

Ciudades turísticas y desarrollo sustentable:

Benidorm, España – Cancún, México

Stella Maris Arnaiz Burne (CUC - UdG)

Fernanda César Arnaiz (U. Anáhuac- Puebla)

Resumen

El objetivo de este trabajo fue comparar dos ciudades turísticas consideradas como íconos dentro de los estudios del turismo.

En México, Cancún fue el ejemplo de la ciudad planificada para ser ciudad turística, hoy con más de un millón de habitantes, un 80% vive en la pobreza, que ha formado un cinturón alrededor de la ciudad y que se expresa en violencia, drogas, y todo tipo de conflictos sociales en este "paraíso tropical".

En España, Benidorm, creada unos pocos años antes y planificada, hoy es igual que Cancún un destino exitoso, pero la diferencia es mayúscula en cuanto al modelo que se tomó en consideración y los resultados obtenidos; no se formó el cinturón de pobres marginales como amenaza, sino que la gente vive en sus pueblos cercanos y muchos de los que ayudaron a construir volvieron a sus tierras.

Esta diferencia nos muestra dos modelos de ciudades turísticas donde la sustentabilidad es asumida, en un caso, como un discurso hueco y sus resultados son evidentes: Cancún.

En el caso de Benidorm, los planificadores fueron menos ambiciosos y si bien es una ciudad de turismo masivo de clase media, las medidas tomadas han incidido en lograr un equilibrio dentro de las normas que regulan la economía de mercado, acercándose mucho a la sustentabilidad.

Palabras clave: Turismo – Cancún – Benidorm.

Summary

The objective of this work was to compare two tourist cities considered as icons within tourism studies.

In Mexico, Cancun was the example of the city planned to be a tourist city, today with more than one million inhabitants, 80% live in poverty, which has formed a belt around the city and expressed in violence, drugs, and all kinds of social conflicts in this "tropical paradise".

In Spain, Benidorm, created a few years before and planned, today is just like Cancún a successful destination, but the difference is huge in terms of the model that was taken into consideration and the results obtained. The belt of marginal poor people was not formed as a threat, but rather people live in their nearby towns and many of those who helped to build returned to their lands.

This difference shows us two models of tourist cities where sustainability is assumed, in one case, as a hollow discourse and its results are evident: Cancún.

In the case of Benidorm, the planners were less ambitious and although it is a city of mass tourism of the middle class, the measures taken have had an impact on achieving a balance within the norms that regulate the market economy, approaching a lot to sustainability.

Keywords: Tourism - Cancún - Benidorm.

Introducción

En el turismo de masas hay dos íconos de "ciudades turísticas", en Europa Benidorm, la "New York del Mediterráneo" y Cancún, el "Caribe mexicano". A mitad del siglo XX coincidiendo con el auge del turismo de masas y con una década de diferencia se han construido estos dos grandes monumentos a la actividad que tiene mayor dinámica en la sociedad del consumo: el turismo.

El tema de comparar ciudades turísticas hoy está en la agenda del turismo global ya que, durante 2017, ha emergido un movimiento ciudadano que se autodenominan turismofóbicos, pero que no significa odio al turismo sino a la

pérdida de la calidad de vida por exceso de turistas, que genera un desbalance en las ciudades patrimoniales y se refleja en el malestar social derivado de esto.

En este caso las ciudades turísticas están menos expuestas a esa reacción social derivada del auge turístico que las ciudades globales, pero igualmente el problema es una alerta general a los excesos de carga humana en los destinos y un abierto llamado a regular el espacio social compartido entre turistas y ciudadanos.

Consideramos que el turismo es un modelo de desarrollo dentro del sistema capitalista, con todos los atributos para crear, transformar y construir un proceso de acumulación de capital desde su actividad central dentro del modelo que lo aloja. Genera economías que se van integrando a diferentes escalas al clúster del destino.

Es un modelo dentro del modelo general del capitalismo porque reproduce su lógica y juega un papel importante en el desarrollo del sistema hegemónico. Un modelo que ha evolucionado de actuar en la periferia, como algo de excepción, a una nueva situación, ya que el ocio y el trabajo están unidos hoy en una compleja relación donde es difícil separar o verlos en forma diferente a ambos (CÉSAR, 2015)

El trabajo parte de un análisis de la emergencia de estas ciudades, su desarrollo hasta llegar a la actualidad a fin de hacer un recuento comparativo entre ambas para entender los modelos logrados y los problemas que debieron superar.

Si partimos teóricamente que ambas ciudades son parte del sistema con iguales características generales, las diferencias estarán dadas en las especificidades de cada modelo que ellas representan.

Como los análisis los realizamos a partir de una lectura integral es que nos basamos en la teoría de la totalidad, según el enfoque de Lefebvre, en este caso optamos por el concepto de totalidad abierta y cambiante ya que se trata de realidades sociales que son profundamente cambiantes. Esta totalidad abierta permite envolver a otras totalidades igualmente abiertas pudiéndose implicarlas a profundidad. Por ello, la concepción de totalidad abierta se aplica a las investigaciones sociales (LEFEBVRE, 2011).

