

CENTROS INTEGRALMENTE PLANEADOS (CIPS) EN MÉXICO Las piezas del proyecto turístico de FONATUR

Arturo Dávila López

DUOT, Universidad Politécnica de Cataluña

Director: Joaquín Sabaté

Mail: arturoidl@gmail.com

RESUMEN

México es actualmente, uno de los pocos países del mundo que proyecta el turismo desde el Estado. Para cumplir esta función creó el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), que planificó y desarrolló (entre 1974 y 1984) cinco enclaves turísticos de costa a lo largo del país, apostando por el turismo de sol y playa como reactivador económico. Este trabajo se centra en el análisis e interpretación de sus cinco proyectos iniciales desde su morfología y estructura, preguntándose, además, por su relación con el soporte físico-natural. Las conclusiones apuntan a que los proyectos se conforman por piezas claramente identificables y repetitivas, y que se adaptan a las características de cada entorno.

Palabras Clave: Turismo, Ciudad Turística, México, Morfología de tejidos

ABSTRACT

México is currently one of the few countries in the world that develops tourism projects from the State itself. To carry out this function was created in 1974 the National Trust Fund for Tourism Development (FONATUR), who planned and developed (between 1974 and 1984) five tourist coastal sites along the country, betting on sun and beach tourism as economic activator. The present work focuses in the analysis and interpretation of its five initial projects, delving into its gestation and, in particular, in its morphology and structure; and wondering, in addition, about its relationship with the physical and natural support. The conclusions points out that the projects are made of clearly identifiable and reproducible packets that are adapted to the characteristics of each environment.

Keywords: Tourism, Touristic City, México, Morphology of the structures

0 INTRODUCCIÓN

En la década de los setenta, a través de un impulso gubernamental, México define su política turística creando el Fondo Nacional para el Turismo (FONATUR) y a través de él promueve la creación de cinco enclaves turísticos llamados Centros Integralmente Planeados (CIP) dispuestos a lo largo de todo el territorio nacional. Esto es el esfuerzo más importante jamás hecho en materia turística hasta ese momento, y tiene como base real, el impulso y rescate de zonas altamente deprimidas del país por medio de la teoría del desarrollo polarizado, conocida también como polos de desarrollo, que apuesta por la reactivación de regiones a partir de una práctica económica catalizadora que ha de servir de atracción a muchas otras. Para lograr este cometido se elige al turismo como el principal vehículo para ejecutarla y se opta por la creación de enclaves turísticos diseñados y gestionados desde el propio gobierno para llevar a cabo esta nueva política en puntos concretos del país.

Cinco son los proyectos construidos según el plan inicial. En orden de aparición tenemos: Cancún, en el extremo del territorio que mira al Caribe; Ixtapa-Zihuatanejo, en el estado de Guerrero, en el mar Pacífico; Loreto y San José del Cabo, en la península de Baja California; y Huatulco, también en el Pacífico, en el estado de Oaxaca. Todos fueron proyectos ex novo, queriendo evitar los problemas de crecimiento desordenado que ya presentaban algunas de las ciudades tradicionales turísticas como Acapulco. Los CIP se caracterizan por ir acompañados de un desarrollo importante de infraestructura en enclaves de alto valor natural y paisajístico.

Es de esta manera que México se convierte en uno de los pocos países en el mundo que construye y proyecta el turismo desde su propio gobierno, lo sigue haciendo actualmente, diversificando sus posibilidades de acción y de productos a desarrollar, pero son los cinco primeros CIP con los que se inicia una política de turismo para el país, en enclaves costeros y con el turismo de sol y playa como punta de lanza. Actualmente, según la Organización Mundial de Turismo, México ocupa la posición número 13 como receptor y el 24 en ingresos de divisas por el turismo. Cuenta además con 11.000 km de costa y destinos de litoral de referencia como Cancún, así como también centros turísticos tradicionales de sol y playa en ambos litorales, como Manzanillo, Mazatlán, Veracruz y Puerto Vallarta, que muestran una clara consolidación y madurez.

