

**XIV Congreso Internacional de Análisis Organizacional**  
**Educación Superior y Desarrollo Sustentable**

**Conformación Histórica de la Movilidad no Motorizada en Playa del Carmen,  
Quintana Roo y el Potencial Actual para la Reconversión del Destino  
Turístico Tradicional en un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable**

Mesa Temática: Territorio y Organizaciones

Modalidad: Investigación en Proceso

Autor(es): Antonio Suárez Bonilla

[febobalam@gmail.com](mailto:febobalam@gmail.com)

(UNAM)

Facultad de Arquitectura | Universidad Nacional Autónoma de México Ciudad  
Universitaria, Av. Universidad 3000, Del. Coyoacán, Ciudad de México, C.P.  
04510.

Tel (01-52) 562 203 00

Cel. (+52 55) 2428 1488

Karl Lalanne Kersten

[klalanne@uqroo.edu.mx](mailto:klalanne@uqroo.edu.mx)

(UQROO)

Universidad de Quintana Roo Unidad Académica Playa del Carmen, Av.  
Universidades S/N, C.P. 77710 Playa del Carmen, Quintana Roo, México.

Tel (01-984) 877-34-64 ext.1018

Cel. (984) 133-43-70

Guanajuato, Gto.

8 al 11 de noviembre de 2016

# **Conformación Histórica de la Movilidad no Motorizada en Playa del Carmen, Quintana Roo y el Potencial Actual para la Reconversión del Destino Turístico Tradicional en un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable**

## **Resumen**

Esta investigación analiza la capacidad de atracción regional de un destino turístico tradicional, las diferentes formas de movilidad para acceder al mismo y de forma puntual un primer dimensionamiento de la movilidad no motorizada en una calle peatonal de la ciudad de Playa del Carmen, Quintana Roo. El trabajo se divide en dos partes: la primera estudia el carácter histórico en torno del desarrollo urbano y los diferentes modos de transporte en los que arriban los visitantes. La investigación describe la conformación histórica de la estructura urbana a través de la crónica y la entrevista de actores relevantes aplicando el enfoque de estudio longitudinal, también se describen conceptos como accesibilidad, barreras urbanas y conectores. La segunda parte se enfoca en el impacto de los viajes peatonales y las tendencias a un turismo sostenible; además de abordar aspectos económicos de la movilidad no motorizada y el gasto per cápita de los viandantes. Los resultados aportan información relevante para desarrollar estrategias encaminadas a reconvertir no sólo al destino turístico, sino a la ciudad en general, dentro del marco del desarrollo sustentable.

**Palabras clave:** Movilidad, turismo, ciudad, sostenibilidad, equidad.

## **Abstract**

Regional attraction capacity of a touristic destination, dimensioned and measured mobility through quantitative and qualitative data of specific pedestrian street at the city of Playa del Carmen, Quintana Roo. Research studies historic and recent urban frame as different transportation modes used for visitors arriving in to the city. The study is also focused on pedestrian mobility and tendencies for future sustainable tourism including pedestrians economic expenditure and the possible future sustainable urban growth in this caribbean destination.

**Key words:** Mobility, tourism, city, history, sustainability.

## **Introducción**

La siguiente investigación es una primera aproximación al análisis del desarrollo y estructura urbana de una de las principales ciudades turísticas de México, Playa del Carmen, ubicada en el Caribe mexicano, que en los últimos 30 años ha alcanzado el mayor índice de crecimiento urbano dentro de la totalidad de las ciudades en Latinoamérica, en el periodo comprendido entre 1990 y el año 2000. El eje de investigación se basa en el estudio y la observación del fenómeno de la movilidad urbana, desde una perspectiva de investigación cuantitativa y cualitativa.

El objetivo del estudio sobre el flujo de peatones es generar una primera aproximación hacia la movilidad sustentable y generar líneas de investigación puntuales sobre la eficiencia energética en torno de la movilidad y el turismo en una ciudad intermedia.

## **Metodología**

Para el desarrollo del análisis se aplicó el método mixto, conformado por el cualitativo y cuantitativo. Las técnicas longitudinales corresponden a entrevistas, crónicas de carácter histórico y estudios de preferencia declarada que investigan las prácticas de los viandantes, la percepción del espacio urbano, el potencial de atracción del destino en relación con la movilidad y la funcionalidad urbana en torno de la población local. En cuanto a las técnicas transversales, éstas corresponden al dimensionamiento en el flujo de peatones, los tiempos y las distancias de recorrido.

