

Agradecimientos

Agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) el apoyo sin el cual este proyecto no hubiera sido posible.

Agradezco al Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) la información para esta investigación.

Agradezco a mis padres su infinito cariño y confianza.

Agradezco a mi hermano Mario su paciencia y el soporte técnico.

Agradezco a mi familia el apoyo.

Agradezco a Ricard Pié Ninot su dedicación y ejemplo.

Índice

	Página
Capítulo 1. El Turismo en México	1
1. La organización gubernamental	5
Primera etapa: el turismo extranjero	5
Segunda etapa: Acapulco	7
Tercera etapa: el marco normativo	8
2. El apoyo financiero	10
3. El órgano de planificación turística	12
 Capítulo 2. Cancún	 24
1. Yucatán en el siglo XX	26
2. El sitio de estudio	31
Geología	31
Hallazgos arqueológicos	38
3. El proyecto original	39
 Capítulo 3. La planificación turística y los planes de desarrollo urbano	 50
1. La teoría de la planificación turística	51
2. El ejercicio de planificación de FONATUR en Cancún	56
3. El Plan Director de Cancún 1982	59
4. El Plan Director de Desarrollo Urbano de la ciudad de Cancún 1993	77
5. El Programa de Desarrollo Urbano de Cancún 2005	82

6. Incremento en la densificación constructiva de los planes 1982 y 1993	87
7. El Programa Parcial de Reordenamiento de Punta Cancún 2001	94
 Capítulo 4. La configuración urbana	 104
1. Magnitudes	105
2. Manchas	107
3. Tramas	111
4. Redes	120
 Capítulo 5. El espacio turístico	 125
1. El mayor atractivo turístico: la playa	127
2. La comunicación dorsal: el Boulevard Kukulcán	133
3. Las extensiones verdes privadas: los campos de golf	137
4. El monocultivo: los hoteles “todo incluido”	139
5. Los conectores del espacio público: las playas públicas	158
6. Las piezas débiles: los centros comerciales	164
7. El rescate: Los desarrollos residenciales y las nuevas tipologías	166
 Conclusiones	 175

Figuras

Figura 1. Vista aérea de la zona turística de Cancún	1
Figura 2. Vista aérea de la zona turística de Cancún	3
Figura 3. Vista aérea de la zona turística de Cancún	5
Figura 4. Vista aérea de la zona turística de Cancún	7
Figura 5. Vista aérea de la zona turística de Cancún	9
Figura 6. Vista aérea de la zona turística de Cancún	11
Figura 7. Vista aérea de la zona turística de Cancún	11
Figura 8. Localización de los centros integralmente planeados con respecto a la ciudad de México	17
Figura 9. Tabla de datos básicos de los CCIIPP	18
Figura 10. Vista aérea de la zona turística de Cancún	19
Figura 11. Vista aérea de la zona turística de Cancún	19
Figura 12. Vista aérea de la zona turística de Cancún	21
Figura 13. Vista aérea de la zona turística de Cancún	21
Figura 14. Vista de la ciudad de Cancún	24
Figura 15. Mapa de la Republica Mexicana y ubicación de Cancún	26
Figura 16. Censos de población y evolución de la división política del Estado de Quintana Roo desde 1970 a 2000	30
Figura 17. Evolución geológica de Cancún, Estado de Quintana Roo	34
Figura 18. Corte esquemático de la conformación geomorfológica y la vegetación existente	35
Figura 19. Geología superficial y tipos de suelo	37
Figura 20. Vestigios arqueológicos en Cancún	38
Figura 21. Zona arqueológica “El Rey”	39

Figura 22. Zona arqueológica “El Rey”	40
Figura 23. Zona arqueológica “El Rey”	40
Figura 24. Zona arqueológica “La Duna”	41
Figura 25. Zona arqueológica “La Duna”	41
Figura 26. Plan director o maestro del desarrollo turístico	42
Figura 27. Inversión inicial para el lanzamiento del proyecto de Cancún	43
Figura 28. Afinidad de factores ambientales con usos	44
Figura 29. Compatibilidad de usos contra usos en zona turística	45
Figura 30. Compatibilidad de usos contra usos en zona urbana	46
Figura 31. Proyecto de infraestructura turística en la Isla de Cancún	47
Figura 32. Vista de la Isla Cancún antes del desarrollo turístico	50
Figura 33. Vista aérea de la Isla Cancún antes del desarrollo turístico	50
Figura 34. Hotel Presidente, uno de los primeros que se construyeron	51
Figura 35. Vista aérea de la Punta Cancún	51
Figura 36. Vista aérea de la Punta Cancún	52
Figura 37. Vista aérea de la zona habitacional de Cancún	53
Figura 38. Vista aérea de la zona habitacional de Cancún	53
Figura 39. Vista aérea de la zona habitacional de Cancún	55
Figura 40. Vista aérea de la zona habitacional de Cancún	56
Figura 41. Centro arqueológico de Cobá	59
Figura 42. Distancia en horas de vuelo desde Cancún a Norteamérica	60
Figura 43. Zonas del polígono original del proyecto de Cancún	61
Figura 44. Criterio conceptual del planteamiento de la ciudad de Cancún	63
Figura 45. Criterios de distribución de centros de animación	65
Figura 46. Área de influencia de centros de animación	65
Figura 47. Distribución espacial de zonas recreativas publicas	66
Figura 48. Plano de zonificación. Plan Director de Cancún 1982	67
Figura 49. Plano de trazado de parcelario. Plan Director de Cancún 1982	67
Figura 50. Etapas de desarrollo	68
Figura 51. Primera etapa de la zona turística en Cancún	69
Figura 52. Redes de infraestructura	71
Figura 53. Plan Director 1982. Detalle del Plan Maestro	72

Figura 54. Segunda etapa de desarrollo de la zona turística de Cancún	73
Figura 55. Distribución de capacidad de la segunda etapa de desarrollo por uso	73
Figura 56. Equipamiento y servicios. Plan Director 1982	74
Figura 57. Uso habitacional. Plan Director 1982	74
Figura 58. Vialidades. Plan Director 1982	74
Figura 59. Primera etapa de desarrollo de la zona urbana	75
Figura 60. Ampliación de la zona urbana	76
Figura 61. Port Grimaud, Languedoc Rousillon	76
Figura 62. Plano Estructura Urbana. Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún	80
Figura 63. Detalle del proyecto de cinturón verde alrededor de la zona habitacional de Cancún	81
Figura 64. Delimitación del centro de población. Programa de Desarrollo Urbano del Centro de población de la Ciudad de Cancún	85
Figura 65. Zonificación y uso de suelo	88
Figura 66. Reglamentación de uso del suelo. Zona turística. Plan 1982	89
Figura 67. Zonificación y usos de suelo en la zona hotelera. Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún	90
Figura 68. Plano 7. Zona turística. Sección A. Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún	91
Figura 69. Zonificación y usos de suelo para Cancún. Servicios Turísticos y Recreativos, Zonas Comerciales y Zona Industrial y Abasto. Plan Directo de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún	92
Figura 70. Tabla comparativa de uso de suelo y CUS de los planes 1982 y 1993 en Punta Cancún	93
Figura 71. Estado actual del Boulevard Kukulcán y propuesta del Malecón hacia la Laguna Bojórquez	94
Figura 72. Estado actual y ampliación de zonas de estacionamiento sobre el Blvd. Kukulcán	95
Figura 73. Proyecto "Corazone" de paso a desnivel sobre la Laguna Bojórquez	96
Figura 74. Proyecto de paseo comercial peatonal y pasos hacia el frente de mar	96
Figura 75. Estado actual y ampliación de zonas de estacionamiento sobre el	

Blvd. Kukulcán	96
Figura 76. Digitalización de fotos aéreas de 1969 y 1970	104
Figura 77. Digitalización de fotografías aéreas de 1974 y 1991	105
Figura 78. Cuadro comparativo de fotografías aéreas de 1969, 1970, 1974 y 1991	106
Figura 79. Extensión de la mancha urbana y principales usos de suelo	107
Figura 80. Límites y dinámicas de crecimiento	108
Figura 81. Etapas de crecimiento	109
Figura 82. Tramas Urbanas	110
Figura 83. Diagramas de la ciudad jardín	111
Figura 84. Esquema conceptual de la supermanzana de Radburn	112
Figura 85. Supermanzana de Radburn	112
Figura 86. Plano de conjunto de Radburn, Nueva Jersey	113
Figura 87. Plano de conjunto de Ciudad Satélite, Estado de México	113
Figura 88. Supermanzana 201, Circuito Geógrafos, Ciudad Satélite	114
Figura 89. Supermanzana 20 en Cancún, Quintana Roo	114
Figura 90. Desglose de áreas Supermanzana 20 en Cancún	115
Figura 91. Equipamiento urbano plan 1982	117
Figura 92. Ejido Bonfil	118
Figura 93. Plano de Mérida, Yucatán	119
Figura 94. Centro histórico de la ciudad de México	119
Figura 95. Traza urbana del Ejido Bonfil	120
Figura 96. Redes de comunicación en Cancún	121
Figura 97. Hotel Hilton	125
Figura 98. Plaza Kukulcán	126
Figura 99. Centro comercial la Isla	126
Figura 100. Playa Chac Mool	127
Figura 101. Playa Tortugas	127
Figura 102. Pérdida de vegetación de dunas por desarrollos turísticos en Cancún	128
Figura 103. Vista aérea de la zona residencial turística de Cancún	129
Figura 104. Vista aérea de zona residencial turística en la Manga del Mar Menor,	

Cartagena	129
Figura 105. Detalle del acceso al frente de mar en Punta Cancún	130
Figura 106. Vista aérea de la Punta Cancún	130
Figura 107. Playa frente al Hotel Krystal	131
Figura 108. Playa frente al Royal Resorts	131
Figura 109. Trabajos de relleno en la playa frente al Royal Resorts	132
Figura 110. Trabajos de relleno en la playa frente al Royal Resorts	132
Figura 111. Ciclopista	133
Figura 112. Secciones del Boulevard Kukulcán	135
Figura 113. Campo de golf del hotel Gran Meliá	136
Figura 114. Campo de golf Pok-ta-pok a lo largo del Blvd. Kukulcán desde el Mar Caribe	137
Figura 115. Campo de golf Pok-ta-pok desde el Mar Caribe	137
Figura 116. Campo de golf Pok-ta-pok	138
Figura 117. Campo de golf Pok-ta-pok	138
Figura 118. Campo del golf del hotel Hilton	138
Figura 119. Campo de golf del hotel Gran Meliá	139
Figura 120. Campo de golf del hotel Gran Meliá	139
Figura 121. Estándares mínimos de un hotel cinco estrellas según la OMT	143
Figura 122. Plantas tipo de conjunto con patio central abierto y patio central cerrado	144
Figura 123. Cuarto de hotel tipo en crujía sencilla y crujía doble de superficie 31,76 m ²	144
Figura 124. Hoteles Riu Américas y Fiesta Americana Villas	144
Figura 125. Hotel Riu Caribe	144
Figura 126. Hotel ME	145
Figura 127. Programa arquitectónico de un hotel cinco estrellas	146
Figura 128. Hoteles cinco estrellas	150
Figura 129. Pórtico de acceso de 205 m ² de superficie	151
Figura 130. Acceso porticado del hotel Omni	151
Figura 131. Vestíbulo del hotel Hilton	151
Figura 132. Tipología de hotel “todo incluido” alrededor de patio abierto al mar	155

Figura 133. Hotel Cancún Palace	156
Figura 134. Figura 127. Hotel Crown Paradise	156
Figura 135. Playa Delfines	158
Figura 136. Playa Corales	158
Figura 137. Playas públicas	159
Figura 138. Playa Delfines	159
Figura 139. Playa Las Perlas	159
Figura 140. Tabla resumen estatus de playas públicas	163
Figura 141. Ubicación de centros comerciales	164
Figura 142. Proyecto de centro comercial plaza “El Rey”	165
Figura 143. Proyecto de centro comercial plaza “El Rey”	165
Figura 144. Desarrollos residenciales	166
Figura 145. Desarrollos residenciales	166
Figura 146. Villas Takul	167
Figura 147. Proyecto Atlántica	167
Figura 148. Isla Dorada	168
Figura 149. Proyecto Residencial Porto Fino	168
Figura 150. Residencial Porto Fino en construcción	168
Figura 151. Hotel Moon Palace	169
Figura 152. Hotel Riu Palace	169
Figura 153. Lobby del hotel Gran Meliá	170
Figura 154. Hotel Hilton	170
Figura 155. Resumen de superficies de Playas Publicas en Planes Directores	172
Figura 156. Sistema Lagunar desde el centro comercial La Isla	172
Figura 157. Playa Delfines	172

Introducción

Each generation must rework the definitions of the old symbols which it inherits from the generations before; it must reformulate the old concepts in terms of its own age. Architecture is the articulation of space so as to produce in the participant a definite space experience in relation to previous and anticipated space experiences.

Edmund Bacon, Design of Cities, p.69

Recientemente el turismo se ha convertido en una de las actividades económicas de mayor crecimiento en el mundo. El turismo se ha vuelto una herramienta clave en el tema de progreso socio-económico, tanto en países en vías de desarrollo como en países industrializados o desarrollados, creando una gama de nuevos destinos a nivel global (OMT, 2006).

En México el turismo masivo de sol y playa ha generado varias ciudades turísticas planificadas exnovo. Esta tesis doctoral ha dirigido su atención en el primer y más exitoso destino turístico planificado exnovo en México: Cancún, Quintana Roo. El turismo planificado de sol y playa en México es hoy en día uno de los sectores de mayor éxito económico haciendo una aportación positiva a la balanza comercial nacional, razón por la cual es importante su estudio.

En específico, el interés en el caso de estudio radica en las lecciones en los temas de planificación urbana y regional así como de morfología y tipología urbanística que hay que aprender de Cancún que lo diferencian de una gama de desarrollos y centros turísticos de sol y playa que han surgido alrededor del mundo. La discusión pretende resaltar la diferencia entre la ciudad proyectada para el desarrollo turístico y la realidad de una ciudad de uso mixto devenida en tres décadas y media.

Esta tesis pretende demostrar la insuficiencia del sistema de planificación urbana implementado en Cancún y desarrollado por el Gobierno mexicano para asumir la integración de las áreas urbanas en una ciudad turística exnovo. El objetivo es proveer un análisis crítico de la capacidad del Gobierno mexicano en generar los espacios urbanos donde se lleva a cabo el intercambio

diario y las relaciones humanas características de una ciudad, sin restar merito de haber generado un destino turístico económicamente exitoso en un tiempo record y de acuerdo a los estatutos políticos de la Nación.

Este trabajo toma Cancún como muestra de la primera etapa de desarrollo de un sitio con grandes rezagos que renace económicamente con la actividad turística, la cual imprime un esquema de ordenación sobre el territorio a favor del turismo masivo de sol y playa. La ciudad de Cancún se basa en un plan director para el desarrollo de un centro turístico, ejemplar para su momento histórico tanto en el análisis del sitio como en la propuesta urbanística para la población visitante y la residente.

El plan original hacía un primer planteamiento con una mezcla de alojamiento turístico sobre la primera línea de mar, conocida como la zona turística y la dotación de una zona habitacional con servicios públicos que en una primera etapa contaría con 40.000 habitantes ubicada sobre la zona continental. Sin embargo, en la práctica el uso hotelero de mayor calidad y exclusividad ha acaparado la zona turística y ha incrementado la densidad, desequilibrando el primer planteamiento. Además el éxito turístico ha tenido tal expansión en la región, que se ha constituido en el llamado corredor de la región Caribe Norte (FONATUR, 2003).

Esto ha resultado en la afectación de la forma urbana de Cancún poniendo mayor presión sobre las áreas comerciales, de servicios y habitacionales. El Sistema Lagunar Nichupté que separa la zona habitacional de la turística, se ha convertido en el abismo que separa en “frente” y “detrás” la complejidad que conlleva la situación anteriormente descrita. Es decir, Cancún se encuentra compuesta por dos desarrollos urbanísticos hasta cierto punto contradictorios en su propuesta urbano-espacial pero simbióticos en cuanto a las actividades económicas dentro de la ciudad y la región.

La metodología de estudio se basa en la lectura de documentos históricos, leyes, reglamentos y planes directores, la digitalización de imágenes y fotografías históricas, la elaboración de esquemas y planos arquitectónicos y urbanísticos para llevar a cabo un análisis crítico contrastando los documentos escritos con la información gráfica propuesta y con la de la ciudad existente. Los indicadores que se utilizan para medir la magnitud del desarrollo han sido tomados

de fuentes oficiales e instituciones gubernamentales como son los censos de población nacional y estatal, los montos de inversión del proyecto original para sufragar las obras de infraestructura requeridas y los ingresos por concepto de divisas generadas en el sitio.

La ordenación del territorio del noreste de la Península de Yucatán estriba en el desarrollo turístico de sol y playa que en su mayoría va dirigido al mercado norteamericano que ha iniciado en aquella zona en los años 70, específicamente en la conocida zona turística de Cancún. El acercamiento al tema se hace desde la perspectiva del urbanismo y la planificación urbana. Se estudiará el espacio turístico que es el soporte de la actividad económica en la ciudad de Cancún para encontrar en el hotel cinco estrellas en patio abierto al mar, la pieza clave de la ordenación del espacio turístico.

La planificación turística masiva de sol y playa en México surge después de la Segunda Guerra Mundial con el caso de la Bahía de Acapulco, Guerrero, el cual ha traído grandes lecciones en la planificación a priori de centros turísticos masivos de sol y playa. Una de las enseñanzas más relevantes ha conducido a la creación de una metodología de planificación política y urbana que se ha materializado en el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, institución gubernamental capaz de gestionar, crear y administrar centros turísticos de sol y playa.

La historia del turismo planificado en Quintana Roo se remonta a los inicios de la década de 1970 cuando se conjugan esfuerzos federales en la creación de la Secretaría de Turismo (SECTUR), el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), el Estado de Quintana Roo y el Municipio de Benito Juárez.

El primer capítulo hará un recuento histórico del turismo en México y los antecedentes políticos y financieros a partir del final de la Revolución Mexicana hasta la creación de FONATUR y los cinco centros turísticos integrales que ha desarrollado. En el segundo capítulo se hablará del sitio de estudio, singular desde el punto de vista geológico, ecológico y arqueológico: Cancún. Este capítulo tratará el marco conceptual de la planificación turística dirigida por la OMT. También tocará el tema de la agencia paraestatal de desarrollo FONATUR, así como la génesis y los objetivos del proyecto original.

El desarrollo urbano y turístico de Cancún ha sido tan acelerado que ha superado las expectativas desde sus inicios. El tercer capítulo analizará el tema de la planificación turística, la experiencia de FONATUR en las etapas iniciales del proyecto y los planes de desarrollo urbano que ha tenido la ciudad de Cancún en tres décadas y media.

El cuarto capítulo encontrará mediante el análisis gráfico de fotografías aéreas históricas y la digitalización de planos y esquemas los elementos de infraestructura con la se ha puesto en marcha al destino turístico, las directrices del crecimiento urbano, los elementos integrantes de la mancha urbana actual, así como sus patrones y patologías.

El quinto capítulo se centrará en el espacio turístico actual de Cancún que es el espacio donde se desarrolla la actividad económica más importante que ha dado origen y motivo a todas las demás actividades que se llevan a cabo en la ciudad. Este espacio se caracteriza por ser segregado y fruto del “monocultivo” del uso turístico hotelero.

El conjunto turístico constituye una serie de piezas autónomas alineadas ocupando el frente de mar. Esta disposición crea un macizo construido continuo poco permeable con una doble lectura: hacia el frente del boulevard, y hacia el mar. El hotel cinco estrellas en patio abierto al mar es la pieza genérica del espacio turístico de Cancún. Esta pieza hotelera en patio abierto al mar cuenta con una serie de servicios complementarios al alojamiento que le da gran robustez lo que repercute en la fragilidad de otras piezas en la trama turística.

El sexto capítulo dará las conclusiones de este trabajo entre las que destacan la resultante urbana de una ciudad turística bipolar con un “frente” y un “detrás” separados por las características geomorfológicas del sitio y definidos por las regulaciones de uso de suelo, que han convenido en la poca consideración de los temas de convivencia urbana.

Esta tesis pretende ser un texto de apoyo a los interesados en los temas de urbanismo y planificación urbana y regional de la ciudad de Cancún. Esta investigación intenta desarrollar un método de análisis de la forma urbana actual a través del material gráfico disponible de la ciudad y su correspondencia con los documentos legales que se han propuesto ordenar la morfología urbana en su momento histórico.

Capítulo 1. El turismo en México

En la actualidad ha sido ampliamente aceptado por la Organización Mundial del Turismo (OMT) que “es un organismo especializado de las Naciones Unidas y representa la principal institución internacional en el campo del turismo” que el turismo puede traer grandes beneficios económicos y sociales tanto a regiones deprimidas como a países en vías de desarrollo (WTO, 2006).

Hoy en día, los ingresos del turismo en ciertos países se equiparan con los de las actividades económicas más redituables que históricamente habían tenido antes de la llegada del turismo, tal es el caso de México, en donde el turismo se ha convertido en la tercera mayor fuente de ingresos de divisas y representa 1.8 millones de empleos, 8% del PIB –Producto Interior Bruto- nacional promedio en el periodo 1999 a 2004 y el 6% de la planta laboral formal (FONATUR, 2006:7).

En un esfuerzo gubernamental, el turismo masivo en México ha iniciado en las costas aprovechando su gran vocación turística. La planificación turística de sol y playa que inició en la década de los setenta incentivando la actividad económica con la cual abatir los grandes desequilibrios regionales e incorporar los núcleos de población marginados, hoy en día ha tomado el papel protagónico no nada más en la ordenación de algunas regiones litorales sino también en el interior del territorio nacional implementando una metodología basada en la disciplina de la planificación urbana y regional británica.

Apunta FONATUR (1982:12) que: “Ciertamente el territorio mexicano cuenta con una riqueza de recursos artísticos y arqueológicos de gran jerarquía, que unidos al folklore y a la singular belleza de sus playas, lagunas, bosques, montañas, etc., conforman un patrimonio susceptible de ser puesto en valor, tanto para el mercado nacional como para el internacional, mediante, la habilitación de una planta turística y el equipamiento urbano adecuados”. Continúa explicando que el “extraordinario potencial turístico del país representa un serio reto para su eficaz aprovechamiento. A este reto, correspondió la concepción y desarrollo integral del primer centro turístico planificado de México: Cancún” (Ídem: 12).



Figura 1. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: FONATUR. 2003

Esta tesis ha centrado su atención en el primer destino turístico de sol y playa planificado ex novo por el Gobierno Federal: Cancún, en el Estado de Quintana Roo. Existen varias razones que justifican el estudio urbanístico de la ciudad turística de Cancún, siendo las más destacadas tres. En primer lugar, Cancún es actualmente la principal fuente de ingresos del turismo planificado de México. Según estimaciones de FONATUR, en el año 2002 Cancún aportó el 60% del Producto Interior Bruto del Estado de Quintana Roo. Se estima una contribución anual de más de 400 millones de dólares en impuestos federales y una aportación a las finanzas estatales más de 4.000 millones de pesos anuales (más del 40% de la recaudación total) (FONATUR, 2002).

En segundo, Cancún es el primer caso de desarrollo turístico integral dirigido por el Gobierno Federal; y en tercer lugar, el éxito que ha alcanzado Cancún ha sido tal, que en tan sólo 35 años de existencia, la ciudad ha pasado de ser una playa con incipiente número de población a una ciudad turística y de distribución de bienes y servicios de más de 500.000 habitantes, que supera la concentración poblacional de la capital del Estado de Quintana Roo.

En términos urbanísticos el caso cobra importancia pues Cancún es la semilla de la actividad turística que encuentra en Quintana Roo un terreno fértil y condiciones propicias para su desarrollo y crecimiento. De tal suerte, el turismo de sol y playa en Quintana Roo ha impreso la estructura de ordenación del territorio que no es fruto de la casualidad, sino de grandes planes y maniobras políticas y gubernamentales.

Por estas razones, en primer término es necesario adentrarse en el estudio de los antecedentes políticos y económicos para conocer el origen y evolución de las instituciones gubernamentales que se han visto involucradas en el desarrollo nacional a través del fomento al turismo de sol y playa. Específicamente se profundizará en la evolución de los marcos político y económico que sustentan al turismo como una actividad de reciente creación y creciente derrama económica que será capaz de generar una nueva Secretaría de Estado en poco más de medio siglo.

De todos los elementos que se van a estudiar, destacan la metodología y la organización que se ha creado e implementado por el Gobierno Federal. Cabe hacer mención la correspondencia del ejercicio de planificación llevado a cabo desde la Secretaría de Turismo y el Banco de México, a través de la organización gubernamental, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo; reflejado en

las buenas prácticas de la planificación urbana y regional de la OMT en el tema de turismo de sol y playa.

En este capítulo se hará una revisión de los antecedentes históricos políticos y económicos del desarrollo turístico en México. Se tomará como punto de partida la década de 1920, que marca el final de la Revolución Mexicana. Este momento se puede calificar como el inicio de una nueva era en la historia de México, caracterizada por la introducción de nuevas formas de tenencia de la tierra agrícola como es el ejido colectivo¹ y la pequeña propiedad, que tendrá una repercusión en

¹ El ejido colectivo definido por Eickstein (1966: 44-45) es aquel tipo de ejido entendido como sociedad ejidal de producción cooperativa. Los ejidos son dotaciones gratuitas de tierra a grupos de campesinos, resultado de la Reforma Agraria y la Revolución Mexicana. Eickstein (1966:1) señala que la Reforma Agraria “estableció la distribución gratuita de tierra a las poblaciones que carecían de ella, en la forma de dotaciones llamadas *ejidos*”. De tal suerte, Una vez desaparecido el latifundio, al finalizar la Revolución Mexicana se encontró una estructura agraria compuesta por:

- 1) El sector ejidal. La tierra entregada a un núcleo de población, ya fuera por restitución, dotación, ampliación o creación, que constituye un ejido.
- 2) La pequeña propiedad. Se considera todas las explotaciones agrícolas que no excedan la extensión máxima de cien hectáreas de riego o humedad de primera o sus equivalentes en otras clases de tierras.
- 3) Propiedad comunal de los pueblos de las comunidades indígenas, quienes tendrán para disfrutar en común las tierras, bosques y aguas que les pertenezcan.

Las diferencias fundamentales entre la propiedad rural privada y la propiedad ejidal que existieron hasta la Ley Agraria del 26 de febrero de 1992, cuando los grupos de población ejidales o ejidos fueron otorgados personalidad jurídica y propiedad de las tierras que les habían sido dotadas anteriormente, eran que:

- a) La propiedad rural privada, grande o pequeña era individual (pertenecía a un individuo o persona moral). Era alienable, prescriptible, transmisible y embargable; podía cultivarse o no por sus propietarios o por asalariados libremente.
- b) La propiedad ejidal era colectiva. El derecho correspondía al núcleo de población, no a las personas. Era inalienable, imprescriptible y limitada. Solo podía transferirse ilimitadamente dentro de la familia como ejercicio del derecho a heredar. Era inembargable, no se podía dar en arrendamiento ni cultivarse por peones asalariados (Cardoso, 1961:90).

El Estado mexicano a través de la Secretaría de Agricultura y Ganadería ejercía la tutela sobre los ejidos la cual tenía aplicación en la determinación de la forma de explotación, individual o colectiva en la variación de la extensión de las parcelas, en las disposiciones para acomodar campesinos sin tierras o en las parcelas vacantes de los



Figura 2. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: FONATUR. 2003

la organización política y esto, a su vez, en el surgimiento de nuevas instituciones gubernamentales.

De 1920 a 1940 se dieron una serie de principios jurídicos que caracterizaron al turismo como nueva actividad económica y se consideraron nuevos y distintos actores que se fueron integrando al desarrollo turístico nacional. De 1945 a 1958 se puede apreciar la gestación y maduración del Departamento Autónomo de Turismo, una organización dedicada al turismo en el seno de la Secretaría de Gobernación. De 1959 a 1974 se observa el desarrollo del marco legislativo de la que será la nueva institución turística. A partir de 1974 se da el lanzamiento de una nueva Secretaría de Estado, la Secretaría de Turismo y una agencia paraestatal especializada en el fomento al turismo, FONATUR, guiada en lo político por el Gobierno Federal y en lo económico, por el Banco de México.

El Gobierno Federal ha cifrado enormes expectativas de desarrollo económico y consecuentemente, de desarrollo social en el turismo. A partir de 1970 al turismo se le ha conferido la tarea del desarrollo económico en puntos determinados de las costas. Recientemente también se le ha confiado la ordenación de segmentos más amplios del territorio litoral y la asesoría en materia de turismo en varios Estados del interior de la República. A través del turismo se ha pretendido dotar de infraestructuras y servicios a las zonas más deprimidas, incentivar el desarrollo social, e integrar las regiones más apartadas del centro del país al desarrollo nacional (FONATUR, 2006).

Este capítulo finalizará explicando la gran apuesta que ha hecho el Gobierno Federal por el turismo poniendo todos los recursos de más alto nivel en la planificación del desarrollo económico

diversos ejidos. Los pueblos beneficiados por el reparto agrario tenían un derecho precario de posición sobre los bienes ejidales y el Estado era el verdadero propietario de las tierras ejidales (Cardoso, 1961:92-93).

Algunos datos pueden servirnos para ilustrar el grado de concentración de latifundios alcanzado en 1910, antes de la Revolución Mexicana. "Ocho individuos poseían en esa época una superficie de 22,5 millones de hectáreas (la octava parte del país), de las cuales 7 millones pertenecían a un solo propietario en el Estado de Chihuahua, 2 millones a otro en Oaxaca y 11,5 millones lo compartían cuatro socios en Baja California (Silva, 1964:117). La superficie de Francia es aproximadamente de 55 millones de hectáreas, la de Italia 31, la de Gran Bretaña (incluyendo el Norte de Irlanda) 24, el Estado de Massachusetts, así como el de Israel, solo tienen 2" Eckstein, (1966:24).

y social del Estado Mexicano, comenzando por el litoral a través de la actuación de FONATUR en cinco centros turísticos integrales, conocidos como centros integralmente planeados (CCIIPP).

1. La organización gubernamental

En este apartado se explicarán los hechos que han marcado las directrices jurídicas en las políticas turísticas. Se puede apreciar que el turismo como actividad económica irá incrementándose y en consecuencia, tomará un peso político considerable hasta finalmente institucionalizarse en la condición de una Secretaría de Estado en 1974.

El estudio de la política de desarrollo turístico en México, desde el final de la Revolución Mexicana hasta nuestros días, se ha dividido en cinco etapas. Fijaremos las primeras tres etapas partiendo de la clasificación de Ramírez (1981:1-8), quien divide los antecedentes históricos del turismo en México de la siguiente manera: la primera etapa de 1920 a 1940; la segunda, de 1941 a 1958 y la tercera, de 1959 a 1974. A esta clasificación se le añaden dos posibles etapas más de desarrollo turístico que proponemos a continuación.

La cuarta etapa abarca de 1974 a 2001, en ella destaca la actuación de la Secretaría de Turismo (SECTUR), del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y el desarrollo de los Centros Integralmente Planeados (CCIIPP), que será explicada en mayor detalle en el apartado de los antecedentes financieros del turismo; y por último, a juzgar los recientes cambios en las decisiones políticas dentro de FONATUR (FONATUR, 2006) y las intenciones del Gobierno Federal con respecto a la reestructuración de FONATUR y la reducción de la SECTUR, surge la posibilidad que a partir del 2001 se inició una quinta etapa.

Primera etapa: el turismo extranjero

En la primera etapa de 1920 a 1940 se asientan una serie de principios relativos a la diferenciación entre los movimientos migratorios internacionales permanentes y temporales. Destacó este periodo, la ausencia del turismo nacional, puesto que las primeras corrientes turísticas en México son de extranjeros.

Por lo tanto, los primeros esfuerzos políticos y los nuevos términos jurídicos tienen que ver con la diferenciación de los movimientos de migración extranjera permanente al país y el turismo como



Figura 3. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: FONATUR. 2003

un movimiento distinto al de migración. Esto se puede apreciar en la promulgación de la Ley de Migración, el 15 de enero de 1926, la cual define por primera vez al turista como aquel extranjero que visita la República Mexicana por recreo durante un período no mayor a seis meses (Ramírez, 1981:1-8).

Para el fin de la década de 1920, se hace evidente la necesidad de conjuntar la participación del sector público y la iniciativa privada para el desarrollo turístico nacional. Con este fin, el 6 de julio de 1929 es creada la Comisión Mixta Pro-Turismo, la cual sería presidida por el titular de la Secretaría de Gobernación (Idem:1-8).

El turismo como actividad económica va tomando fuerza y cada vez se van integrando más actores en la escena turística a nivel nacional. El 30 de agosto de 1930 es promulgada la Ley Orgánica de la Comisión Nacional de Turismo que precisa de los esfuerzos públicos y privados para impulsar el turismo. Durante un breve lapso de dos años de 1932 a 1934, se cambió el criterio legislativo al otorgar a la Secretaría de Economía Nacional las atribuciones legislativas que en materia de turismo habían correspondido hasta entonces, a la Secretaría de Gobernación. Sin embargo, en 1934 el sector turismo vuelve a manos de la Secretaría de Gobernación (Ibidem).

Del 1935 a 1939, se puede apreciar que la creciente complejidad en las actividades relacionadas con el turismo, requieren mayor atención de grupos especializados en la materia. Por ejemplo, el 3 de mayo de 1935 se creó la Comisión Nacional de Turismo integrada por el Comité Ejecutivo, el Consejo Patrocinador y el Consejo Consultivo. Diversas actividades relacionadas con el turismo como son la propaganda turística y la vigilancia de los servicios fundamentales son cedidas a la Dirección General de Población de la Secretaría de Gobernación (ibidem).

En 1938 se inicia el movimiento de organizaciones privadas que fomentan el turismo. Buenos empleos de organizaciones son el Club de Viajes de Petróleos Mexicanos (PEMEX) y la Asociación Mexicana de Agencias de Viajes, así como la divulgación de México en el extranjero. En 1939 se funda la Asociación Mexicana de Turismo, institución decana en el ramo (ibidem).

Segunda etapa: Acapulco

El periodo de 1941 a 1958 se encuentra marcado por la Segunda Guerra Mundial. Durante esta guerra, de 1939 a 1945, se percibe un estancamiento de la actividad turística. No obstante, al finalizar la contienda, México se incorpora al mercado del turismo recreativo de sol y playa para los EEUU constituyéndose como una de las principales actividades de la economía nacional mexicana (FONATUR, 1988:8). Al mismo tiempo se observa que esta etapa se caracterizó por la incorporación de la población nacional en la práctica turística, lo que se podrá constatar en el caso de Acapulco, Estado de Guerrero.

Acapulco había sido desde los años 1920, el destino turístico más frecuentado por los habitantes del Distrito Federal, a pesar de que el recorrido por carretera tomaba aproximadamente 10 horas. Con la construcción de la autopista México-Acapulco entre 1946-1952, se promovió el flujo del empresariado mexicano y de las clases medias de la Ciudad de México (FONATUR, 1988:8).

Además, en el mismo período, con la urbanización en la zona más antigua del puerto de Acapulco, se incentivó la construcción de hoteles y servicios sobre la avenida costera Miguel Alemán; por su parte, la construcción de un nuevo aeropuerto internacional fuera de la Bahía atrajo un flujo de artistas norteamericanos y poco después, artistas nacionales y público en general (ídem).

Cabe señalar que Acapulco es el desarrollo turístico por medio del cual el Gobierno Federal se aproxima por primera vez a temas relacionados con la planificación urbana y el impacto regional. Acapulco ha traído una mezcla de turistas tanto nacionales como extranjeros que lo ha llevado a un éxito tal que ha sobrepasado las expectativas de desarrollo de principios de los 1960. El Gobierno Federal encuentra que el desarrollo turístico en Acapulco, si bien ha traído desarrollo económico y social para los habitantes e inversores, ha traído también migración de las regiones circundantes y sobrepoblación al puerto, ocupación irregular de terrenos sin servicios públicos y contaminación ambiental.

Durante esta segunda etapa se crean dos organizaciones a favor del turismo. Por un lado, la Comisión Nacional del Turismo, creada el 25 de noviembre de 1947 y constituida por ley por el Consejo Nacional y por el Comité Ejecutivo. En aquella ley se establece una mayor intervención



Figura 4. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: FONATUR. 2003

del Estado en empresas privadas dedicadas a prestar servicios turísticos. Por el otro, el 14 de noviembre de 1956 se crea el Fondo de Garantía y Fomento al Turismo (FOGATUR) con el objetivo de estudiar y desarrollar centros turísticos en México y estimular la afluencia turística nacional y extranjera, así como el fomento y desarrollo de las empresas y actividades turísticas auxiliándolas en sus necesidades económicas (Ramírez, 1981:1-8).

Tercera etapa: el marco normativo

La etapa de 1959 a 1974 se caracterizó por la elaboración del marco legislativo que ha dado sustento a la actividad turística nacional y el crecimiento y fortalecimiento de las instituciones turísticas. El 31 de diciembre de 1958 se publicó la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, en el artículo 18, se definen las atribuciones del Departamento de Turismo de nueva creación, dependiendo directamente del Ejecutivo Federal (SECTUR, 2009). También se creó el Consejo Nacional de Turismo el 8 de diciembre de 1961, que tiene la función técnica y especializada en asesoría, planificación y promoción del Estado mexicano y el Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas, el 5 de diciembre de 1962, en la condición de organismo técnico encargado de realizar estudios socio-económicos sobre el fenómeno turístico.

Dentro de este periodo se promulgó la Ley Federal de Turismo, el 1 de marzo de 1961, la cual establece las bases jurídicas para su desarrollo. Asimismo se expidieron diversos reglamentos como: el Reglamento Interior del Departamento de Turismo, el 16 de diciembre de 1965, el cual regula el funcionamiento del turismo nacional; el Reglamento de Guías de Turistas, Guías Chóferes y similares, el 14 de agosto de 1967 y el Reglamento de Agencias de Viajes, el 10 de octubre de 1969 (Ramírez, 1981:1-8).

Cabe mencionar que tras el cierre de los centros turísticos y recreativos en Cuba después de la Revolución Cubana en 1959 y la instauración del régimen castrista, se puede haber despertado el interés de atraer el flujo turístico norteamericano hacia México. Apunta FONATUR que en 1969, “Tras la desaparición de Cuba del mapa turístico, un grupo de islas se apresuró a llenar el vacío. Bahamas, Puerto Rico, Jamaica, las Islas Vírgenes, incluso centros diminutos como Martinica, Guadalupe, Saint George o Aruba, competían por un flujo turístico que alcanzaba 4 millones de visitantes al año” (FONATUR, 1988:20). Sin embargo, “México estaba a la zaga” (ídem: 20).

Afirma el Banco de México que en 1969 “México no tenía presencia en el Caribe. A pesar de sus 1.600 kilómetros de litoral, existía una marcada debilidad en todos los órdenes (demográfico, económico, estratégico) en franco contraste con lo que estaba ocurriendo en otros puntos del área” (Ibidem). De ahí que el éxito económico del turismo ya evidente en México en los años 1960 en el caso de Acapulco, pero incipiente en la Península de Yucatán, lleve, a finales de los 60, al Gobierno Federal a fijar su atención en el turismo de sol y playa y cifrar en esta actividad grandes esperanzas de desarrollo turístico en la Península de Yucatán.

El 28 de enero de 1974, en la Ley de Fomento al Turismo, se establecen como los objetivos constitutivos del turismo: incorporar al desarrollo nacional de núcleos de población marginados, abatir desequilibrios regionales y aumentar el número de visitantes y el tiempo de estancia en el país, establecer los principios de coordinación y programación entre las dependencias del Gobierno Federal que participan en la promoción y el fomento de las actividades turísticas, así como promover el intercambio cultural de la población y coadyuvar a la integración de los habitantes del país, concediendo especial atención al desarrollo del turismo popular, que dentro de la ley se denominará Turismo Social (Ramírez, 1981, p. 1-8). En correspondencia con dicho ordenamiento, “el 27 de diciembre se publicó el decreto que elevó a rango de Secretaría de Estado al Departamento de Turismo, otorgándole una mayor estructura capaz de atender sus nuevas atribuciones, así como mayores recursos presupuestales, destinados a la planeación y desarrollo de la actividad turística” (SECTUR, 2009).

Resumamos la evolución de la Secretaría de Turismo desde sus inicios. El 25 de noviembre de 1947 la Secretaría de Gobernación creó una Comisión Nacional de Turismo; al ir creciendo, se formó el Departamento de Turismo, el 31 de diciembre de 1949; departamento que, en 1958, dio paso al Departamento Autónomo de Turismo todavía en el seno de la Secretaría de Gobernación y finalmente se constituyó en una nueva Secretaría de Estado, la Secretaría de Turismo (SECTUR), autónoma, con atribuciones específicas y mayores recursos presupuestales desde el 27 de diciembre de 1974 (Ramírez, 1981; SECTUR, 2009).



Figura 5. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: Skyscrapercity, 2000a

2. El apoyo financiero

En otro orden de ideas y paralelamente a la anterior etapa de desarrollo de la legislación en materia turística mencionada, se va a encontrar que la influencia de la actividad turística en la economía nacional, llevará a la adaptación y al desarrollo de nuevas figuras e instituciones financieras que darán apoyo económico al desarrollo turístico.

Al inicio del periodo presidencial del Lic. Gustavo Díaz Ordaz, de 1964 a 1970, se hace un análisis del panorama económico del país que se planteaba serias incógnitas al descubrirse las limitaciones de crecimiento que ofrecía el modelo de “desarrollo estabilizador” (FONATUR, 1998:11). Los primeros signos de alerta de crisis por la incapacidad de captar suficientes divisas para equilibrar la balanza de pagos y sustentar el desarrollo nacional provinieron de las autoridades tributarias y específicamente del Banco de México, órgano ejecutor de la política monetaria. (Ídem: 11).

La tarea fue investigar áreas con potencialidad para captar divisas. Las primeras exploraciones revelaron que, para el caso de México, “el turismo tenía varias ventajas objetivas. Primero, en un país con desempleo, significaba el uso intensivo de mano de obra, tanto en la etapa de construcción como en la de operación. Segundo, en un país con baja escolaridad, representaba la creación de empleos con mínimos requisitos de capacitación. Ambos factores apuntaban un tercer argumento: la posibilidad de impulsar el turismo en zonas marginadas, carentes de alternativas de desarrollo” (Ibidem).

Bajo este orden de ideas, entre 1966 y 1968, el Gobierno Federal encargó al Banco de México un diagnóstico detallado de la actividad turística en el país. Las principales conclusiones del estudio fueron que “no existía una política turística a largo plazo, no había un programa que estableciera objetivos concretos, no operaban instrumentos financieros de fomento turístico, ni había criterios generales de planeación y desarrollo”. Además se encontró que la “oferta turística estaba excesivamente concentrada en Acapulco. El surgimiento de otros destinos (Mazatlán, Puerto Vallarta, Zihuatanejo, Cozumel) se habían dado en forma espontánea, con una debilidad estructural manifiesta” (Ibidem).

En 1968, el Gobierno Federal afrontó la cuestión turística como un reto para el desarrollo económico, para lo cual cedió la política de turismo nacional al Banco de México. La política del Banco se ha encargado de sumar los recursos de los programas de fomento al desarrollo económico de América Latina como son los del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a los recursos propios y encauzarlos hacia el desarrollo turístico.

Para dar forma a los requerimientos que suponía esta política en términos financieros, se adaptaron los estatutos de una institución filial del Banco de México, la Banca Nacional Financiera, NAFIN (BID, 1965; Presbisch, 1970; García, 1983). Asimismo, para llevar a cabo las tareas de asistencia técnica y de inversión de NAFIN, se creó una agencia de desarrollo de las actividades turísticas, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, FONATUR (FONATUR, 1982).

La tarea de gestión de créditos para el desarrollo turístico, inicia con la integración de la Banca Nacional Financiera de México (NAFIN) a los proyectos de desarrollo económico nacional. NAFIN fue constituida el 24 de abril de 1934, siendo su función inicial específica la de fomentar y financiar las empresas industriales que coadyuvasen al desarrollo económico de México (BID, 1965:13).

De acuerdo a los principios constitutivos de NAFIN, establecidos en la ley de 1934, esta institución inició sus actividades como sociedad financiera encargada de restituir liquidez al sistema bancario mediante el reintegro a la economía privada de los bienes adjudicados al Estado y los que estaban en posesión de los bancos de depósito. Al mismo tiempo, era su propósito fundamental formar un verdadero mercado de valores mediante el estímulo y la dirección de la inversión de capitales en la organización y ampliación de empresas (BID, 1965:15).

Más adelante, la Ley Reformatoria del 30 de diciembre de 1947 le ha conferido la función de obtener y manejar créditos de fomento del exterior, para contribuir al financiamiento de inversiones productivas. En este campo, siempre se ha tenido presente que el financiamiento exterior debe ser complementario respecto a fondos nacionales; que sea de recuperación automática; y que los términos y condiciones de contratación demuestren que los proyectos financiados son adecuados.



Figura 6. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: Panoramio. 2007 a



Figura 7. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: Panoramio. 2007 b

NAFIN apoya preferentemente proyectos de inversión en beneficio nacional proporcionando financiamiento a largo plazo en condiciones más adecuadas que las que pueden ofrecer los bancos que trabajan sobre bases estrictamente comerciales. NAFIN también alienta el capital privado, compartiendo los riesgos mediante la inversión en acciones y la garantía y suscripción de obligaciones. Asimismo, proporciona asistencia técnica y coadyuva en los programas de inversión con estudios y proyecciones de las ramas industriales (ídem)

A través de NAFIN, México ha mantenido relaciones crediticias con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, la Corporación Financiera Internacional, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Agencia para el Desarrollo Internacional, el Banco de Exportación e Importación de Washington, bancos y proveedores de equipos de Alemania, Bélgica, Canadá, EEUU, Francia, Holanda, Reino Unido, Italia, Japón, Polonia, Suecia, Suiza y la antigua Yugoslavia (BID, 1965; 19).

3. El órgano de planificación turística

FONATUR es un fideicomiso² de crédito constituido de acuerdo con la Ley de Fomento al Turismo el 28 de enero de 1974 (FONATUR, 1982) el cual colabora con los objetivos de NAFIN desarrollando, planificando y financiando la actividad turística nacional.

² El fideicomiso es un acto jurídico que se hace constar en un contrato, en cuya formación intervienen las siguientes tres personas jurídicas, los bienes o derechos y el fin lícito y determinado:

- El fideicomitente es la persona que expresa voluntad de establecer el fideicomiso y quien separa de su patrimonio los bienes o derechos para cederlos al fiduciario.
- El fiduciario es la persona o institución de crédito autorizada por el Estado, constituida en sociedad y a la que temporalmente se le trasmite la propiedad de los bienes o la titularidad de los derechos del fideicomitente. El fiduciario recibe como fin lícito y determinado la exclusiva realización y cumplimiento de la voluntad del fideicomitente y los bienes y derechos del mismo, quedando, temporalmente, como propietario y titular. Los bienes, derechos y las ganancias obtenidas de este negocio jurídico serán entregados al fideicomisario, quien será el beneficiario del fideicomiso.
- El fideicomisario, es el beneficiario del provecho que el fideicomiso implica.

El fideicomiso no otorga derechos reales al fideicomisario. Solo le concede derechos personales para exigir al fiduciario el cumplimiento de los fines del fideicomiso y reclamar daños y perjuicios que la actuación del fiduciario le hayan causado.

“El Fondo Nacional de Fomento al Turismo tiene como antecedente la creación, por Decreto Presidencial del 14 de noviembre de 1956, del Fondo de Garantía y Fomento de Turismo (FOGATUR), habiéndose encargado de su manejo a Nacional Financiera, S.A., con el objeto de otorgar créditos para estimular la inversión turística nacional.

Por contrato de fideicomiso de fecha 22 de mayo de 1969 y a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Banco de México, S.A., se constituyó el Fondo de Promoción e Infraestructura Turística (INFRATUR), cuyos objetivos eran los de promoción y realización de obras de infraestructura, relacionados con el programa diseñado por el Gobierno Federal para el desarrollo de nuevos centros turísticos de importancia y la mejora sustancial de otros que habían mostrado su potencialidad como centros de atracción turística.

Con fundamento en la Ley Federal de Fomento al Turismo, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1974, fue creado el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y formalizado mediante contrato de fideicomiso el día 29 de marzo del mismo año, celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en su carácter de Fideicomitente único del Gobierno Federal y Nacional Financiera, S.A., como fiduciaria, fusionándose de esta forma los dos fideicomisos mencionados.

De acuerdo a lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, FONATUR forma parte del sector público paraestatal y cuenta con un Comité Técnico, que estudia y aprueba los programas y acciones del Fideicomiso. Por Decreto Presidencial del 22 de febrero de 2001, FONATUR se encuentra bajo la coordinación sectorial de la Secretaría de Turismo y ajusta sus acciones al Plan Nacional de Desarrollo y al Programa Nacional de Turismo. La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y la Ley Federal

Entre los antecedentes del fideicomiso encontramos en Ramírez (1981) que el Poder Legislativo hace un traslado de los principios del fideicomiso *inter vivos* y el *Use* del Reino Unido, a la legislación mexicana. El fideicomiso tiene como antecedente inmediato el fideicomiso *inter vivos*. El desarrollo del *Use*, cuyo empleo se remonta al siglo XII, derivó en la integración del instrumento llamado *Trust*.

de Turismo, son los ordenamientos jurídicos principales que regulan a FONATUR” (FONATUR, 2010).

Con la creación de FONATUR y la SECTUR en 1974 se inicia una nueva etapa, la cuarta etapa de desarrollo turístico planificado de sol y playa en México en nuestra cronología. De tal suerte, FONATUR tomará el papel de la instancia ejecutiva de los planes de desarrollo nacionales; la SECTUR será la institución legislativa y representativa del Gobierno Federal en temas de desarrollo turístico; y el Banco de México aportará los recursos para la financiación de los proyectos a través de NAFIN.

FONATUR como institución de desarrollo y fomento desempeña tres funciones. En primer término, funge como asesor, puede evaluar y orientar la inversión en proyectos turísticos. En segundo lugar, puede actuar como banco aval para otorgar garantías sobre préstamos concedidos por otras instituciones de crédito y puede conceder créditos directamente o celebrar operaciones de descuento como banca intermediaria y en tercer lugar, puede actuar como desarrollador o como inversor directo en empresas con actividades turísticas.

FONATUR ha encauzado sus primeros esfuerzos en el desarrollo, la construcción y la administración de cinco centros turísticos, que han sido llamados Centros Integralmente Planeados (CCIIPP). Los emplazamientos han sido escogidos en función de las dificultades económicas de la región, el nivel de abandono que sufrían y la falta de alternativas. (FONATUR, 2006:21).

A nivel mundial, la planificación de centros turísticos integrales³ se ha llevado a cabo para reducir los inconvenientes del desarrollo desordenado e incontrolado de centros turísticos y regiones. En

³ Los centros turísticos integrales generalmente están contruidos en sitios carentes de las restricciones que impone el desarrollo previo. De tal suerte pueden estar planificados y desarrollados de manera integral por un grupo de especialistas para asegurar la provisión en los lugares apropiados, el tiempo, la escala y la forma adecuados. Los centros turísticos integrales o *resorts* integrales pueden estar ubicados aislados o integrados al área del desarrollo turístico existente pero se diferencian por tamaño y tipo de la oferta de los servicios turísticos que proveen. Pueden estar basados en hoteles, villas, propiedades en condominio o una combinación de las anteriores para ofrecer una gama de tipos de alojamiento.

México, el caso de Acapulco en los 1960 ya lo había puesto de manifiesto, por lo cual se escogen playas con incipiente número de población para iniciar la actuación de FONATUR.

Para evaluar la factibilidad de convertir una playa desierta, en un destino turístico, FONATUR ha elaborado un protocolo en el que se consideran una serie de variables: la situación jurídica de la tierra, la dotación de agua potable y suministro de energía eléctrica, el clima, con especial atención al asoleamiento, el nivel de mareas, la distribución y fuerza de los vientos, la frecuencia de las fenómenos naturales catastróficos, como sismos, huracanes e inundaciones, el tipo de suelo, las vías de comunicación, los medios de transporte, los núcleos de población próximos, el nivel socioeconómico de la población y las alternativas de abastecimiento de bienes y servicios (FONATUR, 2006:20); asimismo, los atractivos culturales y naturales próximos como recursos turísticos a explotar.

En estos cinco CCIIPP, FONATUR ha detonado el desarrollo económico y social de las regiones; además ha fungido como catalizador del proceso de desarrollo en muchas de sus etapas; asimismo ha brindado apoyo a los gobiernos locales y ha subsidiado la inversión privada. Hoy en día FONATUR funciona como un gestor en acciones que incluyen solicitud y garantía de fondos a la banca de desarrollo, adquisición de tierra, diseño y construcción de infraestructura, promoción comercial de lotes urbanizados e integración de recursos para finiquitar deuda pública.

La planificación de los cinco CCIIPP, Cancún, Los Cabos, Ixtapa, Huatulco y Loreto, se encuentra plasmada en forma de los planes directores o también llamados planes “maestros” propios del planeamiento británico. Estos planes directores constan de un plano de zonificación en el cual se plasman las intenciones de desarrollo de un sitio por medio de la asignación de usos de suelo,

Los orígenes de los *resorts* planificados integralmente se remontan a los pueblos desarrollados por el propietario de la tierra alrededor de los spas, por ejemplo Buxton, Derbyshire, Reino Unido. Sin embargo actualmente los *resorts* integrales son planificados para satisfacer las necesidades del mercado y del desarrollo. Entre los primeros ejemplos se encuentran Cervinia y Sestrières en Italia y Courchevel en Francia alrededor de 1935. Estos *resorts* de ski fueron desarrollados a una altitud mayor que las poblaciones existentes para garantizar un periodo de nieve mas prolongado. S'Agaro es uno de los primeros *resorts* planificados de sol y playa y actualmente uno de los mas exclusivos centros turísticos en la Costa Brava, España (Baud-Body et Lawson, 1991:132).

densidades de construcción, entre muchas otras características y se complementan con una memoria descriptiva.

En la figura 8 se ubican los cinco CCIIPP desarrollados por FONATUR y la ciudad de México, con cual se puede constatar que los CCIIPP se encuentran en los puntos mas distantes al centro del país y que con su desarrollo se pretendía integrar las regiones mas apartadas de México.

Los planes directores de cada uno de estos centros se han basado en estudios de factibilidad que fijan determinadas expectativas de crecimiento. Posiblemente por ser un campo inexplorado por muchos países y no encontrarse precedente en la creación de ciudades turísticas exnovo tanto en el ámbito nacional mexicano como en el internacional, los planes directores de estos centros se han elaborado en base a expectativas de crecimiento determinadas por las organizaciones patrocinadoras y el mismo Gobierno mexicano.

Cancún e Ixtapa comenzaron su construcción en 1970 y entraron en operación en 1974. En Los Cabos y Loreto se iniciaron obras de construcción en 1972 y empezaron a operar en 1976 y 1978, respectivamente. Huatulco empezó a edificarse en 1982 y entró en funcionamiento en 1984 (FONATUR, 2006: 21).

En la práctica se han encontrado diferencias notables en el ritmo de crecimiento y nivel de desarrollo de cada CIP. Al encontrarse ubicados en distintos puntos del litoral mexicano, la gestación y desarrollo de cada uno de estos centros ha representado retos de muy distinta naturaleza. Dos de esos centros, Cancún y Los Cabos, han mostrado un desarrollo económico exitoso y un crecimiento social sostenido; los otros, Ixtapa, Loreto y Huatulco no tienen el mismo grado de desarrollo. Lo que si que es evidente y puede afirmarse es que hoy en día algunos de estos centros han alcanzado tasas de crecimiento más altas que el promedio nacional.



Figura 8. Localización de los Centros Integralmente Planeados con respecto a la Ciudad de México
Fuente: FONATUR; Elaboración propia

CIP	Superficie total (Ha.)	Superficie urbanizada (Ha.)	Inversión gubernamental (Millones de dólares)	Cuartos de hotel *	Habitantes **	Empleos directos **	Empleos indirectos **
Cancún	12,700	3,643	937	27,193	419,815	32,178	88,810
Ixtapa	2,016	799	329	3,827	95,548	9,231	10,893
Los Cabos	990	328	254	5,835	105,469	7,793	15,430
Loreto	9,970	345	337	720	11,812	771	1,790
Huatulco	20,975	1,915	542	2,063	28,327	1,390	3,780

* Conteo hasta abril de 2005

** Censo 2000

Figura 9. Datos Básicos

Fuente: FONATUR, 2005; elaboración: propia

A 35 años de haber comenzado operaciones FONATUR reporta que ha invertido 2.216,59 millones de dólares que han desencadenado la inversión privada de 15.000 millones de dólares en los CCIIPP. 2 de cada 5 unidades de alojamiento para el turismo de sol y playa del país, se encuentran ubicados en los CCIIPP. Al finalizar el 2005, 54% de las divisas gastadas en México por visitantes internacionales se realizaron en los CCIIPP. Asimismo se han generado 172.000 empleos de los cuales 51.000 son directos y el resto, indirectos (FONATUR, 2006:17).

El proceso de planificación que ha desarrollado FONATUR es multidisciplinario y apegado a las buenas prácticas de planificación turística de la OMT (OMT, 2001; Gunn, 1994; Inskeep, 1991; Pearce, 1989). La metodología de planificación que ha desarrollado FONATUR se ha calificado como integral en dos sentidos. En primer lugar porque sus proyectos se basan en estudios de factibilidad económica, física, medioambiental y social. En segundo, porque se circunscribe al marco político de objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los planes estatales y los municipales (FONATUR, 1982).

Dentro de los propósitos que FONATUR ha adoptado como propios se encuentran, por un lado, las intenciones del Gobierno Federal y de la SECTUR por procurar el bienestar social y el

progreso nacional; y por el otro, los objetivos de recuperación de fondos invertidos del Banco de México y del Banco Interamericano de Desarrollo.

El proceso de planificación urbana y turística de FONATUR se complementa con la retroalimentación de la actividad de estadística del crecimiento social y económico a través de los censos y otros estudios del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), de la SECTUR y del propio FONATUR.

A partir de 2001 se hace notar la diversificación de proyectos turísticos desarrollados por FONATUR (FONATUR, 2006). FONATUR ha abierto su espectro como fondo de fomento y asistencia técnica a las autoridades locales en materia de turismo no solamente hacia el turismo de sol y playa, sino al de montaña y al de ciudades históricas y patrimoniales. Además se ha visto un cambio en la participación como agencia de fomento al desarrollo basado más en la coordinación de partes, que en la ejecución de obras y proyectos.

FONATUR (2006:18) explica que ante los nuevos retos que México enfrentaba a inicios de 2001 en su desarrollo económico, el Gobierno “encomendó a FONATUR la misión de potenciar sus recursos y de ampliar su radio de acción a todo el ámbito nacional”. Para esto, continua explicando que FONATUR “comenzó a impulsar de manera decidida una nueva generación de proyectos turísticos de alcance regional e importancia nacional, orientados a los segmentos de rápido crecimiento y cuya demanda todavía se encuentra poco atendida en el país”.

De tal suerte el papel de FONATUR se ha redefinido en función de las condiciones financieras y políticas en el país y el mundo. “Actualmente ya no se dispone de los recursos y los créditos otorgados por la banca internacional con que antes se contaba” (Ídem: 18). Ante el nuevo panorama, la factibilidad de desarrollo recae en gran medida en la coordinación entre la Federación, los gobiernos estatales, municipales y el empresariado. Es así como se ha “redefinido” a los CCIIPP a partir de tres circunstancias: “un nuevo esquema de integración más horizontal y menos centralizado, el redimensionamiento de su tamaño y un mayor aprovechamiento de la capacidad instalada de su región (Ídem: 19).



Figura 10. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: Skyscrapercity, 2000 a



Figura 11. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: Panoramio, 2007 c

De tal suerte se observa la participación en proyectos puntuales en lugares con clara y madura vocación turística, que pueden desencadenar el desarrollo regional, lo que se conoce como “acupuntura” o proyecto “detonador” de desarrollo en la planificación urbana y regional de sitios turísticos consolidados. Este puede ser el caso del nuevo desarrollo turístico en la costa de Nayarit, al norte de Puerto Vallarta, Jalisco. Sin embargo, estos temas están enunciados brevemente en este capítulo, ya que podrían ser desarrollados en otros debates a mayor profundidad (Aldape-Pérez, 2008).

Hoy en día FONATUR tiene presencia en 27 entidades federativas en donde además de promover y consolidar los CCIIPP originales, “impulsa dos grandes proyectos regionales (Mar de Cortes y Nayarit), apoya el reordenamiento de tres zonas turísticas prioritarias para el país (Corredores Cancún-Riviera Maya, Bahía Banderas y Zona Metropolitana de Acapulco)” (FONATUR, 2006:19), además orienta la planeación y desarrollo de una amplia cartera de diversos proyectos costeros y centros turísticos.

Conclusiones del primer capítulo

En este capítulo se resumieron los antecedentes políticos y financieros que dieron origen al turismo en México a partir de 1920. En el marco político, el turismo de sol y playa fue cobrando mayor importancia; cada vez fueron más las instancias gubernamentales implicadas en el turismo, y fue más compleja la participación de distintas entidades que dirigieron sus esfuerzos para ordenarlo y desarrollarlo.

En este capítulo se relató el inicio del turismo en México que se da con el reconocimiento del reto que implica el eficaz aprovechamiento del territorio mexicano de gran vocación turística para obtener los mayores beneficios económicos.

Se explicó que en el caso de Cancún radica la primera fuente de ingresos en el rubro de turismo planificado del país, que la ciudad cuenta con un acelerado crecimiento urbano y que la ciudad ha cobrado la mayor importancia en la región, además, en términos urbanísticos, en Cancún se encuentra la clave de ordenación del territorio, circunstancias todas que evidencian el interés por el estudio del sitio.

La ordenación del Estado de Quintana Roo ha sido fruto de un ejercicio de planificación urbana y regional dirigida por el Gobierno Federal, de ahí que sea inminente revisar las directrices jurídicas y económicas trazadas por las autoridades involucradas en el desarrollo de este sitio.

1920 se escoge como el inicio en el análisis histórico porque prácticamente en ese año convergen el final de dos grandes movimientos armados: en el ámbito nacional, la Revolución Mexicana y en el ámbito internacional la Primera Guerra Mundial.

El análisis histórico del turismo se dividió en cinco etapas. La primera de 1920 a 1940 se caracterizó por el flujo turístico extranjero a México. En ese momento se crean los primeros conceptos jurídicos que fueron las bases legales para las etapas subsiguientes. En la segunda etapa, de 1941 a 1958, se crearon las primeras organizaciones políticas dedicadas al turismo.

Cabe destacar que, en durante la segunda etapa, después de la Segunda Guerra Mundial, se dio un primer intento por desarrollar Acapulco, como destino turístico con apoyo del Gobierno Federal. A partir de 1945 en Acapulco se llevó a cabo la construcción de infraestructuras para incentivar un flujo turístico mezcla del turismo nacional y extranjero. Para 1960 el crecimiento turístico en Acapulco fue de tal magnitud, que se volvió incontrolable.

Desde el punto de vista económico, el caso de Acapulco resaltó la aportación positiva del turismo a la balanza nacional. Por lo cual, el Gobierno Federal, a mediados de los 60 solicitó al Banco de México un estudio detallado del turismo de sol y playa y la situación del litoral mexicano, al presentar los resultados, el Gobierno Federal delegó definitivamente la política de turismo nacional a la institución financiera en 1968.

Durante la cuarta etapa de desarrollo turístico de 1974 a 2001 se encontró a la institución FONATUR como principal protagonista en el tema. Además el turismo cobró tal importancia en la política nacional y maduró de tal forma que en 1974 se creó la nueva Secretaría de Turismo separada orgánica y presupuestalmente de la Secretaría de Gobernación.

El Banco de México aprovechó los programas y créditos del Banco Interamericano de Desarrollo para el fomento al desarrollo económico y social. En principio, puso en marcha una serie de



Figura 12. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: Panoramio, 2007



Figura 13. Vista aérea de la zona turística de Cancún

Fuente: Panoramio, 2007

reformas constitutivas para ampliar el campo de acción de la Banca Nacional Financiera, NAFIN, y posteriormente apoyó los proyectos de inversión turística brindando asistencia técnica a través del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, FONATUR.

Es así como en la primera mitad de los años 1970, el Gobierno Federal cifró sus más altas expectativas en pro del desarrollo y bienestar nacional. Sin escatimar recursos, apostó porque el turismo se convirtiera en la actividad económica a través de la cual se planificara el desarrollo sobre el territorio y se procurara el bienestar social de la población y el desarrollo económico. De tal suerte, FONATUR quedó constituido como fideicomiso donde la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en su carácter de Fideicomitente único del Gobierno Federal y Nacional Financiera, S.A., como fiduciaria, fusionando dos fideicomisos anteriores en este nuevo fideicomiso de crédito y fomento al turismo.

Las intenciones plasmadas en el marco legislativo que se elaboró en los años 1960, abarcan el espectro de temas tanto sociales, como políticos y económicos relacionados con el desarrollo turístico en su momento. No obstante, las acciones dirigidas por el Banco de México estuvieron caracterizadas por estar claramente encaminadas al desarrollo económico, la recuperación de capitales y el aseguramiento de ganancias, basadas en estudios de mercado y de factibilidad económica, física y legal.

En otras palabras, el ejercicio de planificación turística realizado por FONATUR al tiempo que contempló traer empleo a la población local, también pretendió recuperar la inversión y asegurar dividendos a los inversores en cinco sitios carentes de actividades económicas sólidas y de asentamientos humanos, revirtiendo los altos índices de emigración y generando ingresos al Gobierno Federal en beneficio nacional.

FONATUR ha encauzado sus primeros esfuerzos de planificación turística en cinco puntos sobre el litoral llamados CCIIPP. Los CCIIPP fueron escogidos por su situación de aislamiento, sus actividades económicas y número de población incipientes. Los proyectos de los CCIIPP de FONATUR han implementado una metodología de planificación urbana calificada como integral en términos políticos y de acuerdo a las buenas prácticas de planificación turística de la OMT.

En el cumplimiento y la materialización de los objetivos del fomento al desarrollo turístico en los CCIIPP, FONATUR desarrolló proyectos de grandes dimensiones con objetivos no determinados por casos prácticos ni experiencia previa. La actuación de FONATUR como encargada del desarrollo de los centros turísticos, ha demostrado una fuerte inversión de recursos presupuestales en la tarea del fomento al desarrollo económico y social del Estado mexicano, a través del turismo de sol y playa.

A partir de 2001 se ha diversificado la actuación de FONATUR en una gama de desarrollos turísticos tanto sobre el litoral como en el interior del país. El cambio en la obtención de fondos para incentivar los proyectos de FONATUR y la evolución de los grupos de actores en la escena turística han llevado al nacimiento de la quinta etapa de desarrollo turístico nacional. Muchos de estos casos cuentan con referentes directos en el caso de Cancún, que fue el que ha dado origen a la metodología y a la concepción de los centros turísticos en México.

Capítulo 2. Cancún

El segundo capítulo dará una introducción del marco histórico político, económico y social en el que se encontraba la Península de Yucatán antes de la llegada del turismo. Posteriormente llevará a cabo el análisis del sitio en el que se asienta Cancún, para terminar describiendo el proyecto original y sus principales objetivos.

A principios del siglo XX, las actividades productivas en la Península de Yucatán, exceptuando la producción del henequén que cae hasta finales de la Segunda Guerra Mundial, se realizaban de manera precaria o se encontraban en franco abandono. Después de varios intentos por la puesta en marcha de distintas actividades económicas sin éxito, a principios de los años 70 el turismo prometió ser la actividad económica que consiguiese traer el desarrollo y propiciase el círculo virtuoso en la reactivación de otras actividades productivas complementarias.

Ante esta situación, FONATUR (1988:24) apunta que “Evidentemente, la zona requería un detonador económico y la creación de un centro turístico integral parecía, por múltiples razones la mejor alternativa”. Continúa explicando (idem:24) que “El ramo turístico abriría la posibilidad de competir en el creciente mercado caribeño, ofreciendo una doble alternativa: la belleza del entorno natural y el esplendor de la cultura maya”. Mientras que en el ramo económico “fortalecería toda el área peninsular, funcionando como válvula de alivio de la zona henequenera de Yucatán, cuya competitividad se había desplomado al término de la Segunda Guerra Mundial, creando un serio problema de desempleo” (ibidem). En el ramo político, “atendería el ancestral descuido del litoral de Quintana Roo y, al crear nuevas poblaciones permitiría reorientar los flujos migratorios” (ibidem).

Ante este panorama, el Gobierno mexicano hace una apuesta por el turismo de sol y playa como principal actividad económica de la península. El desarrollo turístico obliga a tomar acciones políticas de gran trascendencia y a hacer una gran inversión en la Península de Yucatán. La estructura gubernamental en la Península de Yucatán previa al arribo del turismo era mínima y requería la formación de nuevas instituciones. El decreto de Quintana Roo como nuevo Estado libre y soberano y la constitución del nuevo municipio de Benito Juárez, que se sumaron a los



Figura 14. Vista de la ciudad de Cancún
Fuente: Google, 2008

esfuerzos federales en la creación de la Secretaría de Turismo (SECTUR) y del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) son muestra del empeño gubernamental en esta materia.

Estas instituciones e instancias gubernamentales se crean en 1974 y a partir de ese momento, se marca una clara directriz hacia el desarrollo turístico de sol y playa en Quintana Roo, que aloja la mayor extensión del litoral del Caribe mexicano. Tal ha sido la importancia del turismo en Quintana Roo, que en la actualidad, el crecimiento poblacional de Benito Juárez, municipio donde se asienta Cancún en calidad de cabecera, cuenta con solo el 3,27% de la superficie estatal (Xacur, 2000:357) y actualmente con más de la mitad de la población total de Quintana Roo.

El sitio del proyecto es singular desde el punto de vista geológico, ecológico y arqueológico. Geológicamente, el polígono original comprende parte de la placa continental, una cuenca lagunar y una barra postarrecifal paralela a la costa, que separa la cuenca lagunar del Mar Caribe. La parte continental es una llanura calcárea con precolación y escurrimientos subterráneos (Sherburne et Woodraw, 1974:16). El tipo de suelo en esta parte es de roca caliza de naturaleza coralina donde no existen corrientes superficiales.

Todas las corrientes son subterráneas tanto de agua dulce como de salobre y desembocan en una serie de lagunas interconectadas temporal o permanentemente durante el año, conocido como el Sistema Lagunar Nichupté. En este sistema se propician variedad de ambientes para la proliferación y convivencia de una amplia gama de especies acuáticas, aéreas y terrestres. Arqueológicamente, sobre la barra postarrecifal conocida como la Isla Cancún se han encontrado distintos vestigios de grupos mayas que ocuparon el sitio.

Como ya se ha explicado en el capítulo 1, Cancún ha sentado precedente en la metodología aplicada en la subsiguiente gama de proyectos turísticos desarrollados por FONATUR (FONATUR, 2006). Este capítulo finalizará con la descripción de las tareas de FONATUR en la primera etapa de desarrollo de Cancún, que comprendieron la adquisición de la reserva territorial, la obtención del crédito y la coordinación entre entidades gubernamentales involucradas en el desarrollo.

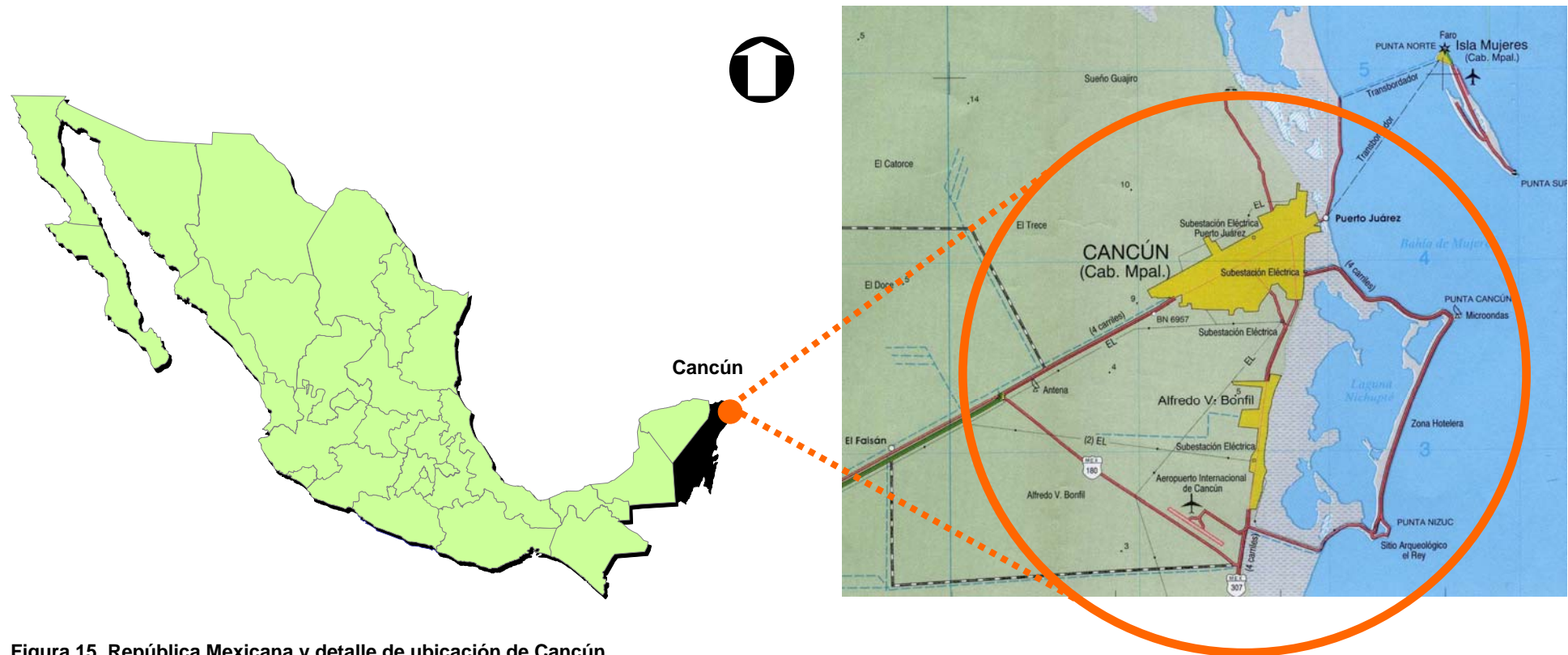


Figura 15. República Mexicana y detalle de ubicación de Cancún.

