

# EL SISTEMA DE CIUDADES EN LA PENÍNSULA DE YUCATÁN Y SU INTERCONECTIVIDAD

Ing. Darío Josué Sandoval Poot; IPN, SEPI ESIA-UZ, Alumno de la Maestría en Ingeniería Civil, Área Disciplinaria: Planeación Territorial; [dariojsp@yahoo.com](mailto:dariojsp@yahoo.com). // Dr. Javier Pérez Corona: IPN, SEPI ESIA\_UZ, Profesor Investigador de la Maestría en Ingeniería civil, Área Disciplinaria: Planeación Territorial; [japerezc@ipn.mx](mailto:japerezc@ipn.mx).

## RESUMEN

La región de la Península de Yucatán<sup>1</sup> comparte hoy en día un pasado común muy vinculado a la cultura maya y que hacen que su dinámica poblacional y de organización este muy ligado a ésta herencia cultural, vigente hasta nuestros días.

La Península de Yucatán, sin embargo, no ha sido ajena a los cambios que la globalización le ha impuesto, por lo cual ha desarrollado nuevos flujos de personas, productos y capitales que sobrepasan los límites político-territoriales. Gracias a éstos factores la Península de Yucatán se ha convertido en una región económica estratégica de nuestro país, concentrando su especialización en dos sectores: el turismo y la industria petrolera, con un centro estratégico en la ciudad de Mérida y centros urbanos que han manifestado un gran dinamismo en etapas recientes, debido en gran parte en la especialización que hablamos anteriormente, las ciudades de Cancún y Ciudad del Carmen.

La región peninsular no es ajena al fenómeno macro-cefálico que caracteriza nuestro país, y como se ha señalado en otros estudios, la mayoría de los países latinoamericanos, es decir, cuenta con una ciudad central que tiene una gran concentración urbana, pocas ciudades medias, y luego una gran dispersión rural.

En el presente trataremos de hacer una jerarquización de los conglomerados urbanos de la región Península de Yucatán, así como evaluaremos su conectividad, tanto entre sí como con otras zonas del país; así como la infraestructura existente para el mismo.

Palabras clave: territorio, población, Península de Yucatán, infraestructura, conectividad.

## ABSTRACT

The region of the Yucatan Peninsula<sup>2</sup> today share a common past close ties to Mayan culture and that means that its population and this organization closely linked to this cultural heritage, effective today.

The Yucatan Peninsula, however, has not been immune to the changes that globalization has imposed, why it has developed new flows of people, goods and capital in excess of political and territorial boundaries. Thanks to these factors the Yucatan Peninsula has become a strategic economic region of our country, focusing his expertise in two sectors: tourism and the oil industry, with a strategic center in the city of Merida and cities that have expressed an dynamic in recent stages, due in large part on the expertise we talked about earlier, the cities of Cancun and Ciudad del Carmen.

The peninsular region is no stranger to macrocephalic phenomenon that characterizes our country, and as noted in other studies, most Latin American countries, ie, has a central city that has a major urban area, few medium-sized cities, then a rural dispersion.

This will try to make a hierarchy of urban conglomerates of the Yucatan Peninsula region, and evaluate your connectivity, both among themselves and with other parts of the country and the existing infrastructure for it.

Keywords: territory, population, Yucatan Peninsula, infrastructure, connectivity.

<sup>1</sup> La región de la Península de Yucatán comprende los estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán, con una población según el Censo de Población y Vivienda 2010 de 4 103 596 habitantes; 822 441, 1 325 578 y 1 955 577 habitantes respectivamente

<sup>2</sup> The region of the Yucatan Peninsula comprises the states of Campeche, Quintana Roo and Yucatan, with a population according to the Census of Population and Housing 2010 of 4.103.596 inhabitants; 822.441, 1.325.578 and 1.955.577 people respectively

## EL PROCESO DE CONFORMACIÓN HISTÓRICA DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN

La Península de Yucatán habitada por los mayas hasta la llegada de los españoles, tenía una organización territorial particular, estaba integrada por cacicazgos (nombrados así por los españoles) que eran las demarcaciones geográficas que constituían las provincias o señoríos existentes hasta entrado el siglo XVI, en el cual se consumó la dominación española en ésta región.