Benidorm: la "New York del Mediterráneo"

Los que hemos vivido los grandes problemas derivados del turismo de masas como es el caso de la Costa del Sol, nos cuesta mucho reconocer que Benidorm es, dentro de los parámetros actuales un éxito pese a la masividad y que por ello no hay los problemas de turismofobia que viven las capitales culturales del mundo Mediterráneo, e inicialmente creemos que es algo construido con un solo fin: el de ser una ciudad turística.

Benidorm es definido como la máquina del turismo más eficaz de España, con una densidad mayor a la ciudad de México (2001), y que a comienzos del siglo XXI acogía el 6% del turismo en España, basa su éxito en un profundo y detallado análisis del comportamiento turístico y una óptima gestión logística (Maas,2000).

El actual sitio de Benidorm tiene ocupación humana desde la edad de bronce, siendo el primer asentamiento estable el de Tossal de la Cala, uno de los poblados más estudiados del Mediterráneo español. La ciudad turística de Benidorm tiene una larga historia que comienza a ser recordada tras la conquista del territorio por parte de Jaime I, a finales del siglo XIII. En el siglo XVII, la Señora de la ciudad Doña Beatriz María de Fajardo Mendoza regula la canalización de las aguas de unas fuentes próximas convirtiendo extensos campos de secano en regadío, lo cual prepara la población para una nueva fundación. Así el 8 de abril de 1666 se le concede la segunda carta de población regulando la vida y economía de los pobladores de esta región (Couto de Granja, 2003).

En 1701, la población de Benidorm no alcanzaba los 200 habitantes, pero al siglo siguiente se multiplicaría por diez, llegando a sumar más de 2,700 habitantes.

Se considera que la actividad pesquera fue una de las principales causas para lograr ese elevado crecimiento demográfico, el cual siguió a lo largo del siglo XIX, mientras comenzaban las actividades vinculadas al futuro turismo, con la inauguración del Balneario de la Virgen del Sufragio, que atrajo a habitantes de las poblaciones próximas a Benidorm.

A comienzos del siglo XX, en 1907, se publicó un Proyecto de Ordenanza de Policía Urbana y Rural de la Villa de Benidorm, donde se articulan las medidas para

preparar a la población para el nuevo fenómeno económico, el turismo, que pocos años después comienza con la construcción de los primeros chalets de playa a turistas españoles de Madrid y la provincia, a la par que se construían los primeros hoteles (Couto de Granja, 2003).

En 1925, se produjo la ampliación del puerto y comenzó la construcción de las primeras viviendas unifamiliares de Playa Levante, actividad que se suspenderá con la guerra civil y, al finalizar ésta, comienza a repuntar rápidamente el turismo (Peláez et. al., 2001).

En 1956, el Ayuntamiento aprobó el nuevo ordenamiento urbanístico de la villa con la finalidad de crear una ciudad concebida para el ocio turístico, con calles bien trazadas y amplias avenidas siguiendo la configuración de las playas. A partir de entonces, se produjo un fuerte desplazamiento de las actividades tradicionales (pesca y agricultura) hacia el sector servicios originado por el turismo, que se convirtió desde entonces en la base de la prosperidad de la ciudad.

Este plan pionero en España fue el cimiento de un desarrollo urbano siguiendo las pautas más adelantadas de la época, esto coincide con la llegada de los primeros turistas ingleses a Benidorm. El desarrollo de los rascacielos se inicia entre 1968 y 1973, período en el que se inaugura el aeropuerto internacional de Altet, que permitió una buena conectividad con los principales mercados emisores europeos.

Para Fernández Fuster, entre 1969 y 1974, se inicia el rascacielismo, o sea, la construcción de rascacielos para dotar de infraestructura a Benidorm, pero los cambios comienzan en 1967 cuando se cambia al Alcalde y se inicia una nueva etapa con Jaime Barceló Pérez, que reemplaza a Pedro Zaragoza, que había llevado el proyecto con edificios de no más de tres plantas, lo cual cambia con el nuevo alcalde (Fernández Fuster, 1991).

El nuevo Benidorm se consolida en la etapa del alcalde Jaime Barceló hasta 1987, donde tiene su mayor dinamismo el rascacielismo, pasando de los veinte a los treinta pisos. En forma paralela se dan nuevos proyectos como la ciudad patricia, 350 apartamentos en edificios de tres pisos para turistas residenciales de la tercera edad, y esta ciudad muy particular forma parte del ensayo mundial de gerontología.

Este nuevo desarrollo, de ciudad para la tercera edad, no vende ni alquila apartamentos, solo vende el derecho de uso, la antesala de un tiempo compartido, y desde 1987, unos 150 apartamentos estaban a disposición de las Fuerzas Armadas y ocupados por turnos.

