

Pedro Moncada Jiménez¹, Claudia Inés Martínez²,
Sonia Pacheco Castro³ eta Ana Pricila Sosa Ferreira⁴
Karibeko Unibertsitatea

Sarrera: Cancún, bankarien fantasia

Joan den mendeko 60ko hamarkadan, Mexikoko Bankua, besteak beste herrialdearen garapena helburu zuena, jabetu zen inolako sustapen nabarmenik gabe hazten ari zen sektore bat ageri zela bere estatistiketan: turismoa. Hori dela eta, sektore hori aztertzeko eskatu zioten Antonio Enríquez Savignac ekonomialari gazteari. Turismoaren egiturazko ezaugarri hauek funtsezkoak izan ziren haren hausnarketan: sektore intentsiboa da erraz gaitu daitekeen eskulanari dagokionez, edozein lekutan garatu daiteke, teknologia-maila baxua eskatzen du, ez da oso imitagarria, kontsumitzailea bera joaten da produktuaren lekura, eta inportatutako sargai gutxi behar ditu (Enríquez, 2006).

Ezaugarri horiek direla-eta, turismoa izan ohi da garapena sustatzeko kontuan hartzen den lehen aukeretako bat, ekonomia ahulenetan, batez ere. Martík (1991, 2017) *bankarien fantasiazat* hartu zuen ikuspegi hori Cancunen sorreraren historiari buruz eginiko lanetako batean. Logika horren baitan diseinatu ziren osotasunean planifikatutako eremuak (CIP) —Cancún lehenbizikoa—, hasiera batean enplegua sortzeko, eskualdearen garapena sustatzeko eta dibisak erakartzeko helburuekin (Enríquez, 2006; Martí, 1991). Eguzkia eta hondartza biltzen zituen turismoa aukeratu zen, jende ugari erakartzen zuelako eta munduko beste eskualde batzuetan hedatzen ari zelako. Zehazki, hauek ziren osotasunean planifikatutako eremuen oinarritzko elementuak edo ezaugarriak: eremu turistiko bat, haren euskarri izango

zen hiri bat eta nazioarteko aireportu bat, estatuaren ia erabateko finantzaketarekin. Ekimen hori Mexikoko eskualde despopulatuenetako batean garatzen hasi ziren, garai hartan Quintana Roo zeritzon lurraldean.

Eta 60 urte geroago...

Cancún proiektua azken bi mendeetan Mexiko eraldatu duten 20 proiektuetako bat da. Hurrengo lerroetan, turismoan izan dituen emaitzak berrikusiko ditugu, labur-labur.

Cancunetik eskualde turistiko batera

Joan den mendeko 70eko hamarkadan hasi zen Cancuneko turismo-garapena, eta 80ko hamarkadan hasi zen hazten. Horrek arraste-efektua eragin zuen, eta jarduera turistikoa oparotasun-dinamikaren ardatz bihurtu zen Quintana Roo eskualde osoan. Quintana Roo eskualdeko Turismo Garapenerako Idazkaritzaren (SEDETUR) 2024ko itxiera-datuen arabera, Mexikoko Karibera (Quintana Roo) 20.993.827 turista joan ziren, eta hauek izan ziren helmuga nagusiak: Riviera Maya (8.377.752), Cancún (7.467.678), Costa Mujeres (1.215.789) eta Cozumel (1.011.916).

Turisten jatorri nagusiak, berriz, honako hauek izan ziren: Mexiko, 7.467.766 (% 32,4); Estatu Batuak (AEB), 7.673.342 (% 35,6); eta Kanada, 2.048.836 (% 13,9). Aireportuetako bidaiarien mugimenduak 32.793.348 izan ziren: 30.411.520 Cancunen, 712.958 Cozumelen, 435.411 Chetumalen eta 1.233.459 Tulumen. Mexikoko Karibearen aireko konexioei dagokionez, 118 hiri hartzen ditu: 24 Mexikon; 38 AEBn eta 18 Kanadan; 19 Latinoamerikan (14 herrialdetan); eta 19 Europan (14 herrialdetan).

1. Quintana Rooko Ikerketa Aplikaturako Erakunde arteko Zentroaren (CIIA-QRoo) zuzendaria.
2. Turismo Jasangarria, Hotelak eta Gastronomia Saileko lanaldi osoko irakaslea.
3. Turismo Jasangarria, Hotelak eta Gastronomia Saileko lanaldi osoko irakaslea.
4. Turismo Jasangarria, Hotelak eta Gastronomia Saileko irakasgaiko irakaslea.