Según el antropólogo Ralph L. Roys existían las siguientes provincias o cacicazgos: Ah Canul, Ah Kin Chel, Ceh Pech, Can Pech, Chactemal, Chakán, Chakán Putum, Chikinchel, Cochuah, Cupul, Ekab, Hocabá-Homún, Sotuta, Tases, Tutul Xiúes y Uaymil.



Figura 1. Cacicazgos mayas en la Península de Yucatán en el siglo XVI

La conquista de Yucatán fue consumada dos décadas después de la conquista de México por Francisco de Montejo el Adelantado, su hijo Francisco de Montejo y León "el Mozo" y su sobrino, Francisco de Montejo, el sobrino.

En sus orígenes, el territorio yucateco dependía y era regulado a través de la que se llamó la Audiencia de los Confines, ubicada en el territorio de lo que conocemos como Guatemala. El 9 de enero de 1560 se decreta la Real Cédula mediante la cual Yucatán pasa a depender totalmente de la Audiencia de México.

Apenas un año después figura el nombre de fray Diego de Landa -personaje contradictorio quien nombrado para dirigir la iglesia de Yucatán al final del

Primer Capítulo Provincial de la orden de los franciscanos el 13 de septiembre de 1561.

El 12 de julio de 1562 se lleva a cabo el Auto de Fe en el pueblo de Maní, castigo que fue impuesto por Fray Diego de Landa a los indígenas mayas acusados de idolatría. En este lugar, son quemados y destruidos una infinidad de documentos originales, códices y esculturas que reflejaban la grandeza de esta antigua cultura.

En el año de 1617 Yucatán fue considerada una Capitanía General, que dependía de la Nueva España, pero debido a su situación geográfica se mantuvo con ciertas libertades.

Durante el virreinato español la provincia y capitanía de Yucatán abarcaba los territorios actuales de Campeche, Quintana Roo, Tabasco, Yucatán y también le correspondía nominalmente los territorios del norte del Petén y el actual Belice.

En 1786 la Corona Española implementa el régimen de intendencias y el territorio cambia su nombre a Intendencia de Yucatán conservando sus mismos territorios.

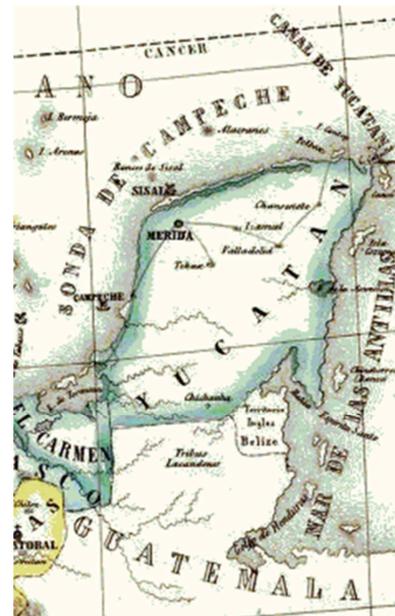


Figura 2. Intendencia de Yucatán en el siglo XVIII

Por su lejanía geográfica del centro de la Nueva España, en especial de la Ciudad de México, Yucatán no se vio afectado militarmente por la guerra de independencia de México, aunque ya había un espíritu libertador en los yucatecos ilustrados. En 1802 en Yucatán se forma un grupo denominado Sanjuanistas que fue fundado por Pablo Moreno, filósofo yucateco y el capellán José María Velázquez. A este grupo se integran notables personajes como el padre de Andrés

Quintana Roo y Lorenzo de Zavala. En contraparte se integra en la provincia el grupo político denominado los Rutineros que se oponía a toda acción libertadora. Estas dos organizaciones condujeron la lucha política en la que se dirimió de manera incruenta la independencia de la Península de Yucatán de España.