Fuente: INEGI; elaboración: propia

1. Yucatán en el siglo XX

Hasta finales de los años 1960, la parte nororiental de la Península de Yucatán, rica en recursos naturales y estratégicamente ubicada desde el punto de vista mercantil y bélico dentro del Caribe, se encontraba prácticamente deshabitada y mal comunicada con el centro de México.

El encadenamiento de la Guerra de Castas de 1847 a 1901 con la Revolución Mexicana de 1910 a 1920 había dejado esta región prácticamente despoblada. La Guerra de Castas había provocado que los mexicanos residentes en la península se trasladasen hacia el norte y se estableciesen en las islas de Cozumel y Mujeres (FONATUR, 1988: 21). Por su parte, la Revolución Mexicana, si bien había disuelto los latifundios, también había causado el abandono de las haciendas y las tierras de labranza en el país.

El desarrollo económico en la Península de Yucatán era sumamente precario. La agricultura resultaba en producción insuficiente para el abasto poblacional; la escasa capa vegetal que caracteriza a la península, aunado al clima tropical con lluvias en verano que propicia la proliferación de fauna endémica, junto con los pocos recursos económicos destinados a la agricultura, habían dejado a esta actividad basada solamente en el sistema de roza y quema para preparación del terreno de cultivo y a expensas de lluvias de temporal para el riego, resultando en solo una cosecha anual (FONATUR, 1988:22).

La ganadería tenía carácter doméstico. Los métodos de pesca eran rudimentarios; solo existían algunos procesos semi industrializados en Isla Mujeres y Cozumel. La explotación de maderas tropicales y de palo de chicle, que caracterizaban la economía local, seguían patrones primitivos y cada vez menos redituables (Idem:22).

El mercado del henequén, fibra natural para fabricar cestería, sogas, cordones, carpetas y alfombras, el cual tuvo su apogeo en el siglo XIX, se había desplomado al término de la Segunda Guerra Mundial, por la introducción de las fibras sintéticas y el cultivo de la planta en otros países (Ibidem).

Desde la finalización de la Revolución Mexicana, el Gobierno Federal realizó diversos intentos para dinamizar económicamente la Península de Yucatán a través de propuestas de obras de comunicación marítima, terrestre y aérea, así como obras de mejoramiento y servicios públicos, sin embargo pocas de estas propuestas se llegaron a materializar (García Zamora, 2006).

Cabe mencionar que durante el periodo de 1934 a 1940, las propuestas desde la perspectiva del Gobierno Central apuntaban hacia el interés por la defensa nacional y el desarrollo económico con

obras como la carretera Valladolid-Puerto Juárez y un puerto comercial en Puerto Juárez. Para el Gobierno mexicano era necesario ocupar el Territorio de Yucatán pues solamente había pasado medio siglo desde la firma del Tratado Spencer-Madrigal el 8 de julio de 1893 en el cual se había delimitado la frontera con la antigua colonia inglesa de Belice y México había perdido la única salida de la Bahía de Chetumal al Mar Caribe. Asimismo tras la Guerra de Castas, la población de la Península de Yucatán había sido diezmada por lo que es posible que los proyectos de poblamiento y comunicaciones de la Península de Yucatán pasaran a convertirse motivos de gran relevancia. Es posible que estos mismos motivos cobraran también gran importancia militar y comercial para los estadounidenses ante la amenaza de la Revolución Cubana.

De tal suerte, al final de la Segunda Guerra Mundial, se articuló un programa de carreteras principales del sistema nacional de comunicaciones y transportes. En primer lugar, se termina en el sexenio del Lic. Miguel Alemán, de 1946 a 1952, la construcción de la carretera Puerto Juárez-Valladolid que había empezado en 1939. En segundo, durante el periodo presidencial de Lic. Adolfo López Mateos, de 1958 a 1964, se completó el tramo Mérida-Chetumal (FONATUR, 1988:22).

A finales de los años 1950, el Gobierno Federal se plantea impulsar el desarrollo y la creación de centros turísticos en el Golfo de México y el Caribe. Ante la posibilidad de explotación de un nuevo nicho de mercado turístico de sol y playa en México, tras el veto en 1959 que el régimen castrista pone a los centros de recreativos en Cuba, se desarrolla una nueva oferta para el mercado turístico norteamericano en el Caribe mexicano (FONATUR, 1988: 20).

En 1964, como una estrategia de desarrollo comercial, el Gobierno Federal autorizó el establecimiento de cuatro sitios con estatus de zona fronteriza libre de impuestos en Chetumal, Cozumel, X-Calak e Isla Mujeres. Debido a la importación de artículos extranjeros, Chetumal y Cozumel registraron cierto auge en los siguientes años. No obstante, este desarrollo no representó el sustento económico para la región (FONATUR, 1988:23).

Habiendo observado el crecimiento económico por el turismo en Acapulco, el Gobierno Federal considera que el turismo puede constituirse como un detonador del desarrollo en la Península de Yucatán y una alternativa de captación de divisas para el país. Desde ese momento, encamina

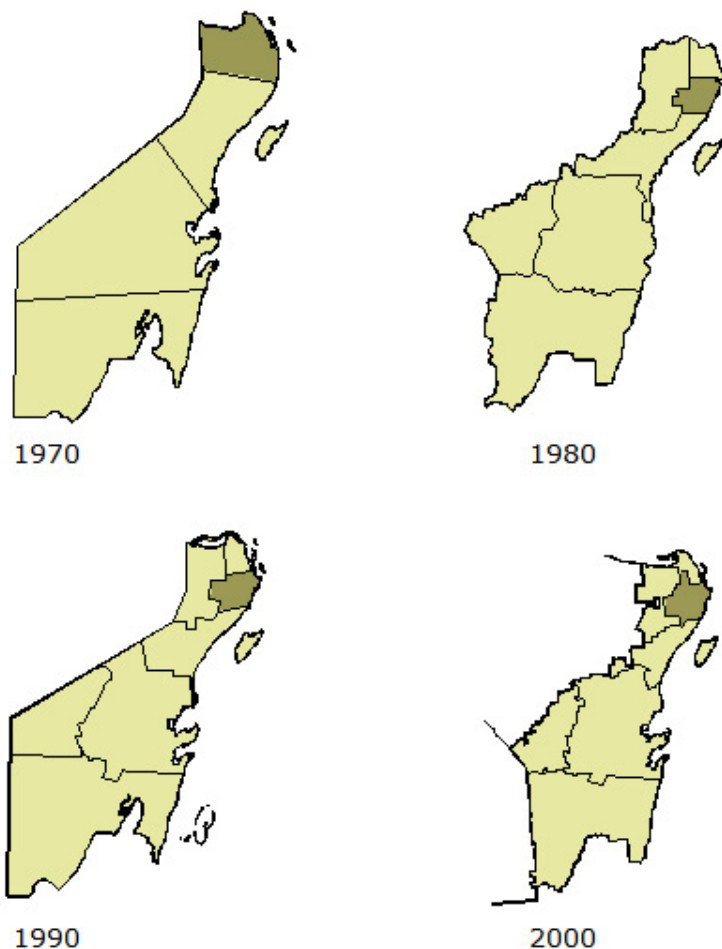
sus recursos en la planificación y desarrollo de la actividad turística de sol y playa en la Península de Yucatán. Sin embargo, en 1970 dentro de la Federación de los Estados Unidos Mexicanos, la Península de Yucatán todavía era un territorio.

El 8 de octubre de 1974, por decreto del Presidente de la República Luis Echeverría Álvarez, son creados tanto el Estado de Quintana Roo como el municipio de Benito Juárez (Secretaría de Gobernación, 1974). La subdivisión de la Delegación de Isla Mujeres resultó en tres municipios, de los cuales el municipio de Benito Juárez ocupa el extremo sudoriental. La ciudad de Cancún se convierte en la cabecera del municipio de Benito Juárez. En la figura 16 se puede apreciar el incremento en número de población del municipio de Benito Juárez y del Estado de Quintana Roo; la actividad turística ha detonado el crecimiento poblacional en el municipio de Benito Juárez, concentrando más del total de la población de Quintana Roo con uno de los más acelerados índices de crecimiento del país.

Se puede apreciar que mientras en los años 80 se asentaban en Quintana Roo 26.729 habitantes anualmente, en el periodo de 2000 a 2005 se han asentado 52.069 habitantes anualmente. Y mientras se han establecido en el municipio de Benito Juárez 13.957 habitantes al año, en la década de los 80. De 2000 a 2005 se han establecido 30.631 habitantes anualmente. El crecimiento poblacional de Cancún se encuentra hacia el norte de la ciudad, en donde ha invadido aproximadamente 1.300 ha del Ejido Isla Mujeres del municipio del mismo nombre; estos terrenos han tenido que ser expropiados y sumados a la superficie inicial del municipio de Benito Juárez lo que se aprecia en la modificación del perímetro del municipio de Benito Juárez del censo de 1990 a 2000.

Explica el Plan 1993 (Ayuntamiento de Benito Juárez, 1993: 6-7) que: “Las áreas de crecimiento previstas en 1985 fueron rebasadas, produciéndose asentamientos irregulares y paralelamente áreas susceptibles de ser desarrolladas, quedaron vacías por una incompatibilidad entre oferta y demanda de tierra. Los asentamientos irregulares se dieron al norte de la ciudad y en su mayor parte se encuentran ubicados en terreno ejidal”. El Plan señala que se requiere expropiar una superficie de 2,000 ha alrededor de la actual mancha urbana para asegurar las reservas territoriales para el crecimiento de la ciudad hasta el 2010 y regularizar las zonas ya habitadas. De

las 2,000 ha, 1,300 ha correspondían a la franja norte denominada Solidaridad donde se ubicaban, para ese momento, asentamientos irregulares en el Ejido de Isla Mujeres.



AÑO	ENTIDAD	POBLACIÓN	CRECIMIENTO MEDIO ANUAL
1970	Territorio Yucatán Delegación Isla Mujeres	88.150 6.867	
1980	Estado de Quintana Roo Municipio Benito Juárez	225.985 37.190	26.729 habitantes 13.957 habitantes
1990	Estado de Quintana Roo Municipio Benito Juárez	493.277 176.765	38.169 habitantes 24.305 habitantes
2000	Estado de Quintana Roo Municipio Benito Juárez	874.963 419.815	52.069 habitantes 30.632 habitantes
2005	Estado de Quintana Roo Municipio Benito Juárez	1,135.309 572.973	

Figura 16. Censos de población y evolución de la división política del Estado de Quintana Roo desde 1970 a 2000

Fuente: INEGI; elaboración: propia

2. El sitio de estudio

Cancún es la ciudad cabecera del municipio de Benito Juárez en el Estado de Quintana Roo. Está ubicada en los 21° 09' 40" de latitud norte y 86° 50'01" de longitud oeste a una altitud de 8 m. sobre el nivel del mar (Xacur, 2000:40). El municipio de Benito Juárez tiene como coordenadas extremas 21° 11' y 20° 32' de latitud norte y los 86° 43' y 87° 07' de longitud oeste del Meridiano de Greenwich. Limita al norte con los municipios de Isla Mujeres y Lázaro Cárdenas; al este con el Mar Caribe; al sur con el municipio de Solidaridad y al oeste nuevamente con el municipio de Lázaro Cárdenas. El municipio tiene una superficie de 1.664 km²; las poblaciones de mayor importancia dentro de este municipio son: Cancún, Puerto Morelos, Leona Vicario y Puerto Juárez (Idem: 355).

FONATUR ha estudiado el clima que caracteriza a Cancún que es tropical, cálido y húmedo, con una temperatura media anual de 27,5°C. Los vientos dominantes son en dirección este-sureste. La humedad relativa promedio es de 86% y la precipitación pluvial es de 1033 mm anuales. Los meses más lluviosos son septiembre y octubre, registrando una precipitación máxima de 215 mm. Anualmente cuenta con 243 días despejados. Los meses con mayor número de días soleados son marzo y abril con un promedio de 25 días (FONATUR, 1982: 24-25).

El sitio es azotado periódicamente por huracanes y tormentas tropicales lo que es un grave riesgo para el turismo y las inversiones turísticas en la zona. El Plan 1982 habla de las trayectorias ciclónicas de aproximadamente 200 ciclones considerados peligrosos en los últimos 55 años. El documento explica que los ciclones tropicales tienen su origen en la zona del Caribe Occidental, a la altura del Istmo de Panamá durante los meses de junio, julio, octubre y noviembre, de lo cual el Plan 1982 refiere que en "el área particular de Cancún, es factible esperar una frecuencia media de 3 a 4 ciclones anuales, con un periodicidad de máxima intensidad cada 5 años" y añade "Afortunadamente desde septiembre de 1961, no se presenta un ciclón susceptible de producir efectos perjudiciales en Cancún" (FONATUR,1982:26).

Geología

El sitio se caracteriza por la topografía cárstica de las planicies del Caribe formada por calizas de alta permeabilidad y porosidad (Pacheco et Cabrera, 1997). El Plan 1982 (FONATUR,1982:32)

encuentra que del total de la superficie de suelo de 12.700 ha. -polígono original- en donde se inicia la construcción de la ciudad de Cancún, 55% aproximadamente 7.000 ha. son tierra firme y el resto, son zonas de inundación.

El polígono ocupa dos formaciones geológicas distintas, ambas de naturaleza postarrecifal. La primera, de mayor dimensión y más antigua, es la placa continental denominada Carrillo Puerto. La formación geológica Carrillo Puerto es una terraza carstificada de calizas pre-pleistocénicas diferenciadas en su constitución por ser calizas fosilíferas en su base y calizas compactas y arenosas hacia su cima (Ramírez, 2007:8).

La segunda formación que comprende el polígono de Cancún es una barrera de depósitos postarrecifales, una de las zonas de formación geológica más reciente dentro de la Península de Yucatán, conocida como "Isla Cancún". Está ubicada a una distancia aproximada de 6 km. de la placa continental. La Isla Cancún tiene una longitud de 18 km. paralela a la costa y una anchura variable de hasta 500 m.

"La Isla Cancún junto con las islas de Contoy y Mujeres forma parte de un conjunto de crestas de playa que se unieron a tierra firme. Se manifiestan por un ligero escarpe entre los sedimentos sin consolidar del Holoceno y las capas calizas continentales. Los depósitos postarrecifales de la Isla Cancún están representados por dunas litorales y eolinitas. Cuando la elevación del mar inundó la terraza, las crestas de dunas formaron una barrera que protegió al continente de la acción del mar; sin embargo, las corrientes fluyeron alrededor de las crestas inundando la terraza" (Ramírez, 2007:8).

"La Isla Cancún está unida a la parte peninsular por dos formaciones rocosas en los extremos norte y sur de la misma. Las partes principales de la isla corresponden a remanentes de crestas de dunas, las cuales se depositaron cerca del borde externo de una terraza cárstica de 7,5 km. de amplitud situada actualmente a 10 m. de profundidad. Esta duna se formó durante el descenso del nivel medio del mar que probablemente ocurrió en la etapa temprana de la región wisconsiana aproximadamente hace 30.000 años" (idem:8).

“La placa cárstica tiene una inclinación oeste-este que hace que uno de los ramales del drenaje subterráneo de la Península de Yucatán descargue sus aguas al mar por debajo del nivel litoral en la porción noreste del Estado de Quintana Roo, formando el actual Sistema Lagunar Nichupté” (Ibidem). El Sistema Lagunar cuenta con distintos bancos calcáreos, que han formado las lagunas Nichupté, Río Inglés, Bojórquez, Caleta y Ciega. La Laguna Nichupté está dividida en tres cuencas, casi aisladas una de otra por medio de bancos calcáreos. Las lagunas Inglés y Bojórquez se formaron a expensas de la Laguna Nichupté, quedando separadas de la parte principal por formaciones calcáreas. Además existen otras lagunas de menor extensión que son las lagunas de Amor, Ciega y Caleta (FONATUR, 1982, p. 32). Este entorno lacustre cuenta con dos salidas al mar por el extremo sur la Boca Nizuc y por el norte, el canal Sigfrido y la Boca Nichupté.

Ninguna de las dos formaciones geológicas donde se asienta la ciudad de Cancún, llegan a elevarse más de 15 m sobre el nivel del mar. Originalmente las playas de Cancún – aproximadamente 25 km.- se caracterizaron por tres tipos de depósitos de sedimentos arenosos que sobreyacen a la formación Carrillo Puerto.

En primer lugar, se encontraron en Punta Cancún sedimentos de playa formados por material arenoso muy grueso y moderadamente bien clasificado. En la costa oriental, es decir en la playa a mar abierto, se encontró arena fina bien clasificada formada por oolitas y en menor proporción por fragmentos corales. En Punta Nizuc se encontraron sedimentos de arena gruesa mal clasificada formada por fragmentos de corales, moluscos, briozoarios, espículas, microforaminíferos bentónicos y escasas oolitas (FONATUR, 1982: 32).

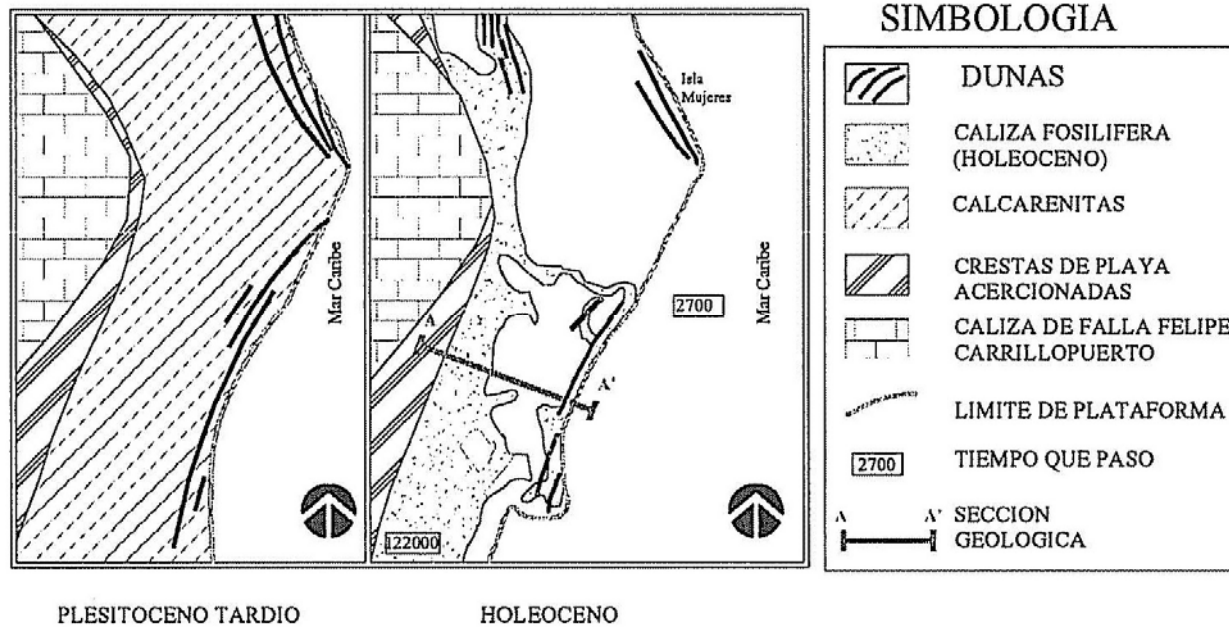


Figura 17. Evolución geológica de Cancún, Estado de Quintana Roo

Fuente: Ramírez, 2007, p. 9

La parte continental de Cancún que se caracteriza por vegetación de selva alta-baja. En las zonas inundables, se encuentra vegetación de manglar; en el litoral de la laguna Nichupté, se encuentra vegetación de palmar. En la parte continental, se encuentra vegetación de selva alta con árboles de alrededor de 20 m. de altura. El 75% de las especies arbóreas son perennifolias y el 25% restante, caducifolias.

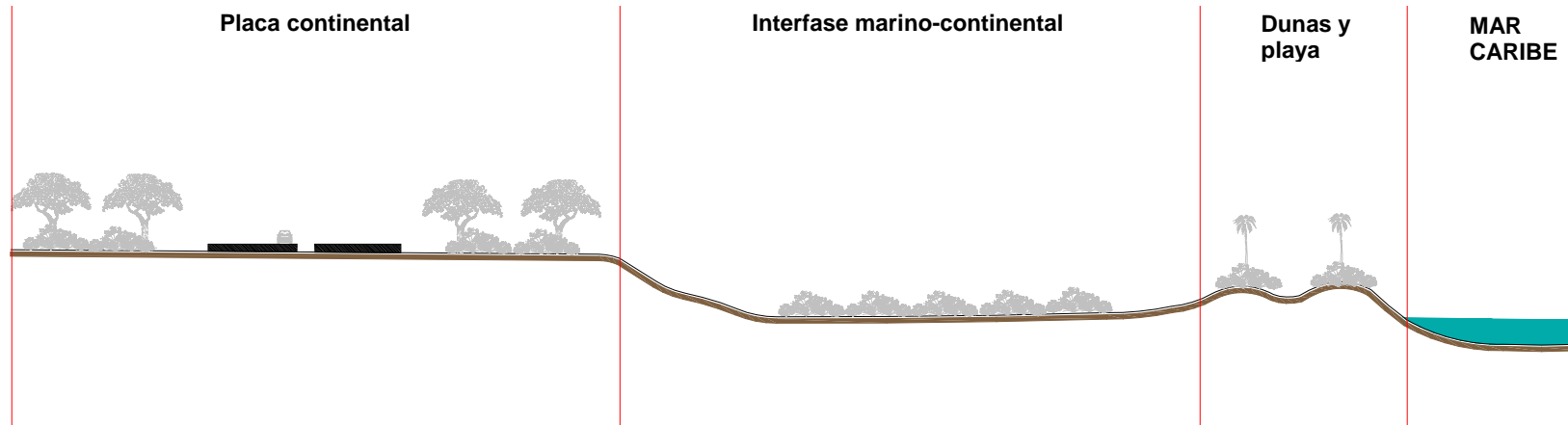


Figura 18. Corte esquemático de la conformación geomorfológica y la vegetación existente desde la zona de playa hasta la placa continental

Fuente: FONATUR, 2003; elaboración: propia

Debido a la permeabilidad de las formaciones calcáreas propias de la zona continental, en la ciudad de Cancún no existen ríos superficiales. El abasto de agua dulce de la ciudad se obtiene principalmente de una serie de pozos que se alimentan de las corrientes subterráneas. Existe otra fuente de abastecimiento de agua que son los pozos naturales, dolinas o comúnmente llamados “cenotes” formados por la disolución de las calizas superficiales, debido a la acción de las corrientes subterráneas, de los cuales es posible extraer agua de calidad variable dependiendo del afluente que los alimente.

De acuerdo al Plan 1982 las características geológicas de los suelos donde hoy se asienta la ciudad de Cancún se divide en tres.

- “Tierra firme. Se considera dentro de la parte continental, en la que afloran principalmente arenas limosas (QSM) y al oeste una pequeña extensión de limos orgánicos (QOL). Estos suelos con un espesor de 0.10 a 1.00 m. sobreyacen a la unidad caliza que manifiesta diferentes grados de dureza, pasando desde una caliza muy dura que solamente se puede excavar con explosivos, hasta una caliza pura, a menudo arcillosa, ligeramente cementada, de color blanco, llamada en la región “sascab”.
- Zona de inundación. Corresponde a las riberas de las lagunas y a la zona de marisma (interfase marino-continental) que en época de lluvias se inunda con un tirante pequeño o bien en las zonas de lagunas de escasa profundidad con o sin relleno. En esta zona el suelo está constituido principalmente por limos y arcillas orgánicas (QOH) comprensibles.
- Isla Cancún. (Zonas de dunas y playa) Predominan las arenas mal graduadas (QSP) y corresponde geológicamente a la arena fina bien clasificada formada por oolitas y en menor proporción por fragmentos de corales” (FONATUR, 1982: 32).

En la zona de inundación, en particular, en las lagunas someras de Punta Cancún (Laguna Bojórquez) y Punta Nizuc (Laguna La Caleta), el subsuelo está constituido por depósitos de limos y arcillas orgánicas con espesores de 4 a 12 m. de profundidad respectivamente. En ambas lagunas la resistencia a la penetración estándar es casi nula y su contenido de agua varía de 30 a 80% (idem: 32).

De manera general, se puede afirmar que dentro del polígono de FONATUR se encuentra suelo con alto grado de dureza, apto para la edificación, en la placa cárstica continental y sobre la Isla de Cancún (FONATUR, 1982).

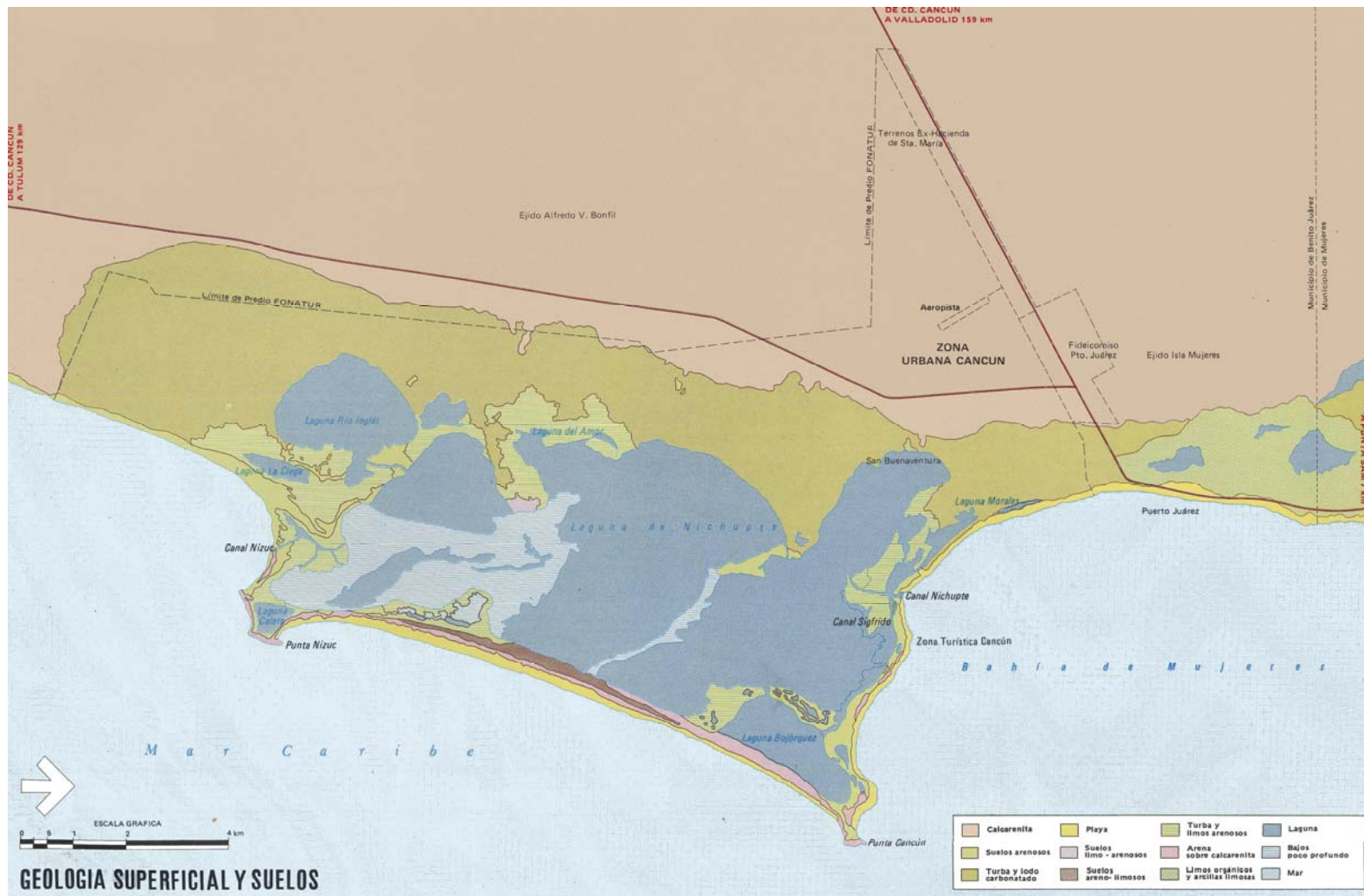


Figura 19. Geología Superficial y Tipos de Suelo.
Fuente: FONATUR, 1982, p.33

Hallazgos arqueológicos

En la Isla de Cancún se han encontrado catorce vestigios arqueológicos de mérito arquitectónico y valor patrimonial variable. Dentro de los más destacados se encuentran el sitio de “El Rey Kin Ich Ahau Bonil”, “San Miguelito X Lab Multun” y “La Duna Yamil Lu’um”.

El Plan 1982 solamente toma en cuenta el sitio de “El Rey” que se localiza en el km. 18 del Boulevard Kukulkán, justo frente a Playa Delfines en el diseño del conjunto de la zona turística (fig. 21,142 y 143). La zona arqueológica de “El Rey” fue un importante centro ceremonial que alcanzó su máximo esplendor durante el llamado Período Posclásico (1250-1521). Su estilo arquitectónico se asemeja al de sitios como Tulum, Xel-Há y El Meco (VisitMexico,2008).

Está compuesto por 16 estructuras, dos plazas y dos calzadas. Se supone que formó parte de la estructura comercial de la zona, sitio al que llegaban las canoas que entraban a la laguna por el canal de Nizuc. Recibe su nombre por los vestigios encontrados dentro de la estructura 3B donde estaba colocada la cabeza de un personaje que lucía una corona. Fue la primera zona arqueológica explorada en Cancún y muchos de los objetos han sido llevados al Museo Arqueológico de Cancún, a un costado del Centro de Convenciones. Este sitio está bajo la custodia del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y está abierto al público.

Existe un vestigio arqueológico llamado “La Duna” que se localiza a la altura del km. 12, de norte a sur, sobre la costa. Se encuentra entre los hoteles Park Royal y el Westin Laguna Mar Ocean Resort. Es posible acceder desde la playa o por el Hotel Park Royal. Tiene una estructura principal sobresaliente que pudo ser un apoyo importante para la navegación costera. El monumento principal se conoce como *Templo del Alacrán*, y se le da este nombre debido a los restos del arácnido encontrados en una de las paredes del templo. El templo consta de un basamento de paredes verticales, con una escalinata de cuatro peldaños limitada por dos alfardas en forma de dado; en la parte superior se construyó una plataforma que sustenta el templo de una sola cámara, a cuyo interior se accede a través de tres claros formados por dos columnas.

El techo plano que lo cubrió, estuvo conformado por un arquitebe de madera y una serie de morillos colocados uno muy cerca del otro; los muros muestran una ligera inclinación hacia fuera; el friso queda limitado entre dos cornisas y lo corona un solo plano inclinado. Toda la construcción

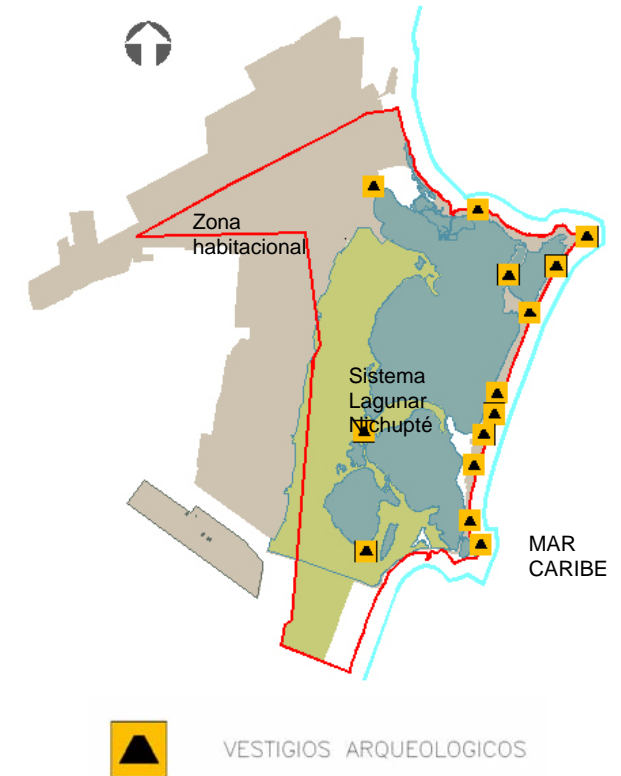


Figura 20. Vestigios arqueológicos en Cancún
Fuente: FONATUR; elaboración: propia

estuvo estucada y pintada, de lo cual en la actualidad no se conserva algún vestigio. La ubicación cronológica lo sitúa en el periodo Posclásico Tardío (1200-1521).

Finalmente actualmente se encuentra a la altura del km. 15,5. sobre el Boulevard Kukulcán el sitio de “San Miguelito” todavía como una reserva sin explorar.

3. El proyecto original

La ciudad de Cancún ha sido considerada “el primer proyecto de desenvolvimiento integral turístico del país” (Ramírez, 1981:152). El caso de Cancún ha sentado precedente en el diseño y la gestión del primer CIP - Centro Integralmente Planeado-, para la subsiguiente amplia gama de proyectos turísticos desarrollados por el Gobierno Federal a cargo de FONATUR.

Las tareas de planificación de FONATUR en Cancún siguen las buenas prácticas de la OMT que se basan en un análisis de sitio a profundidad previo al desarrollo. Inskeep (1991:205-207) explica que es necesario llevar a cabo un análisis de sitio y su región circundante que comprenda:

- “Ubicación y dimensiones del sitio
- Características naturales, incluyendo:
 1. Topografía a detalle, con curvas de nivel y pendientes para designar lugares aptos para desarrollo.
 2. Clima, incluyendo: temperatura, humedad, precipitación pluvial, vientos dominantes, niebla, soleamiento, estaciones, microclimas, etc.
 3. Recursos acuíferos y sus características, incluyendo: afluentes superficiales y subterráneos, ríos y características de su flujo, lagunas, lagos, mareas, batimetría y topografía subacuática en lugares de playa. Además de estudios de calidad del agua y tipos de contaminación, si existiese.
 4. Tipo y características de atractivos naturales y sus requerimientos de conservación, incluyendo: dimensiones, tipo y calidad de suelo; longitud, pendientes; tipo de vistas y oportunidades; tipo, dimensiones y calidad de manantiales.

Estos atractivos pueden haber sido analizados previamente para determinar la ubicación y el tipo de destino turístico, pero tendrán que ser analizados a mayor detalle

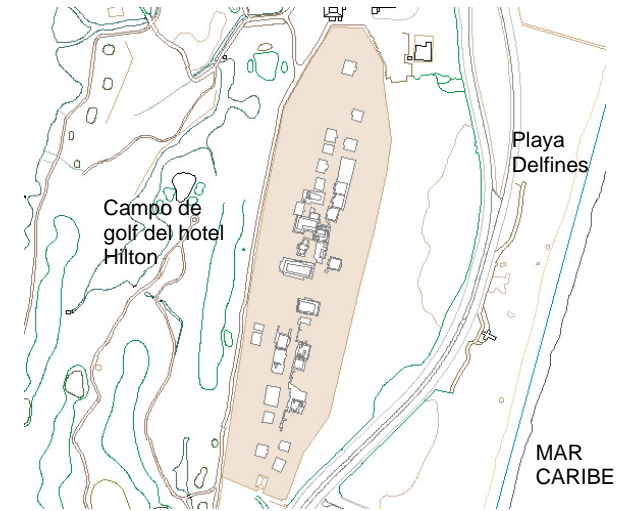


Figura 21. Zona arqueológica “El Rey”

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez;
elaboración: propia

para proveer datos para el plan de conjunto del destino turístico, considerando medidas de conservación y desarrollo que se deban tomar.

5. Geología, incluyendo: formaciones geológicas y recursos acuíferos subterráneos que deban ser preservados.
 6. Cubierta vegetal, incluyendo: tipos y ubicación de árboles importantes o cualquier otro elemento que deba ser conservado por preservación del medio ambiente o por razones paisajísticas.
 7. Fauna del sitio y su conservación.
 8. Suelos, incluyendo: tipo, profundidad, valor paisajístico, pendiente y consideraciones para el desplante de edificios.
 9. Peligros medioambientales, incluyendo: cualquier propensión a vientos, lluvia, sismos, deslizamientos, erosión e inundación.
 10. Sistemas ecológicos importantes y su conservación.
- Uso de suelo, tenencia de la tierra e infraestructuras, incluyendo:
 1. Usos existentes y patrones de asentamiento, incluyendo: cualquier desarrollo existente y cualquier cambio propuesto en usos de suelo.
 2. Usos de suelo derivados de patrones previos de uso que puedan proveer de información relevante del sitio.
 3. Sitios arqueológicos e históricos, incluyendo: tipo y ubicación para su investigación científica y preservación dentro del plan.
 4. Patrones de tenencia de la tierra, si el sitio no ha sido adquirido o no está disponible para desarrollo.
 5. Medios de transporte, incluyendo: carreteras, líneas de ferrocarril, canales, andadores y cualquier otro medio y sus características.
 6. Otras infraestructuras y sus características.
 - Características socio-económicas, incluyendo:
 1. Población existente, incluyendo: sus características y distribución.
 2. Actividades económicas.
 3. Valor de la tierra, si no ha sido adquirida.
 - Características de la región, incluyendo:



Figura 22. Zona arqueológica “El Rey”
Fuente: propia



Figura 23. Zona arqueológica “El Rey”
Fuente: propia

1. Medio ambiente de las regiones adyacentes que puedan influenciar el desarrollo del destino turístico. Se pueden considerar áreas que queden a la vista del destino y que puedan afectar la calidad visual.
2. Usos de suelo, medios de comunicación e infraestructuras de regiones adyacentes que puedan ser afectadas por el desarrollo del destino turístico, incluyendo: cualquier uso de suelo o infraestructura que pueda generar contaminación del aire, agua, ruido, etc.
3. Características socio-económicas de las regiones circundantes, especialmente las relacionadas con la dotación de empleo, habitación y servicios públicos para los trabajadores de los destinos turísticos, así como los posibles impactos sociales que se generen a partir del desarrollo del destino turístico”.

El Plan 1982 (FONATUR, 1982) muestra un estudio del sitio de Cancún bajo una metodología de análisis a detalle evaluando una lista de conceptos similar a la anterior. Se resumieron en un sistema de matrices las afinidades de usos contra usos tanto en la zona turística como en la zona urbana y usos contra características de los factores ambientales (fig. 28-30). Este tipo de estudio marcaba para su momento histórico un avance metodológico relevante.

Las tareas de desarrollo de FONATUR, se iniciaron en Cancún con la integración de la reserva territorial. La superficie se integró de la siguiente manera: 2.000 ha. eran propiedad de la Nación y fueron aportadas por el Gobierno Federal; 5.000 ha. eran parcelas ejidales, pertenecientes al ejido de Isla Mujeres, establecido sobre los terrenos de la antigua Hacienda de Santa María, dichas parcelas fueron nacionalizadas e integradas a la reserva territorial. Las 5.700 hectáreas faltantes se encontraban en manos de particulares. Negociaciones de manera individual se llevaron a cabo para adquirirlas, entre representantes del Banco de México y los propietarios (Martí, 1985; 29-30).

El criterio conceptual del Plan Director de Cancún concibe a la ciudad a partir de la diferenciación de tres áreas: la turística, sobre la duna que se conoce como Isla Cancún, la residencial y de servicios, sobre la placa continental y la del aeropuerto, al sur de la zona habitacional sobre la placa continental (Martí, 1985: 27).

El proyecto buscaba ordenar el desarrollo turístico mediante “la construcción de una zona exclusivamente turística sin áreas residenciales permanentes... mediante la apertura sucesiva de



Figura 24. Zona arqueológica “La Duna”
Fuente: propia



Figura 25. Zona arqueológica “La Duna”
Fuente: propia



Fuente: FONATUR, 1982, p. 69

La barra coralina de aproximadamente 18 km. de longitud, se ajustaba al concepto de “corredor turístico” donde se albergarían instalaciones hoteleras, condominales, algunos centros comerciales, el campo de golf, las marinas y el centro de convenciones.

Por otra parte, la zona habitacional y de servicios para los residentes permanentes se ubicaría en la parte continental, en la parte más cercana a la carretera a Mérida, comunicación más importante en el momento. El aeropuerto se localizaría en la parte continental, en el entronque de la carretera a Chetumal y la desembocadura sur de la isla lo que garantizaría el acceso inmediato de personas y mercancías a la zona turística (FONATUR, 1988: 30).

La inversión inicial para el lanzamiento del proyecto de Cancún consideró una mezcla de recursos de los organismos internacionales de crédito, recursos federales y recursos de INFRATUR, antecedente de FONATUR (fig. 27).

El proyecto en la isla de Cancún estuvo dividido: ocho subproyectos mayores, además de diversas obras de saneamiento ambiental en Cancún e Isla Mujeres y el mejoramiento de algunos centros arqueológicos de la zona. Los subproyectos de infraestructura turística comprendían la construcción del aeropuerto internacional, la ampliación del Puerto Juárez, la construcción del sistema de agua potable y alcantarillado para la población de 40.000 habitantes, la construcción de las redes eléctricas para efectuar 5.000 conexiones domiciliarias y el alumbrado público y la instalación de 1.000 líneas telefónicas (BID, 1971: 1-2; FONATUR, 1982:19). Los subproyectos de infraestructura turística en los cuales estuvo dividido el préstamo se describen en la figura 31.

Con esta primera etapa de financiamiento, la inversión privada esperada por el Banco de México, sería la equivalente a la construcción de 750 cuartos de hotel de primera clase, que se pondrían en funcionamiento el primer año de operación de Cancún (Banco de México, 1971: 7); según la versión del Fondo de Promoción de Infraestructura Turística, INFRATUR, la inversión privada se canalizaría a 1.000 cuartos de hotel de primera clase, un supermercado para abastecimiento de la población, una sala de espectáculos con capacidad de 500 personas para el esparcimiento de la población local y un centro comercial en la zona turística (INFRATUR, 1971: 17-18).

Entidad inversora	Participación	Inversión (Dólares)
Obras Públicas (SOP); Recursos Hidráulicos (SRH); Comunicaciones y Transportes (SCT); Aeropuertos y Servicios Auxiliares y Comisión Federal de Electricidad (CFE)	22.05%	10,384,995
INFRATUR	32.30%	15,212,486
Banco Interamericano de Desarrollo	45.65%	21,500,000
	100.00%	47,097,481

Figura 27. Inversión inicial para el lanzamiento del proyecto de Cancún

Fuente: BID, 1971:19; FONATUR, 1982:19.
Elaboración: propia

Figura 28. Afinidad de factores ambientales con usos
Fuente: FONATUR, 1982, p. 64

COMPATIBILIDAD DE USOS CONTRA USOS ZONA TURISTICA

NOTACION

☒ Compatible
☒ Compatible moderado
☐ No compatible
☐ Indiferente

USO

USO

No.	DESCRIPCION	No.	DESCRIPCION	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
1	Hoteles Categoría I																																						
2	Hoteles Categoría II																																						
3	Hoteles Categoría III																																						
4	Villas																																						
5	Residencial																																						
6	Condominios																																						
7	Habitacional																																						
8	Playas recreativas																																						
9	Vialidades primarias																																						
10	Conservación																																						
11	Centro comercial																																						
12	Centro cultural																																						
13	Parques y jardines																																						
14	Ciclopista																																						
15	Albercas																																						
16	Discotecas																																						
17	Bares																																						
18	Aviario																																						
19	Acuario																																						
20	Museo																																						
21	Módulo exposición																																						
22	Plaza pública																																						
23	Monumentos																																						
24	Teatros																																						
25	Cine																																						
26	Mercados																																						
27	Centro deportivo																																						
28	Polígono de tiro																																						
29	Raquet club																																						
30	Bolliche																																						
31	Toros																																						
32	P. de caballos																																						
33	Foro abierto																																						
34	Tiangulis																																						
35	Comercios																																						
36	Restaurante y bar																																						

Figura 29. Compatibilidad de usos contra usos en zona turística

Fuente: FONATUR, 1982, p. 65

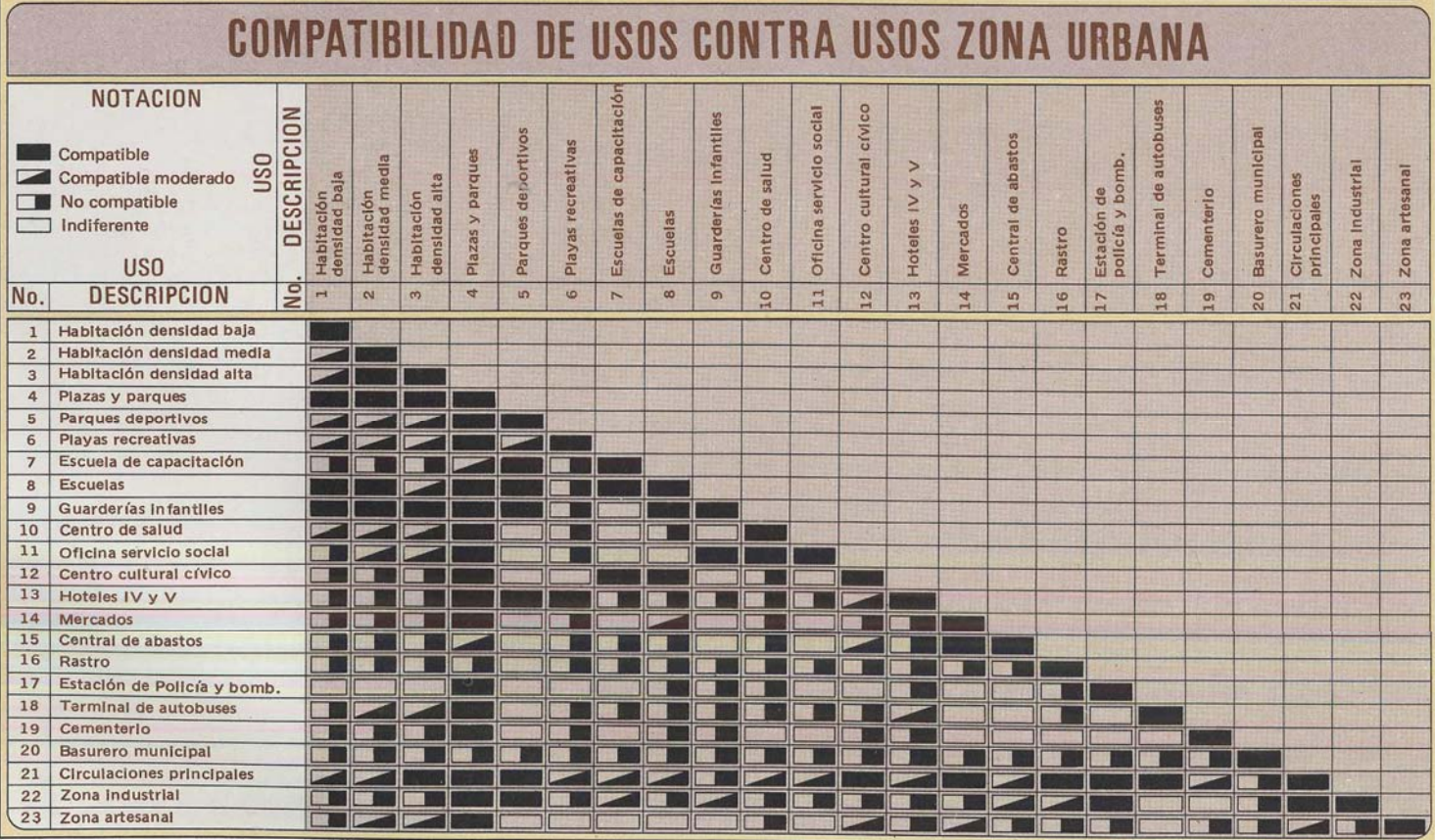


Figura 30. Compatibilidad de usos contra usos en zona urbana.

Fuente: FONATUR, 1982, p. 65

Subproyecto	Comprende	A cargo de
Transportes	Aeropuerto internacional localizado aproximadamente a 17 km. de la intersección de las carreteras Tulum-Puerto Juárez y Puerto Juárez- Mérida.	Secretaría de Obras Publicas (SOP)
	Ampliación y mejoramiento del muelle de Puerto Juárez	INFRATUR
	Puente aproximadamente de 80 mts. de longitud para unir la isla con la zona continental	INFRATUR
	Trabajos de dragado y relleno	INFRATUR
Ingeniería Sanitaria	Adquisición de un aliscafo por para el servicio de pasajeros	INFRATUR
	Sistema de agua potable diseñado para atender las necesidades de la población futura, estimada en 40.000 personas	Secretaría de Recursos Hidráulicos (SRH) e INFRATUR
	Construcción de un sistema de alcantarillado sanitario con tratamiento completo para igual número de población	SRH e INFRATUR
	Erradicación de la flora y fauna nocivas, así como el control de plagas de insectos, la recolección y disposición de desechos sólidos en Cancún y el saneamiento ambiental de Isla Mujeres	SRH e INFRATUR
Electrificación	Construcción de una línea de transmisión entre Tizimín y Puerto Juárez de 150 km. de longitud aproximadamente, que forma parte del programa regional de electrificación	Comisión Federal de Electricidad (CFE)
	Subestaciones y estaciones terminales en los puntos de origen y terminación de la línea de transmisión	CFE
	Construcción de las redes aéreas y subterráneas de distribución que permitan efectuar 5.000 conexiones domiciliarias y el alumbrado público	INFRATUR
	Instalación de una central telefónica con capacidad final de 1 000 líneas	Teléfonos de México (TELMEX) en coordinación con INFRATUR
Abastecimiento de Combustibles	Construcción de dos estaciones de servicio para la venta y abastecimiento de combustibles	Petróleos Mexicanos (PEMEX) en coordinación con INFRATUR
Urbanización	Construcción de calles y avenidas	INFRATUR
	Trabajos de urbanización incluyendo la construcción y pavimentación de calles perimetrales e interiores	INFRATUR
	Trabajos de acondicionamiento de la zona turística que incluye pavimentación de calles, mejoramiento, conservación de plazas, jardines y parques	INFRATUR
	Acondicionamiento de la zona comercial turística que comprendería la construcción de un centro de convenciones, una casa club de golf y los servicios conexos	INFRATUR
Otras obras de atractivos turísticos	Construcción de un campo de golf de 18 hoyos	INFRATUR
	Trabajos de restauración arqueológica de algunos centros arqueológicos de la zona	INFRATUR

Figura 31. Proyecto de Infraestructura turística en la Isla de Cancún

Fuente: BID, 1971, p.1-2

Conclusiones del segundo capítulo

Este capítulo ha presentado la situación de la Península de Yucatán al inicio del siglo XX y su evolución hasta la década de los 1970. Al final de la Revolución Mexicana, las comunicaciones y las actividades económicas en esta zona eran precarias. La región prácticamente se encontraba en abandono y aislamiento del centro del país al haber sufrido seis décadas de enfrentamientos armados. La población del nororiente de Yucatán se había refugiado en las islas de Cozumel y Mujeres.

Durante las décadas de 1930 a 1960 se registran varios intentos fallidos por reactivar la economía a través de proyectos de infraestructuras y la estimulación de algunas actividades productivas. Con motivos de seguridad e integración nacional, después de la Segunda Guerra Mundial se empiezan a extender las redes de comunicación terrestre a la Península de Yucatán. El tema toma importancia para los norteamericanos en 1959 cuando se da la Revolución Cubana. A raíz de la implantación del régimen castrista en Cuba, la ocupación territorial y el mejoramiento de las comunicaciones en la Península de Yucatán se vuelven tema de interés para EEUU.

Hasta principios de la década de 1970 el Gobierno Federal optó por el turismo de sol y playa para la actividad económica principal que desencadenó el círculo virtuoso del desarrollo en la Península de Yucatán. En 1974 se marcó el inicio de la participación activa y directa del Gobierno Federal en el lanzamiento del desarrollo turístico en la Península de Yucatán. La guía, ejecución y coordinación de FONATUR en la primera etapa fue fundamental, especialmente con el desarrollo del proyecto ejecutivo y la solicitud de fondos.

Cancún, fue escogido por sus características geofísicas singulares, gran valor paisajístico y alta vocación turística. El polígono original comprende tres formaciones geológicas singulares: una zona de tierra firme, una cuenca lagunar y una barra coralina; estas tienen características geológicas y paisajísticas de alto valor ecológico en la Península de Yucatán.

Además el sitio cuenta con catorce vestigios arqueológicos que añade valor al desarrollo turístico a pesar de que muy poco provecho se saca de este acervo cultural. Tiene un clima privilegiado propio para el desarrollo del turismo de sol y playa todo el año. Sin embargo cabe mencionar que

el Plan 1982 parece minimizar el riesgo que los huracanes significan en la región. Posteriormente dos huracanes de consecuencias desastrosas para Cancún demostraron el riesgo que significan para la inversión turística: el 14 de septiembre de 1988 llegó a Cancún el huracán Gilberto de y el 21 de octubre de 2005, llegó el huracán Wilma ambos de categoría 5.

El proyecto inicial separó la ciudad turística, ubicándola en la porción privilegiada del polígono. La ciudad habitacional y de servicios se ubicó en la parte continental mejor comunicada del polígono, es decir, en el cruce de caminos que comunica con Mérida y Chetumal. Sobre la vía que comunica a Chetumal y al sur de la zona habitacional y de servicios, se ubicó el aeropuerto.

Esta zonificación inicial marcó la forma urbana actual de la ciudad de Cancún, como se verá en los siguientes capítulos, nuevos usos de suelo se han introducido en Cancún, complementando la concepción inicial del proyecto.

En este capítulo se detalló el desarrollo del proyecto inicial de Cancún y el papel de FONATUR que consistió en la adquisición de la reserva territorial tanto por nacionalización de parcelas como por negociaciones de compra-venta con propietarios privados, la gestión de la solicitud de inversión inicial al BID y la coordinación de entidades gubernamentales responsables por el proyecto, construcción y administración de las infraestructuras que proveyeron los servicios públicos en los inicios del destino turístico.

La inversión total para el desarrollo de la primera etapa cumple con los requisitos de la mezcla de capitales en proporción tal que el crédito obtenido del Banco Interamericano de Desarrollo no excedió los fondos nacionales. Aproximadamente 55% de la inversión inicial del proyecto de Cancún fue aportado por las distintas entidades gubernamentales dedicadas al proyecto, gestión y administración de cada una de las infraestructuras a construir. El BID aportó el 45% restante. La inversión inicial estuvo calculada para poner en marcha 1.000 cuartos de hotel y abastecer a una población de 40.000 habitantes con los servicios públicos necesarios para subsistir en ese sitio.

Capítulo 3. La planificación turística y los planes de desarrollo urbano

Este capítulo revisará el marco teórico de la disciplina de la planificación turística de la Organización Mundial del Turismo (OMT). Explicará la manera en que la planificación turística se ha basado en los preceptos de la planificación urbana británica. Se relatará la experiencia de FONATUR al inicio de Cancún. La participación de FONATUR, inicialmente INFRATUR, en el proceso de desarrollo de Cancún ha ido más allá de la planificación, proyecto y coordinación. La reciente creación de la agencia INFRATUR y la incipiente participación del sector privado en los inicios del desarrollo turístico, han llevado a aquella organización paraestatal a tomar un papel ejecutivo, administrativo y político de gran relevancia que se explicará en detalle en este capítulo.

Posteriormente, se analizará el marco legislativo que ha regido el desarrollo urbano en Cancún durante poco más de treinta y cinco años, que comprende los siguientes tres planes de desarrollo urbano:

Plan Director de Cancún, Un Desarrollo Turístico en la Costa Turquesa, FONATUR, 1982

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún, publicado en el periódico oficial de Quintana Roo el 12 de enero de 1993

Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Cancún. Actualización 2005, publicado en la gaceta oficial del municipio de Benito Juárez, Estado de Quintana Roo el 31 de marzo de 2005

Los tres documentos difieren mucho uno del otro por varias razones. En primer lugar, porque la situación de la ciudad cambia fundamentalmente en número de población. Es decir, mientras el Plan 1982 fija el número de población local en 40.000 habitantes para la primera etapa; 123.000 habitantes para 1990 y una esperanza de 250.000 habitantes al año 2000. El Plan 1993 habla de una población existente de 188.000 habitantes en 1990, al iniciar la elaboración del plan, y propone limitar el número máximo de población en Cancún en 500.000 habitantes.



Figura 32. Vista de la Isla Cancún antes del desarrollo turístico

Fuente: FONATUR, 1982, p. 20



Figura 33. Vista aérea de la Isla Cancún antes del desarrollo turístico

Fuente: FONATUR. 1982. p. 18

Por su parte, el Programa 2005 no establece número límite de población, sino que fija el número de cuartos de hotel en aproximadamente 31.000 y se aboca a regularizar los asentamientos irregulares sobre terrenos sin servicios públicos.

En segundo lugar, porque al estar cada uno de los tres documentos elaborado por una autoridad distinta, cada documento difiere en las prioridades de acuerdo a la autoridad que lo elabora, su concepción urbanística.

Al comparar los tres documentos se puede apreciar que el primero pone tanta atención a la actividad turística, como al desarrollo de la zona habitacional. Los otros dos posteriores, vuelven su atención a los problemas de la zona habitacional y de servicios, restando importancia a la zona donde se da la actividad económica principal de la ciudad que es el turismo.

Este capítulo concluye con el análisis de la densificación que ha tenido la parte más importante de la zona turística, la llamada Punta Cancún a lo largo de la vigencia de los tres planes directores. Se analizarán las densidades constructivas que propusieron los planes 1982 y 1993, así como el Programa Parcial de Reordenamiento Urbano Turístico en Punta Cancún de 2001, que es uno de los varios programas que forman parte del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Cancún de 2005.

1. La teoría de la planificación turística

El sistema de planificación turística del litoral mexicano se puede comparar en gran medida con los preceptos conceptuales y las buenas prácticas de la planificación turística de la OMT, que a su vez derivan de la metodología y los principios de la disciplina de la planificación urbana británica. La planificación urbana moderna tiene su origen en Gran Bretaña, como respuesta a la industrialización, la rápida urbanización y los problemas asociados a estos movimientos. A continuación se hace una descripción generalizada del marco conceptual de la planificación turística de la OMT.

El ejercicio de la planificación urbana y regional, en su mayoría, es llevado a cabo por los gobiernos centrales. Sin embargo, las agencias gubernamentales, el sector privado y las corporaciones internacionales también pueden llevar a cabo esta tarea. (Inskeep, 1991:26).



Figura 34. Hotel Presidente, uno de los primeros en la Isla
Fuente: FONATUR, 1982, p. 60



Figura 35. Vista aérea de la Punta Cancún
Fuente: FONATUR, 1982, p. 60

Ha sido ampliamente reconocido el papel de los gobiernos centrales, fundamental en el éxito de la planificación turística. Aquellos gobiernos son los únicos que tienen como responsabilidad el velar por los intereses de cada grupo socio-económico del país que interviene en el proceso de desarrollo de un destino turístico. Asimismo, son los que están facultados para redactar las leyes, disponer y administrar los recursos presupuestales nacionales, y proteger los recursos naturales de la nación. Pero sobre todo Pearce (1989:42) señala que, los gobiernos centrales son las únicas entidades capaces de solicitar o garantizar un préstamo de envergadura tal que pueda soportar la inversión en infraestructuras y políticas encaminadas al desarrollo del turismo.

La OMT (2001:10) refiere que “para que el turismo se desarrolle de una forma sostenible, se requiere un marco físico, normativo, fiscal y social apropiado, algo que, por supuesto, solo los gobiernos o las autoridades”...“del sector público pueden proporcionar. A menudo ofrecen asimismo la infraestructura básica necesaria para el turismo, como carreteras, aeropuertos y comunicaciones, y crean el marco jurídico en el que opera la industria”.

Gunn (1994) explica que en muchos países los gobiernos pueden ser propietarios de una serie de bienes patrimoniales que, además de ser atracciones turísticas, pueden ser áreas de conservación de recursos naturales. Algunos sectores gubernamentales son propietarios y administradores de las infraestructuras que abastecen al turismo, por ejemplo el agua potable, el drenaje, la luz eléctrica y el alumbrado público y las comunicaciones. Además, en algunos países, la promoción y publicidad turística ha estado a cargo de ciertas instancias gubernamentales.

Desde el punto de vista económico, Pearce (1989:43) apunta que los gobiernos tienen un papel clave en el desarrollo turístico a través de las políticas fiscales, con las cuales lo pueden incentivar o dificultar. Los tipos de cambio en destinos y mercados distintos, pueden promover o restringir el tránsito turístico entre países. Los gobiernos pueden fijar límites legales a la inversión extranjera y la repatriación de las ganancias; pueden también, a través de subsidios o impuestos, promover o limitar la inversión en el turismo; o dirigirla hacia ciertas localidades.

Pearce (1989:42-43) explica que el gobierno central tiene el poder de regular numerosas áreas que influyen en la demanda y el desarrollo turístico. Sin embargo existen otras organizaciones que



Figura 36. Vista aérea de la Punta Cancún
Fuente: FONATUR, 1982, p.16

colaboran y tienen un papel destacado y quizás de mayor impacto inmediato en el desarrollo turístico. En otras palabras, afirma que la más directa y explícita manifestación de la participación del Gobierno Central en el desarrollo turístico se da a través de la Administración Turística Nacional (National Tourism Administration – ATN).

Las AATTNN han sido definidas por la OMT (WTO, 1979:11) como las autoridades de la administración estatal central, u otra organización oficial a cargo del desarrollo turístico a nivel nacional. También se han encontrado referidas como ONT Organización Nacional de Turismo (en inglés NTO-National Tourism Organization) o OGT Oficina Gubernamental de Turismo (GTO-Government Tourism Offices).

Dependiendo de la organización gubernamental de cada nación, estas instituciones pueden llegar a ser ministerios, pueden constituirse como una parte de un departamento gubernamental, o pueden ser organizaciones con su propia personalidad jurídica, como por ejemplo organizaciones o corporaciones gubernamentales bajo la supervisión de la administración central.

Estas organizaciones se pueden hacer cargo de distintas tareas que van desde la promoción e información turística a la investigación, estudio de estadísticas y planificación, el inventario, rastreo y estadística de los recursos turísticos y su protección, el desarrollo de instalaciones turísticas, el desarrollo de la fuerza laboral, la regulación de las empresas y profesionales del turismo, la motivación a viajar y la cooperación turística internacional.

La OMT explica que, en sus inicios, las AATTNN, OONNTT o OOGGTT “no solo construyeron los cimientos del turismo de sus países, sino que se hicieron responsables también de su gestión. Se convirtieron en hoteleros, agencias de viajes, tour operadores y transportistas. Además, las competencias depositadas por los gobiernos en sus AATTNN en aquellos primeros días eran muy amplias y abarcaban todas las áreas de las actividades turísticas, incluido el desarrollo de la hostelería y la financiación” (OMT, 2001:11).

Por su parte, Lawson (1991:132) afirma que en el desarrollo de centros turísticos integrales se encuentran las agencias gubernamentales como instancias promotoras y coordinadoras para



Figura 37. Vista aérea de la zona habitacional de Cancún

Fuente: FONATUR, 1982, p. 17



Figura 38. Vista aérea de la zona habitacional de Cancún

Fuente: FONATUR, 1982, p. 72

atraer la inversión extranjera, servir como un modelo para futuro desarrollo, desarrollar la economía local y regional, y proveer alojamiento económicamente accesible al turismo domestico.

La metodología de la planificación turística ha evolucionado en base a la experiencia. En sus inicios, hubo un gran énfasis en la preparación de un plan director que resumía gráficamente la ordenación territorial y el control de los patrones de desarrollo a través de la estipulación de usos de suelo. Sin embargo, este tipo de planes supone un sistema rígido que cuenta con poca flexibilidad para asimilar los cambios sociales, tecnológicos, medioambientales y cualquier otro, a largo plazo.

Recientemente la planificación turística urbana ha tomado una posición más flexible. Las nuevas tendencias en la planificación apuntan a un proceso continuo que mantenga claros objetivos de desarrollo y al mismo tiempo sea flexible a ciertas circunstancias cambiantes. La flexibilidad en el proceso de planificación depende del continuo rastreo y estadística del proceso de desarrollo, así como de la evaluación de nuevas tendencias. Además la planificación tiende a un espectro inclusivo cada vez más amplio en el cual estén comprendidos todos los aspectos del sitio, del medio ambiente, todos los actores sociales y las implicaciones en los tres niveles de gestión.

Actualmente la planificación urbana aplica un enfoque integral que reconoce que todos los sectores involucrados en el desarrollo, están relacionados con el medio ambiente y la sociedad local. Con el fin de obtener patrones de desarrollo efectivos y no generar daños en el medio ambiente y la sociedad, todos los aspectos del desarrollo tienen que ser tomados en cuenta, integrados y planificados (Inskeep, 1991:26).

En este orden de ideas, un aspecto importante en la planificación urbana, que ha sido integrado últimamente, es la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones. Esto se basa en el hecho de que los primeros beneficiarios o perjudicados por las acciones de la planificación urbana, son los habitantes o residentes de un área. En consecuencia, es a ellos a quien se debe dar oportunidad de participar en la planificación del desarrollo futuro y expresar sus puntos de vista, su deseo o rechazo en operaciones para su comunidad. En este sentido, el punto de vista de la población local se ha vuelto tan importante para las autoridades turísticas que Barba et Pié

(1996: 66) afirman que, hoy en día, en orden de conseguir la continuidad de operaciones, las AATTNN están interesadas en lograr la aprobación de los ciudadanos.

Otro tema que ha sido integrado últimamente a la planificación urbana es la preocupación por la degradación del medio ambiente y del acervo cultural, que resulta de diversas prácticas de desarrollo. El debate a finales de los años 80 ha llevado a acuñar el término desarrollo sostenible (Inskeep, 1991:26-28). El desarrollo sostenible fue definido por las Naciones Unidas (United Nations, 1987) como el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades. Este enfoque engloba tanto las consideraciones de impacto medioambiental como social que se habían empezado a considerar en la planificación urbana durante las dos décadas anteriores.

Por otro lado, se ha reconocido que no solamente con la elaboración de un plan director se garantiza que las recomendaciones o las acciones de planificación se puedan implementar. Hoy en día, se pone mucha más atención a la implementación del proceso de planificación que antes, con nuevos y mejores sistemas informáticos y de captura de datos al alcance de un creciente número de población.

En resumen, la planificación turística es una disciplina donde convergen muchas otras, en la que se requiere encontrar un balance específico en cada caso. Gunn (1994) anota que por un lado, la planificación turística es una actividad compleja pues busca integrar aspectos sociales, económicos, políticos, psicológicos, antropológicos y tecnológicos, entre otros.

El papel de la planificación turística es aquel que va encaminado a la identificación, diseño, desarrollo y administración de áreas turísticas donde la concertación y colaboración entre partes involucradas, la comunidad y el medio, debe ir por encima de los intereses individuales. Para este fin, la autoridad planificadora debe ser un coordinador y un catalizador de acciones de los distintos actores.

La planificación turística en México se puede localizar en este marco conceptual caracterizada por dos autoridades gubernamentales en materia de turismo. Por la parte ejecutiva, se encuentra la agencia planificadora FONATUR en la condición de un fideicomiso con el peso de una



Figura 39. Vista aérea de la zona habitacional de Cancún

Fuente: FONATUR. 2003

organización turística nacional (OTN) con recursos propios, reserva territorial y libertad de decisión bajo el común acuerdo de un Comité Técnico. Por la parte legislativa se encuentra una Secretaría de Estado, la Secretaría de Turismo en el papel de la ATN – Administración Turística Nacional-, la cual toma a su cargo la legislación del turismo y su correspondencia con los planes y las autoridades de la administración central.

2. El ejercicio de planificación urbana en Cancún

La actividad de planificación urbana en los inicios de Cancún se ha caracterizado por el papel de INFRATUR, posteriormente FONATUR, como agencia de gestión, administración y ejecución de acciones de fomento al turismo al mismo tiempo. Al principio se ha visto a FONATUR más como una agencia desarrolladora que como una organización paraestatal coordinadora de partes. Al inicio de su actuación, esta organización ha tenido que trabajar por su cuenta. A principios de los 1970, INFRATUR antecedente de FONATUR, cuya misión fue poner en marcha a Cancún en la condición de centro turístico integral, incursiona en el terreno de la construcción, el desarrollo y la promoción del sitio. La experiencia de planificación turística de FONATUR en sus momentos iniciales, específicamente en el caso de Cancún se pretendía sirviera de ejemplo e incentivo al desarrollo turístico en el sitio.

Se ha encontrado que en los inicios de la planificación turística de Cancún no se han tomado en cuenta temas como la participación ciudadana o el impacto al medio ambiente al grado que se considera actualmente. El escenario del que partió el desarrollo en Cancún no contaba con población local por lo tanto era difícil conocer el perfil de la población que viviría en el sitio y prever la opinión o las necesidades de tal grupo. No obstante, a pesar de que el perfil de la población cancanense era desconocido para las autoridades, se diseñaron dos zonas habitacionales, una para clase media-alta, las conocidas supermanzanas, y otra para clase baja, en la Colonia Puerto Juárez, que aparece en el Plan 1982 fuera del polígono de FONATUR, ambas con el equipamiento y suministro de servicios públicos para la comunidad residente al inicio de Cancún (FONATUR,1982).

Asimismo desde el punto de vista medioambiental, es posible que la riqueza natural fuera tan vasta que pareciera inacabable y carente de cuidados para su preservación. Sin embargo existe una tabla que muestra la afinidad de factores ambientales con los usos de suelo (fig. 28) que



Figura 40. Vista aérea de la zona habitacional de Cancún

Fuente: FONATUR. 2003

apunta a la innovación en la metodología de planificación de su momento histórico y la incursión en temas de impacto medioambiental que se preveía acarrearía el desarrollo.

La primera etapa de actuación de FONATUR coincide con el relato de la OMT (2001:10-11) en el que menciona que “En el primer periodo del desarrollo turístico a partir aproximadamente de principios del decenio de 1960, o incluso antes en algunos países, los gobiernos desempeñaron un papel pionero. Su función se consideraba esencial, ya que eran necesarias ingentes inversiones para construir las infraestructuras e instalaciones básicas necesarias para abrir al turismo determinadas zonas de un país y fomentar su crecimiento. En aquel momento no cabía espera que el sector privado acudiera a ofrecer financiación hasta que se hubiese creado un clima de confianza”.

Como organización de reciente creación, INFRATUR no contaba con reputación o resultados palpables acerca de sus objetivos. El sector privado local no tenía fuerza suficiente para participar activamente en el proceso de desarrollo turístico. El sector privado internacional se mostraba escéptico al considerar riesgoso invertir en una playa desierta sin infraestructura que se volviera un negocio rentable (FONATUR, 2006:12). La incertidumbre del sector privado en la fase inicial de desarrollo llevó a la agencia a tomar acción en negocios turísticos con el apoyo económico de las organizaciones internacionales de desarrollo.

En sus orígenes, FONATUR no solamente ha tenido que urbanizar, diseñar y construir las instalaciones turísticas, sino que también ha tenido que crear la sinergia para mantener y hacer crecer estos negocios. FONATUR ha participado en el proceso de creación e innovación y además ha colaborado en la implementación, la administración y el fortalecimiento de varios asuntos turísticos. Por ejemplo, en el caso del aeropuerto de la ciudad de Cancún, la actividad de planificación ha comprendido la solicitud de fondos, el diseño urbano, el diseño arquitectónico, la construcción y la implementación de un esquema de manejo de flujos de las aerolíneas (BID, 1971:8).

