruceros; sistemas en los que gran parte de las ganancias quedan en el espacio transnacional.

La forma en que se efectúa la inserción del turismo en el territorio permite distinguir entre una imposición enclavada y una disposición integrada. La primera, sin relación con el entorno, donde todo se satisface internamente. La integrada se fundamenta en un respeto a la escala local, donde la demanda se satisface con una oferta dispersa existente. Esta última se relaciona con un desarrollo más armónico con el territorio, encaja en el paisaje e implica menos impactos socioculturales negativos para la población residente (Clavé y González, 2007).

En la primera década del siglo XXI los trabajos del equipo MIT acerca de los lugares turísticos permitieron advertir una doble constatación (Equipe MIT, 2000; 2002; 2005; 2011). Por una parte, el turismo rara vez se instala en espacios o lugares “vírgenes”, aparece como un nuevo uso que puede entrar en conflicto con actividades preexistentes o puede resultar un complemento económico de éstas. En tal sentido, el caso de Cancún y de la propia Riviera Maya es la excepción, ya que surgen en lugares prácticamente deshabitados, no así la expansión al traspais, donde el turismo se inserta en comunidades mayas con una economía de subsistencia. Por otra parte, el Equipo MIT señala que es difícil que el turismo pueda funcionar como actividad única en la dinámica de un lugar; sin embargo, en la región de Cancún-Riviera Maya éste es el elemento clave que dinamiza toda la economía, al contrario del traspais, donde se

<sup>3</sup> Sian Ka'an Community Tours, en Muyil; Xyaat Palma, en Señor; Balam Na y Sijil Noh Ha, en Felipe Carrillo Puerto; U Belilek, en Tihosuco; Yucatán Jays, en Valladolid; XCanche, en Hubiku; Pujula Aldea Maya, en Kaua; Ukuchil Cuxtal, en Ek Balam, y Zaaat Koolen Haa, en Yokdzonot.

inserta como una actividad complementaria a la agricultura tradicional.

El objetivo de este trabajo es estudiar la producción del espacio turístico en la región del traspáis y reflexionar en torno a los modelos y patrones que la rigen. Este espacio se define cada vez más por la presencia dominante del turismo como actividad económica rectora de la dinámica regional. Si existen regiones agrícolas, industriales, urbanas, se entenderá la región turística como una red de lugares turísticos articulados entre sí. La región, noción esencial de la geografía, pero también polisémica e imprecisa, califica cualquier territorio delimitado y, en consecuencia, espacialmente ubicado, con significación objetiva y colectiva. Así, la geografía regional estudia espacios que presentan alguna homogeneidad o estructura funcional constitutiva que debemos comprobar. En el caso de la región turística (como en el de cualquier tipo de región) es importante recordar que sus límites no son nítidos, que hay áreas de transición y sobreposición y que, sin embargo, su existencia es perceptible y reconocida más allá de la discusión acerca de la precisión de sus límites.

En 2015 identificamos en un modelo regional de turismo alternativo y economía social cuatro escenarios en los que se repartían las 202 empresas en la península de Yucatán: fracaso,<sup>4</sup> asistencialismo,<sup>5</sup> privatización<sup>6</sup> y economía social<sup>7</sup> (Jouault, García de Fuentes y Rivera-Núñez, 2015). Así, en este trabajo proponemos contrastar el modelo inci-

piente de turismo que se desarrolla en el traspáis, a partir de empresas de economía social en contextos rurales, con el modelo dominante en la región del Caribe mexicano. Para ello destacamos de manera resumida las principales características de las 50 empresas de economía social en operación en 2017 y tomamos como parámetros los cuatro escenarios señalados, así como otros aspectos distintivos de las empresas de esta región.

En los cuatro escenarios, en el traspáis, por su cercanía y dependencia del mercado de Cancún y la Riviera Maya, existen procesos de privatización encubierta, así como penetración de empresas privadas mediante compra real o encubierta de terrenos, pero también coexisten empresas sociales que avanzan hacia este tipo de economía; no detectamos casos de operación bajo esquemas paternalistas, ni fracasos. Destaca también que sólo en dos empresas el turismo es la actividad principal o única de los socios, en el resto, la actividad agrícola de subsistencia se mantiene como la principal o coexiste en igualdad de importancia con el turismo en la economía de las familias. La presencia de intermediarios y mecanismos de asociación con el capital privado es grande y, en ocasiones, un porcentaje muy alto de los ingresos es captado por esas empresas privadas, pero paralelamente destaca un importante papel y empoderamiento de las mujeres y los jóvenes en estas empresas sociales. En dos casos donde la operación depende de asociados privados encontramos una clara exotización de la identidad maya, pero en el resto los involucrados revalorizan su identidad y crean mecanismos propios de vinculación con el turista a través de ella, e incluyen ceremonias de bienvenida y buenos deseos que, aclaran, no tienen que ver con sus ceremonias tradicionales pero son una forma de acercamiento a su pensamiento y cultura.

En relación con el término “traspáis” o “postpaís”,<sup>8</sup> con el que denominamos la región de estudio, para algunos autores tiene su origen en las palabras *hinterland*, en inglés y alemán, y *arrière-pays*, en francés; proviene de la geografía económica y específicamente de la geografía portuaria. Lo

<sup>4</sup> Correspondiente a empresas que surgieron como formas organizacionales cooperativas, generalmente apoyadas por algún financiamiento, y que dejaron de operar.

<sup>5</sup> Paternalismo o clientelismo, empresas cuya operación a largo plazo está basada en la obtención de nuevos subsidios.

<sup>6</sup> Ataño a empresas que nacen o evolucionan hacia criterios de operación más corporativos que cooperativos. La privatización puede ser formal, por venta o transformación de la empresa, o encubierta, en la que se mantiene, por conveniencia, la figura organizativa de economía social, sin responder a la forma organizacional y de funcionamiento.

<sup>7</sup> Compete a empresas que consolidan simultáneamente criterios de viabilidad económica y de la economía solidaria, donde una distribución justa y equitativa de los ingresos generados contribuye al mejoramiento de las condiciones de vida de los socios trabajadores.