A cuarenta años de haberse llevado a cabo estos proyectos de los CIP de FONATUR, parece pertinente revisar su estado actual y abordar un tema como el de los centros turísticos planeados en México desde su propio reconocimiento y reinterpretación a través de sus lógicas de implantación y relación con el propio espacio que los soporta. Se entiende que un trabajo de investigación sobre este tema, podría arrojar luz acerca de los modelos y estrategias de desarrollo adoptados décadas atrás y su comportamiento y puesta a prueba a través del tiempo, así como poner en valor criterios y elementos utilizados. El análisis que se expone en este texto, forma parte de una investigación que busca indagar en los conceptos antes mencionados. Para ello se reconocen y describen las piezas que conforman el proyecto turístico de FONATUR. Se apela aquí a la hipótesis de que los proyectos de los CIP se han construido en el tiempo a través de piezas reconocibles, que se repiten y presentan criterios y lógicas comunes. Más adelante se profundizará en el valor fundamental del espacio natural en los proyectos y en las diferentes alternativas de tratamiento del mismo.

Hemos analizado los cinco proyectos al objeto de reconocer patrones comunes y criterios morfotipológicos. Nos interesa asimismo interpretar su relación con el medio físico para obtener un mayor detalle de las piezas y comprender así sus lógicas de implantación.

1 LOS CENTROS INTEGRALMENTE PLANEADOS

1.1 El encaje territorial

En la naturaleza misma de los proyectos de los centros integralmente planeados del FONATUR está la conquista y reactivación de territorios apartados en todo el país. Para la reactivación se utiliza el turismo como actividad económica. Las conexiones terrestres existentes dejaban mucho que desear, aun había

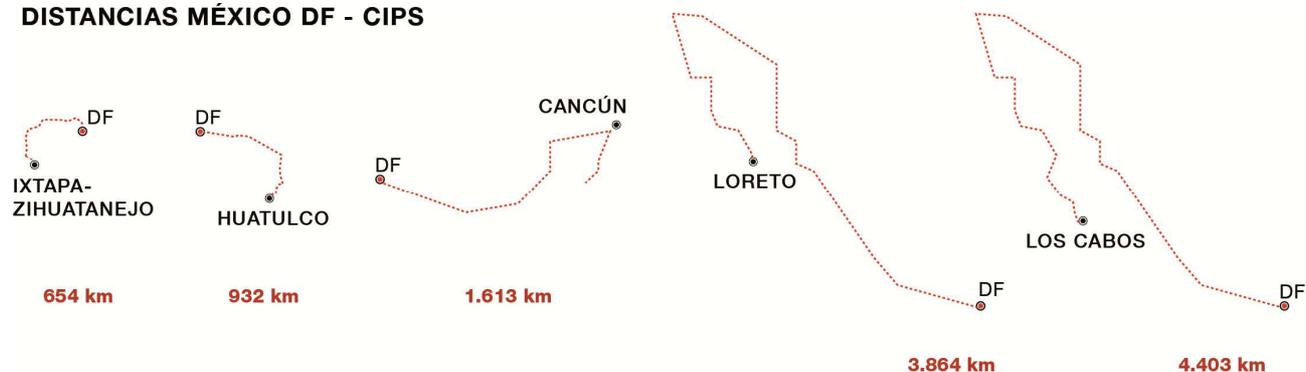
espacios del país prácticamente inaccesibles,¹ por lo que la estrategia utilizada por el FONATUR tenía que pasar inevitablemente por habilitar infraestructuras tanto de conexión aérea, como terrestre. Es importante recordar que el criterio para escoger los enclaves físicos donde se desarrollarían los proyectos, es el resultado de un estudio realizado por el Banco de México, donde se detallan los lugares susceptibles de desarrollo y sus razones. En su elección se consideran los siguientes criterios:

1. Disponer de terrenos adecuados para incorporar usos turísticos y urbanos
2. Una adecuada conexión por tierra y aire
3. Lugares de belleza singular
4. Regiones escasamente pobladas
5. Carecer de opciones de desarrollo

El resultado son los cinco enclaves antes citados, ocupando prácticamente el territorio mexicano de punta a punta. Cuatro de ellos miran al Pacífico, lo que llama la atención, aun más contrastándolo con el éxito abrumador que tuvo Cancún, la única que se proyecta en el mar Caribe y a más de mil ochocientos kilómetros de la capital del país. Una de las razones para explicar la elección de la costa del occidente de México como área para insertar cuatro de las cinco piezas, es el hecho de que lo fundamental de la localización no solo de los CIP del FONATUR, sino de casi todos los desarrollos turísticos de sol y playa, es el elemento natural. Bajo esa lógica, la costa Pacífico por sus características geográficas que se mantienen prácticamente a lo largo de todo el litoral ofrecía aspectos de interés para los desarrolladores. La elección de los enclaves tiene también una intención de ofrecer destinos con una oferta paisajística distinta, propia de las condiciones naturales de cada región.