La OMT (2001:11) señala que las AATTNN, OONNTT o OOGGTT desempeñaron el papel de los primeros hoteleros, agencias de viajes, tour operadores y transportistas. En este sentido, encontramos que en Cancún, la participación de INFRATUR tomó el papel de socio hotelero y

promotor con un esquema de proyecto, parcela y crédito para incentivar la inversión hotelera. Por ejemplo, en el hotel Cancún Caribe, uno de los primeros hoteles en Cancún, el cual surgió de una inversión inicial de varios bancos privados del Distrito Federal, Monterrey y Mérida para construir 208 cuartos y 23 villas, INFRATUR aportó al negocio la parcela, recuperando 19% de las acciones. Poco después, en el Playa Blanca, INFRATUR preparó un paquete de proyecto, terreno y crédito para construir un hotel de 72 cuartos. (Martí, 1985: 48-49).

Con el fin de animar a los inversores, después del hotel Playa Blanca INFRATUR adoptó aquel esquema localizando las parcelas urbanizables, elaborando el proyecto de los hoteles e incluso iniciando la construcción de los mismos. Esta estrategia servía para convencer a los nuevos inversores. El tercer hotel fue erigido fue el hotel Bojórquez propiedad de Alberto Bojórquez, agente de viajes, que inició la construcción de un hotel de veinticinco cuartos junto al Playa Blanca.

Así fue como varias sociedades de crédito e inversión se interesaron en la hotelería en Cancún. Por ejemplo BANAMEX (Banco Nacional de México) compró terrenos en la Punta Cancún donde decidió construir una sucursal del hotel Camino Real. Al mismo tiempo, la empresa paraestatal Nacional Hotelera inició la edificación del hotel Presidente. Y en la Punta Nizuc, INFRATUR edificó un hotel de 300 cuartos que operaría posteriormente el Club Mediterráneo (Idem: 49-50).

En otro orden de ideas como entidad “fundadora” de la ciudad de Cancún, INFRATUR posteriormente FONATUR ha llegado a ser una institución política de relevancia para el sector público tanto a nivel nacional como localmente como se puede observar en el inicio de su gestión. En los inicios, la agencia toma un papel preponderante como autoridad local y sirve de trampolín para los futuros funcionarios públicos locales. Por ejemplo, el primer Alcalde del Municipio de Benito Juárez, del cual es cabecera, la ciudad de Cancún, ha sido Alfonso Alarcón el responsable del proyecto por parte de INFRATUR-FONATUR (Martí, 1985: 72; Xacur, 2000:46).

Esta situación lleva a pensar en la gama de responsabilidades así como de poderes que ha adquirido FONATUR en las etapas iniciales del desarrollo. Esto podría llevar a cuestionar en otra discusión que sale del ámbito de estudio de esta tesis, el grado de soberanía del Estado en este sitio o la forma de devolución o cesión del poder de FONATUR al Municipio de Benito Juárez.

Este proceso de cesión de poder al municipio se puede ver reflejado en la elaboración de los tres planes directores de la ciudad, los cuales a su vez han tenido una repercusión en la morfología urbana del sitio. A continuación se describirán los planes de desarrollo urbano que ha tenido la ciudad de Cancún así como los objetivos y propuestas de cada uno para comparar las propuestas y soluciones urbanísticas a la problemática existente en los tres momentos históricos.

3. El Plan Director de Cancún 1982

El Plan Director de Cancún, Un Desarrollo Turístico en la Costa Turquesa de 1982 publicado por FONATUR es el primer documento que plasma la esencia del proyecto urbanístico de Cancún de 1970. No se ha encontrado documentación anterior de la planificación y trazo que se llevó a cabo desde 1970. Por lo tanto, se ha tomado este documento como el que recopila información muy aproximada con la que posiblemente se llevó a cabo la planificación y el trazado de la primera etapa del desarrollo turístico y del habitacional.

No tiene el formato característico de un plan director publicado en el diario oficial, ni tampoco se encuentra en el diario oficial, es decir en sus orígenes el desarrollo de Cancún no se rige por las formas ordinarias de la legislación mexicana y esto se puede constatar con el Plan 1982. El Plan 1982 está impreso a color, intercala en el texto, gráficas y planos explicativos, así como algunas fotografías que hacen pensar por momentos, en un folleto turístico promocional.

El Plan de 1982 explica los antecedentes del turismo planificado en México desde las políticas nacionales y la intención del Gobierno Federal de desarrollar centros turísticos integrales. Toca el tema del fenómeno económico del turismo y habla de los objetivos, metas y perspectivas de Cancún. Entra en el tema de los antecedentes y las condicionantes del proyecto que divide en: físico-naturales y socio-económicas.

El Plan 1982 muestra gran interés en el crecimiento económico a partir del desarrollo turístico hotelero, pero tiene muy poca consideración con las medidas de control de migración y crecimiento de la población local.

El Plan 1982 apunta que las principales preocupaciones van encaminadas a la satisfacción del mercado estudiando el perfil del visitante. El Plan 1982 (FONATUR, 1982:48) señala que la



Figura 41. Ilustración del Plan 1982. Centro arqueológico de Cobá

Fuente: FONATUR, 1982, p. 39

demanda turística durante el periodo de 1960-1969 se caracterizó por una participación del 87,2% del mercado norteamericano. Al mismo tiempo previó la dotación de una gama de servicios dentro los rubros de educación; salud; recreación y cultura; administración y servicios públicos; alojamiento; comunicaciones y transportes; y comercio y abasto para la población local.

El Plan 1982 adopta los objetivos del Plan Nacional de Turismo y el Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Quintana Roo. La expectativa de desarrollo al completar la primera etapa, era tener una llamada “población de apoyo” para alojar 40.000 habitantes (FONATUR, 1982: 72), dato que concuerda con los documentos del primer préstamo del BID para el desarrollo de Cancún (BID, 1971: 1-2).

Otras expectativas que menciona el Plan 1982 son que al completar la 2ª etapa de urbanización en el año 1990, se esperó que Cancún contara con una población de 123.000 habitantes, una oferta de 13.325 cuartos y una derrama de empleos directos e indirectos de 36.938. Y que para el año 2000, es decir, la 3ª etapa de desarrollo, la expectativa fue de 250.000 habitantes, 64.600 empleos directos e indirectos, una oferta hotelera de alrededor de 22.000 cuartos y un millón de visitantes anualmente (FONATUR, 1982: 13,62, 73).

En el ámbito regional, de acuerdo al Plan Estatal de Desarrollo Urbano, se esperó que para el año 2000, Cancún contara con 250.000 habitantes; y además de que de Cancún dependieran dos poblaciones de nivel medio, Kantunilkin y Cozumel de 60.000 habitantes aproximadamente; y dos poblaciones de nivel básico, Leona Vicario e Isla Mujeres, con 30.000 habitantes (Idem: 13).

Sin embargo el crecimiento que ya había tenido el desarrollo para el año 1981 logró superar las metas y el mismo Plan 1982 lo confirma. Por ejemplo, se esperaba construir 3.250 cuartos de hotel entre 1975 y 1981; la cifra real de cuartos de hotel construidos para 1981 fue 5.225. Asimismo la afluencia programada para 1981 que era de 306.000 visitantes, en 1981 registró realmente, 540.700 visitantes (Ibidem).

La ciudad de Cancún se ordena en tres zonas diferenciadas: una turística, sobre la barrera postarrecifal que se conoce como la Isla Cancún; una segunda residencial y de servicios públicos, sobre la placa continental; y el aeropuerto, al sur de la zona habitacional. El proyecto apuesta por

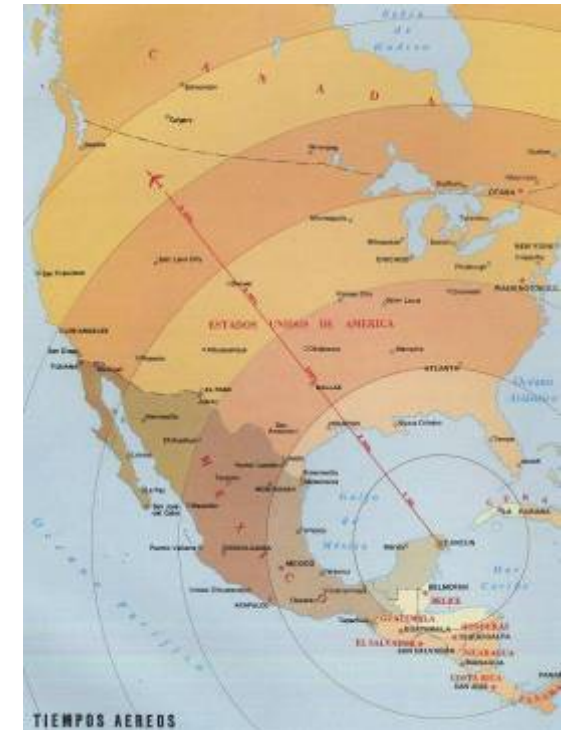


Figura 42. Distancia en horas de vuelo desde Cancún a EEUU y Canadá

Fuente: FONATUR, 1982, p. 51

una separación absoluta entre la oferta turística y la ciudad de servicios y residencial, “la construcción de una zona exclusivamente turística sin áreas residenciales permanentes... mediante la apertura sucesiva de secciones bien delimitadas, con la mira a aprovechar al máximo la inversión en infraestructura y evitar el caos en prestación de servicios” (FONATUR, 1988:27-30). El polígono original de 12.700 ha de superficie fue dividido en tres usos:

La ciudad de Cancún se encuentra a 1.820 km. de la Ciudad de México, 321 de Mérida y 172 de Valladolid (FONATUR, 1986:24). Bajo esta situación de aislamiento con respecto a otras ciudades que pudieran compartir servicios públicos con el nuevo desarrollo, se decidió que el desarrollo turístico tomara la forma de un *resort* o destino turístico relativamente contenido en sí mismo con una variedad de servicios turísticos para la recreación y la relajación.

Inskeep (1991:209) señala que en la decisión de crear un destino turístico contenido en sí mismo, tiene que tomar en cuenta hasta qué punto los servicios como restaurantes, tiendas, salas de conferencias, salas de juntas, centros de espectáculos y de entretenimiento pueden y deben ser parte de los hoteles o deben ser independientes. Muchas veces los hoteles acaparan el mercado turístico, si cuentan dentro de sus instalaciones, con una amplia gama de servicios. De ahí que sea importante permitir que los hoteles provean de algunos servicios de menor tamaño para los turistas hospedados en el hotel, pero existan mayores instalaciones que puedan convocar actividades masivas en complejos independientes a los hoteles.

El Plan 1982 se atribuye al despacho de los arquitectos Enrique y Agustín Landa Verdugo en donde trabajaba el arquitecto Javier Solórzano como Jefe de Proyectos. (Martí, 1985:27). El esquema conceptual (Figura 45), dibujado a la manera de los planes estructurales británicos de la época, esquematiza la ordenación del territorio. El sistema hotelero se desarrolla sobre la barra de coral emergido del mar, que se ofrece como un “corredor turístico”. El Plan 1982 propone en la zona turística una mezcla de alojamiento turístico y residencial de lujo, ubica un centro de convenciones y centro comercial en la Punta Cancun y un centro comercial y cultural junto a la zona arqueológica de El Rey y la playa Delfines. Con esto se anticipa un esquema contenido en sí mismo, a semejanza de un resort pero con alojamiento diferenciado donde los turistas saldrán de los hoteles a los centros comerciales y culturales.

Zonas	Porcentaje	Superficie (ha.)
Turística	17.70%	2.254
Urbana	29.10%	3.700
De conservación o reserva ecológica	53.20%	6.756
	100.00%	12.700

Figura 43. Zonas del polígono original del proyecto de Cancún

Fuente: FONATUR, 1982:23. Elaboración: propia

Por su parte, la zona habitacional y de servicios para los residentes se ubica en la parte continental más cercana al Puerto Juárez y la intersección de las dos principales carreteras a las ciudades capitales de Mérida y Chetumal. El aeropuerto se ubica en el entronque de la carretera a Chetumal y la desembocadura sur de la Isla Cancún (FONATUR, 1988: 30).

La zona turística sobre la barra coralina tiene dos grandes puntos de articulación o rótulas donde la Isla cambia de dirección: la Punta Cancun al norte y la Punta Nizuc al sur. El primer tramo, empieza con una "Área de Transición (Conservación Ecológica Total)" entre la Zona Urbana y la Zona Turística. Entre este punto y el nodo principal de la operación turística, situado en la Punta Cancún, se desarrolla un frente hotelero de "Densidad Baja" que se apoya en dos subcentros, de los que se ignora su contenido.

El frente hotelero y los dos subcentros dan su cara al mar resultado en una ocupación por una línea edificada, que deja una vía perimetral con vistas a la laguna. En todo el tramo sólo se prevé un "Acceso Natural a la Laguna" al lado del subcentro más cercano a la placa continental.

En Punta Cancún se sitúa en el punto de giro designado como "Nodo importante como Símbolo de Referencia". Este nodo se esquematiza con un diagrama de tres círculos concéntricos unidos entre sí por diversos radios, que sugiere una cierta ordenación entorno a una gran plaza o equipamiento general. Por la parte que da al mar, el nodo está rodeado con una línea que termina en dos flechas, tal como ha dibujado los dos subcentros del tramo anterior. Existe, sin embargo, una nota que sugiere una contradicción en la vocación de Punta Cancún al encontrarse designada también como "Zona Hotelera (Alta Densidad)".

En la parte interna, en la Laguna se grafía un asterisco que se califica de "Zona de golf". A ambos lados de Punta Cancún se sitúan dos subnodos como elementos de transición entre las zonas hoteleras y la Punta Cancún. El segundo tramo comprende desde la Punta Cancún hasta la Punta Nizuc. Este tramo estará dividido en dos por una zona recreativa que se define como "Ventana hacia el Mar (Relación entre el Mar y la Laguna) Área recreativa". Desde la Punta Cancún hasta dicha ventana, el plan marca una zona hotelera de densidad media. A partir de la ventana al mar y hasta la Punta Nizuc, se marca una zona hotelera de alta densidad.

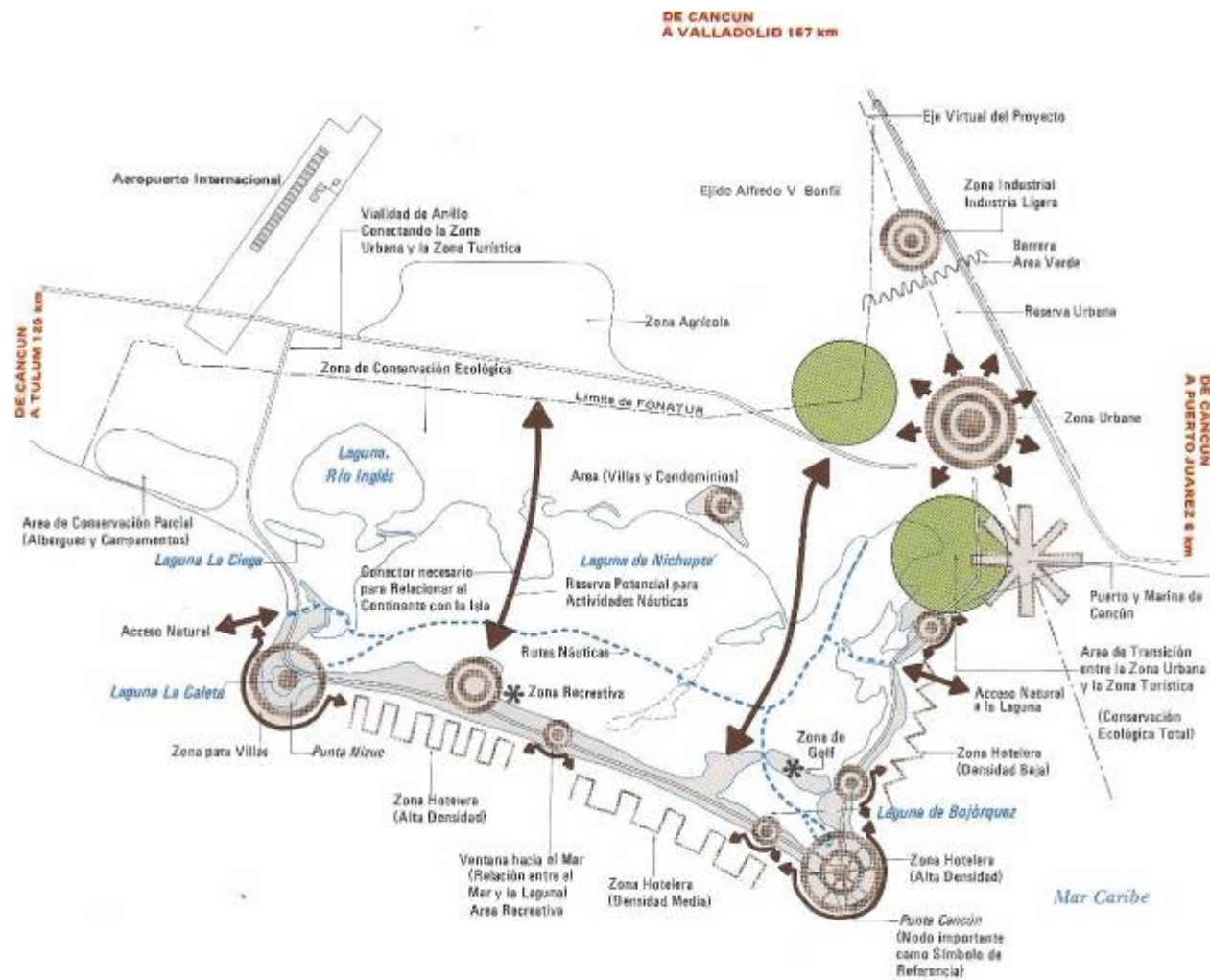


Figura 44. Criterio conceptual del planeamiento de la ciudad de Cancún
Fuente: FONATUR, 1982, p. 66

En la Laguna interior, a la espalda del segundo tramo se sitúa otro nodo, de un tamaño intermedio, dos circunferencias concéntricas que no tienen centro y un asterísco que se definen como otra "Zona Recreativa". En el extremo más al sur, en la Punta Nizuc se emplaza el otro gran nodo de "Zona de Villas", una circunferencia con un punto central, rodeado como el de Punta Cancún por una flecha.

Finalmente, el circuito se cierra con otro paso de conexión entre la Laguna y el mar por un "Acceso Natural". En el interior de la Laguna se dibuja, en la placa continental, una "Área (Villas y Condominios)" y el conjunto de zonas ocupadas por el agua se definen de "Reserva Potencial para Actividades Nauticas". Desde la Punta Nizuc hasta el aeropuerto no se marca ningún uso de suelo. En resumen, cada tramo de la zona hotelera se desarrolla como un corredor en el que se encuentran tres bandas entre el mar y la laguna: la playa, la banda hotelera y el boulevard. La banda hotelera se visualiza casi continuamente, cerrando el acceso libre al mar.

Es importante resaltar que el frente hotelero se grafía como una barrera que ocupa el territorio de privilegio que se ofrece de forma exclusiva a esta actividad, aunque sea a costa de privatizar el espacio costero constitudinarimente público. Los únicos accesos públicos, según aquel esquema, se producen a través de las envolventes circulatorias que perimetran los nodos que jalonan el recorrido y los subcentros que separan el frente hotelero con la misma simbología de flechas. En el último tramo frente al mar, en el extremo sur del polígono original, donde dobla el Blvd. Kukulcán para dirigirse al aeropuerto se encuentra un "Área de Conservación Parcial" para albergues y campamentos.

En el esquema de criterio conceptual, la ordenación de la zona continental es mucho más esquemática. La "Zona Urbana" se dibuja como un conjunto de círculos concéntricos que se expanden hacia fuera. Sin embargo, en esta zona se presentarán situaciones mucho más complejas que en la zona hotelera. El puerto de Cancún se dibuja como una estrella y la "Zona Industrial. Industria Ligera" se sitúa más al interior, después de una "Barrera. Área verde". siguiendo un eje que ordena el conjunto. Como en la zona hotelera, en el límite sur de la zona urbana aparece otro círculo verde que debe separar esta zona de las actividades que se pueden dar en la zona agrícola exterior.

El confinamiento del frente de mar por medio de la hilera de hoteles se abre hacia el espacio público por medio de nodos o centros de animación. Las figuras 46 a 48 presentan tres esquemas que resumen los criterios de distribución de centros de animación y los flujos turísticos en donde destacan tres destinos primarios: la Punta Nizuc con actividad hotelera, el Rey como centro de actividad comercial, recreativa y cultural que incluye la zona arqueológica y la Punta Cancún, como centro comercial y de servicios con actividad hotelera. Existen otros cuatro núcleos secundarios en la zona turística como centros de apoyo comercial y de servicios, que podría apuntar a la concepción de las “playas públicas”. Los esquemas de las figuras 46 a 48 son la base para la creación del plan director de 1982 que se representa en conjunto (figuras 49 y 50).

En la zona urbana se diferencian tres núcleos principales: portuario, urbano e industrial; y tres núcleos secundarios. El núcleo portuario se localiza en el antiguo Puerto Juárez, sitio con población antecedente al desarrollo turístico de Cancún. El núcleo urbano principal reúne el equipamiento y los servicios y conecta el núcleo principal de servicios portuarios al este y con el núcleo principal industrial (industria ligera) al oeste, en la salida a Valladolid, detrás de una barrera verde.

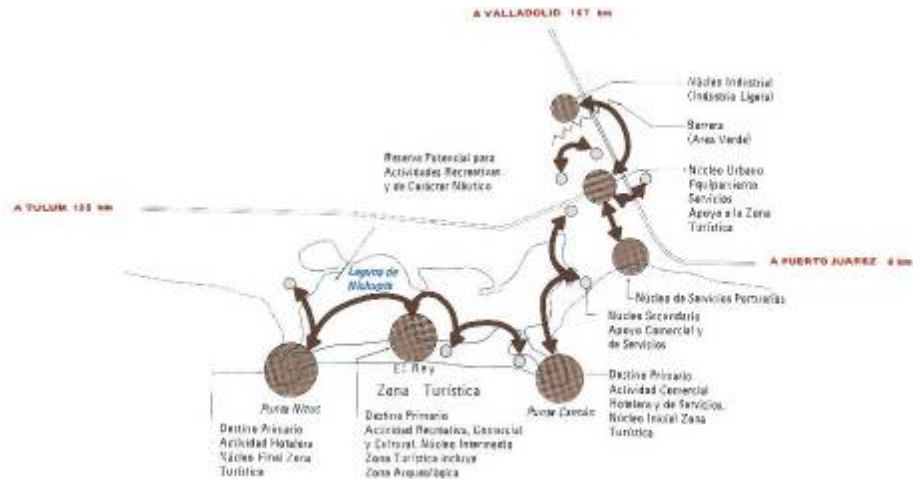


Figura 45 . Criterios de distribución de centros de animación
Fuente: FONATUR, 1982, p. 67

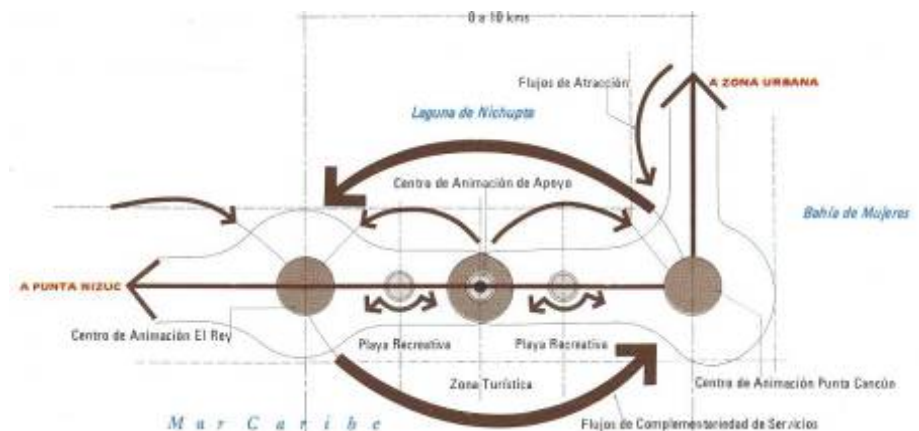


Figura 46. Área de influencia de centros de animación
Fuente: FONATUR, 1982, p. 67

Esta distribución de centros de animación implica medios de locomoción, que permitan el recorrido a través de la zona turística. Además implica que cada uno de estos centros de animación cuente con un atractivo específico lo suficientemente fuerte como para incitar el flujo de un sitio a otro.

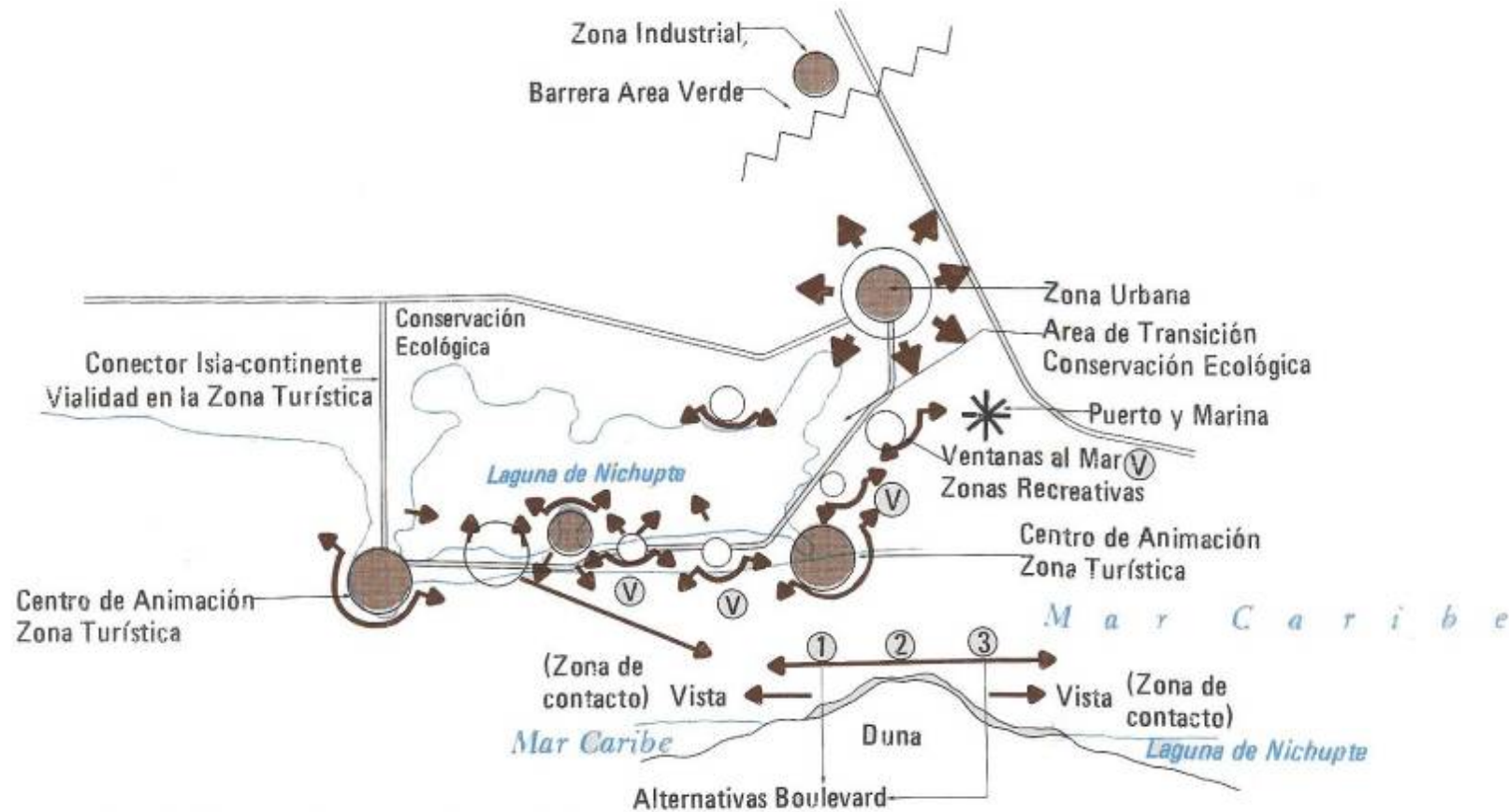


Figura 47. Distribución espacial de zonas recreativas públicas

Fuente: FONATUR, 1982, p. 67

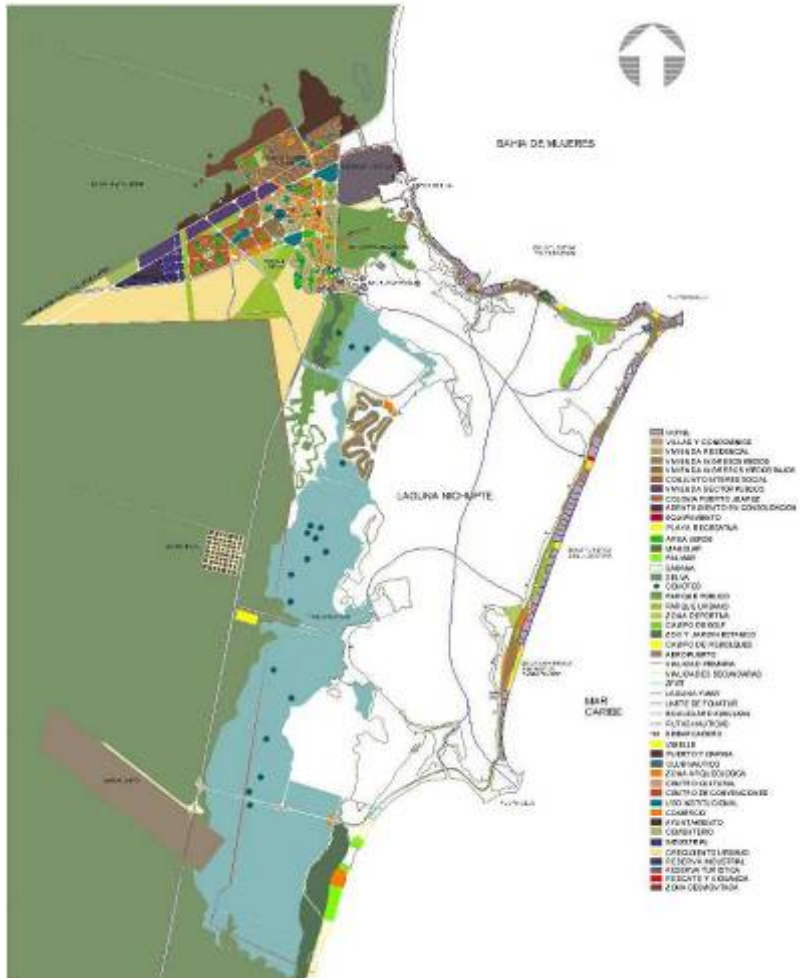


Figura 48. Plano de zonificación. Plan Director de Cancún 1982
Fuente: FONATUR; elaboración: propia

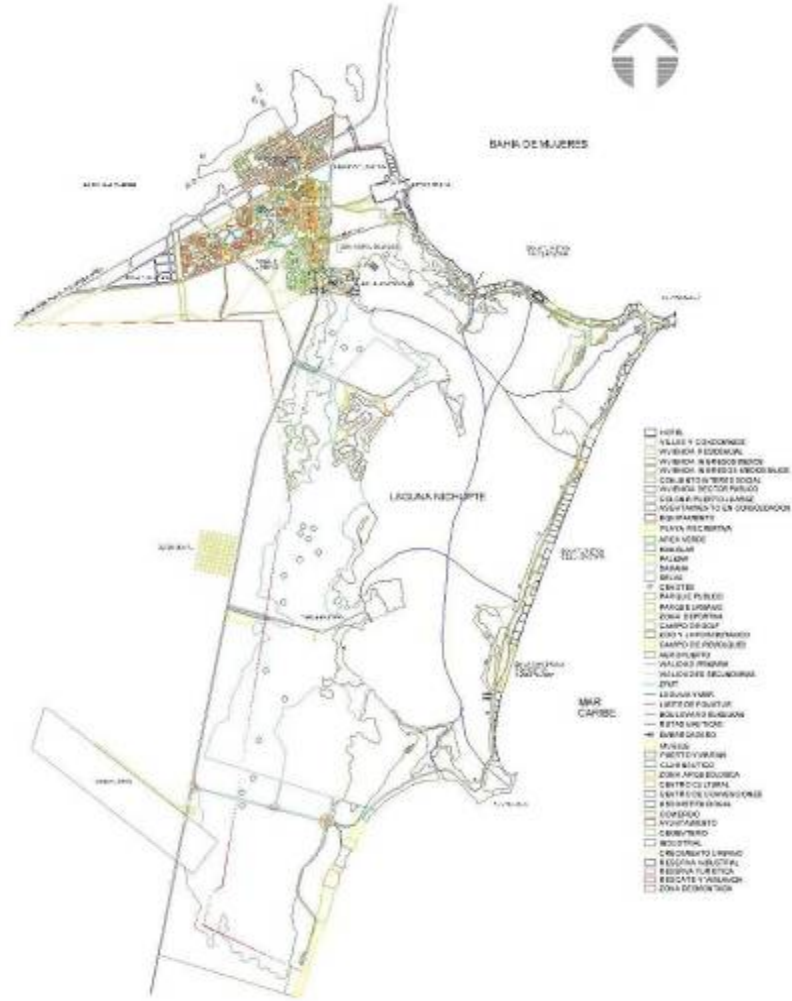


Figura 49. Plano de trazado de parcelario. Plan Director de Cancún 1982
Fuente: FONATUR; elaboración: propia

El proyecto urbanístico de Cancún hecho por FONATUR, se dividió en tres etapas de desarrollo (fig. 51). La primera etapa, dentro de la zona turística, empieza en la playa pública Las Perlas y concluye en la parcela 18. Esta primera etapa se subdivide en cuatro secciones marcadas en la figura 49 como A, B, C y D. La zona D es la más cercana a la zona habitacional; comprende desde la playa Las Perlas hasta el Canal Nichupté con parcelas que van desde los 7.500 a 13.000 m² de superficie y los usos para hoteles de categorías II y III.

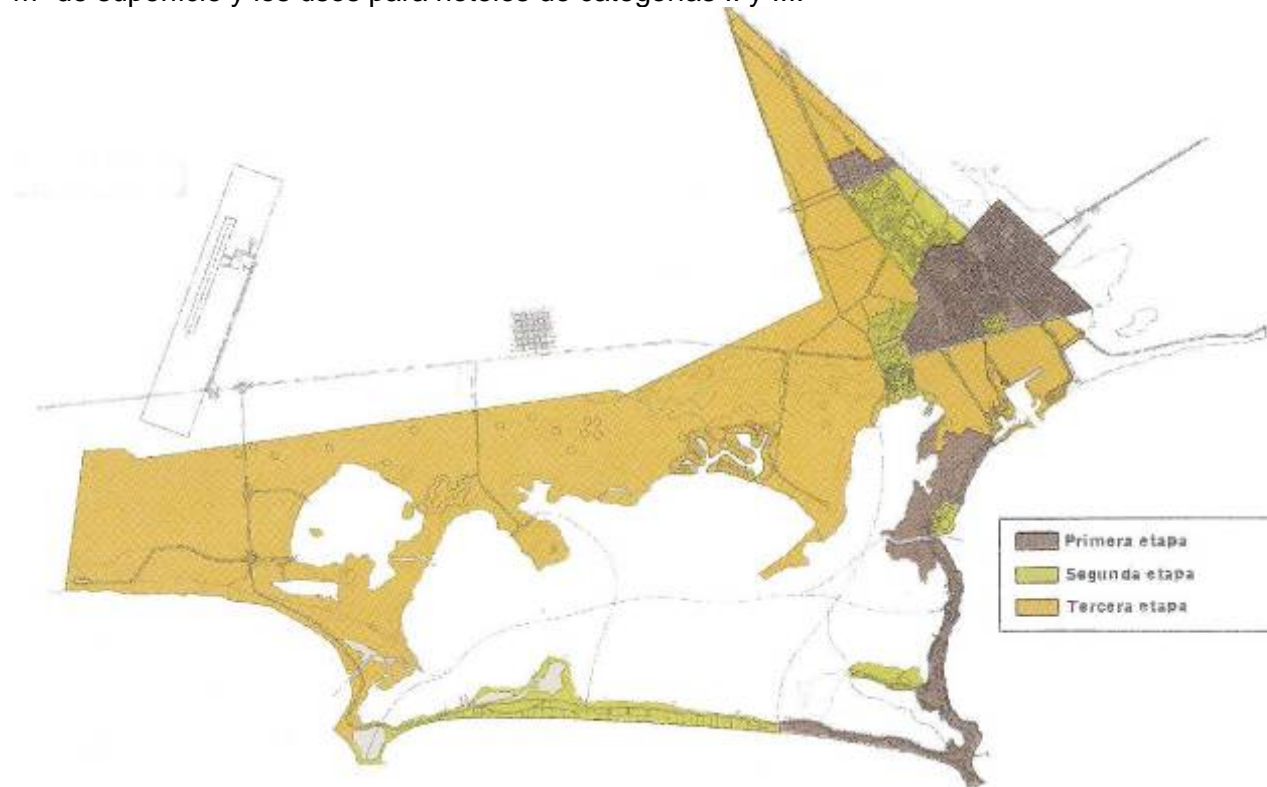
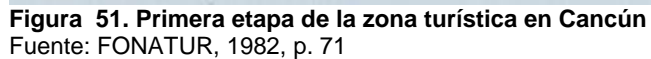


Figura 50. Etapas de desarrollo

Fuente: FONATUR, 1982, p. 70



Cabe hacer notar que en el diseño de la zona turística los elementos que confinan y marcan el cambio de uso de suelo son las parcelas llamadas “playas públicas” ubicadas sobre la franja turística. Aquellas parcelas alojan las infraestructuras como cárcamos de bombeo del sistema de drenaje (FONATUR, 1982: 88).

En la zona turística con uso hotelero, la densidad de cuartos por hectárea se irá incrementando, conforme se van acercando a la Punta Cancún. La segunda etapa de la zona turística hotelera está comprendida a partir de la parcela 19, o la playa Marlin hasta la Caleta Nizuc con una superficie aproximada de 292 ha y una capacidad para hoteles, villas y condominios, en la siguiente distribución:

La densidad promedio de la segunda etapa en la zona turística es de 120 ctos/ha. La distribución de las densidades es de la siguiente manera: de playa Marlin a playa Ballenas la densidad es de 110 cuartos/ha; entre las playas Ballenas y Delfines, la densidad se incrementa a 130 ctos./ha. La zonificación dicta para esta zona verde entre el boulevard y las parcelas hoteleras, uso de parque público. A partir de playa Delfines hasta Punta Nizuc, la densidad baja a 120 ctos./ha.

En la zona habitacional proyectada por FONATUR en la parte continental, se encuentran tres distintas densidades. Las áreas de densidad baja contemplaban 120 habitantes/ha; la densidad media, 160 hab./ha; y la densidad alta para población de escasos recursos iba desde 200 a 300 hab./ha.(FONATUR, 1982:72). No se mencionan los criterios para el otorgamiento de densidades. Sin embargo el Plan 1982 (Idem: 87-89) hace un desglose de los servicios públicos y su dotación en cada zona, de lo que se deduce que el cálculo de densidades se encuentra directamente relacionado con el de abastecimiento de servicios públicos.

En cuanto a la dotación de agua potable, el Plan 1982 menciona que al momento de su publicación, el sistema atendía a una población de aproximadamente 52.548 habitantes. El abastecimiento de agua potable consistía en pozos de captación y una red subterránea para dotar 300 lt/habitante/día en la ciudad. En la zona turística por su parte, se contaba con un abastecimiento de 620 lt/hab/día para el uso residencial y 1930 lt/cuarto/día. En aquel momento la zona turística contaba con 5.225 cuartos.(FONATUR, 1982: 87).

Para el año 1990, el plan había programado incrementar el consumo urbano a 305 lt y para la zona industrial, una línea de abastecimiento de 212 lps lo que soportaría una población permanente estimada en 123 mil habitantes y 13.300 cuartos de hotel (Idem: 88), lo que significa una densidad de 9,2 habitantes/cuarto. La figura 52 muestra el proyecto de las redes de abastecimiento de la ciudad.

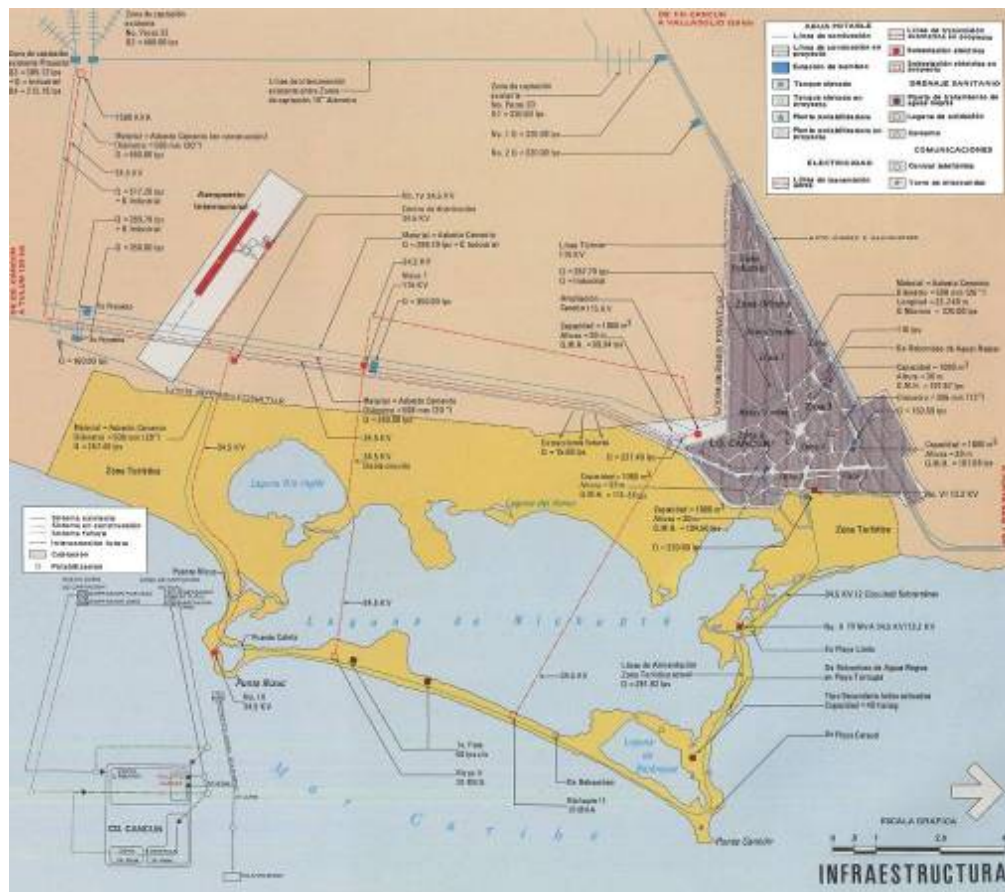


Figura 52. Redes de infraestructura

Fuente: FONATUR, 1982, p.88

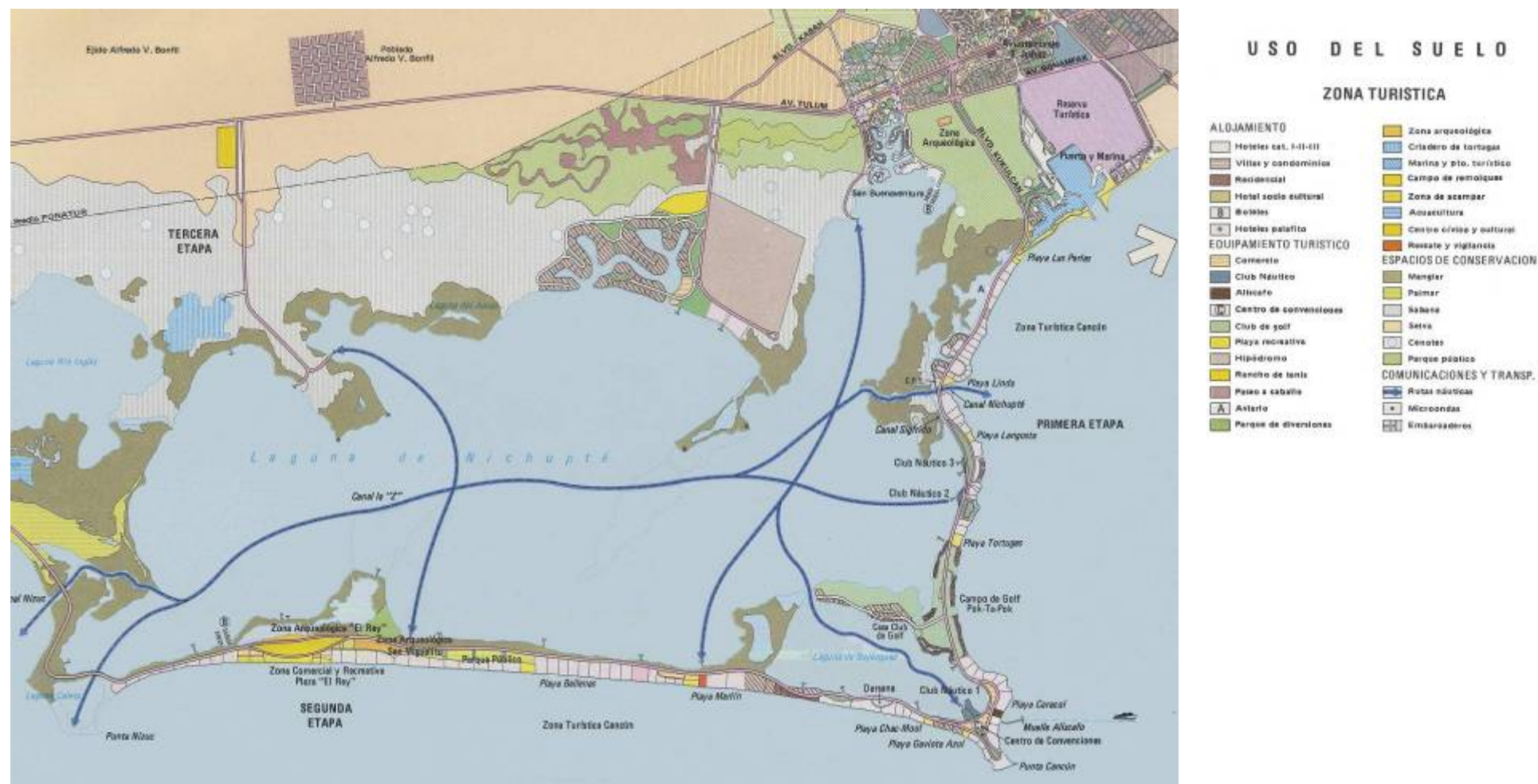


Figura 53. Plan Director 1982. Detalle del Plan Maestro. Zonificación y uso de suelo.

Fuente: FONATUR, 1982, p.69-70



Figura 54. Segunda etapa de desarrollo de la zona turística de Cancún
Fuente: FONATUR, 1982, p.73

La primera etapa de la zona habitacional se caracteriza por la traza en supermanzanas. La supermanzana es un tipo urbanístico característico del Plan 1982; es la reinterpretación de la ciudad jardín, que consiste en una agrupación de varias manzanas de uso primordialmente habitacional alrededor de un corazón verde formado por parques urbanos y corredores peatonales. Dentro de la supermanzana la circulación vehicular se da en calles estrechas para tránsito local. Las supermanzanas se encuentran circundadas por avenidas de flujo vehicular rápido donde se ubicarán los usos mixto-comerciales.

Uso	Porcentaje
Hotelero	45
Zona turística	30
Vialidad	7
Zona de palmar	6.8
Recreación	4
Zona arqueológica	3.8
Servicios y primero auxilios	2.6
Comercio	0.8
TOTAL	100

Figura 55. Distribución de capacidad de la segunda etapa de desarrollo por uso
Fuente: FONATUR, 1982, p.73

La Carta Urbana II (Ayuntamiento de Benito Juárez, 1985) describe la tipología de supermanzana de FONATUR como aquella que fue proyectada como unidad autosuficiente en comercio, educación y recreación. Asimismo, la supermanzana promueve un carácter de seguridad y un microclima al interior; y al mismo tiempo, encuentra comodidad en la periferia donde se localizan una serie de usos y servicios a corta distancia y conexión con rápidas vías de comunicación. La ampliación de la zona urbana se proyecta hacia el sur con las supermanzanas 6, 7, 15, 15A, 18 y 19. La supermanzana 6, que limita con el Sistema Lagunar donde se ha proyectado para la tercera etapa de desarrollo, una marina y club de yates llamado San Buenaventura, con un trazo que recuerda Port Grimaud en el Lanquedoc Rousillon, Francia.

En las láminas 1 y 2 se aprecia el trazo y zonificación del proyecto original. En las figuras 56-58 la separación de zonas por usos de suelo. En la figura 60 se aprecia la consideración de la ampliación de la zona habitacional en supermanzanas hacia el oriente. Se puede ver que al norte de la Av. Chichen Itzá, fuera de la jurisdicción de FONATUR, se encuentra la Colonia Puerto Juárez, desarrollada por el Gobierno de Quintana Roo con una conformación espacial de manzanas rectangulares de uso habitacional de alta densidad, que plantea otro tipo de circulaciones y de ubicación de usos de suelo; aquella colonia además depende de una autoridad distinta a FONATUR, lo que dificulta la integración urbana de las dos zonas.



Figura 56. Equipamiento y servicios. Plan Director 1982

Fuente: FONATUR; elaboración: propia

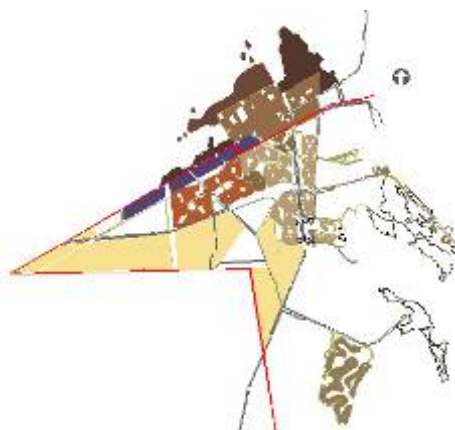


Figura 57. Uso habitacional. Plan Director 1982

Fuente: FONATUR; elaboración: propia



Figura 58. Vialidades. Plan Director 1982

Fuente: FONATUR; elaboración: propia



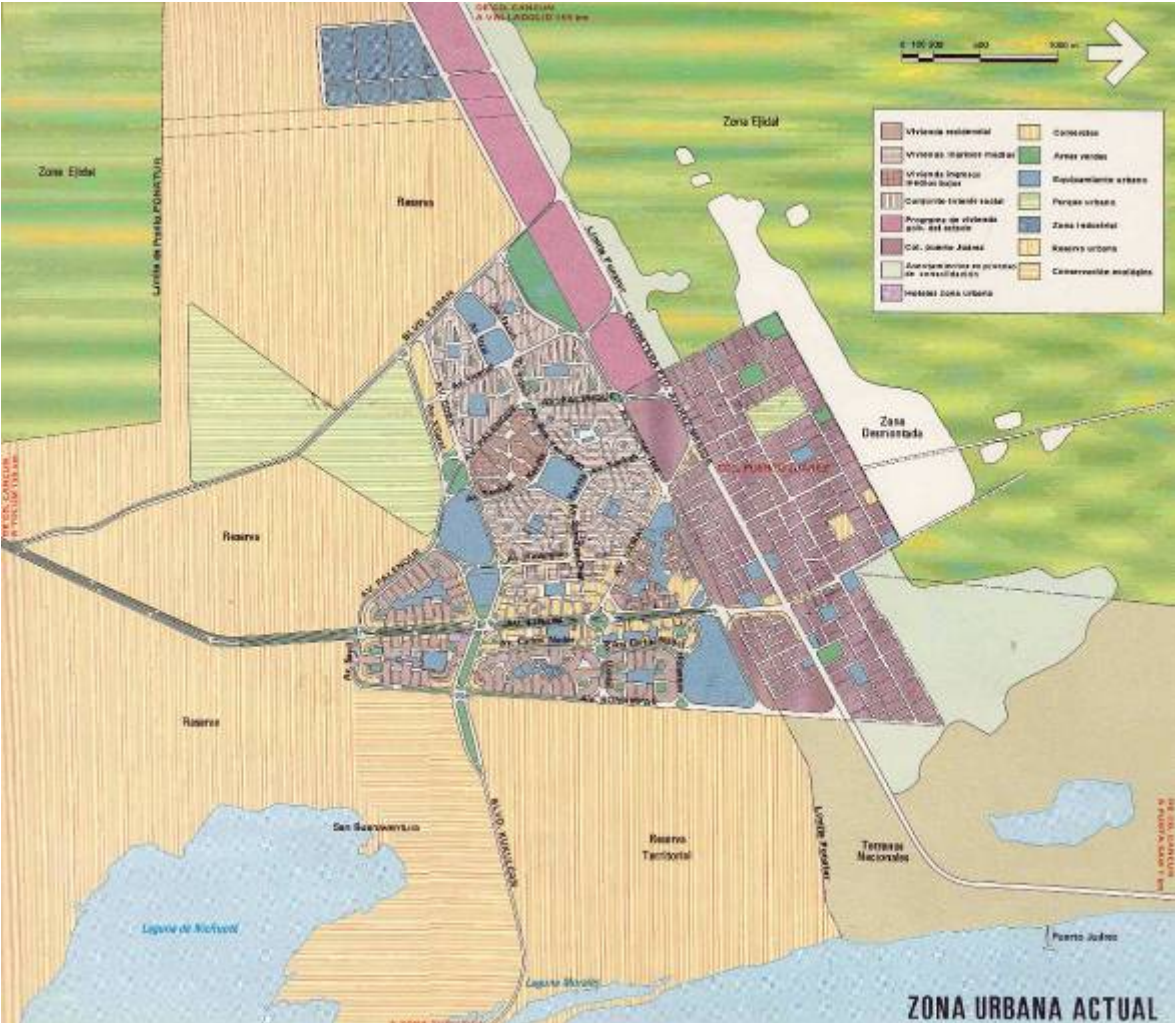


Figura 59. Primera etapa de desarrollo de la zona urbana

Fuente: FONATUR, 1982, p. 72

El planteamiento conceptual que hace el Plan 1982 funciona análogamente como el de “frente” y “detrás” que ha enunciado MacCannell (1999). Hace una analogía con varios programas arquitectónicos encontrando que el frente es, por ejemplo, el lugar donde se encuentran los anfitriones con los huéspedes o los clientes con el personal de servicio. El detrás es el lugar donde los miembros de un hogar se retiran para relajarse y para prepararse. No va en este capítulo

De tal suerte, al igual que en el partido arquitectónico de una casa, una tienda o en este caso de un hotel, las zonas traseras pueden incluir las cocinas, cuartos de lavado, baños, etc. Mientras que las zonas frontales pueden ser recepciones, vestíbulos, mostradores, estancias y salones. La división en la arquitectura refleja la existencia de la división en la sociedad; es decir, que la división espacial responde a que existe una primera división social basada en el comportamiento social del lugar y los roles sociales.

Al separar los usos de suelo, el Plan 1982 propone la franca división de estos dos espacios donde no hay punto de contacto en común para los turistas y los habitantes locales, de no ser en las mismas instalaciones del hotel, cuando un trabajador local realiza un trabajo o un servicio. Consecuentemente los supuestos flujos entre nodos de interés que llevaban hasta la zona urbana y la zona portuaria, no van a existir en la realidad.

Esto posiblemente refleje también el perfil del turista al cual fue dirigido el producto turístico de principios de 1970. La franca división de frente y detrás impide la intimidad, la cercanía y la solidaridad social. En la zona turística de Cancún la experiencia turística fue proyectada para estar circunscrita a no compartir con los locales, a no conocer las zonas traseras, es decir no se permitió ver detrás de los comportamientos ni percibir la totalidad de los procesos urbanos.

4. El Plan Director de Desarrollo Urbano de Cancún de 1993

El Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún, publicado en 1993 es parte de la ley y tiene el formato de un documento oficial publicado en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo. Cuenta con un juego de planos de cada una de las zonas que integran la mancha urbana y un documento a manera de memoria descriptiva.

Este Plan hace un recuento de la problemática urbanística a principios de los 1990. El Plan 93 parte del hecho de que el Municipio de Benito Juárez en 1990 contaba con 188.000 habitantes (SECTUR, 1997: 5 – 29) asentados sobre una superficie de 2.008 ha. El Plan 1982 (FONATUR, 1982:88), anterior al de 1993 hace una estimación del número de población para el año 1990, de 123.000 habitantes. La cifra de población al momento de elaboración del Plan 1993 sobrepasa la población estimada por 65.000 habitantes.

La principal preocupación del Plan de 1993 es el crecimiento de la zona habitacional de escasos recursos. El Ayuntamiento de Benito Juárez (1993: 6-7) apunta que: “Las áreas de crecimiento previstas en 1985 fueron rebasadas, produciéndose asentamientos irregulares y paralelamente áreas susceptibles de ser desarrolladas, quedaron vacías por una incompatibilidad entre oferta y demanda de tierra. Los asentamientos irregulares se dieron al norte de la ciudad y en su mayor parte se encuentran ubicados en terreno ejidal”.

El Plan señala que se requería expropiar una superficie de 2,000 ha alrededor de la mancha urbana existente en su momento para asegurar las reservas territoriales para el crecimiento de la ciudad hasta el 2010 y regularizar las zonas ya habitadas. De las 2,000 ha, 1,300 ha correspondían a la franja norte denominada Solidaridad Social donde se ubicaban, para ese momento, asentamientos irregulares en el Ejido de Isla Mujeres (Ayuntamiento de Benito Juárez, 1993:7). El sector Solidaridad Social comprendía las regiones 95, 96, 97, 99, 100, 101, 102 y 103 donde se habían asentado aproximadamente 60,000 habitantes. Las otras 700 ha se encontraban hacia el sur, en la colindancia con el polígono de FONATUR y correspondían al Ejido Bonfil (Ídem: 12-14). El Plan 1993 marca aquella extensión como sujeta a un Plan Parcial. Las 2,000 ha y la zona urbana existente se proponía quedaran contenidas por un cinturón verde perimetral.

El Plan 1993 toca el tema de la situación de las vialidades, el transporte, el equipamiento de educación y salud de la ciudad y sus metas a corto plazo. Hace énfasis en el déficit de agua de 210 lt/seg y en la ausencia de drenaje y otros focos de contaminación que ponen en riesgo al Sistema Lagunar.

El Plan 1993 resalta las grandes carencias de la zona habitacional como la falta de drenaje, tratamiento de aguas negras y disposición de agua tratada para el 70% del área urbana, que ponen de manifiesto el riesgo de grave contaminación de los mantos freáticos especialmente por la existencia de fosas sépticas en aquella zona de calizas de alta permeabilidad (Ayuntamiento de Benito Juárez, 1993: 7-9). Además se encuentran otros dos elementos que contaminan el Sistema Lagunar, por un lado, las minas de material calizo cercanas a las lagunas; y por otro, el relleno sanitario ubicado 5 km. al sur de la ciudad, el cual provoca escurrimientos de lixiviados hacia el Sistema Lagunar. El Plan 1993 se propone recuperar las minas y reubicar el relleno sanitario (Idem: 10).

El Plan 93 hace una estimación del crecimiento para el año 2010 de 500.000 habitantes en Cancún y 28.500 cuartos de hotel (Idem: 12). El Plan sugiere la elaboración de una estrategia regional para el suministro local de insumos. Menciona que es indispensable tener un nuevo asentamiento en el Corredor Cancún-Tulum al momento en que Cancún alcance el medio millón de habitantes, “número límite de capacidad de soporte” (Idem:12) de la infraestructura. Pero no sugiere un sitio determinado para su ubicación.

Replantea dos proyectos de la tercera etapa de desarrollo de Cancún, que son Malecón Cancún y Puerto Cancún. El proyecto de Malecón Cancún consta de una superficie de 93 ha. donde se ubica un desarrollo comercial, habitacional y de conjuntos multifamiliares con un espacio público en forma de malecón frente a la laguna. Puerto Cancún por su parte comprende un proyecto de una superficie de 335 ha. para turismo náutico de alta capacidad económica en un conjunto de usos hoteleros, comerciales, residenciales y condominales (Idem:14).

Propone promover la oferta de tierra con servicios para la ocupación de áreas urbanizadas con el fin de utilizar plenamente la infraestructura y evitar la dispersión urbana en sitios carentes de drenaje y servicios públicos (Idem:11). Asimismo recomienda la diversificación de la oferta turística a nivel regional sin mayores detalles ni proyectos ejecutivos.

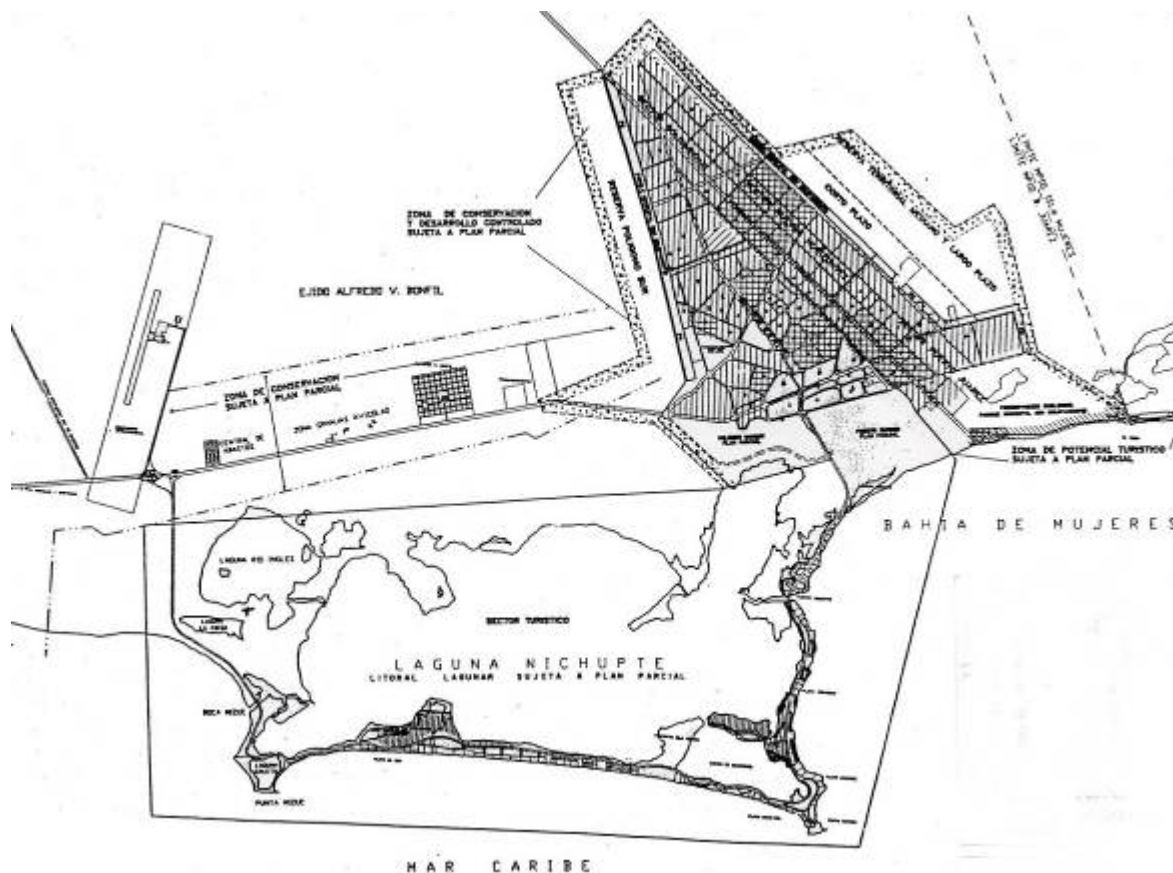


Figura 62. Plano Estructura Urbana. Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún
Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 1993

Explica que la zona industrial en la región 97 a pesar de haber sido ampliada, se ha quedado corta y se ha extendido sobre las carreteras Cancún-Tulum y Mérida-Puerto Juárez. El Plan 1993 propone la localización de actividades industriales en otros centros de población sin detallar sitios ni tipo de actividades industriales. Plantea de manera general como estrategia de desarrollo la

consolidación de Cancún como polo de desarrollo turístico y simultáneamente la diversificación económica y desarrollo de las poblaciones rurales en el Municipio de Benito Juárez (Idem:13).

El Plan 1993 unifica la numeración y la nomenclatura de supermanzanas y manzanas en la zona habitacional, tanto las del proyecto de FONATUR, como las del proyecto del Gobierno del Estado. El Plan de 1993 amplía la clasificación de usos de suelo del Plan 1982 y detalla características y restricciones por parcela. Especifica el ámbito de validez, los usos relacionados permitidos, condicionados o prohibidos y su normatividad; asigna el número de lugares de estacionamiento por uso y superficie; las restricciones propias de la construcción en frente, fondo y laterales; y los materiales de construcción recomendables para cada caso.

Además de las características anteriores, en la zona turística, asigna los gastos eléctricos para cada parcela, la intensidad de construcción incluyendo alturas y densidades e incluye el Coeficiente de Uso de Suelo (CUS), que el Plan 1982 no había determinado. Tanto en la zona habitacional como en la turística la densidad de alojamiento va a estar determinada por el gasto eléctrico. El Plan 1993 asigna 3 kva por cuarto de hotel de 1 a 3 estrellas y 4 kva por cuarto de hotel de 4 a 5 estrellas o casa unifamiliar.

La zona habitacional de bajos recursos extendida al norte del polígono original, de manera informal y regularizada por el Gobierno del Estado es de una naturaleza y morfología distinta a la propuesta por FONATUR en supermanzanas. La zona de bajos recursos tiene una traza reticular y ejes viales lineales; sobre las avenidas principales se encuentra el uso de vivienda y comercial en planta baja. A las viviendas unifamiliares se autoriza una superficie menor de 30 m² para área comercial integrada a la vivienda (Ayuntamiento de Benito Juárez, 1993:13). Sobre las vialidades secundarias, solo se ubica la vivienda unifamiliar y las áreas de equipamiento. Estas concesiones traen como consecuencia la dispersión de los usos habitacionales y comerciales en la zona de bajos recursos.

En resumen, el Plan 1993 trata de confinar a la ciudad tanto cuantitativamente en número de población y de empleos generados; como físicamente con un cinturón verde en el perímetro de la zona expropiada para desarrollo habitacional. Trata de controlar los asentamientos irregulares al regularizar la tenencia de la tierra, incorporarla al Municipio Juárez y dotarlos de los servicios públicos de los que carecen. El plan intenta de homogeneizar las distintas zonas habitacionales,

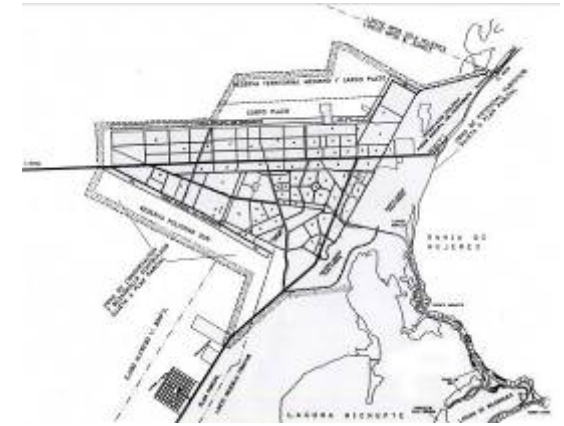


Figura 63. Detalle del proyecto de cinturón verde alrededor de la zona habitacional de Cancún

Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 1993

es decir las zonas habitacionales proyectadas por FONATUR, las zonas proyectadas por el Gobierno de Quintana Roo como las nuevas zonas habitacionales surgidas por los asentamientos irregulares. Sin embargo aquellas intenciones no son lo suficientemente sólidas para llegar a materializarse. La población sigue en aumento y el Estudio para la Formulación de Estrategias de Desarrollo y Promoción para Destinos Turísticos Seleccionados en México de SECTUR (1997: 5-29) confirmará que en 1994 el incremento de la población a 310.000 habitantes y la expansión del área urbana al norte y al sur.

5. El Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Cancún de 2005

El Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Cancún, publicado en la gaceta oficial del municipio de Benito Juárez, Estado de Quintana Roo el 31 de marzo de 2005 es una actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún, publicado el 12 de enero de 1993. El cambio de denominación de Plan de Desarrollo Urbano en 1993 a Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Cancún obedece a la introducción de la Ley de Asentamientos Humanos del Estado de Quintana Roo, el 15 de junio de 1998, que cambia la nomenclatura.

El Programa 2005 se abocó a la tarea de ordenar los siguientes planes y programas parciales que se elaboraron por las administraciones municipales de 1993 hasta 2003:

- Plan Parcial de la Reserva Sur de la Ciudad de Cancún, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo el 15 de octubre de 1998
- Plan Director de Desarrollo Urbano de Puerto Morelos, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo el 30 de octubre de 1998
- Planos relativos a la estructura urbana y usos de suelo del Plan Parcial de la Reserva Sur, contenidos en el Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo, el 15 de enero de 1999
- Programa Parcial de la Reserva Norte, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo el 22 de julio de 2000

- Plan Maestro para la zonificación general del Puerto Cancún, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo el 30 de mayo de 2001
- Enmiendas y adiciones a los acuerdos de zonificación y uso del suelo del polígono 523, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado el 9 de septiembre de 1999
- Plan Parcial de la Reserva Sur de la Ciudad de Cancún, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo el 14 de septiembre de 2001
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Supermanzana 524 en la zona sur de la ciudad de Cancún, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo el 14 de septiembre de 2001
- Programa Parcial de Reordenamiento Urbano Turístico de Punta Cancún, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo el 7 de diciembre de 2001
- Programa Parcial del polígono de 885.08 ha, ubicado al sur de Punta Nizuc, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado el 17 de septiembre de 2003
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano para el Polígono 11 del mapa de tendencias de expansión de la mancha urbana de la Ciudad de Cancún, Quintana Roo, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo el 7 de junio de 2004

Cabe resaltar que el Programa 2005 describe la problemática de la mancha urbana que deriva de la propia dinámica de crecimiento y la falta de actualización de los instrumentos de planeamiento urbano, el debilitamiento del control urbano y el incremento de la oferta turística. Menciona las intenciones de contar con un total de 30.990 cuartos de hotel en la zona turística y conservar los coeficientes de ocupación del suelo y de utilización del suelo del Plan 1993.

El Programa 2005 hace un análisis de los temas que requieren atención y señala la insuficiencia y deficiencia de los estacionamientos, así como de los espacios verdes, tanto en la zona habitacional como en la turística. Menciona que la Dirección General de Desarrollo Urbano ha realizado el cálculo de superficie de áreas verdes por habitante y ha encontrado que en la totalidad de la mancha urbana de Cancún existe un promedio de 2,9 m² de áreas verdes por habitante, siendo que el parámetro internacional aconsejado por la UNESCO es de 9 m² de áreas verdes por habitante sin mencionar si esta consideración incluye la parte turística o que promedio de área verde por habitante le corresponde.

El Programa 2005 describe el cambio de uso de suelo que han sufrido las supermanzanas céntricas que originalmente tenían uso de suelo habitacional como por ejemplo las supermanzanas 23, 30 y 31. Advierte que este tipo de cambio de uso de suelo no es recomendable pues tiene repercusiones en materia de infraestructura eléctrica, sanitaria y drenaje.

Para evitar más cambios de uso, prohíbe la emisión de permisos provisionales que anteriormente se expedían con la anuencia de los vecinos. Aclara que el único procedimiento para cambio de uso de suelo será resuelto por el Cabildo del Municipio y publicado en el periódico oficial de Quintana Roo. Lo cual no se sabe hasta qué punto se ha hecho efectivo.

El tema principal al cual se aboca el Programa 2005 es la regularización de las zonas habitacionales alrededor del proyecto de FONATUR. En este periodo se crea el Instituto de Fomento a la Vivienda y Regularización de la Propiedad (INVIQROO), dependiente de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.

Este Instituto tiene por objetivos asesorar técnica y jurídicamente la incorporación de la tierra de propiedad ejidal y de origen rural al desarrollo urbano; gestionar y asesorar la regularización de los asentamientos humanos que se encuentren en terrenos ejidales ubicados en las áreas de crecimiento de los centros de población de acuerdo con la Ley Agraria del 26 de febrero de 1992.