<sup>8</sup> Preferimos utilizar “traspáis” atendiendo al prefijo latino *trans-*, que significa “al otro lado de” o “más allá de”.

atribuimos al geógrafo estadounidense Chisholm (1889), quien utilizó el término *hinterland* para designar el área continental de influencia de un puerto (generalmente marítimo, excepcionalmente fluvial o lagunar). Autores como Charlier (1981; 1990) y Vigarie (1979; 2004) separan el *arrière-pays* de un país (*foreland* en inglés o *avant-pays* en francés) constituido por los destinos en el mundo vinculados al puerto en cuestión. En relación con el turismo es conveniente hacer referencia a algunos conceptos relacionados con la noción de traspais desarrollados principalmente en España y Francia en el marco de la geografía del turismo, que coadyuvan a la comprensión de sus características como región: turismo de interior (Callizo, 1997), que comprende las diversas modalidades de turismo rural en un espacio no litoral; turismo de zonas periféricas (Plaza, 2002), basado en la teoría centro-periferia (Reynaud, 1981), que implica la existencia de uno o varios núcleos que ejercen influencia en espacios adyacentes, y turismo en espacios rurales que, de acuerdo con Vera *et al.* (1997), se distingue del turismo desarrollado en espacios litorales y urbanos.

En esta propuesta el concepto traspais se relaciona con las nociones “interior”, “margen” y “periferia”, y se refiere a la región tierra adentro cuya oferta turística surge en espacios rurales como una alternativa al turismo litoral de masas; entre sus características distintivas están el contacto con la naturaleza y la cultura local. Así, la magnitud y rapidez de los procesos en la región más turística de México hacen evidentes modelos que existen, pero no son tan fácilmente percibidos en otras regiones turísticas donde el proceso es menos intenso. En el mundo esta diferencia de producción territorial se observa en Bali, con el corredor litoral de Kuta y el traspais alrededor de Ubud, o en Marruecos, con la oposición entre las estaciones turísticas de Esauira y Agadir en el litoral atlántico y los pueblos bereberes de Oumesnat y Taghzout en el traspais. En México tal modelo de producción también está presente, si bien con un desarrollo más incipiente, en otros centros turísticos de Sol y playa, como el traspais de Puerto Vallarta.

En el caso particular del traspais del corredor Cancún-Riviera Maya, se trata de una región donde

las comunidades rurales del interior han optado por desarrollar actividades turísticas, a partir de las posibilidades que les brinda su localización y sus características físico-geográficas y socioculturales, para constituirse como una oferta turística alternativa y complementaria a la modalidad litoral de masas. También este traspais brinda al turista la posibilidad de diversificar sus prácticas hacia la cultura y la naturaleza a través del descubrimiento del “mundo maya profundo” y la “exuberante selva tropical” (Jouault, García de Fuentes y Jiménez, 2017).

Se siguieron determinados criterios para delimitar la región del traspais del corredor Cancún-Riviera Maya. Se estableció el límite occidental en Chichén Itzá, sitio arqueológico al que llega el mayor número de turistas desde el litoral del Caribe.<sup>9</sup> El segundo elemento de delimitación utilizado fue la referencia a la infraestructura carretera que comunica la región litoral con el traspais y permite acceder a los sitios turísticos del interior: la vía Cancún-Valladolid-Chichén Itzá como principal y primer eje de penetración, y los ejes secundarios de Tulum a Cobá, de Cobá a Nuevo Xcan, de Cobá a Valladolid y de Valladolid a Tizimín, formando así un triángulo aproximado con vértice en Chichén Itzá. Queda excluida del traspais una franja de 10 km que corre paralela al litoral desde Cancún hasta Tulum, donde se asienta la gran infraestructura turística del Caribe mexicano, así como cenotes y parques temáticos a los que se accede por la Carretera Federal 307 Cancún-Chetumal. Se utiliza como unidad de análisis el municipio, razón por la cual el traspais incluye municipios donde, hasta la fecha, no hay actividad turística, pero que son paso hacia ella (Chikindzonot, Tixcacalcupul, Tekom, Chichimilá y Cuncunul). De esta manera, la región del traspais queda integrada por 21 municipios, como se muestra en la Figura 1. La isla de Holbox tiene su propio traspais con dinámicas específicas y por eso el municipio de Lázaro Cárdenas se divide en dos partes, donde se toma la Carretera Federal Mérida-Cancún como separación entre un norte perteneciente al traspais de Holbox, y un sur al traspais de Cancún-Riviera Maya. Entonces la región

<sup>9</sup> En 2019 visitaron la zona arqueológica de Chichén Itzá 2.36 millones de turistas (INAH, 2020).