Lorenzo de Zavala, uno de los Sanjuanistas, en 1820 formó la Confederación Patriótica, dentro de ésta hubo un cisma y quedaron dos grupos: quienes apoyaban al gobierno español al igual que a la Constitución de Cádiz y otro encabezado por Zavala que buscaba la independencia absoluta de España. Mariano Carrillo Alborno, en ese entonces gobernador, obligó a Zavala y Manuel García Sosa a ser diputados de las Cortes y los envió a Madrid, mientras los otros liberales eran puestos en prisión sin que Zavala se diera cuenta.

El grupo abogaba por la supresión del servilismo indígena, las obvenciones parroquiales y a los privilegios a la Corona Española. Más tarde, en 1820, un sanjuanistas conformó la Confederación Patriótica, dentro de la cual se gestaron dos grupos: quienes apoyaban el gobierno español y a la Constitución de Cádiz y otro, encabezado por Zavala, que buscaba la independencia absoluta de España. Mariano Carrillo Alborno, en ese entonces gobernador, obligó a Zavala y Manuel García Sosa a ser diputados de las Cortes y los envió a Madrid, mientras los otros liberales eran puestos en prisión sin que Zavala se diera cuenta.

Mientras esto ocurría en Yucatán se proclamó el Plan de Iguala. Le correspondió al Capitán General Juan María Echeverri ser el último Gobernador nombrado por España y el primero de la entidad independiente. Echeverri envió a dos representantes a negociar la incorporación de Yucatán al Imperio Mexicano hecho que ocurrió el 2 de noviembre de 1821.

El 29 de mayo de 1823, la diputación provincial yucateca condiciona la anexión del estado a la nación mexicana a que la por entonces nueva república se sustentara sobre las bases federalistas y aceptara que Yucatán tuviera su propia Constitución.

El 6 de abril de 1825, es sancionada la primera Constitución Política del Estado de Yucatán, siendo gobernador por Yucatán Antonio López de Santa Anna.

La República de Yucatán surgió como respuesta al gobierno centralista encabezado precisamente por Antonio López de Santa Anna en 1835. El movimiento encabezado por Miguel Barbachano, exigía un gobierno federal, y al no lograrlo promovió que Yucatán fuera independiente de México.

Santa Anna, comisionó a Andrés Quintana Roo (oriundo de Mérida), para establecer un diálogo con las autoridades yucatecas y el Congreso Yucatanense con el fin de que se reincorporasen a México. La labor de

Quintana Roo rindió frutos y se firmaron los tratados del 28 y 29 de noviembre de 1841. En ellos se manifestaba que Yucatán conservaría sus leyes y aranceles de aduanas, así como la libre introducción de mercancías a sus puertos, entre otras ventajas para Yucatán. Sin embargo, las diferencias continuaron y Yucatán se separó del México centralista por dos periodos, pero la península se vio obligada a reincorporarse en 1848, debido a que el propio gobernador Barbachano tuvo que pedir ayuda al gobierno central de México por la Guerra de Castas.

En ese proceso Santiago Méndez Ibarra, ex-gobernador de Yucatán, en pugna con Barbachano a quien había tenido que ceder el poder porque él no había podido resolver el problema de la guerra interna, ofreció la soberanía yucateca a cambio de auxilio militar, a Cuba, a Jamaica, a España e Inglaterra, a los Estados Unidos pero nadie atendió sus súplicas. En septiembre de 1847, Justo Sierra O'Reilly viajó a los Estados Unidos de Norteamérica en busca de ayuda para salvar a la población blanca de la península.