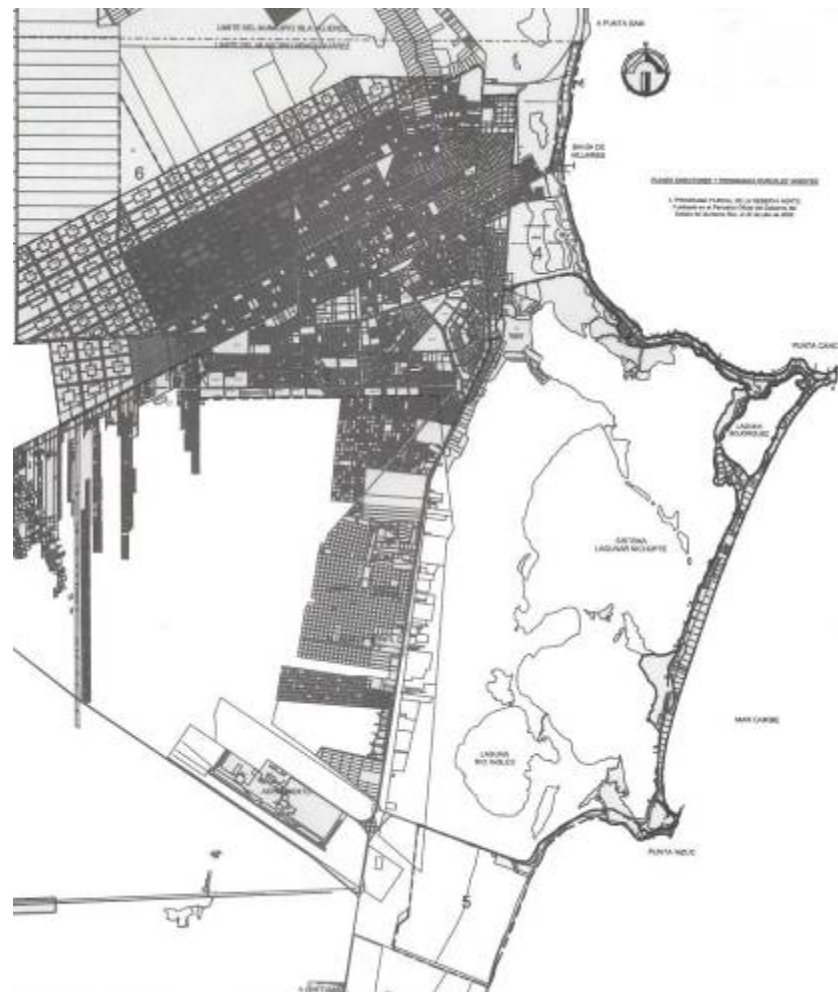


Figura 64. Delimitación del centro de población. Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Cancún

Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 2005

El Programa 2005 explica que INVIQROO cuenta con patrimonio propio para fomentar la construcción y comercialización de parcelas, obras de equipamiento urbano, viviendas de interés social y promover el mejoramiento y rehabilitación de vivienda urbana y rural; puede también comercializar las parcelas propiedad del Instituto y otorgar créditos a personas de escasos recursos para que adquieran su parcela o vivienda, así como otorgar las escrituras públicas y los títulos de propiedad sobre los predios que regularice o enajene, conforme a la legislación aplicable.

El Programa 2005 señala la importancia de integrar la zona urbanizada por FONATUR y la traza reticular de la zona norte para agilizar la circulación vehicular. Asimismo el Programa 2005 propone dentro del Programa de Regularización de fraccionamientos la conexión de la totalidad de zonas del norte de la ciudad al sistema de drenaje y tratamiento de aguas.

Al regularizar las zonas habitacionales que han surgido de manera espontánea, ubicadas principalmente hacia el norte y poniente, se permite la dispersión del comercio a menudeo, es decir, para la zona habitacional unifamiliar H3U y H4UP se introduce el uso mixto comercial en locales no mayores de 25 m² en planta baja; esto con la intención de “satisfacer las necesidades básicas de la población del barrio” (Ayuntamiento de Benito Juárez, 2005: 90-91).

En cuanto a la zona turística, el Programa 2005 no considera modificar la clasificación de usos de suelo y sus características, por lo cual el Plan 1993 seguirá vigente. Para la zona turística, el Programa 2005 contempla la integración del Programa Parcial de Reordenamiento Urbano Turístico de Punta Cancún del 7 de diciembre de 2001. Por las razones anteriormente enunciadas, a continuación se hace una comparación de la densidad propuesta en los planes 1982 y 1993 en Punta Cancún y posteriormente se analiza el programa parcial para Punta Cancún de 2001.

El Programa 2005 sigue dejando fuera la planificación del Ejido Bonfil. A pesar de aparecer en el plano de conjunto, no se han logrado integrar estrategias o políticas en las dos zonas dentro del mismo Municipio Benito Juárez. Cabe hacer notar que la dotación de a superficie del Ejido Bonfil

de 25.133 ha., la cual excede en mas del doble, la superficie de 12.700 ha. del polígono original con el que contó FONATUR para todo el desarrollo de Cancún.

6. Incremento en la densificación constructiva en los planes 1982 y 1993

Debido a que el espacio que interesa estudiar en esta tesis es el destinado al uso turístico, a continuación se hará una revisión de la ocupación constructiva que ambos planes urbanos, el de 1982 y el de 1993 han permitido en la Punta Cancún, que es el nodo más importante dentro de la zona turística.

En Punta Cancún se da una mezcla de espacios dentro de los que se encuentran, además del alojamiento de primera clase, el comercial, el centro de convenciones, el museo de antropología y el mercado de artesanía; por la demanda que han generado estos usos ha llevado a ser uno de los puntos que ha experimentado mayor densidad constructiva en la zona turística

Comparando los dos planes de 1982 y 1993, en la zona turística, las parcelas de uso hotelero han experimentado un incremento de densidad que ha repercutido en el cambio de volumetría de los edificios y en el hecho de tener menos espacios abiertos para más usuarios.

Originalmente la tabla de zonificación del Plan 1982 (figura 65) no incluye un CUS (Coeficiente de Uso del Suelo)³. Es hasta el Plan 1993 que se estipula el CUS para las parcelas en la zona turística. La Punta Cancún es una de las zonas que ha incrementado ligeramente el CUS; pero ha llegado a tener los valores más altos en el Porcentaje de Ocupación del Lote en la zona turística.

En la Punta Cancún, el Plan 1982, designa los usos Th2b, con Porcentaje de Ocupación de Lote⁴ de 50%; Th3, con 45% de ocupación del lote; y Th4, con 40% de ocupación del lote. Se puede observar que el Plan 1982 contaba aproximadamente la mitad o un poco menos de la mitad de la parcela para utilización del suelo y la mitad de la parcela para espacios abiertos del propio hotel.

³ El Coeficiente de Uso de Suelo se multiplica por la superficie de la parcela para obtener el area de construcción en planta baja.

⁴ El Porcentaje de Ocupación del Lote se multiplica por la superficie de la parcela para obtener el total de superficie de construcción del edificio.

Es decir, con los porcentajes del Plan 1982, que oscilaban entre el 40 y 50% de ocupación de la superficie, dejaban, por consiguiente, el 60-50% de espacio abierto en la parcela.

ZONIFICACION Y USO DEL SUELO

CLAVE	ZONAS DE HABITACION H.										ZONA COMERCIAL		ZONA INDUSTRIAL		ZONA HOTELERA TH.				ZONA PORTUARIA				
	D E N S I D A D										COMUNAL	CENTRAL	LIGERA	MEDIA	D E N S I D A D								
	B a a M e d i a A l t a														B a j a M e d i a M e d i a A l t a A l t a								
	H. 1. U.	H. 1. M.	H. 1. C.	H. 1. O.	H. 2. M.	H. 2. C.	H. 2. O.	H. 3. M.	H. 3. C.	H. 3. O.	C1	C3	C2	IL1	IL2	Th.1	Th.2	Th.3	Th.4	P.1	P.2		
LOTE Y FRENTE MINIMO	 300 m ² 12.50 mts	 600 m ² 20.00 mts	S = 20 000 m ²		 250 m ² 10.00 mts	 450 m ² 15.00 mts	S = 20 000 m ²		 180 m ² 8.00 mts	 375 m ² 12.50 mts	S = 20 000 m ²		 300 m ² 10.00 mts	 600 m ² 20.00 mts	 300 m ² 10.00 mts	 1000 m ² 20.00 mts	S = 10 000 m ² S = 10 000 m ² S = 20 000 m ² S = 20 000 m ²		 300 m ² 15.00 mts	 1000 m ² 20.00 mts			
RESTRICCION MINIMA A LOS LINDEROS	 Fondo 3 mt En 2/3 3 mts a un lado Frente 5 mt	 Fondo 5 mt En 2/3 5 mts a un lado Frente 5 mt	Mínima 3.00 o 1/3h		 Fondo 3 mt En 2/3 Frente 5 mt	 Fondo 5 mt En 2/3 Frente 5 mt	Mínima 3.00 o 1/3h		 Fondo 3 mt En 2/3 Frente 5 mt	 Fondo 5 mt En 2/3 Frente 5 mt	Mínima 3.00 o 1/3h		C1 = Frente 5 mt Fondo 4 mt C3 = en 2/3	Frente 5 mt Fondo 1/3 h	 Fondo 4 mt a Paso Int. Frente 5 mt	 Fondo 5 mt a Paso Int. Frente 10 mt	Línea 1/3 h 5 mts espada Frente Ocupación 60%	Línea 1/3 h 5 mts espada Frente Ocupación 60%	Línea 1/3 h 5 mts espada Frente Ocupación 60%	Línea 1/3 h 5 mts espada Frente Ocupación 60%	 Fondo 4 mt En 2/3 Frente 5 mt	 Fondo 8 mt En 2/3 Frente 10 mt	
PORCENTAJE DE OCUPACION DEL LOTE	 40%	 40%	40%		 50%	 50%	50%		 60%	 60%	60%		 60%	 60%	60%		Th.2a = 80% Th.2b = 50%	45%	40%	 60%	 60%		
ALTURAS MAXIMAS DE LAS CONSTRUCCIONES	 3 pisos H = 11 mts	 4 pisos H = 16 mts	4 pisos H = 16 mts		 3 pisos H = 11 mts	 4 pisos H = 16 mts	4 pisos H = 16 mts		 3 pisos H = 11 mts	 5 pisos H = 18 mts	5 pisos H = 18 mts		 C1 = 4 Pisos 14 mts C = 3 3 Pisos h = 11 mts	 10 pisos h = 40 mts	 20 mts 12 mts	 20 mts 12 mts	 3 pisos h = 10 mts	 h = mts para en 20 h = 30	 15 pisos h = 55 mts	 20 pisos h = 70 mts	 20 mts 12 mts	 20 mts 12 mts	
COEFICIENTE DE USO DEL SUELO (C. U. S.)	1	1.2	1.6		1.2	2	2		1.8	3	3		C1 = 2.4 C3 = 1.6	3	—		—		—		—		
ESTACIONAMIENTO	2 Mínimo	1 c/Depo.	1 c/2 Depos. a Casa		1	1 c/Depo.	1 c/2 Depos. a Casa		1	1 c/3 Depos.	1 c/2 Depos. a Casa		(EN BASE AL REGLAMENTO)										
ANUNCIOS	0.50 x 0.90 Madera Muro Piso Metálico o sobre Proyecto	0.50 x 1.20 Madera Muro Piso Metálico o sobre Proyecto	0.50 x 1.20 Madera Muro Piso Metálico o sobre Proyecto		0.50 x 0.90 Madera Muro Piso Metálico o sobre Proyecto	0.50 x 1.20 Madera Muro Piso Metálico o sobre Proyecto	0.50 x 1.20 Madera Muro Piso Metálico o sobre Proyecto		0.50 x 0.90 Madera Muro Piso Metálico o sobre Proyecto	0.50 x 1.20 Madera Muro Piso Metálico o sobre Proyecto	0.50 x 1.20 Madera Muro Piso Metálico o sobre Proyecto		(EN BASE AL REGLAMENTO)										
DENSIDAD BRUTA HAB/HAL	110			165			205			—		—		—		—		75	Th.2a - 100 Th.2b - 120 c / ha	150 c / ha	170 c / ha	—	

Figura 65. Zonificación y uso de suelo del Plan 1982

Fuente: FONATUR, 1982, p. 74

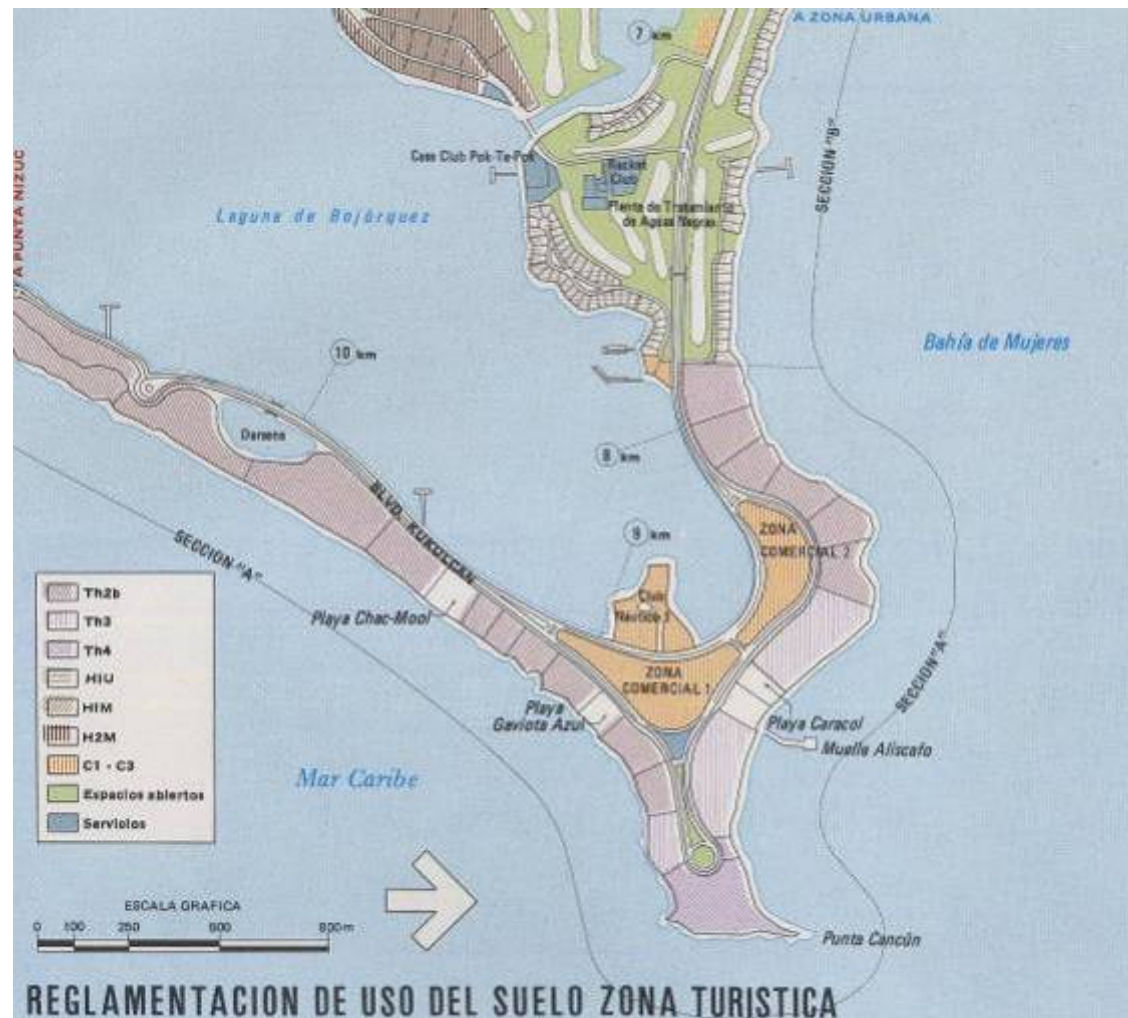


Figura 66. Reglamentación de uso del suelo. Zona turística. Plan 1982
Fuente: FONATUR, 1982, p. 75

ZONIFICACION Y USO DEL SUELO PARA CANCUN, QUINTANA ROO.

12/01/93

CLAVE	ZONA HOTELERA, CONDOMINIAL Y CONJUNTOS.										
	T h 1 A-B	T h 2 A-B-C	T h 3	T h 4 A-B-C	T h 5	T h 6 A-B	T h 7 A-B	T h 8 A-B-C-D-E	T h 9 A-B	T h 10	T h 11
AREA DE LOTE MINIMO	5,000 m ²	3,500 m ²	10,000 m ²	4,500 m ² 10,000 m ²	9,000 m ²	a 20,000 m ² b 5,000 m ²	7,000 m ²	2,500 m ²	20,000 m ²	20,000 m ²	30,000 m ²
RESTRICCION MINIMA A LOS LINDEROS	CALLE PAL. 5 m. CALLE SEC. 5 m. FONDO 10 m. LATERALES 5 m. c/1	CALLE PAL. 5 10 5 CALLE SEC. 5 5 5 FONDO 3 3 10 LATERALES 5 3 3	CALLE PAL. 5 m. CALLE SEC. 5 m. FONDO 10 m. LATERALES 5 m.	CALLE PAL. 5 m. CALLE SEC. 5 m. FONDO 5 m. LATERALES 5 m.	CALLE PAL. 10 m. CALLE SEC. 5 m. FONDO ----- LATERALES -----	CALLE PAL. 15 m. 20 m. CALLE SEC. 10 m. 10 m. FONDO 10 m. 10 m. LATERALES 10 m. 10 m.	CALLE PAL. 10 m. 10 m. CALLE SEC. 10 m. 10 m. FONDO 10 m. 10 m. LATERALES 10 m. 10 m.	CALLE PAL. 5 m. CALLE SEC. 3 m. FONDO 5 m. LATERALES 3 m.	CALLE PAL. 15 m. CALLE SEC. 10 m. FONDO 10 m. LATERALES 10 m.	CALLE PAL. 10 m. CALLE SEC. 10 m. FONDO 10 m. LATERALES 10 m.	CALLE PAL. 10 m. CALLE SEC. 5 m. FONDO 5 m. LATERALES 5 m.
PORCENTAJE DE OCUPACION	DESPLANTE 40 %	DESPLANTE 40 % 50 %	DESPLANTE 45 % 50 %	DESPLANTE 45 % 50 %	DESPLANTE 50 %	DESPLANTE 40 % 45 %	DESPLANTE 50 % 45 %	DESPLANTE 50 %	DESPLANTE 35 % 40 %	DESPLANTE 45 % 30 %	DESPLANTE 40 %
ALTURAS MAXIMAS DE LAS CONSTRUCCIONES	3 PISOS 12 m.	6 Y 4 PISOS 21 m. 15 m. 12 m.	5 Y 4 PISOS 18 m. 14 m.	4 Y 3 PISOS 15 m. 12 m. 9 m.	10 PISOS 33 m.	8 Y 6 PISOS 27 m. 21 m.	8,6 Y 4 PISOS 27 m. 21 m.	7,5 Y 3 PISOS 24 m. 18 m. 15 m. 12 m. 9 m.	10 Y 8 PISOS 39 m. 27 m.	15 PISOS 48 m.	6 PISOS 21 m.
COEFICIENTE DE USO DEL SUELO (CUS)	0.40	0.55 0.45	0.53	0.45 0.55	1.00	0.80	0.65 0.85	1.00	1.00	1.00	1.00
CAJONES DE ESTACIONAMIENTO 2.50x5.00 MINIMO	1 POR CADA 6 CUARTOS	1 POR CADA 6 CUARTOS	1 POR CADA 6 CUARTOS	1 POR CADA 6 CUARTOS	1 POR CADA 6 CUARTOS	1 POR CADA 6 CUARTOS	1 POR CADA 6 CUARTOS	1 POR CADA 6 CUARTOS	1 POR CADA 6 CUARTOS	1 POR CADA 6 CUARTOS	1 POR CADA 6 CUARTOS
ANUNCIOS	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO
DENSIDAD NETA CUARTO/Ha	75	80	100	100	105	110	120	0	130	150	160
VILLAS / APTOS. VIVIENDAS / Ha.	50	60	65	67	70	70	80	85	90	100	107

Figura 67. Zonificación y usos de suelo en la zona hotelera. Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún

Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 1993

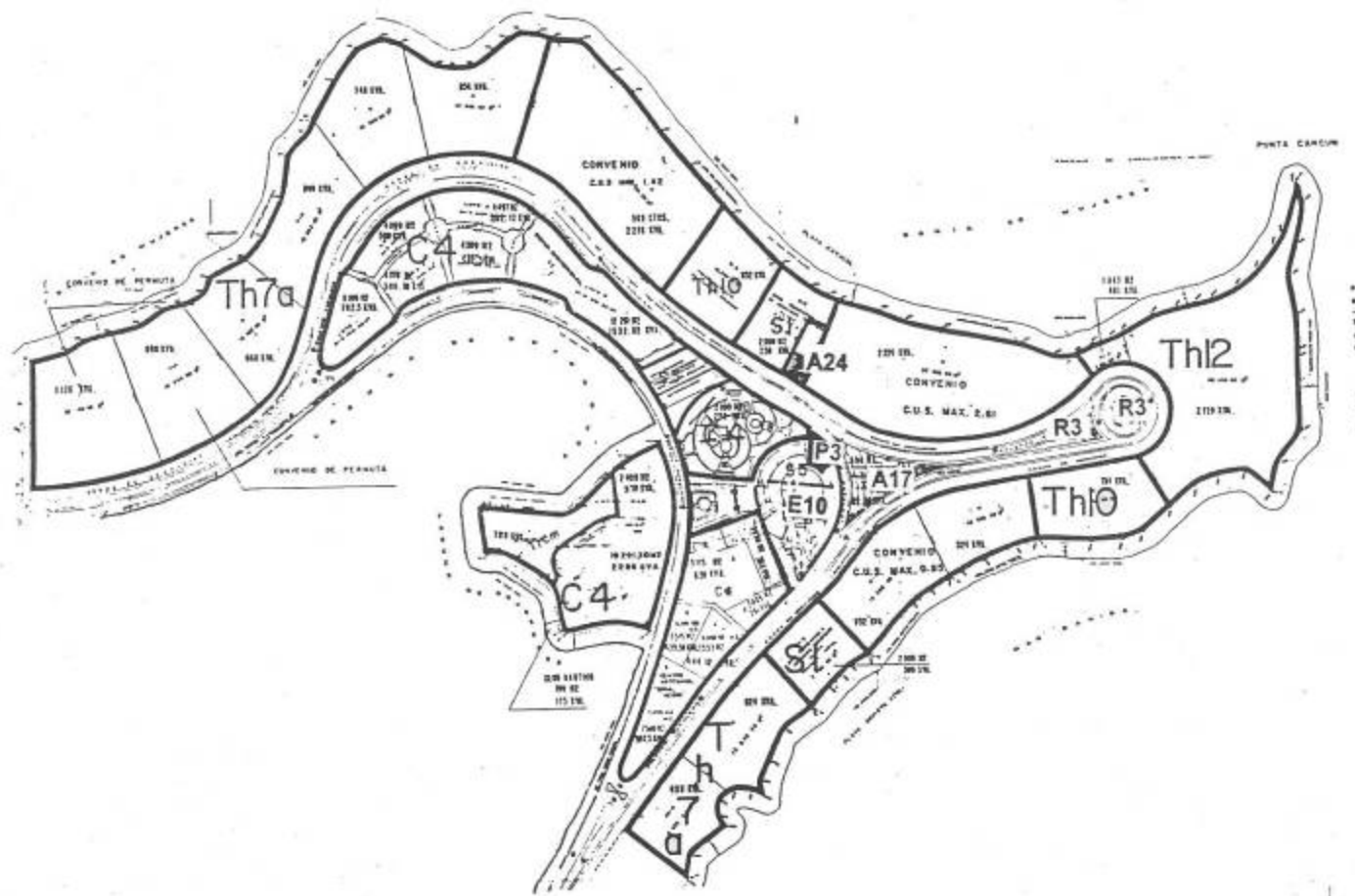


Figura 68. Plano 7. Zona Turística. Sección A. Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún.
Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 1993

En el Plan 1993 se puede apreciar que las parcelas contiguas a las playas públicas (Uso S1) están marcadas con la leyenda “CONVENIO” y que permiten un CUS de 1 hasta 2,61.

ZONIFICACION Y USO DEL SUELO PARA CANCUN, QUINTANA ROO.

12/01/93








CLAVE	SERVICIOS TURISTICOS Y RECREATIVOS					ZONAS COMERCIALES				Z. INDUSTRIAL Y ABASTO		
	S 1 A - B	S 2	S 3	S 4	S 5	C 1 C. URBANO	C 2 SUBC. URBANO	C 3 C. DE BARRIO	C 4	I 1 MICRO	I 2 LICERA	I 3 MEDIA
AREA MINIMA	3,500 m ² + 15,000 m ² +	300,000 m ² +	ESPECIFICOS EN PLANOS USO DEL SUELO	ESPECIFICOS EN PLANOS USO DEL SUELO	ESPECIFICOS EN PLANOS USO DEL SUELO	250 m ² +	250 m ² +	300 m ² +	1000 m ² +	200 m ² +	300 m ² +	1500 m ² +
FRENTE MINIMO						10 m +	10 m +	15 m +	30 m +	10 m +	15 m +	20 m +
RESTRICCION MINIMA A LOS LINDEROS	CALLE PAL. 5 m. CALLE SEC. 5 m. FONDO PLAYA 10 m. LATERALES 5 m.	CALLE PAL. 20 m. CALLE SEC. 10 m. FONDO PLAYA 10 m. LATERALES 10 m.	SEGUN REGLAMENTO	CALLE PAL. 10 m. CALLE SEC. 5 m. FONDO PLAYA 10 m. LATERALES 5 m.	CALLE PAL. 10 m. CALLE SEC. 5 m. FONDO PLAYA 10 m. LATERALES 5 m.	FRENTE 5 m. FONDO 5 m.	FRENTE 5 m. FONDO 5 m.	FRENTE 5 m. FONDO 3 m.	FRENTE 10 m. FONDO 5 m.	FRENTE 5 m. CALLE SEC. 2 m.	FRENTE 5 m. CALLE SEC. 3 m.	FRENTE 10 m. CALLE SEC. 3 m.
PORCENTAJE DE OCUPACION	DESPLANTE 70 % 15 %	DESPLANTE 1 %	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	DESPLANTE 60 %	DESPLANTE 60 %	DESPLANTE 60 %	DESPLANTE 50 %	DESPLANTE 75 %	DESPLANTE 75 %	DESPLANTE 70 %
ALTURAS MAXIMAS DE LAS CONSTRUCCIONES	 8 m. 8 m.	 5 m.	SEGUN REGLAMENTO	 11 m.	SEGUN REGLAMENTO	 14 m.	 14 m.	 11 m.	 12 m.	12 m.	12 m.	12 m.
COEFICIENTE DE USO DEL SUELO (CUS)	0.30 0.30	0.01	SEGUN REGLAMENTO	—	—	1.50	1.50	1.50	1.50	0.80	0.80	0.80
CAJONES DE ESTACIONAMIENTO 2.50x5.00 MINIMO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO	SEGUN REGLAMENTO
ANUNCIOS	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO	REGLAMENTO
DENSIDAD NETA												

Figura 69. Zonificación y usos de suelo para Cancún. Servicios Turísticos y Recreativos, Zonas Comerciales y Zona Industrial y Abasto. Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún

Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 1993

En la siguiente tabla (figura 70) se ha hecho una comparación de las superficies construidas y libres de cada plan. Se puede apreciar que el incremento del CUS en el Plan 1993, apunta a una tendencia a ir ocupando el espacio abierto en las parcelas hoteleras de Punta Cancún que el Plan 1982 proponía. Además el Plan 1993 estipula el Porcentaje de Ocupación del Lote que da la posibilidad de densificar la construcción la posible razón de esta acción es el incremento de la capacidad de alojamiento. Esto hace que los hoteles crezcan en altura y la volumetría de la edificación se incremente haciendo que los espacios abiertos se compartan o repartan entre un número mayor de usuarios, lo que trae como consecuencia afectación a la imagen de conjunto.

PUNTA CANCUN											
PREDIO	AREA	PLAN 1982				PLAN 1993					
		USO	% DE OCUPACION DEL LOTE	AREA DE CONSTRUCCION	AREA ESPACIO ABIERTO	USO	% DE OCUPACION DEL LOTE	AREA DE CONSTRUCCION	AREA ESPACIO ABIERTO	CUS	AREA DE CONSTRUCCION
1	22,180.00	Th2b	0.5	11,090.00	11,090.00	Th7	0.65	14,417.00	7,763.00	0.6	13,308.00
1A	17,874.24			8,937.12	8,937.12			11,618.26	6,255.98		10,724.54
2	13,972.74			6,986.37	6,986.37			9,082.28	4,890.46		8,383.64
2A	15,082.00			7,541.00	7,541.00			9,803.30	5,278.70		9,049.20
3	15,550.00			7,775.00	7,775.00			10,107.50	5,442.50		9,330.00
4	17,845.00			8,922.50	8,922.50			11,599.25	6,245.75		10,707.00
5	35,783.56	Th3	0.45	16,102.60	19,680.96	Th10	0.45	16,102.60	19,680.96	1.42	50,812.66
5A	8,188.20			3,684.69	4,503.51	convenio	0.45	3,684.69	4,503.51	0.45	3,684.69
6	37,301.39	Th3	0.45	16,785.63	20,515.76	convenio	0.45	16,785.63	20,515.76	2.61	97,356.63
6A Y 7	40,140.00	Th4	0.40	16,056.00	24,084.00	Th12	0.40	16,056.00	24,084.00	1	40,140.00
8	12,990.00	Th3	0.45	5,845.50	7,144.50	Th10	0.45	5,845.50	7,144.50	1	12,990.00
9	10,930.00	Th2b	0.5	5,465.00	5,465.00	Th7	0.6	6,558.00	4,372.00	0.85	9,290.50
9A	13,666.00			6,833.00	6,833.00			8,199.60	5,466.40		11,616.10
10	8,539.60			4,269.80	4,269.80		0.45	3,842.82	4,696.78	1.5	12,809.40
10A	4,736.54			2,368.27	2,368.27		0.45	2,131.44	2,605.10	0.6	2,841.92
11	10,169.84			5,084.92	5,084.92		0.4	4,067.94	6,101.90	0.65	6,610.40
11A	7,161.20			3,580.60	3,580.60			2,864.48	4,296.72		4,654.78
11B	7,301.39			3,650.70	3,650.70			2,920.56	4,380.83		4,745.90
TOTAL	299,411.70 100.00%			140,978.69 47.09%	158,433.01 52.91%			155,686.84 52.00%	143,724.86 48.00%		319,055.36 106.56%

Figura 70. Comparación de uso de suelo y CUS de los planes 1982 y 1993 en Punta Cancún

Fuente: Elaboración propia

El Programa Parcial de Reordenamiento Urbano Turístico de Punta Cancún que se describirá a continuación, corresponde a los programas y planes parciales que fueron integrados en el Programa 2005. El Programa no incrementa el CUS o el Porcentaje de Ocupación del Lote, sin embargo propone continuar densificando constructivamente el área de la Punta Cancún sin resolver los problemas que el mismo documento denuncia.

7. El Programa Parcial de Reordenamiento Urbano Turístico de Punta Cancún 2001

El Programa Parcial de Reordenamiento Urbano Turístico de Punta Cancún, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo el 7 de diciembre de 2001 surge del interés de los hoteleros de esta zona por proponer mejoras para acrecentar el valor económico de la Punta Cancún. La problemática existente antes de la elaboración del Programa de Punta Cancún se enuncia como una zona con “diversidad de estilos arquitectónicos, que si bien en su individualidad tiene valor, en el conjunto pierden armonía, desintegrando y fraccionando la imagen urbana” (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2001:5).

Además el documento menciona los siguientes problemas detectados: presencia de parcelas baldías; construcciones inconclusas; deterioro de edificios comerciales; insuficiencia de espacios públicos; subutilización y deterioro del área del centro de convenciones; sobrecarga de servicios públicos; rezago en el suministro de agua potable; carencia de un paseo peatonal; falta de una imagen integral; problemas de vialidad e insuficiencia de lugares de estacionamiento (Ídem:5-6).

Las propuestas del Programa de Punta Cancún se dividen en los siguientes proyectos:

1. Remodelación del Boulevard Kukulcán a través de la creación de dos carriles de circulación adicionales a los existentes, en el tramo entre las parcelas 1 (Hotel Presidente) y 5-B (Playa Caracol).
2. Construcción de malecón (paseo peatonal) y edificios de estacionamiento. El malecón sustituye a la vialidad existente en el tramo comprendido entre las parcelas 1 y 6-A, frente a la laguna Bojórquez. El estacionamiento tendrá capacidad de alrededor de 355 lugares.
3. Remodelación de las plazas comerciales Mayfair; Lagunas; Costa Blanca; Terramar; Caracol I y II; y las parcelas baldías 1, 2, 3, 4, 5, 6A y la zona comercial 2. Estas áreas comerciales se integraran con el proyecto del malecón público hacia la laguna.
4. Remodelación del centro de convenciones; plaza El Parián; museo del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH); construcción de torre panorámica y estacionamiento sobre las parcelas 1, 1A, 2, la zona comercial 1 y el centro de convenciones.
5. Remodelación de centros nocturnos de las parcelas 3 – 7 y la zona comercial 2.

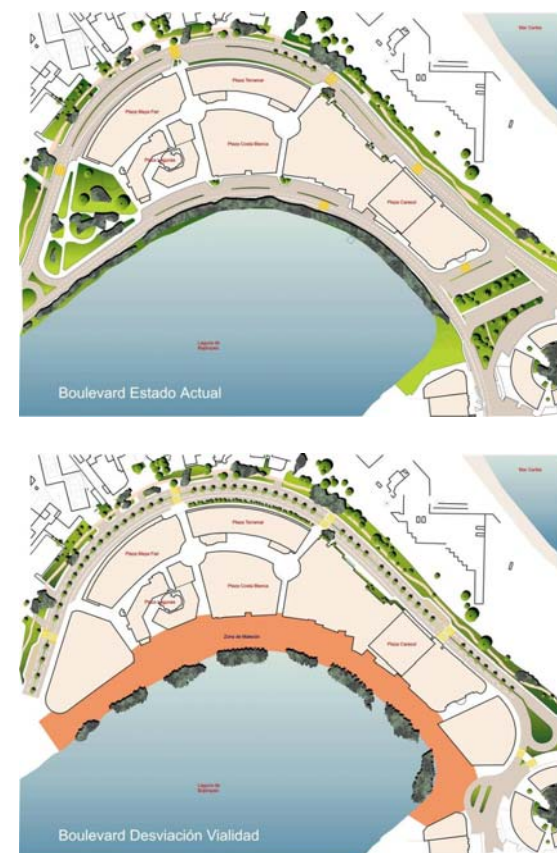


Figura 71. Estado actual del Boulevard Kukulcán y propuesta del Malecón hacia la Laguna Bojórquez

Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 2001

6. Remodelación de la plaza comercial La Fiesta, El Zócalo en las parcelas 1, 2, 3 y la zona comercial 3.
7. Remodelación de la Playa Caracol, muelle de aliscafo, subestación eléctrica y cárcamo de bombeo en las parcelas 5-B, 5-B1, 5-B2, 5-B3, 5-B4, y 5-B5.
8. Construcción de un hotel en las parcelas 9-B1 y 9-B2 de un número máximo de cuartos de 265; COS de 60% y CUS de 3.30. Altura máxima de 15 niveles o 60 mts.

A cambio de la construcción del hotel en las parcelas 9-B1 y 9-B2 (proyecto 8), el grupo inversor se compromete a la ampliación de un acceso peatonal de 24 mts en la parcela 9-B1, que sumados a los 6 mts. del actual acceso peatonal de la playa Gaviota Azul (parcela 9-B2), dará un ancho total de 30 m.

El grupo inversor también aportará una cantidad en efectivo; la mitad de esta aportación se destinará al pago de derechos de conexión y mejoramiento de servicios públicos. La mitad restante serán aportados para la ejecución de obra pública en beneficio de la comunidad previa aprobación del Cabildo (Idem:95-102).

De todos los proyectos anteriormente descritos, actualmente solamente se percibe en construcción el hotel NH Krystal Cancún de 325 habitaciones en las parcelas 9 y 9A. Las figuras 72 y 75 presentan imágenes de los proyectos de ampliación de áreas verdes a lo largo del Blvd. Kukulcán, que corresponden al proyecto 2, que no se han realizado.

La figura 73 presenta el proyecto del paso a desnivel sobre la laguna Bojórquez que implican rellenos y modificaciones mayores en el hábitat natural de la laguna Bojórquez; hasta el momento, no se han llevado a cabo. La figura 74 presenta el proyecto de malecón o paseo peatonal frente a la laguna Bojórquez, el cual no ha sido realizado hasta el momento.



Figura 72. Proyecto de ampliación de zonas de estacionamiento sobre el Blvd. Kukulcán
Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 2001



Figura 73. Proyecto conocido como "Corazone" y paso a desnivel sobre la Laguna Bojórquez y paseo comercial
Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 2001



Figura 74. Proyecto de paseo comercial peatonal y pasos hacia el frente de playa
Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 2001

Capítulo 3. La planificación turística y los planes de desarrollo urbano



Figura 75. Proyecto de ampliación de zonas de estacionamiento sobre el Blvd. Kukulkán
Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez, 2001

Conclusiones del tercer capítulo

Este capítulo expuso el marco conceptual de la planificación turística que deriva y retoma muchos de los preceptos de la disciplina de la planificación urbana británica. Este capítulo enunció una serie de principios teóricos y de buenas prácticas en la planificación turística de la OMT que han surgido del quehacer de algunos estudiosos del fenómeno turístico (OMT, 2001; Gunn, 1994; Inskip, 1991; Pearce, 1989) los cuales han compilado una serie de experiencias para conformar un marco conceptual del desarrollo turístico. Dentro de esta generalización teórica se ubicó el caso de la planificación turística mexicana en el cual destacan dos autoridades gubernamentales en materia de turismo. Por un lado existe FONATUR como agencia ejecutiva de planes del Gobierno Central, con el peso de una ONT, y por el otro, la SECTUR como autoridad parte del Gobierno Central en el papel de ANT.

Se describieron los tres planes directores que ha tenido la ciudad de Cancún. El análisis de los tres planes apunta a la devolución del poder político de FONATUR al Gobierno del Estado y posteriormente la cesión de dicho poder al Municipio de Benito Juárez. Esto se puede apreciar en la elaboración de cada plan de desarrollo urbano; es decir, el Plan 1982 fue hecho por FONATUR; el Plan de 1993, por el Gobierno del Estado de Quintana Roo; y el Plan 2005, por el Municipio de Juárez. Cabe destacar que al haber sido elaborados en momentos históricos distintos, los planes reflejan los temas que requerían mayor atención en su momento. Se ha visto que mientras el primer plan -1982- pone gran interés en la planificación de la zona turística como de la habitacional; los dos planes siguientes, dejan la zona turística de lado y vuelven la vista hacia los grandes problemas de la zona habitacional.

El Plan 1982 se caracterizó por hacer el análisis más profundo de las condicionantes físico-naturales y socio-económicas del sitio de los tres planes. Describió los recursos destinados a proyectos específicos. Esquematisó la mancha urbana y los flujos turísticos a la manera del planeamiento británico. Desarrolló a detalle ejecutivo los proyectos de los enclaves más relevantes. El Plan 1982 dividió el desarrollo urbano en tres etapas de 10 años. Elaboró matrices de afinidad de usos y factores ambientales. El Plan 1982 mostró una correspondencia de la distribución de las redes de servicios públicos tanto en la zona habitacional como en la zona turística.

El Plan Director de 1982 propuso la segregación de usos de suelo que determinó la configuración espacial de la posterior ciudad. Ubicó los usos turísticos sobre la barra postarrecifal; y los servicios públicos, usos habitacionales y el aeropuerto, sobre la plataforma continental. La ubicación de la zona turística sobre la Isla Cancún, aseguró una serie de características como la exclusividad para el turismo internacional por encontrarse entre cuerpos de agua. Al mismo tiempo la zona turística contaba con una magnífica ubicación y dos accesos, uno de visitantes por el extremo sur y otro norte para la distribución de bienes y población trabajadora.

El Plan 1982 imprimió en el territorio un esquema en donde la zona turística ocupó la Isla Cancún, que además de ser el sitio de mayor riqueza paisajística, entre el Sistema Lagunar Nichupté y el Mar Caribe, era un sitio estratégicamente ubicado en cuestión de enlaces de comunicación. De tal suerte se propició un sitio de gran exclusividad para el turismo internacional, apartado de usos no directamente relacionados con la recreación; pero sin perder de vista un excelente acceso desde el aeropuerto por el extremo sur y el abastecimiento inmediato de bienes, servicios y personal por ambos extremos de la Isla.

En cuanto al diseño de la zona habitacional, el Plan 1982 ubicó el trazado en supermanzanas para la clase media y alta de la población residente y la retícula rectangular para la clase baja. A pesar de las diferencias morfológicas entre estas dos zonas, el Plan 1982 hizo una propuesta de dotación de servicios públicos conjunta para ambas zonas.

En resumen, el Plan 1982 apostó por un esquema basado en la segregación del alojamiento y servicios recreativos de la zona habitacional y administrativa. El Plan 1982 propuso un esquema segregado turista-habitante en el cual el turista se ubicó en el “frente” del desarrollo en contacto directo con el mar y el habitante ocupó el “detrás” que es la zona operativa de la ciudad.

Cabe hacer notar que el primer plan se propuso dotar de servicios públicos y equipamiento tanto a la zona turística como a la habitacional proyectada por FONATUR y a la habitacional proyectada por el Gobierno de Estado de Quintana Roo. Sin embargo posteriormente la dotación de servicios en la zona habitacional irá a la zaga de la dotación de servicios y el crecimiento en la turística.

El Plan 1982 evidencia el desconocimiento de la forma en que se integra la población trabajadora temporal a la localidad y los movimientos migratorios que genera un destino turístico de gran derrama económica sobre la región circundante. Lo que resultará en alto crecimiento de la población de bajos recursos y su asentamiento sobre una zona carente de servicios públicos. La desconsideración de la integración de la población trabajadora temporal a la ciudad y de la relación entre el crecimiento de cuartos de hotel y residencia de trabajadores desde el Plan 1982, ha llevado a los subsecuentes, el Plan 1993 y el Programa 2005, a concentrarse en los problemas urbanísticos como son la regularización legal de terrenos ocupados irregularmente y la dotación de servicios públicos.

Los planes 82 y 93 hicieron proyecciones a 30 años, divididos en periodos de 10 años, que en todos los casos las estimaciones han sido sobrepasadas por la realidad. El Plan 2005 no hizo estimaciones futuras. El Plan 1993 encontró aproximadamente 65.000 habitantes más de lo estimado por el Plan 1982 para esas fechas, ubicados en asentamientos urbanos irregulares por la falta de correspondencia entre la demanda popular y la oferta del suelo. Esto llevó al Plan 93 a dedicar recursos importantes a la regularización y la dotación de servicios.

Cabe hacer mención que el Plan de 1993 también se tuvo que enfrentar a la regularización de la propiedad que los ejidatarios adquirieron y vendieron o arrendaron a migrantes a la ciudad, tanto en el ejido Bonfil como en el Ejido Isla Mujeres. Un año antes de la publicación de aquel plan, la Ley de la Reforma Agraria de 1992 otorgó la propiedad a los ejidatarios, quienes se repartieron la tierra sin considerar planes de desarrollo urbano, ni dotación de servicios públicos por parte del ayuntamiento. De tal suerte el ayuntamiento se enfrentó a la dotación de servicios y regularización de zonas habitacionales como industriales expropiando un total de 2.000 ha; 1.300 correspondiente al Ejido Isla Mujeres, parte del municipio del mismo nombre, que posteriormente fueron integradas al Municipio de Benito Juárez y 700 ha al sur de la mancha urbana pertenecientes al Ejido Bonfil, ubicadas en la colindancia con el polígono de FONATUR.

El Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún de 1993 se ocupó de los problemas del crecimiento incontrolado de la zona habitacional. Propuso la adquisición de reserva territorial y trató de confinar el crecimiento urbano: precisó la introducción de infraestructura y

equipamiento en áreas ya pobladas; y el rescate y rehabilitación ecológica por distintos focos de contaminación.

El Plan 1993 unificó la ciudad proyectada por FONATUR y el Gobierno de Quintana Roo. Detalló características y restricciones por parcela, como por ejemplo los gastos eléctricos, la intensidad de construcción incluyendo alturas y densidades. El Plan 1993 planteó una estrategia regional para el suministro local de insumos; la localización de actividades industriales en otros centros de población y la diversificación de la oferta turística a nivel regional.

Por otra parte, en la zona turística el Plan 1993 ha elevado la densidad constructiva constantemente. Específicamente se analizó el incremento del Porcentaje de Ocupación del Lote y la asignación de un ligeramente elevado CUS en las parcelas de Punta Cancún. De lo que se saca en conclusión que el permitir la densificación en la zona turística sin la provisión de mayores servicios públicos en la zona urbana, ha incentivado el crecimiento irregular sobre la placa continental. Los esfuerzos por delimitar el crecimiento urbano tanto en un número fijo de población como con un elemento limítrofe alrededor de la mancha urbana -el cinturón verde que propuso el Plan 1993- fueron inútiles al continuar incrementándose la densificación constructiva y el crecimiento de la zona turística.

El tercer documento estudiado es el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de Cancún de 2005, el cual siguió abocándose a la integración de las zonas habitacionales alrededor del proyecto de FONATUR. Este plan propuso una serie de enlaces físicos en un programa de articulación de vialidades en las distintas zonas de la ciudad y la conexión de la totalidad de zonas del norte de la ciudad al sistema de drenaje y tratamiento de aguas.

En cuanto a la zona turística, el Programa 2005 no modificó la clasificación de usos de suelo ni sus características. Es decir, el Plan 1993 siguió vigente en toda la zona turística. No obstante, se introdujeron una serie de planes y programas de zonas específicas de la ciudad. En este capítulo se analizó el Programa Parcial de Reordenamiento Urbano Turístico de Punta Cancún 2001 que es parte del Programa 2005. En general se puede afirmar que el Programa de 2005 con excepción de la Punta Cancún, no tuvo mayor consideración de la zona turística y sus

requerimientos específicos. El Programa de Punta Cancún 2001 solamente se abocó a una problemática muy específica dejando sin resolver muchos de los temas a los que se sigue enfrentando la Punta Cancún en la actualidad, que el mismo documento ya denunciaba en 2001.

Con el análisis de los tres planes directores podemos llegar a la conclusión de que existe una estrecha relación entre la zona operativa y la zona turística. Es importante considerar que la densificación en una, traerá la densificación en la otra. De ahí que los planes de desarrollo urbano no pueden proyectar solamente para una de las zonas sin considerar lo que pasa en la otra. En el caso de Cancún la constante densificación de la zona turística va a resultar en asentamientos irregulares alrededor de la zona habitacional. El proyecto de la zona habitacional va a estar condenado a ir a la zaga del desarrollo turístico con el deterioro medioambiental que conlleva.

Se ha apreciado también que en la etapa más reciente de planificación, con el Programa 2005, va a surgir el interés ciudadano por participar en la planificación urbana al ser los propios hoteleros los que elaboran el Plan 2001 para Punta Cancún. Es decir la densificación de la Punta Cancún durante el Plan 1993 trajo como consecuencia el deterioro, el abandono, la insuficiencia de servicios públicos en Punta Cancún, lo que llevó a los mismos propietarios y hoteleros del sitio, los mayores preocupados por aquella situación, a proponer en 2001 cambios en la imagen urbana y proyectos urbanísticos mas o menos afortunados.

En resumen, el descuido de la zona turística por parte de los documentos de 1993 y 2005, pone de manifiesto la urgente actualización del plan de desarrollo urbano para la zona turística en una visión de conjunto con toda la ciudad y no solamente mediante la introducción de planes parciales como es el caso del Programa Parcial de Reordenamiento Urbano Turístico de Punta Cancún 2001.

Es fundamental tomar en cuenta que tanto el frente como el detrás de una ciudad turística forman un conjunto en el cual las acciones en uno pueden repercutir o repercuten en el otro a corto, medio y largo plazo, es decir que la zona habitacional es reflejo de la zona turística.

No obstante, la separación del frente y del detrás en Cancún, si bien ha evadido la interacción entre habitantes y visitantes, también ha apartado las vistas del crecimiento urbano desmedido de

la zona habitacional desde la zona turística. Es decir, es imposible percibir desde la zona turística, la gran extensión de la ciudad de Cancún que ha crecido incontroladamente y ha propiciado un caos visual. Quizás esta separación haya permitido mantener el “éxito económico” o la supervivencia de la zona turística de Cancún a través de tres décadas y media.

En cualquier caso, hay que reconocer que la ciudad de Cancún se ha vuelto más compleja y cada sector que la integra requiere mayor atención. Asimismo es importante considerar que existen grupos dentro de la sociedad que desean participar y participan activamente en la planificación urbana. Son los distintos grupos los que mejor conocen sus circunstancias y necesidades, ahí que sea requisito integrar sus puntos de vista en la planificación urbana.

De manera general se ha encontrado que es necesario por un lado, elaborar el proyecto de conjunto que tome en cuenta las condicionantes particulares de cada sector, como por el otro, considerar las necesidades específicas por sectores y grupos diferenciados dentro de la ciudad.

Es importante volver a estudiar los principios metodológicos de la planificación urbana original y los avances en la planificación urbana actual para elaborar un nuevo plan de la ciudad. El análisis minucioso que se llevó a cabo en el Plan 1982, se requiere actualizar tanto en datos estadísticos como en principios conceptuales que hoy en día atañen a la planificación urbana y regional y a la planificación turística de sol y playa.

Es necesario que vuelva a valorar la zona turística como la más importante en Cancún, no solo por el valor paisajístico que aporta a la ciudad, sino porque es el sitio donde se da la actividad económica más importante de la ciudad: la turística.

Es preciso tomar en cuenta la repercusión de las acciones del frente en el detrás de la ciudad y viceversa. Si bien existe una división espacial, las tantas partes que forman el frente y el detrás conforman una unidad de conjunto y unas piezas viven y dependen de las otras.

Asimismo se requiere reconocer que los esfuerzos de las distintas autoridades por contener el desarrollo urbano en la zona habitacional han sido infructuosos por no ver su origen en el desarrollo constructivo de la zona turística. Es decir, se requiere entender la correspondencia que

existe entre el crecimiento y densificación del área turística y el crecimiento de las áreas de residencia y servicio de la población trabajadora; asimismo, se requiere tomar conciencia de que los problemas del área habitacional pueden influir o influencian de manera inmediata o a largo plazo la zona turística y viceversa.

Es importante considerar que desde el Plan 1993 se propone la expansión regional tanto de las actividades turísticas, de las industriales como de los asentamientos humanos. A partir de ese momento se nota que la expansión regional también tendrá repercusiones en la forma urbana de Cancún y que la forma urbana de Cancún de cierta manera responderá a aquella expansión regional.

En otro orden de ideas, en la ciudad de Cancún, el Sistema Lagunar Nichupté ha constituido el gran elemento que separa la zona operativa de la zona turística. El gran cuerpo de agua ha creado el abismo que no permite la convivencia del frente y del detrás. De tal suerte, la válvula de escape de la presión especulativa y de desarrollo de la zona turística ha estallado verticalmente en la zona turística y horizontalmente sobre la placa continental, pero sin poder ser apreciada en su total magnitud desde la zona turística. No obstante, el Sistema Lagunar recibe gran presión constructiva tanto del lado de servicios como del turístico. En este análisis se ha podido apreciar en el Plan de Punta Cancún 2001 la fuerte presión por llevar a cabo rellenos y un paso a desnivel sobre la laguna Bojórquez que seguramente de llegar a ser construidos tendrán repercusiones mayores en los ecosistemas que conviven en las lagunas.

Capítulo 4. La configuración urbana

El cuarto capítulo explicará la configuración urbana de Cancún que se ha caracterizado por un crecimiento de alta intensidad y un rápido ritmo. Mediante la comparación de las fotografías aéreas de inicios de los años 70 y 90, y la digitalización de los elementos integrantes de la extensión urbana, se podrá revisar el proceso de crecimiento urbano y apreciar la dimensión del desarrollo urbano.

Se estudiarán los elementos que integran la extensión urbana existente en base al método de Forman (2004). En su visión, reconoce que el paisaje está integrado por la ciudad y el territorio. Interpreta la ciudad como una estructura orgánica, sobre el territorio: la morfología de la estructura se debe a la función y al cambio, por lo cual la ciudad es compleja y cambiante. (ídem:9-15).

Asume que en el territorio existen un conjunto de piezas acopladas, como en un mosaico, sometidas a una matriz ecológica de carácter universal (ídem:15). Haciendo una analogía de la ciudad con un mosaico también, encuentra tres elementos que la componen: manchas, tramas y redes que interactúan en un sistema. Las teselas que pueden ser de forma heterogénea, estarán ordenadas espacialmente de acuerdo a causas naturales y/o culturales. De tal suerte, a través de un modelo mancha-trama-red propone conocer la ciudad y manipular el territorio. Concluye afirmando que el reto social de la planificación urbana es encajar las piezas del mosaico territorial, de tal modo que a largo plazo se logre una buena armonía entre los sistemas y la población de la región.

En este caso, en la ciudad actual de Cancún se encontrarán los elementos mancha-trama-red y de esta manera se explicarán las causas y efectos de la estructura orgánica sobre el territorio. La ciudad actual de Cancún se ha vuelto mucho más compleja de lo que originalmente se planteó; es decir, a los usos originalmente planteados, se han sumado una serie de usos terciarios que han diversificado las actividades económicas y han modificado el paisaje urbano.

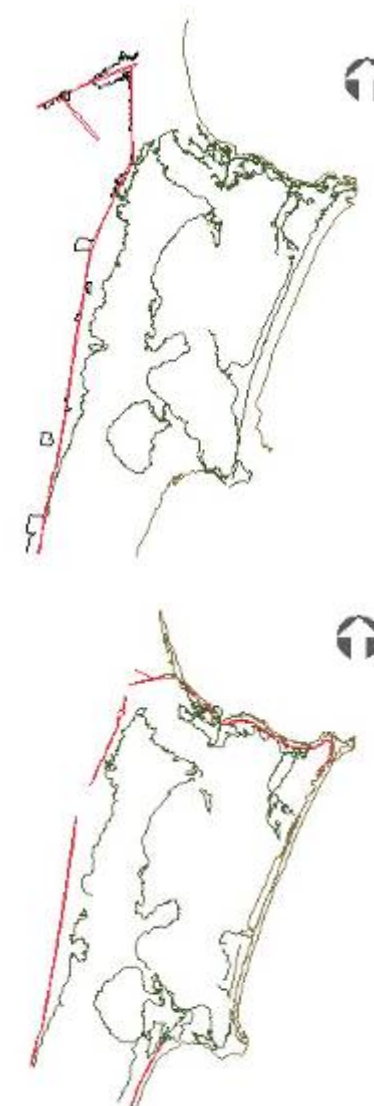


Figura 76. Digitalización de fotografías aéreas de 1969 y 1970

Fuente: FONATUR; elaboración: propia

1. Magnitudes del desarrollo

Para dar una idea, el crecimiento del Municipio de Benito Juárez, del cual Cancún es cabecera ha sido del orden de 13.957 habitantes por año en el periodo 1980-1990; posteriormente se ha incrementado a 24.305 habitantes por año en el periodo 1990-2000 y finalmente se ha llegado a 30.631 habitantes por año en el periodo 2000-2005 (ver capítulo 2 Pág. 29). Con respecto a la extensión urbana existente, a continuación se enuncian algunos datos generales de Cancún. La extensión urbana actual de Cancún es de aproximadamente 9.265 ha. Tomando en cuenta que el polígono original comprendía 12.700 ha., de las cuales sólo se estipulaba una superficie de aproximadamente 6.000 ha. apta para desarrollo urbano; se puede apreciar que se ha sobrepasado en más del 150% la superficie destinada a ser urbanizable.

Otros datos relevantes son los que da el Plan 1982 (FONATUR, 1982:89) en el que afirma que los trabajos de dragado consistieron en la extracción de aproximadamente 1 600 000 m³ de material del fondo de la laguna Nichupté para ser empleada de la siguiente manera: 750.000 m³ para rellenar 81 ha de superficie en la Isla Cancún para zonas hoteleras y residencial; 850.000 m³ para rellenar una isleta localizada dentro de la propia laguna, creando una superficie adicional de 97,6 ha del campo de golf Pok-ta-pok. Asimismo se dragaron 372.000 m³ para formar 4.650 m de canales, los llamados Nichupté y Sigfrido en la laguna, que permiten la entrada a la navegación de botes de calado mediano.

La extensión urbana actual ha sobrepasado por los lados norte y sur-poniente los límites del polígono donde FONATUR debía proyectar la ciudad turística, lo que ha resultado en que la actual extensión urbana rodea por tres de sus cuatro lados al Sistema Lagunar Nichupté el cual tiene aproximadamente 6,3 por 13,4 km. Las previsiones de crecimiento, según el planeamiento urbano de Cancún, fueron ampliamente superadas por la realidad. En muy pocos años se puso en pie la estructura urbana prevista y se llevó a cabo la ocupación física de la nueva ciudad. Un análisis de las fotografías aéreas de los años 1969, 1970, 1974 y 1991 (Figura 75) muestran la rapidez con que se constituyó tanto la zona habitacional como el desarrollo turístico.

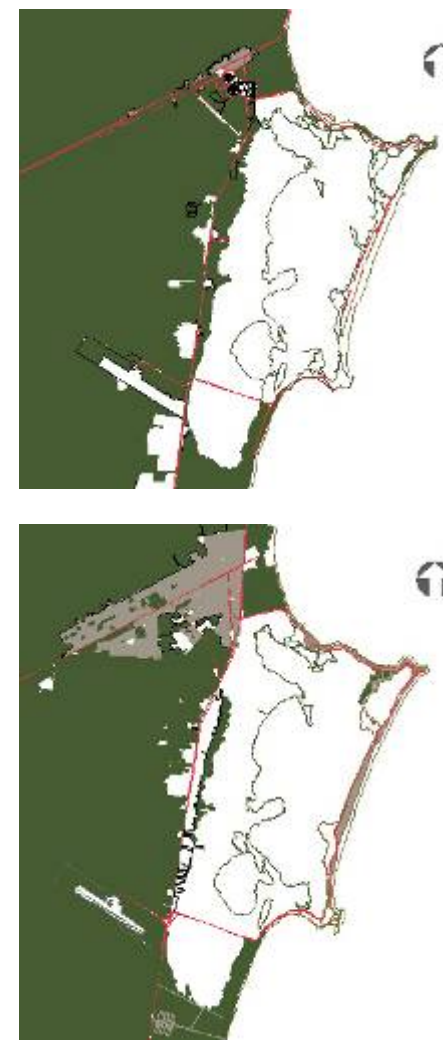


Figura 77. Digitalización de fotografías aéreas de 1974 y 1991

Fuente: FONATUR; elaboración: propia

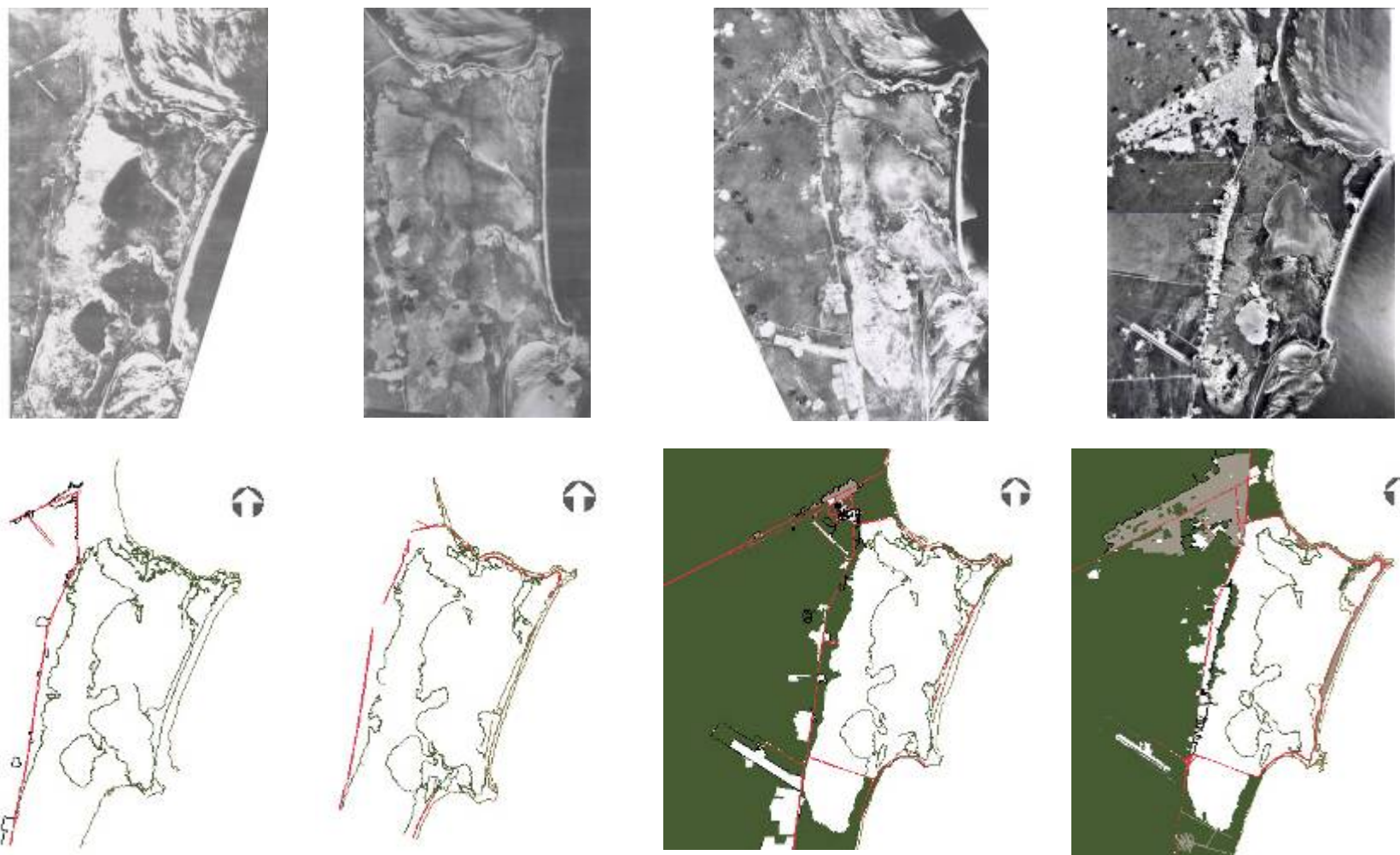


Figura 78. Digitalización de fotografías aéreas de 1969, 1970, 1974 y 1991(varias escalas)
Fuente: FONATUR e INEGI; elaboración: propia

En 1969 sólo existía la comunicación terrestre por el sur con Chetumal y por el suroeste, con Mérida. En la fotografía de 1970 se aprecia el inicio del trazo del Boulevard Kukulcán por el extremo norte. En la de 1974 se distingue el inicio de la zona habitacional en el cruce de las dos vías terrestres de comunicación: la ubicación del aeropuerto, al sur de la zona habitacional, sobre la carretera a Chetumal; la urbanización de la primera etapa de la zona turística y el cruce del trazado sur del Boulevard Kukulcán sobre el manglar.

En la fotografía de 1969 se aprecia la Isla Cancún separada de la placa continental por el Sistema Lagunar Nichupté. Se aprecia también que la vegetación de manglar cubría el extremo norte de la Isla Cancún. Para 1970 se pueden apreciar los primeros trabajos de trazo del boulevard hasta la Punta Cancún en la parte norte de la Isla. El trazo del boulevard ha cruzado en canal Sigfrido. Por el lado sur se aprecia una comunicación terrestre a lo largo de la costa.

En la fotografía de 1974 se puede ver que se ha unido el extremo sur de la Isla Cancún con la placa continental para propiciar la comunicación directa con el aeropuerto. En la fotografía de 1991 se aprecia que el Boulevard Kukulcán se ha concluido. La zona habitacional se ha extendido a lo largo de la carretera a Mérida y aparece como zona descampada lo que será un corredor comercial y de servicios sobre la vía de comunicación a Chetumal entre la zona habitacional y el aeropuerto.

2. Manchas

Las manchas son las zonas de la ciudad en las que se puede encontrar un patrón de comportamiento característico de la población. De tal suerte, la morfología de las “manchas” que integran la ciudad estará determinada por las fuerzas, el movimiento y el cambio dentro de cada una.

En Cancún la extensión urbana se encuentra la mayoría sobre la placa continental y una pequeña parte sobre la Isla Cancún. Aquella extensión se puede decir que abraza por tres de sus cuatro lados al Sistema Lagunar (fig. 76, ver detalle de usos de suelo en lámina 11). Dentro de la



Figura 79. Extensión de la mancha urbana y principales usos de suelo

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez; elaboración: propia

extensión urbana existen cuatro zonas o “manchas” diferenciadas que presentan un patrón característico de comportamiento y son:

- turística
- habitacional-administrativa-comercial-industrial
- aeropuerto
- de conservación ecológica

No existen zonas o “manchas” agrícolas contiguas al desarrollo urbano para el abastecimiento de la población. A pesar de que uno de los objetivos del establecimiento del Ejido Bonfil en las cercanías de Cancún, fue el proveer de alimentos a la zona turística y a la población local, debido a la escasa capa de suelo vegetal en los alrededores de Cancún, se han abandonado las actividades de producción agropecuaria. Hoy en día el abasto de productos agrícolas a Cancún se hace desde otras regiones del país; de tal suerte, la ciudad de Cancún se encuentra rodeada por la vegetación endémica que es la selva baja caducifolia.

La mancha turística se extiende sobre la Isla Cancún, la cual tiene una frontera bien definida de alto valor paisajístico, el Sistema Lagunar Nichupté, el cual la separa no solo física, sino visualmente de la placa continental. De tal suerte los usos turísticos quedan confinados en la Isla de Cancún y separados de los usos habitacional, administrativo, comercial y de servicios.

La mancha turística tiene dos zonas verdes que actúan como espacios de transición o fronteras “suaves”. El límite al norte es un espacio de aproximadamente 2 km. a lo largo del Blvd. Kukulcán, que separa la zona turística de la habitacional-administrativa-comercial-industrial. Al sur, la mancha turística termina en la Boca Nizuc. Desde ese punto hasta el entronque con la autopista Chetumal-Cancún existe una distancia de 4 km. aproximadamente, donde se forma otra área verde caracterizada por manglares y zonas inundables, que aíslan la zona turística de la autopista y la zona comercial e industrial de la ciudad.

Debido a las restricciones físicas que tiene la Isla Cancún, el crecimiento del uso turístico se ha presentado de dos formas. Por un lado, el crecimiento turístico dentro de la isla que se ha dado verticalmente en la ocupación, viéndose incrementada la densidad constructiva y de alojamiento



Figura 80. Límites y dinámicas de crecimiento
Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez;
elaboración: propia

de las parcelas turísticas. Por otro lado, el crecimiento turístico fuera de Cancún, que se ha dado por la extensión de usos turísticos hacia el norte y el sur de Cancún donde existen playas de belleza semejante a las de Cancún.

A nivel regional, hacia el sur, fuera de Cancún, las parcelas turísticas superan de 10 a 20 veces las dimensiones de las parcelas en la zona turística de la isla. Aunado a estas mejoras se une la ubicación del aeropuerto y otros atractivos turísticos como Playa del Carmen, Cozumel y Tulum hacia el sur de Cancún, que han permitido la proliferación de usos turísticos en esa dirección. En resumen, se ha formado un corredor turístico que comprende Isla Mujeres-Cancún-Cozumel-Tulum, lo que se conoce como el “Corredor de la Región Caribe Norte del Estado de Quintana Roo” (FONATUR, 2003) el cual cuenta con mayores posibilidades para el desarrollo turístico masivo futuro.

En la mancha habitacional-administrativa-comercial-industrial, los usos mencionados se entremezclan y complementan dentro de una misma “mancha” conocida como zona urbana. Esta mancha se extiende sobre la placa continental a partir de la intersección de las dos principales vías que comunican con las ciudades de Chetumal, al sur y con Mérida, al sur-poniente. Se puede apreciar que aquella mancha ha extendido a lo largo de estas dos vías principales de acceso a la ciudad. También se ha extendido al norte hacia el Puerto Juárez.

Dentro de la propia mancha habitacional-administrativa-comercial-industrial se distinguen los usos señalados en la siguiente distribución: los usos administrativos y gubernamentales se ubican al centro de la ciudad, en las supermanzanas 2 y 5, entre las avenidas Tulum y Náder. Los usos habitacionales de clase media se han ubicado en el centro, alrededor de los usos administrativos y gubernamentales; y las zonas de clase alta, se han localizado al sur de la ciudad. Los usos habitacionales de escasos recursos se han ubicado al norte y al oriente de la ciudad.

Los usos comerciales se encuentran divididos en dos: el uso comercial de barrio o colonia que se da a pequeña escala y el uso comercial masivo que se localizan a lo largo de la Av. José López Portillo que conduce a la salida a Mérida. En menor medida, la Av. Kabah se está volviendo un nuevo eje del comercio masivo. El trazo de la Av. Kabah se hace sobre la primera pista de aterrizaje que hubo en el sitio (lámina 3); hoy en día comunica la Av. López Portillo, se prolonga

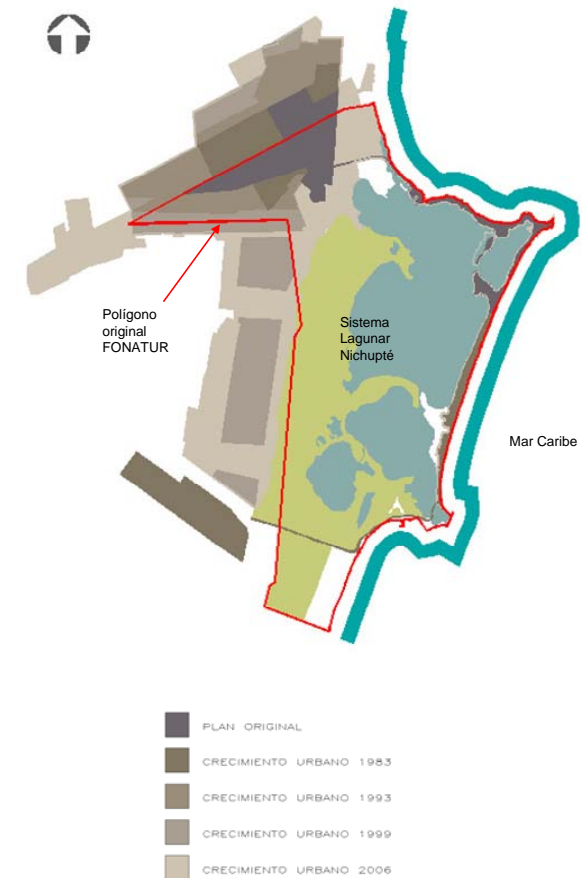


Figura 81. Etapas de crecimiento

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez; elaboración: propia

hacia el sur poniente, donde cambia de nombre a Av. Rojo Gómez, y ésta a su vez entronca con el Blvd. Luis Donald Colosio.

Los usos habitacionales son los más extensos y dependiendo de la población que pertenezcan van a estar divididos en tres. En primer lugar, la zona habitacional de bajos recursos al norte de Cancún se encuentra extendida a lo largo de la comunicación con Mérida, incluye la Colonia Puerto Juárez y la zona Solidaridad Social hasta los asentamientos a lo largo de la autopista a Mérida.

En segundo lugar se encuentran los usos habitacionales para clase media en las supermanzanas. En aquella mancha el uso comercial se está extendiendo a lo largo de las vialidades de alta velocidad, es decir en el perímetro de las supermanzanas. Algunas supermanzanas céntricas que tenían algunas parcelas habitacionales en su interior, como la 22, se han convertido completamente al uso comercial. El Programa 2005 describió el cambio de uso de suelo a mixto comercial que han sufrido las supermanzanas que originalmente tenían uso de suelo habitacional como por ejemplo las supermanzanas 23, 30 y 31. Además el programa advierte de que este tipo de cambio de uso de suelo no es recomendable pues tiene repercusiones en materia de infraestructura eléctrica, sanitaria y drenaje. Los usos habitacionales para la clase alta se encuentran hacia el sur de la zona de nivel medio, entre la ciudad y el aeropuerto.

Las actividades industriales se han concentrado en el Boulevard Luis Donald Colosio, que conduce al aeropuerto y entronca con la autopista Cancún-Tulum. El Blvd. Colosio se ha vuelto una zona industrial con una ubicación estratégica cerca del aeropuerto y de la salida al corredor de Cancún Norte.

Actualmente existe una zona sin construcción de 350 mts de ancho que colinda con el aeropuerto y funciona como frontera sur de la zona habitacional-administrativa-comercial-industrial sobre la placa continental. Sin embargo, este límite sur recibe una gran presión comercial por su alto valor y situación estratégica de alta rentabilidad económica. Hacia el oriente, el Sistema Lagunar Nichupté marca un franco límite al desarrollo urbano. Hacia el norte y poniente, no existen límites físicos para la contención de la ciudad.



Figura 82. Tramas urbanas

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez; elaboración: propia

El aeropuerto se ubica en el extremo sur de la zona urbana, aprovechando la accesibilidad que dicha infraestructura otorga. En la actualidad se encuentra un área verde entre el aeropuerto y la zona urbana. El aeropuerto está dentro de un polígono bien delimitado, en la desembocadura sur del Boulevard Kukulkán y el entronque con la autopista Cancún-Tulum.