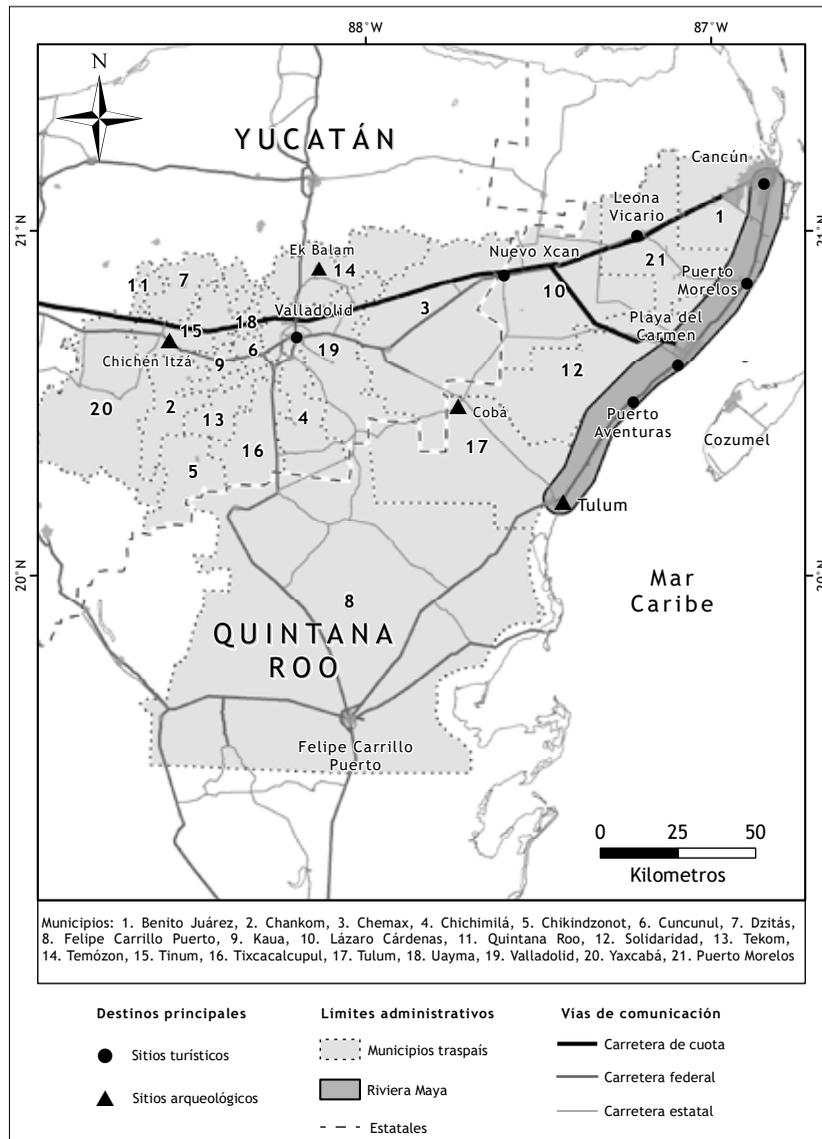


Figura 1. Municipios, infraestructura carretera y redes urbanas en el traspais de Cancún-Riviera Maya. Fuente: elaboración propia. Realización: A. Montañez, 2019

del traspais quedó integrada por 7 municipios de Quintana Roo y 14 de Yucatán (Jouault, García de Fuentes y Jiménez, 2017).

### LA TURISTIFICACIÓN DEL TRASPAS DE CANCÚN-RIVIERA MAYA

La turistificación de los espacios rurales es el resultado de políticas públicas que se aplican indiscriminadamente en todo el país y en particular en

toda la península de Yucatán, en función de dos objetivos complementarios: la conservación (turismo sustentable amigable con el ambiente) que va ligada a la política de Áreas Naturales Protegidas, y la mejora en las condiciones de vida de la población campesina, en este caso, predominantemente indígena, dedicada a una agricultura de subsistencia. También es una respuesta a la nueva demanda de turismo de experiencias. En este contexto, el traspais es un laboratorio muy interesante porque encontramos un número significativo de empresas

sociales exitosas en términos económicos frente al altísimo número de fracasos observados en otras partes de México y específicamente de la península. El éxito económico, como señalan autores como Ley y McKercher (2006), y Weaver (2000), está vinculado a la cercanía con el principal destino turístico de América Latina y, por tanto, con el acceso a un gran mercado potencial, al margen de la dependencia que guarden de intermediarios, los conflictos internos u otros problemas. De acuerdo con el modelo antes planteado, y como ya se mencionó, en esta región predominan las empresas con buenos resultados económicos, unas avanzan hacia criterios sociales de solidaridad y otras se desplazan en dirección a principios de economía privada, si bien mantienen el esquema cooperativo de operación.

A principios de 2016 se contabilizaron 90 empresas de turismo alternativo ubicadas en el traspais de Cancún-Riviera Maya, la mayoría, 70, pertenecientes al sector social de la economía, pero también privadas, y algunas operadas por el Estado (Tabla 1).

Estas empresas sociales, ubicadas tierra adentro en Quintana Roo y Yucatán, ofrecen actividades como ceremonias mayas, descubrimiento de la medicina tradicional y la herbolaria, participación

en talleres artesanales o gastronómicos y actividades rurales como la visita a una milpa; éstas permiten al turista descubrir los usos y costumbres de las sociedades locales indígenas. También hay actividades vinculadas a los cenotes y de descubrimiento de la naturaleza, su flora y su fauna.

En el traspais existen diversos tipos de empresas sociales: ejidatarios que gestionan la actividad turística en sus territorios y pueden emplear a no ejidatarios, es decir, a otros habitantes del pueblo; sociedades cooperativas o sociedades de producción rural, y algunas empresas que operan sin registro jurídico alguno. En la Figura 2, que muestra la distribución en el territorio de todas las empresas turísticas, observamos la densificación del tejido de empresas en la proximidad de la Riviera Maya y a lo largo de los ejes carreteros, así como la ausencia de éstas en las regiones más aisladas (sur de Valladolid, interior del municipio de Felipe Carrillo Puerto).

La turistificación del traspais está vinculada a las políticas indigenistas y conservacionistas del gobierno federal y a los subsidios asociados. Uno de los programas emblemáticos es el Programa de Turismo Alternativo en Zonas Indígenas (PTAZI) de la Comisión para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas<sup>10</sup> (CDI), que busca contribuir al desarrollo económico de la población indígena mediante el uso turístico de los recursos naturales y el patrimonio cultural en las zonas donde ésta vive. Este proceso ha llevado a que hoy en día pocos pueblos de la región escapen a la tentación de valorizar turísticamente su cenote y esperar el mismo éxito que el vecino (Tabla 2 y Figura 2).

La oferta de naturaleza y de cultura del traspais se inscribe en el cambio de paradigma del turismo: el paso del turismo de Sol y playa al de experiencias. El papel de la economía de la experiencia es un elemento clave en su construcción.

Tabla 1. Etapa de inicio de actividades de las empresas del sector social dedicadas al turismo alternativo en el traspais de Cancún-Riviera Maya.

	Etapa 1	Etapa 2	Etapa 3	Etapa 4	Sin iniciar actividades	Total
	Antes de 2000	2001-2006	2007-2012	2013-2015	2016	
Total del traspais	4	7	18	21	20	70
Yucatán	0	3	11	8	0	22
Quintana Roo	4	4	7	13	20	48

Fuente: elaboración propia en base a trabajo de campo.

<sup>10</sup> Actualmente, Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI).