Pero los grandes avances no podían ocultar el proceso de transición que genera un profundo cambio social derivado de la modernización económica, resultado del turismo, que termina modificando las sociedades, que hoy son destinos turísticos residenciales en la región en el marco de una insuficiente y deficiente gestión turística (Mantecon, 2008).

El proceso de desarrollo de Benidorm, en la segunda mitad del siglo XX, se explica de diferentes maneras, pero todas concatenadas y articuladas para poder entender el complejo fenómeno.

Así, los expedientes de obra de la ciudad evolucionan y los de nueva planta y los de adición pasaron de ser un mínimo en 1951 con solo 6 de nueva planta y 66 de adición, un total de 72. A partir del 1955 suben a 55, en el 1962, 103 y así van ascendiendo y retrocediendo hasta ser un total de 1,120 en 1970 sumados a 1,587 expedientes de adición, lo que hace un total de 2,707 (Gabino y Serrano, 2003).

Al comenzar el siglo XXI tenemos esta ciudad turística, que por derecho propio e iniciativa de muchos se transforma en un paradigma de la sociedad del bienestar social en Europa, luego de varias décadas de guerras y sus consecuentes períodos de hambrunas y penurias.

El conteo de cuatro décadas de desarrollo da resultados verdaderamente sorprendentes para el censo del 2000, ya que la ciudad está desarrollada en 3,788 hectáreas, donde se concentran 126 hoteles, 5 hostales, 10 camping, 6,496 apartamentos turísticos reconocidos, 389 restaurantes, 266 cafeterías, 156 discos bares, 145 establecimientos dedicados al ocio, incluido el parque Tierra Mítica, 65 entidades bancarias, 159 inmobiliarias, 371 empresas de construcción, 2,265 comercios y centenares de despachos profesionales y técnicos (Pérez, 2003).

De 1961, año que tenía censado una población de 6,202 habitantes se pasó en el 2001 a 62,501 habitantes lo que significa que Benidorm creció un 1,007%, que

a nivel turismo representa más de 10 millones de pernoctaciones por año, que realizan 4 millones de turistas por temporada, la gran mayoría de clase media tendiendo a baja y, de ellos, muchos extranjeros, principalmente ingleses.

Para el 2015, o sea, a seis décadas del comienzo del cambio, los residentes en Benidorm eran 72,154, de los cuales un 65.54% eran españoles y un 34.46% eran extranjeros, todo esto sin contar la población flotante que hay durante todo el año y especialmente en verano y los fines de año.

Las cifras del turismo no concuerdan con el crecimiento de éste, ya que los hoteles en quince años tuvieron un crecimiento ínfimo, solo dos nuevos, los hostales se redujeron de cinco a tres, y emergen nueve pensiones y lo mismo ocurre con los apartamentos que en el 2000 eran 6,496 y en el 2015 quedan 4,521, siendo la duda si estos cambios corresponden a la nueva correlación de alojamiento regulado y no regulado, o muchos se transforman en viviendas estables en la ciudad. Al final, para 2015, hay reconocidos un total de unas 63,000 plazas, de las cuales las hoteleras son 40,087, las de pensiones y hostales 497 y las de apartamentos 22,334 (INE, 2016).

Las pernoctaciones hoteleras en el 2015 fueron de un total de 11.064,330, divididas en mitades entre nacionales y extranjeros y la estancia media está entre 5,5 días y 6, siendo las más elevadas las de enero con 6,51 y las de julio con 6,00 (INE, 2016).

Llama la atención, no a los europeos, pero si desde Latinoamérica, la alta presencia de los campings con 12,816 plazas divididas en 11 campings, que se transforman en una propuesta más flexible para el turista de menos ingresos o los que disfrutan de los viajes en caravana. Complementa esta oferta concentrada en esta "ciudad del ocio" los establecimientos de restauración que son 1,146 y los establecimientos de ocio son 87 y variados, incluyendo parques temáticos pioneros.

A nivel de empleo, para el 2015, el total de personas empleadas en los diferentes tipos de alojamientos son 5,555, pero la media de desempleo en ese año fue de 6,226, un 54,4% de mujeres y un 45,6% de hombres.

Benidorm ha sobrevivido y se ajustado a un perfil muy claro de turismo nacional y extranjero de clase media baja, que busca un ocio no costoso y días de sol y fiesta como ofrece la ciudad del ocio, eso ha sido una constante a una población que regresa por temporada por tener apartamentos o porque viene con amigos comunes como una tradición.

Por ello, contra toda la lógica y crítica de expertos en turismo y arquitectos, el modelo es exitoso y hoy frente a la gentrificación más, porque es solo lo que vende una ciudad del ocio a un perfil claramente identificado de turistas nacionales y extranjeros.