En el trabajo cuantitativo se hicieron doce muestreos transversales con

temporalidades controladas antes, durante y después de la temporada turística alta. El muestreo se efectuó en lapsos de doce horas continuas, en un horario de 9:00 a.m. a 9:00 p.m. Cada hora se dividió en seis conteos de diez minutos. El conteo se realizó de forma manual, utilizando contadores mecánicos y líneas de cruce sólo para peatones. La selección de la muestra se hizo con base en el criterio de punto de atracción y distancia intermedia para evitar sesgos en puntos de máximo y/o mínimo tránsito; se seleccionó la esquina de La Quinta Avenida y la Calle 18 (Constituyentes) que corresponden a la distancia intermedia de 1.130 metros desde cada una de los extremos de la calle seleccionada; es decir, se eligió el punto intermedio del principal tramo de la vía (y se omitió el conteo en los días con presencia de lluvia para no sesgar la muestra por eventos meteorológicos).

La obtención de información estadística básica consistió en la aplicación de la siguiente fórmula, principalmente para calcular media:

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n a_i = \frac{a_1 + a_2 + \dots + a_n}{n}$$

La técnica cualitativa consistió en la recopilación de información de primera fuente por medio de un estudio de preferencia declarada, basado en un modelo de cuestionario de ocho preguntas y cincuenta variables.

El cuestionario se aplicó de forma paralela al estudio cuantitativo, con la misma temporalidad y frecuencia, y en dos idiomas: español e inglés. Se contestaron 307 cuestionarios, 158 en español y 149 en inglés, además de 35 reactivos para calibrar el primer cuestionario.

La metodología incluyó la capacitación de tres encuestadores y la supervisión de dos especialistas bilingües de tiempo completo.

## **1. Formas urbanas en un modelo de corredor turístico con conectores y barreras**

### **1.1 Conformación histórica de la estructura urbana de Playa del Carmen y modelo de corredor turístico.**

La ciudad de Playa del Carmen es el centro geográfico de un corredor turístico conocido como Riviera Maya; se encuentra a 75 kilómetros al sur de Cancún y 83 de Tulum. Factores como el grado de desarrollo económico e infraestructura le confieren atributos de centralidad regional en relación con los tres municipios vecinos: Benito Juárez, Tulum y Cozumel.

El modelo de corredor turístico se articula a través de la carretera federal número 307, eje nodal para la movilidad y el desarrollo de la franja costera del caribe mexicano. Como tal, este modelo de corredor urbano mantiene influencia en la región circundante a cada localidad (Parr 2005, 2007).

Cada año más de cinco millones de turistas recorren los 130 kilómetros en los que se encuentra la mayor oferta de hospedaje de playa en todo México. A la fecha se reportan más de 30 mil cuartos y múltiples atracciones que empiezan a consolidar un continuo desarrollo interurbano y lineal entre las principales ciudades costeras.

Este modelo de crecimiento se refleja también al interior de las poblaciones, cuyo patrón de crecimiento se da, principalmente, a lo largo de la carretera federal, lo que ha contribuido a la conurbación entre algunos centros de población y a la generación de una mayor demanda de transportación interurbana y accesibilidad

local. También es notoria la aparición de barreras urbanas y la falta de conectores, que cooperan a la integración entre las poblaciones y al interior de éstas.

Para facilitar la comprensión del crecimiento urbano en un plazo de tiempo la investigación se ha basado en la transmisión oral de uno de los principales actores y cronistas que a continuación describe desde la óptica ciudadana el origen y crecimiento de la estructura urbana:

De acuerdo con el cronista de la región, José Luis G. Barry, en un Principio Playa del Carmen fue una Villa de pescadores, por lo que no se diseñó para ser una ciudad; así que se construyeron calles exclusivamente para dos carriles, por lo cual es imposible que dentro de Playa del Carmen, puedan transitar los más de 60 mil vehículos que están registrados en el Municipio de Solidaridad.

Playa del Carmen se fundó un 14 de noviembre del año de 1902, relata Barry, quien también fue Presidente Municipal Solidaridad en 1992. Playa del Carmen se convirtió en municipio el 28 de julio de 1993, por lo que como lugar tiene más de 100 años de haberse fundado y como municipio es aún muy joven.

Barry llegó a la ciudad de Playa del Carmen hace 30 años, cuando existían tan sólo 10 mil habitantes. Actualmente Playa del Carmen (Municipio de Solidaridad) cuenta con 222 mil habitantes. Llegó a tener un crecimiento anual de 36 % , por arriba de la ciudad de Tijuana, Baja California; mientras que el estado de Quintana Roo cuenta con un millón 600 mil habitantes.