La mancha o zona de conservación del Sistema Lagunar Nichupté se encuentra rodeada por tres de sus cuatro lados por el desarrollo urbano. El Sistema Lagunar Nichupté tiene aproximadamente 8.500 ha, casi la misma extensión que el área urbana construida (9.265 ha.). Los límites del Sistema Lagunar cambian durante el año, pues los niveles de agua de las lagunas varían.

Sin embargo el límite entre las lagunas y la isla y la tierra firme viene marcado por la vegetación propia de las zonas costeras inundables, que es el manglar. La zona lagunar recibe gran presión de ocupación y polución por los usos que se encuentran alrededor de ella. La SEMARNAT (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales) es la autoridad que tiene bajo su custodia el Sistema Lagunar Nichupté, su vegetación y su fauna características.

3. Tramas

Las “tramas” son los patrones de trazo de la ciudad que conforman el tejido urbano actual, se han encontrado cuatro trazas que han tenido sus orígenes a principios de la década de los 70. Cabe resaltar que las cuatro son morfológicamente diferentes y tienen una génesis política distinta. En otras palabras, en la ciudad actual de Cancún se yuxtaponen cuatro trazas urbanas distintas, que se deben al proyecto, la gestión y la administración de tres distintas autoridades. Razón por la cual no hay integración en la planificación, no hay seguimiento ni congruencia en los objetivos de los algunos de los planes en conjunto.

En primer lugar, se encuentran dos tramas en el proyecto original de 1982 de FONATUR: la zona habitacional distribuida en supermanzanas y la zona turística, en arreglo lineal sobre la Isla Cancún; en segundo, la llamada Colonia Puerto Juárez en el municipio de Isla Mujeres, que se debe al proyecto del Gobierno de Quintana Roo; y en tercer lugar, el casco urbano de Bonfil, que fue proyectado por autoridades de la Reforma Agraria. Esto se puede apreciar en la figura 26 pág. 41 donde se encuentran tanto el trazo del casco urbano del Ejido Bonfil como el trazo de la Colonia Puerto Juárez.



Figura 83. Diagramas de la ciudad jardín
Fuente: Howard, 1961

La traza de la zona turística proyectada por FONATUR sobre la estrecha Isla Cancún, se caracteriza por tener una vialidad que recorre toda la isla del lado de las lagunas, dejando la mayoría de las parcelas de usos turísticos directamente frente al mar. La sección transversal característica de la zona turística se desarrolla en tres bandas entre la laguna y el mar: el Boulevard, la franja hotelera y la playa. De tal suerte, resulta un único frente parcelado casi continuamente frente al Caribe, cerrando el acceso y las visuales desde el boulevard al mar.

La segunda trama que ha desarrollado FONATUR es la que caracteriza la zona habitacional para la clase media, la llamada “supermanzana”. Este tipo parcelario tiene sus orígenes en la ciudad jardín. Como antecedentes de la supermanzana en Cancún se puede decir que están las ciudades jardín de Letchworth y Welywn en Reino Unido; Radburn en Nueva Jersey

⁶ y la Ciudad Satélite en el Estado de México⁷.

⁶ La idea conceptual de la ciudad jardín es un centro urbano residencial a las afueras de la ciudad, que pretende tomar las ventajas de la vida en contacto con el campo, por un lado; y con empleos bien remunerados en la ciudad, por el otro. En sus inicios, la ciudad jardín ha estado contenida por áreas verdes. Para controlar el crecimiento urbano sobre las áreas verdes circundantes a las ciudades jardín, en algunos casos, ha sido necesario decretarlas como áreas de conservación. La ciudad jardín surge cuando los medios de comunicación en una ciudad, se extienden hacia zonas periféricas, generalmente zonas agrícolas. Debido al paso del tren o alguna autopista, estas zonas quedan estratégicamente ubicadas relativamente cercanas a los centros de trabajo gracias a los nuevos medios de transporte.

El creador de la ciudad jardín es Ebenezer Howard. Su propuesta fue el desarrollo hipotético de una zona habitacional de 32.000 personas sobre una superficie agrícola de 6.000 acres, lo que equivale a 2.428 ha. Del total de la superficie, solamente 1.000 acres (405 ha.) serían construidos; el resto permanecería como tierra de uso agrícola. Se proponía que la ciudad jardín estuviera comunicada tanto por el tren como por el automóvil. La ciudad jardín contaría con una zona industrial y una mixta comercial en la periferia, que abastecería de empleos e insumos a la población. Hacia el centro se ubicaría el uso residencial y la escuela entre grandes parques, bulevares y avenidas. El análisis de Howard llega al estudio económico de los dividendos que supone la conversión de la tierra de uso rural al residencial y mixto.

La primera ciudad jardín que se construyó bajo estos preceptos fue Letchworth, a 55 km. de Londres. Letchworth fue proyectada por los arquitectos Barry Parker y Raymond Unwin en 1903. Originalmente contemplaba la residencia de una población de 33.000 habitantes sobre una superficie de 1.860 ha. La segunda ciudad jardín en Reino Unido fue Welywn, diseñada por Louis Soissons, fue construida en 1920 para una población de 45.000 habitantes.

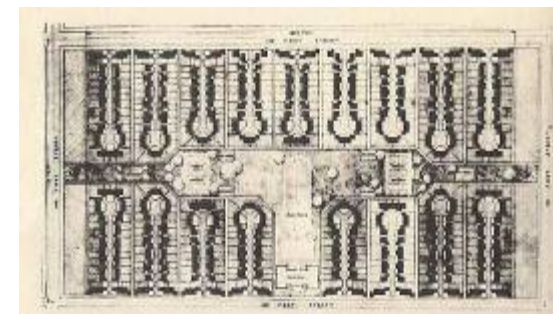


Figura 84. Esquema conceptual de la supermanzana de Radburn

Fuente: Schaffer, 1982, p.138



Figura 85. Supermanzana de Radburn

Fuente: Schaffer, 1982, p. 138

El primer ejemplo de ciudad jardín en Estados Unidos es Radburn, Nueva Jersey. El primer esquema de conjunto es de los arquitectos Clarence Stein y Henry Wright. Sin embargo, Stein ha atribuido la idea conceptual a Herbert Emmerich, quien plasmó la idea de un conjunto residencial con un área verde común y acceso a través de cul-de-sac. En la práctica el esquema de manzana de Radburn cuenta con un área verde común en la parte posterior de las parcelas.

⁷ El proyecto de ciudad jardín en México que antecede al desarrollo residencial en supermanzanas de Cancún, se conoce como Ciudad Satélite en el municipio de Naucalpan, Estado de México. El proyecto fue desarrollado por el Arq. Mario Pani Darqui en 1957, para una población de 100.000 habitantes, ubicado a 14 km. al norte de la Ciudad de México. Si bien el medio de comunicación que hizo posible la existencia de las ciudades jardín en Reino Unido fue principalmente el tren, en Estados Unidos y en México, fue el automóvil privado (García, 1961:212).

En Ciudad Satélite se contemplan sitio, circulaciones y conexiones para el automóvil, tanto en la vía pública como en la propiedad privada. En Ciudad Satélite, para conectar de forma eficiente la nueva urbanización con la ciudad capital, se creó una vía rápida desde la Fuente de Petróleos en la ampliación de Paseo de la Reforma, hasta el acceso a la Ciudad Satélite. Este punto ha quedado identificado por el monumento conocido como las “Torres de Satélite”, obra del Arq. Luis Barragán. Asimismo la tipología habitacional se caracteriza por contar siempre con un garaje o espacio para alojar el automóvil dentro de la parcela de propiedad privada. Estos rasgos morfológicos también se encontrarán en la trama de supermanzanas de Cancún.

Las formas orgánicas en el trazado de Ciudad Satélite se atribuyen a la influencia del arquitecto vienés, radicado en Estados Unidos, Herman Herrey (Excelsior, 2008), quien desarrolló una teoría de sistema vial giratorio continuo que suprime el cruce, encauzando las corrientes viales en un solo sentido (García, 1961:227). En su modelo no existen retenciones por cruce de automóviles o peatones ni semáforos. Haciendo una analogía con una arteria o un cauce, las calles tendrán ampliaciones y conexiones para poder mantener la continuidad, al proporcionar giro continuo en torno a una superficie, dentro de ésta se desarrollará una unidad vecinal de género distinto al de la manzana tradicional.

Explica García (1961:213) que el funcionamiento de la supermanzana en Ciudad Satélite, difiere fundamentalmente de la manzana tradicional urbana en los movimientos de los usuarios dentro de ellas. “En la manzana, todo movimiento es impelente, centrífugo, aparte de la habitación, todas las otras funciones se desarrollan fuera de la manzana, como sea ir al trabajo, al mercado, a la escuela al deporte, a la diversión”.

Por su parte, apunta que la “supermanzana es aspirante, centrípeta, el 60% de los habitantes satisfacen sus funciones diarias dentro de ella sin cruzar la ruta de los automóviles”(ibidem). Las actividades relacionadas con el abasto de alimentos, escuela, y deporte se pueden realizar dentro de ella. Analiza en detalle la supermanzana del Circuito Geógrafos.



Figura 86. Plano de conjunto de Radburn, Nueva Jersey
Fuente: García. 1961



Figura 87. Plano de conjunto de Ciudad Satélite, Estado de México
Fuente: García. 1961

Las supermanzanas de Cancún siguen las formas orgánicas y trapezoidales por la adaptación del trazo de la antigua aeropista a la Av. Kabah. Las supermanzanas permiten el flujo continuo perimetral. Las parcelas dentro de la supermanzana proveen lugar para el automóvil, es decir tiene espacio para un garaje privado. En general, las supermanzanas tienen un rango de superficie que varía entre los 200.000 a los 230.000 m² comprendidos dentro de un perímetro de 1,5 a los 2 km. Cuentan con aproximadamente 20 o 30 manzanas, en su mayoría de uso residencial.

La circulación perimetral se da en vialidades de dos y tres carriles que permiten velocidades medias y altas. La vialidad interior se da en forma de calles de uno y dos carriles de baja velocidad que forman circuitos en forma de herradura. Las parcelas residenciales siguen el trazo de estas vialidades en herradura. Las supermanzanas tienen pequeños parques y andadores peatonales de libre acceso, los cuales se ubican frente a las fachadas principales de las casas y las circulaciones interiores de las supermanzanas. Lo que difiere de la concepción de las áreas verdes de conjunto en la parte trasera de las parcelas residenciales de Radburn.

El Plan 1982 proponía el uso mixto comercial en las supermanzanas 2, 4, 5, 22, 24, 25 y 28 en las fachadas a las avenidas Tulúm, Carlos Nader, Yaxchilán, Cobá, Tankah y Sun Yan Chen. Actualmente el frente comercial ha proliferado y existe en casi todas las fachadas de las supermanzanas.

Se ha analizado en detalle la supermanzana 20 cuyo uso es eminentemente habitacional de densidad media. En los costados sobre las Av. Tulúm y Xcaret se encuentran usos comerciales. Del total de la supermanzana la superficie de áreas verdes es de 11.31% y la superficie de vialidades supone el 17.09%. En la siguiente tabla se presenta el desglose de áreas de esta supermanzana:



Figura 88. Supermanzana 201, Circuito Geógrafos, Ciudad Satélite, Estado de México
Fuente: García. 1961

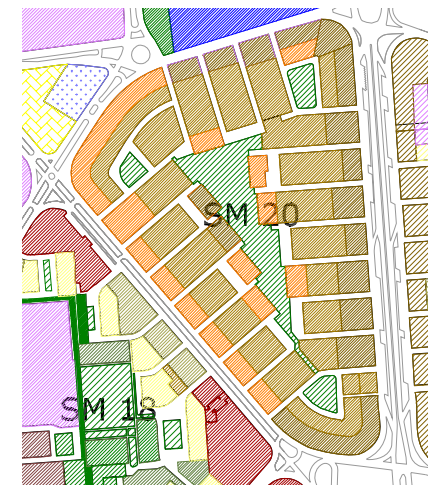


Figura 89 Zonificación de la Supermanzana 20 en Cancún
Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez; elaboración: propia

USO DE SUELO	SUPERFICIE (M2)	PORCENTAJE (%)
Vialidades	37.560,98	17.09
C1 Comercial centro	27.901,49	12.7
Áreas verdes	24.875,38	11.31
H2U habitacional densidad media unifamiliar	65.635,04	29.86
H2UR habitacional densidad media unifamiliar	22.474,32	10.22
H2M1-R habitacional densidad media multifamiliar	20.961,70	9.53
H2M1 habitacional densidad media multifamiliar	13.433,93	6.11
C2 comercial subcentro	6.916,54	3.15
TOTAL	219.769,37	100.00

Figura 90. Desglose de áreas de la Supermanzana 20 en Cancún en el Plan 1993

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez; elaboración: propia

Las vialidades interiores son circuitos en herradura; muchos de ellos desembocan en la misma avenida en la que nacen, lo que puede crear confusión en los vehículos que circulan en el perímetro de las supermanzanas.

La trama de la Colonia Puerto Juárez se caracteriza por ser en retícula rectangular⁸. La creación de esta Colonia se debe al Gobierno del Estado de Quintana Roo aparece en el Plan 1982 (fig. 87). Se asienta a lo largo de la comunicación terrestre con Mérida. A pesar de no encontrarse dentro del polígono y jurisprudencia de FONATUR, el Plan 1982 la incluye dentro de sus planes de dotación de servicios públicos.

La retícula en damero rectangular de la Colonia Puerto Juárez se caracteriza por el aprovechamiento máximo territorial y por la ausencia de jerarquía vial. La alargada proporción de sus manzanas se debe a que la parcela característica tiene de fondo 2,6 veces el frente. De tal suerte, la Colonia Puerto Juárez cuenta con una retícula uniforme en ambos sentidos y en toda su extensión. Este tipo de esquemas puede resultar en ciudades con escasos espacios verdes. En la Colonia Puerto Juárez, el espacio verde de mayor dimensión es la Unidad Deportiva Fernando

⁸ Las tramas a las que se puede aludir como antecedente de la ciudad en damero rectangular pueden remontarse al siglo V y al I a.C. en ciudades como Selinonte, Olinto, Kassope, Priene, Helicarnaso, Abdera, Dura, Europos y Delos que ya contaban con la cuadrícula o diseño en damero y a los trazados de ciudades o campamentos militares romanos como Timgad o Montpazier.

Valenzuela, que está ubicada en la supermanzana 71, manzana 10 y tiene una superficie de 69.000 m². Aparece en la trama de la ciudad desde el Plan 1982 como parque urbano.

Alrededor de la Colonia Puerto Juárez se dio el asentamiento irregular de la población trabajadora de escasos recursos. Tras la regularización de la propiedad hecha por el Ayuntamiento de Benito Juárez, este asentamiento prácticamente siguió el trazado rectangular extendiendo las calles a lo largo de la comunicación terrestre con Mérida originalmente proyectado por el Gobierno de Quintana Roo.

El asentamiento irregular a mediados de los años 80 alrededor de la zona habitacional proyectada se dio hacia el norte del polígono de FONATUR formando el sector Solidaridad Social que comprende las regiones 95, 96, 97, 99, 100, 101, 102 y 103 que en ese momento contaba con 60.000 habitantes sobre una superficie aproximada de 1.300 ha. (Ayuntamiento de Benito Juárez, 1993:7). El Ayuntamiento de Benito Juárez (1993: 6-7) apuntaba que los asentamientos irregulares se dieron al norte de la ciudad en terreno ejidal pues las áreas de crecimiento previstas en 1985 fueron rebasadas. Más adelante durante el Plan 2005 se crea el Instituto de Fomento a la Vivienda y Regularización de la Propiedad (INVIQROO) para regularizar los asentamientos irregulares.

Llama la atención que la tercera trama original de Cancún es la del casco urbano del Ejido Bonfil que sigue un trazo en damero de manzanas cuadradas. Hasta el momento, en los archivos de la Secretaría de la Reforma Agraria no se han encontrado los planos ni el nombre del autor que dio origen a esta trama.

El Ejido Bonfil se encuentra en el extremo sur de la mancha urbana actual, cuya superficie se ha ido conurbando con la ciudad. El Ejido Alfredo V. Bonfil pertenece a una problemática urbanística distinta, que se explicará brevemente. El desarrollo de los centros de población ejidal a principios de los 70, es resultado de otra política de ocupación del territorio y de fomento a la actividad económica regional, distinta a la de FONATUR y los centros turísticos integrales, pero

complementaria hasta un cierto punto. Al mismo tiempo que se estaba llevando a cabo el proyecto de Cancún por FONATUR, el Ejido Bonfil estaba siendo constituido.⁹

La trama urbana del Ejido Bonfil se caracteriza por un acceso principal al llamado “casco urbano”, que se encuentra a 6.7 km. al norte del aeropuerto sobre el Blvd. Luis Donaldo Colosio. El acceso al casco urbano se realiza por la calle Luis Echeverría que remata con la plaza pública principal. El casco urbano de Bonfil tiene forma de un cuadrado de aproximadamente 800m. Las calles fueron trazadas en retícula ortogonal perpendicular a la autopista, a 100 m. de distancia hacia el

⁹ El Ejido Bonfil se formó tras la fusión de dos centros de población ejidal, el llamado Luis Echeverría Álvarez y el llamado Alfredo V. Bonfil. El primero fue creado con población de Trojes de Paul, Municipio de Pénjamo, Guanajuato, quienes solicitaban las parcelas colindantes con Cancún para el aprovechamiento agrícola, según el Diario Oficial del 22 de abril de 1972.

Con fecha de 18 de noviembre de 1973, campesinos del poblado de Tlahualilo, Municipio de Zaragoza, Durango solicitaron constituirse como centro de población ejidal Alfredo V. Bonfil y posteriormente fusionarse con el previamente constituido Ejido Luis Echeverría Álvarez. En actas de fecha 20 de septiembre de 1974, se asienta el deseo de los campesinos de ambos ejidos de quedar constituidos en un solo ejido llamado “Alfredo V. Bonfil y su anexo”.

La constitución del Ejido Alfredo V. Bonfil del municipio de Benito Juárez, como Nuevo Centro de Población Ejidal es publicada en el Diario Oficial de la Federación del 28 de marzo de 1975. Bonfil quedó constituido con una dotación de 25 133 ha., superficie entregada el 11 de mayo de 1975 a 400 familias.

La formación del Ejido Bonfil responde a la política de colonización del territorio de Quintana Roo, que se llevó a cabo en la década de 1970, como parte de la estrategia federal para permitir que la región alcanzara el número de habitantes establecidos en la Constitución, a fin de erigir a Quintana Roo como Estado libre y soberano (Xacur, 1998:102-103).

En sus inicios, el Ejido Bonfil se dedicó al abastecimiento de materia prima, tanto para la construcción como para la subsistencia y funcionamiento del destino turístico. El Ejido Bonfil tuvo la primera fábrica de bloques de cemento y el primer aserradero de la región. También, de 1974 a 1988, los ejidatarios de Bonfil se dedicaron a la producción de huevo, carne y verduras para el abastecimiento del centro turístico (Ibidem).



Figura 91. Equipamiento urbano plan 1982

Fuente: FONATUR, 1982, p.84

oeste. La retícula consta de siete manzanas de ancho por siete de largo. Cada manzana tiene aproximadamente 100m. de lado y las calles son de 12 m. de ancho.

A pesar de haber encontrado múltiples casos de ciudades trazadas en damero, se podría pensar que uno de los antecedentes del trazado del casco del Ejido Bonfil se deriva del trazado de la ciudad de Mérida, que se encuentra a tan solo 321 km. aproximadamente y su trazado es reticular de manzanas cuadradas. Sin embargo el acceso a la plaza principal de Mérida es lateral, es decir la plaza principal no es remate de ninguna avenida.

Es posible que otro referente de la traza del casco urbano del Ejido Bonfil, pueda ser atribuido al trazado del centro histórico de la Ciudad de México. El acceso principal al Ejido Bonfil es similar en planta al acceso de la Plaza de la Constitución de la Ciudad de México. De igual manera que la Avenida 20 de noviembre en la Ciudad de México, tiene un acceso franco que remata con el eje de la Plaza de la Constitución o comúnmente conocido como “Zócalo”, en el Ejido Bonfil la Av. Luis Echeverría remata con el eje en la plaza principal. No sólo eso, la solución urbanística se vuelve a dar sobre la Av. Alfredo Bonfil que es perpendicular a la Av. Echeverría, pasa frente a la plaza de armas y remata al sur, con un espacio abierto público que hoy en día es una cancha de béisbol.

El crecimiento urbano alrededor del casco urbano del Ejido Bonfil se da extendiendo los trazos de las calles originales hacia los cuatro puntos cardinales imitando ritmos y dimensiones de manzanas. Sin embargo, por el lado nor-poniente, en terrenos también pertenecientes al Ejido Bonfil, donde no se ha continuado la parcelación en damero cuadrado, aparecen tipos de parcelación desafortunados para la dotación de servicios públicos y la facilitación del tránsito vehicular.

La subdivisión del terreno ejidal, del lado oriente, a lo largo de la Av. López Portillo, se ha dado en varias calles de trazo recto perpendicular a la Av. López Portillo con parcelación continua sin calles de conexión transversal entre sí. Este tipo de parcelación anticipa en un futuro cercano problemas de dotación de servicios públicos y de tránsito vehicular.

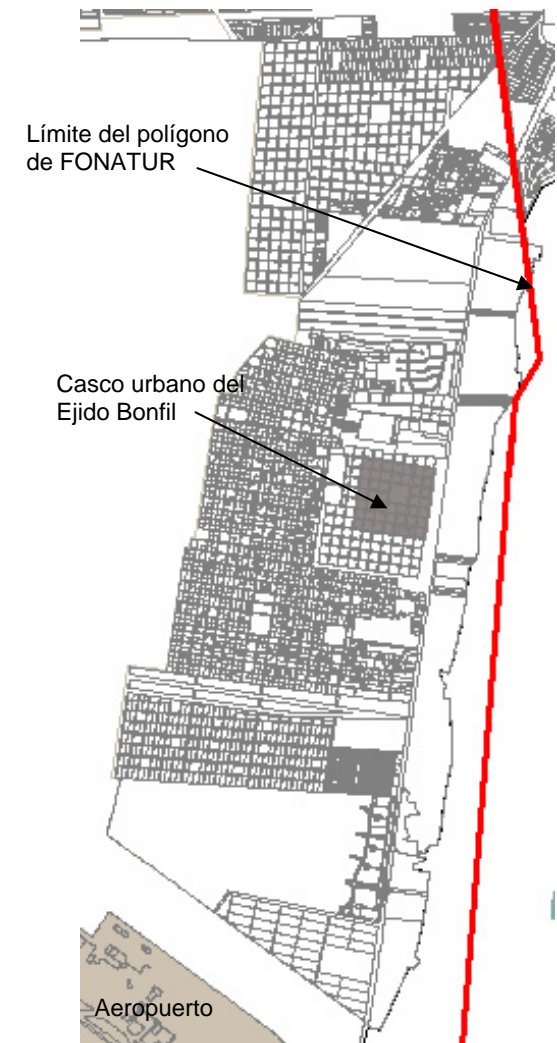


Figura 92. Ejido Bonfil

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez;
elaboración: propia

Este tipo de parcelación ha surgido a raíz de la subdivisión y repartición que los mismo ejidatarios han llevado a cabo sin consideración de ningún plan. En el año de 1992 se agudiza la situación al volverse los ejidatarios propietarios de las tierras ejidales de las cuales solo eran usufructuarios y residentes. La Ley Agraria publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 26 de febrero de 1992 decreta en el artículo 9º que “Los núcleos de población ejidales o ejidos tienen personalidad jurídica y patrimonio propio y son propietarios de las tierras que les han sido dotadas o de las que hubieren adquirido por cualquier otro título”. Esto detona la subdivisión y venta de tierra ejidal sin servicios para uso residencial en el Ejido Bonfil.

A pesar de que la misma ley menciona la intención de formular programas a mediano plazo y anualmente, en los que se fijarán las metas, recursos, distribución geográfica y objetivos, junto con las instituciones responsables y plazos de ejecución de obras para el desarrollo del campo mexicano, el Ejido Bonfil no posee tal programa. En el caso de Bonfil, al no contar con un plan director, ni estar dentro de ningún plan de la ciudad, la posesión de la propiedad por parte de los ejidatarios, la incapacidad de cultivo de la tierra y la excelente ubicación respecto a la zona urbana supuso la subdivisión y venta de parcelas agrícolas sin servicios públicos, como parcelas “urbanizables” sin apegarse a ninguna legislación ni a ningún plan de desarrollo pues no existe documento alguno que ampare y controle el desarrollo urbano en este sitio. De tal suerte, los ejidatarios han fraccionado y subdividido las tierras agrícolas de su pertenencia para usos urbanos con poco control de las autoridades.

Jurídicamente los ejidos operan de acuerdo con un reglamento interno; que si bien está inscrito en el Registro Agrario Nacional y contiene las bases generales para la organización económica y social, el reglamento se adopta libremente y abre la posibilidad de estipular los requisitos para admitir nuevos ejidatarios, las reglas para el aprovechamiento de las tierra de uso común, así como demás disposiciones que cada ejido considere pertinentes. Debido a esta transición de propiedad, ha sido complicada la integración del área ejidal a la jurisdicción del Programa de Desarrollo Urbano 2005 y en el caso de Cancún y Bonfil esto podría traer graves consecuencias a nivel urbanístico en un futuro cercano. En conclusión, lo que es importante resaltar es que el casco urbano del Ejido Bonfil tuvo un proyecto urbanístico inicialmente, que a pesar de no corresponder con el proyecto de FONATUR pretendía una ordenación espacial y la distribución racional en una trama cuadriculada regular y que se ha extendido siguiendo el mismo trazado.



Figura 93. Plan de Mérida, Yucatán
Fuente: García, 1961



Figura 94. Centro Histórico de la Ciudad de México
Fuente: Google, 2010

4. Redes

Las redes de comunicación son los sistemas que permiten el flujo de personas y mercancías a través del territorio y de la ciudad. Los medios de comunicación marítimo, aéreo y terrestre en Cancún se combinan de tal suerte que la ciudad se ha vuelto un punto estratégico de llegada y salida de pasajeros, así como punto de distribución de bienes y servicios en la región.

El principal flujo marítimo zarpa del Puerto Juárez. Actualmente esta terminal marítima tiene una vocación eminentemente turística pues es el sitio de embarque de pasajeros que viajan hacia Isla Mujeres. Según datos de la Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, anualmente se embarcan más de 700.000 pasajeros con destino a Isla Mujeres. El Puerto Juárez es el medio de comunicación más antiguo en la región. Durante la Guerra de Castas (1847-1901) garantizó la supervivencia de la población del norte de Yucatán que se refugió en la Isla Mujeres.

El más relevante medio de comunicación en la actualidad es el aeropuerto, que es el medio a través del que viajan los turistas internacionales y la mayoría de los nacionales, así como cierto tipo de mercancías. El aeropuerto de Cancún registró el segundo mayor tránsito aéreo en México con 7,6 millones de pasajeros en el año 2000 (FONATUR,2003:3).

El medio de comunicación más utilizado por la población residente y no residente son las vías terrestres. De ahí que la morfología de la ciudad de Cancún adopte las directrices de las principales vías terrestres y se asiente a lo largo de las mismas. Las vías terrestres que unen los distintos tejidos y además conectan los diversos medios de comunicación.

Partiremos de la clasificación de García (1961:217) que divide la organización vial en: arterias de comunicación, de penetración y de distribución. Tomaremos las arterias de comunicación que se definen como las que unen puntos distantes en la región y deben permitir altas velocidades. En el caso de Cancún existen dos arterias de comunicación que han determinado su morfología: la vía que comunica con Mérida con dirección surponiente y la que comunica con Chetumal, con dirección sur.

De suroeste a noreste se encuentra la autopista Mérida-Cancún, la cual entronca con la Av. López Portillo al llegar a la zona urbana. La Av. López Portillo llega hasta el Puerto Juárez en frente del

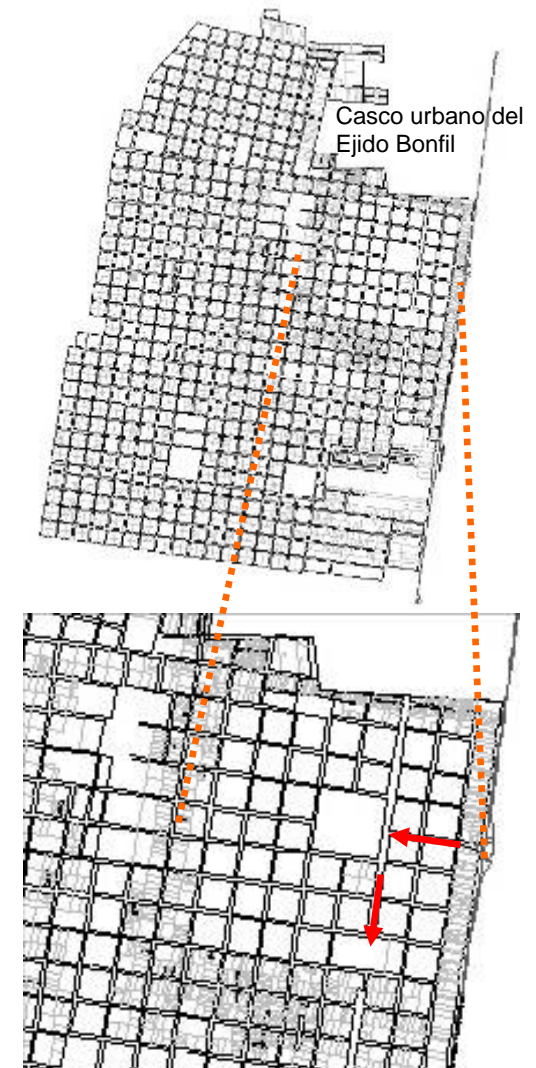


Figura 95. Trazo urbano del Ejido Bonfil
Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez;
elaboración: propia

levante. De sur a norte, se encuentra la autopista Chetumal-Cancún, la cual desemboca en un distribuidor vial que tiene hacia el poniente, el acceso al aeropuerto; hacia el norte, el entronque con el Blvd. Luis Donald Colosio; y hacia el oriente, el entronque con el Blvd. Kukulcán. El Blvd. Colosio se convierte en la Av. Tulum, sobre la cual se encuentra la Terminal de Autobuses que cuenta con 320 corridas diarias y mueve 320 mil pasajeros al mes (El Periódico de Quintana Roo, 2010). La Av. Tulum finaliza en la Av. López Portillo, sitio que se conoce como “El Crucero”.

Otra vía de comunicación terrestre de gran importancia que da servicio a la zona turística es el Blvd. Kukulcán que nace en la intersección de Av. Cobá y Av. Bonampak en la zona urbana habitacional y culmina en el distribuidor vial donde remata la autopista Chetumal-Cancún, cruzando toda la Isla Cancún. El boulevard permite la comunicación con todos los hoteles de la zona turística y con una serie de puertos recreativos que se encuentran tanto del lado del mar como del lado de las lagunas.

El Blvd. Kukulcán es un circuito que comunica la zona turística, permite el acceso desde el aeropuerto y forma un marco de bienvenida a los turistas hospedados en el lugar. Por el lado norte, permite el acceso de la clase trabajadora al sitio. Es la vía de mayor valor paisajístico y urbano en la ciudad.

Esta gama de medios de comunicación han convertido a Cancún en el punto nodal de abastecimiento y distribución de personas, bienes y servicios de la región. Hoy en día, Cancún es el centro de distribución del Corredor de la Región Caribe Norte, que incluye Isla Mujeres-Cancún-Cozumel-Tulum. En el año 2000, el corredor ha aportado 10.5% del PIB turístico de México. Ha sido el principal generador de divisas turísticas al país al percibir 2.854 millones de dólares y sus 45.000 habitaciones hospedaron a 4,7 millones de visitantes al año. El Corredor ha captado el 58% de los pasajeros en crucero que han arribado a México, con 1,9 millones de pasajeros en el mismo año 2000. Ha generado 110.000 empleos; 66.000 directos y 45.000 indirectos. Este corredor es la zona más dinámica de todo el Estado de Quintana Roo; concentra el 61% de la población estatal y el 67% de la población empleada (FONATUR,2003:1-4).



Figura 96. Redes de comunicación en Cancún
Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez;
elaboración: propia

Conclusiones del cuarto capítulo

En este capítulo se han estudiado gráficamente las fotografías aéreas de diferentes años, la primera de finales de los 60 para constatar la rapidez con que se ejecutaron las obras de infraestructuras para el lanzamiento de Cancún como destino turístico internacional. En los primeros cinco años, se construyó el aeropuerto, el centro de la zona habitacional y se cruzó el manglar con puentes sobre los canales Nichupté, al norte y Nizuc, al sur, para llegar a la Isla Cancún.

Asimismo, se ha analizado los elementos que integran el paisaje urbano de Cancún utilizando el método de Forman (2004) quien divide la morfología de la ciudad en manchas, tramas y redes para encontrar la estructura y la manera como se interrelacionan.

Se han encontrado cuatro manchas que comprenden los usos característicos de la ciudad. La primera mancha representa la zona turística emplazada sobre la Isla Cancún, la cual tiene su al poniente el Sistema Lagunar Nichupté como límite claro y bien definido. En los extremos de la isla se encuentran dos espacios de transición o bordes suaves. La segunda mancha es la urbana que agrupa los usos habitacional, administrativo, comercial e industrial. Esta zona se extiende sobre la placa continental desde el cruce de las dos vías de comunicación principales. Tiene dos límites bien definidos: al este, el Sistema Lagunar Nichupté y al sur, el aeropuerto; y dos límites no definidos, hacia el norte y oeste, lo cual ha permitido el crecimiento de la ciudad en esas direcciones.

La tercera mancha es el aeropuerto con una extensión y límites bien definidos, ubicada al sur de la zona urbana. Finalmente se encuentra el Sistema Lagunar Nichupté como una gran mancha de conservación, que cuenta con una extensión equiparable a la del total de superficie ocupada de la ciudad de Cancún actualmente. Tiene sus límites bien definidos, sin embargo recibe presión de todos los usos circundantes. No existen manchas agrícolas alrededor de Cancún debido a la incapacidad de los suelos circundantes.

De todas las tramas hemos encontrado cuatro con características morfológicas distintas. La trama de la zona turística se desarrolla sobre la Isla Cancún en forma de corredor de sección transversal

laguna-boulevard-propiedad privada-mar. Al quedar ubicada sobre la Isla y debido a su aislamiento del resto de la ciudad, esta trama no sufre yuxtaposiciones con las otras tramas existentes.

En cambio las demás tramas, la de las supermanzanas, la de la Colonia Juárez y la del Ejido Bonfil se han extendido y entremezclado, quedando comprendidas en una sola mancha urbana. La trama de supermanzanas se deriva de la forma de la ciudad jardín, aunque cabe resaltar que las circunstancias por las que surgieron las ciudades jardín alrededor de las grandes metrópolis en el mundo son muy distintas a las que dieron origen a las supermanzanas en Cancún. Quizá la supermanzana de Cancún aparecida en los años 70 toma su forma de las de la clase media y alta a mediados del siglo XX, en la ciudad de México, que a su vez han tomado las formas de las ciudades jardín en Reino Unido y Norteamérica.

La Colonia Puerto Juárez en un esquema racionalizado propone una retícula en damero que facilita la dotación de servicios públicos a la clase trabajadora de la ciudad sin embargo, provee pocos espacios verdes y abiertos a la ciudad. Este esquema ha propiciado la extensión sobre el territorio prolongando los ejes principales a lo largo del eje Mérida-Puerto Juárez. La ocupación al norte de la ciudad ha seguido a grandes rasgos, los trazos originales de la Colonia Puerto Juárez. Los pocos espacios abiertos con los que contaba la Colonia Juárez son prácticamente los mismos con los que cuenta la extensión urbana actual.

El Ejido Bonfil cuenta con una traza en damero cuadrangular con un acceso principal, que remata en la plaza principal donde se agrupan los edificios gubernamentales, religiosos y educativos. Este esquema ha sido de fácil extensión sobre la parte del Ejido Bonfil que colinda con el Blvd. Colosio. Sin embargo, del lado de la Av. López Portillo, se han presentado parcelaciones lineales perpendiculares a la Av. López Portillo que anticipan grandes problemas urbanísticos en un futuro cercano, es decir en los proyectos del Ejido Bonfil no se dio un análisis prospectivo.

Además se puede apreciar que la planificación urbana en Cancún se divide en sectores al existir varias autoridades especializadas en un tema específico con un objetivo particular y una superficie determinada en el territorio sin coordinación ni diálogo político entre ellas.

Los medios de comunicación marítimo, aéreo y terrestre se han combinado de tal suerte que Cancún se ha vuelto un punto estratégico de arribo, salida y distribución de pasajeros y bienes a la región. La forma de la mancha urbana actual sigue las directrices que marcan las dos principales vías terrestres. La primera nace en el Puerto Juárez y se dirige hacia el sur-oeste, a la ciudad de Mérida; la segunda nace al sur del Puerto Juárez, sobre la vía anteriormente mencionada y se dirige al sur, a la ciudad de Chetumal. La Terminal de Autobuses y el aeropuerto están ubicados sobre la vía a Chetumal.

Hoy en día, la forma urbana de Cancún no sólo responde a los requerimientos internos de la misma ciudad, sino también a los requerimientos regionales. De tal suerte, el área de influencia y captación del aeropuerto de Cancún se extiende desde Isla Mujeres hasta Tulúm, el llamado Corredor de la Región Caribe Norte.

El diagrama de dinámicas de crecimiento nos apunta que mientras la zona turística se ha extendido sobre el litoral, la mancha urbana de usos habitacional-administrativo-comercial-industrial se ha extendido sobre la placa continental hacia el norte, el sur y el poniente de la ciudad.

Se ha generado un corredor comercial y de servicios en la Av. Colosio, entre la zona habitacional y el aeropuerto, que abarca terrenos del Ejido Bonfil. Es posible que si la presión especulativa continúa en Cancún y la Región Caribe Norte al ritmo actual, en poco tiempo el Ejido Bonfil, podría ser urbanizado y quedar integrado a la ciudad factor importante que se ha dejado en tercer orden.

El Ejido Bonfil cuenta con una superficie equivalente a poco más del doble del polígono original donde FONATUR ha proyectado la ciudad turística entera. Las tierras ejidales han pasado a ser propiedad de los ejidatarios a partir de 1992 y con esto se puede decir que hasta cierto punto la propiedad ha sido “liberada” para su comercialización. Por su ubicación estratégica sobre el corredor comercial en la Av. Colosio, entre el aeropuerto y la zona habitacional, las tierras de labranza del antiguo Ejido Bonfil, ya habían empezado a ser ocupadas con asentamientos urbanos a pesar de la carencia de servicios públicos por no estar considerados en los planes de desarrollo urbano vigentes. Hoy en día además de haber sido puesto en las manos de los ejidatarios, sufren una fuerte presión inmobiliaria y comercial y tienden a ser construidos a corto y medio plazo.

Capítulo 5. El espacio turístico

Este capítulo trata del espacio donde se desarrolla la actividad económica más importante de la región: el turismo de sol y playa. Como se ha demostrado en los capítulos anteriores, esta actividad ha dado origen y motivo a todas las demás actividades económicas que se llevan a cabo hoy en día, en Cancún y en el Corredor de la región Caribe Norte. El turismo de sol y playa ha cambiado dramáticamente la historia de la Península de Yucatán activando la economía y el crecimiento poblacional; ha generado una sinergia que ha conllevado la aparición de economías de escala en la región.

Hay que tener presente que aunque en la actualidad la actividad turística se encuentra extendida desde Isla Mujeres hasta Tulúm, el turismo planificado masivo de sol y playa en Quintana Roo, tuvo su origen en la Isla de Cancún, de ahí surge el interés por estudiar este espacio y analizarlo para obtener grandes lecciones que se puedan emplear en el futuro diseño de espacios y destinos turísticos de sol y playa.

El espacio turístico de Cancún ocupa el “frente” del desarrollo y se encuentra francamente segregado del “detrás”, es decir del espacio habitacional, de servicios y administrativo de la ciudad, tanto físicamente, aprovechando una formación geológica única; como por uso de suelo, mediante los planes de desarrollo urbano. En consecuencia el espacio turístico sobre la Isla Cancún funciona como enclave Este capítulo hablará de los cinco usos que se encuentran sobre la isla que son: recreativo, alojamiento, comunicaciones, comercial y habitacional para clase alta. En este capítulo se analizarán los siete tipos de espacios urbanos más representativos y en los que se alojan los usos de suelo antes mencionados, que son: la playa, el boulevard, los campos de golf, los hoteles, las playas públicas, los centros comerciales y los conjuntos residenciales.

Este capítulo valorará la configuración del principal espacio abierto y atractivo fundamental en este tipo de turismo, que es la playa. Asimismo estudia el boulevard, los principales usos que se dan sobre él y las llamadas playas públicas, como conectores espaciales entre la playa y el boulevard. Hablará del uso hotelero que genera las piezas más robustas de todo el conjunto. Se analizará la tipología característica derivada de las recomendaciones de diseño arquitectónico de



Figura 97. Hotel Hilton

Fuente: propia

FONATUR para hoteles de cinco estrellas en la modalidad “todo incluido”. Tocaré el tema del uso residencial de lujo que últimamente ha incorporado una nueva tipología habitacional de torres de veinte niveles y una nueva forma de ocupación turística que conlleva usos comerciales y recreativos complementarios para la población turística estacional que se pueden incorporar a la configuración del espacio turístico de Cancún. Esto a su vez implicará la modificación en la morfología volumétrica resultante de conjunto.

Para terminar, se hará una consideración general, sobre el valor de cada espacio, los errores cometidos y las expectativas que plantea su futuro, desde la reordenación y recuperación del espacio vacío como uno de los elementos clave de la definición y cualidad del espacio turístico de sol y playa.

La zona turística está localizada sobre la barrera postarrecifal y se desarrolla como un proyecto lineal a lo largo de un recorrido de aproximadamente veintinueve kilómetros. Esta construcción urbana es el camino entre dos aguas, el Mar Caribe al Levante y un sistema lagunar al Poniente. Por la cara de las lagunas transcurre el Boulevard Kukulcán, y por el opuesto, se encuentra la playa; en medio de las dos, se localiza el desarrollo turístico. El sitio preferencial sobre la Isla Cancún se ha reservado para el uso hotelero; en segundo término, se encuentran los espacios para el ocio nocturno, los usos comerciales, el centro de convenciones, los campos de golf, una iglesia católica, una zona arqueológica, las infraestructuras generales y unas parcelas llamadas “playas públicas”.

La configuración del espacio turístico en esta zona se construye en relación a las condiciones propias de cada una de las piezas y de las relaciones transversales que se producen en ellas. Hay poca o nula interacción entre piezas colindantes. De ahí que el espacio turístico, el escenario urbano para el disfrute del ocio y el goce del paisaje, sea el resultado de esta construcción urbana lineal de piezas cuasi autónomas y de su respuesta a las condiciones del lugar.

De todos los elementos que se van a estudiar, es especialmente interesante el Boulevard Kukulcán por ser el que articula y da accesibilidad a toda la zona. Este boulevard que corre paralelo a la zona hotelera por el lado de las lagunas de la barrera postarrecifal, constituye la pieza clave de la ordenación espacial. Entre él y la playa surge el frente turístico como la adición



Figura 98. Plaza Kukulcán
Fuente: propia



Figura 99. Centro comercial la Isla
Fuente: propia

de piezas independientes entre sí, caracterizado por hoteles que se ofrecen en la modalidad de “todo incluido”.

Estas piezas no buscan la integración visual ni física entre las partes del conjunto urbano, sino tan solo una relación directa entre cada uno de ellos y el mar. Perdidos entre este macizo construido aparecen algunos vacíos, que en el proyecto inicial de la ciudad se definían como las playas públicas y que debían dar paso a la población residente que se quisiera aproximar al mar.

El acomodo de las parcelas turísticas a lo largo del Boulevard Kukulkán y el programa arquitectónico propuesto para los hoteles en esta zona, no fomentan la integración en un conjunto que propicie el intercambio entre sus elementos integrantes. Además, si bien, en la zona turística existen elementos que hacen una aportación paisajística positiva al conjunto, al mismo tiempo, se presentan otros con una imagen de abandono y desorden visual. A continuación se llevará a cabo un análisis de cada uno de los elementos urbanísticos que integran el espacio turístico en la Isla de Cancún actualmente.

1. El mayor atractivo turístico: la playa

El atractivo fundamental del turismo de sol y playa es sin duda la playa. En Cancún, la barra postarrecifal antes del desarrollo hotelero era un sistema formado por grandes playas (fig. 32-34) y un conjunto de dunas móviles que relacionaban el frente marino con el sistema lagunar interior. El equilibrio entre estas diferentes piezas era dinámico. La llamada Isla de Cancún era una pieza entre dos medios, el mar y el sistema lagunar. Es una barrera natural que recibe el material acarreado por las corrientes subterráneas que desembocan en las lagunas.

La ocupación urbana y la edificación de la barra postarrecifal ha modificado totalmente aquel escenario original. La barra de arena del frente ha desaparecido y con ello el depósito arenoso que hacía las veces de barrera, absorbía la energía del oleaje y ayudaba a que la playa tuviera poca pendiente y fuese más larga y tendida. La desaparición de la vegetación endémica para dar paso a la edificación, ha sido una de las condicionantes que han modificado las dunas originales.

La ocupación de la playa ha expuesto la nueva edificación a la fuerza de los huracanes y al mismo tiempo ha reducido las posibilidades de recuperación natural de las playas. Los efectos de esta



Figura 100. Playa Chac Mool
Fuente: propia



Figura 101. Playa Tortugas
Fuente: propia

ocupación, no se han hecho esperar y la gran playa de Cancún ha retrocedido, en algunos casos hasta los pies de ciertas instalaciones hoteleras. La playa se volvió un espacio amorfo con defensas - escolleras, sacos de arena, pequeños espigones- que desdibujaban, aún más si cabe, los restos de aquella playa idílica que fue la razón de ser de esta gran operación.

Seingier et al (2009:55) explican que la pérdida de la cobertura vegetal natural tiene implicaciones en el aumento en la vulnerabilidad de desastres, el riesgo de inundaciones, la disminución de los mantos acuíferos y la erosión de las playas. El ecosistema de la duna costera caracterizado por un conjunto de especies fijadoras de arena que permiten la formación de una estructura sólida pero blanda y que contrresta los embates del viento y las inundaciones, es clave en la zona costera. La remoción de la vegetación de dunas resulta en la desaparición del “servicio ambiental de protección de la costa”. Es decir la remoción de la cobertura vegetal en la zona costera que va a la par del desarrollo urbano aumenta del riesgo de la desaparición de la protección de la costa. En el mismo estudio se presenta los gráficos de la figura y afirman la pérdida de vegetación de dunas costeras por los desarrollos turísticos en Cancún, como una de las causas principales para que los efectos de los huracanes sean desastrosos en el sitio.

En relación con el Plan Director de 1982, la playa de Cancún no fue objeto de ningún proyecto especial, ni de un proyecto de delimitación del espacio privado en la forma de un elemento urbano, paseo, camino o malecón, que fijase el borde entre la playa y el espacio hotelero. Se puede ver en la figura 101 que se suponía una continuidad de la franja de playa y unas playas recreativas que dieran salida al mar desde el boulevard. De alguna manera, parece que la grandeza y cualidad de la playa original era tal que nadie creyó necesario evaluar el riesgo que suponía la transformación urbana de la barra. En la figura 102 se puede ver en realidad la conformación de la playa y el angostamiento que ha sufrido la Zona Federal Marítimo Terrestre – ZOFEMAT- en determinados puntos. Es decir se desconocía el efecto que la erosión de las playas pudiera ocasionar a la playa y posteriormente a las edificaciones.

En otro orden de ideas, se puede apreciar que la continuidad de la propiedad privada frente al mar, ha hecho inaccesible el mar y hasta cierto punto, que se privatice la playa. En las figuras 99 y 100 se pueden ver dos distintas soluciones de acomodo de la propiedad privada en el frente de

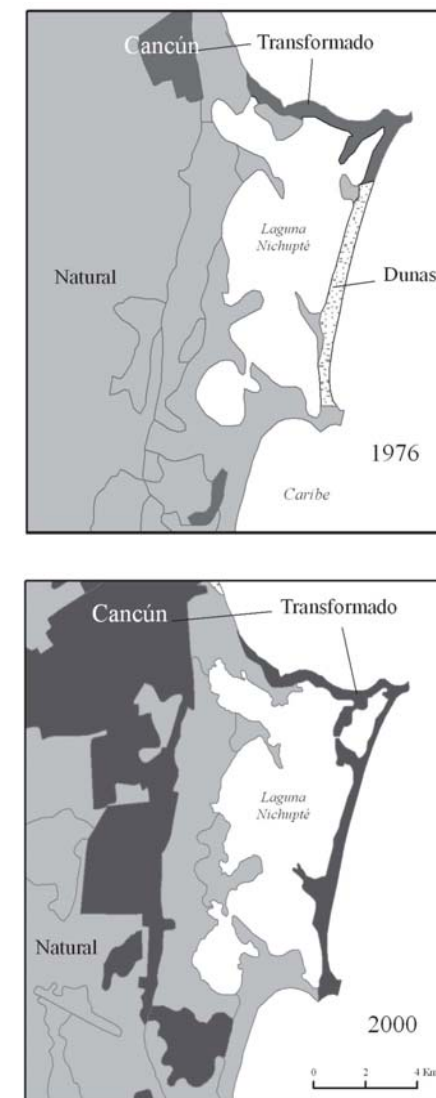


Figura 102. Pérdida de vegetación de dunas por desarrollos turísticos en Cancún

Fuente: Seingier et al, 2009, p.61

playa. En la imagen superior, la zona residencial que da al Mar Caribe en Cancún; en la parte de abajo se puede apreciar una zona residencial en la Manga del Mar Menor, Cartagena, España.

Al comparar ambos espacios, se aprecia que en Cancún las casas frente al mar, están seguidas unas a otras, sin permitir el acceso público al frente de mar. Asimismo, el desarrollo residencial carece de un elemento limitante entre la propiedad privada y el mar que a la vez pueda permitir el paseo frente al mar, como se ve en la Manga del Mar Menor. Además en la Manga del Mar Menor se puede distinguir la solución de bolsas de estacionamiento cerca del mar y la posibilidad de acceso peatonal al frente de playa. Se nota que existe un paseo marítimo frente a la propiedad privada bien delimitado.

La situación de pérdida de arena en la playa y la falta de un límite urbano claro sitúan el debate proyectual del espacio turístico en la forma del frente de mar. Tanto en la ordenación de la ciudad como en la construcción de cada hotel no ha habido una idea que ordenase el conjunto. El Plan Director de 1982 ofreció la playa a los hoteles para que fuera un acicate para su desarrollo. La playa era suficientemente generosa para tomar medidas protectoras o resolver su acabado de forma conjunta a través de un paseo público, había suficiente espacio para que los edificios o terrazas privadas que daban al mar se pudiesen resolver sin necesidad de ningún tipo de medida.

La SEMARNAT -Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales- (SEMARNAT, 2010) define la ZOFEMAT –Zona Federal Marítimo Terrestre- como “la franja de 20 metros transitable y contigua al mar que se determina a partir de la cota de pleamar máxima. La ZOFEMAT es regulada por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por la Ley General de Bienes Nacionales, por el Reglamento para el uso y aprovechamiento del mar territorial, vías navegables, playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar y por la Ley General de equilibrio ecológico y la protección al ambiente” (SEMARNAT, 2010). De acuerdo al artículo 29 de la Ley General de Bienes Nacionales la ZOFEMAT es un bien de uso común del dominio público de la Federación, y por lo tanto inalienable, imprescriptible e inembargable y no está sujeto a acción de posesión definitiva o provisional” (Idem).

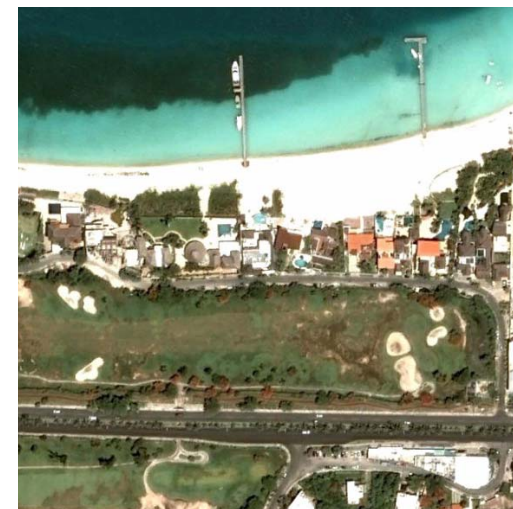


Figura 103. Vista aérea de la zona residencial turística de Cancún
Fuente: Google, 2009

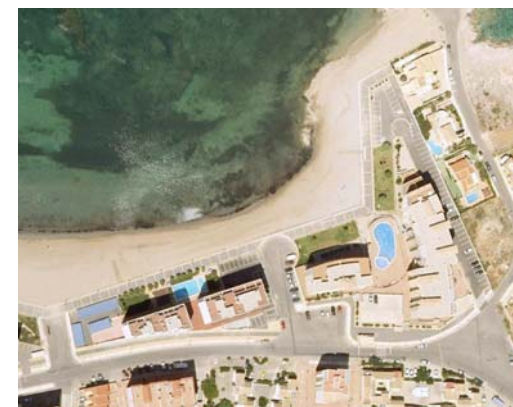


Figura 104. Vista aérea de zona residencial turística de la Manga del Mar Menor, Cartagena
Fuente: Google, 2007

La playa o la ZOFEMAT al estar definida como la franja de 20 de ancho para el tránsito registrada en el momento más álgido del flujo natural del mar, se presta a estar sujeta a lecturas muy diversas, que dan pie a ocupaciones y a abusos de todo tipo.



Figura 105. Detalle del frente de playa y los accesos públicos en las playas Caracol y Gaviota Azul en Punta Cancún

Fuente: FONATUR, 1982, p. 79



Figura 106. Vista aérea de Punta Cancún

Fuente: Google, 2010

Aunado a lo anterior, el efecto de los huracanes en Cancún ha sido repetido y muy devastador. El 13 de septiembre de 1988 pasó por Cancún el huracán Gilberto y el 21 de octubre de 2005, el Wilma, ambos de categoría 5. La zona donde han impactado más fuertemente es a lo largo de unos 12 km. entre la Punta Cancún y la Punta Nizuc. Específicamente desde el Huracan Gilberto, se encontró que el afloramiento rocoso localizado frente a Punta Cancún, el cual constituía una barrera natural para el movimiento de arena, había sido seriamente dañado por el movimiento y disgregación de grandes masas rocosas. Esto ha dado lugar a un hueco que ha permitido fuertes corrientes paralelas a la costa y ha facilitado la salida del material sólido y la erosión de las playas aledañas (Ramírez, 2007:4).

En cuanto a Punta Nizuc, se observó que la separación entre las dos salientes que la conforman se acentuó, por lo que el patrón de corrientes también se vió modificado, lo que ha provocado la salida de arena. Ante los problemas de erosión de la playa, los establecimientos hoteleros afectados han construido obras más o menos formales que consisten en espigones sumergidos y contenedores de rellenos de arena, los cuales no demuestran su efectividad en la solución del problema a largo plazo (idem:5).

El resultado final ha sido desnudado por los huracanes. Frente a un supuesto casi idílico de una playa sin fin abierta a todos, en la que las edificaciones, alejadas de la línea del agua, parecían baradas sobre la arena, se transformó en una playa en retroceso, unas defensas improvisadas y unas instalaciones hoteleras que han emergido de la arena, enseñando sus cimientos castigados por el oleaje.

En cualquier caso, se ha dado por hecho la dificultad de que las playas se recuperen naturalmente porque se ha roto el equilibrio histórico de la barra y se ha hecho necesaria una intervención técnica de recuperación, defensa y alimentación de la playa. Actualmente los grupos de inversores y hoteleros, así como las autoridades se han abocado a restuarar el frente de playa inicial con obras importantes de rellenos. Desde 2002, FONATUR ha promovido un Comité Técnico, formado por el Gobierno de Quintana Roo, el Municipio de Benito Juárez, la Asociación



Figura 107. Playa frente al Hotel Krystal
Fuente: propia



Figura 108. Playa frente al Royal Resorts
Fuente: Royal Resorts, 2009

de Hoteles de Quintana Roo y el Centro Coordinador Empresarial, para la restauración ambiental de las playas de Cancún.

El objetivo de este Comité es la recuperación de los 12 km. de playa (con una anchura media de 60 m.). La construcción de dos grandes espigones en Punta Nizuc y Punta Cancún protegerán la playa evitando las pérdidas de arena por estos dos extremos; y la instalación a lo largo de todo el frente de una protección semisumergida del tipo “Protectube” evitará la pérdida de arena hacia las profundidades marinas, asimismo disipará la energía del oleaje que incide sobre la arena.

La obra de Recuperación de Playas de Quintana Roo inició el 1 de noviembre de 2009 y concluyó el martes 9 de febrero de 2010. La Secretaría de Turismo (SECTUR) ha dirigido el Fideicomiso para la Restuaración, Recuperación, Sostenimiento y Mantenimiento de la Zona Federal Marítimo Terrestre en el relleno de las playas de frente hotelero de Cancún. Para su financiamiento se contó con la participación de la Federación, el Estado de Quintana Roo y los municipios involucrados por un monto cercano a los mil millones de pesos. Se construyeron estructuras de apoyo para la contención de arena que ayudarán a asegurar un ancho de playa de 30 a 40 metros. En total, en Cancún se rellenaron con 5.2 millones de metros cúbicos de arena 10.5 kilómetros de litoral en el tramo comprendido entre Punta Cancún y Punta Nizuc, (SECTUR, 2010).

Con estos trabajos se ha mejorado la calidad de espacio abierto en el frente de los desarrollos de playa. Sin embargo, cabe hacer recordar que la llegada de los huracanes y la erosión de sus playas son fenómenos recurrentes en Cancún y los rellenos de arena en la playa son una solución temporal que requiere mantenimiento. Asimismo, que este tipo de operaciones plantean algunos inconvenientes no solo por el costo de su ejecución sino también por el impacto al hábitat natural.

Es necesario recordar que en Cancún se sigue optando por la inexistencia de un elemento límite construido entre la playa y la propiedad privada. En otras palabras no hay paseo marítimo o malecón frente al mar. Lo que se traduce como la sensacion de apertura total de la playa pero tambien conlleva la posible exposición de las edificaciones al contacto directo con el mar.



Figura 109. Trabajos de relleno en la playa frente al Royal Resorts

Fuente: Royal Resorts, 2009



Figura 110. Trabajos de relleno en la playa frente al Royal Resorts

Fuente: Royal Resorts, 2009

2. La comunicación dorsal: el Boulevard Kukulcán

El Boulevard Kukulcán de 29 km de longitud, es el espacio urbano mejor resuelto en la zona hotelera. Esta vía es el gran cordón de comunicación de la Isla; localizado en la cara interior de la barra arrecifal, va desde el entronque de la salida al aeropuerto situado en el extremo sur del sistema; hasta el cruce de la Av. Bonampak y el arranque de la Av. Cobá en centro habitacional y de servicios, al norte.

El Boulevard da acceso a todos los desarrollos hoteleros y residenciales, asimismo comunica una serie de puertos recreativos y náuticos, tanto dentro del Sistema Lagunar como frente al Mar Caribe. A lo largo del Blvd. Kukulcán se encuentra el trazado actual y previsto de una vía segregada para bicicletas a lo largo de su recorrido. En la figura 107 se señala la vía existente y la parte en proyecto.

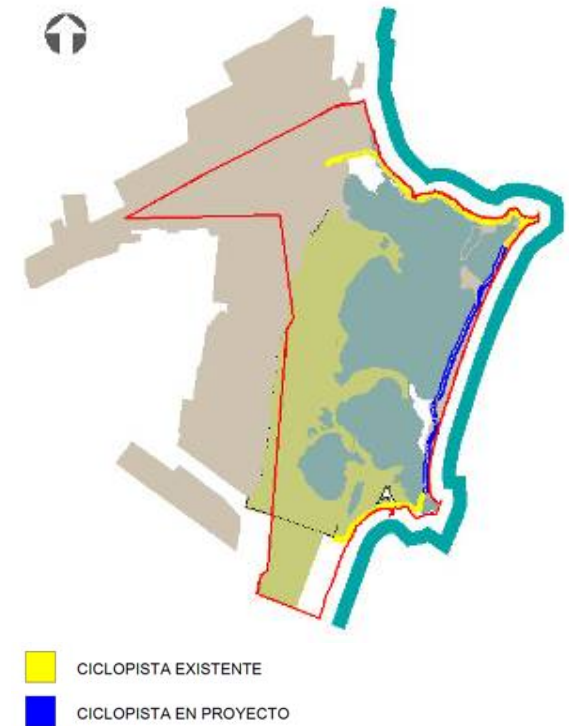
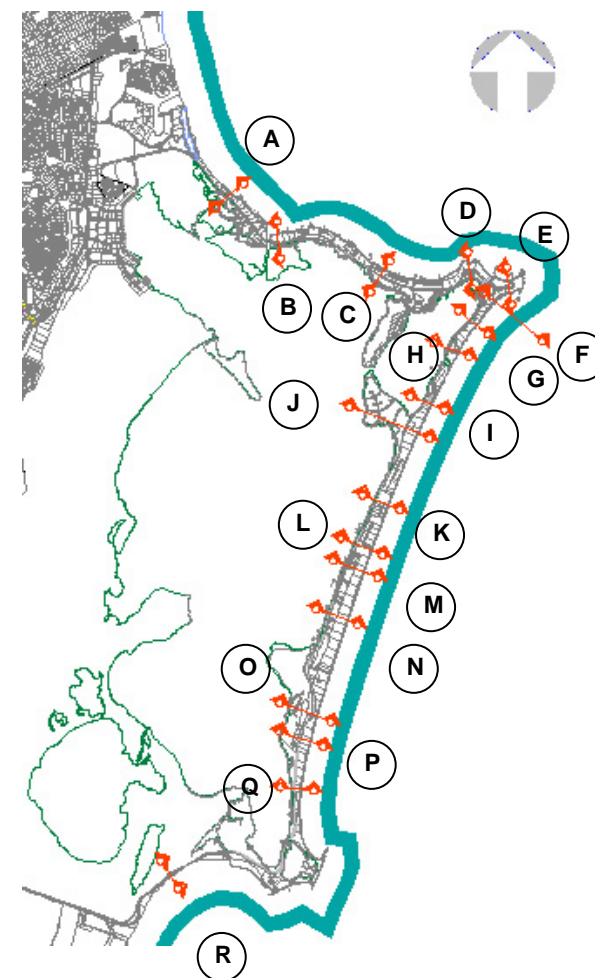
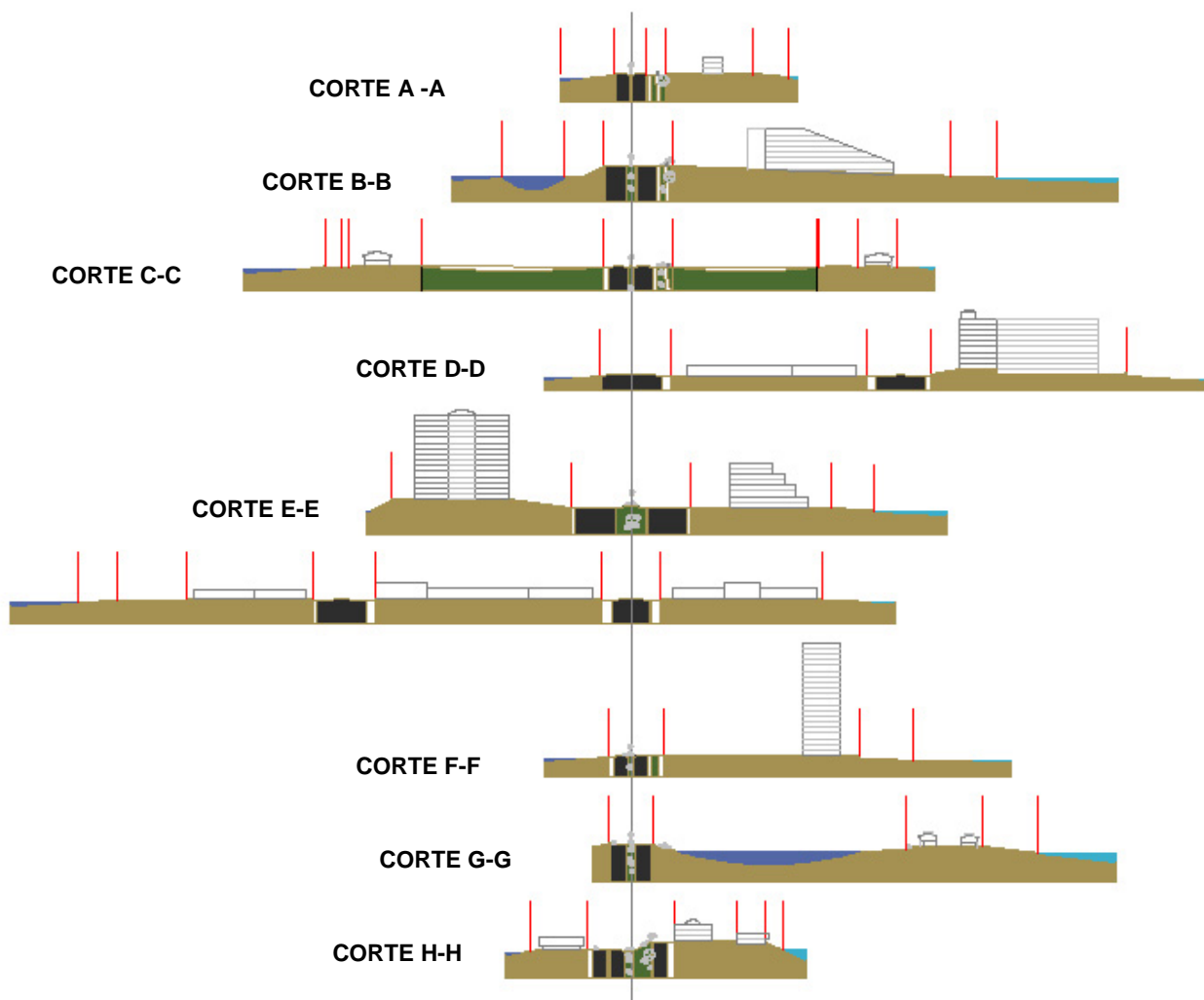


Figura 111. Ciclopista

Fuente: FONATUR; elaboración: propia



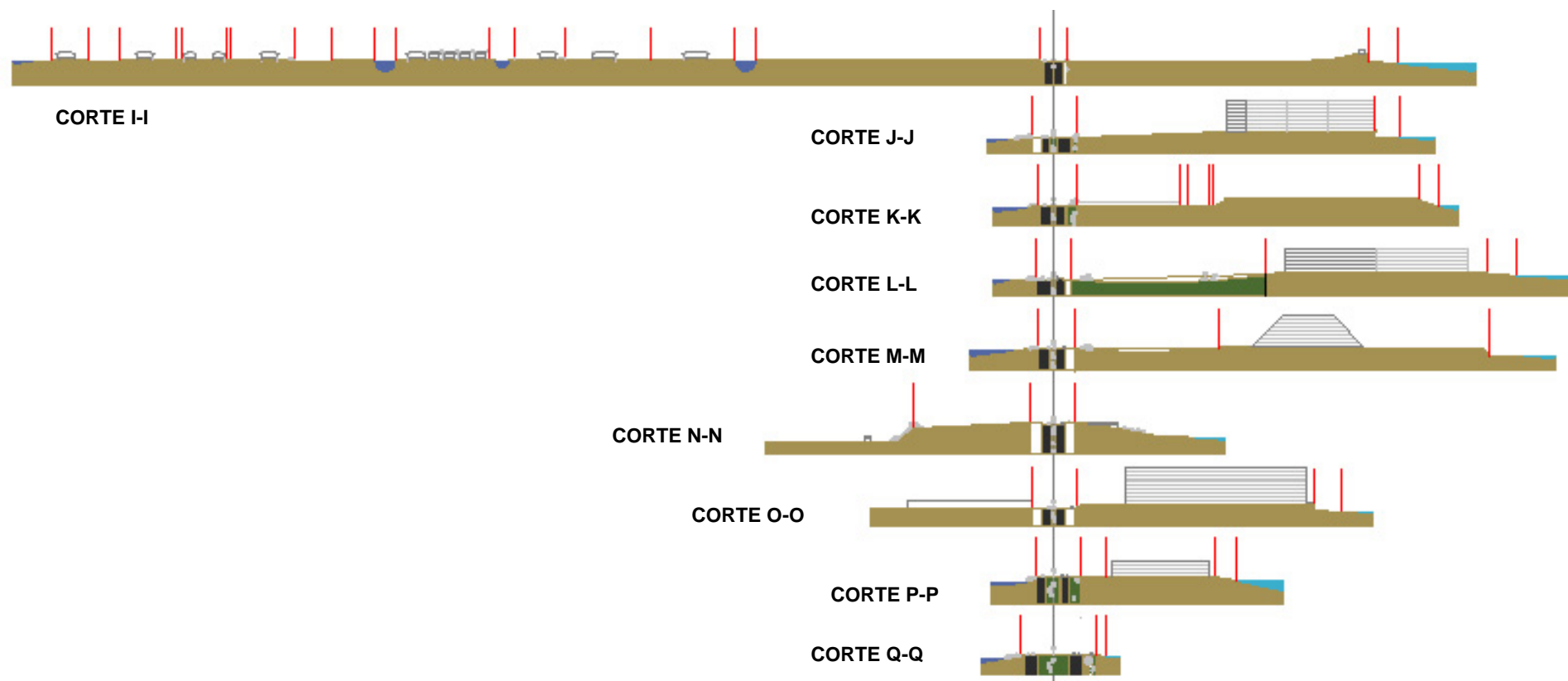


Figura 112. Secciones del Boulevard Kukulcán
Fuente: FONATUR; Elaboración: propia

La posición de la vía y su caracterización son lo que le distingue de otras experiencias y le confiere una calidad especial. El Boulevard Kukulcán es una vía mixta, no segregada, tal como acontece en otras áreas turísticas de nueva planta, como las que se construyeron en el sur de Francia en el Languedoc Roussellón, que se resuelve a la manera de una avenida asimétrica, con cruces a nivel, en la que se prioriza el caracter urbano de la calle frente a una solución de vía rápida.

La sección de la vía está compuesta por cuatro carriles: dos de circulación en cada dirección, que se separan, envolviendo el centro de convenciones, cuando cruza Punta Cancún. Cuenta con una mediana central de sección variable, amplia en el tramo sur, cuando discurre por la parte menos urbanizada; y más estrecha cuando transcurre por la parte más edificada.

La mejor cualidad del boulevard viene dada por su posición al lado del sistema lagunar. Esta condición le da una gran cualidad paisajística y unos valores que compensan en parte el que en la práctica no tenga ninguna vista sobre el Mar Caribe y la playa. Por la cara de Levante el contacto con la edificación hotelera y sus servicios es desigual.

Hay algunos tramos del boulevard en los que la fachada edificada de los hoteles y servicios se acerca a la vía sin dar una fachada continua a la manera de las calles corredor, pero suficiente para cerrar las vistas hacia el lado de mar. En otros tramos, una pared de cierre niega cualquier relación entre el espacio público y el privado. En otros puntos, dado que los hoteles tienden a situarse muy cerca de la playa queda un espacio abierto verde privado que amplía el campo de visión del que circula por el boulevard que confiere otra cualidad urbana a la vía (figura 109). En cualquier caso, la sección viaria, sobre tener estos espacios privados, toma otra dimensión, como ocurre a lo largo de los campos de golf.

El Boulevard Kukulcán es la pieza más urbana del conjunto y un espacio bien conservado gracias a los cuidados de FONATUR que continúa gestionando las tareas de mantenimiento y limpieza. En resumen, se trata de una intervención que soporta toda la carga urbana de la zona turística, no sólo en términos de comunicaciones sino también en lo que se refiere a los usos cívicos propios del espacio público urbano.



Figura 113. Campo de golf del hotel Gran Meliá
Fuente: Google, 2009

3. Las extensiones verdes privadas: los campos de golf

Los tres campos de golf que existen sobre la Isla Cancún tienen una aportación relevante a la imagen paisajística de la zona turística por permitir la apertura visual y espacial del Blvd. Kukulcán. A pesar de ser espacios privados a los cuales no está permitido entrar libremente, al no contar con muros o elementos que los aíslen del boulevard, dan la sensación de continuidad y apertura del espacio verde. Asimismo en el tema medioambiental, los campos de golf colaboran en el reciclaje y utilización de las aguas tratadas para riego. Dos de los campos de golf alojan una planta de tratamiento de aguas y utilizan su descarga para el riego de los campos.

El primer campo que se construyó en el sitio fue el campo de golf Pok-ta-pok de 18 hoyos par 72 con una longitud de 6.750 yardas o 6.172 m. Se encuentra a la altura del kilómetro 7,5 del Boulevard Kukulcán y fue diseñado por Robert Trent Jones Jr. en 1976. Incorpora vistas a las lagunas, al Mar Caribe e integra los vestigios mayas en el diseño del campo (ACGCM, 2010).