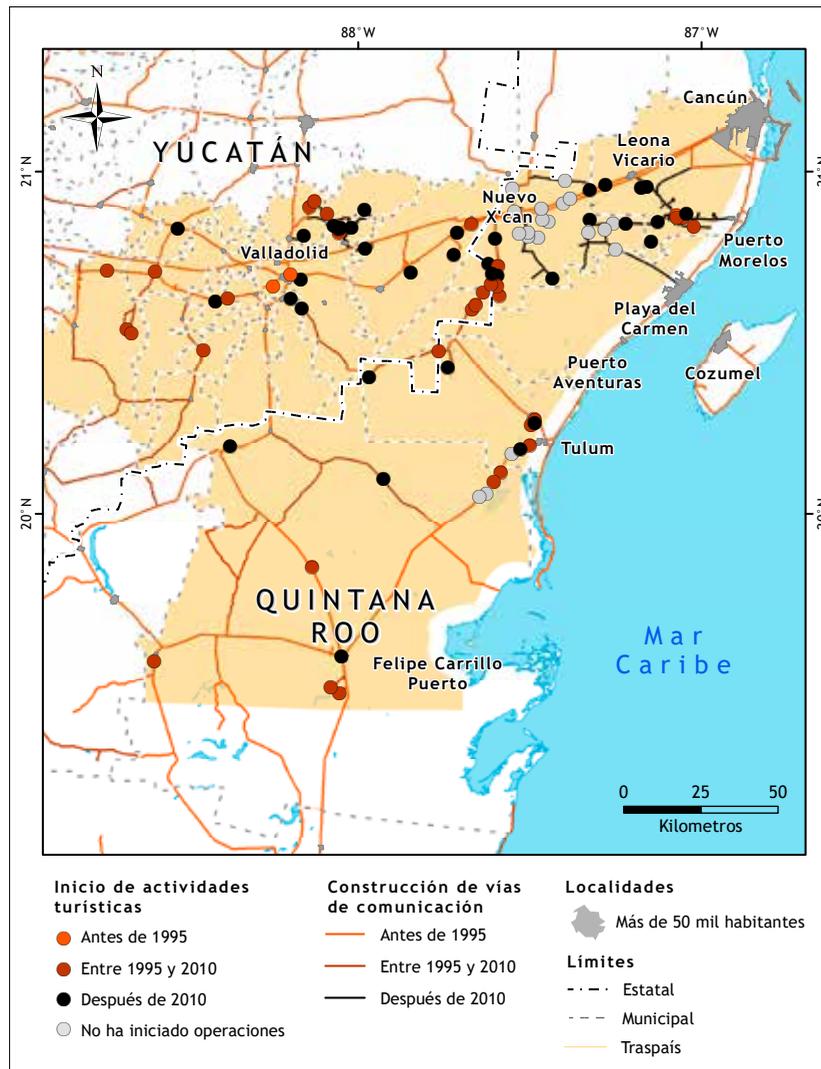


Figura 2. Turistificación de la región turística del traspaís Cancún-Riviera Maya. Fuente: elaboración propia. Realización: A. Montañez, 2019

## LA EXPERIENCIA COMO MOTOR DE LAS PRÁCTICAS TURÍSTICAS Y DE LA CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO

De la economía postindustrial centrada en los servicios se transitó a la era de la economía de las experiencias. En efecto, además de la personalización de la oferta, los turistas ahora demandan vivir experiencias transformadoras e inolvidables. En este sentido, John Urry (1995) muestra las manifestaciones en materia de turismo de esta economía llamada postfordista, tales como la multiplicación

de los sitios de turismo alternativo, el crecimiento del turismo verde, el turismo de aventura, etcétera (Tabla 2).

Las experiencias están en el corazón de la industria del entretenimiento, como en Walt Disney, sin embargo, para Pine y Gilmore (2011), en la actualidad el concepto de vender experiencias debe ir más allá de teatros y parques de atracciones. Lo innovador sería incorporar esas experiencias como elemento diferenciador en la oferta de nuevos productos empresariales. Los mismos autores defienden que los consumidores quieren, de alguna forma, vivenciar una experiencia memorable, capaz

Tabla 2. Turismo postfordista.

Consumo postfordista	Ejemplos en turismo
<p>Consumidores más y más dominantes.            Mucha volatilidad en las preferencias de los consumidores.            Mayor segmentación del mercado.            Desarrollo de numerosos productos, cada uno con una duración de vida muy corta.            Consumo menos “funcional” y más “esterizado”.</p>	<p>Rechazo de algunas formas de turismo de masas (como los campos de vacaciones y las vacaciones baratas).            Menos visitas repetidas y multiplicación de sitios y atractivos alternativos.            Tipos de vacaciones y atracciones turísticas basados en la búsqueda de un estilo de vida.            Mucha información sobre vacaciones y atractivos alternativos en los medios de comunicación. Rotación rápida de los sitios y experiencias turísticas. Crecimiento del “turismo verde”.            Alojamientos y restaurantes instalados a la medida de los consumidores. Segmentos diferenciados de turismo conforme al tiempo libre, la cultura, la venta al detalle, la educación, el deporte y los hobbies.</p>

Fuente: elaboración propia con base en John Urry (1995, p. 151).

de transformarlos y cambiar su forma de pensar y actuar. Explican los autores:

Los seres humanos siempre hemos ido en la búsqueda de experiencias nuevas y excitantes con el propósito de aprender y crecer, desarrollarnos y mejorar, reparar y reformar. Pero, a medida que el mundo entra en la economía de las experiencias, mucho de lo que antes se obtenía a través de actividades no relacionadas con la economía ahora pasa a formar parte del campo del comercio.

Los cambios a los que se refieren pueden ser físicos (corporales, atuendos, accesorios), intelectuales (capacitación, entrenamiento), emocionales (disposición, compromiso) y espirituales (modo de ser, actuar, pensar) (Pine y Gilmore, 2011).

El surgimiento del turismo de experiencias en la Riviera Maya se materializa por el éxito de los parques temáticos, campo en el que destaca el consorcio Experiencias Xcaret, que aprovecha el mercado generado por cerca de 100 000 habitaciones hoteleras, y que ha creado cuatro parques recreativos en la Riviera Maya: Xcaret<sup>11</sup> y Xel-Há

(1990 y 1994), Xplor y Xoximilco, ubicado frente al aeropuerto de Cancún en 2013 (Keifash, 2016). Dos décadas después esta diversificación de las prácticas turísticas, que incorpora la economía de la experiencia, penetra el traspais con la oferta de la empresa Alltournative en las localidades de Pacchén y Tres Reyes, pequeños pueblos mayas ubicados a una hora de Tulum y media hora al norte del sitio arqueológico de Cobá. Ésta lleva a tales sitios a más de 50 000 turistas al año para realizar actividades de turismo de aventura (rapel, tirolesa, kayak), donde los ejidatarios, asociados a la empresa, son parte del paisaje turístico.