De acuerdo con los reportes de las autoridades administrativas, el Municipio de Solidaridad genera ingresos propios por más de mil 500 millones de pesos, una

cifra elevada si se toma en cuenta el tamaño de la zona y si se compara con la ciudad turística de Cancún.

Barry destaca que Playa del Carmen tiene la tasa de crecimiento más alta de América Latina, por lo cual es difícil cubrir todas las necesidades de la población y las de los turistas, ya que se depende de los presupuestos estatales. Según las estadísticas, preciso el también abogado, el estado de Quintana Roo, tiene un crecimiento anual de 40 mil personas.

En realidad el crecimiento de Playa del Carmen sorprendió a todos, aseguró Barry, pues nunca se pensó que se fuera a dar este crecimiento tan desproporcionado. Lo anterior propició que las primeras avenidas, como La Quinta y La Décima, se convirtieran en avenidas peatonales y de tránsito para bicicletas.

El objetivo es que más calles se conviertan en peatonales, esta medida puede convertirse en realidad si el trazo urbano se desarrolla al Poniente de la ciudad, puesto que hoy en día el congestionamiento vial se localiza sobre todo en el centro; asimismo, se contempla construir el Palacio Municipal fuera del primer cuadro urbano, para ayudar a mejorar la situación vial.

Al mismo tiempo, asegura Barry, pese a los problemas viales, Playa del Carmen sigue siendo un pueblo ciclista, debido a que ésta no es una urbe, sino un destino de playa, sol, arqueología, buceo, cenotes; lugares que se visitan, la mayoría de las veces en bici o en moto.

Barry asegura que la ciudad ya no puede crecer más en las primeras mil hectáreas, por ello está su crecimiento es ahora hacia el poniente, donde hoy en

día existen más de 100 mil habitantes. Por lo anterior, es imposible que los poderes políticos locales sigan estando en el centro de la ciudad.

Por otro lado, Barry asegura que los habitantes locales que trabajan para la industria hotelera y turística, alrededor de unos 60 mil trabajadores, se trasladan tanto en bicicleta, como en motocicleta, los cuales viven en solidaridad. El 80 % de estas personas viven en el fraccionamiento Villa del Sol, que alberga al 30 % de esta población. De acuerdo con los datos recabados, en Playa del Carmen existen unas 50 mil bicicletas

La presente investigación indaga sobre el estado de la movilidad no motorizada, tomando como punto de atracción la Quinta Avenida. Ahora bien, por una parte, se entiende por movilidad general al conjunto de desplazamientos en el territorio (Delgado 2001: 359) y a la movilidad no motorizada como una alternativa, no obligada o voluntaria (Rodríguez 2006). Por otra parte, para comprender la forma urbana y los posibles escenarios para reconvertir el destino turístico de cara a una sostenibilidad urbana, se describen los siguientes conceptos claves en relación con la Ciudad de Playa del Carmen: accesibilidad, barreras y conectores.

### **1.2 Accesibilidad, barreras y conectores.**

Se entiende como accesibilidad a la forma en que la población residente y visitante puede acceder para utilizar o visitar los espacios abiertos, servicios, paisajes y benefactores dentro del espacio urbano.

Los tres principales condicionantes que incrementan o reducen la accesibilidad urbana son: 1) la cantidad de espacio público disponible en un entorno urbano;2) la eliminación o reducción de los obstáculos que dificultan la conexión entre

población y espacios abiertos, y 3) las opciones de movilidad existentes entre población y espacios abiertos.

Por su parte, las barreras urbanas se definen como las estructuras o reservas naturales que limitan o entorpecen la accesibilidad, movilidad e interacción de las personas y otras especies (Suárez 2011: 30). En tanto, los conectores o ligas urbanas son aquellos espacios lineales o franjas de tierra, calles, parques lineales, corredores peatonales, ciclovías y vialidades susceptibles de modificaciones que incentivan la movilidad sustentable y la continuidad de ecosistemas (Suárez 2011: 30).

En Playa del Carmen se identifican dos tipos de estructuras urbanas. Primero, las llamadas reticulares, con calles y avenidas que se intersectan y comunican de forma regular; y, segundo, las orgánicas, que corresponden a diseños basados en atributos paisajísticos.

Dentro de las primeras se encuentran la Zona Centro, la Colonia Colosio y El Ejido, además de otras nuevas áreas. En las estructuras orgánicas destacan el desarrollo Playacar, Selvamar, Mayakoba y otros de gran extensión, en una mezcla de suelo de uso turístico y habitacional.