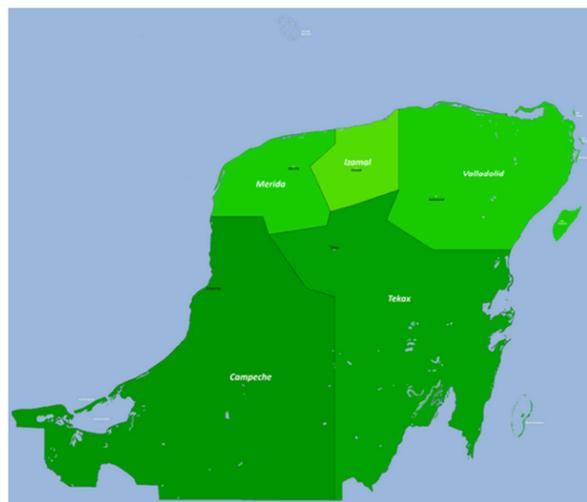


Figura 3. Organización territorial y política de Yucatán hacia 1840. Cinco partidos (a partir de la punta nor-occidental de la península, en el sentido de las manecillas del reloj): partido de Mérida, de Izamal, de Valladolid, Tekax y Campeche.

En 1851 el gobierno yucateco había logrado recuperar el control del noroeste de la Península. Entonces enfrentó nuevas dificultades. En plena guerra de castas y como resultado de pugnas políticas entre facciones irreconciliables, Campeche buscó su separación del control yucateco. En 1857 Campeche decretó su independencia y aunque el gobierno central de Juárez tardó algunos años en reconocer el hecho, finalmente en 1862 lo aceptó. Perdidas las mejores salinas y las tierras del palo de tinte, Yucatán tuvo que explorar nuevas alternativas productivas fomentando la siembra de la caña de azúcar y principalmente del henequén que mediante la invención de una máquina capaz de desfibrar las duras pencas del agave fue capaz de transformarse en una pujante agroindustria que fue la

base de la economía regional durante todo el siguiente siglo.

La ocupación francesa, bajo el imperio de Maximiliano de Habsburgo fue apoyada por los conservadores yucatecos, entre los cuales destacaron el entonces gobernador Coronel Felipe Navarrete y los también coroneles Francisco Cantón Rosado y Teodosio Canto, quienes sometieron a los liberales de Campeche. Mientras duró el imperio (1864-67). El territorio Campechano fue reintegrado temporalmente a Yucatán. En 1865 la emperatriz Carlota visitó la península llegando por Sisal y visitando Mérida, Uxmal y Campeche. Su presencia fue festejada con gran pompa a pesar de los tiempos aciagos que vivía el estado por la rebelión maya que no podía ser sofocada.

En un proceso aparte y posterior, concluida la guerra de castas, el 24 de noviembre, de 1902, el presidente Porfirio Díaz proclamó la formación del territorio de Quintana Roo para evitar nuevos focos de insurrección indígena, separándolo del estado de Yucatán. Que en 1974 se convertiría junto con Baja California Sur, en uno de los estados más jóvenes de México.

Hoy en día existe un conflicto territorial vigente entre los tres estados que integran la Península de Yucatán. Tal conflicto tomó cauce legal el 12 de febrero de 1997, cuando el estado de Quintana Roo interpuso una controversia constitucional contra el estado de Campeche por presunta invasión de territorio al crear este último en 1996 el municipio de Calakmul, para cuya creación se invadieron presuntamente (según el estado de Quintana Roo) 4810 km<sup>2</sup> del territorio quintanarroense, superficie en la que están enclavadas más de 20 comunidades rurales, cuyos habitantes, poco más de 20 000, no saben a qué estado pertenecen. El 3 de mayo del mismo año el propio estado de Quintana Roo interpuso otra controversia en contra del estado de Yucatán. La resolución del conflicto se encuentra en manos de la SCJN.

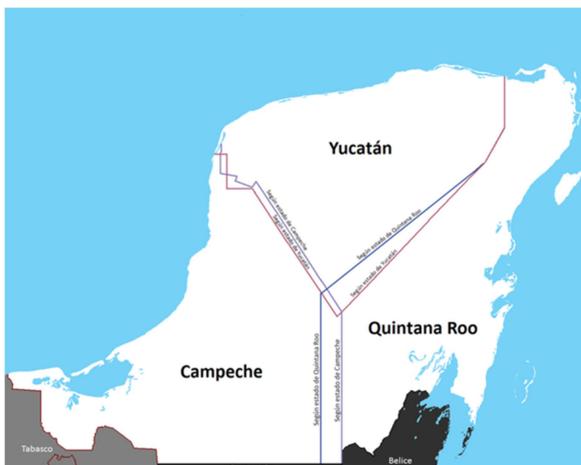


Figura 4. Zonas de traslape entre los 3 estados peninsulares.