[...] adentrarse en la selva y conocer una comunidad maya donde podrá disfrutar de sus incomparables bellezas naturales [...] atrévete a surcar los cielos en emocionantes tirolesas y desciende a las profundidades en rappel. Nada en prístinos cenotes de aguas cristalinas y deléitate con un abundante

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

<sup>11</sup> El emblemático parque Xcaret es el primero del grupo; abrió sus puertas al público en diciembre 1990. Desde sus inicios se enfoca al entretenimiento en el mercado de con-

almuerzo de comida típica regional preparada al momento. (Alltournative, 2015).

La experiencia, como motor de las prácticas turísticas y complemento del turismo de Sol y playa en los litorales, es indisociable de la turistificación acelerada de la región del traspais de Cancún-Riviera Maya, que se materializa en empresas del sector privado y social, y en asociaciones entre ambos sectores. Pero también este turismo de experiencias ha demostrado, como indica la cita anterior, una dependencia de algunas empresas sociales a *tour* operadores, que lo convierten en una extensión del sistema de turismo de masas en espacios rurales.

## LOS MODELOS DE PRODUCCIÓN DEL ESPACIO EN EL CARIBE MEXICANO Y SU TRASPAS

En un trabajo previo, Córdoba y Ordóñez y García de Fuentes (2003) elaboraron modelos esquemáticos de la estructura urbana de las principales ciudades del Caribe mexicano y mostraron tres características comunes que definen el tipo de urbanización de esta región: a) gran consumo de espacio, generalmente lineal; b) absoluta segregación funcional y social del espacio, y c) privatización de la playa y otros recursos naturales ofertados. El objetivo de esta propuesta es contrastar tales características con las que definen la configuración del traspais: a) consumo moderado del espacio ligado a las localidades y a los nuevos ejes carreteros; b) integración del espacio turístico al residencial, y c) conversión por el turismo de espacios privados en espacios públicos.

### Gran consumo de espacio, generalmente lineal, versus consumo moderado del espacio ligado a localidades y nuevos ejes carreteros

El modelo de Cancún se replica en otras ciudades y hoteles “todo incluido”, que a partir de la década de los 80 surgen a lo largo del litoral y dan origen a la llamada Riviera Maya, que actualmente forma un continuo hasta la Reserva de Sian Ka’an.

Más allá de los hoteles y restaurantes, el principal negocio de Cancún y la Riviera Maya, al igual

que el de muchos otros desarrollos turísticos, está vinculado a la especulación con terrenos urbanos. En esta región poco poblada, donde la mayor parte de la superficie correspondía a terrenos nacionales y grandes ejidos, se acumuló la tierra en manos de inversores que posteriormente la revendieron para la construcción de infraestructura turística a lo largo del litoral, en el que se ha formado una franja de más de 90 km de *resorts* y parques temáticos con sus respectivos pueblos de trabajadores. Así, este litoral, sin considerar Cancún, pasó de menos de 2 500 habitantes en 1980 a cerca de 200 000 en 2010, con lo que presenta las tasas de crecimiento poblacional más altas del país en ese periodo (Tabla 3).

Este contexto de crecimiento poblacional en una zona casi despoblada da origen a procesos político-administrativos, donde diversos intereses económicos promueven la creación, en menos de 25 años, de cuatro nuevos municipios en el estado de Quintana Roo, tres de ellos en la región de estudio, y el otro, Bacalar, en el sur del estado, pero también relacionado con el proceso de turistificación del litoral Caribe.<sup>12</sup> El 28 de julio de 1993 se creó el municipio de Solidaridad, segregando la porción continental del municipio de Cozumel como respuesta al crecimiento e importancia que empezaba a adquirir Playa del Carmen, y se constituyó como la cabecera del nuevo municipio; esta ciudad pasó en sólo una década (los años 90) de 3 000 a más de 45 000 habitantes, como muestra la Tabla 3.

El 13 de marzo de 2008 se separó la porción sur del joven municipio de Solidaridad para dar origen al nuevo municipio de Tulum, con cabecera en esta localidad. En esa década Tulum prácticamente triplicó su población. Finalmente, el 6 de marzo de 2015 se creó el municipio de Puerto Morelos al separar la porción sur de Benito Juárez como resultado del gran número de inversiones hoteleras en el lugar.

El desarrollo turístico en las décadas de 1970 y 1980 en Quintana Roo consolida una red de carreteras que vincula entre sí estas nuevas ciudades turísticas. Así, la Carretera Federal 307 construida

<sup>12</sup> Bacalar se creó el 2 de febrero de 2011.

Tabla 3. Crecimiento de nuevas ciudades en la Riviera Maya.

Ciudad	Población				Tasa media anual de crecimiento (%)		
	1980	1990	2000	2010	80-90	90-00	00-10
Cancún-Puerto Juárez*	33 273	167 730	40 5339	643 206	17.56	9.22	4.73
Playa del Carmen**	737	3 098	45 217	149 923	15.44	30.74	12.73
Puerto Morelos	672	1 412	3 438	9 188	7.71	9.31	10.33
Akumal	179	578	1 088	1 310	12.44	6.53	1.87
Tulum	618	2 111	6 733	18 233	13.07	12.30	10.48
Puerto Aventuras		100	2 125	5 979		35.75	10.90
Ciudad Chemuyil		29	1 417	1 377		47.54	-0.29

\* Incluye Alfredo V. Bonfil.

\*\* Incluye Nicté Há.

Fuente: INEGI (1980; 1990; 2000; 2010).

en 1980 (impulsada en los años 70 por políticas federales y apoyos internacionales) unió Cancún y los centros turístico-urbanos de Playa del Carmen en los años 90, y Tulum a partir de 2000.<sup>13</sup>

Una aproximación regional permite analizar dos procesos distintos. Si en el litoral quintanarroense el turismo da origen a una red de carreteras, en el traspais el turismo rural es la respuesta a la construcción de carreteras que penetran estos espacios interiores para interconectar mejor los grandes centros. Así, la construcción de la carretera de cuota de 50 km entre Playa de Carmen y Nuevo Xcan, inaugurada en 2014, acorta la distancia entre esa ciudad y Chichén Itzá, principal atractivo arqueológico de la región. Su construcción también se relaciona con la elaboración de un diagnóstico, financiado por la Comisión Nacional Forestal, para validar el potencial turístico de la red de ejidos forestales de Lázaro Cárdenas. Como muestra el mapa de la Figura 2, en 2018 hay 21 empresas del sector social en esta zona, de las cuales 5 ya están en operación. Este proceso también se detona en el entorno de la carretera que conecta Puerto Morelos con Leona Vicario.