Cancún, el "Caribe Mexicano"

Antecedentes

En México, el país con mayor turismo de Latinoamérica, la isla de Cancún era una de esas islas habitadas por temporadas. La misma se sitúa en la costa oriental del mar Caribe, frente a la punta sur de Isla Mujeres que cierra la bahía del Meco; y sus dimensiones son 5,5 millas de largo por ¼ de ancho, y ésta tenía forma de herradura, hoy integrada por puentes a la zona continental.

El proyecto Quintana Roo es una estrategia integral, que responde a una coyuntura interna e internacional, y no puede ser reducida al proyecto Cancún, pese a que es el más emblemático por el éxito obtenido, en corto tiempo.

El Territorio Federal de Quintana Roo fue, junto con Baja California Sur, uno de los últimos territorios nacionales transformados en Estado a mediados de los setenta y, en ambos casos, los mecanismos para lograr generar una población estable mínima para ser Estado se lograron de igual forma: el turismo, la zona de libre comercio, la pesca y agricultura básica (Arnaiz y César, 2009).

Desde 1910 a 1960, el territorio vivía de la pesca y la copra en sus costas y en la selva se extraía el chicle (látex) y los cortes de caoba y otras maderas preciosas, viviendo la gente en campamentos, generando un nomadismo de temporada, que nos habla de población dispersa y poco significativa.

La guerra de castas (1848-1902) le dio al pueblo maya, una visión de que asociaba a la selva como un área de seguridad y a las costas como una zona vulnerable, por la experiencia del desembarco que ocurrió en 1902, cuando el General Bravo arribó para comenzar la etapa final de esa larga guerra, que concluyó muy rápido y de manera sangrienta, ya que la mayoría de los mayas se “diluyeron en la selva”.

Las costas del Caribe occidental están blindadas por una larga barrera de coral (Arrecife Mesoamericano) lo cual hacía muy difícil crear puertos hasta los ochenta del siglo XX, que se construye un puerto de aguas profundas de CALICA.

A fines del XIX, el gobierno contrata la construcción de faros y trae a los operadores españoles y sus familias a repoblar las costas del Caribe mexicano, y en la década de los treinta, el gobierno amplía la ocupación y la base económica del territorio con la promoción de la producción de copra en esta amplia y frágil zona.

El grupo económico y político más importante del Territorio era el denominado comerciantes – armadores, que combinaban la navegación con la distribución y se ubicaban en los tres lugares posibles de desarrollar estas actividades, que hasta el día de hoy siguen siendo centros poblacionales importantes: Payo Obispo (Chetumal) en el sur, isla de Cozumel en el centro e Isla Mujeres en el norte.

Los mayas sobrevivientes no reclamaban las costas sin interés económico para ellos, por lo que esta zona se consideraba a sí misma como “olvidada”, aislada y sin futuro, razón por la que el proyecto Cancún no tuvo oposición de la sociedad.

La crisis total del enclave forestal comenzó en Yucatán con el henequén, que desde fines de los 50 a los 60 se fue acentuando, por la corrupción interna y la competencia de las fibras sintéticas.

Luego vino la crisis de la copra que desapareció con el ciclón Janet (1955) y con ello el sistema de navegación de cabotaje que la movía y la caoba también tuvo grandes destrozos con el Janet, pero el golpe final fue el reemplazo del chicle por un producto sintético, lo que despobló la selva y el Territorio Federal.

Cancún: sus orígenes

La creación del Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (Infratur), luego Fondo Nacional de Turismo (Fonatur), el 22 de mayo de 1969, tuvo como Director General a Antonio Enrique Savignac, que se transformará en uno de los referentes del desarrollo del turismo a nivel mundial, llegando a ser el Secretario General de la OMT.

Con la Revolución Cubana esa región tomó importancia geopolítica y pese a que el país tenía un litoral muy extenso en el Caribe, éste no tenía presencia efectiva, y el vacío turístico dejado por Cuba lo estaban llenando rápidamente Bahamas, Puerto Rico, Jamaica e Islas Vírgenes, entre otros.

Los estudios del período 1967-1970 dieron una proyección del turismo de Mérida, Cozumel e Isla Mujeres, que vaticinaba para 1972 que los turistas ascenderían a 170,000, 75,000 y 29,000 en los tres lugares respectivamente (Arnaiz y César, 2009).

Las razones geopolíticas y de riqueza en esta zona de frontera terminan cerrando un proyecto pionero para Latinoamérica, la creación de un polo turístico y luego un corredor en el Caribe mexicano. El proyecto tenía tres objetivos muy claramente establecidos: primero, nuevas fuentes de trabajo para más de 500,000 campesinos sin opciones; segundo, dar un fuerte impulso a la economía regional, a través de diversificar sus actividades económicas y evitar crisis social y, tercero, controlar esta vasta y rica frontera.