La distribución de los proyectos en el territorio y las distancias existentes, obligan a que se contemplara el aeropuerto como pieza fundamental de los mismos, y éste será durante mucho tiempo la única manera viable de llegar a los destinos. Se puede concluir que la comunicación aérea conecta los enclaves con el resto del país y con el mercado turístico, mientras que las infraestructuras viarias en tanto se consolidan cumplen un papel de ordenamiento interno de los proyectos y sus regiones inmediatas.

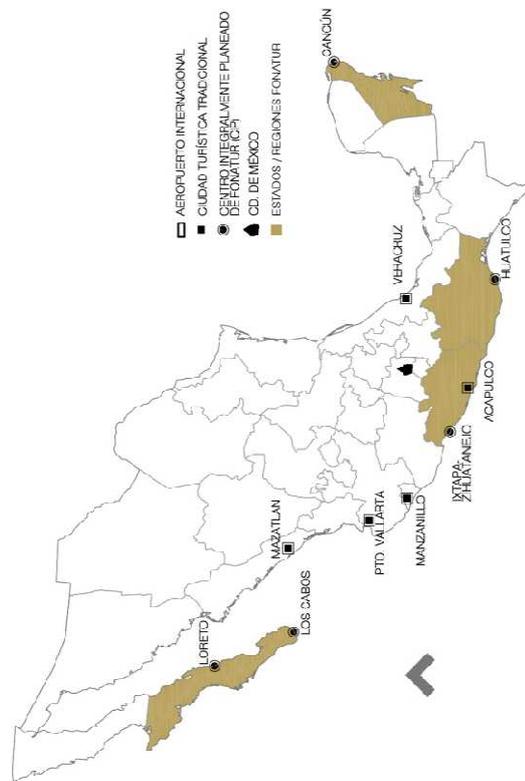
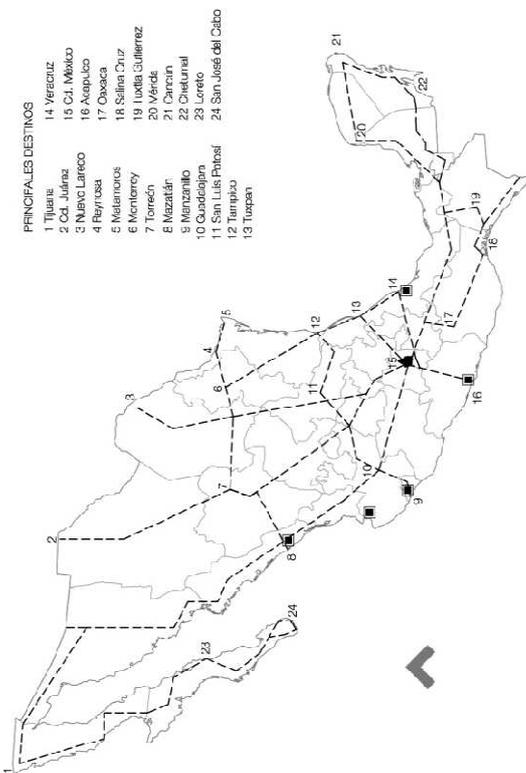
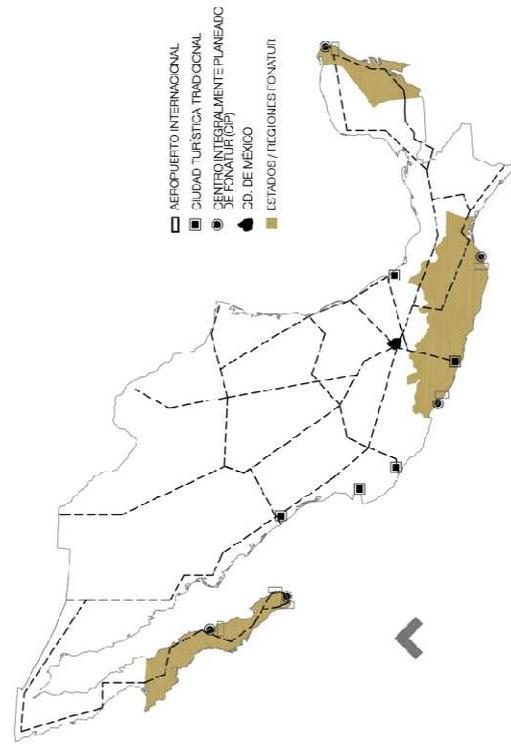
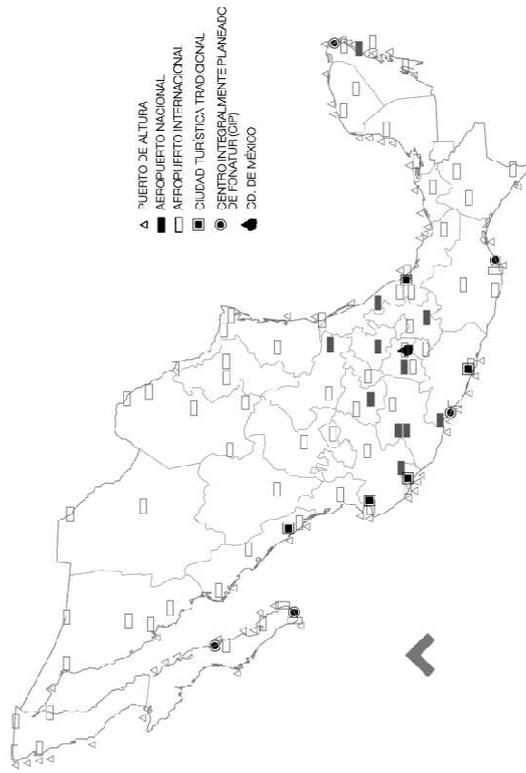
DISTANCIAS MÉXICO DF - CIPS