## EL SISTEMA DE CIUDADES REGIONAL DE LA PENÍNSULA DE YUCATÁN Y SU DINÁMICA POBLACIONAL

La región peninsular de Yucatán repite el patrón macrocefálico que caracteriza nuestro país, y la mayoría de los países latinoamericanos. Es decir tiene pocas concentraciones urbanas muy aglomeradas, y por el contrario una gran dispersión rural.

Primeramente tenemos dos zonas metropolitanas que ejercen como grandes polos de desarrollo, el primero debido a un proceso histórico que lo ha convertido en el centro neurálgico de la región, la ciudad de Mérida, pero debido a los cambios que se han venido dando en la región ha ido disminuyendo su ritmo de desarrollo, la tasa de crecimiento medio anual de la Zona Metropolitana de Mérida (ZMM) pasó del 2.9% en el quinquenio 1990-1995 al 2.0% en el periodo 2000-2005. Por otro lado tenemos la Zona Metropolitana de Cancún (ZMC) que aunque ha ido disminuyendo su tasa de crecimiento del 10.0% al 5.6% en los mismos periodos, presenta una de las tasas de crecimiento más grandes del país junto con Playa del Carmen igualmente en la Riviera Maya, debido a su vocación turística.

Le siguen en orden poblacional otras dos ciudades, cuya vocación es meramente administrativa, al ubicarse en ella la capital política de dos de los estados peninsulares, San Francisco de Campeche, Campeche y Chetumal, Quintana Roo; la primera con una población de 211, 671 habitantes, y la segunda con una población de 138, 125 habitantes. Por último como parte importante de este sistema de ciudades tenemos a Ciudad del Carmen punto neurálgico de la industria petrolera en nuestro país, con una población de 154, 197 habitantes.

Finalmente para corroborar el patrón macrocefálico del cual nos referimos, tenemos 176 localidades definidas como "urbanas" por el INEGI, con una población menor a los 105, 417 habitantes.

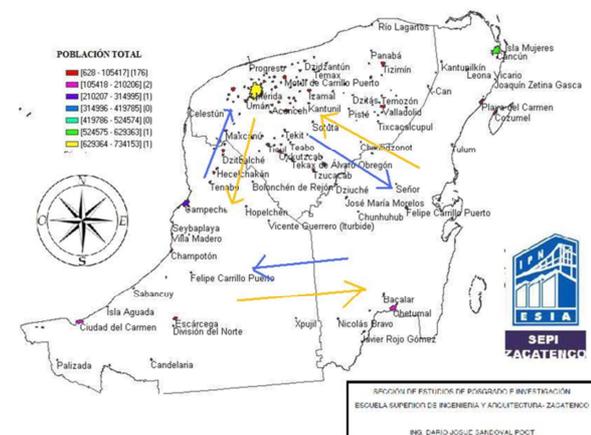


Figura 5. Sistema de ciudades regional de la Península de Yucatán

Como mencionamos anteriormente la región comparte hoy en día un pasado común muy vinculado a la cultura maya y que hacen que su dinámica poblacional y de organización este muy ligado a ésta herencia cultural, vigente hasta nuestros días.

La Península de Yucatán, sin embargo, no ha sido ajena a los cambios que la globalización le ha impuesto, por lo cual ha desarrollado nuevos flujos de personas, productos y capitales que sobrepasan los límites político-territoriales.