<sup>13</sup> Desde los años 70 existían brechas (Chías, 1999, pp. 114-115) que se pavimentaron y ampliaron hasta constituir las actuales carreteras de cuatro carriles.

De esta manera, la turistificación del traspais se vincula a los nuevos ejes carreteros y se agrupa en torno a algunos centros urbanos y zonas arqueológicas que funcionan como nodos, donde se observan concentraciones de empresas sociales dedicadas al turismo, como el caso de los entornos de Valladolid, Chichén Itza, Cobá y Ek Balam.

### **La segregación funcional y social del espacio en el litoral Cancún-Riviera Maya versus la integración del espacio turístico al residencial en el traspais**

El modelo turístico del litoral del Caribe mexicano se establece a partir de una separación total entre el espacio de los turistas y el de la vida cotidiana de la localidad. La planeación integral que da origen a Cancún consiste fundamentalmente en ese esquema: un área hotelera a lo largo del angosto cordón de dunas que separa la Laguna de Nichupté del mar Caribe, y una ciudad planificada para los empleados de nivel medio, separada del litoral, dejando éste como reserva para futuras inversiones turísticas. Por su parte, los trabajadores migrantes que construyen la infraestructura de Cancún, y posteriormente ocupan los empleos de menor nivel en la oferta turística, desarrollan, a partir de la ocupación ilegal de terrenos nacionales, una tercera ciudad sin planeación alguna, que tiene como eje la antigua carretera a Puerto Juárez, punto de

embarque a Isla Mujeres. Esta ciudad de invasión también se ubica alejada del litoral.

En este modelo de ciudad turística el aeropuerto se establece tierra adentro, donde termina la laguna y, por ende, la zona hotelera, de tal manera que los turistas que llegan en avión van directamente al hotel sin cruzar la ciudad, como una forma de impedir que vean los contrastes económicos y sociales de la población, creando un “paraíso” en el cual la población local sólo es vista en su carácter de trabajadora, que presta sus servicios en los hoteles (García de Fuentes, 1979). También se establecen mecanismos informales y ocultos para impedir que la población de bajos ingresos pueda deambular en la zona hotelera.<sup>14</sup>

En las ciudades, los hoteles y parques turísticos de la Riviera Maya, la carretera Cancún-Playa del Carmen-Tulum constituye la barrera física que separa las zonas de turistas de las ciudades de trabajadores; barrera infranqueable, ya que la mayor parte de los hoteles y parques tienen cercas, y el acceso a los no turistas requiere cartillas de identificación como trabajadores.

Una característica común de este litoral es la gran segregación social existente en los espacios habitados por la población permanente, en su mayoría migrante; la barrera que constituye la carretera marca también la separación entre los espacios para el turista, el sector de altos ingresos de algunas colonias ubicadas en la franja vinculada al litoral (como Puerto Aventuras y Playacar) y los espacios para los trabajadores de menores ingresos, localizados en el lado opuesto de la carretera. En Cancún esta segregación está muy marcada y planificada desde su origen. Si bien el mercado inmobiliario ha especulado con terrenos y la evolución de la ciudad a lo largo de más de 40 años ha generado nuevos espacios residenciales y de sectores medios, se mantiene una clara segregación entre éstos y los barrios de trabajadores que continúan surgiendo de manera ilegal mediante la ocupación de tierras que posteriormente se regularizan. Playa del Carmen, que escapó de alguna manera al esquema dominan-

te en la región, es una ciudad más compleja, donde el mercado inmobiliario ha generado reacomodos de la población que en su origen ocupó terrenos cercanos a la playa.

Por otra parte, el traspais de Cancún-Riviera Maya es una región turística donde coexisten diferentes tipos de empresas que proponen actividades turísticas complementarias a las llevadas a cabo en el litoral y con lógicas económicas diferentes: empresas de la economía social, por una parte; empresas privadas, por otra, y empresas sociales que se privatizan o son tomadas por el Estado como paso previo a la privatización.

A diferencia de Cancún, en Playa del Carmen, Puerto Aventuras, Tulum y el resto de localidades y hoteles y parques temáticos asentados cerca del litoral en numerosos pueblos turísticos<sup>15</sup> del traspais, no observamos una segregación funcional y social del espacio. Cuando las sociedades locales mantienen el control de la actividad turística y la tenencia de la tierra, y toman las decisiones, los espacios turísticos y habitacionales son indisociables. Así, en la localidad de Ek Balam, por ejemplo, ubicada cerca de la zona arqueológica del mismo nombre, los turistas deambulan por la localidad y coexisten con sus habitantes. No hay límite ni segregación entre el espacio comunitario donde reside la población y el espacio turístico. Es el caso también de Yokdzonot, donde parte de sus habitantes integrados en la sociedad cooperativa Zaaz Koolen Há son responsables de la turistificación del cenote del mismo nombre, ubicado en el seno de la localidad.

Las empresas privadas también incursionan en el traspais, en cuyo caso prefieren cenotes desligados del pueblo, donde, por su alejamiento físico, puede mantenerse una separación clara entre las funciones turística y residencial; es el caso del manejo del cenote de Ikil, parecido y muy cercano al que opera la cooperativa Zaaz Koolen Há, pero que contrasta con el manejo de ésta por la forma en que se disocia del entorno social, e incluso del natural, por el tipo de jardinería que incorpora.

<sup>14</sup> En entrevista, un chofer de taxi explicó que ellos son los encargados de avisar por radio a la policía si ven personas “no adecuadas” caminando en la zona hotelera.

<sup>15</sup> Por pueblos turísticos entendemos las localidades mayeras ubicadas en espacios rurales donde los miembros de las sociedades locales han desarrollado actividades turísticas.

El caso de Dzitnup, que incluye los cenotes Samulá y Xkeken en Valladolid, ilustra el proceso de transición entre los dos modelos planteados: estos dos cenotes fueron turistificados por miembros de las sociedades locales. En 2014, después de conflictos y un largo y complicado proceso (Espinoza, 2013), Cultur, dependencia del gobierno estatal, asume su administración; en ese momento se edifica una reja para formalizar la separación de la localidad y acercar su imagen a la de un parque temático. De esta manera, el concepto turístico que oferta la experiencia de estar en contacto con la cultura y la naturaleza de los mayas, vivos y actuales, promovido desde instituciones gubernamentales e internacionales,<sup>16</sup> empieza a ser transformado por el esquema de segregación del litoral que acompaña la penetración del capital privado al traspais.