El desarrollo del campo Pok-ta-pok se lleva a cabo en la Isla Cancún a ambos costados del boulevard y se extiende sobre una isleta entre las lagunas Nichupté y Bojórquez. A lo largo del boulevard este campo de golf aporta una sección de espacio verde a ambos lados. Existen pasos a desnivel por debajo del Blvd. Kukulcán para recorrer todo el campo y cruzar hacia el lado del mar sin interferir con la circulación del boulevard. Este campo de golf alberga la planta de tratamiento de agua que lleva el mismo nombre del campo.

Alrededor de este campo se ubican conjuntos en condominio de uso residencial que gozan de frentes hacia el campo y hacia el mar o hacia las lagunas, es decir, muchas de las casas o edificios que comprende este desarrollo, tienen una de sus fachadas hacia el mar o la laguna. El elemento que separa la edificación del frente de agua es el jardín o área exterior de la propiedad. Muchos de estos conjuntos y casas tienen pequeños puertos o marinas para embarcaciones privadas.



Figura 114. Campo de golf Pok-ta-pok a lo largo del Blvd. Kukulcán desde el Mar Caribe
Fuente: FONATUR, 2006



Figura 115. Campo de golf Pok-ta-pok desde el Mar Caribe
Fuente: FONATUR, 2006



Figura 116. Campo de golf Pok-ta-pok
Fuente: ACGCM, 2010



Figura 117. Campo de golf Pok-ta-pok
Fuente: FONATUR, 2003

A la altura del km. 17 del Blvd. Kukulcán se encuentra el campo de golf del hotel Hilton proyectado por el Arq. Pedro Güereca y el Grupo AOKI. Consta de 18 hoyos par 72 y una superficie total de 60 ha. Se desarrolla sobre un saliente sobre la laguna Nichupté y colinda con las ruinas de “El Rey” (figura 114). A pesar de que su desarrollo es paralelo al boulevard, por encontrarse rodeado de espesa vegetación y en un nivel más bajo que el boulevard, sólo es posible apreciar la extensión del campo, desde el boulevard, en una pequeña porción. Junto a este campo se encuentra la planta de tratamiento Gucumatx la cual lo abastece de agua para riego.

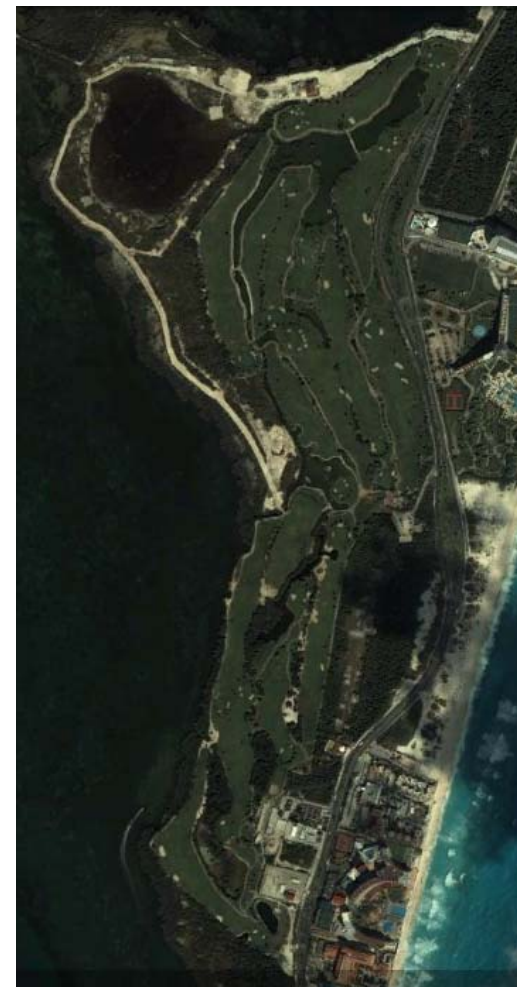


Figura 118. Campo de golf del hotel Hilton
Fuente: Google, 2009

En el km. 16,5 del Blvd. Kukulcán se encuentra un campo de golf de 9 hoyos par 3 que pertenece al Hotel Gran Meliá. A pesar de no contar con las especificaciones técnicas reglamentarias, este campo de golf hace la mayor aportación paisajística de los tres campos, al boulevard. Inicialmente se había proyectado como zona verde pública en el Plan de 1982. Hoy en día, el sitio ha sido ocupado por estas instalaciones deportivas. No obstante, al solamente contar con la acera como elemento límite entre el boulevard y las parcelas hoteleras, y ubicarse al mismo nivel que el boulevard, integra una superficie de aproximadamente 20 ha. de áreas verdes y abiertas, al espacio del boulevard.

Los hoteles que se ubican en la franja a lo largo de 1,5 km. del boulevard, desde el hotel Cancún Palace hasta el Omni, quedan con un área verde de transición de 120 m. de distancia promedio entre el boulevard y el hotel. Esto da amplitud, enmarca el acceso y engrandece la ubicación de dichos hoteles (figuras 115 y 116).

4. El monocultivo: los hoteles “todo incluido”

La ordenación de la Isla Cancún se hace desde una apuesta decidida a favor del turismo hotelero destinándole la parte más atractiva de la costa. El Plan 1982 proponía una mezcla de tipos de alojamiento turístico, sin embargo en la praxis se ha encontrado que todos los hoteles tienen la máxima categoría: cinco estrellas.

De acuerdo a la experiencia adquirida por FONATUR en el lapso de 1975 a 1985, el fideicomiso ha elaborado manuales de lineamientos arquitectónicos para las tipologías más comunes, los llamados “Criterios básicos de diseño” para hoteles de 1 a 5 estrellas, albergues, balnearios, condominios hoteleros y empresas de tiempo compartido. Con la publicación de estos documentos FONATUR pretendía hacer un serio esfuerzo en la orientación técnica y financiera en la planificación y construcción de instalaciones hoteleras que además de ser eficientes en su diseño fueran rentables desde el punto de vista financiero. De ahí que los proyectos posteriores a 1985 puedan haber recibido una importante inducción a la morfología deseada.

El hotel cinco estrellas es el de máxima calidad, los edificios que lo integran, el equipamiento, el mobiliario deben estar en excelentes condiciones. Debe haber total apego a los estándares legales y de licencias con respecto al riesgo de fuego, seguridad, higiene, seguros y cualquier otro



Figura 119. Campo de golf del hotel Gran Meliá
Fuente: propia



Figura 120. Campo de golf del hotel Gran Meliá
Fuente: propia

estipulado. De acuerdo a la clasificación de estándares mínimos de la OMT de hoteles por estrellas, el hotel cinco estrellas queda definido como el que cuenta con las siguientes características y requerimientos:

Característica	Requerimientos
Teléfonos públicos	En cabinas aisladas acústicamente en el lobby para llamadas nacionales e internacionales
Superficie mínima en habitaciones	
Sencilla	13 m ²
Doble	16 m ²
Triple	19 m ²
Suites	Deberán ser independientes y tener conexión con otras habitaciones
Tamaño mínimo de la cama individual	2,00 x 0,80 m
Toallas y ropa de cama	Cambio diario
Servicio de limpieza	Disponible 24 hr
Armarios	De la mayor calidad y sofisticación
Sillones	1 por cada huésped
Mesa o cómoda con cajones	1
Iluminación	Natural - a través de ventanas durante el día. Artificial - que permita la lectura. En el techo - con interruptores en el acceso y en la mesa de noche. Una lámpara en la mesa de noche por huésped. Lámpara para lectura en el sillón y la mesa.
Acabado en piso	Recubrimiento de alfombra o piso de alta calidad de muro a muro
Entretenimiento dentro de la habitación	Radio, sistema central de música controlable por el huésped, televisión de color con cable

Cortinas y persianas	De alta calidad
Bote de basura	
Cenicero	En habitaciones de fumadores
Vasos de cristal	Al menos uno por huésped
Folletos promocionales	Al menos en dos idiomas
Señal de no molestar	
Instrucciones contra incendio	
Tabla de costos	Si las autoridades locales lo solicitan
Maletero	
Espejo (distinto al del baño)	
Papelería	
Minibar	
Aislamiento acústico	De alto estándar
Puerta	Con cerradura y llaves u otro medio Fácil de identificar Con cierre de seguridad interior
Baños	Privado, con lavabo y espejo, luz, repisa, toallas, jabón y enchufe eléctrico con voltaje marcado Con el WC separado
Ventilación	Natural o artificial que provea de 3 cambios de aire/hr
Agua	Caliente y fría i potable identificadas por colores
Lavabo	Con espejo, luz, repisa, jabón y enchufe eléctrico con voltaje marcado
WC	Con papel, bote
Ducha o tina con ducha	Con cortina o pantalla
Toallas	mínimo una toalla de manos por huésped jabón, shampoo, crema y otros efectos personales Secador de pelo y teléfono
Servicios públicos	Separados para cada sexo. Normalmente cuentan con dos WC con papel, lavabos con agua

	<p>caliente y fría, espejo, jabón, toallas, secador de manos y bote de basura</p> <p>Servicio para discapacitados</p> <p>Ubicados cerca de las áreas publicas con trampa a la vista</p> <p>Ventilación de 3 cambios de aire/hr</p>
Pasillos	<p>Iluminados 24 hr por iluminación natural o artificial. Ventilados adecuadamente y libres de obstáculos y peligros.</p> <p>Con indicaciones de emergencia</p> <p>Con acabado de alfombra o piso de muro a muro</p>
Recepción	<p>Asientos y mobiliario de acuerdo a la capacidad de alojamiento del hotel.</p> <p>Bien iluminada</p> <p>Con café y mesas para escribir</p> <p>Con plantas y música ambiental</p> <p>Con acabado de lujo en pisos</p>
Estacionamiento	<p>De acceso restringido y valet para acomodar los coches de los huéspedes y visitantes las 24 hr.</p>
Áreas verdes	<p>Para uso de los huéspedes y otras áreas como terrazas, azoteas, patios</p>
Lounge	<p>Con área para sentarse, música y televisión, periódicos y revistas con servicio 24 hr.</p>
Desayuno	<p>En restaurantes</p>
Room service	<p>Todos los alimentos y bebidas las 24 hr</p>
Restaurante	<p>Restaurante principal o varios restaurantes de especialidades de los mas altos estándares</p> <p>Cenas privadas o con espectáculos</p> <p>Capacidad total misma capacidad de hospedaje</p>
Bar	<p>Bar y cocktail lounge</p>
Conferencias	<p>Salas de juntas y conferencias</p>
Resguardo	<p>Resguardo de equipaje</p>
Entretenimiento	<p>música, club nocturno, discotheque y pista de baile dentro del hotel o cercano</p>
Recreación	<p>Sauna, gimnasio, spa, piscinas, jacuzzi</p>

Salón de belleza

Recepción	Servicio 24 hr.
Servicio medico	Primeros auxilios
Caja de valores	Cajas individuales
Lavandería	Servicio Express incluyendo lavado, planchado y tintorería
Servicio postal	Recibo y envío de telex y fax
Agencia de viajes	Información, excursiones, guías, seguros, vuelos, viajes, etc.
Servicio de viajes	Taxi y alquiler de coches
Comercio	Periódico, libros, postales, artículos de fotografía, tabaco, cosméticos, flores
Idiomas	Staff con dominio de dos idiomas y conocimiento de un tercero

Figura 121. Estandares minimos de un hotel cinco estrellas según la OMT

Fuente: Lawson, 1995, p. 13-19

En particular el manual de los “Criterios básicos de diseño para un hotel de cinco estrellas” da una serie de sugerencias arquitectónicas en cuanto a dimensiones y distribución de servicios generales, aconsejando un tamaño mínimo de habitación de 31,76 m² (fig. 119) y una organización del cuerpo de habitaciones en patio abierto al mar, que se convertirá en la pauta tipológica a seguir (fig. 118).

La construcción de los hoteles de la Isla empezará en la década de los 1970 y tendrá su auge en los 1980. Después de analizar casi cincuenta hoteles cinco estrellas en la zona turística, se ha encontrado en veinte casos, que el hotel prototípico de la Isla será un hotel introvertido, con la fórmula “todo incluido”, edificado en una parcela de 3 a 5 hectáreas, más o menos rectangular, con la fachada principal abierta al mar y una capacidad de 250 a 350 habitaciones. El acceso principal se realizará por Boulevard Kukulkán, y la edificación se podrá situar a 5 m. del lindero con la playa. Esto coincide con lo que Lawson (1995:23) clasifica como los hoteles típicos de un

resort que cuentan con un rango de 200 a 300 habitaciones y son capaces de alojar áreas de cena, lounges y servicios recreativos.

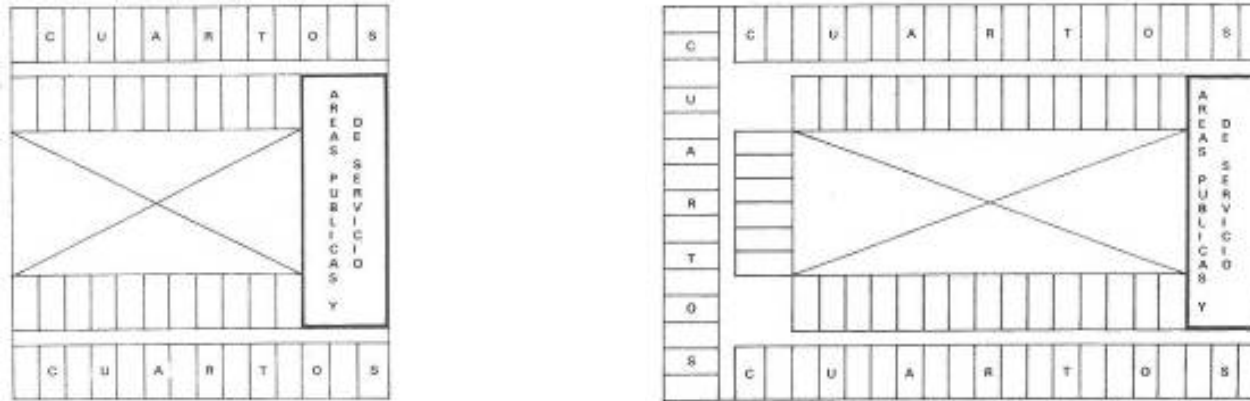


Figura 122. Plantas tipo de conjunto con patio central abierto y con patio central cerrado
Fuente: FONATUR, 1986

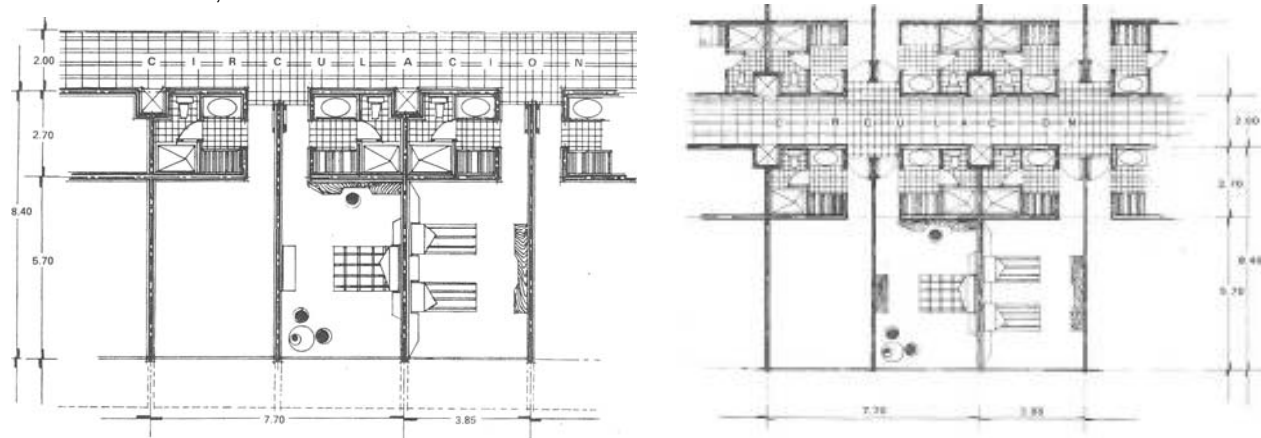


Figura 123. Cuarto de hotel tipo en cruja sencilla y cruja doble de 31,76 m²
Fuente: FONATUR, 1986, p. 21-22



Figura 124. Hoteles Riu Américas y Fiesta Americana Villas
Fuente: FONATUR, 2006



Figura 125. Hotel Riu Caribe
Fuente: FONATUR, 2006

La disposición de las habitaciones puede ser en crujía sencilla, en la cual las habitaciones sólo tendrán vistas a la playa; o en crujía doble en la que la mitad de las habitaciones tendrán vistas a la playa y la otra mitad, hacia el boulevard y las lagunas. El programa arquitectónico sugerido en los criterios de diseño de FONATUR para un hotel cinco estrellas es el siguiente:

LOCAL		RANGOS DE AREAS							
		MINIMOS				MAXIMOS			
		Hotel con distribución en planta crujía m ²	Hotel con distribución en planta doble sencilla m ² /cuarto	Hotel con distribución en planta crujía m ²	Hotel con distribución en planta doble sencilla m ² /cuarto	Hotel con distribución en planta crujía m ²	Hotel con distribución en planta doble sencilla m ² /cuarto	Hotel con distribución en planta crujía m ²	Hotel con distribución en planta doble sencilla m ² /cuarto
HABITACIONES									
Habitaciones	de	1.854	18,54	1.854	18,54	2.195,00	21,95	2.195,00	21,95
Vestidores	de	446	4,46	446	4,46	432,00	4,32	432,00	4,32
Baños		500	5,00	500	5,00	517,00	5,17	517,00	5,17
Ducto instalaciones						32,00	3,20	32,00	3,20
		2.800	28,00	2.800	28,00	3.176,00	31,76	3.176,00	31,76
AREAS PUBLICAS									
Pórtico de acceso		184,50	1,84	184,50	1,84	205,00	2,05	205,00	2,05
Lobby		45,00	0,45	45,00	0,45	60,00	0,60	60,00	0,60
Lobby-bar		63,88	0,64	63,88	0,64	70,98	0,71	70,98	0,71
Restaurante		149,63	1,50	149,63	1,50	166,25	1,66	166,25	1,66
Cafetería		61,42	0,61	61,42	0,61	68,25	0,68	68,25	0,68
Bar		64,80	0,65	64,80	0,65	72,00	0,72	72,00	0,72
Centro nocturno		111,04	1,11	111,04	1,11	123,38	1,23	123,38	1,23
Salón de banquetes o usos múltiples		918,00	9,18	918,00	9,18	1.020,00	10,20	1.020,00	10,20
Concesiones		46,62	0,47	46,62	0,47	51,80	0,52	51,80	0,52
Sanitarios públicos		39,87	0,40	39,87	0,40	44,30	0,44	44,30	0,44
Circulaciones cuartos		448,00	4,48	833,00	8,33	448,00	4,48	833,00	8,33
Circulaciones áreas publicas		336,95	3,37	336,95	3,37	376,39	3,76	376,39	3,76
		2. 469,71	24,70	2. 854,71	28,55	2.706,35	27,05	3.091,35	30,90



Figura 126. Hotel ME
Fuente: TIMS, 2009

AREAS SERVICIO	DE							
Registro	40,55	0,40	40,55	0,40	45,05	0,45	45,05	0,45
Oficinas	364,32	3,64	364,32	3,64	404,08	4,05	404,08	4,05
Ropería y lavandería	189,00	1,89	189,00	1,89	210,00	2,10	210,00	2,10
Cocina	357,98	3,58	357,98	3,58	397,75	3,98	397,75	3,98
Valet	67,50	0,68	67,50	0,68	75,00	0,75	75,00	0,75
Ropería de piso de cuartos	87,86	0,88	87,86	0,88	97,62	0,98	97,62	0,98
Comedor de empleados	45,00	0,45	45,00	0,45	50,12	0,50	50,12	0,50
Baños y vestidores de empleados	73,80	0,74	73,80	0,74	82,00	0,82	82,00	0,82
Almacén general	138,60	1,39	138,60	1,39	154,00	1,54	154,00	1,54
Cuarto de maquinas	162,00	1,62	162,00	1,62	180,00	1,80	180,00	1,80
Taller de mantenimiento	81,00	0,81	81,00	0,81	90,00	0,90	90,00	0,90
Cuarto de basura	94,50	0,95	94,50	0,95	105,00	1,05	105,00	1,05
Escaleras de servicio y elevadores	184,12	1,84	184,12	1,84	184,12	1,84	184,12	1,84
Circulaciones de servicio	255,33	2,55	255,33	2,55	283,70	2,84	283,70	2,84
	2.141,67	21,42	2.141,67	21,42	2.359,16	23,60	2.359,16	23,60
ESTACIONAMIENTO CUBIERTO								
Estacionamiento	1.227,00	12,27	1.227,00	12,27	1.227,00	12,27	1.227,00	12,27
Total estacionamiento	1.227,00	12,27	1.227,00	12,27	1.227,00	12,27	1.227,00	12,27
	8.638,38	86,38	9.023,38	90,23	9.468,51	94,68	9.853,51	98,53
AREAS EXTERIORES								
Alberca	157,00	1,60	157,00	1,60	175,00	1,75	175,00	1,75
Jardines y andadores								
Andén de carga	180,00	1,80	180,00	1,80	180,00	1,80	180,00	1,80
	337,50	3,40	337,50	3,40	355,00	3,55	355,00	3,55

Figura 127. Programa arquitectonico de un hotel cinco estrellas

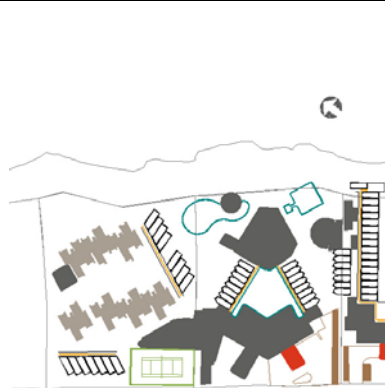
Fuente: FONATUR, 1986, p.17

Hoteles cinco estrellas

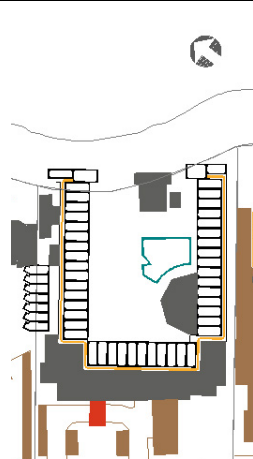
Acceso porticado
Estacionamiento

Servicios generales
Piscinas

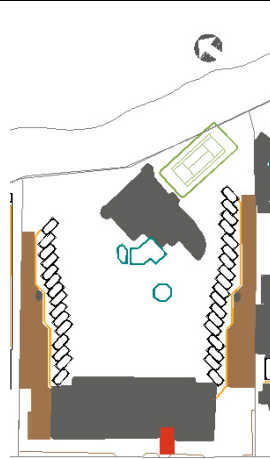
Cuartos de hotel
Canchas
Circulación interior



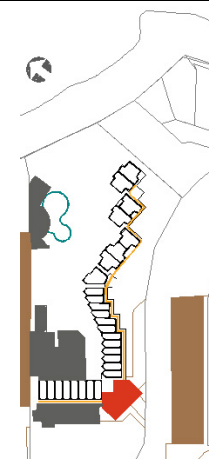
Hotel Temptation
420 habitaciones



Hotel Las Glorias
128 habitaciones



Hotel Ocean Spa
154 habitaciones



Hotel Aquamarina
172 habitaciones



Hotel Barceló Costa Cancún
358 habitaciones



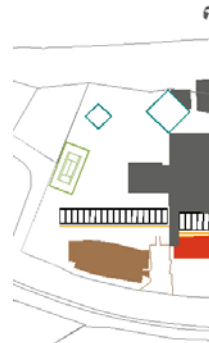
Hotel Calinda Beach
470 habitaciones



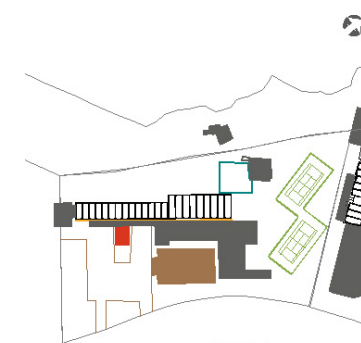
Hotel Casa Maya



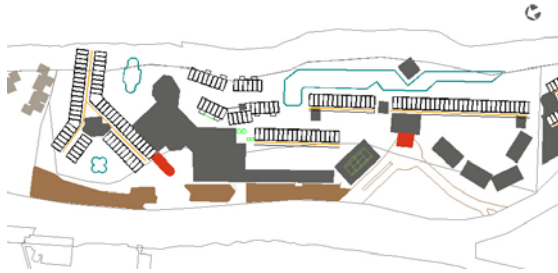
Hotel Rui Caribe
506 habitaciones



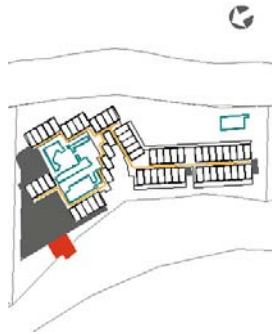
Hotel Presidente y villas Kin Ha
Presidente- 299 habitaciones



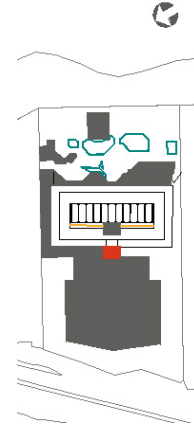
Hotel Viva Beach
276 habitaciones



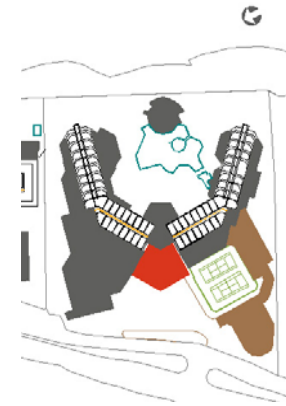
Hotel Grand Caribe Real y Royal Cancún
477 habitaciones + 288 habitaciones= 765 habitaciones



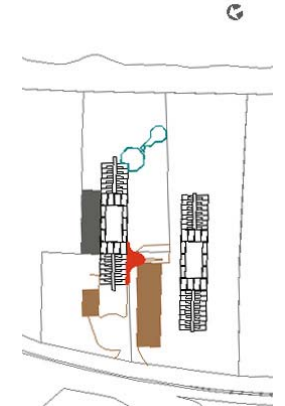
Hotel Flamingos
215 habitaciones



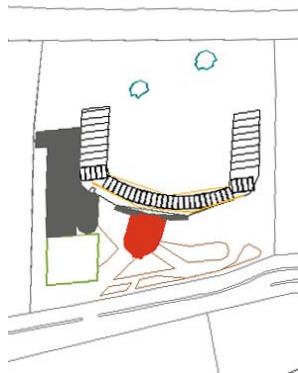
Hotel Beach Palace
287 habitaciones



Hotel ME
419 habitaciones



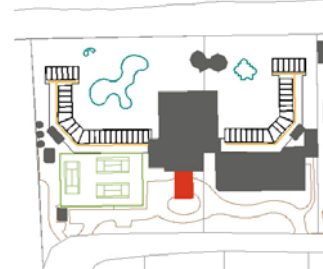
Hotel Park Royal
291 habitaciones



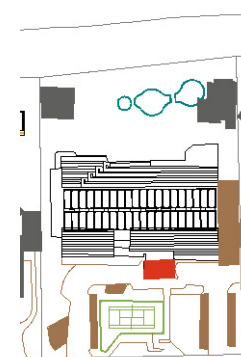
Hotel Aqua
371 habitaciones



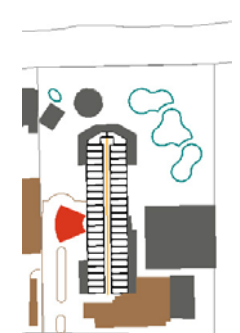
Hotel Barceló Tucancún
334 habitaciones



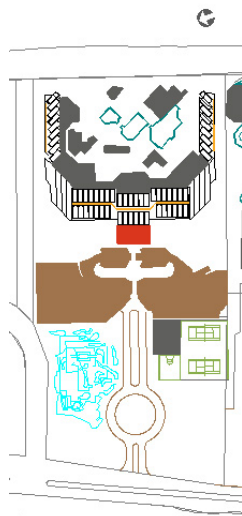
Hotel Ritz Carlton
365 habitaciones



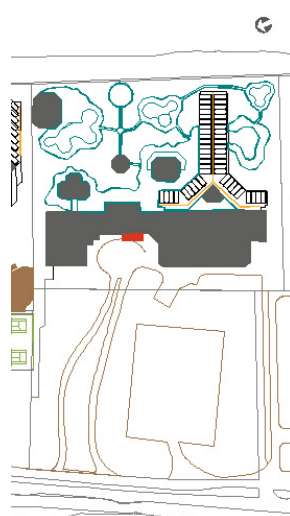
Hotel Golden Parnassus
214 habitaciones



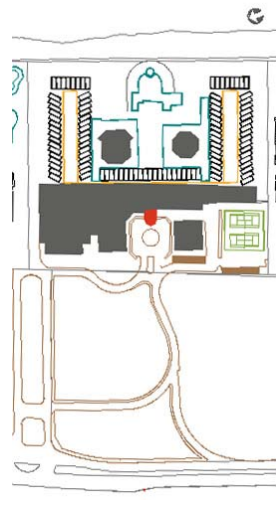
Hotel Le Meridien
213 habitaciones



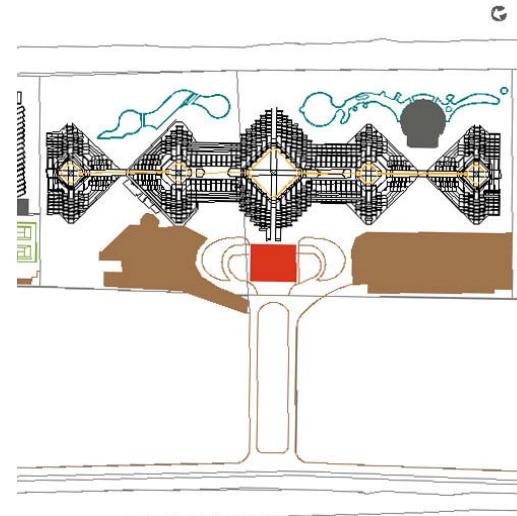
Hotel Cancún Palace
601 habitaciones



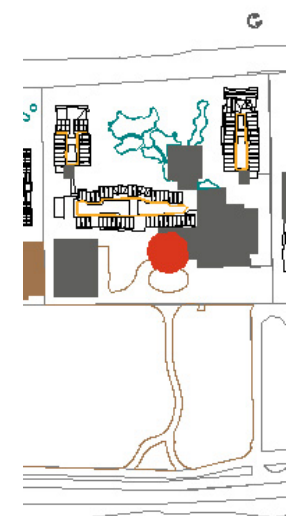
Hotel JW Marriott
448 habitaciones



Hotel Marriott Casa Magna
452 habitaciones



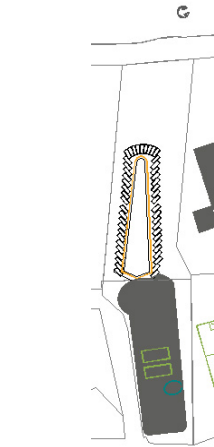
Hotel Gran Meliá
676 habitaciones



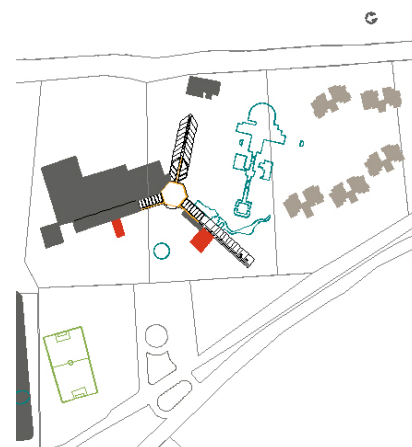
Hotel Fiesta Americana Condesa
502 habitaciones



Hotel Omni
341 habitaciones



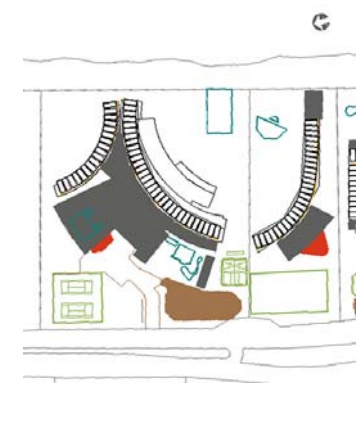
Hotel Great Parnassus
500 habitaciones



Hotel Hilton
426 habitaciones



Hotel Grand Oasis
736 habitaciones



Hotel Crown Paradise
618 habitaciones

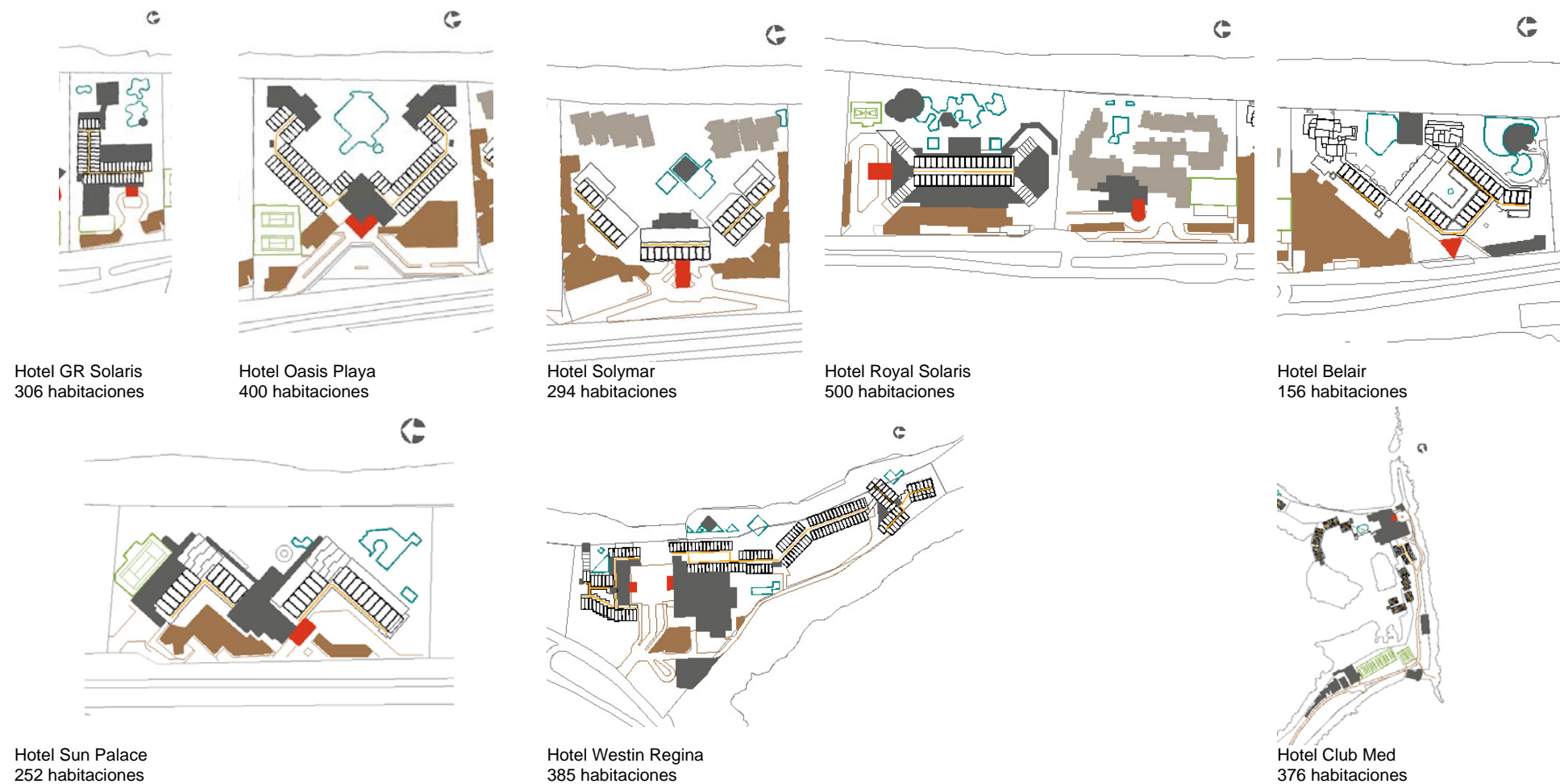


Figura 128. Hoteles cinco estrellas

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez; elaboración: propia

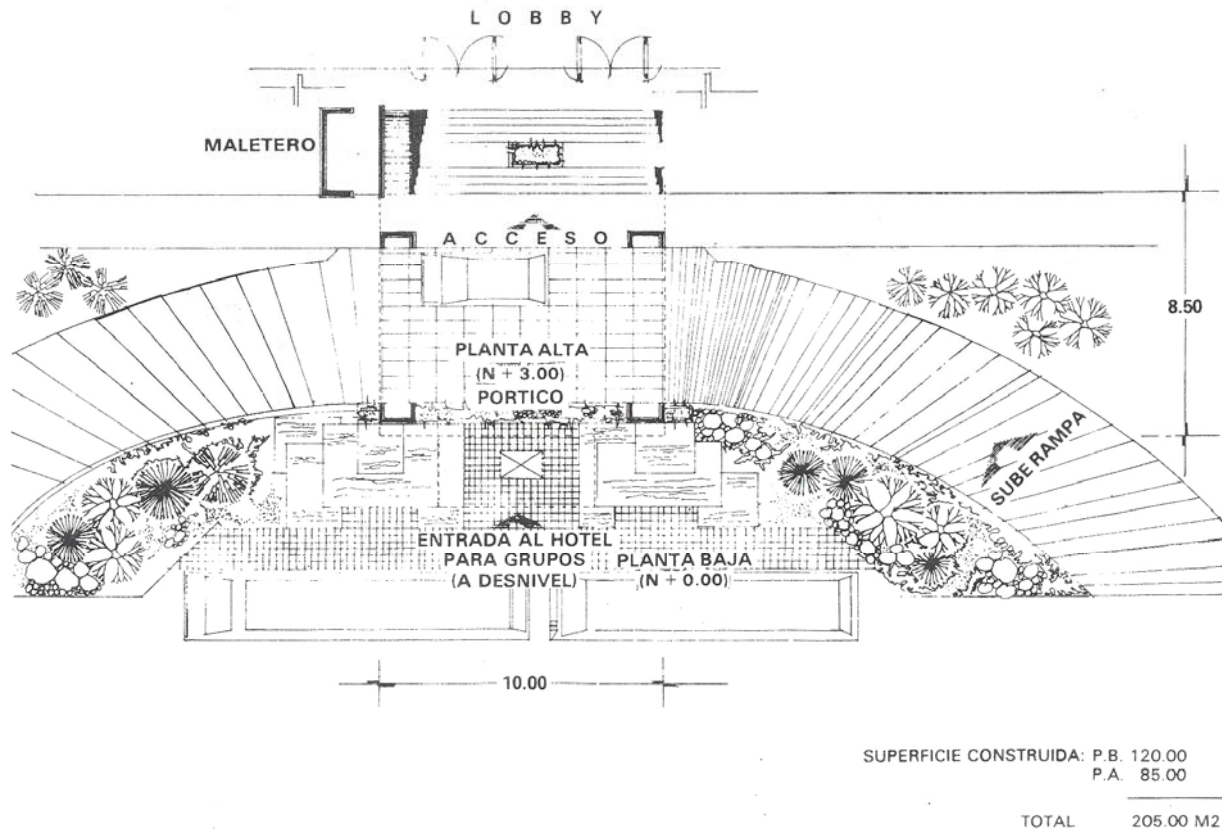


Figura 129. Pórtico de acceso de 205 m² de superficie
Fuente: FONATUR, 1986, p. 27

La disposición más común del cuerpo de habitaciones se desarrollado en forma de "U". Al hacer un análisis detallado de varios hoteles (Figura 125. Tipología de hotel "todo incluido" alrededor del patio) se han descubierto pequeñas variantes que van de la "U" al semicírculo pasando por "V".



Figura 130. Acceso porticado del hotel Omni
Fuente: FONATUR, 2006



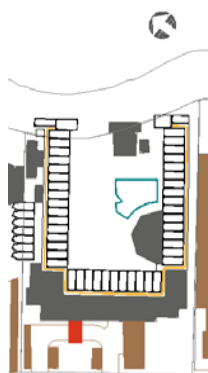
Figura 131. Vestíbulo del hotel Hilton
Fuente: propia

Tipología hotelera patio abierto al mar

Acceso porticado
Estacionamiento

Servicios generales
Piscinas

Cuartos de hotel
Canchas
Circulación interior



Hotel Plaza Las Glorias
128 habitaciones



Ocean Spa
154 habitaciones



Barceló Costa
358 habitaciones



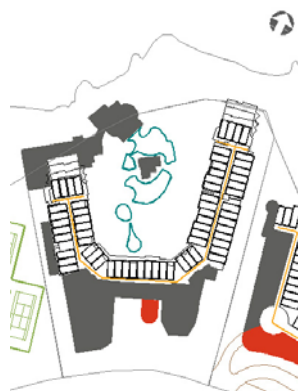
Calinda Beach
470 habitaciones



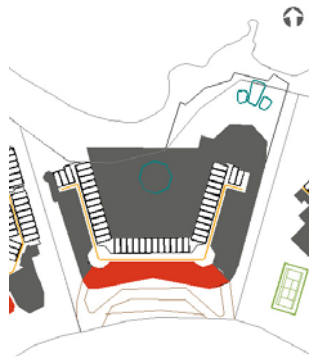
Hotel Casa Maya



Hotel Riu Caribe
506 habitaciones



Fiesta Americana Villas
179 habitaciones



Hotel Riu Américas
372 habitaciones



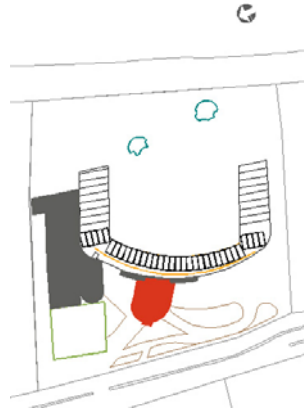
Fiesta Americana Grand Coral Beach
602 hab.



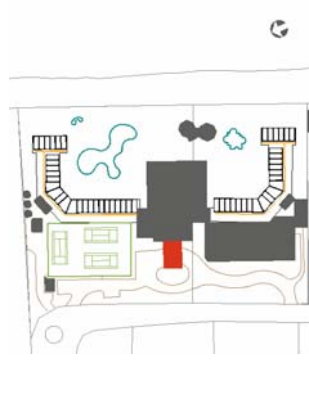
Hotel NH Krystal
325 habitaciones



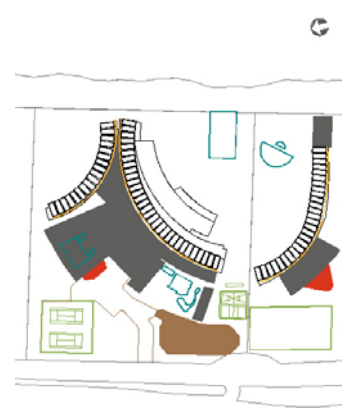
Hotel ME
419 habitaciones



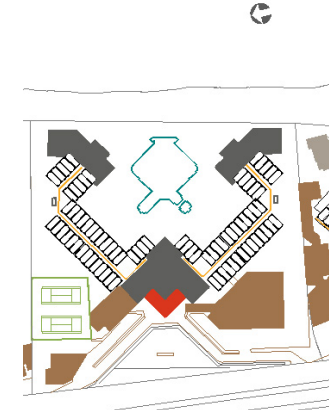
Hotel Aqua
371 habitaciones



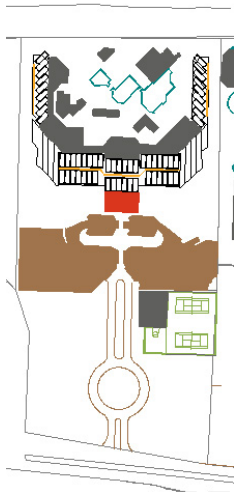
Hotel Ritz Carlton
365 habitaciones



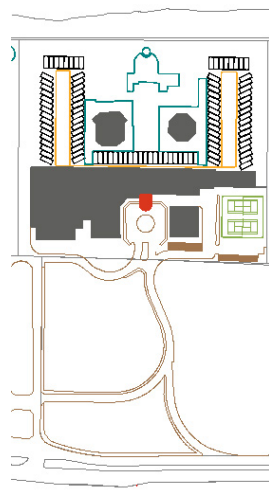
Hotel Crown Paradise
618 habitaciones



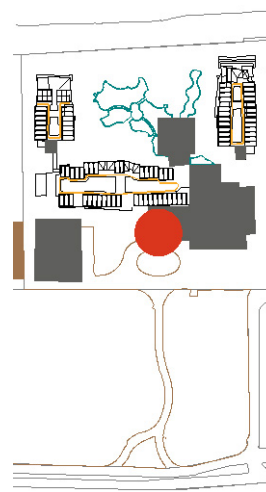
Hotel Oasis Playa
400 habitaciones



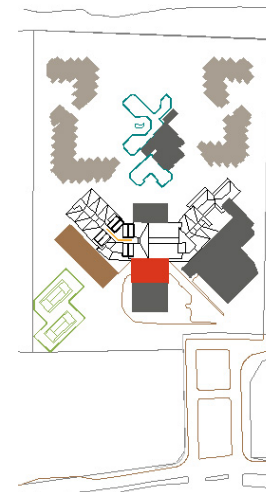
Hotel Cancún Palace
601 habitaciones



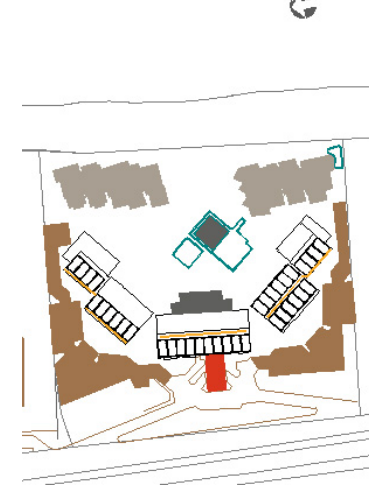
Hotel Marriott Casa Magna
448 habitaciones



**Hotel Fiesta Americana
Condesa** 502 habitaciones



Hotel Omni
341 habitaciones



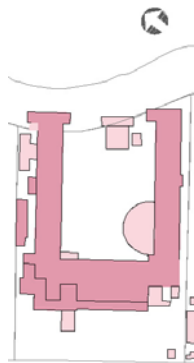
Hotel Solymar
294 habitaciones

Alturas de la tipología hotelera patio abierto al mar

BAJOS
BAJOS +1
BAJOS +2
BAJOS +3
BAJOS +4

BAJOS +5
BAJOS +6
BAJOS +7
BAJOS +8
BAJOS +9

BAJOS +10
BAJOS +11
BAJOS +12
BAJOS +13



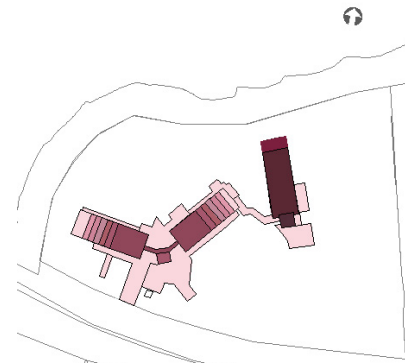
Hotel Plaza Las Glorias
42 cuartos/piso promedio



Ocean Spa
51 cuartos/piso promedio



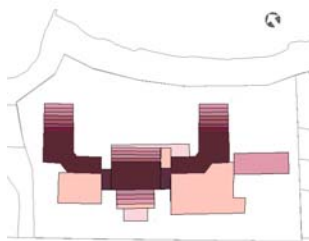
Barceló Costa
60 cuartos/piso promedio



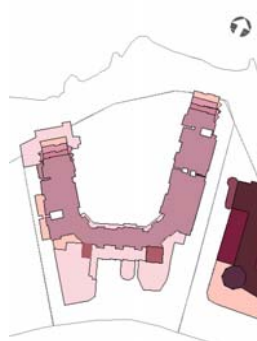
Calinda Beach
52 cuartos/piso



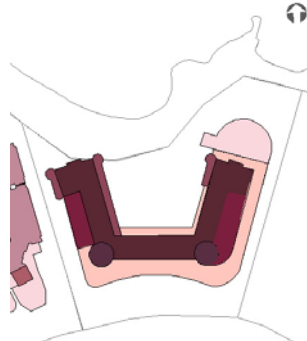
Hotel Casa Maya



Hotel Riu Caribe
50 cuartos/ piso promedio



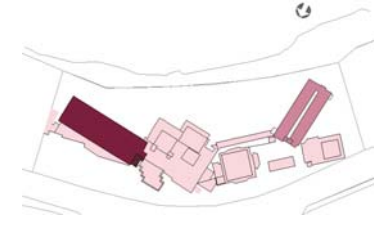
Fiesta Americana Villas
36 cuartos/piso promedio



Hotel Riu Américas
37 cuartos/piso promedio



Fiesta Americana Grand Coral Beach
60 cuartos/piso promedio



Hotel NH Krystal

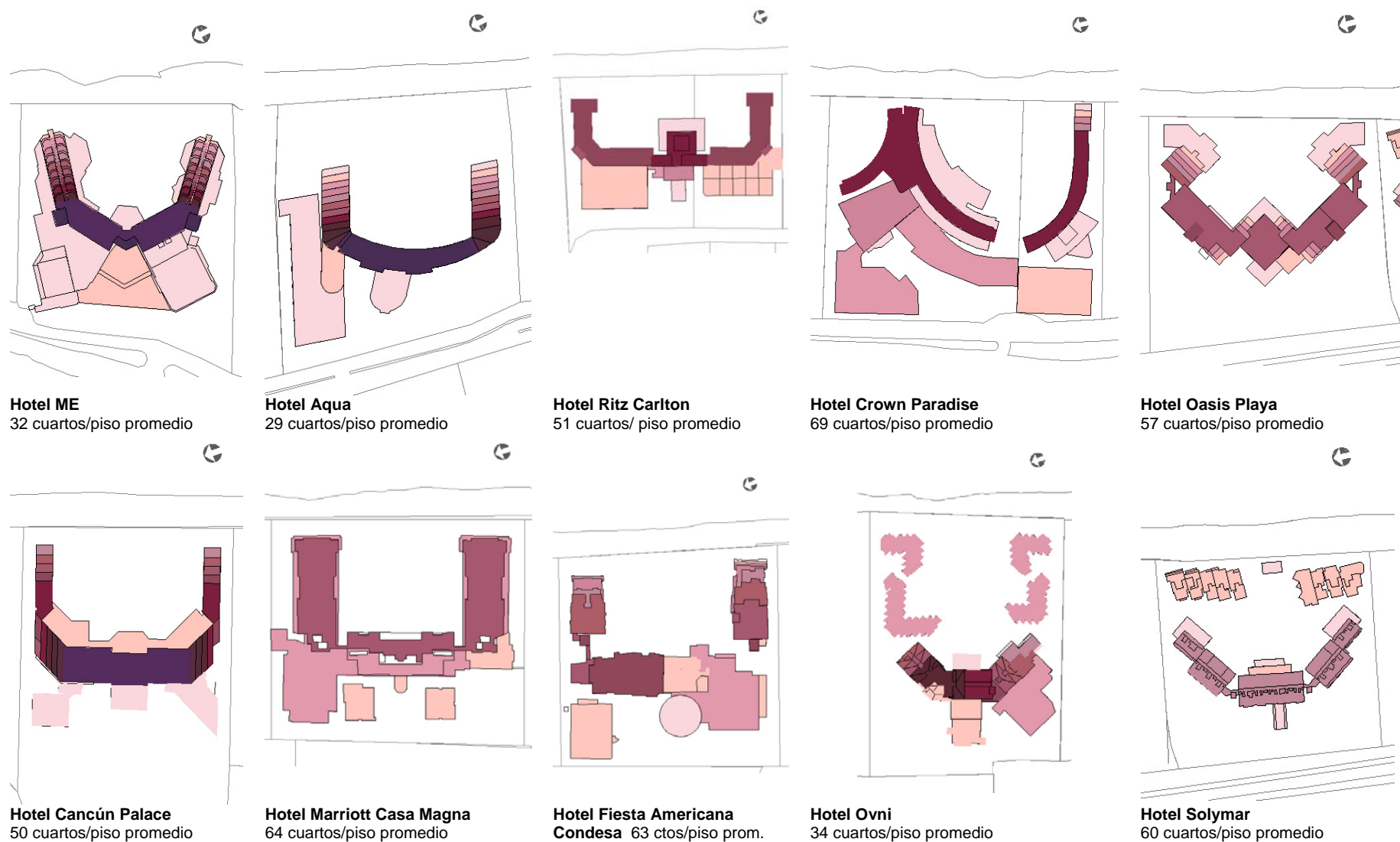


Figura 132. Tipología de hotel "todo incluido" alrededor del patio abierto al mar

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez; elaboración: propia

Lo más notable es la relación de esta planta con la forma de la parcela, y la disposición de las habitaciones en relación al pasillo de acceso. El paso de la “U” al semicírculo está en función de la relación entre la fachada al mar y la profundidad de la parcela. La disposición de las habitaciones será a una sola cara en los primeros hoteles y doble en los más especulativos, en cuyo caso se buscará que los brazos de la “U” sean lo más perpendiculares posibles al mar para poder ofrecer a todas las habitaciones, vistas laterales a la playa.

Al mismo tiempo que se ha perfeccionado el modelo, la tecnología y las técnicas constructivas han evolucionado, las edificaciones se han alzado a mayor altura y las habitaciones han hecho un pequeño giro lateral para facilitar las vistas a la playa. En el patio abierto al mar se instalarán las piscinas, este sitio marcará la transición entre el espacio privado del hotel, y el público del frente de mar. Algunos hoteles, con el fin de acercar el edificio al mar de manera sutil, presentan escalonamientos en los entrepisos donde crean terrazas con vistas al mar en las habitaciones preferenciales.

En relación a la organización general y los servicios, la mayoría de los hoteles se caracterizarán por tener el acceso principal a través de un pórtico de acceso o lobby exterior donde llegan los coches y los peatones, esquema también propuesto por FONATUR. Las dimensiones mínimas que propone FONATUR son de 205 m² (figura 123).

Entre el espacio público del boulevard y el privado del hotel se situarán los estacionamientos que, aunque cuantitativamente poco importantes porque el turista del “todo incluido” no necesita vehículo privado, jugarán el papel de espacios semi-públicos. Las canchas, frente al Boulevard o en los laterales de la parcela serán los espacios privados al aire libre que hacen la transición entre el espacio público y el privado. El lobby exterior desembocará en un vestíbulo interior, una recepción, una zona de servicios generales y los restaurantes.

La ordenación hotelera de Cancún ha buscado la máxima calidad en cada una de sus piezas y la máxima eficacia económica. Por tamaño, servicios y tipo de oferta -"todo incluido"- cada hotel deviene una pieza autónoma que no necesita de ningún servicio externo para satisfacer las demandas del turista. Por esto la oferta recreativa y comercial externa está muy por debajo de los



Figura 133. Hotel Cancún Palace
Fuente: Panoramio, 2009



Figura 134. Hotel Crown Paradise
Fuente: TIMS, 2009

estándares usuales en otras zonas turísticas porque aquella tiene cubiertas todas sus necesidades. Dadas las dimensiones de la Isla y el tipo de servicio de transporte público poco pensado para el turista, su movilidad depende del servicio de taxis o de los propios hoteles.

De alguna manera, el desarrollo hotelero de Cancún está planteado desde criterios de excelencia pero presenta los problemas propios de cualquier monocultivo. Más allá de las diferencias formales de cada hotel, todos ellos ofrecen los mismos servicios. Hasta cierto punto, compiten entre sí por el mismo mercado, al tener prácticamente la misma oferta de alojamiento y de atractivos turísticos. Además el hotel "todo incluido" no necesita de otras piezas y no genera economías de escala que den pie a la aparición de otros usos.

Por estas razones, la maduración del tejido turístico de Cancún es muy difícil, salvo por sustitución y cambio de las piezas o por ocupación y transformación de algunos puntos neurálgicos del sistema tal como está sucediendo en los proyectos de remodelación del interior del Sistema Lagunar Nichupté al lado de la Punta Cancún, como se ha explicado en el capítulo 3. Las dificultades actuales del sistema turístico de la Isla para asumir niveles de una mayor complejidad es lo que justifica que sea la zona urbana la que incremente su actividad y que las actividades turísticas se vayan expandiendo hacia el norte y sur siguiendo la costa.

A pesar de sus inconvenientes se ha notado que la tipología del hotel en patio abierto al mar se sigue construyendo actualmente en Cancún y no sólo eso, sino que se está llevando a una escala mayor al Corredor de la Región Caribe Norte.

5. Los conectores del espacio público: las playas públicas

El modelo de desarrollo turístico de Cancún está dirigido en su mayoría, al mercado internacional, y al nacional con una alta y media-alta capacidad económica. Tal como se ha expuesto, la organización del espacio turístico, se hace desde la privatización del frente de mar que conlleva de facto a una cierta privatización de la playa. Hay una variación en el diseño de los elementos integrantes del espacio público en el Plan 1982, en algunos casos han sido desarrollados magníficamente con fórmulas tales como el Boulevard Kukulkán; en otros, en cambio, con soluciones muy pobres como los accesos previstos a la playa.

En el Plan Director de 1982 se incluyeron algunas medidas a favor del turismo social, destinadas a cubrir las necesidades de los grupos más desfavorecidos a través de la creación de “1) hoteles socioculturales y 2) playas con servicios turísticos y recreativos” (FONATUR, 1982:82). En aquel Plan se “consideró como prioritaria la atención a la recreación y esparcimiento de toda la población, para lo cual se cuenta con un gran número de playas recreativas distribuidas a lo largo del desarrollo” (FONATUR, 1982:68). En este orden de ideas, algunos solares del frente de mar se calificaron de “playas públicas”. En la figura 131 se señalan las once reservas que el Plan hizo para estos menesteres.

Las playas publicas marcaban el cambio de uso de suelo en la concepción inicial del Plan 1982 y alojan los cárcamos de bombeo del drenaje sanitario (FONATUR, 1982:88) y las subestaciones eléctricas. La superficie y fachada al mar de estas playas es muy variada (entre 3.500 y 20.000 m² de superficie y una fachada de 40 a 500 m. de longitud) y su distribución a lo largo de la Isla es muy diversa, habiendo una mayor concentración en la parte norte, que en la sur de la Isla Cancún. En cualquier caso, salvo las playas Delfines y Corales, al sur del conjunto, el resto tienen la forma y una posición más propia de un solar vacío que de un espacio público al servicio de la playa o elemento articulador del entorno.

Las “playas públicas” actuales son mucho más pequeñas que aquellas que se reservaron en el Plan Director de 1982. Desde aquel plan hasta nuestros días, los terrenos reservados para estos usos se han ido parcelando y vendiendo, como se aprecia en la figura 134, convirtiéndose en algunos casos a un pasillo más o menos explícito hacia la playa. De las once “playas” previstas,



Figura 135. Playa Delfines

Fuente: propia



Figura 136. Playa Corales

Fuente: propia

cinco han quedado reducidas a un acceso peatonal al mar, y solo cuatro, Las Perlas, Tortugas, Delfines y Corales tienen servicios algo más generosos para el uso recreativo.

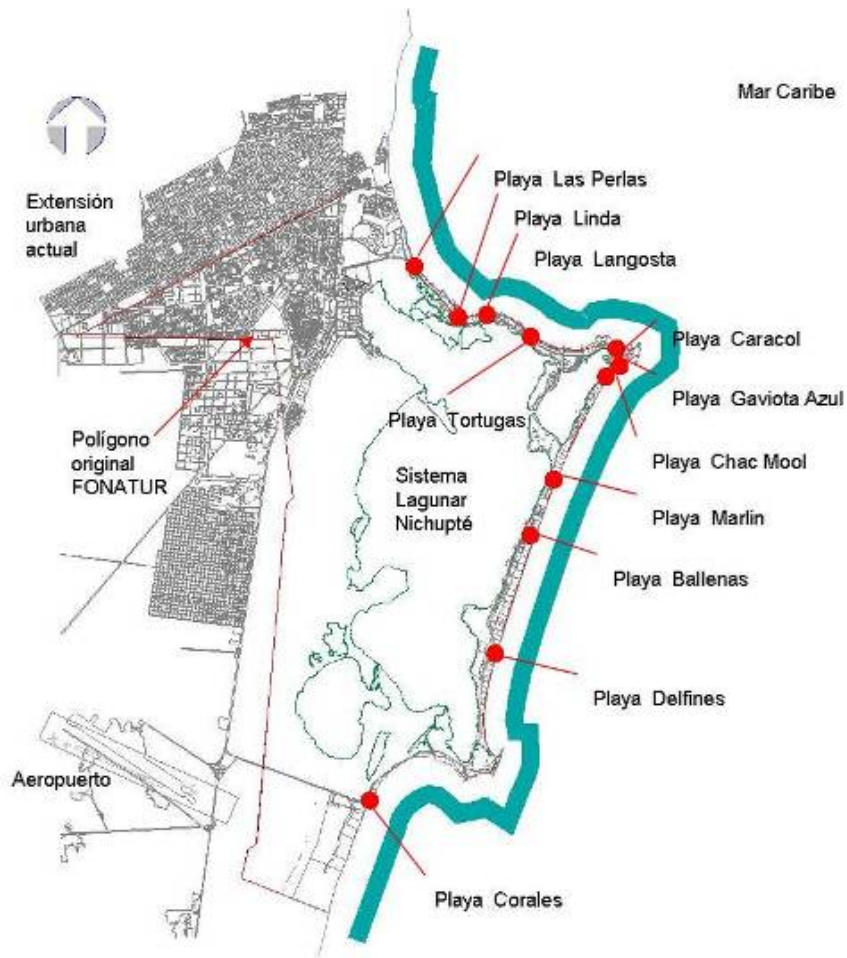


Figura 137. Playas públicas

Fuente: Ayuntamiento Benito Juárez; elaboración: propia



Figura 138. Playa Delfines

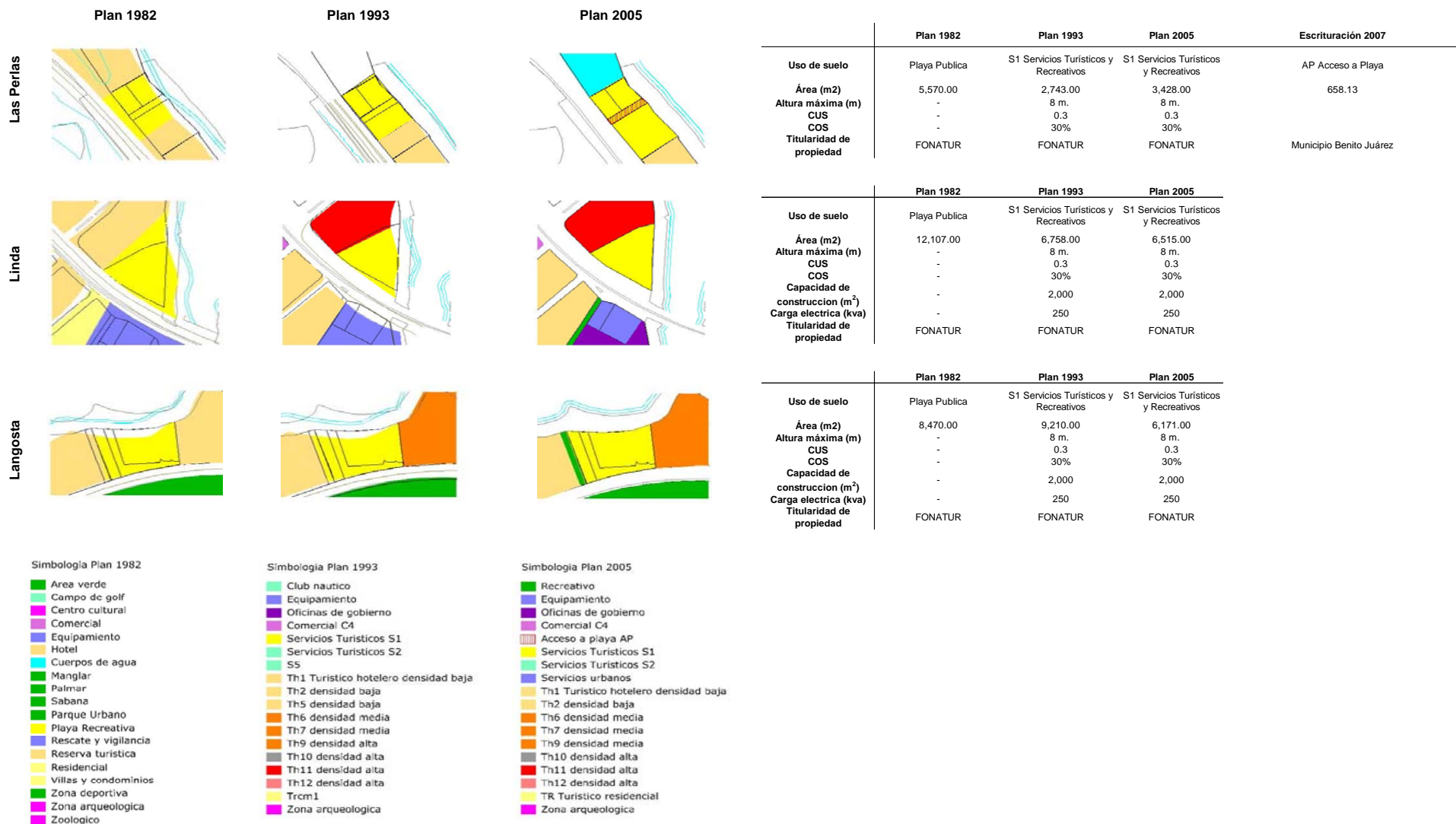
Fuente: propia



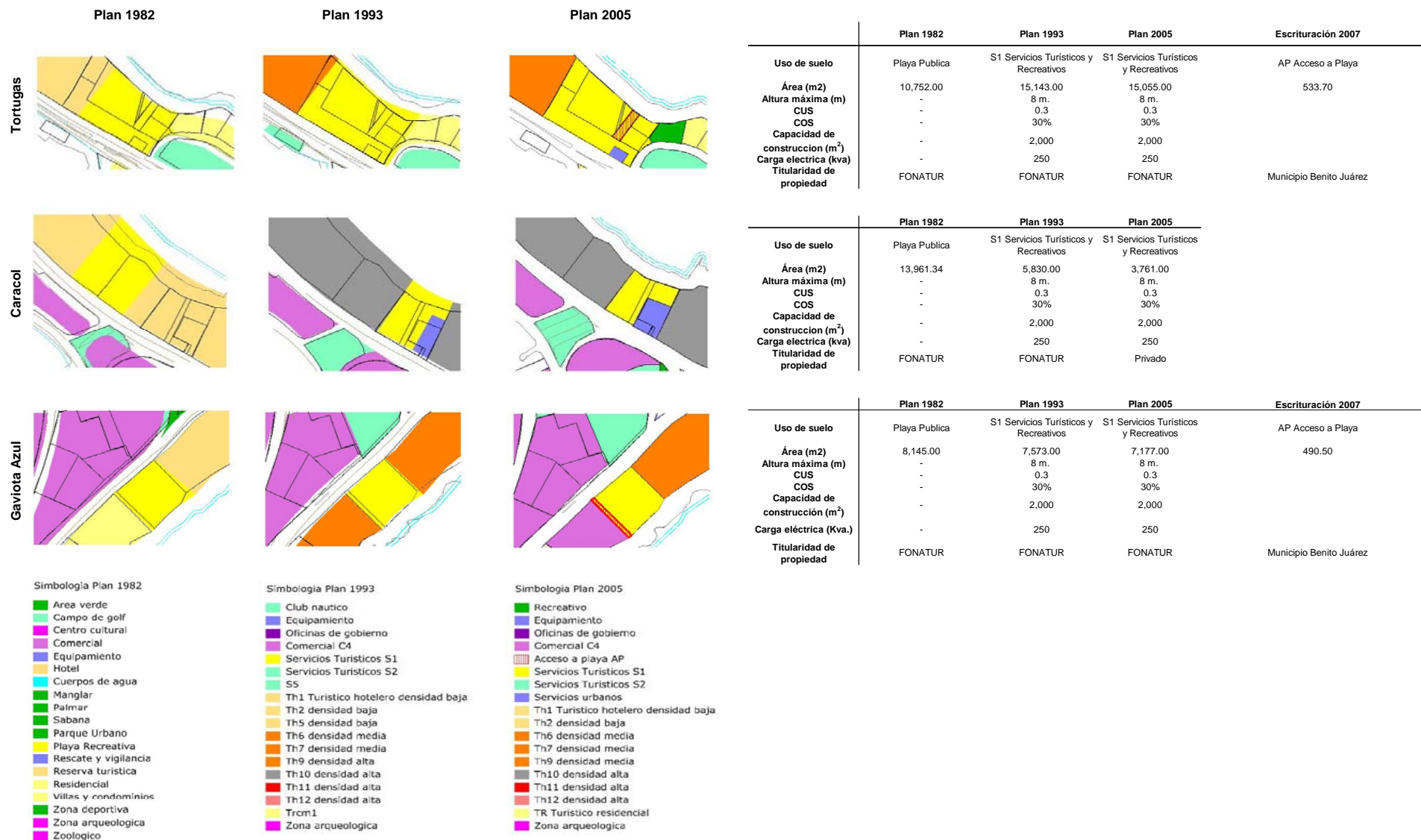
Figura 139. Playa Las Perlas

Fuente: propia

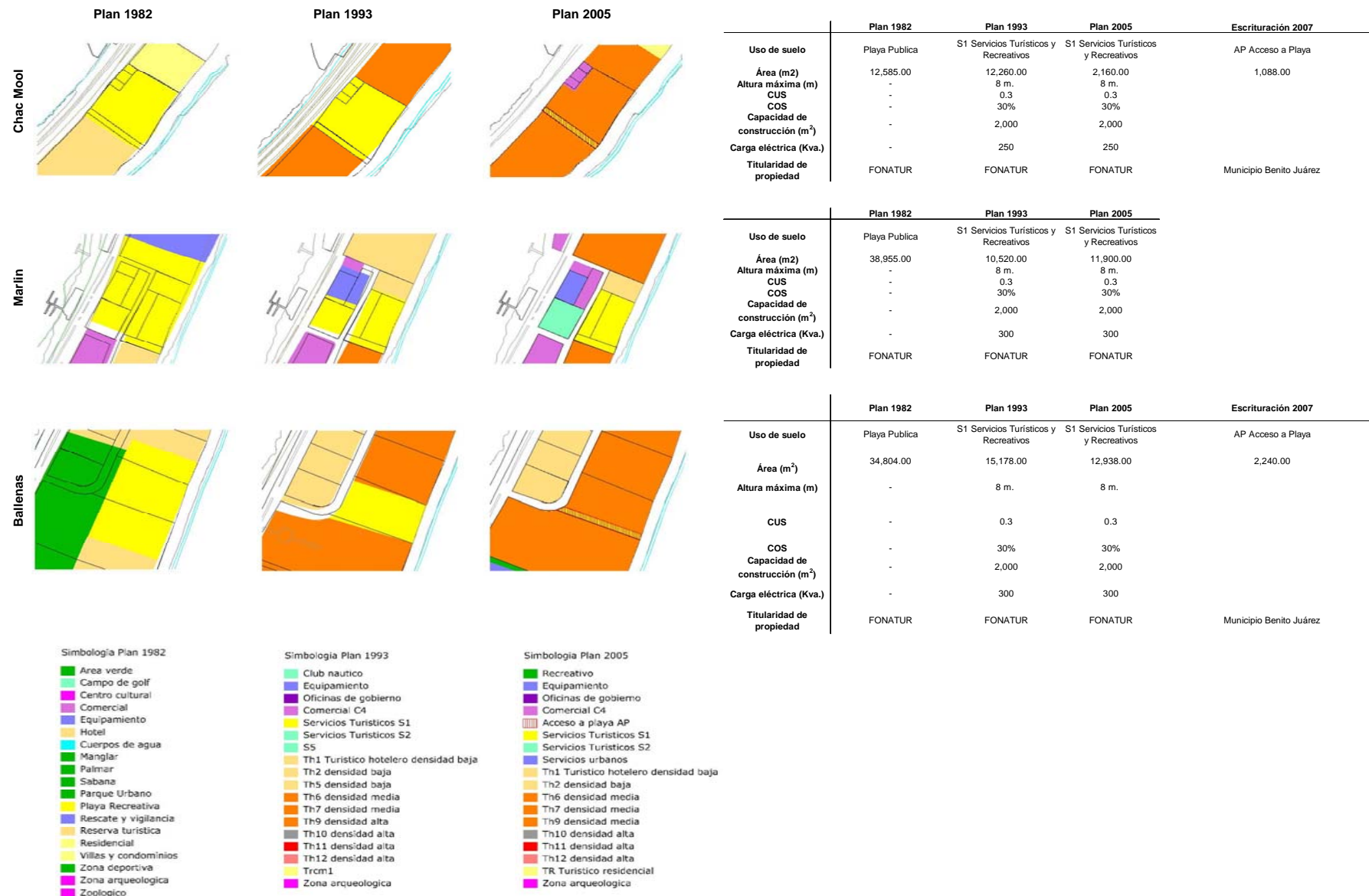
Playas públicas. Cancún, Quintana Roo



Playas públicas. Cancún, Quintana Roo



Playas públicas. Cancún, Quintana Roo



Playas públicas. Cancún, Quintana Roo

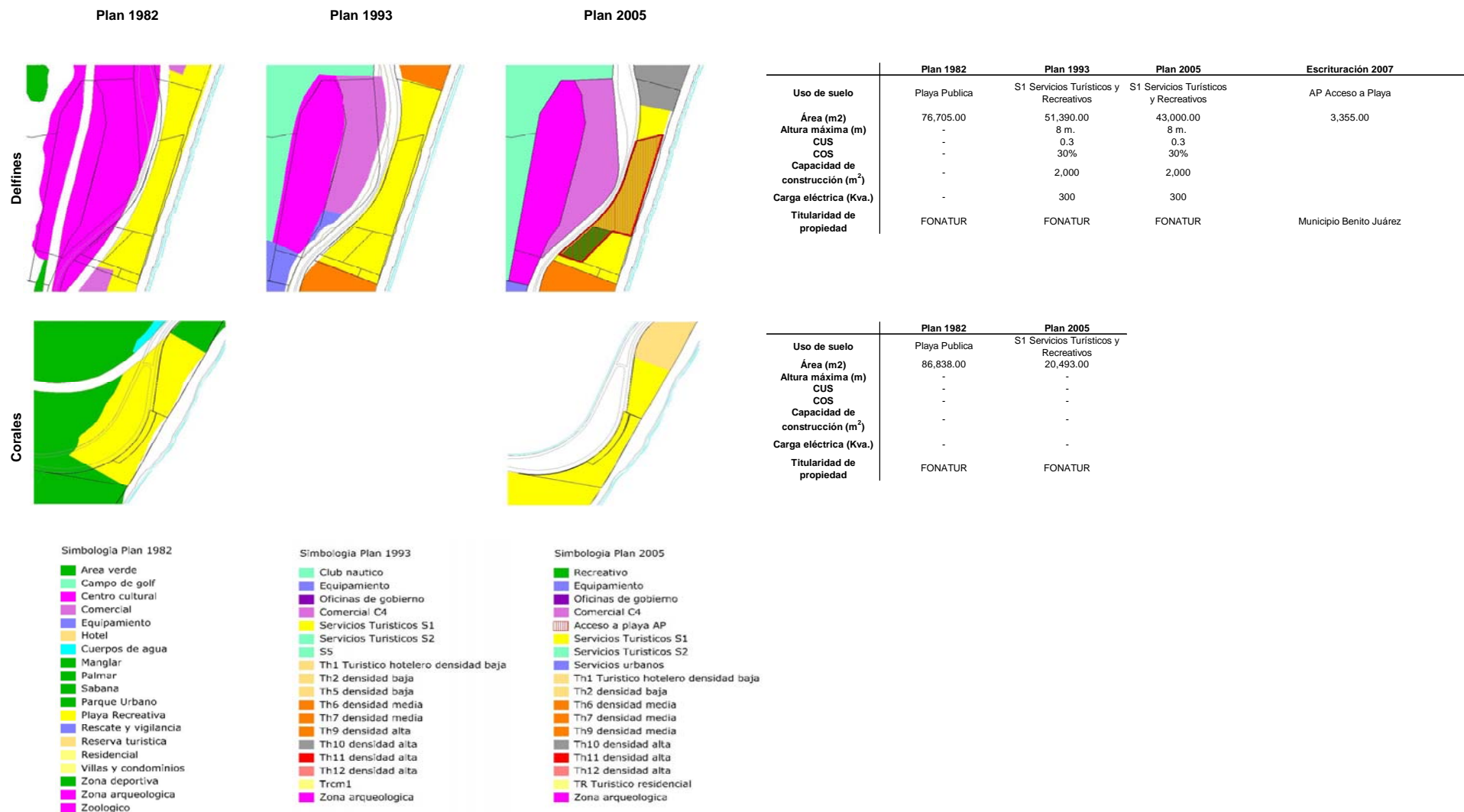


Figura 140. Tabla resumen estatus de playas públicas

Fuente: propia

6. Las piezas débiles: los centros comerciales

Existen cuatro puntos que concentran el comercio a una mayor escala que el de tiendas de conveniencia o boutiques dentro de los hoteles. El primer centro comercial que fue creado en Cancún y el más importante, es el que se ubica en Punta Cancún, referido en la figura 135 con el número 1. En este centro comercial se agrupan las siguientes plazas comerciales: Caracol, Mayfair, Lagunas, Terramar, La Fiesta, El Parián y Coral Negro junto con el Centro de Convenciones y el Museo Arqueológico. Actualmente se puede ver que algunas de las plazas comerciales de esta zona están descuidadas y carecen de mantenimiento. Sin embargo, parece un contrasentido que la gran vocación comercial, de ocio nocturno y de servicios en este punto, ha llevado al uso comercial a invadir la parcela al sur de la Playa Gaviota Azul, creando una nueva plaza comercial llamada El Forum, que a pesar de que se encuentra frente al mar, aquella plaza hace poco aprovechamiento de las vistas y el contacto con el mar.