1. irudia. Mexikoko Karibearen konexioak



Iturria: SEDETUR, 2023.

Hoteletako urteko okupazioa % 80,1ekoa da Costa Mujeres eskualdean, % 76,1ekoa Cancunen eta % 76,2koa Riviera Mayan. Quintana Roo eremuko hotel-azpiegiturari dagokionez, 135.430 gela ditu (5 izarreko hoteletan % 71,8) eta 1.474 hotel. Zehazki, 7.167.497 bisitari eta tripulatzailer iritsi ziren Quintana Rooa itsas bidaietan: 2.568.579 Mahahualera eta 4.598.918 Cozumelera. Bertako mugimendubolumena eta azpiegitura turistikoak —herrialdeko handiena— direla-eta, estatua Mexiko Hiriaren pare kokatzen da, eta Karibeko herrialdeak ere gainditzen ditu, bere lehiakide naturaltzat hartzen direnak.

AEBko merkatura duen gertutasuna eta nazioarteko turismorako hasierako joera funtsezko faktoreak izan dira globalizazio-aldian turismoan izandako arrakastan. Nazioarteko turismoaren dinamikan, nazioarteko bidaia gehienak eskualdeen barrualdera

egiten dira, hau da, gertuko herrialdeen artean (TME, 2014:12); beraz, dinamika hori kontuan hartuta, pentsa daiteke kanpo-faktore hori aldekoa izan daitekeela globalizazioaren osteko aroan ere.

Markak eta sustapena

Cancunek turismoan oso zaila den zerbait lortu zuen: marka ezaguna izatea (Huescar, 2009). Gertaera garrantzitsu hori errepikatu egin zen Riviera Maya markaren sorrerarekin, planifikatutako prozesu baten emaitza izanik (Acuña, 2003, 2024), eta duela gutxi berriro gertatu da Maya Ka'an markarekin (ASK, 2014). Agertzen diren udalerri, uharte eta helmugak finkatuz eta lekua hartuz doazen heinean, Quintana Roo ko Turismo Sustapenerako Kontseiluak (CPTQROO) eta SEDETURek 15 marka turistiko kudeatzen dituzte Mexikoko Kariben (SEDETUR, 2023).

2. irudia. Quintana Roo eskualdeko marka turistikoak



Iturria: geuk egina, SEDETUR erakundearen datuetatik abiatuta (2023).

Marka turistikoen kudeaketa Estatuaren historian etengabeak izan diren funtsezko bi jarduera hauen eskutik egin da: turismoaren sustapena eta dibertsifikazioa. Turismoaren sustapenean inflexio-puntua izan zen 1988an, Gilberto urakanarekin eta premia- sarak sustapenaren behararekin; hori dela-eta sortu ziren Cancunerako Bisitarien eta Konbentzioen Bulegoa eta udalerri bakoitzeko Turismoa Sustatzeko Fideikomisoak, bai eta horien finantzaketa-iturria ere: ostatatze-zerga. Ondorengo urteetan, Estatuko turismo-sustapen guztia Quintana Roo-ko Turismo Sustapenerako Kontseiluan bateratzea lortu zen.

Turismoaren dibertsifikazioa

Behin Cancuneko osotasunean planifikatutako eremua finkatuta, hura berritzeko erronka sortu zen, bai eta haren itzalean agertu ziren gainerako turismo-helmugetatik bereizteko eta dibertsifikatzeko erronka ere. Riviera Maya marka Cancunetik bereizteko sortu zen, eta Maya Ka'an marka, berriz, erkidegoko produktu turistikoak posizionatzeko, kultura-ondarearekiko eta jatorrizko komunitateekiko errespetu handiagoa izanez eta natura-ondarea zainduz.