La dinámica migratoria del Estado de Campeche la podemos apreciar a continuación:

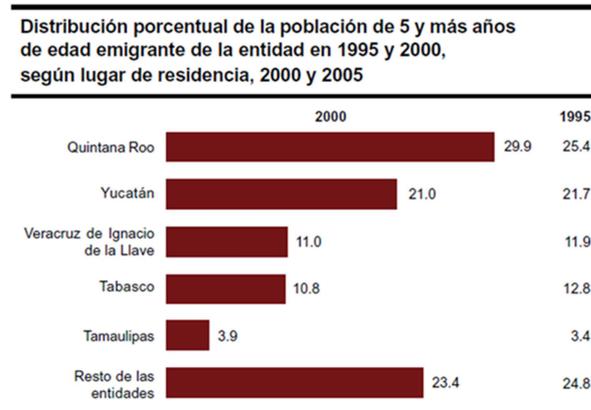


Figura 6. Emigración en Campeche

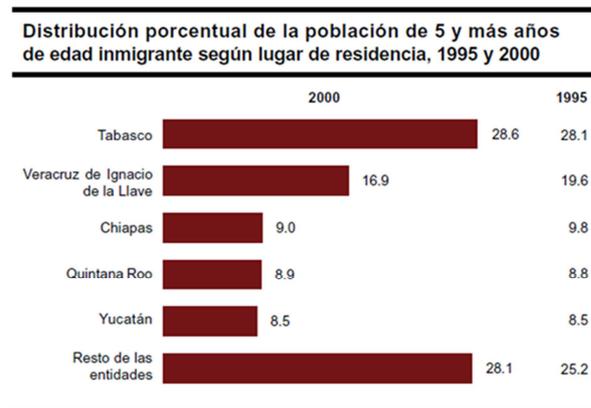


Figura 7. Inmigración en Campeche

Por su parte en Quintana Roo se presenta el siguiente patrón:

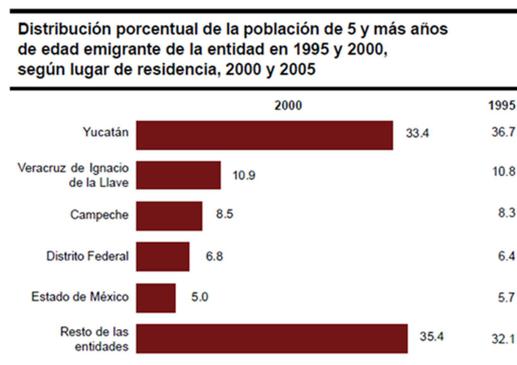


Figura 6. Emigración en Quintana Roo

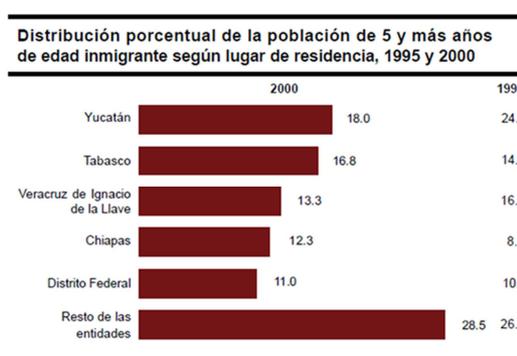


Figura 7. Inmigración en Quintana Roo

Finalmente, el estado de Yucatán presenta las siguientes gráficas:

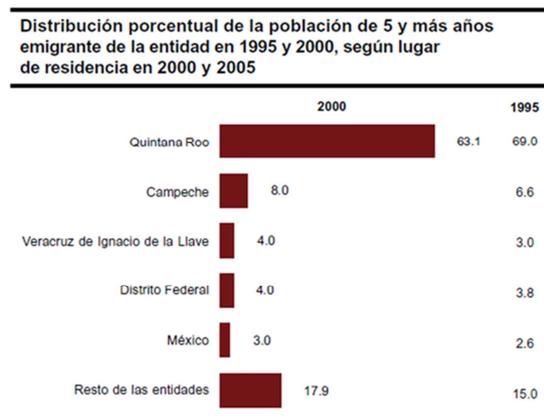


Figura 6. Emigración en Yucatán

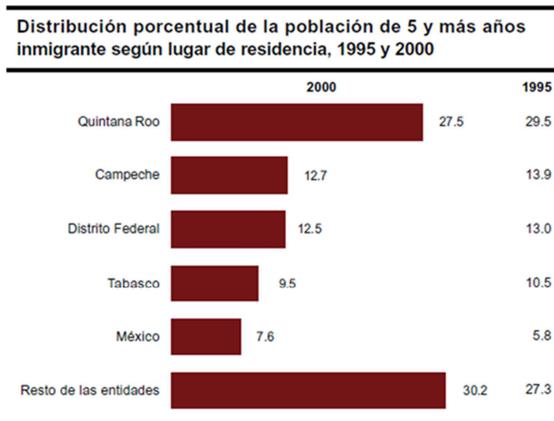


Figura 7. Inmigración en Yucatán

Con los datos anteriores podemos percatarnos de los vínculos poblacionales de la población peninsular, y en donde en cierto modo se desdibujan esos límites político-administrativos que se dieron a través de la historia, pero que los peninsulares consideran parte de su identidad, como comentamos muy ligado a su pasado histórico maya.

#### LA CONECTIVIDAD EN LA PENÍNSULA DE YUCATÁN

Antes incluso, de la llegada de los españoles a tierras peninsulares, los mayas tenían una red de caminos muy compleja, a éstos se les llamaba sacbé (del maya: "sac": blanco y "bé": camino). Los cuales eran caminos elevados cubiertos por estuco blanco o cal de entre 4 y 20 m de ancho y hasta 300 km de largo. Generalmente conectaban plazas y templos o grupos estructurales dentro de las ciudades mayas pero otros conectaban las ciudades entre sí. Algunos de ellos aún existen. Igual de importante para los mayas era la comunicación marítima el cual tuvo gran importancia en el desarrollo del comercio y por lo tanto de su economía. Sus embarcaciones más tempranas tenían como base el remo y carecían de la vela. Con estas primeras embarcaciones costearon la Península de Yucatán y lograban salir de la peligrosa barrera coralífera ayudándose de faros que les indicaban las distancias, peligros, así como las salidas al mar.



Figura 8. Transportación marítima maya



Figura 9. Sacbé maya en Dzibilchaltún

Durante el transcurso de la Colonia y como señalamos anteriormente, la región peninsular se vio hasta cierto modo desvinculada al centro del país, es así que durante la colonia sólo se tenían una red de caminos incipiente entre las principales localidades de la región, sobresale el camino entre la ciudad de Mérida y la de Campeche, que era donde salían todas las mercancías que se dirigían a la metrópoli, siendo la transportación marítima la principal vía de comunicación con el exterior.

Al consumarse la independencia y hasta el Porfiriato, éste patrón no cambio. Es durante el periodo del presidente Porfirio Díaz que se da un auge al sistema ferroviario y se conecta finalmente la región peninsular con el centro del país. Es hasta la etapa postrevolucionaria y durante todo el transcurso del siglo XX que se establece el sistema carretero nacional que conocemos hoy en día<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Para el 2009, los tres estados peninsulares tenían una red carretera de aproximadamente 23, 275 km de carreteras, poniendo a la región como una con carreteras con una muy buena calidad y conectividad.



Figura 10. Red Carretera peninsular

Para este sexenio el Programa Nacional de Infraestructura (PNI) 2007-2012, consideraba la modernización del eje troncal carretero, donde la mayoría de los proyectos sexenales se encontraban en construcción, poniendo en duda las metas propuestas por el Gobierno Federal, como podemos apreciar:



Figura 11. Avance Proyectos PNI 2007-2012

Organismos como el Colegio de Ingenieros Civiles de México (CICM), establecen en un estudio una serie de proyectos carreteros que deben considerarse por parte de las autoridades, los cuales podemos apreciar a continuación:



- 2.- Valladolid-Cancún (CP)
- 5.- Mérida-T. Chetumal (LP)
- 7.- Xcan-Playa del Carmen (CP)