Las principales barreras urbanas de la ciudad de Playa del Carmen están conformadas por infraestructuras de comunicación como la carretera federal número 307, que por su intensidad divide la ciudad en dos: oriente y poniente. Se localiza otro tipo de barrera conformado por infraestructura turística de reciente creación, hoteles, campos de golf y desarrollos habitacionales de acceso controlado y aislados en su trama vial de la ciudad; estos se ubican principalmente

en el lado oriente, del lado de la franja costera.

Cabe destacar que la desvinculación entre las diferentes tramas urbanas presenta una tendencia hacia la fragmentación espacial y social por la falta de conectores, espacios públicos de calidad y modos de transporte sostenibles e incluyentes que, en conjunto, garanticen la seguridad vial, la accesibilidad y la equidad.

De acuerdo con el especialista en movilidad Graizbord, el crecimiento de la ciudad desborda los límites del asentamiento original (Graizbord 2008: 72), por lo cual es necesario nueva infraestructura que pueda retejer a la ciudad de Playa del Carmen en beneficio de la población local.

En contraposición, los principales conectores de la ciudad y principales espacios públicos son las playas y la emblemática calle peatonal Quinta Avenida. Mientras las playas presentan una accesibilidad acotada por la saturación de infraestructura turística, así como la disminución de los frentes de playa por condiciones climáticas y ambientales, la Quinta Avenida constituye un corredor de accesibilidad universal con infraestructura y diversos modos de transporte, como peatonal, ciclista, terrestre, marítimo e inclusive aéreo.

## **2. Origen histórico y dimensión cuantitativa de la movilidad peatonal a lo largo de la quinta avenida en playa del carmen**

### **2.1 Origen histórico y trascendencia urbana de la Quinta Avenida en Playa del Carmen.**

La calle conocida como Quinta Avenida, ubicada en la ciudad de Playa del Carmen, constituye uno de los principales espacios relacionados con la movilidad

y el turismo. Su importancia tiene un origen histórico, ya que le da origen al ordenamiento numérico de las avenidas y calles que conforman la estructura reticular.

Esta característica no es aislada, ya que la catalogación numérica, que en principio se le otorgó de forma “arbitraria o anecdótica”, impacta en la totalidad de la ciudad.

Al referenciar la calle más cercana a la franja costera como la Quinta Avenida, las siguientes vías paralelas fueron nombradas también en rangos de cinco en cinco, siendo la siguiente paralela la avenida 10 y subsecuentemente la avenida 15, 20, etcétera, con una alineación norte-sur, respecto a la geografía costera.

En consecuencia, se decidió nombrar al resto de las vías perpendiculares como “calles”, otorgando así un carácter y ordenamiento turístico que originalmente la ciudad no tenía (Arendt 1999: 236).

Dentro del ámbito anecdótico, se cuenta que esta avenida fue bautizada por los mismos turistas como “La Quinta”, esto en referencia a la quinta avenida de la ciudad de Nueva York, ya que en un principio esta pequeña calle de Playa del Carmen, que medía sólo 100 metros desde la calle Juárez hasta lo que hoy en día se conoce como la calle 2, era el único lugar de la ciudad en el cual los turistas podían realizar algunas compras de *souvenirs*.

Con la afluencia turística constante, los pequeños comercios, restaurantes y hoteles conformaron lo que hoy se conoce internacionalmente como La Quinta Avenida de Playa del Carmen.

La importancia de la economía local y regional a lo largo de esta calle es

creciente, buena parte de la atracción de viajes y de turismo confluye en este punto de encuentro, considerada como la calle peatonal más larga de México, con cuatro kilómetros de longitud.

Sin embargo, esta particularidad en el modelo de crecimiento urbano, vislumbra algunas problemáticas derivadas de la inequidad en la inversión pública y la concentración de riqueza en una de las calles de la ciudad (Ascanio 2007: 96).

Además de su longitud e importancia económica, la Quinta Avenida es una de las calles más visitadas en todo el país. Cuenta con un promedio de 23 mil peatones al día, de acuerdo con los aforos realizados en la presente investigación.

Esta cuantificación la coloca como la segunda calle peatonal más transitada, después de la calle Madero, ubicada en el Centro Histórico de la Ciudad de México, que llega a tener hasta 110 mil peatones al día (Autoridad del Centro Histórico, GDF, 2013).

La suma de estas características urbanas, económicas y sociales hacen de esta calle el espacio ideal para el análisis e investigación sobre los tipos de movilidad relacionados con el turismo de la región y su potencial para reconvertir el destino hacia nuevas formas de sostenibilidad urbana.