Gainerako helmugetan, hazkundera haien ezaugarri espezifikoekin eta, batez ere, merkatuaren joeren ondorio izan da. Hala, Cozumel eta Mahahual itsas bidaien helmuga gisa finkatu dira. Bestalde, ekoturismoa, abentura-turismoa, landa-turismoa eta turismo komunitarioa, arkeologikoa, osasun-turismoa, MICE (bilkura, pizgarri, hitzaldi eta erakusketekin loturikoa), *wellness* turismoa, eta ezkontzei dagokiena eskaintza alternatiboak dira, bai bisitari ugari-ko helmugetan, bai eskala txiki-koetan, kostaldean zein barnealdean. Turismoaren hedapena estatuaren hegoalderaino iritsi da Bacalar herriarekin, iparraldera Holbox uhartearekin, eta barnealdera Coba aztarnategiarekin eta maien eremuarekin. Hala, turismoaren merkatua etenik gabeko hazkunde-, berrikuntza- eta dibertsifikazio-dinamikan dago; gainera, etorkizunean ere joera hori eutsiko zaiola aurreikusten da.

Jatorriz nazioarteko turismorako helmugatzat pentsatu bazen ere, 2001eko irailaren 11z geroztik nazioarteko turismoak izandako beherakadaren ondotik, Cancún eta, hedapenez, Quintana Roo turismo nazionalaren garrantziaz jabetu ziren. Segmentu horrek datu historikoa lortu zuen 2023an, merkatu nagusi bihurtu baitzen % 37,4rekin, eta, lehenbiziko aldiz, bigarren lekura bultzatu zuen AEBtik etorritako turismoa

(SEDETUR, 2023). Hoteletan 135.430 logela izanik (SEDETUR, 2024), estatua aurreikusitako gehieneko hazkunde-mugaren % 40ra iritsi da: 338.316 logela (Moncada, 2011).

Emitzen balorazioa

Jatorrizko hiru helburuak betetzeari dagokionez, dibisak sortzeko helburua betetzen da oraindik. Mexikoko Kariberen derrama ekonomikoa (2023an, 20.500 milioi USD) turismoa dela-eta herrialdera sartutako dibisen % 63 izan zen; hala, ekarpen garrantzitsua egin zuen herrialdearen ordainketen balantza orekatzeko, 2023an 5.476 milioi USDko saldoa izan baitzen.

Beste bi helburuei dagokienez —enplegua sortzea eta eskualdearen garapena sustatzea—, balorazioa egitea konplexuagoa da; izan ere, inbertsio-eredu bat gailentzen da, eskualdean ez dago produkzio-katerik eta *lan duina* lortzeko bidean ez da aurrerapenik egin, GJHetan planteatu arren (Nazio Batuek, 2015). Lehen enplegua eskatzen zen, eta, orain, berriz, kalitatezko enplegua.

Bi helburu horien balorazioa egiteko, aintzat hartu behar da garapen jasangarria kontzeptuaren definizio hau eman baino gutxienez 17 urte lehenago formulatu zirela helburu horiek: «egungo beharrak asetzen dituen garapena, betiere etorkizuneko belaunaldi- beren beharrak asetzeko aukera arriskuan jarri gabe» (Brundtland eta beste batzuk, 1987:54). Era berean, kontuan hartu behar da txostenean funtsezko bi kontzeptu hauek nola zehazten diren: a) «beharrak», bereziki munduko pertsona pobreen oinarritzko beharrak, horiei eman behar baitzaie lehentasuna; b) teknologiak eta gizarte-antolamenduak ingurumenaren ahalmenari dagokionean ezartzen dituzten mugak, egungo eta etorkizuneko beharrak asetu ahal izateko (Brundtland eta beste batzuk, 1987:54).

Enplegua

Garapen iraunkor edo jasangarriaren kontzeptua zehaztu aurretik eta ondoren, enpleguaren helburuak baliagarria izaten jarraitzen du oinarritzko beharrak asetzeko. Agian, errazena da enpleguaren helburuaren betetze-mailaren balorazioa egitea: azken 50 urteetan, Cancún eta, ondoren, Quintana Roo osoa AEBra migratzearen alternatiba izan dira Mexiko

hegoaldeko pertsona pobreentzat, bai eta mugaz bestaldeko beste pertsona batzuentzat ere, beren sorlekuak ematen ez dizkien bizibideen bila. Hala berresten dute datuek ere: 520.551 enplegu formal (4 biztanletik 1, gutxi gorabehera), gehi enplegu informalak, eta bigarren langabezia-tasarik txikiena. Bere egiturazko ezaugarriak direla-eta turismoarekin loturiko enpleguan sartzea aukera nagusietako bat izateagatik nabarmentzen ez bada ere, behar handiagoa eta desberdinkeria dauden herrialdeetan, Mexikon kasu, batez besteko nazionalaren gainetik dago aukera hori. Hori guztia, gainera, jakinik turismoan —bai Mexikon bai mundu osoan— soldatak eta lan-baldintzak eskas eta bidegabetzat nabarmendu izan direla (Cañada, 2021).