Sobre el km. 11 del Blvd. Kukulcán, del lado de la laguna Nichupté se encuentra el centro comercial Plaza Flamingos (número 2 en la misma figura) en un recinto cerrado. La parcela donde se desplanta es alargada. La edificación cubre casi totalmente la parcela, dejando poco sitio para el estacionamiento y los espacios abiertos. Es difícil anticipar la incorporación y desincorporación de coches desde el boulevard al estacionamiento de la plaza. Las fachadas presentan anuncios de manera desordenada y un tanto caótica.

A la altura del km. 12 del Blvd. Kukulcán se encuentra el centro comercial La Isla (número 3). Los locales comerciales en esta plaza forman un conjunto abierto y armónico con una imagen uniforme. La plaza propone un esquema de circulaciones al aire libre, aprovecha las vistas y la salida hacia la laguna Nichupté donde crea un espacio en forma de muelle que permite el paseo frente a la laguna. La plaza cuenta con un canal que propicia la existencia de puentes en los recorridos del centro comercial. En esta plaza existe un acuario y un edificio de estacionamiento. El acceso, la incorporación y la desincorporación vehicular al centro comercial se realizan fácilmente pues cuenta con un buen diseño que lo permite.

En el km. 13 de boulevard se localiza la Plaza Kukulcán (número 4) en forma de recinto cerrado. Presenta una fachada de conjunto bien mantenida hacia el boulevard y las calles laterales; sin embargo, hacia la calle posterior, la fachada desmerece mostrando instalaciones aparentes.

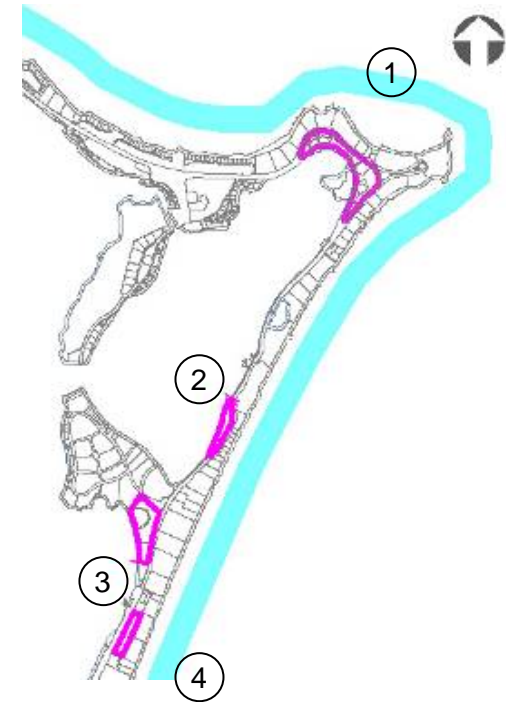


Figura 141. Ubicación de centros comerciales
Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez;
elaboración: propia

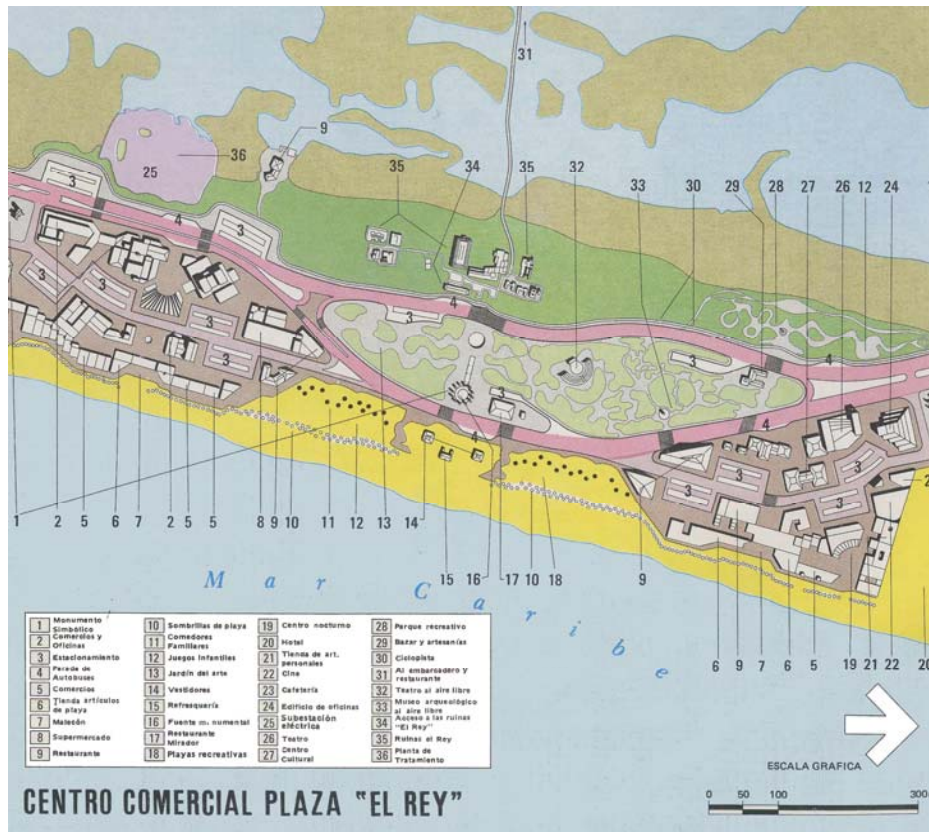


Figura 142. Proyecto de centro comercial plaza "El Rey"
Fuente: FONATUR, 1982, p. 100

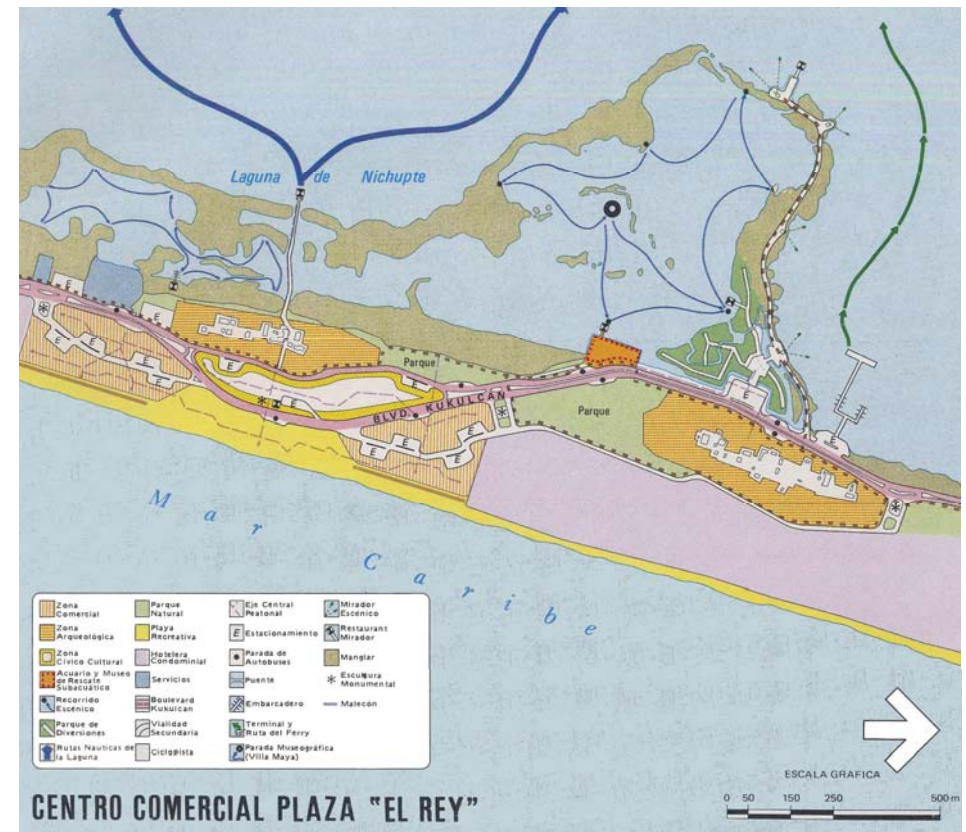


Figura 143. Proyecto de centro comercial plaza "El Rey"
Fuente: FONATUR, 1982, p. 101

El Plan 1982 hacía una propuesta de centro comercial alrededor de la zona arqueológica "El Rey" y frente a la playa Delfines. El proyecto en la figura 137 proponía una conexión con el centro arqueológico de San Miguelito. Con esto es posible que si que se pudiera dar un punto de interés

suficientemente fuerte fuera de la Punta Cancún para atraer el flujo turístico como se proponía en aquel plan. Sin embargo este proyecto no se ha realizado.

En resumen, los usos mixto-comerciales se concentran en Punta Cancún. A pesar de la imagen degradada de Punta Cancún, en este sitio se concentra la vida nocturna. Al sur de este sitio, sobre el Blvd. Kukulcán se localizan varias plazas comerciales menos atractivas. No se ha construido la plaza comercial “El Rey” que podría ser un elemento “ancla” que atrajera el flujo turístico. Actualmente el centro comercial que mejor funciona como tal es La Isla, que cuenta con una imagen de conjunto e instalaciones propias de un centro comercial, asimismo aprovecha el contacto con la laguna para crear espacios al aire libre.

7. El rescate: los desarrollos residenciales y las nuevas tipologías

El uso residencial es poco habitual sobre la Isla Cancún, sin embargo se ha visto recientemente la introducción de nuevas tipologías que incrementan la capacidad residencial en la zona turística. La mayoría se encuentran localizados en el tramo norte como se muestra en la figura 138.

En la sección más angosta, en el extremo norte de la Isla y con acceso desde el boulevard, se encuentran varios conjuntos de casas, están referidos con la letra A. Son los desarrollos residenciales mas antiguos de la Isla Cancún, cuentan con frente al Mar Caribe y marcan la transición entre la zona habitacional y la zona hotelera.

Continuando al sur sobre el boulevard, existen dos parcelas destinadas a conjuntos de casas de baja densidad (B y C). El conjunto B ubicado en la manzana 35, que comprende las parcelas 5 a la 17 con superficie de 4 ha. y el conjunto C, manzana 38, con una superficie de 4,8 ha; cuentan ambos con frentes de 350 m. de longitud aproximada. Dadas las proporciones de las parcelas, el acceso directo desde el boulevard y la excelente ubicación frente a la Bahía de Mujeres, estos dos conjuntos sufren una presión especulativa por cambio y/o conversión de uso de suelo. Por ejemplo, en la manzana 38 referida con la letra C en la figura 139, donde anteriormente se encontraban las Villas Takul, se encuentra en proyecto un conjunto de dos torres llamadas Atlántica. La figura 140 muestra la parcela donde se encontraban las villas. La figura 141 muestra la imagen que tendrá el nuevo conjunto de torres de aproximadamente 15 pisos.

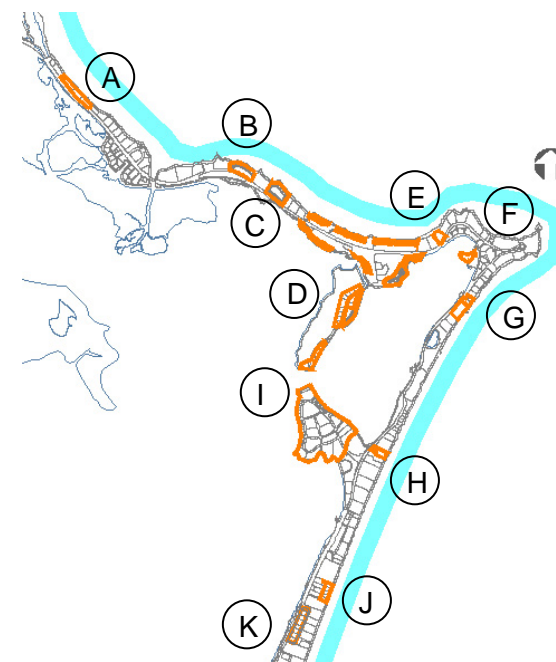


Figura 144. Desarrollos residenciales

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez; elaboración: propia

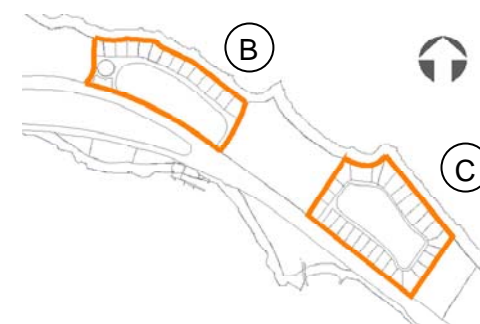


Figura 145. Desarrollos residenciales

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez; elaboración: propia

Alrededor del campo de golf Pok-ta-pok (letra D) se encuentran sobre la Isla Cancún y una isleta que queda entre la laguna Nichupté y la Bojórquez, varios desarrollos de casas unifamiliares y conjuntos residenciales que tienen vistas a la laguna, el campo de golf y el Caribe. Las casas que dan directamente al frente de las lagunas o el mar, no cuentan con un proyecto de fachada de conjunto o un elemento que ordene la fachada hacia el agua, por lo que se presenta una variedad de soluciones de muelles privados, arreglo de jardines y piscinas. Continuando hacia el sur sobre el boulevard, detrás de la plaza comercial La Fiesta en la Punta Cancún, se encuentra un desarrollo residencial cerrado de difícil acceso, referido con la letra F.

Se ha encontrado una nueva tipología residencial de torres de 15 a 20 niveles (Letra G). Esta nueva tipología se introdujo por primera vez a principios de los años 2000 en el desarrollo Bay View Grand sobre la parcela de la playa Chac Mool. Posteriormente se ha construido otro desarrollo de características similares junto al primero, el Residencial Porto Fino que se erige en la parcela del antiguo hotel Aristos, manzana 51, parcela 12 (fig. 143 y 144). Esta tipología introduce la segunda residencia en gran altura y cambia drásticamente el perfil del conjunto. Se puede apreciar la densificación y el cambio de escala frente al mar.

Otros ejemplos de torres residenciales que se están construyendo actualmente en la zona turística son la Torre Emerald (letra H) proyectada y construida por Poch Arquitectura sobre la manzana 52, parcela 18-1-A de 20 niveles de altura, 106 unidades de departamento y el desarrollo de Las Olas (letra E) a la altura del km. 8 del boulevard, en la manzana 50, parcela 2, que consta de 6 torres de 15 niveles y 83 unidades de departamento. Esta nueva tipología de torres en condominio a gran altura promueve la residencia estacional o permanente en la zona turística.

Trás del centro comercial La Isla, se encuentra el acceso a un conjunto de casas sobre la otra isleta entre la laguna Bojórquez y la laguna Nichupté. Este conjunto residencial se llama Isla Dorada, fue desarrollado por el Grupo ICA y proyectado por el despacho Gómez Vázquez Aldana. Referido con la letra I en la figura 142, este proyecto ha introducido una nueva tipología a principios de los 1990, son conjuntos en condominio de casas unifamiliares que comparten una pequeña marina.



Figura 146. Villas Takul, manzana 38

Fuente: FONATUR, 2006



Figura 147. Proyecto Atlántica en lugar de las Villas Takul en la manzana 38

Fuente: Buscador de Arquitectura, 2009

Más al sur, sobre una calle cerrada paralela al boulevard, se encuentran cuatro parcelas de uso turístico residencial donde se han alojado casas habitación frente al Caribe (letra J). Siguiendo al sur, se encuentra otro grupo de siete parcelas al boulevard con acceso por una calle secundaria posterior donde se alojan conjuntos cerrados de casas habitación (letra K).



Figura 148. Isla Dorada
Fuente: Google, 2010



Figura 149. Proyecto Porto Fino
Fuente: Buscador de Arquitectura, 2009



Figura 150. Residencial Porto Fino en construcción
Fuente: Buscador de Arquitectura, 2009

Conclusiones del quinto capítulo

El interés por el estudio detallado del espacio turístico de Cancún ha surgido por la gran actividad económica y social que se ha generado en el norte del Estado de Quintana Roo. La actividad turística en Cancún ha tenido tal éxito, que no solo ha reactivado la economía en Quintana Roo, sino que ha permitido un crecimiento socio-económico en el extremo noreste de la Península de Yucatán más allá de las expectativas. El éxito del espacio turístico en Cancún ha llevado a la extensión de usos turístico-recreativos a lo largo del Corredor de la Región Caribe Norte (figuras 145 y 146).

El espacio turístico en Cancún concentra los usos recreativos, de alojamiento turístico de lujo, comercial y residencial para clase alta. Se han encontrado siete elementos que caracterizan el espacio turístico, los cuales se han analizado a profundidad en este capítulo.

La situación actual del espacio turístico se resume de la siguiente manera. La zona turística es un espacio monofuncional de desarrollos hoteleros. Su éxito ha sido tal que resulta en la debilidad de otros usos. A pesar de que en este espacio también alternan los usos habitacionales y comerciales, en la zona turística faltan otros usos de suelo para comportarse como una ciudad, como un verdadero conglomerado que se enriquece desde la cooperación entre las partes.

Ciertamente la situación de aislamiento de la zona turística sobre la Isla Cancún, así como la agregación de usos puramente turístico-recreativos y desarrollos residenciales de primer nivel, le brindan seguridad, exclusividad y plusvalía a los mismos desarrollos que ahí se erigen. Es decir, sobre la Isla Cancún se ha creado un mercado inmobiliario de alto valor con una sinergia que tiende al incremento.

Si bien, no es casualidad que, la zona turística fuera proyectada sobre una formación geológica apta para la segregación de espacios, quedando en el “frente” de la ciudad, hoteles y usos recreativos, apartados del “detrás”, donde se encuentran los espacios de administración, servicio y operación; en la zona turística se pensaba que hubiera una mezcla de hoteles de distintas categorías (desde 1 a 5 estrellas), balnearios, albergues, condominios y empresas de tiempo



Figura 151. Hotel Moon Palace
Fuente: TIMS, 2009



Figura 152. Hotel Riu Palace
Fuente: Cancún Caribe, 2010

compartido. En la práctica el hotel cinco estrellas ha acaparado el sitio y ocupado la mayoría de las parcelas, tanto las destinadas al uso hotelero como otras de distinto uso de suelo.

El tipo de hoteles de cuatro y cinco estrellas que se encuentra en la zona turística, que combina el alojamiento de lujo y una gama de servicios turísticos de alta calidad, la ubicación en contacto directo con el mar y las distancias entre sitios de interés turístico y los tipos de medios de locomoción necesarios para estos recorridos, van a hacer que los flujos turísticos propuestos sean nulos o casi nulos. Esto resulta en la fragilidad de algunas piezas urbanas en la zona turística.

En resumen, no existe interacción entre piezas contiguas pues no es necesario el flujo turístico entre piezas urbanas. Lo cual resulta en la baja o nula afluencia turística a los establecimientos comerciales fuera de los hoteles. Lo que a su vez ha vuelto a los centros comerciales poco atractivos. De tal suerte que dentro del conjunto turístico, los centros comerciales son por ende las piezas urbanas más frágiles en la trama. Los turistas no buscan la salida de su alojamiento, ni se propician los flujos que proponía el plan 1982.

El Blvd. Kukulcán que es el conector de los desarrollos y marco de acceso de los turistas a Cancún, no cuenta con los flujos turísticos que se pretendían tener en el plan 1982 por dos razones. En primer lugar, hoy en día, los hoteles en la modalidad “todo incluido” proveen una vasta oferta de servicios complementarios al alojamiento tanto para la recreación como para las convenciones y eventos, que si bien convocan a un gran número de visitantes, los mantienen cautivos dentro de sus instalaciones la mayor parte de su estancia en Cancún.

En segundo, no se llevaron a cabo algunos de los proyectos “ancla” que propuso el plan 1982 y que pretendían crear flujos turísticos sobre el boulevard. Por ejemplo no se ha realizado la plaza comercial “El Rey” frente al centro arqueológico y la playa Delfines. Tampoco las playas públicas son hoy en día, centros de animación o nodos de interés en el recorrido del boulevard. Por todo lo anterior la actividad comercial y la vida nocturna de la zona turística gira en gran parte, en torno a la Punta Cancún; y los recorridos sobre el Blvd. Kukulcán se circunscriben a unas pocas salidas de los turistas entre su llegada y partida de Cancún.



Figura 153. Lobby del hotel Gran Meliá
Fuente: propia



Figura 154. Hotel Hilton
Fuente: propia

A pesar de todo esto, el Boulevard Kukulcán es la pieza urbana más importante de la zona turística de Cancún. Es el sitio de tránsito de los turistas a los hoteles y eventualmente la visita a algún centro comercial. Cuenta con elementos de gran aportación paisajística como los tres campos de golf que enriquecen el recorrido y las visuales.

En el tema de la playa, además de ser uno de los elementos más importantes del conjunto paisajísticamente hablando, es también el principal atractivo de este tipo de turismo. La franja de arena de propiedad pública entre el mar y la propiedad privada, estipulada por la legislación mexicana como de acceso y tránsito público, ha sufrido la disminución de la anchura de la franja y la privatización del espacio debido a la ocupación continua del frente.

Recientemente se han completado los trabajos de relleno y recuperación de la playa, desde Punta Cancún a Punta Nizuc, sin embargo hay que tomar en cuenta que por un lado se requiere reponer la vegetación que mantenía la arena en las dunas y por otro, que los fenómenos climáticos como los huracanes son recurrentes en la costa del Caribe mexicano. Al ser la playa el atractivo más popular de este tipo de turismo, se pone en riesgo el principal motivo de la actividad turística. O bien, al ser las pérdidas de arena cíclicas, el trabajo de relleno de playas podría ser efímero y la maniobra tendría que repetirse continuamente.

En otro orden de ideas, se ha encontrado que la ocupación privada al frente del mar, ya sea en forma de desarrollos hoteleros o residenciales, no sólo hace una barrera que no permite el acceso público al mar, sino que además provoca la heterogeneidad en la fachada del litoral lo que se ha vuelto difícil de controlar. En muchas soluciones de zonas turísticas de playa se acostumbra colocar el paseo peatonal marítimo como elemento transversal entre el suelo privado y la playa.

En Cancún, la renuncia al paseo marítimo, justificada en razón a la voluntad de agradar a los inversores hoteleros y a la generosidad de la playa, actualmente se ha convertido en un grave inconveniente. La desaparición de la playa ha demostrado que puede desnudar el frente edificado y dejar al descubierto el desorden de la fachada al mar. En otras palabras, los huracanes han puesto de manifiesto que la ausencia de paseo marítimo ha dificultado el encuentro entre la arquitectura de los hoteles y casas con la playa; y el dibujar la transición entre lo edificado, lo urbano y el espacio natural.

Para romper el macizo construido y conectar los dos espacios públicos más importantes en Cancún que son el Boulevard y la playa, se ha introducido una tipología urbanística llamada “playa pública”. Las playas públicas han servido de paliativo en el tema de acceso público a playa y la inclusión social de los locales en el disfrute del frente de mar. Estas parcelas alojan infraestructuras que dan servicio a la zona turística. Posteriormente se ha visto que la falta de proyecto urbanístico y arquitectónico de estas piezas ha resultado en que solamente dos de las once playas públicas, cuenten como elementos del paisaje urbano y al mismo tiempo gocen de facilidades para la recreación y visita de la población local. En pocas palabras, las playas públicas en forma de parcela vacía entre desarrollos turísticos solamente han servido para alojar las infraestructuras necesarias para incrementar la densificación de alojamiento e introducir nuevos usos de suelo en la zona turística.

Si bien, estos espacios quedan ubicados lejos de los principales usuarios que pretendían ser los habitantes de la ciudad, también la presión comercial y especulativa en la zona turística ha llevado a reducir las playas públicas a meros pasillos hacia el frente de playa sin ningún espacio para el disfrute o paseo en el frente de playa. La pérdida de superficie de playas públicas se resume en la siguiente tabla en la cual se puede notar que de una superficie aproximada de 310.000 m², actualmente solamente una superficie mayor a 8.000 m² ha pasado a propiedad del municipio.

	Plan 1982	Plan 1993	Plan 2005	Escrituracion 2007
TOTAL	308.982,34 m ²	157.098,00 m ²	112.105,00 m ²	8.365,33 m ²

Figura 155. Resumen de superficies de Playas Públicas en Planes Directores
Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los desarrollos habitacionales sobre la Isla Cancún, se ha demostrado que se caracterizan por conjuntos en condominio de casas unifamiliares que se hayan emplazados tanto frente al Mar Caribe como frente al Sistema Lagunar Nichupté. Por el lado de las lagunas, se han presentado nuevas tipologías de conjuntos de casas que han introducido esquemas proyectuales con pequeños puertos privados o marinas que conectan con la laguna a través de canales.



Figura 156. Sistema Lagunar desde el centro comercial la Isla
Fuente: propia



Figura 157. Playa Delfines
Fuente: propia

Existe una nueva tipología residencial que consta de torres en condominio de mayor altura y densidad la cual está reemplazando los desarrollos habitacionales y hoteleros obsoletos. De ahí que se pueda afirmar que el uso condominal de lujo esté tomando el lugar del uso hotelero y residencial. Asimismo puede ser que esta tipología robustezca la actividad comercial en la isla por introducir un nuevo grupo de turistas de residencia estacional en la isla.

En resumen, la zona turística se ha desarrollado como un complejo lineal monofuncional. El uso preponderante es el hotelero cinco estrellas “todo incluido”. Originalmente ubicado en los lugares privilegiados sobre la isla, hoy en día, este uso se ha extendido sobre otras parcelas de distintos usos.

El elemento de comunicación dorsal del desarrollo, marco de acceso a los turistas y la pieza de mayor intercambio urbano es el Boulevard Kukulkán, que recorre de punta a punta la isla Cancún y da acceso a todos los desarrollos sobre la Isla. El recorrido del boulevard se ve enriquecido por las áreas verdes que se encuentran a lo largo de la Isla Cancún, las cuales, a pesar de ser propiedad privada, se suman a los espacios abiertos y verdes del boulevard, volviéndose públicos visualmente hablando.

Los hoteles “todo incluido” son las piezas en las cuales se fundamenta toda la actividad del desarrollo turístico. No solo se encuentran emplazados en los sitios privilegiados de mejores vistas y accesibilidad a la playa y al boulevard, sino que ofrecen una variedad de servicios complementarios al alojamiento y goce de playa.

El espacio turístico de Cancún ha sido resuelto en gran medida, para satisfacer las necesidades del turismo del más alto nivel adquisitivo. La tipología del hotel de cinco estrellas “todo incluido” es la respuesta formal a los requerimientos de este tipo de turismo y de las condiciones de Cancún a principios de los años 1970. Es posible que las condicionantes físicas y de inclemencia del territorio en aquel momento, así como los requerimientos de exclusividad y confort, apuntaran a la creación de piezas autónomas dentro de las cuales se pudiera proveer de todo lo necesario al turista interesado en el descanso y disfrute de la playa.

Hoy en día el uso hotelero tiende a extenderse hacia fuera de Cancún y el uso que está llegando a ocupar los huecos en la trama de la zona turística es el uso residencial en torres de gran altura. La introducción de una nueva tipología residencial en altura que ha cambiado la escala y la volumetría del conjunto.

Para romper los macizos contruidos frente al mar y permitir las vistas y el acceso al frente de playa, originalmente se creó una tipología de “playa pública”. La mayoría de estas playas dan servicio a la zona turística en general, sus parcelas han sufrido la reducción en dimensiones, el cambio de uso de suelo y la instalación de nuevas infraestructuras. De ahí que se han perdido aquellos espacios conectores del boulevard con el frente de playa. Hoy en di solamente dos de las once playas públicas cuentan como hitos en la imagen paisajística del boulevard y como verdaderas ventanas al mar.

El uso residencial no es simbiótico del hotelero pero en Cancún puede ser complementario del uso hotelero y generar una serie de actividades que ejerzan la demanda comercial para que coexistan los usos comerciales y terciarios sobre la Isla Cancún. Por esta razón, es posible que actualmente se esté introduciendo el uso residencial en gran altura a pesar de verse drásticamente modificado el perfil urbano de la Isla Cancún.

Conclusiones del trabajo

En resumen, este caso de estudio encontró la tipología urbanística característica del espacio turístico como la pieza que ha dictado la forma urbana en el conjunto y ha impuesto en el territorio una estructura de ordenación. Este trabajo ha iniciado narrando las grandes maniobras políticas y económicas en el Territorio de Yucatán para convertirlo en el sitio propicio para el desarrollo del turismo de sol y playa. Ha encontrado la correspondencia entre la construcción de las infraestructuras y la implementación de una estrategia de desarrollo determinada en un sitio con relevante vocación turística, con su desarrollo económico y social a un ritmo acelerado. Este trabajo ha señalado la intención de recuperación económica de la vasta inversión en el menor tiempo posible como una de las causas que orillan a la ocupación de las mayores cadenas hoteleras mundiales sobre el frente de mar.

El trabajo sintetizó la forma del espacio turístico en Cancún que ha resultado del monocultivo del hotel cinco estrellas. Sin embargo el espacio turístico que anteriormente solamente atendía las necesidades del turista, hoy tiende a volverse más urbano y más complejo al introducir el uso residencial y crear la interacción de residentes estacionales y turistas en la trama turística. Desde el punto de vista económico, el espacio turístico respondió directamente a los intereses de recuperación económica del capital invertido y con las mayores utilidades, e indirectamente, hoy en día responde a la explosión de los usos turísticos sobre el litoral del Caribe y al nuevo rol que ha adquirido Cancún como punto nodal en el sistema de comunicaciones, distribución de bienes y personas en la región.

En este trabajo se ha estudiado la resultante volumétrica del conjunto turístico que surge de la iniciativa del gobierno Federal por la apuesta al turismo masivo de sol y playa internacional como actividad económica preponderante en el sitio. La tipología hotelera cinco estrellas se haya emplazada en la forma de un macizo construido poco permeable. El arreglo que ubicó los desarrollos turístico-recreativos sobre la primera línea frente al mar, dejó en la zona trasera, los usos habitacionales, administrativos y de servicios. En el tejido turístico, las piezas no han

compartido espacios abiertos ni cerrados, no ha habido yuxtaposición entre ellas, solamente ha existido la adición de piezas independientes que son competencia en el tipo de oferta. La segregación física de la parte urbana y de servicios aprovechó la formación geológica donde se asentó la ciudad y hoy en día los usos de suelo estipulados mantienen hasta cierto punto esta distribución.

Dada la gama de servicios que ofrece esta tipología, en el conjunto no existe necesidad de interacción entre piezas contiguas. No es necesario un flujo turístico entre piezas hoteleras. Las pocas o nulas relaciones volumétricas y de fachada entre piezas hoteleras, así como la carencia de flujos turísticos entre piezas o espacios comunes, han resultado en una secuencia lineal de piezas autónomas que cuentan con fachadas cerradas hacia el boulevard y sus colindancias.

La pieza genérica de la zona turística es el hotel en patio abierto al mar que promueve una doble lectura en la configuración urbana de la zona turística. Al frente del boulevard se presenta como un macizo construido cerrado que no permite el acceso ni las vistas al mar y por el lado del mar, se abre dejando al centro un patio con piscinas y espacios recreativos que median entre el mar y el edificio.

La configuración del espacio turístico tiene un arreglo en cinco bandas a lo largo de la Isla Cancún (laguna-boulevard-desarrollo turístico-playa-mar) lo que lo hace transitable en el sentido longitudinal y poco permeable en el sentido transversal. El boulevard ha demostrado ser el elemento principal de comunicación longitudinal en la Isla Cancún, el cual corre paralelo al perímetro lagunar, además de ser la pieza más urbana del conjunto, única que permite el poco intercambio cívico que existe en el sitio.

De tal suerte, el espacio turístico es un tejido muy poco permeable aun para los turistas y más para la población civil en el sentido transversal. Los turistas pueden cruzar estos espacios siempre y cuando se encuentren hospedados o sean usuarios de las instalaciones de alguno de los desarrollos frente al mar.

Existen menos flujos turísticos sobre el boulevard que los propuestos por el plan original debido a dos circunstancias. En primer lugar, el monocultivo del uso hotelero “todo incluido” que ofrece una

gama de servicios y solo busca la apertura y relación espacial y visual directa con el mar, lo que ha repercutido en la morfología y fragilidad de otras piezas integrantes de la zona turística como son los centros comerciales y las playas públicas.

En segundo, no se han construido los centros de animación o interés que originalmente iban a existir a lo largo del boulevard. De ahí que la Punta Cancún sea el único sitio “ancla” del proyecto conjuntando el centro de convenciones y una serie de usos comerciales y de ocio nocturno. Los centros comerciales ubicados muy cerca de la Punta Cancún no cuentan con suficiente peso específico y consecuentemente tienen poca demanda por parte de los turistas. Esto resulta en una presencia e imagen deterioradas dentro de la zona turística.

La playa, principal atractivo, elemento fundamental del espacio turístico de sol y playa y espacio público por definición en la legislación mexicana, ha quedado privado del acceso público y accesible solamente a los que pueden ingresar por algún hotel o propiedad privada. Aunado a esto, en el frente de mar no existe elemento público que limite la propiedad privada y la playa y tampoco existe un paseo marítimo. De ahí que la fachada litoral carezca de elementos que la ordenen y que permitan el paso y paseo por el frente de mar.

Las playas públicas que pretendían ser nodos en los recorridos, están mal mantenidas y carecen de interés. Tampoco son los conectores espaciales del boulevard al frente de playa. Estos espacios pretendían la permeabilidad y el acceso al frente de mar que el conjunto necesitaba, pero últimamente estos espacios han disminuido en dimensiones o han cambiado de uso de suelo. Solamente cuatro de las once playas funcionan como espacios de recreo para la población local que quiere acercarse al frente de playa y dos de ellas, como hitos en el paisaje urbano.

Dentro de los elementos que hacen una aportación positiva a la imagen paisajística del conjunto y a los espacios abiertos del boulevard son los campos de golf que abren las visuales sobre espacios verdes y en algunos casos enmarcan el acceso o el emplazamiento de los hoteles.

El conjunto turístico está cambiando hacia la introducción de usos residenciales que puedan dar cohesión a las zonas comerciales. Sin embargo la volumetría que los nuevos conjuntos residenciales en altura introducen a la zona turística, cambia la escala y proporción que había

tenido el desarrollo. Las nuevas tipologías residenciales en torres duplican la altura original de los hoteles en la zona turística de forma agresiva. El conjunto urbano está cambiando no nada más por la supremacía de los hoteles cinco estrellas, sino por otras causas debidas a la explosión del turismo de sol y playa sobre el corredor de la región Caribe Norte y la vocación de Cancún como ciudad de distribución de bienes y servicios a nivel regional.

Hoy en día la zona turística de Cancún requiere un nuevo plan que considere la situación actual de Cancún. Es preciso llevar a cabo un ejercicio de planificación tan completo como el que se llevó a cabo en la elaboración del Plan 1982. Aquel plan fue innovador para su momento historico ya que llevó a cabo una serie de estudios de factibilidad física, legal, económica y medio ambiental del sitio antes de empezar el desarrollo. Además el plan que dio origen a Cancún ha distribuido los usos de suelo poniendo tanta importancia en el diseño y concepción de la zona turística, como en el equipamiento y diseño de la zona habitacional para la clase media. El espacio turístico del Plan 1982 proponía una mezcla de tipos de alojamiento y nodos de interés para promover el intercambio y flujo turístico a través del sitio.

El Plan de 1982 elaborado por FONATUR, imprimió la estructura de ordenación sobre la parte nor-este de la Península de Yucatán y fijó la configuración espacial de la ciudad, instituyendo una segregación de usos turísticos de los habitacionales y de servicios. La zona turística quedó ubicada sobre la barra postarrecifal llamada Isla Cancún. El asentamiento urbano quedó localizado en la placa continental, lo mismo que el aeropuerto. Además con las obras de comunicaciones propuestas por el Plan 1982, Cancún se volvió el centro de distribución de bienes y personas a nivel regional en un futuro cercano.

Sin embargo la oferta hotelera que el Plan 1982 proponía no se dio en la realidad. El hotel “todo incluido” monopolizó el territorio. Además el Plan 1982 desconoció la forma en que la población trabajadora temporal se integra a la localidad y los movimientos migratorios que genera un destino turístico de tan alta derrama económica en un entorno tan económicamente deprimido como el yucateco en los 70. Asimismo desconoció la correspondencia de las acciones en el “frente” y el “detrás” del desarrollo urbano. Esto resultó en el crecimiento irregular sobre terrenos sin servicios al norte y poniente de la ciudad, lo que llevó a los subsiguientes planes de desarrollo urbano a concentrar su atención en la zona habitacional y descuidar la zona turística.

El descuido de la zona turística por parte de los documentos de 1993 y 2005, ha puesto de manifiesto la urgente actualización del plan de desarrollo urbano para la zona turística en una visión de conjunto y no solamente mediante la introducción de planes parciales como es el caso del Programa Parcial de Reordenamiento Urbano Turístico de Punta Cancún, el cual se ha abocado a una problemática muy específica y ha dejado sin resolver muchos de los conflictos a los que se está enfrentando la Punta Cancún actualmente.

Al estudiar los planes directores se ha puesto de manifiesto la incapacidad del sistema de planificación urbana para integrar las áreas urbanas y las turísticas. No solamente se encuentran apartadas físicamente, sino que en el sistema de planificación no se encuentra una relación directa de una a la otra. Se ha podido apreciar que la planificación urbana en Cancún se ha dividido en sectores que dependen de varias autoridades especializadas en un tema específico con un objetivo particular y una superficie determinada en el territorio sin coordinación ni diálogo político entre ellas. Por lo que es necesario tomar en cuenta que tanto cada uno de los sectores del “frente” como el “detrás” forman un mismo conjunto y que a los ojos de los urbanistas es imposible separar estas dos aéreas que son simbióticas, pues viven y afectan una a la otra. Además tratar de controlar una sin controlar la otra, es inútil.

En este orden de ideas, una zona que se ha encontrado segregada de los planes de desarrollo urbano desde sus inicios pero que actualmente debe ser integrada urgentemente por su proximidad con la mancha urbana de Cancún es el Ejido Bonfil. A pesar de que el uso de suelo de la extensión territorial de Bonfil es agrícola, la cercanía con los usos urbanos apuntan a ser el sitio de crecimiento urbano próximo, lo que seguramente tendrá una repercusión en la morfología de la ciudad.

Asimismo se ha observado que el conceder mayor densidad de alojamiento turístico trae como consecuencia el incremento en la densidad en la zona habitacional y de servicios, es decir el flujo de trabajadores y prestadores de servicios que llegan a Cancún que se alojan y trabajan temporal y la mayoría de las veces, permanentemente en la zona habitacional. Hasta el día de hoy, la válvula de escape del crecimiento turístico ha explotado verticalmente sobre la Isla Cancún y horizontalmente a lo largo del litoral. El crecimiento habitacional se ha dado hacia el norte y

poniente de la ciudad. El crecimiento turístico fuera de Cancún sigue el litoral; en cambio el crecimiento habitacional y de servicios se da tierra adentro.

En el análisis de los tres planes directores de desarrollo urbano de la ciudad, cabe resaltar que cada uno ha sido elaborado por una autoridad distinta en periodos de poco más de una década, entre uno y el siguiente. Por lo cual se ha encontrado que los planes difieren mucho uno del otro de acuerdo a las intenciones de las autoridades que los elaboraron. Aunado a lo anterior, el crecimiento poblacional de Cancún ha tenido un ritmo acelerado por lo cual el momento histórico al realizar los planes de desarrollo cambian drásticamente de un plan al siguiente.

Con el propósito de visualizar gráficamente el crecimiento urbano de Cancún, esta tesis ha llevado a cabo la digitalización y comparación de fotografías aéreas de inicios de los 70 y los 90 mediante las cuales se ha constatado la rapidez con la que se edificaron las infraestructuras para el lanzamiento de Cancún como destino turístico internacional en los años 70 y la consolidación del corazón habitacional y de servicios en los años 90.

Se han ilustrado también las dinámicas de crecimiento que apuntan al norte y poniente de la ciudad y los límites de los usos de suelo más definidos que son el aeropuerto hacia el sur y el Sistema Lagunar entre la zona turística y la zona habitacional. Se ha resaltado el papel de los medios de comunicación en el funcionamiento de la ciudad y las redes de comunicación terrestre como directrices del crecimiento urbano. La integración de los medios de comunicación en Cancún, ha vuelto a la ciudad en un nodo de comunicaciones que abastece y mueve a la población y los insumos de la región norte de Quintana Roo.

Mediante el análisis gráfico se ha documentado la integración de tres distintas trazas urbanas que se generaron bajo la jurisprudencia de tres autoridades distintas que se funden en el tejido de uso habitacional-comercial-administrativo-industrial. Se han rastreado los posibles orígenes conceptuales de la traza en supermanzanas proyectadas por FONATUR para la clase media y media-alta, la traza en retícula rectangular al norte del polígono de FONATUR, proyectada por el Gobierno de Quintana Roo y la traza en damero cuadrangular del casco urbano del Ejido Bonfil, proyectada por las autoridades de la Reforma Agraria.

Se ha encontrado que las cuatro manchas que responden a los cuatro usos de suelo primarios de la ciudad, son las mismas que fijó el Plan 1982: la zona turística, la zona habitacional-comercial-administrativa-industrial, la zona de conservación y el aeropuerto. Han sido explicadas las dinámicas de crecimiento y ocupación del territorio de cada una de estas zonas.

Esta investigación llevó a cabo la documentación histórica de la política turística en la segunda década del siglo XX. Se tomó el año 1920 como punto de partida por ser el fin de la Revolución Mexicana, momento en el que surgen las bases para las nuevas instituciones políticas en México, como va a ser el caso de la SECTUR y de FONATUR. Al mismo tiempo coincidió con la finalización de la Primera Guerra Mundial y con ello el inicio de la actividad turística en México realizada únicamente por extranjeros.

El turismo masivo se ha constituido como una de las principales actividades en la economía nacional mexicana desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial hasta nuestros días. Originalmente fue una actividad caracterizada por una afluencia norteamericana, ahora se ha dado la creciente introducción de la población nacional en la actividad turística. Acapulco fue el primer destino turístico desarrollado con apoyo gubernamental federal en el que se da una mezcla de turismo tanto nacional como internacional. El caso de Acapulco fue altamente exitoso en términos económicos; no obstante, ha dejado grandes lecciones que aprender en la planificación a priori de destinos turísticos de sol y playa. Ha dejado en claro la necesidad de valoración de aspectos implicados en los proyectos de desarrollo, tanto positivos como negativos, a corto, mediano y largo plazos.

La aportación económica que hizo el turismo en Acapulco a la balanza nacional hizo notar que el turismo podía ser la herramienta de crecimiento económico que México requería, por su rápida implantación, pronta incorporación de los distintos grupos de población a la oferta laboral y alta capacidad de generar empleos estables y bien remunerados a largo plazo.

En este estudio se revisó el marco legislativo, de 1920 a 1939, cuando se acuñaron los principios que definieron al turista y la actividad turística. De 1945 a 1958 se gestó y maduró la organización dedicada al turismo en el seno de la Secretaría de Gobernación. De 1959 a 1974 se desarrolló el marco legislativo de la nueva institución turística. A partir de 1974 se creó la Secretaría de

Turismo. En ese momento el Gobierno Federal cifró sus más altas expectativas de desarrollo, bienestar social y ordenación territorial nacional en el turismo. Sin escatimar recursos económicos ni humanos, se planificó el turismo como la actividad que desencadenase un círculo virtuoso de desarrollo económico y social en México.

Para asegurar los principios de bienestar social, se creó una nueva Secretaría de Estado: la Secretaría de Turismo, la cual se basó en los principios de la Secretaría de Gobernación, institución de la cual deriva. Por otro lado, para asegurar las intenciones de inversión y recuperación de capitales y ganancias en tiempo y forma, el Gobierno Federal delegó la política turística al Banco de México. En aquel momento, la política turística quedó definida en lo legal por la Secretaría de Turismo y en lo económico, por el Banco de México.

Dentro de la política mexicana destacan dos autoridades en materia de turismo: la SECTUR como ANT, autoridad parte del Gobierno Federal que sigue las directrices de la Secretaría de Gobernación de la cual ha derivado y FONATUR, fideicomiso del Banco de México en el rol de una ONT como agencia ejecutiva con recursos económicos, capital humano y reserva inmobiliaria para las tareas asignadas, estas autoridades se ubicaron dentro del marco teórico de la planificación turística de la OMT estudiado y a las buenas prácticas de la planificación turística que emanan de los preceptos de la planificación urbana y regional británica.

Desde 1974 FONATUR se ha convertido en una agencia gubernamental que ordena el turismo con un triple rol en el fomento al desarrollo turístico: como desarrollador, como banco aval y como inversor en desarrollos turísticos. FONATUR implementó una metodología propia y un proceso sistemático para hacerse de un prestigio, crear una sinergia de desarrollo y volver atractivos a la inversión privada los destinos turísticos en el menor tiempo posible. FONATUR ha comenzado con cinco CCIIPP en playas con incipiente número de población y carencia de actividades económicas relevantes. El caso de Cancún es el que ha requerido mayor esfuerzo por ser el primero y no contar con un antecedente que diera seguridad a los inversores.

En la tarea de conversión de una playa desierta sin servicios públicos, infraestructuras y número incipiente de población local a un destino turístico internacional de sol y playa reconocido, ha sido requerido un equipo multidisciplinario que no solamente se ha enfrentado a la falta de servicios, la

inhospitabilidad del medio, la falta de mano de obra; sino también, a la creación y desarrollo de un nuevo mercado, que implica un dominio tanto de temas técnicos, legales y medioambientales, como de los comerciales.

La estrategia de planificación urbana y regional en la Península de Yucatán ha comenzado en 1974 con las grandes maniobras políticas tanto a nivel nacional como local. A nivel nacional se adaptaron los estatutos de la Banca Nacional Financiera y creó el Fondo Nacional de Fomento al Turismo. A nivel local, se creó el Estado de Quintana Roo y el municipio de Benito Juárez, del cual Cancún es cabecera.

En este trabajo se estudió la situación de la Península de Yucatán en el mismo período que se ha estudiado la política central, es decir desde 1920 a nuestros días. El norte de la Península de Yucatán a principios de los 1920 se caracterizó por el abandono de la población y la precariedad de las actividades económicas, exceptuando la henequenera, que cae a finales de la Segunda Guerra Mundial. La región había sufrido la Guerra de Castas (de 1847 a 1901) y posteriormente la Revolución Mexicana (de 1910 a 1920). La población del nororiente de Yucatán se había refugiado en las islas de Cozumel y Mujeres.

De 1930 a 1960 se registraron varios intentos por reactivar las actividades económicas sin éxito. Las obras de construcción y mejoramiento de infraestructura comenzaron en 1960 cuando EEUU rompió relaciones con Cuba y la Península de Yucatán se volvió un sitio vulnerable a la propagación del conflicto bélico.

Hasta principios de los 70 se optó por el turismo de sol y playa como actividad económica principal. A partir de ese momento el espacio turístico fue el fundamento en el que se ha basado el desarrollo económico y social en la costa de Quintana Roo. Los esfuerzos políticos iniciaron con la constitución de Quintana Roo como Estado libre y soberano de la Federación.

Después de varios intentos fallidos por activar el desarrollo económico y social en la primera mitad del siglo XX, el Gobierno Federal encauzó sus esfuerzos al desarrollo turístico de la parte nororiental de la Península de Yucatán.

El espacio turístico de Cancún recibió la mayor atención en este trabajo por haber sido el generador de la actividad económica capaz de reactivar la economía de la Península de Yucatán y promotor de otras actividades económicas secundarias y terciarias que han permitido un crecimiento social en la región.

El espacio turístico marcó la pauta de la ordenación territorial en Quintana Roo. El uso turístico hotelero de cinco estrellas acaparó el espacio turístico, lo que resultó en el desequilibrio del primer planteamiento que hizo el Plan 1982. Lo que trajo como consecuencia fue un crecimiento desmedido de la población de bajos ingresos que se asentó en terrenos ejidales sin servicios públicos. De ahí que los planes 1993 y 2005 se dedicaron a subsanar los rezagos que el crecimiento urbano de la zona habitacional para las clases bajas trabajadoras temporales en el territorio y hasta cierto punto han descuidado la zona turística que parecía no necesitar nada mas que el solo incremento de la capacidad de la infraestructura.

La configuración del espacio turístico se localizó en la estrecha Isla Cancún y se caracterizó por encontrarse entre los dos grandes espacios públicos de la zona turística: la playa y el boulevard. De tal suerte el espacio turístico ha devenido en una franja continua de desarrollos en la forma de los hoteles, los desarrollos residenciales y los centros comerciales. El uso hotelero de cinco estrellas ha sido genérico en el espacio turístico de Cancún. Está ubicado de forma continua sobre el boulevard, en los lugares privilegiados con las mejores vistas. La ocupación del frente de playa de forma continua dificultó la permeabilidad de la población no turista al frente de playa.

La supremacía de la tipología hotelera en la zona turística resultó en la fragilidad de los usos que coexisten en la zona. Las nuevas estrategias de desarrollo en Cancún han apuntado a la introducción del uso residencial de lujo y de segunda residencia en casas y torres en condominio de gran altura para robustecer las actividades comerciales y terciarias sobre la zona turística.

Este estudio de la planificación urbana y turística en Cancún ha profundizado en el funcionamiento e integración de zonas de servicio y zonas de recreación de destinos turísticos. Si bien se ha destacado que estas dos zonas pueden vivir apartadamente y de esta manera asegurar la plusvalía, seguridad, exclusividad y el valor paisajístico de un desarrollo turístico, también ha sido necesario considerar que existe una correspondencia y un reflejo entre el crecimiento de la zona

turística y la zona habitacional.

En conclusión este trabajo ha permitido comprender la configuración espacial turística de Cancún actualmente y la ordenación territorial del noreste de la Península de Yucatán en un análisis urbanístico, desde la revisión histórica de las políticas y la organización gubernamental que han llevado al turismo de sol y playa a ser la actividad económica que aumentó los índices de crecimiento poblacional en el noreste de la Península de Yucatán.

Se ha estudiado la génesis y evolución de la primera ciudad turística de sol y playa ex novo desarrollada por el Gobierno mexicano. Se han encontrado las diferencias entre la ciudad planificada, la proyectada y la existente. Se ha encontrado que el desconocimiento de las relaciones entre el frente turístico y la zona habitacional y de servicios ha sido trascendente en la configuración del espacio urbano. También se ha encontrado que los problemas de la segregación entre la zona turística y la zona urbana no radica tanto en la distancia que existe de una a la otra ni del Sistema Lagunar que los separa físicamente, sino son en los objetivos de los distintos planes directores y programas de la ciudad. Se ha desvelado que la insuficiencia del sistema de planificación urbana para asumir la integración de las áreas urbanas radica en la participación de las distintas autoridades que han generado las zonas que hoy se han conurbado en la ciudad de Cancún.

El verdadero abismo entre la zona turística y la habitacional se ha dado entre las tres autoridades distintas con planes y formas de actuación distintas que han dado origen a tres zonas que hoy conforman la ciudad de Cancún. De ahí la necesidad de realizar un nuevo plan de desarrollo urbano de Cancún que comprenda todas las zonas que conforman la mancha urbana existente.

Esta tesis ha tenido como intención resumir la historia del turismo planificado en Cancún y volverse un texto de apoyo a los interesados en el tema. Otra de las intenciones de esta tesis doctoral ha sido presentar un método de análisis de la forma urbana actual a través del material gráfico disponible de la ciudad y encontrar su correspondencia con los documentos legales y sus intenciones. Este trabajo ha hecho uso del análisis morfotipológico de las piezas características que integran el tejido turístico para servir como ejemplo y base para futuros estudios urbanísticos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS DEL TEXTO

Urbanismo y planificación turística

Bacon, Edmund (1969). *Design of cities*. Penguin Books. MIT, USA.

Barba, Rosa et Pie, Ricard (1996) *Arquitectura y Turismo. Planes y proyectos*. CRPP, Barcelona

Baud-Bovy, Manuel et Lawson, Fred (1991) *Tourism and Recreation Handbook of Planning and Design*. Architectural Press, Oxford

Cooper, C. et Wanhill, S. (1997) *Tourism Development. Environmental and Community Issues*. John Willey & Sons. UK

Forman, Richard T.T. et Barcelona Regional (2004) *Mosaico territorial para la región metropolitana de Barcelona*. Gustavo Gili, Barcelona

García Ramos, Domingo (1961) *Iniciación de Urbanismo*. Escuela Nacional de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, México

Gunn, Clare (1994) *Tourism Planning. Basics, concepts, cases*. Third Edition, Taylor & Francis, USA

Howard, Ebenezer et Osborn, Frederic James (1961) *Garden cities of to-morrow*. MIT Press, Cambridge

Inskeep, Edward (2001) *National and Regional Tourism Planning. Methodologies and case studies*. A World Tourism Organisation Publication. Thomson Learning, UK

Inskeep, Edward (1991) *Tourism planning :an integrated and sustainable development approach*. Van Nostrand Reinhold, New York

Lawson, Fred (1995) *Hotels and Resorts. Planning, design and refurbishment*. Butterworth Architecture, Oxford

MacCannell, Dean (1999) *The Tourist. A new theory of the leisure class*. University of California Press

OMT (2001) *Cooperación entre los sectores público y privado. Por una mayor competitividad del Turismo*. Organización Mundial del Turismo, Consejo Empresarial OMT, Madrid

OMT (1999) *Turismo Panorama 2020. Avance*. Organización Mundial del Turismo, Madrid

Pearce, Douglas et Butler, Richard (1993) *Tourism Research. Critiques and challenges*. Routledge, London

Pearce, Douglas (1989) *Tourism Development*. Second Edition. Longman Scientific & Technical, New York

Pearce, Douglas (1988) *Desarrollo Turístico. Su planificación y ubicación geográficas*. Trillas, México

Pearce, Douglas (1987) *Tourism Today: a geographical analysis*. Harlow: Longman Scientific and Technical

Schaffer, Daniel (1982) *Garden Cities for America. The Radburn Experience*. Temple University Press, Philadelphia

WTO (2006) *Why Tourism? Tourism – an Economic and Social Phenomenon*. World Tourism Organization
URL: <http://www.unwto.org/aboutwto/why/en/why.php?op=1> [Consultado Septiembre 2008]

WTO (1979) *Role and Structure of National Tourism Adminsitratons*. World Tourism Organization, Madrid

UN (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development*. United Nations, General Assembly
Resolution 42/187, 11 December 1987. Retrieved: 2007-04-12

URL: <http://www.un.org/documents/ga/res/42/ares42-187.htm>

[Consultado Febrero 2010]

Historia y política turística en México

Banco de México (1973) *Informe Anual* <http://www.banxico.org.mx/eInfoFinanciera/DoctosBM/%7BCA1D9193-DEF3-4352-858D-95732418C6E8%7D.pdf> , p. 21 [Consultado noviembre 2008]

BID, Banco Interamericano de Desarrollo (1965) *Instituciones Financieras de Desarrollo*. Ed. El Ateneo, Buenos Aires

Cardoso Mejia, Carlos (1961) *La pequeña propiedad vs el ejido*. Banco de México, Ed Logos S de RL, México D.F.

Eckstein, Salomón (1966) *El ejido colectivo en México*. Fondo de Cultura Económica, México

García L., Enrique (1983) *The Inter-American Development Bank and National Development Banks: Interaction and linkages* in International Journal of Development Banking. Vol. 1 No. 1 p. 25-34 January 1983

INEGI (2005). *Conteo de Población y Vivienda 2005*. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática
URL:<http://www.inegi.gob.mx/lib/olap/general/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=10401>
[Consultado junio 2008]

Presbisch, Raúl (1970) *Transformación y desarrollo. La gran tarea de América Latina*. Dirección General del Instituto latinoamericano de Planificación Económica y Social. Informe presentado al BID

Ramírez Blanco, Manuel (1981) *Teoría General de Turismo*. 3ª Edición, Editorial Diana, México

SECTUR, Secretaría de Turismo (2009) *Antecedentes históricos de la Dependencia*.
URL:http://www.sectur.gob.mx/wb/sectur/sect_Antecedentes_Historicos_de_la_Secretaria_de_T/_rid/14941?page=1
[consultado feb 2009]

SECTUR (1997) *Estudio para la Formulación de Estrategias de Desarrollo y Promoción para Destinos Turísticos Seleccionados en México. Cancún, Quintana Roo*. Informe Final. Estrategias Regionales para Destinos Seleccionados. Secretaría de Turismo, en colaboración con JICA. México

SEGOB, Secretaría de Gobernación (1974) *Diario Oficial de la Federación*. Miércoles 9 de Octubre de 1974

Silva Herzog, J., (1964) *El agrarismo mexicano y la Reforma Agraria*. Fondo de Cultura Económica, México

Sherburne F. et Woodrow, Borah (1974) *Ensayos sobre historia de la población: México y el Caribe*. Tomo II Siglo XXI. América Nuestra

Cancún

Aldape-Perez, Guadalupe (2008) Two different approaches to planned tourism development in Mexico en *International Planning History Society 13th Biennial Conference* "Public versus private planning: themes, trends, and tensions", University of Illinois and University of Florida. Julio 10-13, 2008. Chicago

Ayuntamiento de Benito Juárez (2005) *Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún. Actualización 2005*. Publicado en la Gaceta Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo, Tomo I, No.2, 1a. Época. Chetumal, Q. Roo, 31 de marzo de 1993.

Ayuntamiento de Benito Juárez (2001) *Programa Parcial de Reordenamiento Urbano-Turístico de Punta Cancún*. Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo, Tomo III, No. 11 Extraordinario, Sexta época. Chetumal, Q. Roo, 7 de diciembre de 2001

Ayuntamiento de Benito Juárez (1993) *Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún*. Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo, Tomo I, No.2 Extraordinario, 4ta. Época. Chetumal, Q. Roo, 12 de enero de 1993

Ayuntamiento de Benito Juárez (1985) *Carta Urbana II. Plan Director de Desarrollo Urbano del centro de población de Cancún, Quintana Roo*

BID (1971) *Préstamo a Nacional Financiera S.A. Proyecto de infraestructura turística en Cancún*. Banco Interamericano de Desarrollo. Documento del Secretario de Turismo al Comité de Prestamos, México.

Enciclopedia de los Municipios de México (2005) *Quintana Roo*
Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Quintana Roo,
URL: http://www.e-local.gob.mx/wb2/ELOCAL/EMM_qroo
[Consultado febrero 2008]

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (2010) *Decreto de creación*.
URL: http://www.fonatur.gob.mx/es/index_quienes_somos.asp [consultado junio 2010]

FONATUR (2006) *Planeación de Centros Turísticos. La experiencia y práctica de FONATUR*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Mexico, D.F.

FONATUR (2005) *Datos Básicos*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo

FONATUR (2003) *Programa Subregional de Desarrollo Urbano de la Región Caribe Norte del Estado de Quintana Roo*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo. Versión Ejecutiva

FONATUR (2002) *Análisis del desarrollo turístico de Cancún*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Asociación de Hoteles de Quintana Roo, Asociación de Clubes Vacacionales de Quintana Roo y Consejo Coordinador Empresarial. Presentación julio 2002

FONATUR (2000) *Gran Visión del Turismo en México 2020*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo , México D.F.

FONATUR (1997) *Revisión del Plan Maestro Cancún, Quintana Roo. 1ª Etapa. Resumen Ejecutivo*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo , México D.F.

FONATUR (1995) *Proyecto Puerto Cancún, Quintana Roo*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo , México

FONATUR (1988) *Ciudades Turísticas. Una estrategia mexicana de desarrollo. Memorias sobre la creación de cinco centros turísticos integrales: la huella de Fonatur en la geografía nacional*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo, México

FONATUR (1986) *Criterios básicos de diseño para un hotel de cinco estrellas*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo, México D.F.

FONATUR (1982) *Cancún. Un desarrollo turístico en la zona turquesa*. Cartografía y Servicios Editoriales, Fondo Nacional de Fomento al Turismo, México D.F.

García Zamora, Heriberto (2006) *Contradicciones de la Planeación Urbano-Ambiental en la costa norte de Quintana Roo. El Corredor Turístico Cancún-Tulum*. Tesis para obtener el grado de Maestro en Urbanismo. Director de Tesis M. en Arq. Francisco Morales Segura, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F.

IMPLAN (2007) *Plan Estratégico de Desarrollo Sustentable Municipio de Benito Juárez. Documento Síntesis*. Instituto de Planeación de Desarrollo Urbano Municipio Benito Juárez

INFRATUR (1971). *Banco de México: Proyecto de Desarrollo Turístico en Cancún*. Fondo de Promoción de Infraestructura Turística

Martí, Fernando (1985) Cancún: *Fantasía de Banqueros*. Editorial Uno, México.

Pacheco, Julia et Cabrera, Armando (1997) *Groundwater contamination by nitrates in the Yucatan Peninsula, Mexico* in Hydrogeology Journal, v5, no.2, 1997

Ramírez González, Erick Alejandro (2007) *Evolución morfodinámica de la playa comprendida entre Punta Cancún y Punta Nizuc en el Estado de Quintana Roo, México*. Tesis para obtener la Maestría en Ingeniería Civil. Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F.

Seingier G. et al (2009) Cobertura vegetal y marginación en la costa mexicana en *Investigación ambiental* 1 (1): 54-69

VisitMexico (2008) Consejo de Promoción Turística de México

URL: http://www.visitmexico.com/wb/Visitmexico/Visi_Cancun_Arqueologia [Consultado mayo 2010]

Xacur Maiza, Juan A. (1998) *Enciclopedia de Quintana Roo*. 10 tomos, Edit Verdehalago, México

Economía

Comisión Nacional de Valores (1987) *Glosario de Términos Bursátiles Ingles-Español*. Talleres Gráficos de la Nación, México

Sainz de Robles, Federico Carlos. (1998) *Diccionario Trivium de derecho y economía : anexos: rojo: organización jurisdiccional y Ministerio Fiscal, azul: instituciones y órganos de las comunidades europeas, verde: vocabulario de informática, amarillo: frases y locuciones latinas / presentación [por] Federico C. Sainz de Robles*. Trivium, Madrid

Imágenes y consultas en internet

ACGCM Asociacion de Campos de Golf del Caribe Mexicano (2010)

URL:<http://www.cancungolf.org>

[Consultado enero 2010]

Buscador de Arquitectura, 2009

URL: <http://noticias.arq.com.mx/Detalles/9677.html>

[Consultado enero 2010]

Cancún Caribe Travel and Meeting Services (2010)

URL: http://www.cancuncaribe.com/riu_palace_riviera_maya.jpg

[Consultado enero 2010]

El Periodico de Quintana Roo (2010) *Abre ADO nuevas corridas por vacaciones* 30 de marzo de 2010

URL: <http://www.elperiodico.com.mx/noticias/abre-ado-nuevas-corridas-por-vacaciones-36438.shtml> [consultado junio 2010]

Google (2010, 2009, 2008, 2007)

Google earth Digital Globe

Panoramio (2007) a

Google.com

URL: <http://static.panoramio.com/photos/original/386358.jpg>

[Consultado febrero 2010]

Panoramio (2007) b

Google.com

URL: <http://www.panoramio.com/photo/386353>

[Consultado febrero 2010]

Panoramio (2007) c

Google.com

URL: <http://www.panoramio.com/photo/386320>

[Consultado febrero 2010]

Port Grimaud Cite Lacustre (2010)

URL: <http://www.jakmatterson.co.uk/html/maps.html>

[Consultado enero 2010]

Royal Resorts (2009)

URL: <http://www.royalresorts.com/beach-recover.asp>

[Consultado enero 2010]

SEMARNAT Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (2010) *Zona Federal Marítimo Terrestre*
<http://www.semarnat.gob.mx/estados/quintanaroo/servicios/Paginas/concesionesypermisos.aspx>

Skyscrapercity (2000) a
Imageshack 2003-2010
[URL: http://img396.imageshack.us/i/cancun01sp4.jpg/](http://img396.imageshack.us/i/cancun01sp4.jpg/)
[Consultado febrero 2010]

TIMS (2009) All Cancun hotels
[URL: http://www.sanbachs.net/cgi-bin/mexico/mexico3.cgi/City=CUN&Hotels=](http://www.sanbachs.net/cgi-bin/mexico/mexico3.cgi/City=CUN&Hotels=)
[Consultado enero 2010]

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA DURANTE LA INVESTIGACION

Urbanismo

Bacon, Edmund (1969). *Design of cities*. Penguin Books. MIT, USA.

Busquets Grau, Joan (1999) *La Urbanizacion Marginal*. Edicions UPC, Barcelona

Calthorpe, Peter (1993) *The next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream*, Princeton Architectural Press, New York

Capel, Horacio (2002) *La Morfología de las Ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Ediciones del Serbal, Barcelona, España

Carmona, Matthew et al (2003) *Public Places - Urban Spaces. The Dimensions of Urban Design*. Architectural Press, Oxford, Great Britain.

Communities and the Local Government (2001) *Better places to live by design: A Companion Guide to PPG3*.
<http://www.communitites.gov.uk/index.asp?id=1505061>
[Consultado abril 2007]

Cullingworth, J. B. (1997) *Town and Country Planning in the UK*. Routledge, London

Cullen, Gordon (1961) *The Concise Townscape*. Butterworth Architecture, London

DETR Department of the Environment, Transport and the Regions (2000) *By Design*. Commission for Architecture and the Built Environment. London

Hall, Peter (1994) *Abercrombie's Plan of London – 50 years on: a vision for the future: report for the 2nd Annual Vision for London*. Lecturer

Hall, Peter (1990) *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Cambridge, MA, Blackwell

Hardy, Dennis (1991) *From new towns to green politics: campaigning for town and country planning 1946-1990*. E&FN Spon, NY and London

Hardy, Dennis (1991) *From garden cities to new towns: campaigning for town and country planning 1899-1946*. E&FN Spon, NY and London

Hegemann, Werner et Peets, Elbert (1992) *The American Vitruvius. An Architect's Handbook of Civic Art*. The Architectural Book Publishing Co., NY

Jacobs, Jane (1961) *Death and live of Great American cities*. Vintage Books Edition, 1992, New York

Keyden, Jerold S (2000) *Privately owned public space: the New York experience*. John Willey & Sons, NY

Llewelyn-Davies (2000) *Sustainable Residential Quality: exploring the housing potential of large sites*. In association with Urban Investment Metropolitan Research Unit. London Advisory Panel Committee

Llewelyn-Davies (2000b) *Urban Design Compendium*. English Partnerships/Housing Corporation, London

Lynch, Kevin (1981) *A Theory of Good City Form*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London, England.

Martí i Casanovas, Miquel. (2004) *A la recerca de la civitas contemporania. Cap a una cultura urbana de l'espai públic: l'experiència de Barcelona (1979-2003)*. Tesis doctoral. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Universitats, recerca i Societat de la Informació de la Generalitat de Catalunya

Merlin, Pierre et Choay, Françoise (2005) *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Quadrige/ Manuel. France

Moore, Victor (2007) *A practical approach to planning law*. Tenth edition. Oxford University Press

Osborn, Frederic James (1977) *New towns: their origins, achievements and progress*. 3rd Ed. Leonard Hill, London

Philippe Panerai, Jean-Charles Depaule, Marcelle Demorgon, Michel Veyrenche (1983). *Elementos de Análisis Urbano*. Edición Española 1983, Colección Nuevo Urbanismo Instituto de Estudios de Administración local, Madrid

Rogers, Richard (1997) *Cities for a small planet*. Faber, London

Sica, Paolo (1978) *Storia dell'Urbanistica. Il Novecento*. Gius. Laterza & Figli Spa. Edición española Instituto de Estudios de Administración Local, 1981

Sutcliffe, Anthony (1981) *The History of Urban and Regional Planning: an annotated bibliography*. Mansell, London

UTF Urban Task Force (2005) *Towards a Strong Urban Renaissance*. London

Turismo y planificación turística

Antón Clavé, S. et González Reverte, F. (2005) *Planificación territorial del turismo*. Editorial UOC. Barcelona

Augé, M. 1997. *El viaje imposible. El turismo y sus imágenes*. Gedisa. Barcelona

Barba, Rosa et Pie, Ricard (1996) *Arquitectura y Turismo. Planes y proyectos*. Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona

Barragán Muñoz, J. M. (1994) *Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral*. Oikos-Tau. Barcelona

Baud-Bovy, M. et Lawson, F. (1998) *Tourism and recreation: a handbook of planning and design*. The Architectural Press. Oxford

Baud-Bovy, M. et Lawson F. (1977) *Tourism and recreation development*. Architectural Press. Londres

Bloc-Duraffour, P. Y Mesplier, A. (1993) *Le tourisme dans le monde*. Bréal. Poitiers

Boniface, B. G. Y Cooper, C. P. (1988) *The geography of travel and tourism*. Heinemann. Londres

Bote Gómez, V. (1990) *Planificación económica del turismo: de una estrategia masiva a una estrategia artesanal*. Trillas. México D. F.