## **2.2 Dimensión cuantitativa de la movilidad peatonal de la Quinta Avenida en Playa del Carmen.**

La obtención de los flujos peatonales consistió en recabar información real para diferenciar y dimensionar la movilidad en relación con el concepto de calidad de vida urbana, tanto para los habitantes locales como para los visitantes, tal como lo define (Myers 1994) desde una perspectiva ecológica que interrelaciona

los procesos de desarrollo y planeación urbana.

Ejemplo de esto son la disminución de los tiempos de transporte, mejoramiento del espacio público, sustitución de los viajes motorizados por no motorizados y, en general, la contribución a la mejora en la actividad física, la salud de la población y la equidad.

En el caso de Playa del Carmen, la movilidad no motorizada, que incluye viajes peatonales y ciclistas, juega un papel fundamental, no sólo para la recreación sino como elemento para la inclusión social y la dispersión de beneficios económicos por medio del establecimiento de conectores en donde actualmente existen barreras.

En la Quinta Avenida todos los días transita en promedio el equivalente al 12 por ciento de la población total de Playa del Carmen, con máximos por arriba del 15 por ciento, dependiendo de la época, la hora y las condiciones climatológicas.

A continuación se presenta la síntesis del análisis cuantitativo para obtener la estimación promedio de peatones por día, hora y minuto a lo largo de la Quinta Avenida.



*Imagen 1.-Fotografía de la Quinta Avenida en Playa del Carmen Quintana Roo*

Fuente: Imagen propia

Peatones por día. Los máximos de peatones por día que se concentran en la Quinta Avenida son muy altos para una ciudad con una población de 193 805 habitantes, incluso si se desagregan los turistas, se concluye que la Quinta Avenida cuenta con una gran capacidad de atracción regional y, en momentos, llega a la saturación peatonal.

Los efectos de esta atracción y de la concentración de visitantes en el espacio físico son distintos y diferenciados. Por un lado, la saturación de peatones a lo largo de una sola calle concentra la inversión pública y privada, generando un sistema inequitativo de dispersión económica; mientras que otro efecto es positivo,

ya que la cantidad de peatones presentes marca una clara preferencia hacia un modo de turismo con capacidad y demanda para reconvertir el destino hacia formas sostenibles en relación con el uso del espacio público y la movilidad en beneficio de la población local.

Tabla 1.  
Máximo y media de peatones por día (9:00 a 21:00 horas) en la Quinta Avenida 2015

Máximo de peatones / Día	30 357
Media de peatones /Día	23 705

Fuente: Elaboración propia a partir de estudio de campo 2015.

Peatones por hora. En cuanto a los flujos peatonales por hora se logra distinguir una tendencia clara de mayor afluencia hacia la tarde/noche.

Esta tendencia marcada en las tablas coincide con la puesta del sol, el fin de las actividades de playa y la jornada laboral, así como mejores condiciones climáticas que ofrecen mayor confort para la estancia prolongada en el espacio exterior urbano.

Tabla 2.  
Máximo y media de peatones por hora en la Quinta Avenida 2015

Máximo de peatones / Hora	4 868
Mínimo de peatones / Hora	529

Fuente: Elaboración propia a partir de estudio de campo 2015.

Peatones por minuto. Los máximos por minuto llegan hasta 86 peatones, es decir 1.4 peatones por Segundo. Este número es proporcionalmente alto si se

calcula que la calle tiene una sección o ancho peatonal que va de los seis a los ocho metros, lo cual implica que en la Quinta Avenida ya existe una saturación conforme a los índices que miden el confort peatonal en condiciones óptimas, estos índices proponen un máximo de hasta doce peatones por minuto por cada metro de área caminable (Gehl 2008), una vez que se supera esta densidad se generan problemas de confort y seguridad y se reduce la calidad de la experiencia.

#### Aforo de peatones por minuto

Tabla 3. Máximo y media de peatones por día (9:00 a 21:00 horas) en la Quinta Avenida 2015

Máximo de peatones / minuto	86
Media de peatones / segundo	1.6

Fuente: Elaboración propia a partir de estudio de campo 2015.

A continuación se explican los principales resultados de las técnicas de investigación longitudinales en relación con otros datos transversales.

### **2.2 Origen de peatones que tienen como destino la Quinta Avenida y los modos de transporte que se utilizan para llegar a ésta.**

Los siguientes datos evidencian la capacidad de atracción local, regional e internacional que tiene la Quinta Avenida con repercusión a la ciudad en general.