Hala izan zen hainbat hamarkadatan, pandemia iritsi zen arte. Normaltasun berria sartzeaz batera, aldaketak izan ziren lan-merkatuan. Lan-indarraren exodoa, osasun-larrialdiaren eragin zuzena, «uko-egite handia», lan-kultura berria, hego-ekialdeko azpiegitura-lan handiak... Faktore horien guztien konbinazioak eragina izan zuen Cancungo eta Riviera Mayako lan-merkatuan, eta historian inoiz izan gabeko eskasia izan zen lan-eskuan. Duela 60 urte, lanpostuak behar ziren, besterik gabe. Orain, ordea, kalitatezko lanpostuak eskatzen dira. Hau izango ote da turismoan eta, gero, gainerako sektoreetan ekarpen hori egiteko aukera?

Eskualdearen garapenetik garapen jasangarrira

Nekezagoa da hirugarren helburuaren balorazioa egitea, batez ere garapenaren kontzeptuan izan den aldaketa historikoagatik; izan ere, egungo adierak hazkundea eta garapena ez nahastera garamatza. Hasiera batean, eskualdearen garapenaren xedea zen ia inor bizi ez zen lurralde bat baliatzea, herrialdeko azken txokoa, Yucatán penintsulako krisia arintzeko, plastikoen etorrerak henequenera-industrian eragindako gainbehera zela-eta.

Produkzio bakarreko eredu

Turismoan oinarritutako produkzio bakarreko eredu arrakastatsuak badu bere kontrako aldea —eta, batzuetan, azalpena—, dibertsifikazio ekonomikoaren porrota, hain zuzen ere. Bada «garapenaren arkeologia» bat, ondo atera ez diren ekonomia-dibertsifikazioko proiektu handiak dokumentatzen

dituena (Villanueva, Moncada eta beste batzuk, 2021). Sargaien zati handi bat kanpotik dator, tokiko ekoizpena ez baita nahikoa turismoaren sektoreak dakarren eskari askotariko eta ugariari erantzuteko. Hala adierazten dute La Salle Unibertsitateak (ULSA) 2003, 2004, 2012 eta 2015 urteetan sargaien inguruan egindako azterlanek; azterlan horien arabera, sargaien % 38,19 kanpotik datoz. Horrela, lehen sektoreak garapenerako duen potentzialak ezkutuan jarraitzen du, inportazioen ordezkapen gisa. Nolanahi ere, kalitatean, bolumenean, prezioan eta merkatu-baldintzetan diren eskakizunak betetzea ez da erraza enpresa txiki eta ertainentzat (ETEak) eta tokiko ekintzaileentzat, ez eta behar bezala garatu ez den lehen sektorearentzat eta ia existitzen ez den bigarren sektorearentzat ere. Azken aldian, Turismo Jasangarrirako Kontseilu Globalaren irizpideen arabera kontsumo arduratsurako bultzatutako joerek —tokiko ekoizpenak kontsumitzea, efizienteki erostea eta ingurumenerako hobea dena erostea— aukera-leiho bat ireki diete tokiko ekoizleei etorkizunera begira.

Populazioaren eta gizartearen osaera

Inguruan hiririk izan gabe helmuga turistiko bat eraikitzen hastean, migrazio-prozesu berezi bat gertatu zen. Lehenbizi, eraikuntza-proiektuetan lan egitera iritsi ziren pertsonak, eta, gero, turismo-zerbitzuetan lan egiten geratu ziren. Hasiera batean, Yucatán penintsulatik etorritako migrazioa zen gehienbat, baina, ikerketek erakusten dutenez, gerora hego-ekialde osotik migratu zuten; horrez gain, migratzaileen fluxu txikiagoak izan ziren herrialdearen erdialdeko eta iparraldeko eremuetatik, bai eta atzeritik ere. Hala, gaur egun, biztanleen % 53 estatutik kanpo sortuak dira (INEGI, 2020). Prozesu horren ondorioz, biztanleria-piramideak profil berezia du, adinekoen eta adingabeen populazioa urria baita; horrez gain, kultura-aniztasuna da nagusi, mundu-mailako eta «Mexiko sakona» deritzoneko jendea eta bertako jatorrizko herriak bat eginda.