El proyecto de construcción de este gran centro turístico se dividió en cinco sub-proyectos: el primero era crear la infraestructura de transporte, cuya función era comunicar y abrir opciones de comunicación para el polo; por ello el aeropuerto internacional era prioridad; el segundo se orientaba a la ingeniería sanitaria, se debería asegurar el abastecimiento de agua, un líquido de difícil captación en esta zona sin ríos ni lagunas importantes; el tercero era el de la electrificación, a partir de lograr una interconexión con la red que venía de Yucatán para habilitar inicialmente 5,000 conexiones.

El cuarto era complementario del primero y se orientaba a las comunicaciones vía telefónica, un servicio básico para un polo turístico, planteándose inicialmente

1,000 líneas y servicio de larga distancia, y el último era de urbanización de las partes básicas de la zona hotelera y la futura ciudad.

El financiamiento fue mayoritariamente aportado por el Estado, un 64% que representaban 142.3 millones de dólares, con créditos del Banco Interamericano de Desarrollo por valor de 33.5 millones de dólares, además de 46.7 millones de dólares que genera la venta de terrenos. El 88% era destinado a infraestructura y el 12% a empresas productivas, por ser una región sin equipamiento de ningún tipo.

El proyecto se plantea para tres etapas, las cuales ya están prácticamente concluidas; la primera abarcaba el desarrollo desde la primera playa importante, La Perla, hasta el hotel Camino Real y la capacidad de cuartos a desarrollar se estimó en 6,500, los cuales fueron rápidamente superados; la segunda ocupaba todo el frente marino directo hasta el Club Mediterráneo y de allí comienza la tercera, las tierras más frágiles que igual fueron integradas al turismo.

De 1971 a 1972, el campamento crece hasta reunir más de cinco mil trabajadores que se enfrentaban a una situación en la que muchos no estaban preparados, el trabajo en la selva, así se logra invertir los primeros 30 de los 200 millones asignados para esta etapa.

En ese año, el Departamento Agrario entrega a Infratur, la mayor parte de las 5,000 hectáreas de terrenos federales en poder del Estado, pide que gran parte de estas tierras se destinen a un ejido, que sería el único vecino inmediato de la futura ciudad: el ejido Alfredo V. Bonfil.

El 29 de septiembre, el BID aprueba un crédito por 21 millones para infraestructura a desarrollar en la primera etapa de Cancún y obras en Isla Mujeres, además de los sitios arqueológicos de la zona.

El 23 de junio de 1972 se logra vender el primer predio para hotel de la zona turística a la razón social inmobiliaria del Caribe S.A. de Abraham Cepeda Flores, Benito Álvarez y Luis Manuel Rojo Leytte, este último sobrino del Gobernador territorial en esa época ya fallecido, Don Javier Rojo Gómez.

El plan de esta empresa era la construcción de un hotel que se denominaría Maya Caribe, que sería uno de los pioneros de la futura ciudad, y daría el primer perfil a la misma de hoteles medios, luego se pasa a los grandes hoteles.

Como un aliciente a los constructores del turismo de la zona norte y los pioneros de la colonización del sur, el gobierno federal continua su obra de apoyo, esta vez otorgando la condición de Zona Libre al Territorio, un atractivo que aprovecha en forma amplia la población del sur.

Así tenemos que, en 1973, a no más de treinta y dos meses de haberse iniciado formalmente el proyecto con obras, llegaba el primer vuelo de la empresa Mexicana de Aviación, era el 5 de febrero y el vuelo de promoción con agentes de viajes y funcionarios arribó a la pista provisional que tenía la futura ciudad, mientras seguía la construcción del aeropuerto internacional de Cancún.

Con todas estas aperturas, sin tomar en consideración la gran cantidad de carencias que existían para operarlas, principalmente en el rubro de abastecimiento, Cancún en 1974 ya tenía, en la incipiente historia hotelera, una capacidad de 332 cuartos.

En 1975, año político para el naciente Estado, el crecimiento de la infraestructura no se frena, ya que es el penúltimo año del Presidente Echeverría y él pretendió y lo logró, entregar una ciudad y no un proyecto. El Estado, el aeropuerto internacional, las instituciones son el gran avance en organización e infraestructura y, por el otro lado, en ese año de 1975 se abren los primeros grandes hoteles de la categoría gran turismo como son: Camino Real con 381 habitaciones, Hyatt Cancún Caribe con 202 habitaciones y el Stouffer Presidente con 197 habitaciones. Meses antes, en junio se había inaugurado el hotel Aristos, en la zona de playa con 222 habitaciones y el hotel Garza Blanca, mientras que en el centro de la ciudad se abre el hotel Cotty.

Al finalizar el año 1975, Cancún ya contaba con un total de 1,332 cuartos de todas las categorías en 15 hoteles, que generaban un empleo directo a 2,555 personas. La ciudad ya había llegado en dos años de operación como centro turístico a tener 8,500 habitantes, que reciben 100,000 turistas que arriban en 1,013 vuelos.