### **El turismo y la privatización de los espacios públicos en el corredor Cancún Riviera-Maya versus la conversión de espacios privados en espacios públicos en emprendimientos turísticos del traspais**

Con excepción de Playa del Carmen, que aún mantiene una parte de su litoral como playa pública,<sup>17</sup> en el resto del litoral, desde Cancún hasta Tulum, una constante es la privatización de facto de las playas, ya que su acceso queda restringido a un mínimo de entradas públicas, y en algunas zonas, a ninguna, por lo que la única manera de ver el mar y disfrutar de la playa es hospedándose en los hoteles. Si bien por ley la playa es pública y en teoría se podría llegar caminando por la arena e instalarse frente a cualquier hotel, esto no es posible por la distancia que implica, pero, sobre todo, porque el personal de los hoteles lo impide para mantener la privacidad de sus huéspedes, apropiándose de esta manera de un espacio público. En Cancún sólo se mantienen dos playas públicas y en Tulum los

accesos públicos a la playa se han reducido últimamente, pues a principios de 2017 se registraban solamente cuatro accesos.

La infraestructura y los equipamientos de las empresas sociales se localizan en su mayoría en terrenos de tenencia ejidal. Sea en el caso de cenotes o de infraestructuras tipo cabañas o restaurantes, las autoridades ejidales operan directamente, o dan el derecho de uso mediante convenios de usufructo o renta a grupos de ejidatarios constituidos en cooperativas u otros tipos de asociación, los cuales operan estos proyectos.

En muchas de estas empresas sociales, en las que los campesinos incursionan en el turismo, el espacio privado, cotidiano, se ha vuelto turístico, al incluir en su oferta de atractivos la visita a sus espacios productivos y domésticos. La milpa fue turistificada desde 2010 en Ek Balam, donde algunos campesinos milperos, miembros de la sociedad cooperativa, llevan a los turistas a sus sembradíos y solares en donde les explican las características del sistema productivo milpero. Los espacios domésticos también se vuelven turísticos al integrar en la oferta la gastronomía compartida en el interior de la vivienda, la elaboración de tortillas y la producción de artesanías.

Como contraparte, la mayoría de las empresas privadas establecen sus instalaciones en cenotes distantes de los centros poblacionales y construyen una oferta que incorpora la cultura y la naturaleza locales de manera artificial, a la manera de un parque temático. Entre estos dos modelos existen esquemas intermedios, como el caso de Pacchén y Tres Reyes, donde la empresa privada opera en asociación con el ejido, pero el contacto entre turistas y pobladores locales se da en un contexto de escenificación.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> La Organización Mundial del Turismo (OMT) y la Comisión para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas (CDI) de la Secretaría de Desarrollo Social, entre otras.

<sup>17</sup> Por ese motivo, Playa del Carmen resulta más atractiva al turismo europeo, acostumbrado a los paseos marítimos (a pesar de no contar con un paseo marítimo como tal, sustituido por una calle comercial, la Quinta Avenida).

<sup>18</sup> Los turistas ocupan un espacio delimitado del pueblo, cuyas características resaltan los elementos icónicos, y los trabajadores visten y se muestran de acuerdo a esta idea preconcebida. Los turistas permanecen pocas horas, y el resto del tiempo el pueblo vive una dinámica real no coincidente con la mostrada.

## DISCUSIÓN

La turistificación acelerada de los espacios rurales en esta región, la más turística de América Latina, además de las implicaciones territoriales descritas (gran consumo de espacio, segregación funcional y privatización), ha conllevado una serie de consecuencias sociales tales como la folklorización de la cultura y la gentrificación de los espacios rurales, por ejemplo, procesos que logran limitarse cuando los miembros de las sociedades locales mantienen el dominio de la actividad turística: poseen los medios de producción, el usufructo de la tierra y el control de las decisiones.

Los modelos de producción del espacio en esta región turística están vinculados a la promoción de la identidad maya. Así, si las empresas del sector social de la economía comercializan sus servicios valorizando la vida cotidiana de sus pueblos, el gobierno del estado de Yucatán, a través de la Secretaría de Promoción Turística, certifica las “aldeas mayas” como pueblos alejados del mundo moderno. Por otra parte, los guerreros mayas, jóvenes de Ek Balam, Pisté y Yaxunah, se pintan cada día para representar a los mayas prehispánicos y fotografiarse con los turistas en los cenotes y las zonas arqueológicas de la región, como una forma de ganarse la vida. Al mismo tiempo, varios operadores ubicados en la Riviera Maya promueven lo maya según “el mito del bueno salvaje”, ilustrado en sus folletos por indígenas vestidos con prendas tradicionales (huipiles, ternos, guayaberas), forzando algunos aspectos como los pies descalzos. Claramente estos tres últimos tipos de representación de la identidad maya no se corresponden con la concepción de los líderes de las empresas sociales del traspais, que se oponen a la folklorización de la cultura maya y tienen muy clara la diferencia entre compartir aspectos de su cultura en términos de intercambio e igualdad (como platos tradicionales, forma de trabajo o lengua, mostrando los nombres locales de algunas especies) y la forma en que aquélla es banalizada para la venta.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Planteamiento de los líderes de la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario, varios de cuales son originarios de esta región.

## CONCLUSIONES

La península de Yucatán es un laboratorio para estudiar el fenómeno turístico. En términos de intensidad, la actividad turística muestra sus máximos niveles en el litoral de Quintana Roo, tiende a decrecer hacia el occidente y el sur, y registra sus mínimos valores en Campeche, sur de Yucatán y sur de Quintana Roo. La propuesta de regionalización permite vislumbrar con mayor detalle estas diferencias. Así, el traspais de Cancún-Riviera Maya es una región reveladora de un modelo de producción del espacio diferenciado del litoral caribeño.

En la Riviera Maya el modelo de producción del espacio se caracteriza por la absoluta segregación funcional del espacio y una gran segregación social, el avance lineal del turismo a lo largo del litoral hasta formar un continuo, el gran consumo de espacio ligado al desarrollo del mercado inmobiliario y la privatización de las playas. Por otra parte, la economía de la experiencia aplicada al turismo ha generado un modelo de producción del espacio turístico diferente por su ubicación geográfica (espacios rurales del interior) y por sus características.