Lurraldearen erabilera

Turismoaren arrakastak eta migrazioak, kontrako aldeetatik bada ere, lurraldearen erabilera intentsiboa behartu zuten kostaldeko eremuetan, bai erabilera turistikorako, bai bizitegi-erabilerarako; hala, hiri eta helmuga berriak sustatu ziren, ezaugarri berarekin: hirigintza-erregulazio urria edo falta. Hori dela-eta, muturreraino tenkatu dira eremu turistikoetako zerbitzu

urriak zein urbanizazio irregularretako zerbitzu hutsalak, eta horrek kaltea eragin du ekosistemetan.

Lurraldearen erabilerak kalte egin dio itsasoa, arrezifea, hondartza, kostaldea, manglarra, lurpeko ibaiak eta haitzuloak lotzen dituen makroekosistema konplexuari. Gainera, ur beltzen erabilera okerra egiten da, ekosistema kritikoei kalte eginez, eta hiri-hondakin solidoak ere modu desegokian erabiltzen dira; bestalde, antolamenduarekin eta plangintzarekin loturiko erabakiak *a posteriori* hartzen dira ia beti, ekosistemetan kalte larriak eragin ondoren. Cancún izan zen, hiriaren hazkundera hasi aurretik, urbanizazio-lanak egin eta oinarritzko zerbitzuak ezarri zituen lehen hiria eta helmuga. Dena den, abantaila hori berehala galdu zen, eta zerbitzuak etengabe egon dira mugan-mugan. Gainerako helmuga eta hirietan, urbanizazioa-lanak eta zerbitzuak atzetik joan dira.

Erronka gehiago

Klima-aldaketaren erronkak neurri urgenteak hartzera premiatzen du. Klima Aldaketari buruzko Gobernu Arteko Taldearen azken txostenen arabera, denbora gutxi dago. Turismoak berotegi-efektuko gasen emisio globalen % 8 sortzen du (Lenzen eta beste batzuk, 2018), eta hobekuntzarako esparru garrantzitsua du garraioan, emisio horien $\frac{3}{4}$ eragiten baititu.

Garraiobide guztien artean, hegazkinek dute efizientzia txikiena ingurumenaren aldetik, nahiz eta ibilbide luzeko eta nazioarteko bidaietan nekez ordezka daitezkeen (Quintana Rooa iristeko konexio-bide nagusia da). Egoera hori aldatzeko, ezinbestekoa da eko-erregaien edo bestelako hegazkinen erabileran garapen teknologiko nabarmenak egitea, baina estandar industrial hori urrun ikusten da oraindik. Ondorioz, aukerarik egingarriena nazio barruko bidaietan karbono-aztarna murriztea da.

Hainbat ikerketak egiaztatu dutenez, bi ordu eta erdi baino gutxiagoko ibilbideetan, trena efizienteagoa da ingurumenaren aldetik hegazkina baino. Europako Ingurumen Agentziaren datuen arabera, trenez bidaiatzen duen pertsonak 20 aldiz CO₂ gutxiago isurtzen du hegazkinez bidaiatzen duenak baino, 7 aldiz CO₂ gutxiago autoz bidaiatzen duenak baino, eta ia 5 aldiz CO₂ gutxiago autobusa erabiltzen duenak baino.

Tren maia martxan jarri eta hego-ekialdean garraio-aukera hori berreskuratzeaz batera, lehiarako abantaila lortu da. Konektibitatea hobetzea beti da funtsezko faktorea turismoaren garapenerako. Riviera Maya

hedapen-fasean sartu zen Cancún – Playa del Carmen – Tulum errepidea zabaltzearen ondorioz; bada, tren maia gakoa izan daiteke estatuko eta Yucatán penintsula osoko helmuga turistikoaren garapenerako. Gainera, trena da bere eraikuntza-lanen inpaktua konpentsatzen duen eta ingurumen-zerbitzuak ematen dituen garraiobide bakarra; izan ere, aukera ematen du garraiobide kutsagarriagoetan, hala nola hegazkinean, autobusean eta autoan, egiten diren egungo eta etorkizuneko bidaien ordeztasun gutxiagoko bidaiak egiteko. Horrez gain, badu beste abantaila bat, zerbitzu duala izatea, salgaiak garraiatzeko aukera ere ematen baitu, gauez, batez ere.