Figura 12. Proyectos carreteros para la Península de Yucatán

En cuanto al sistema aeroportuario peninsular se cuentan con 8 aeropuertos internacionales, teniendo una buena red aérea, pero con la condicionante de gran parte de las conexiones se dan con la Ciudad de México y otros destinos, y no entre sí:

- Cancún.
  - El más grande de pasajeros internacionales en toda Latinoamérica.
  - El segundo más importante de México
  - En 2009, recibió más de 11 millones de pasajeros
- Mérida "Lic. Manuel Crescencio Rejón".
  - En el 2008 recibió más de 1.2 millones de pasajeros
- Ciudad del Carmen
  - Durante el año 2006 captó 491,352 pasajeros y el número de operaciones fue de 51,955.
- Cozumel
- Chetumal
  - En 2006 recibió 93,533 pasajeros y el total de operaciones fue de 6,274.
- Campeche "Ing. Alberto Acuña Ongay"
  - En 2006 captó 76,734 pasajeros y registró 4,647 operaciones.
- Kaua
  - Subutilizado

## CONCLUSIONES

Partiendo del hecho de que la Infraestructura es parte importante para el desarrollo de una región, debemos de preguntarnos si éste es el caso en la región de la península de Yucatán, ya que como se mostró en cuanto a la Infraestructura Carretera, se están reforzando los rubros que son el eje económico peninsular (turismo y petróleo) y fortaleciendo cada vez más el fenómeno urbano por sobre el ámbito rural.

Un punto importante de la Infraestructura Carretera, es que manifiesta el centralismo que ha reinado en todos los sentidos en nuestro país, ya que teniendo tan cerca el área centroamericana y las posibles ventajas que ellos traería, existen pocas o nulas conexiones con esa área geográfica, ya que la red troncal nacional esta articulada hacia la región centro del país.

En el caso de la Infraestructura Aeroportuaria los especialistas consideran que sólo debe vigilarse que no sobrepasen la capacidad de los mismos, ya que la mayor parte de los aeropuertos regionales han sido remodelados en fechas recientes.

Aun con todo esto, podemos aseverar que la población regional tiene una identificación con su pasado, lo cual hace que sus movimientos poblacionales, de bienes, de servicios entre otras cosas, estén muy ligados a su herencia cultural.

## REFERENCIAS

- ❖ Baños Ramírez, Othón "Población y territorio en la Península de Yucatán". Imaginales. Revista de Investigación Social, No. 4, julio-diciembre 2006. Universidad de Sonora. Hermosillo, México, pp. 125-148.
- ❖ Barrera Vásquez, Alfredo; et ál.;1980, Cordemex, ed., Diccionario Maya - Español - Maya, Mérida, Yucatán, México.
- ❖ Betancourt Pérez, Antonio; 1970; «dos (tercera parte: La Colonia)». Historia de Yucatán. Mérida, México. pp. 283.
- ❖ INEGI; et ál.; 2007; 1ª. Ed.; Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2005.
- ❖ INEGI; 2006; Ed. Electrónica; Perfil sociodemográfico de Campeche. II Censo de Población y Vivienda 2005
- ❖ INEGI; 2006; Ed. Electrónica; Perfil sociodemográfico de Quintana Roo. II Censo de Población y Vivienda 2005
- ❖ INEGI; 2006; Ed. Electrónica; Perfil sociodemográfico de Yucatán. II Censo de Población y Vivienda 2005
- ❖ Landa, Diego de; 1566; Relación de las cosas de Yucatán; Versión electrónica
- ❖ Martín Urbano, Pablo. "El papel de las Infraestructuras públicas en el desarrollo regional". Nóesis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades. México. 2005
- ❖ Roys, Ralph; Political Geography of the Maya.(en inglés) Libro publicado en 1957
- ❖ SCT; Suplemento Especial del XXIV Congreso Mundial de Carreteras; Ed. Milenio; 2011; Vía Rápida al Futuro.
- ❖ Yucatán en el tiempo, Enciclopedia alfabética, Mérida, Yucatán, 1998