Las comunidades rurales de origen predominantemente maya del traspais de Cancún-Riviera Maya incursionan en la actividad turística reivindicando la autenticidad como un argumento para el turista. Los resultados en términos de producción del espacio muestran una integración de los espacios turísticos y habitacionales, y, en algunos casos, el espacio privado se vuelve público al compartir de cierta manera su intimidad con el visitante al que invitan a su hogar.

Consideramos importante reflexionar en estos modelos contrapuestos de producción del espacio, que expresan la lucha entre dos concepciones del desarrollo turístico: una segregacional, que separa y crea mundos artificiales, frente a otra que integra la experiencia turística a las formas reales de vida de los habitantes de la región. Sin negar la existencia de matices entre estas dos concepciones antitéticas, el caso del traspais de Cancún-Riviera Maya permite descubrir, en medio de la gran complejidad y contradicciones en el desarrollo del turismo social, la manera en que la población indígena se está in-

sertando al turismo con un concepto que lo integra a su vida cotidiana y actividades, y que permite una convivencia intercultural real que puede ser benéfica para ambos grupos de actores.

## REFERENCIAS

- Alltounative (2016). Portal de bienvenida. Recuperado de <http://www.alltounative.com> el 3 de junio de 2020.
- Antonescu, A. y Stock, M. (2014). Reconstructing the Globalisation of Tourism: A Geohistorical Perspective. *Annals of Tourism Research*, 77-88.
- Callizo, J. (1997). Potencialidades turísticas de las áreas interiores. Conflictos y cautelas. En M. V. Rubio, *Los turismo de interior: el retorno a la tradición viajera* (pp. 17-60). Madrid: Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid.
- Charlier, J. (1981). *Contribution méthodologique à l'étude des arrières-pays portuaires*. Tesis de Doctorado. Université Catholique de Louvain.
- Charlier, J. (1990). L'arrière-pays national du port du Havre. *Espace géographique*, 19(4), 325-334.
- Chías, B. L. (1999). El Sistema de Transporte Peninsular. En A. García de Fuentes y J. Córdoba, *Atlas de procesos territoriales de Yucatán* (pp. 117-124). Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán.
- Chisholm, G. G. (1889). *Handbook of Commercial Geography*. Londres: Longman, Green and Co.
- Clavé, A. y González Reveré, F. (2007). *A propósito del turismo. La construcción social del espacio turístico*. Barcelona: Editorial UOC.
- Córdoba y Ordóñez, J. y García de Fuentes, A. (2003). Turismo, globalización y medio ambiente en el Caribe mexicano. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, 52, 117-136.
- Equipe MIT (2000). La mise en tourisme des lieux: un outil de diagnostic. *Mappemonde*, 57, 2-6.
- Equipe MIT (2002). *Tourismes 1. Lieux communs*. París: Belin.
- Equipe MIT (2005). *Tourismes 2 Moments de lieux*. París: Belin.
- Equipe MIT (2011). *Tourismes 3 La révolution durable*. París: Belin.
- Espinosa Hernández, E. (2013). *Análisis del poder en la toma de decisiones para uso turístico de los cenotes X Kekén y Samuljá, Dzitnup*. Tesis de Maestría. Universidad Autónoma de Yucatán.
- Fourneau, F. (1998). El turismo en espacio rural en Francia. *Cuadernos de Turismo*, (1), 41-54.
- García de Fuentes A. (1979). *Cancún: Turismo y sub-desarrollo regional*. México: Instituto de Geografía-UNAM.
- García de Fuentes A., Jouault, S. y Romero, D. (2015). *Atlas de turismo alternativo en la península de Yucatán*. Mérida: UADY-CINVESTAV.
- INAH (2020). Estadísticas. Recuperado de <http://www.estadisticas.inah.gov.mx> el 10 de mayo de 2020.
- INEGI (1980). Censo de población y vivienda, integración territorial. México, D. F.: INEGI.
- INEGI (1990). Censo de población y vivienda, integración territorial. Aguascalientes: INEGI.
- INEGI (2000). Censo de población y vivienda, integración territorial. Aguascalientes: INEGI.
- INEGI (2010). Censo de población y vivienda, integración territorial. Aguascalientes: INEGI.
- Jouault, S. (2018). *Mayas d'hier et d'aujourd'hui. Le rôle des sociétés locales dans le développement touristique*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Jouault S., García de Fuentes, A. y Jiménez, M. (2017). L'arrière-pays touristique de Cancún Riviera Maya. En N. Bernard, C. Blondy y P. Duhamel (Coords.), *Tourisme, marges et périphéries* (pp. 233-252). Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Jouault, S., García de Fuentes, A. y Rivera-Núñez, T. (2015). Modelo regional de turismo alternativo y economía social en la península de Yucatán, México. *Otra Economía*, 17(9), 164-176.
- Keifash Echevarría, L. (2016). *Disneyización, parques temáticos y cultura corporativa en el capitalismo terciario: experiencias Xcaret, Riviera Maya (México)*. Tesis de Doctorado. Universidad Complutense de Madrid.
- Ley, A. y McKercher, B. (2006). Modeling Tourist Movements, a Local Destination Analysis. *Annals of Tourism Research*, 2(33), 403-423.
- Miossec J. M. (1977). Un modèle de l'espace touristique. *Espace géographique*, 1, 41-48.
- Pine, J. y Gilmore, J. (2011). *The Experience Economy*. Boston: Harvard Business Review Press.
- Plaza Gutiérrez, J. I. (2002). El turismo rural en territorios periféricos (el ejemplo de algunas comarcas del oeste castellano-leonés). *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*, 27, 83-106.
- Reynaud A., (1981). *Société, Espace et justice*. París: Presses Universitaires de France.
- Urry J. (1995). *Consuming Places*. Londres: Routledge.
- Vera, F. J., López Palomeque, F., Marchena, M. y Antón, S. (1997). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Editorial Ariel.
- Vigarié, A. (1979). *Ports de commerce et vie littorale*. París: Hachette.
- Vigarié, A. (2004). L'évolution de la notion d'arrière-pays en économie portuaire. *Transports*, 428, 372-387.
- Weaver, D. (2000). A Broad Context Model of Destination Development Scenarios. *Tourism Management*, 21, 217-224.