Nolanahi ere, trenbide-sareak osagarri bat behar du tokiko garraioan, hala nola tranbiak eta zero emisio edo emisio baxuko autobus-lineak lotuko dituzten geltoki intermodalak, lurraldeko edozein puntutarako mugikortasuna bermatzeko. Horregatik, atzeraezina da garraio masiboko eta emisio txikiko sare intermodal bat eguneratzea, modernizatzea eta garatzea, tranbia eta autobus elektrikoekin eta «cablebus» garraio-sistemarekin batera. Hala, barne-turismoak gora egingo duela eta kostaldetik peninsularen barnealderako fluxuak izango direla aurreikusirik, datozen garaietarako garraio egokia izango da, turistentzat zein bertako biztanleentzat. Garraioaren paradigmaren aldaketa hori beroketa globalari aurre egiteko premiazko egokitzapen- eta arintze-estrategiatzat aplikatu behar da; horrela, Quintana Roo helmuga turistiko eta karbono-aztarna gutxiko estatu izan dadin lagunduko du.

Merkatuko eskaria (turisten nahiz tour-operadoreen bidez) eta epe luzerako ereduaren beharra gorabehera, ez da asko aurreratu energia bitarteko alternatiboen bidez sortzeari dagokionez (turismoaren ekosistema industrialaren parte izanik). Gero eta inbertsio handiagoak egiten dira lehengo sistemak iturri deskarbonizatuko sistema energetiko bihurtzeko eta ekipamendu zaharrak ekipamendu efizienteagoekin ordezkatzeko, baina emaitzak oraindik ez dira nahikoak. Adierazi behar da turismo jasangarriaren eskualdeko ziurtagiri nagusiak (EarthCheck) 50 establezimendu baino ez dituela ziurtatuta, ehuneko oso txikia inbentarioan sartutako 1.474 hotelak kontuan hartuz gero.

90eko hamarkadaz geroztik, merkatuak berak gidatu du sektorearen hazkundera, ez plangintzaren ondoriozko erabakiek. Dinamika horrek bere mugak ditu, ez soilik behar bestekoa ez den hiri-azpiegituran, baita konexio-azpiegitura handietan ere. Horregatik,

Estatuak paper aktiboagoa izan behar du erabaki-hartzeetan. 90eko hamarkadaren amaierako Cancún - Tulum errepidea funtsezko faktoreetako bat izan zen Riviera Maya sortzeko, bai eta Playa del Carmen, Puerto aventuras, Akumal eta Tulum garatzeko ere. Duela gutxi, inbertsio publiko federalak luzaroan planteatutako proiektuak zehaztu ditu, hauek, zehazki: tren maia, Tulumeko aireportua, Nichupte zubia, Cancungo aireportuko bide-hirustaren handitzea, aireportuaren handitzea eta Chetumalgo zubiak. Hau da, dena ez du merkatuak erabakitzen: Estatuak zeregin garrantzitsua du.