La información arroja que 54 por ciento de los que caminan en la Quinta Avenida provienen de una distancia menor a los siete kilómetros, es decir, vienen desde la misma ciudad y como tal se les considera como viajes locales, mientras

que el 28 por ciento proviene de lugares que se encuentran fuera de la zona urbana, a distancias de entre diez y treinta kilómetros, a estos viajes se les considera como viajes periurbanos e interurbanos.

Finalmente, existe un 18 por ciento de viajes hacia la Quinta Avenida, que se originan en otras ciudades que se encuentran a una distancia de entre treinta y sesenta kilómetros, es decir, viajes completamente interurbanos.

Tabla 4.  
Origen de viajes en rango de kilómetros hacia la Quinta Avenida 2015  
Distancia % viajes

Viajes que se originan a menos de 7 kilómetros de distancia de la Quinta Avenida	54%
Viajes que se originan a distancias de entre 10 y 30 kilómetros de la Quinta Avenida	28%
Viajes que se originan a distancias de entre 30 y 60 kilómetros de la Quinta Avenida	18%

Fuente: Elaboración propia a partir de estudio de campo 2015.

De estos datos se concluye que dadas las características urbanas tanto la zona central de la ciudad como el fraccionamiento Playacar presentan cualidades de proximidad, accesibilidad y calidad de vida urbana deseables (Graizbord 2014).

Del 100 por ciento de los viajes a la Quinta Avenida, 34 por ciento se originan

en la zona central de Playa del Carmen y 20 por ciento más tienen como origen el fraccionamiento Playacar, ambas zonas consideradas como centrales. Sin embargo, en el caso de Playacar, la accesibilidad es selectiva y controlada, debido a que el fraccionamiento sólo permite la entrada y salida de turistas y colonos a la vez que limita el uso público, lo que convierte a Playacar en una barrera urbana en perjuicio de la población local que no vive, se hospeda o trabaja en el desarrollo turístico habitacional Playacar.

En cuanto al modo de transporte que eligen aquellos que caminan por la Quinta Avenida para llegar a ésta, los datos arrojan los siguientes porcentajes por modo:

Tabla 5. Modos de transporte utilizados para llegar a la Quinta Avenida 2015 Modo de transporte

Viajes que se hacen caminando todo el trayecto hasta la Quinta Avenida	37%
Viajes que se hacen en taxi hasta la Quinta Avenida	27%
Viajes que se hacen en automóvil particular hasta la Quinta Avenida	15%
Viajes que se hacen en <i>shuttle</i> (autobús privado) hasta la Quinta Avenida	8%
Viajes que se hacen en bicicleta hasta la Quinta Avenida	4.5%
Viajes que se hacen en autobús hasta la Quinta Avenida	4.5%
Viajes que se hacen en barco hasta la Quinta Avenida	4%

Fuente: Elaboración propia a partir de estudio de campo 2015.

De los datos se concluye que mientras el 41.5 por ciento de los viajes hacia la Quinta Avenida se realizan en modos no motorizados, el restante 58.5 por ciento se hacen en transportes motorizados, estos últimos desde localidades que se encuentran a distancias de entre 10 y 60 kilómetros, lo que es evidencia del poder de atracción regional de la Quinta Avenida

El hecho de que el 41.5 por ciento de los viajes para llegar a la Quinta Avenida se realicen en medios no motorizados (caminata y ciclismo) revela el enorme potencial que tiene la ciudad de Playa del Carmen para reconvertir al destino con base en un mercado que promueva la actividad física, la salud y las formas de movilidad sostenible, tema que se describe en el texto *“Marketing de destinos turísticos”* (Bigne, Font y Andreu 2000), principalmente enfatizando la importancia de el caminar y andar en bicicleta si es que se hace de forma extensiva hacia el resto del tejido urbano como modelo de ciudad turística.

Los datos expuestos aportan una primera dimensión sobre el impacto regional y las implicaciones económicas, sociales y ambientales que genera la Quinta Avenida.

En el ámbito local, es evidente que existe un alto porcentaje de viajes que actualmente se realizan en medios no motorizados (41.5 por ciento) y que estos mismos podrían aumentar, siempre y cuando existan las condiciones locales de seguridad vial, infraestructura y accesibilidad, particularmente para aumentar el número de viajes ciclistas en favor de la población local, tal como veremos en la siguiente parte.

### **2.3 Tiempos caminados y calorías consumidas.**

El tiempo destinado a caminar en la Quinta Avenida revela información importante en relación con las actividades urbanas, el gasto energético y la preferencia hacia realizar actividades físicas en el espacio público.

El 36 por ciento de los caminantes entrevistados afirmó que caminaría de 30 a 45 minutos, tiempo que equivale a un gasto promedio de 100 calorías (Gyplan.com), mientras un 34 por ciento optó por un tiempo de 45 a 60 minutos, es decir, un gasto promedio de 210 calorías.