En Isla Mujeres, en el mismo año, habían arribado un total anual de 70,000 visitantes frente a 100,000 que llegaban a Cozumel; el efecto Cancún comenzaba a ejercer influencia y así la derrama turística se ampliaba geográficamente.

En 1976 se inaugura el hotel Club Mediterranee, el hotel Dos Playas y el Kin – Ha, lo cual le da infraestructura al Estado para realizar reuniones internacionales que sirven para promover el destino en construcción.

En 1980, se inicia la construcción de la segunda etapa, pero el desarrollo de la primera seguirá hasta fines de los ochentas, cuando el ciclón Gilberto, afecte gravemente al destino lo cual se va a reflejar en lo social y económico en un cambio de inversionistas y de magnitudes, por lo que la segunda etapa es de inversiones de mayor magnitud orientadas a mega hoteles a fin de poder tener mayor capacidad.

En 1981, Cancún a once años del inicio de los trabajos que concluyeron en una ciudad y gran zona turística, se prepara para lo que sería el evento más importante desde su creación, la Reunión Norte – Sur, a la cual asistirán mandatarios de 23 países y con ellos grandes comitivas y sus respectivos medios informativos.

En el marco de la Reunión Norte – Sur, el diario El País de España en su edición del día 1 de agosto, describe a Cancún como una pequeña península del Caribe mexicano convertida en una fábrica de vacaciones más caras del mundo.

De 1975 a 1989, corto período de una década y media, Cancún pasó de una capacidad hotelera de 15 hoteles y 1,322 cuartos con una ocupación media anual del 61% en 1975, a 103 hoteles y 15, 533 cuartos y ocupación media anual del 57%, cifra que sintetiza el fin de la segunda etapa, la cual es cerrada por el ciclón Gilberto que generó un gran daño en la ciudad y la zona hotelera.

Para el 2005, Cancún tiene un total de 28,977 cuartos de hotel y 23,512, la Riviera Maya. Para el 2016, tenía Cancún y Puerto Morelos un total de 43,000 cuartos y la población estimada de Cancún sobre el millón de habitantes.

Benidorm – Cancún: semejanzas y diferencias

Ambas ciudades del ocio tienen un desarrollo similar, pero a la vez muy diferente y ello se podría buscar en muchos aspectos, algunos de ellos los trataremos aquí.

- **La región y su historia**

Se trata de dos ciudades turísticas que se hallan en lugares muy diferenciados entre sí. En Benidorm, ya en el siglo XIX se abre un balneario, el de la Virgen del Sufragio, mientras que la zona de Cancún era en esa época aún dominio de los mayas rebeldes y un lugar aislado.

La región de Alicante donde está Benidorm ya tenía una serie de poblados que habían formado desde el siglo XVIII, organizaciones para poder transformar las tierras de secano en riego; en la zona norte del actual Quintana Roo, había una larga guerra que se inició en 1846 y concluyó en 1902.

- **Historia, tradiciones y cultura**

La historia de Benidorm ya registra actividad turística en sus playas y además está en una zona donde se desarrollaba una economía regional que estructuraba a la misma con una sociedad ya cosificada que tenía sus tradiciones alrededor de la religión católica, su cultura, lengua local e identidad.

Quintana Roo era un lugar "maldito", la leyenda negra del campo de concentración de mayas que generó el general Bravo, la explotación inmisericorde en las plantaciones y cortes de maderas en la selva, un trabajo semi-esclavo, que llevaba a la muerte a muchos trabajadores por los animales de la selva o los propios mayas que defendían su territorio. Esta zona es poblada con gente que venía huyendo de diferentes lugares; no había más autoridad que los jefes en los campamentos. El único lugar cercano con una mínima cultura era Isla Mujeres, pueblo de pescadores, aislado y solo integrado cada varios meses por barcos que pasaban o se refugiaban en su bahía.

- **La coyuntura y la emergencia del turismo**

La emergencia del turismo moderno, en la segunda mitad del siglo XX, tuvo motivos diferentes entre los dos destinos. Benidorm forma parte de la salida que se plantea la dictadura Franquista a partir del turismo, pero con características propias ya que es promovido desde el Ayuntamiento local. El auge del turismo en España fue fundamental para impulsar este proyecto inicialmente de turismo nacional y luego se fue integrando el internacional, principalmente ingleses jubilados.

Cancún nace como un proyecto geopolítico, para controlar la costa Caribe de México en medio de la guerra fría y el auge de Cuba, por ello tuvo un gran apoyo de la banca mundial y se dieron los créditos más altos de la época. Se creó para ocupar, para tener control de las costas en un área donde hoy llega el narcotráfico desde Colombia, lo cual la hace más importante para la seguridad nacional.