Garapen-eredua

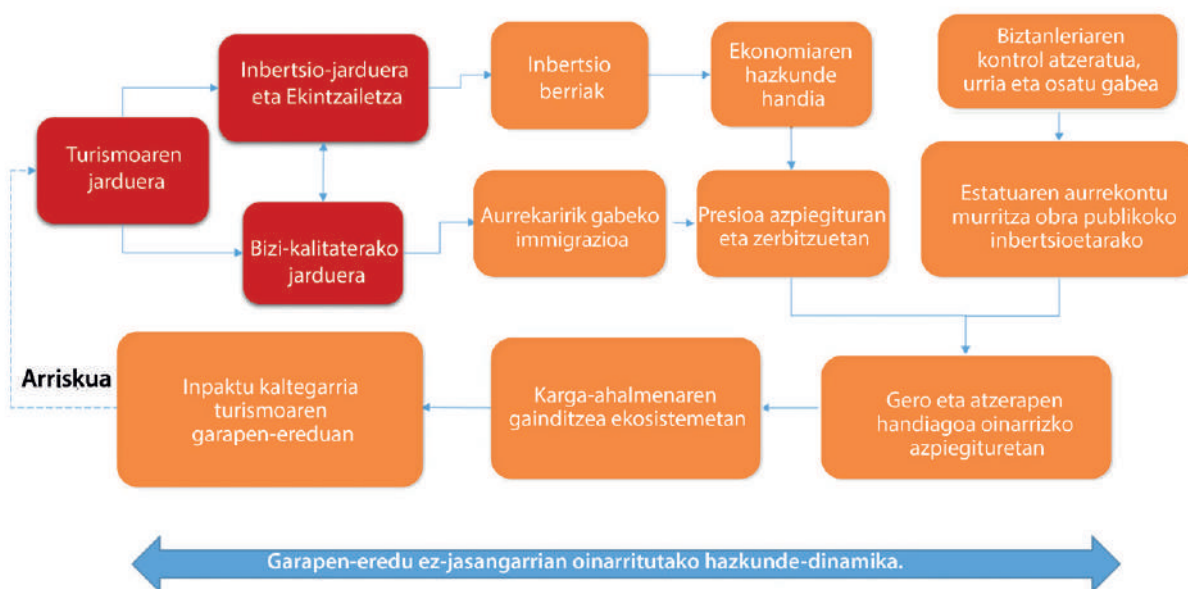
Cancún hirian eta Quintana Roo eskualdean, turismoa da ekonomiaren ardatza, produkzio bakarrean oinarritutako ardatza. Hasierako inbertsio publikoari esker (Cancún), sektorea abian jarri zen. Hala ere, 90eko hamarkadaren amaieraz geroztik, helmugek bestelako bultzadak jaso dituzte; batzuk ekimen pribatuek bultzatu dituzte (Riviera Maya – Playacar, Costa Mujeres – Playa Mujeres), eta beste batzuk, berriz, hedapen-dinamikaren ondorio izan dira (Isla

Mujeres, Cozumel, Holbox, Puerto Morelos, Tulum, Mahahual, Bacalar), merkatuko eskaerari erantzunez, batez ere.

Erakargarritasun hirukoitzeko motorra aktibatzean (Moncada eta beste batzuk, 2021), inbertsioa eta migrazioa eragin zituen, baina zerga-banaketaren egitura atzeratuta zegoen populazio-hazkundearen abiadurarekin alderatuta. Hori dela eta, inbertsio publikoaren falta izan da, hiri-azpiegituran eta, batez ere, eremu ez-turistikoetan, bai eta ekosistemen eta horien karga-ahalmenaren gaineko presioa ere, eredu ez-jasangarri baten eraginpean, produktu turistikoaren erakargarritasun nagusia arriskuan jarrita (natura: Karibe itsasoa, hondartza, oihana, zenoteak). Garapen ereduaren ezaugarri eta ondorio horiek grafikoki irudikatu dira (Moncada eta beste batzuk, 2021, Pech-en datuetatik abiatuta). Hala, gaur egungo erronka nagusia garapen-ereduaren dinamika aldatzea da.

Ingurune horretako beste arazo bat segurtasunik eza da, juridikoa (jabetzarena) nahiz segurtasun publikoari dagokiona, eta Mexikoko Karibe *arrakastatsuko* panorama konplexu bihurtzen du, Cancún proiektua hasi eta 55 urtera.

3. irudia. Erakargarritasun turistiko hirukoitza eta garapen-eredua



Iturria: Moncada, Martinez eta Huitzil (2021), Pechen datuetatik abiatuta (2003).

Eredua unean-unean eraldatzeko ekimenak askotarikoak dira, eta hainbat mailatan eta interes-talde desberdinek bultzatzen dituzte. Turismoaren dinamika hori garapen jasangarrira bideratzeko, 2020ko abenduaren 10ean *Quintana Roo eremurako 2030 Turismo Jasangarriaren Plan Nagusia*

argitaratu zen. Dokumentu horretan, 2030 Agendako konpromisoei heltzen zaie berrir, eta haren ikuspegia zeharkako bihurtzen du. Horrenbestez, aurrekari bat da aipatutako urtea baino geroagoko muga-epeak dituzten plangintza-jardueretarako.