Ambos datos revelan la disponibilidad del 70 por ciento de los caminantes por realizar paseos peatonales de entre 30 y 60 minutos, lo cual supone un modelo urbano extraordinario para la dispersión de ingresos y la revitalización urbana, si ese tiempo que dedican los viandantes se pudiera distribuir en una forma espacial más equitativa, es decir, por otras calles en la ciudad para generar una mayor y más equitativa derrama económica, a la vez que se descongestiona la Quinta Avenida, tal como se explica en el siguiente apartado, que cuantifica la derrama económica con base en el espacio peatonal y gasto per cápita.

### **2.4 Gasto per cápita diferenciado entre peatones de la Quinta Avenida.**

El gasto promedio de los peatones es uno de los principales indicadores que ayudan a dimensionar la importancia económica y política de esta calle, así como su relación directa con la derrama económica local y regionalmente.

Para efectos de la presente investigación nos interesa el potencial económico derivado de la actividad peatonal y la movilidad no motorizada, en función de que tal gasto puede incidir en la futura planeación urbana de la movilidad sostenible en

la totalidad de la ciudad y no exclusivamente a lo largo de una calle.

En el estudio no se diferencia la nacionalidad de los entrevistados, sólo el idioma (inglés y español), de esto se deduce que la totalidad de los turistas de habla inglesa son extranjeros, mientras que el resto son una mezcla entre nacionales, españoles y latinoamericanos.

El principal dato indica que el 99.5 por ciento de los visitantes que caminan a lo largo de la Quinta Avenida están seguros de que van a gastar, es decir, la gran mayoría asocia el espacio peatonal al consumo.

Mientras el gasto promedio de los turistas de habla inglesa se encuentra en el rango de los \$1 500 a los \$3 000 pesos, el rango de gasto de los turistas que hablan español va de los \$600 a los \$1 300 pesos.

Los niveles de gasto en general revelan dos datos principales:

1. Una muy alta capacidad de gasto asociada a un espacio peatonal abierto, probablemente la más alta capacidad de gasto entre todas las calles peatonales de México.

2. Una concentración del gasto y divisas que impacta en la totalidad del tejido urbano.

De los datos anteriores se concluye que existe un enorme potencial económico para incentivar un modelo de movilidad peatonal y ciclista que contribuya a una mejor dispersión de ingresos a lo largo y ancho del tejido urbano.

Sin embargo, la actual concentración del gasto contribuye más a la desigualdad de forma directa e indirecta, ya que además del gasto realizado por los turistas y la población local, también una parte significativa de la inversión

gubernamental y privada se localiza en esta calle o alrededor de ella.

### **3. Percepción cualitativa y potencial de playa del Carmen como destino de turismo basado en la movilidad sostenible**

#### **3.1 Percepción de Playa del Carmen como destino peatonal y ciclista.**

La percepción general sobre la movilidad no motorizada, incluyendo a peatones y ciclistas paseantes de esta calle local, es un importante indicador sobre el potencial que tiene la ciudad para sustituir viajes motorizados por más viajes peatonales y otros en bicicleta.

Estos últimos son de importancia, tanto para la industria turística como para la población local, ya que se puede suponer un ahorro considerable de tiempo y dinero, además de una consolidación del destino como una ciudad orientada hacia la sostenibilidad urbana.

A la pregunta expresa si el caminante recomendaría Playa del Carmen como un destino peatonal, destino ciclista o peatonal y ciclista, el 73 por ciento afirmó que recomendaría Playa del Carmen como un destino peatonal y ciclista, lo cual indica un reconocimiento y disposición favorable hacia la movilidad no motorizada en general.

A la pregunta sobre qué elementos serían los más importantes para que el turista y/o el local utilizaran la bicicleta como medio de transporte, las respuestas en orden de importancia fueron: 1) la existencia de un sistema de bicicletas públicas; 2) la existencia de una red de ciclovías confinadas, y 3) la existencia de calles con menos autos a menor velocidad.

### **3.2 Conclusiones sobre el potencial de la movilidad no motorizada en Playa del Carmen.**

La ciudad de Playa del Carmen se encuentra en un estadio de desarrollo urbano propicio para su consolidación como una ciudad peatonal y ciclista, con desplazamientos en favor del mejoramiento del espacio público, el incremento de los puntos de encuentro social y una mejor funcionalidad urbana para la totalidad de la población local como resultado de un nuevo producto turístico en formación cuyo componente principal es la movilidad no motorizada.