1. Distancias CIP con respecto a la ciudad de México

Elaboración propia

¹ El FONATUR como aniversario por sus 35 años de fundación, editó un volumen donde desde un lenguaje literario y no técnico, se abordan a manera de anécdota, diversos sucesos y situaciones alrededor de la construcción de los CIP. El tema de lo difícil de la accesibilidad se repite constantemente en todos los proyectos. (Ver FONATUR, 2010)



2. Estructura Territorial e Infraestructuras
 Elaboración propia

1.2 El encaje de proyecto

Los cinco proyectos muestran actualmente niveles distintos de evolución y acabado. Es importante mencionarlo, pues los análisis sobre estos emplazamientos, son sobre proyectos turísticos que si bien han contribuido a la oferta e infraestructura turística de México, no se han desarrollado paralelamente con la misma intensidad. Así, se aprecia como Cancún y Los Cabos han tenido más desarrollo turístico, principalmente el primero, que ha visto desbordada su capacidad original, y experimenta ahora fenómenos de crecimiento hacia corredores turísticos y ya no solo el enclave. De igual manera Los Cabos, originalmente San José del Cabo donde el proyecto arranca, es ahora un enorme corredor de más de treinta kilómetros de largo, donde se asienta la mayor cantidad de piezas turísticas.

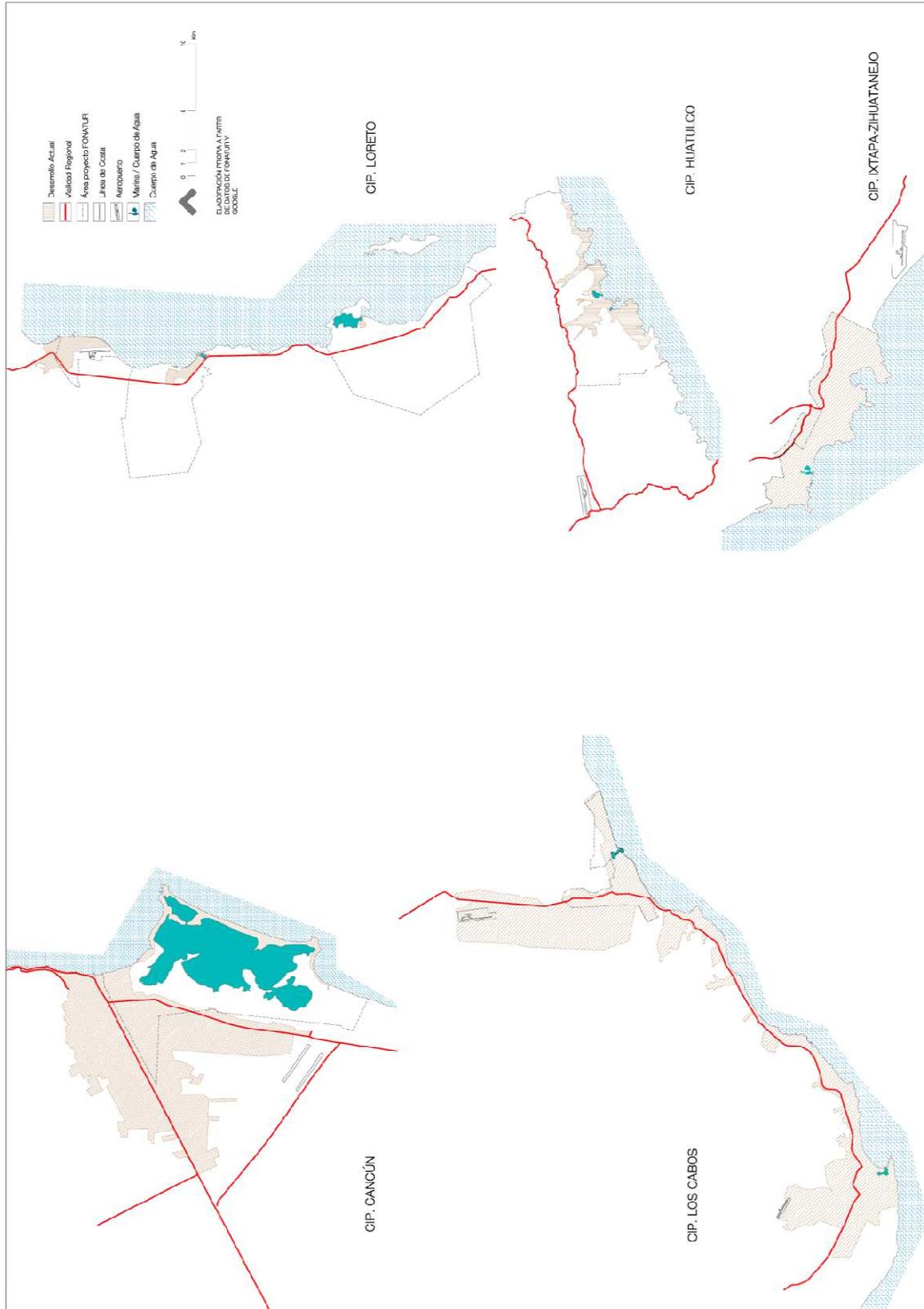