Ondorioa

Cancún proiektua Quintana Roo eremu osora hedatzen da, eta turismoa hartzen du garapen jasangarriarako tresnatzat; hala, proiektu horren erronka da hainbat eremutan helburu hauek lortzea:

1. Oreka lortzea landa-eremuaren eta hiri-eremuaren artean.
2. Oreka lortzea iparraldearen eta hegoaldearen artean.
3. Oreka lortzea itsasaldearen eta barnealdearen artean.
4. Oreka lortzea turismoaren sektorearen eta beste sektore batzuen artean.
5. Pobrezia eta desberdinkeria gainditzea.
6. Karbono gutxiko turismoa lortzea.
7. Ura eta hiri-garapena behar bezala kudeatzea.
8. Natura- eta kultura-ondarea kontserbatzea.
9. Jabetzari dagokionez segurtasun juridiko handiagoa lortzea.
10. Segurtasun publikoa hobetzea.

Bibliografia

- Acuña Braun, S. (2002ko azaroaren 20a): *La creación de las marcas turísticas del Caribe Mexicano y la Riviera Maya* [Hitzaldia], La Salle Cancún Unibertsitatea, Cancún, Quintana Roo, Mexiko.
- Acuña Braun, S. (2024ko uztailaren 10a): *Riviera Maya, la creación de una marca turística* [Hitzaldia], Karibeko Unibertsitatea, Cancún, Quintana Roo, Mexiko.
- Amigos de Sian Ka'an A.C. (ASK) (2014ko urria): *Manual de sistematización del Proyecto Maya Ka'an*, Mexiko.
- Brundtland, G. H. eta beste batzuk (1987): *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future* (Ebazpena: A/43/427, 1987ko abuztuaren 4a), Nazio Batuen Erakundea.
- Cañada, E. (2021eko urtarrilaren 4a): *Trabajo turístico: nuevos riesgos de precarización pospandemia*, Alba Sud, Investigación y Comunicación para el Desarrollo. <http://www.albasud.org/noticia/1287/trabajo-turistico-nuevos-riesgos-de-precarizacion-pospandemia>
- Enríquez Savignac, A. (2006ko urria): *Cancún, turismo ayer y hoy* [Hitzaldia], Karibeko Unibertsitatea, Cancún, Mexiko.
- Huescar, A. (2009ko irailaren 11): *Reunión con Cuerpo Académico de Turismo y Sustentabilidad (CATS)* [Elkarrizketa, P. Moncada Jiménezek egina],
- Turismo Ikerketen Institutua (IIT) (2003, 2004, 2012 eta 2015): *Análisis de la estructura de la oferta de insumos y productos para el sector turístico en el Caribe Mexicano*, Cancuneko La Salle Unibertsitatea.
- Estatistika eta Geografia Institutu Nazionala (INEGI) (2020): *Censo de población y vivienda 2020*. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Lenzen, M.; Sun, Y. Y.; Faturay, F.; Ting, Y. P.; Geschke, A. eta Malik, A. (2018): «The carbon footprint of global tourism», *Nature Climate Change*, 8(6), 522–528. <https://doi.org/10.1038/s41558-018-0141-x>
- Martí Brito, F. (1991): *Cancún fantasía de banqueros: La construcción de una ciudad turística a partir de cero*, Litho Offset Andina tailerrak.
- Martí Brito, F. (2017): *Cancún fantasía de banqueros II*.
- Moncada Jiménez, P. (2011): *Turismo, población y territorio en Quintana Roo: Relación y proyecciones*, Porrúa argitaletxea.
- Moncada Jiménez, P.; García Martínez, F. eta Uitzil Pool, L. G. (2021): 4. kapitulu: «El desarrollo de Cancún explicado a través del modelo de la triple atraktividad turística», *El desarrollo turístico en México: Revisión general y casos de estudio* (129.-169. or.). Guadalajarako Unibertsitatea (UdG), AMIT, RIIT.
- Nazio Batuek (2015): *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* (A/RES/70/1). <https://sdgs.un.org/2030agenda>
- Turismoaren Mundu Erakundea (OMT-UNWTO) (2014): *Panorama OMT del turismo internacional, edición 2014*. Madril.
- Quintana Roo Turismo Idazkaritza (SEDETUR) (2023): *¿Cómo vamos? 2023ko abendua*.
- Quintana Roo Turismo Idazkaritza (SEDETUR) (2024): *¿Cómo vamos? 2024ko abendua*.
- Karibeko Unibertsitatea (2010, 2015, 2020): *Entre el mar y la historia... Línea del tiempo de Cancún*. <https://unicaribe.mx/historia>
- Villanueva Arcos, E. (2020ko abenduaren 20a): *Arqueología del desarrollo* [Elkarrizketa, P. Moncadak egina].