- **Planificación, gestión y gobernanza**

Benidorm se planificó y, con ajustes y cambios de gobiernos, se mantiene en gran parte el proyecto lo que se refleja en las zonas de reserva, hoy de amortiguamiento frente a la carretera. El proyecto hacia arriba requiere de menos territorio, en este punto está una diferencia de fondo con el desarrollo de Cancún.

Por ello este destino caribeño fue un éxito y lo sigue siendo, pero los impactos del turismo son brutales, y ésta es la principal diferencia con Benidorm. Se planificó, pero la corrupción oficial y de los empresarios transformaron todo y así se dio una sobre masificación que afectó irremediablemente la isla y la laguna Nichupté.

- **Migraciones y asentamiento humanos**

Una de las características de Cancún, y de todos los CIP y desarrollos masivos en México, es la generación de ciudades precarias, antiguos campamentos que se pegan a los destinos y terminan siendo el lastre para el desarrollo social, ya que están habitadas por la población más pobre del destino.

Esto no ocurrió en Benidorm, por ello esta ciudad turística no está cercada por zonas marginales de chabolas, que en otros países se conocen como favelas o villas miseria; esta diferencia es fundamental, porque el municipio tenía pueblos y

mano de obra para la operación de Benidorm, siendo los inmigrantes un grupo menor y asociado a inversionistas y operadores de proyectos turísticos.

- **Amenazas foráneas**

Cancún es un destino amenazado por tres grandes problemas que veremos a continuación y que son:

- Las grandes reservas de población pobre, mano de obra sin calificación y con mínimas oportunidades de integrarse a los servicios, la cual es carente de educación y, por ello, potenciales parados de largo tiempo. Esto puede llevar a caer a muchos jóvenes “nini” (ni estudian ni trabajan) en el dinero fácil que ofrece la economía criminal.
- El narcotráfico y la economía criminal que se desarrollan en la región, por ser esta zona de arribo de la droga que viene de Colombia.
- Una sociedad violenta fruto de los dos elementos antes citados, que combinados tiene a más del 70% de la población, son un peligro muy grande, generando situaciones de alta violencia en la región, por ciclos.

Benidorm podría tener amenazas en la coyuntura política europea, ahora con Brexit, como hoy se beneficia de la caída de Turquía y Túnez, dos competidores importantes, pero no está amenazado por la pobreza marginal que es mínima.

- **Diferente urbanismo**

Cancún fue diseñada como un modelo de apartheid, con tres zonas urbanas:

- Una zona hotelera con todos los servicios y administrada desde el centro del país por Fonatur, allí vivían extranjeros y empresarios.
- La ciudad es un centro de apoyo al destino, que inicialmente tuvo un trazado vanguardista y luego se alteró por la

especulación y la corrupción oficial. Ha estado gobernada por el municipio. Tiene todos los servicios pero menos que la zona hotelera.

- Colonia Puerto Juárez, "el campamento", allí no hay planificación ni servicios, se van logrando con lucha social. Los primeros 25 años fue operada por un Fideicomiso y luego pasa a depender del municipio. Es la zona donde vive el 75% de la población y la gran mayoría en pobreza.

Benidorm es lo contrario, es una ciudad compacta, donde no se ven a nivel ciudad grandes diferencias; en la periferia rural hay poblados que alojan trabajadores de la ciudad del ocio, pero son la gran mayoría residentes históricos o de varios años atrás.

- **Calidad de vida y del destino**

Benidorm, como un lugar de clase media, la calidad de vida entre los que viven y trabajan y los visitantes no es tan asimétrica, al menos no se plantea esto como un problema. En Cancún es un problema central la profunda asimetría de la sociedad cancenense, lo que incide en el ambiente social, comenzando por las diferencias a niveles de las zonas de viviendas.

- **Los turistas**

Los turistas que van a Cancún son de diferentes niveles de clase media desde la alta a la muy baja, dado que se vende en paquetes muy asequibles, principalmente para norteamericanos y canadienses y también otros para mexicanos.

Benidorm ha mantenido un perfil de turista muy homogéneo entre clase media y baja tanto nacional como extranjero, y no se ven asimetrías profundas en las viviendas y colonias, lo cual no contamina el ambiente social de una zona de ocio y placer como es una ciudad turística.

Los turistas de Benidorm son turistas vulgares, comida vulgar, ropa vulgar, ocio vulgar y todos están alojados a no más de 250 metros de la playa, calles de bares, comidas rápidas. Cada grupo de turistas por país tiene sus lugares de reunión, allí beben la misma cerveza que en su país, con la diferencia de que en la ciudad del ocio si hay sol.

Conclusiones finales

Benidorm es la ciudad de rascacielos y pequeños departamentos, aglomeración en altura, ciudad de balcones, amontonamiento en la playa, en los edificios, en las calles, la gente disfruta de la proximidad, la comida muy homogénea y a diferencia de España es considerada bastante insulsa. Es una ciudad de entretenimiento para un sector mayor de turistas, por ello los bares abundan y están por cientos. Es una ciudad de entretención que complementa el ocio de los cruceros y en tierra también los hay similares por edad.