Boullon, R. C. (1997) *Planificación del espacio turístico*. Trillas. México D. F.

Boyer, Marc (2005) *Histoire Générale du Tourisme du XVIe au XXIe siècle. I. La révolution touristique. II Du tourisme élitiste au tourisme de masse*. Harmattan, Paris

Bull, A. (1994) *La economía del sector turístico*. Alianza Editorial. Madrid

Butler, J. H. (1986) *Geografía económica. Aspectos espaciales y ecológicos de la actividad económica*. Limusa. México D.F.

Cáceres Morales, Eduardo (2001) *Génesis y desarrollo del espacio turístico en Canarias. (Una hipótesis de trabajo)*. Universidad de las Palmas de Gran Canaria y Gobierno de Canarias. V.A. Impresores S.A.

Cals, Joan et al. (1995) *El Turismo en el desarrollo rural de España*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Secretaria General Técnica. Madrid, España

Cals, Joan (1993) *Evaluación de proyectos : análisis de la rentabilidad social desde la perspectiva del turismo y del ocio*. Ministerio de Industria y Comercio. Madrid

Cals, J.; Barba, R. et Pié Ninot, R. (1989) *El paisaje en la oferta turística y recreativa. Estrategia y propuestas de actuación para la protección y revalorización de los paisajes españoles*. Barcelona: Departament d'Economia Aplicada. Universidad Autònoma de Barcelona.

Cals, J. (1974) *Turismo y política turística en España: una aproximación*. Editorial Ariel. Barcelona

Callizo Soneiro, J. (1991) *Aproximación a la geografía del turismo*. Síntesis. Madrid

Cazes, G. et Potier, F. (1996) *Le tourisme urbain*. Presses Universitaires de Frances. París

Cazes, G. (1992) *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. Bréal. París

Cazes, G. (1989) *Le tourisme international: mirage ou stratégie d'avenir*. Hatier. París

Cazes, G. (1989) *Les nouvelles colonies de vacances? Le tourisme international á la conquête du tiers-monde*. Harmattan. París

Cooper, C. et Wanhill, S. (1997) *Tourism Development. Environmental and Community Issues*. John Willey & Sons. UK

De Kadt, E. (1979) *Tourism: passport to development?* Oxford University Press. Oxford

Department for Communitites and Local Government (2006). *Good practice guide on Planning for Tourism*. London.

Díaz Álvarez, J. R. (1989) *Geografía del Turismo*. Síntesis. Madrid

Dumazedier, J. (1988) *Révolution culturelle du temps libre, 1968-1988*. Méridiens Klienskieck. París

Dumazedier, J. (1967) *Toward a society of leisure*. Free Press. Nueva York

Esteve Secall Rafael (2006) *Estructura de Mercados Turísticos*. Torres Bernier Enrique Ed. Barcelona

Esteve Secall Rafael et Fuentes García Rafael (2000) *Economía, Historia e Instituciones del Turismo en España*. Ed. Pirámide, Madrid

Esteve Secall Rafael (1991) *Un nuevo modelo turístico para España*. Universidad de Málaga, Málaga

Fernández Fuster, L. (1991) *Geografía general del turismo de masas*. Alianza. Madrid

Fernández Fuster, L. (1985) *Introducción a la teoría y técnica del turismo*. Alianza Universidad. Madrid

Figuerola Palomo, M. (1985) *Teoría económica del turismo*. Alianza Editorial. Madrid

Fullana i Palmer, Pere (2002) *Turismo Sostenible*. Cuadernos de Medio Ambiente. Rubes, Barcelona

Galbraith, J. K. (1994) *Un viaje por la economía de nuestro tiempo*. Ariel. Barcelona

Galbraith, J. K. (1969) *La sociedad opulenta*. Ariel. Barcelona

Gaviria Labarta, M. (1975) *Turismo de playa en España*. Turner. Madrid

Gaviria Labarta, M. et al. (1974) *España a go-go. Turismo chárter y neocolonialismo del espacio*. Turner. Madrid

Gaviria Labarta, M. (1971) *Campo, urbe, espacio de ocio*. Siglo XXI. Madrid

Gómez Martín, M. B. et López Palomeque, F. (2002) *Regionalización turística del mundo*. Edicions Universitat de Barcelona. Barcelona

Gracia Villar, Santos (2003) *Turismo Sostenible*. Funiber, Barcelona

Gunn, Clare (1994) *Tourism Planning. Basics, concepts, cases*. Third Edition, Taylor & Francis, USA

Gunn, C. (1988) *Vacationscape: designing tourist regions*. Van Nostrand Reinhold. Nueva York

Gunn, C. A. (1979) *Tourism planning*. Crane Rusak. Nueva York

Inskip, Edward (2001) *National and Regional Tourism Planning. Methodologies and case studies*. A World Tourism Organisation Publication. Thomson Learning, UK

Inskip, E. (1991) *Tourism planning: an integrated and sustainable development approach*. Van Nostrand Reinhold. Nueva York

Jurdao Arrones, F. (1992) *Los mitos del turismo*. Endymion. Madrid

Khan, M., Olsen, M. et Var, T. (1993) *VNR's encyclopaedia of hospitality and tourism*. Van Nostrand Reinhold. Nueva York

Lafargue, P. (1973) *El derecho a la pereza* (publicación original: Le droit à la paresse, 1883). Fundamentos. Barcelona

Law, C. M. (1996) *Tourism in major cities*. International Thompson Business Press. Londres

Law, C. M. (1993) *Urban tourism. Attracting visitors to large cities*. Mansell. Londres

Lawson, F. et Baud-Bovy, M. (1977) *Tourism and recreation development*. Architectural Press. Londres

López Guzmán, Tomas et Lara de Vicente, Fernando (2005) *Turismo sostenible: un enfoque multidisciplinar e internacional*. Adapta C, Córdoba

López Olivares, D. (1998) *La ordenación y planificación integrada de los recursos territoriales turísticos*. Universitat Jaume I. Castellón

Lozato-Giotart, J. P. (1990) *Méditerranée et tourisme*. Masson. París

Lozato-Giotart, J. P. (1985) *Géographie du tourisme. De l'espace regardé à l'espace consommé*. Masson. París

MacCannell, D. (1976) *The Tourist: A new theory of the leisure class*. Macmillan. Londres

- Marchena, M.; Fourneau, F. et Granados, V. (1993) *¿Crisis del turismo? Las perspectivas en el nuevo escenario internacional*. IDR. Sevilla
- McIntosh, R. W., Goeldner, C. R., et Brent Ritchie, J. R. (1999) *Turismo: planeación, administración y perspectivas*. Limusa. México D.F.
- McIntosh, R. W. et Goeldner, C. R. (1986) *Tourism: principles, practices, philosophies*. John Wiley. Nueva York
- Miossec, J. M. (1977) "L'image touristique comme introduction à la géographie du monde" en *Annales de Géographie*, 473, pp. 55-70.
- Miossec, J. M. (1976) *Elements pour une théorie de l'espace touristique*. Les Cahiers du Tourisme, serie C, 36.
- Montaner Montejano, J. (1991) *Estructura del mercado turístico*. Sintesis. Madrid
- Murphy, P. E. (1984) *Tourism: a community approach*. Methuen. Londres
- Nash, D. (1996) *Anthropology of tourism*. Pergamon. Nueva York
- Oliveras, J. et Antón Clavé (1998) *Turismo y planificación del territorio en la España de fin de siglo*. Universidad Rovira i Virgili. Tarragona
- OMT, Organización Mundial del Turismo (2004) *Agenda para planificadores locales: Turismo sostenible y gestión municipal. Edición para América Latina y el Caribe*. Madrid
- OMT, Organización Mundial del Turismo (2001) *Cooperación entre los sectores público y privado. Por una mayor competitividad del Turismo*. Consejo Empresarial OMT, Madrid
- OMT, Organización Mundial del Turismo (1999) *Turismo Panorama 2020*. Avance. Madrid, España
- OMT, Organización Mundial del Turismo (1999) *Desarrollo turístico sostenible. Guía para administraciones locales*. OMT. Madrid
- OMT, Organización Mundial del Turismo (1979) *Evaluación de los proyectos turísticos*. OMT. Madrid
- OMT, Organización Mundial del Turismo (1978) *Evaluación de los recursos turísticos*. OMT. Madrid
- Pearce, P. L.; Moscardo, G. et Ross, G. F. (1996) *Tourism community relationship*. Pergamon. Nueva York
-

- Pearce, Douglas et Butler, Richard (1993) *Tourism Research. Critiques and challenges*. Routledge, London
- Pearce, D. (1993) *Géographie du tourisme*. Nathan. Paris
- Pearce, D. (1992) *Tourist organizations*. Longman. Harbiv
- Pearce, Douglas (1988) *Desarrollo Turístico. Su planificación y ubicación geográficas*. Trillas, México
- Pearce, Douglas (1987) *Tourism Today: a geographical analysis*. Harlow: Longman Scientific and Technical
- Pearce, P. L. (1982) *The social psychology of tourist behaviour*. Pergamon. Oxford
- Pedreño Muñoz, A. et al. (1996) *Introducción a la economía del turismo en España*. Editorial Civitas. Madrid
- Pedreño Muñoz, A. (1986) *Ecología, economía y turismo en el Mediterráneo*. Servicio de Publicaciones Universidad de Alicante. Alicante
- Pérez de las Heras, Mónica (2004) *Manual del Turismo Sostenible: cómo conseguir un turismo social, económico y ambientalmente responsable*. Mundi-Prensa, Madrid
- Peters, M. (1969) *International tourism: the economics and development of the international tourist trade*. Hutchinson. Londres
- Priestley, G., Edwards, J. A. et Coccossis, H. (1996) *Sustainable tourism? European experiences*. CAB International. Oxon
- Reyes Ávila et al (2002) *Turismo Sostenible*. Iepala, Madrid
- Sabate Bel, J. (1998) *Elementos para la construcción de un proyecto territorial: programa de las lecciones*. Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona
- Santana, A. (1997) *Antropología y turismo. ¿Nuevas bordas, viejas culturas?* Ariel. Barcelona
- Smith, V. y Eadington, W. (1992) *Tourism alternatives*. John Wiley and Sons. Chichester
- Smith, V. (1977) *Hosts and guests: the anthropology of tourism*. University of Pennsylvania Press. Philadelphia
- Veblen, T. (1953) *Theory of the leisure class* (Edición original de 1899). The New American Library. Nueva York
-

Vera Rebollo, Fernando (1999) *Un nuevo modelo turístico para España*. Universidad de Málaga, Málaga

Vera Rebollo, J. F. (1997) *Análisis territorial del turismo*. Ariel. Barcelona

Wackermann, G. (1994) *Loisir et tourisme*. SEDES. París. París

Wackermann, G. (1993) *Tourisme & transport*. SEDES. París

Wackermann, G. (1988) *Le tourisme international*. Armand Colin. París

Wahab, S.; Crampon, L. J. et Rothfield, L. M. (1976) *Tourism marketing*. Tourism International Press. Londres

Wahab, S. E. A. (1975) *Tourism management*. Tourism International Press. Londres

WTO, World Tourism Organization (2006) *Why Tourism? Tourism – an Economic and Social Phenomenon*. URL: <http://www.unwto.org/aboutwto/why/en/why.php?op=1> [Consultado Septiembre 2008]

Historia y política turística en México

Banco de México (1973) *Informe Anual* <http://www.banxico.org.mx/eInfoFinanciera/DoctosBM/%7BCA1D9193-DEF3-4352-858D-95732418C6E8%7D.pdf> , p. 21 [Consultado noviembre 2008]

BID, Banco Interamericano de Desarrollo (1994) *Antonio Ortiz Mena: pensamiento y acción frente al BID 1971-1987*. México

BID, Banco Interamericano de Desarrollo (1965) *Instituciones Financieras de Desarrollo*. Ed. El Ateneo, Buenos Aires.

Cardoso Mejía, Carlos (1961) *La Pequeña Propiedad vs Ejido*. Banco de México, Ed Logos, México

García L., Enrique (1983) *The Inter-American Development Bank and National Development Banks: Interaction and linkages* in International Journal of Development Banking. Vol. 1 No. 1 p. 25-34 January 1983

Guerra Lagunes, Emma (1969) *Principales financiamientos del BID y algunas consideraciones para América Latina*. México

Herrera, Felipe (1967) *El Desarrollo en América Latina y su financiamiento*. Aguilar, Buenos Aires

Instituto Italo-Latinoamericano (1972) *El Desarrollo de la industria turística latinoamericana : problemas y perspectivas*. Mesa Redonda copatrocinada por el Banco Interamericano de Desarrollo, Instituto Italo-Latinoamericano, Ministerio Italiano de Turismo, Organizacion de los Estados Americanos, Roma, 1-4 de marzo de 1972

INEGI, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2005. *Conteo de Población y Vivienda 2005*
[URL: http://www.inegi.gob.mx/lib/olap/general/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=10401](http://www.inegi.gob.mx/lib/olap/general/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=10401)
[Accesado junio 2008]

Presbisch, Raúl (1970) *Transformación y desarrollo. La gran tarea de América Latina*. Dirección General del Instituto latinoamericano de Planificación Económica y Social. Informe presentado al BID

Ramírez Blanco, Manuel (1981). *Teoría General de Turismo*. 3ª Edición, Editorial Diana, México

SECTUR, Secretaría de Turismo (2009) *Antecedentes históricos de la Dependencia*.
URL: http://www.sectur.gob.mx/wb/sectur/sect_Antecedentes_Historicos_de_la_Secretaria_de_T/_rid/14941?page=1
[consultado feb 2009]

SECTUR, Secretaría de Turismo (1997) *Estudio para la Formulación de Estrategias de Desarrollo y Promoción para Destinos Turísticos Seleccionados en México. Cancún, Quintana Roo*. Informe Final. Estrategias Regionales para Destinos Seleccionados. En colaboración con JICA. México

SEGOB, Secretaría de Gobernación (1974) Diario Oficial de la Federación. Miércoles 9 de Octubre de 1974

Silva Herzog, J., (1964) *El agrarismo mexicano y la Reforma Agraria*. Fondo de Cultura Económica, México

Sherburne F. et Woodrow, Borah (1974) *Ensayos sobre historia de la población: México y el Caribe*. Tomo II Siglo XXI. América Nuestra

Cancún

Aldape-Perez, Guadalupe (2008) "Two different approaches to planned tourism development in Mexico" en *International Planning History Society 13th Biennial Conference* "Public versus private planning: themes, trends, and tensions", University of Illinois and University of Florida. Julio 10-13, 2008. Chicago

Aldape Pérez, Guadalupe (2010) "El proyecto de Cancún" en *Turismo Líquido*. Escuela Superior de Arquitectura de Málaga, Universidad de Málaga

Ayuntamiento de Benito Juárez (1985) *Carta Urbana II. Plan Director de Desarrollo Urbano del centro de población de Cancún, Quintana Roo*

Ayuntamiento de Benito Juárez (1993) *Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún*. Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo, Tomo I, No.2 Extraordinario, 4ta. Época. Chetumal, Q. Roo, 12 de enero de 1993

Ayuntamiento de Benito Juárez (2005) *Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Cancún. Actualización 2005*. Publicado en la Gaceta Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo, Tomo I, No.2, 1a. Época. Chetumal, Q. Roo, 31 de marzo de 1993.

BID, Banco Interamericano de Desarrollo (1971) *Préstamo a Nacional Financiera S.A. Proyecto de infraestructura turística en Cancún*. Documento del Secretario de Turismo al Comité de Prestamos, México.

Castillo, Manuel J. (1990) *Los Pioneros de Cancún: Una pequeña familia a una gran ciudad cosmopolita*. En el Foro: La Migración hacia Cancún. Conformación de una identidad. Cancún, Q. R. H. Ayuntamiento Benito Juárez, Cancún Q. R., noviembre 1990

Consejo Consultivo de la Ciudad de Cancún (1990) *Foro: La Migración hacia Cancún. conformación de una identidad*. Cancún, Q. R. H. Ayuntamiento Benito Juárez, Cancún Q. R., noviembre 1990

Enciclopedia de los Municipios de México (2005) *Quintana Roo*
Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, Gobierno del Estado de Quintana Roo,
URL: http://www.e-local.gob.mx/wb2/ELOCAL/EMM_qroo
[Consultado febrero 2008]

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (2010) *Decreto de creación*.

URL: http://www.fonatur.gob.mx/es/index_quienes_somos.asp [consultado junio 2010]

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (2006) *Planeación de Centros Turísticos. La experiencia y práctica de FONATUR*. México D.F.

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (2005) *Datos Básicos*

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (2003) *Programa Subregional de Desarrollo Urbano de la Región Caribe Norte del Estado de Quintana Roo*. Versión Ejecutiva

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (2000) *Gran Visión del Turismo en México 2020*. México

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (1997) *Revisión del Plan Maestro Cancún, Quintana Roo. 1ª Etapa. Resumen Ejecutivo*. México D.F.

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (1995) *Proyecto Puerto Cancún, Quintana Roo*. México

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (1988) *Ciudades Turísticas. Una estrategia mexicana de desarrollo. Memorias sobre la creación de cinco centros turísticos integrales: la huella de Fonatur en la geografía nacional*. México

FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (1982) *Cancún. Un desarrollo turístico en la zona turquesa*. Cartografía y Servicios Editoriales, México D.F.

García Zamora, Heriberto (2006) *Contradicciones de la Planeación Urbano-Ambiental en la costa norte de Quintana Roo. El Corredor Turístico Cancún-Tulum*. Tesis para obtener el grado de Maestro en Urbanismo. Director de Tesis M. en Arq. Francisco Morales Segura, Facultad de Arquitectura, División de Estudios de Posgrado, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F.

IMPLAN, Instituto de Planeación de Desarrollo Urbano Municipio Benito Juárez (2007) *Plan Estratégico de Desarrollo Sustentable Municipio de Benito Juárez. Documento Síntesis*.

INFRATUR, Fondo de Promoción de Infraestructura Turística, 1971. *Banco de México: Proyecto de Desarrollo Turístico en Cancún*.

Martí, Fernando (1985) Cancún: *Fantasía de Banqueros*. Editorial Uno, México.

Pacheco, Julia et Cabrera, Armando (1997) *Groundwater contamination by nitrates in the Yucatan Peninsula, Mexico* in Hydrogeology Journal, v5, no.2, 1997

Pichardo Vega, Rebeca (2007) *Desarrollo regional del Caribe Mexicano: impacto del sector turismo en el desarrollo económico regional del Estado de Quintana Roo desde 1985-2005*. Tesis para obtener la Licenciatura en Economía. Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F.

Ramírez González, Erick Alejandro (2007) *Evolución morfodinámica de la playa comprendida entre Punta Cancún y Punta Nizuc en el Estado de Quintana Roo, México*. Tesis para obtener la Maestría en Ingeniería Civil. Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F.

Seingier G. et al (2009) Cobertura vegetal y marginación en la costa mexicana en *Investigación ambiental* 1 (1): 54-69

Xacur Maiza, Juan A. (1998) *Enciclopedia de Quintana Roo*. Edit Verdehalago, México

Economía

Comisión Nacional de Valores (1987) *Glosario de Términos Bursátiles Ingles-Español*. Talleres Gráficos de la Nación

Sainz de Robles, Federico Carlos. (1998) *Diccionario Trivium de derecho y economía : anexos: rojo: organización jurisdiccional y Ministerio Fiscal, azul: instituciones y órganos de las comunidades europeas, verde: vocabulario de informática, amarillo: frases y locuciones latinas / presentación [por] Federico C. Sainz de Robles*. Trivium, Madrid, 1998.

United Nations (1987) *Report of the World Commission on Environment and Development*. General Assembly Resolution 42/187, 11 December 1987. Retrieved: 2007-04-12

TRABAJOS EXTRAACADÉMICOS REALIZADOS DURANTE EL DOCTORADO

Artículo “El Proyecto de Cancún” en el libro *Turismo Liquido* de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Málaga, Universidad de Málaga

Ponencia “La Configuración del espacio turístico en Cancún, Quintana Roo, México” en el *III Seminario de Investigación en Urbanismo* el 8 de febrero de 2010 en el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, UPC

Ponencia “El espacio público en Cancún, Quintana Roo, México” en el *II Seminario de Investigación en Urbanismo* el 29 de septiembre de 2009 en el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, UPC

Conferencia “Nuevos usos para antiguos territorios. El turismo” dentro del taller que forma parte del Master de Arquitectura del Paisaje el 5 de marzo de 2009 en la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB-UPC)

Conferencia “Los Modelos Turísticos” dentro del programa de Maestría TNT, Turismo Nuevos Territorios durante la 9a sesión titulada el 23 y 24 de enero de 2009 en el Centro Metropolitano de Arquitectura Sustentable, Intelligent Coast y el Centro de Alta Formación de la UPC en la ciudad de México

Conferencia “Two different approaches to planned tourism development in Mexico” en la *13a Conferencia Bianual de la International Planning History Society, IPHS*, 10-13 julio 2008. Chicago

Conferencia “Innovative tools for encouraging tourism sustainable development in Mexico. Casestudy: Litibú, State of Nayarit” en *43o Congreso Internacional de Planificación International Society of City and Regional Planners, ISOCARP* 19-23 septiembre 2007. Ambers

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

AUTORA: GUADALUPE ALDAPE PEREZ

DIRECTOR DE LA INVESTIGACION: RICARD PIE NINOT

INDICE

LAMINA 1. TRAZADO PARCELARIO PLAN DIRECTOR DE CANCUN 1982

LAMINA 2. ZONIFICACION PLAN DIRECTOR DE CANCUN 1982

LAMINA 3. FOTOGRAFIA AEREA 1969

LAMINA 4. FOTOGRAFIA AEREA 1970

LAMINA 5. FOTOGRAFIA AEREA 1974

LAMINA 6. FOTOGRAFIA AEREA 1991

LAMINA 7. PLAN 1993

LAMINA 8. TRAMAS ORIGINALES

LAMINA 9. CRECIMIENTO URBANO

LAMINA 10. REDES DE COMUNICACION

LAMINA 11. USOS DE SUELO

LAMINA 12. ZONA TURISTICA ESTADO ACTUAL

LAMINA 13. ZONA TURISTICA ESTADO ACTUAL

LAMINA 14. ZONA TURISTICA ESTADO ACTUAL

LAMINA 15. ZONA TURISTICA ESTADO ACTUAL

LAMINA 16. ZONA TURISTICA ESTADO ACTUAL

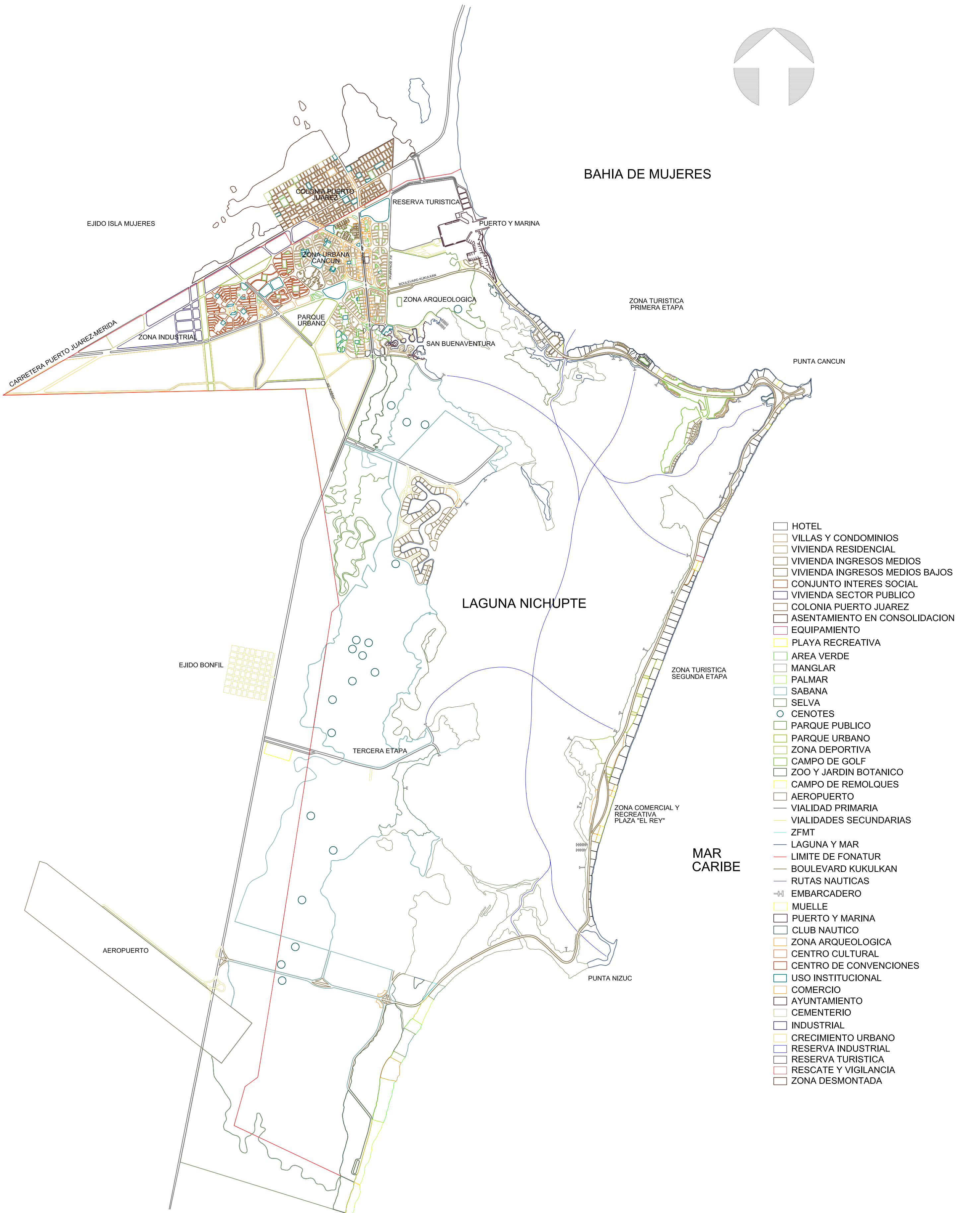
LAMINA 17. ZONA TURISTICA ESTADO ACTUAL

LAMINA 18. ZONA TURISTICA ESTADO ACTUAL

LAMINA 19. ZONA TURISTICA ESTADO ACTUAL

LAMINA 20. ZONA TURISTICA ESTADO ACTUAL

LAMINA 21. SECCIONES DEL BOULEVARD



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

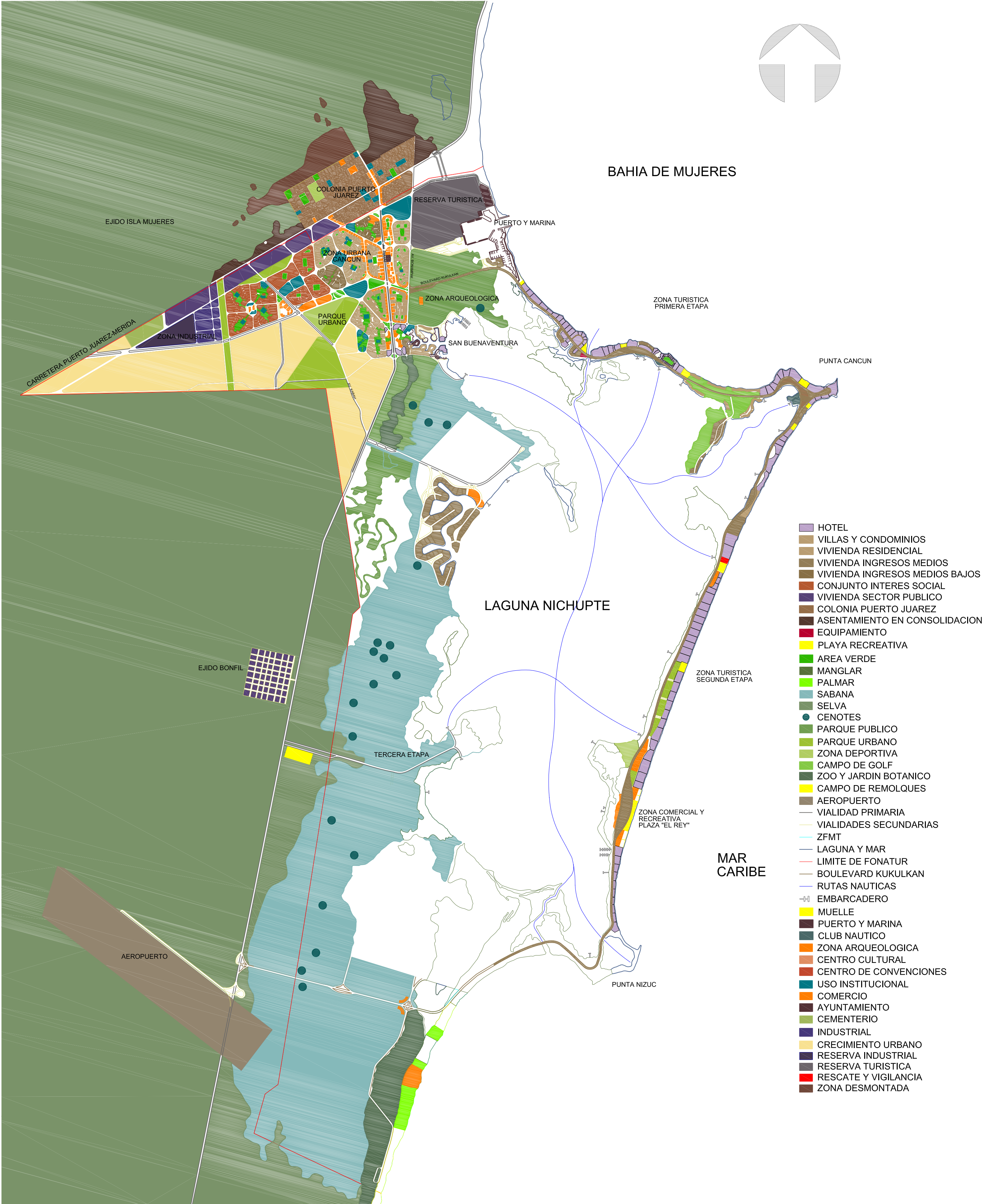
TRAZADO DE PARCELARIO

LAMINA 1 ESC. 1:50 000

PLAN DIRECTOR DE CANCUN

Fuente:FONATUR, 1982; elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

PLANO DE ZONIFICACION

LAMINA 2

ESC. 1:50 000

PLAN DIRECTOR DE CANCUN

Fuente:FONATUR, 1982; elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



- VIALIDAD
- PISTA DE ATERRIZAJE
- LINEA DE COSTA
- PERIMETRO DE MANGLAR
- SELVA
- DESCAMPADO

UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

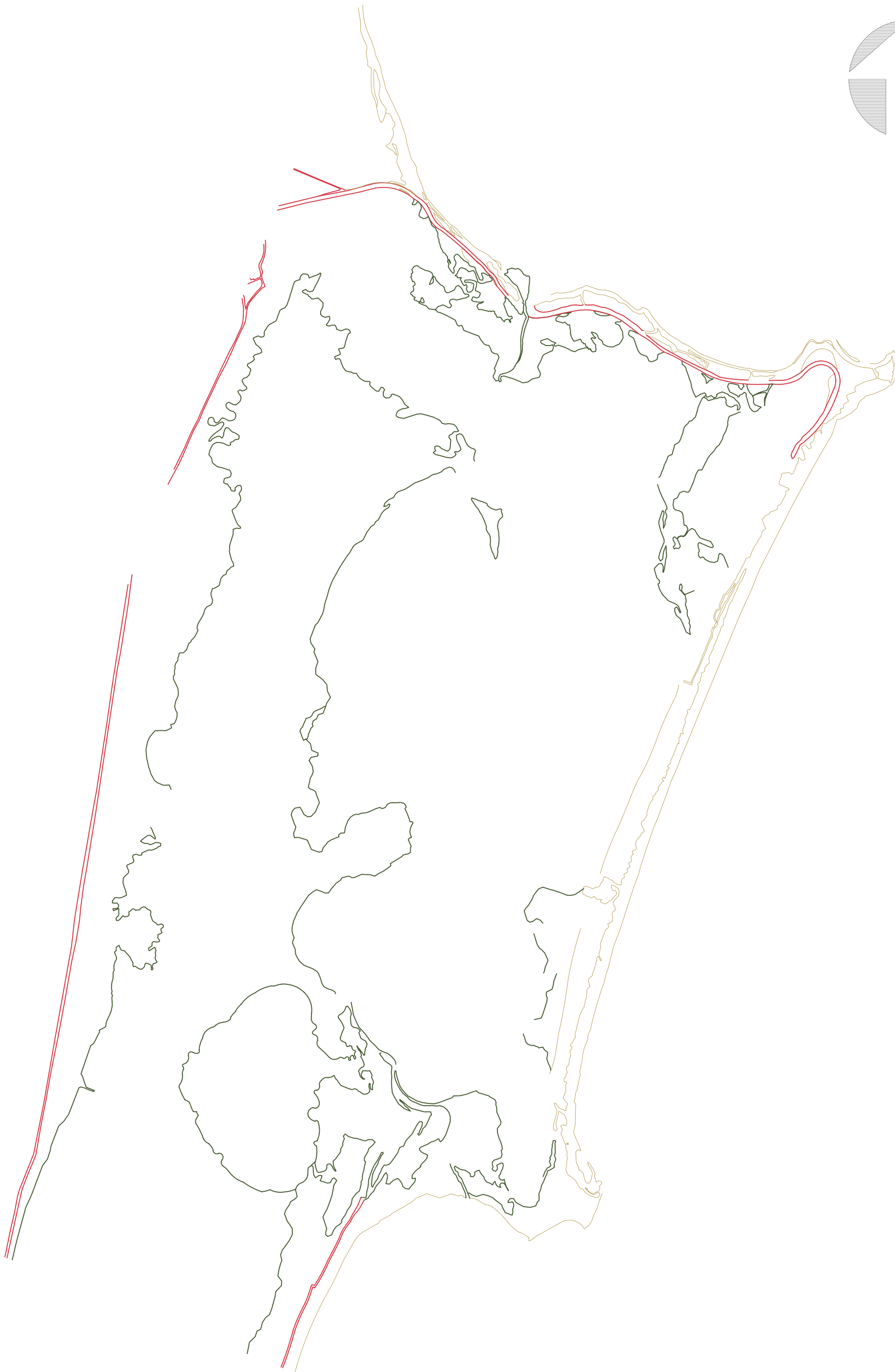
LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

FOTOGRAFIA AEREA 1969

LAMINA 3 ESC. 1:50 000

DIGITALIZACION
Fuente:FONATUR; elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



- VIALIDAD
- LINEA DE COSTA
- MANGLAR

UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

FOTOGRAFIA AEREA 1970

LAMINA 4

ESC. 1:50 000

DIGITALIZACION
Fuente:FONATUR; elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

FOTOGRAFIA AEREA 1974

LAMINA 5

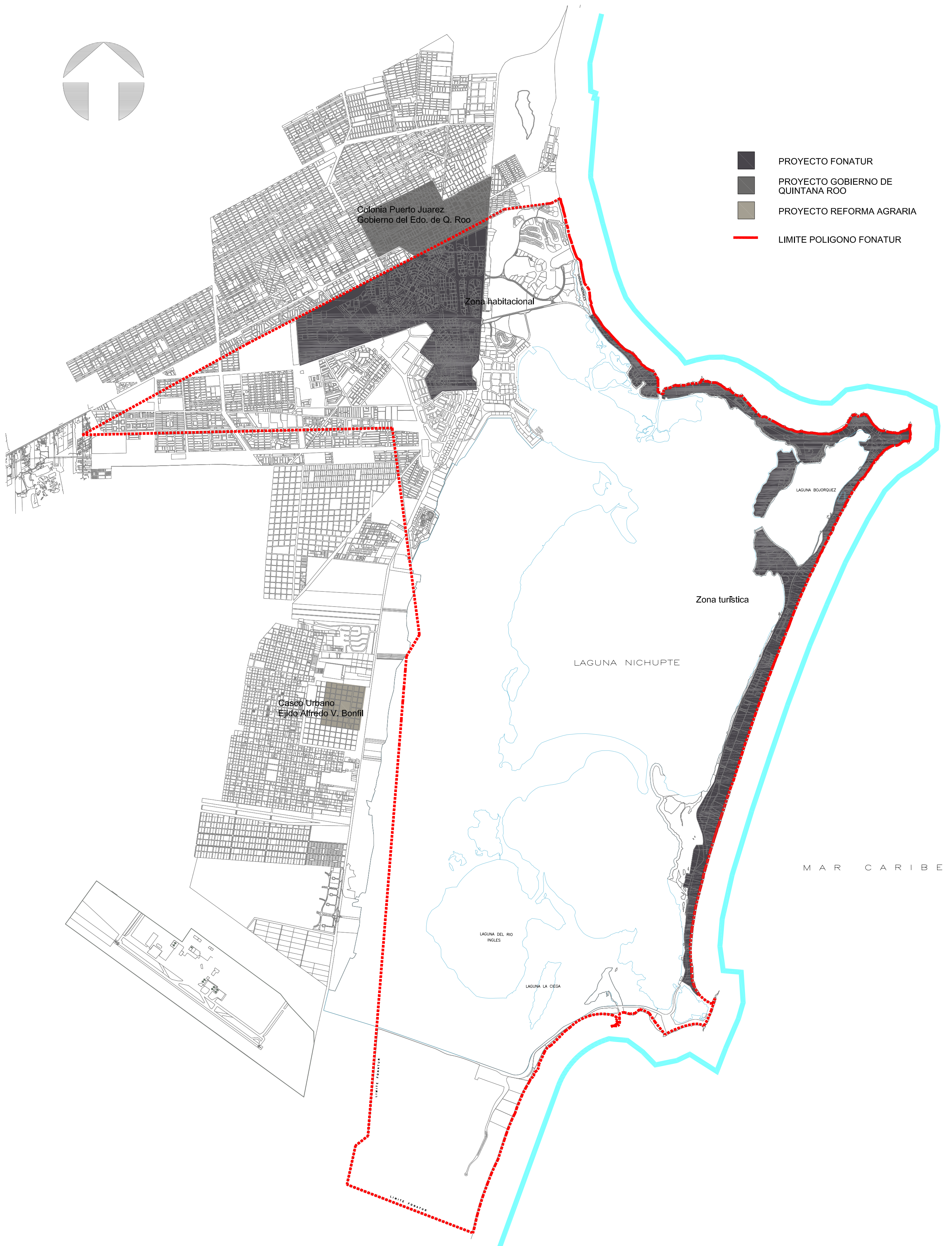
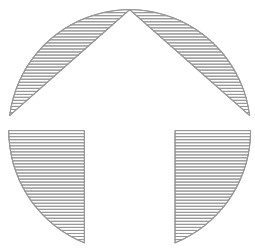
ESC. 1:50 000

DIGITALIZACION

Fuente:FONATUR; elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ





UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

TRAMAS ORIGINALES

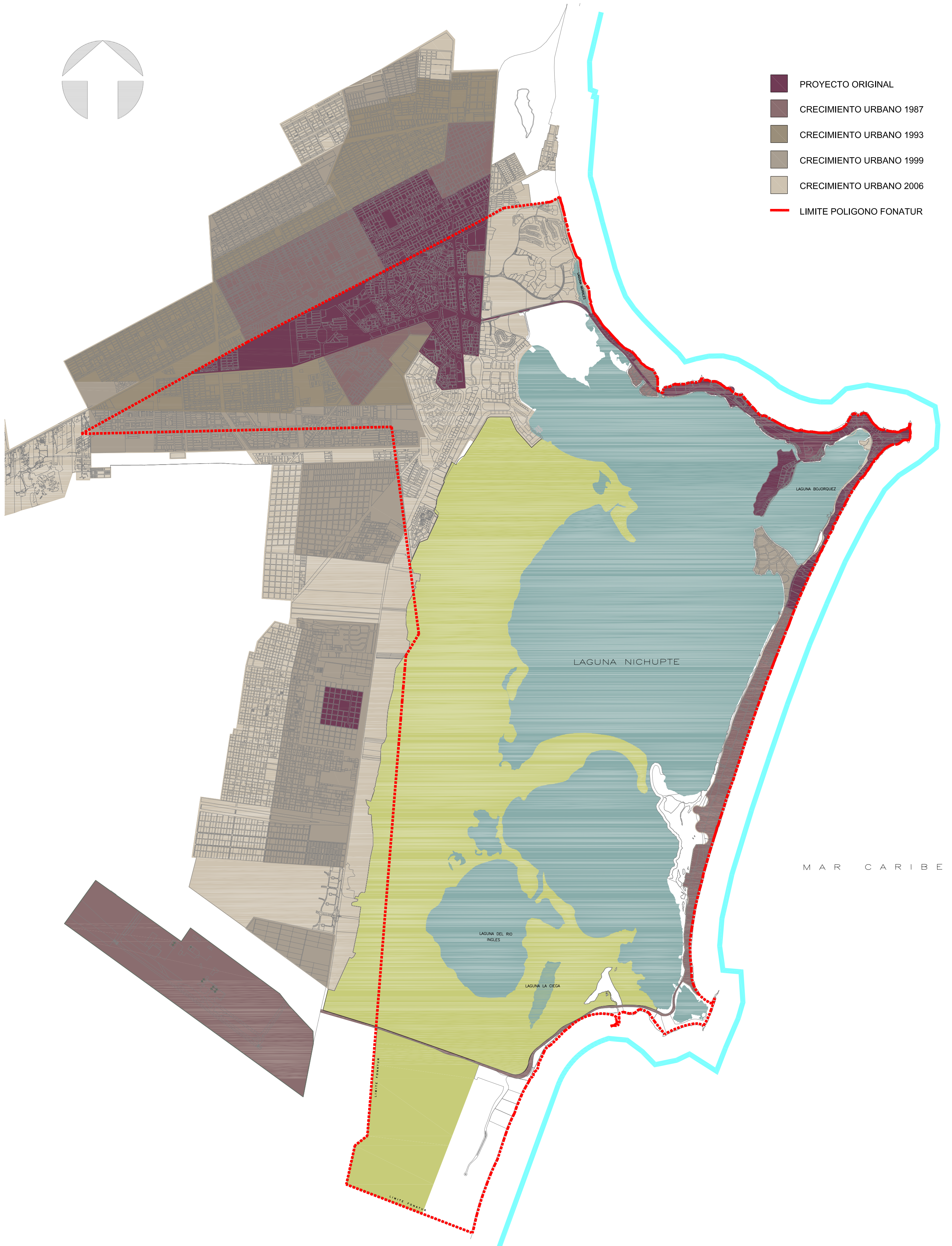
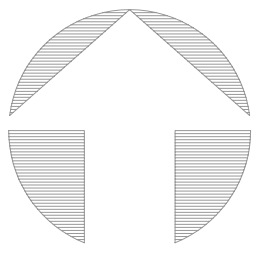
LAMINA 8

ESC. 1:50 000

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez

Elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA
DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

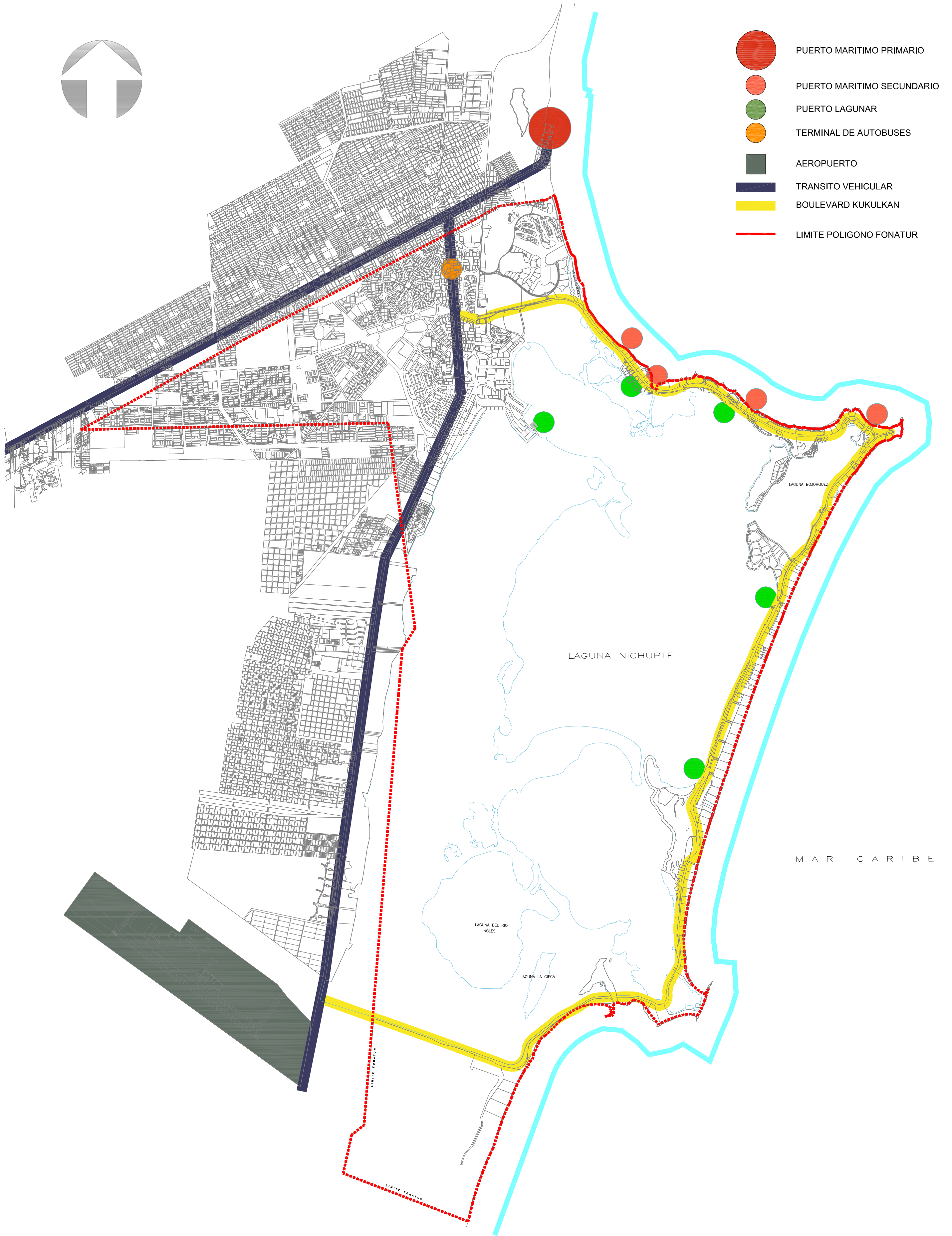
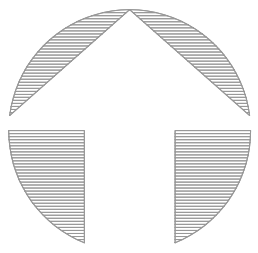
TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

CRECIMIENTO URBANO
LAMINA 9
ESC. 1:50 000

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez
Elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA
DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

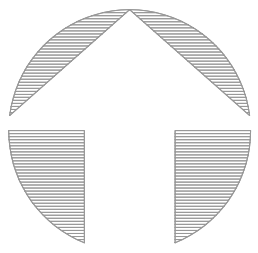
TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

REDES DE COMUNICACION
LAMINA 10
ESC. 1:50 000

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez
Elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA
DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

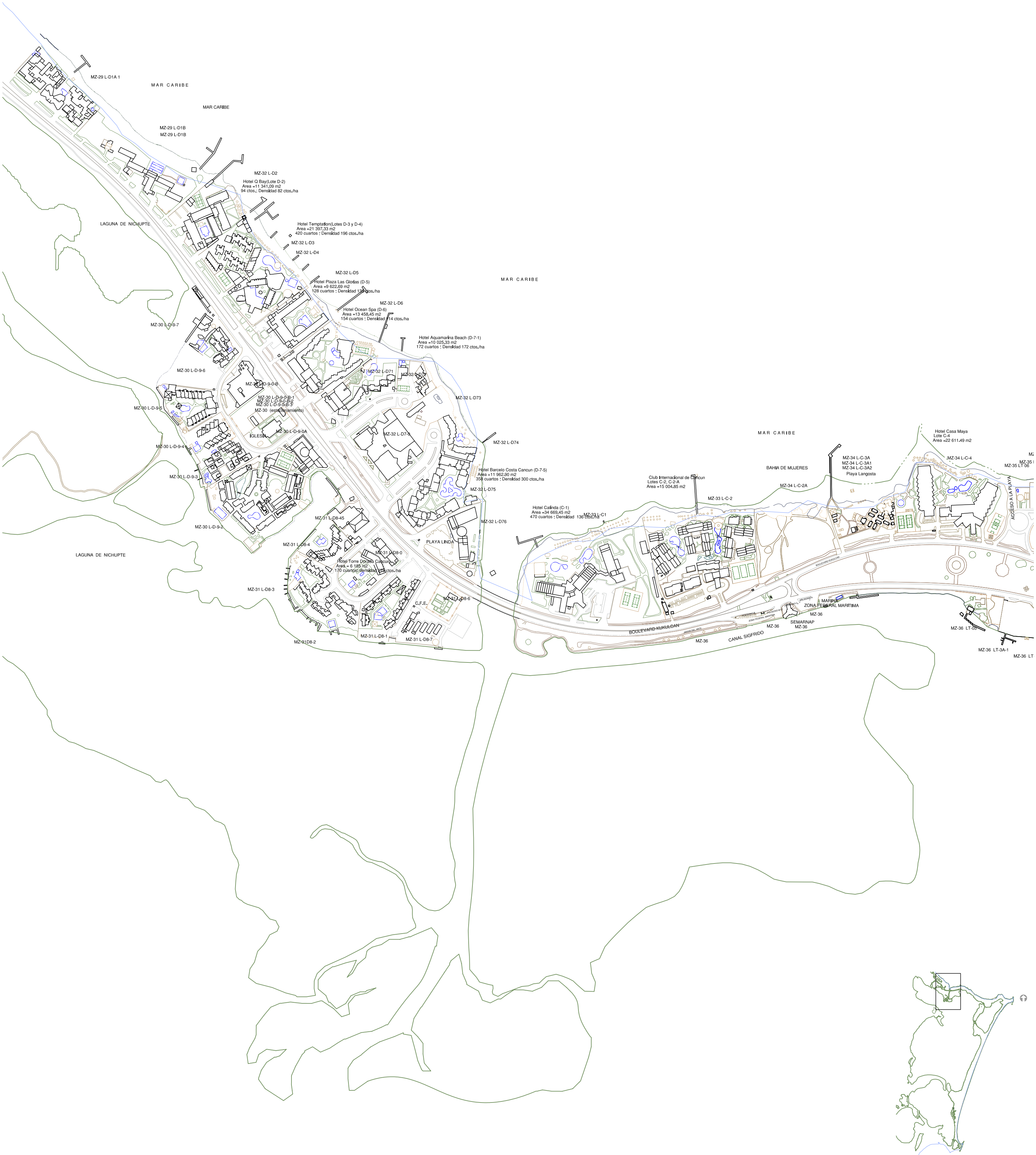
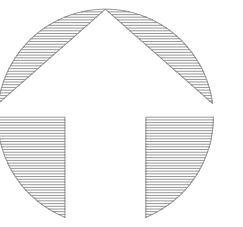
LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

USOS DE SUELO
LAMINA 11

ESC. 1:50 000

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez
Elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

ZONA TURISTICA ACTUAL

LAMINA 12 ESC. 1: 5000

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez
Elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ

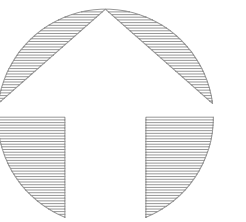


DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

ESC. 1: 5000

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

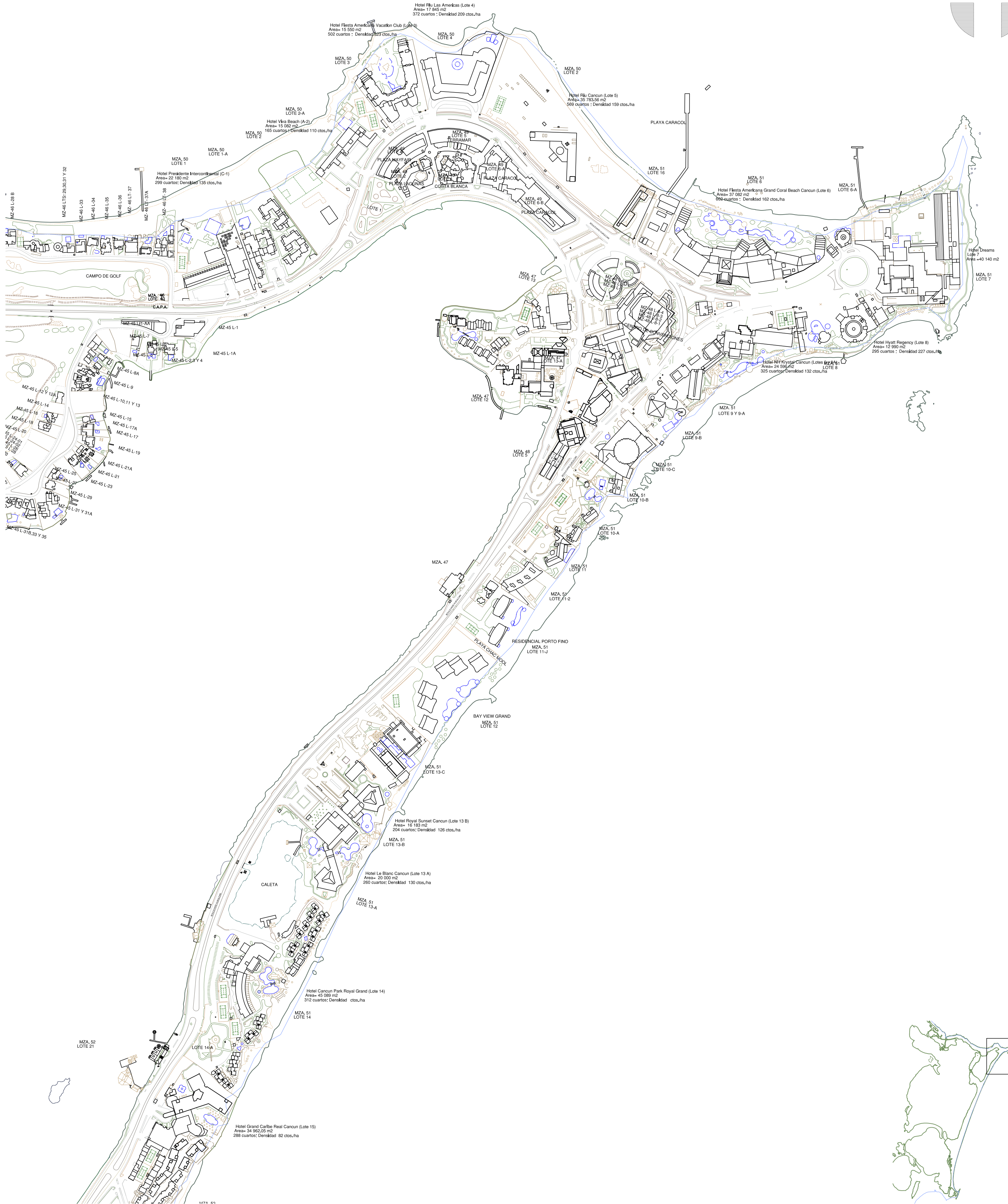
ZONA TURISTICA ACTUAL

LAMINA 14 ESC. 1: 5000

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez

Elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ

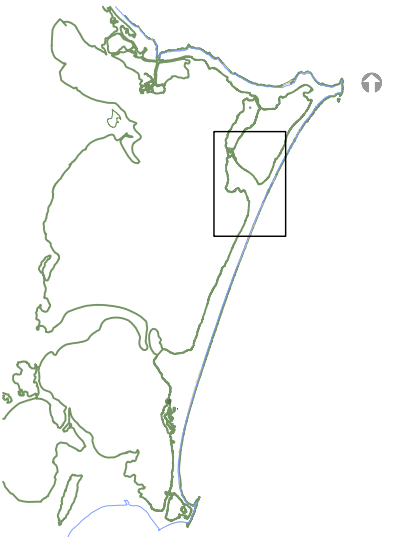


DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez
Elaboración: propia

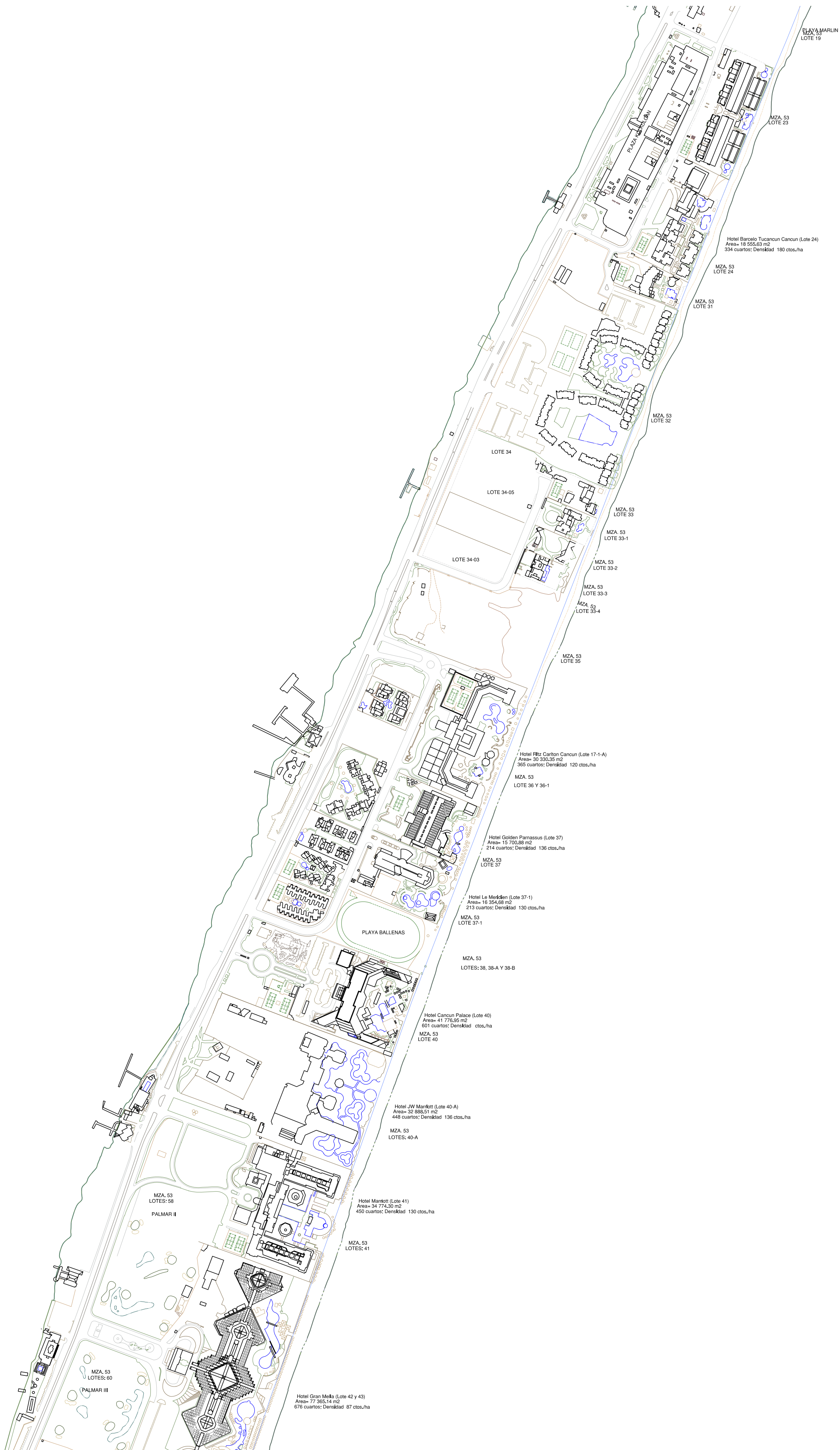
GUADALUPE ALDAPE PEREZ

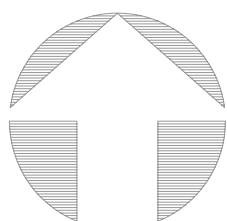


ESC. 1: 5000

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez
Elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ





UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

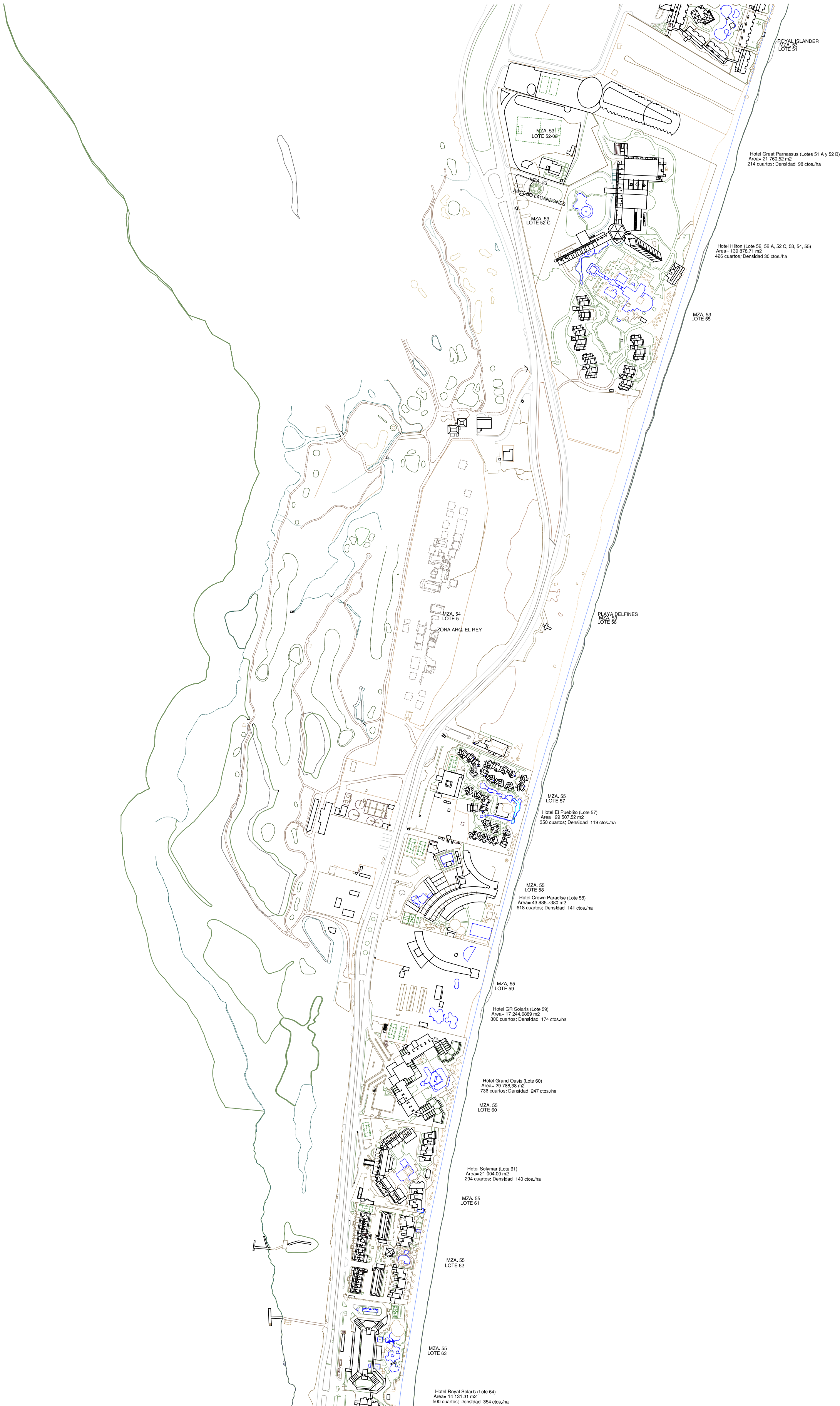
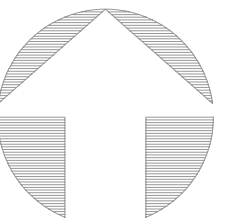
LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

ZONA TURISTICA ACTUAL

LAMINA 18 ESC. 1: 5000

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez
Elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

ZONA TURISTICA ACTUAL

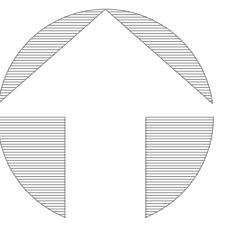
LAMINA 19

ESC. 1: 5000

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez

Elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

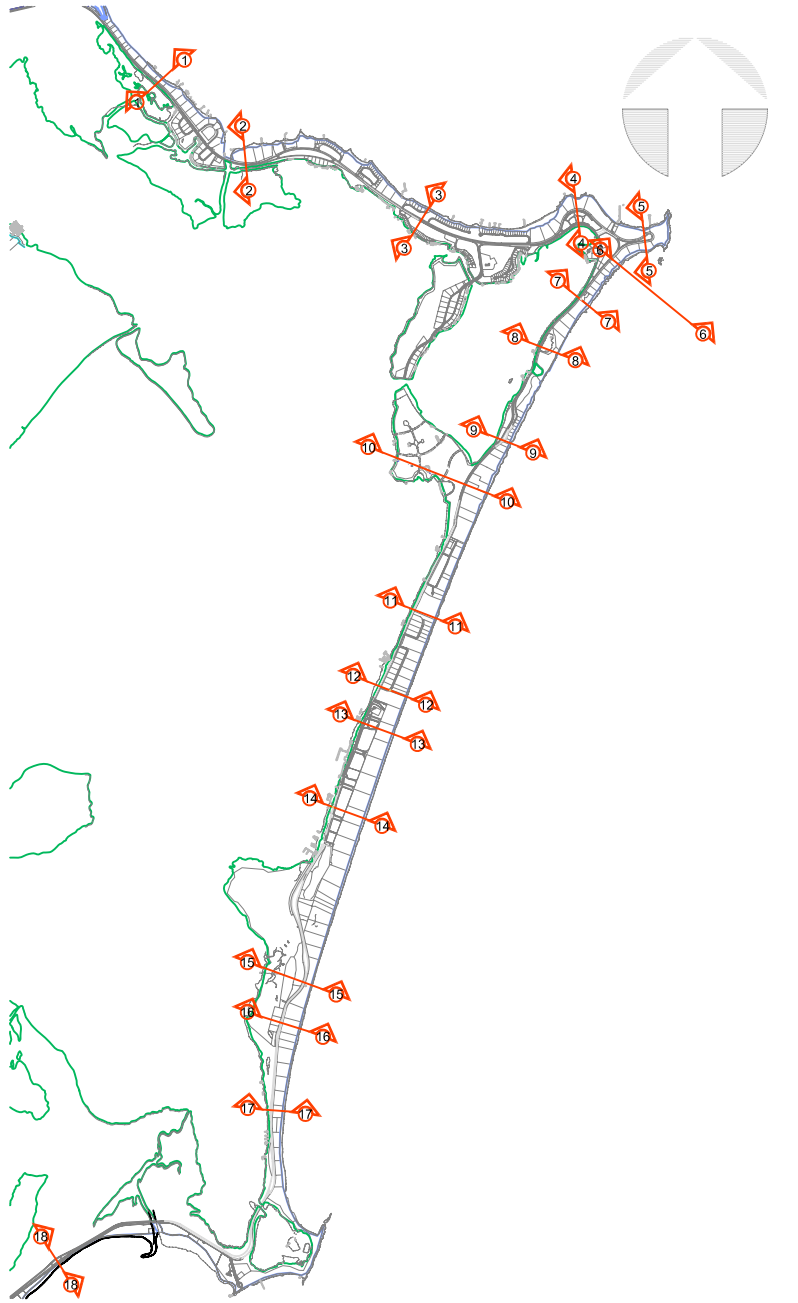
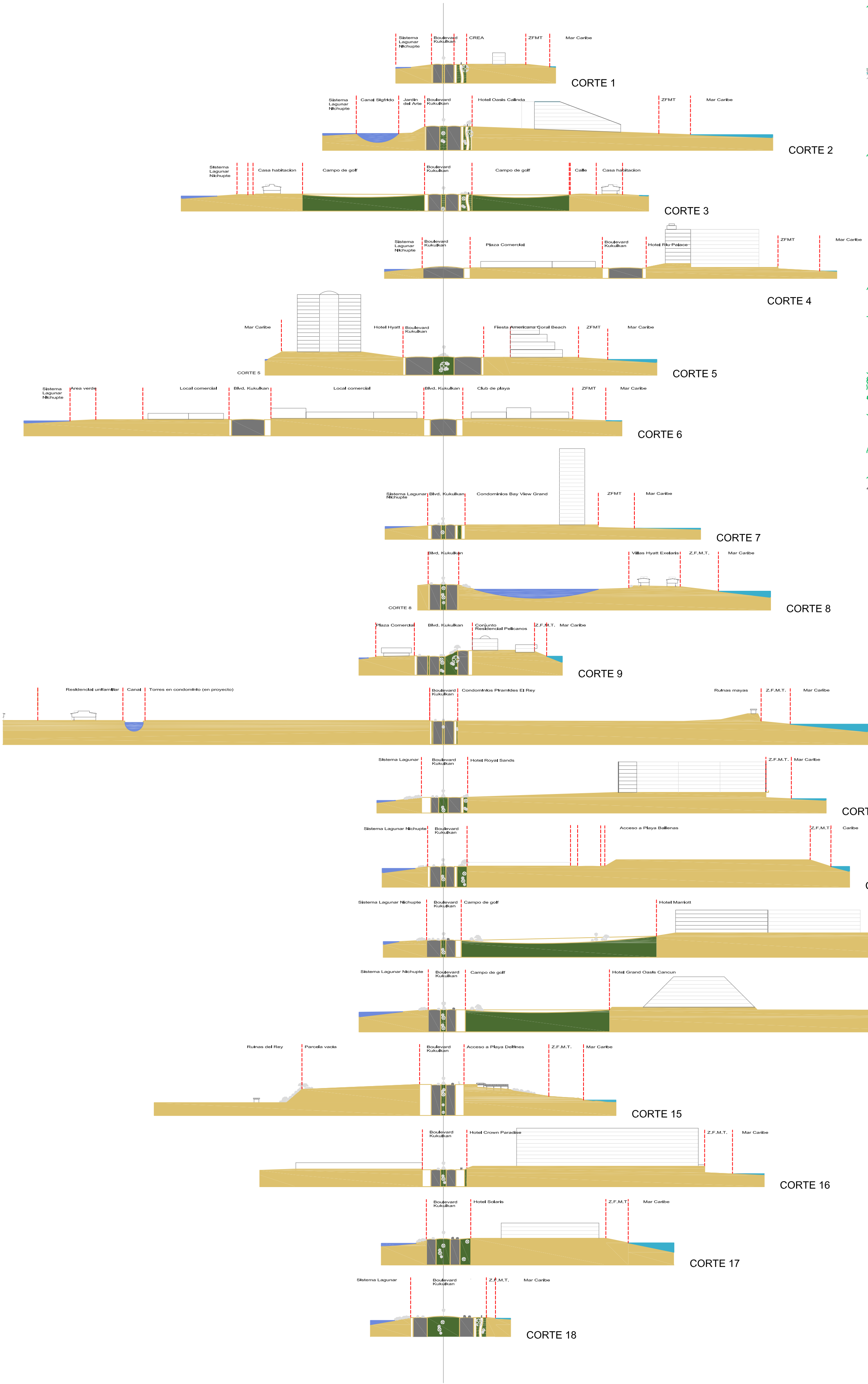
ZONA TURISTICA ACTUAL

LAMINA 20 ESC. 1: 5000

Fuente: Ayuntamiento de Benito Juárez

Elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUÑA

DEPARTAMENTO DE URBANISMO Y ORDENACION DEL TERRITORIO

TESIS DOCTORAL

LA CONFIGURACION DEL ESPACIO TURISTICO EN CANCUN, QUINTANA ROO

SECCIONES DEL BOULEVARD

LAMINA 21

ESC. 1:40 000

Fuente:Ayuntamiento de Benito Juárez; elaboración: propia

GUADALUPE ALDAPE PEREZ