La movilidad peatonal y ciclista en Playa del Carmen parece haber moldeado un tipo de turismo que encuentra en las formas de movilidad sostenibles una atracción principal, que a su vez genera impactos diferenciados en los contextos regionales y locales.

Para la consolidación del destino es necesario fortalecer el concepto de calidad de vida y proximidad por medio de iniciativas orientadas al desarrollo urbano sostenible.

En el futuro, la movilidad no motorizada jugará un papel importante para contrarrestar una distribución desequilibrada de los beneficios del turismo y la concentración de la inversión pública y privada a lo largo de un solo corredor.

Esto dependerá en buena medida de la implantación de políticas de sostenibilidad urbana y turística, si es que se logra establecer el principio físico y social de accesibilidad urbana y beneficios para la población local.

La accesibilidad en Playa del Carmen se encuentra en un momento de transición, existe la disyuntiva entre optar por un modelo de proximidad basado en

la movilidad no motorizada, o la opción del crecimiento expandido de la ciudad con desarrollos que limitan el acceso físico, ya sea por la distancia o por su carácter privado.

Para alcanzar un desarrollo urbano sostenible, la Agenda XXI señala tres condiciones que deben alcanzarse:

- 1) estándares mínimos en vivienda;
- 2) seguridad social, infraestructura con modos de producción, consumo sostenibles, y
- 3) estructuras urbanas que correspondan a los puntos 1 y 2. (Agenda XXI, 1992)

La implantación de la movilidad sostenible mantiene un potencial económico y social presente en la ciudad de Playa del Carmen y, como tal, este flujo puede desencadenar beneficios hacia la totalidad de la población al mejorar la accesibilidad a la vivienda, a la seguridad vial, al consumo energético sostenible y la equidad urbana en un nuevo modelo de externalidad positiva del turismo en México

## Bibliografía

- AGENDA XXI, Organización de las Naciones Unidas (1992). Introducción.
- ASCANIO, A. (2007). *Globalización del turismo y la concentración de su riqueza*.  
Universidad Austral de Chile.
- ARENDRT, R. (1999), *Growing Green*. Island Press. 236
- BIGNE, E., X. FONT y L. ANDREU. (2000). *Marketing de destinos turísticos. Análisis de estrategias de desarrollo*. Madrid.
- DELGADO, P. (2011). "Metodología para la ordenación del territorio bajo el prisma de la sostenibilidad", Tesis doctoral, Barcelona, Univeridad Politécnica de Cataluña.
- GEHL, J. (2008). "World class streets", New York City DOT.
- GRAIZBORD, B. (2008). "Governance in Megacities in Federal Orders", *Unity in Diversity. Learning from Each Other*. Nueva Delhi, Viva Books Forum of Federations.
- (2014). "Metrópolis", Estructura Urbana, medio ambiente y política pública, CEDUA, COLMEX, pp. 52-53.
- Gyplan.com calculadora de "Tasa metabólica basal" (2015).  
<http://www.gyplan.com/>
- MYERS, D. (1994). "The Ecology of Quality of Life and Urban Growth", L.A. Platina, Los Angeles, School of Urban and Regional Planning, pp. 52-60.
- PARR, J. (2005). "Perspectives on the city region", *Regional Studies*, (2) 44: 555-556.
- . (2007). "Spatial Definitions of the City: Four Perspectives", *Urban Studies*,

(2) 44: 381-392.

RODRÍGUEZ, J. P. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Nueva York, Routledge.

SUÁREZ A., P. CAMARENA. (2011). "Infraestructura verde y corredores ecológicos de los Pedregales", en *Ecología urbana del sur de la Ciudad de México*. Universidad Nacional Autónoma de México.

Entrevistas: 1. Entrevista a ex alcalde y ahora cronista de la Ciudad de Playa del Carmen Abogado José Luis G. Barry. 2. Autoridad del Centro Histórico, (2013). Entrevista realizada a lo largo del tercer Diplomado Internacional de Infraestructura Ciclista y Transporte Sustentable 2013. Universidad Nacional Autónoma de México.

#### Semblanzas



-Antonio Suárez Bonilla, es actualmente Técnico Académico de tiempo completo, de la facultad de arquitectura de la UNAM. Estudió sociología y cuenta con una maestría en el tema del Desarrollo Sustentable.



-Karl Lalanne Kersten es licenciado en Comercio Internacional y maestro en Administración, actualmente es profesor investigador de la Universidad de Quintana Roo, Unidad Académica Playa del Carmen y también Secretario Técnico de Docencia, de dicha casa de estudios.