Cancún es una ciudad más para jóvenes y eso fue a consecuencia que se ha ido deteriorando lo cual fue aprovechado por los Spring Breakers, pero también con grupos de clase media alta que lo consideran un buen destino, ya que no salen de la zona hotelera.

Ambos son exitosos porque han asumido sus fortalezas y debilidades, uno más y otro menos, ya que Cancún intenta salir de esa situación, pero no ha podido porque sigue la lógica de una sociedad asimétrica.

Aquí queda claro que la diferencia de resultados en cuanto a impactos en la sociedad y la tipología que asumen como destino es que, al ser ambos modelos de un mismo sistema, la lógica que rige en cada país va a ser determinante en estos casos. Benidorm está dentro de uno de los países más desarrollados turísticamente y, a su vez, está ubicado en una Autonomía con un muy alto desarrollo económico y diversificado que no genera los procesos migratorios que han incidido negativamente en Cancún, al ser la única opción de empleo en toda la región de sureste mexicano.

Referencias

- ARNAIZ, S.M., CESAR, A. (2009) *Geopolítica, recursos naturales y turismo. Una historia del Caribe mexicano*. México. Universidad de Guadalajara.
- Ayuntamiento de Benidorm. *Benidorm en Cifras 2016*.
http://benidorm.org/sites/default/files/documentos/benidorm_en_cifras_2016_web.pdf
- CÉSAR, A. (2015) El turismo: un modelo de desarrollo. En *Revista Latino Americana de Turismología*. Vol. 1. No. 1. Pp. 16 – 26. Juiz de Fora.
- Couto de Granja, Antonio. (2003) Benidorm sus orígenes. En *Benidorm Estilo*. Ayuntamiento de Benidorm.
- Fernández Fuster, Luis (1991) *Geografía general del turismo de masas*. España. Alianza editorial.
- Gabino, A. y Martín Serrano Rodríguez (2003). El crecimiento urbano de Benidorm según expedientes de obras 1950-1970. Alicante, *Investigaciones Geográficas* N°30. Pp. 119-133.
- INE. Pernoctaciones y estancias medias 2015. En *Benidorm en cifras 2016*.
http://benidorm.org/sites/default/files/documentos/benidorm_en_cifras_2016_web.pdf
- LEFEBVRE, H. (2011) La noción de totalidad en las ciencias sociales. En *TELOS. Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*. Vol. 13. No. 1. Enero – abril. Pp. 105 – 124. Universidad Rafael Bellosó Chacín. Venezuela.
- Maas, Winy, Mathurin Hardel y Paul Ouwerkerk (2000) *Costa Ibérica: Hacia la ciudad del ocio*. España. Actar D.
- Martínez Galeana, José Juan (2000) Arquitectos holandeses ironizan sobre el modelo de Benidorm. España. *El País*. 17 de septiembre.
https://elpais.com/diario/2000/09/17/cvalenciana/969218292_850215.html
- Mantecón, Alejandro. (2008) Procesos de urbanización turística. Aproximación cualitativa al contexto ideológico. Alicante. *Papers* N°89. Pp. 127-144.
<http://www.raco.cat/index.php/papers/article/viewFile/119886/159785>

-Nolasco - Cirigueda, Almudena, Leticia Serrano-Estrada y Pablo Marti-Ciriquian. (2014) *Experiencias turísticas asociadas al desplazamiento: El caso de Benidorm*. Alicante. Universidad de Alicante.

-Peláez - Campomanes, Guibert Jacobo y Ángela Matesanz Parellada (2010) *Análisis urbanístico de Barrios Vulnerables en España.03031 Benidorm*. España Politécnica. <http://habitat.aq.upm.es/bbv/municipios/03031.pdf>

-Pérez Such, Matías. (2003) Un modelo de que aprender. En *Benidorm Estilo*. Ayuntamiento de Benidorm.

STELLA MARIS ARNAIZ BURNE. Dra. en Antropología por la Universidad de Laval, Quebec, Canadá. Profesora – investigadora Titular C en el Centro Universitario de la Costa de la Universidad de Guadalajara (México). Investigadora Nacional Nivel II del SNI, CONACYT. Autora de numerosas publicaciones. stellaarnaiz@yahoo.com.mx

FERNANDA CÉSAR ARNAIZ. Dra. en Turismo por la Universidad Antonio de Nebrija, España. Profesora – investigadora de la Escuela de Turismo y Gastronomía en la Universidad Anahuac, Puebla, México. Investigadora Nacional Nivel I del SNI, CONACYT. Autora del libro “Ciudades Turísticas: Desarrollo e Imaginarios: El caso de Careyes y Nuevo Vallarta” y coautora de “Capitalismo, Sociedad y Turismo”. fernandacesararnaiz@yahoo.com.mx