Se aprecian límites originales rebasados en Los Cabos y Cancún. En cambio en Loreto, Ixtapa y Huatulco, sus crecimientos aun se mantienen dentro de sus perímetros originales. Loreto es seguramente el que menor crecimiento ha mostrado desde su creación. Todos los casos se ordenan jerárquicamente desde la línea de litoral y es ésta la que ejerce de referente visual y físico. La vialidad es fundamental en los proyectos realizados por FONATUR, al ordenar y jerarquizarlos. Se comporta como límite general cuando es de carácter regional, desde ahí inicia el proyecto hacia la costa, o por el contrario, como elemento casi urbano, aun siendo regional, actuando como eje de la ciudad actual. En este caso incluimos Los Cabos y Cancún. Cabe destacar la marina como pieza directamente ligada a la característica de cada proyecto, pues se le reconoce como ordenadora de la zonificación interna de éste, como puede verse en los casos de Ixtapa o Huatulco, o como punto de referencia e identidad como en Cancún. Algunos proyectos, como Loreto o el mismo Cancún, mantienen inalterada la estructura del enclave entero, en función de la ubicación de piezas como la marina. Los elementos principales sobre los cuales se apoyan los CIP son una vía regional, el aeropuerto, un segmento de litoral como límite y referencia y finalmente el puerto o marina.

1.3 Las Lógicas del enclave

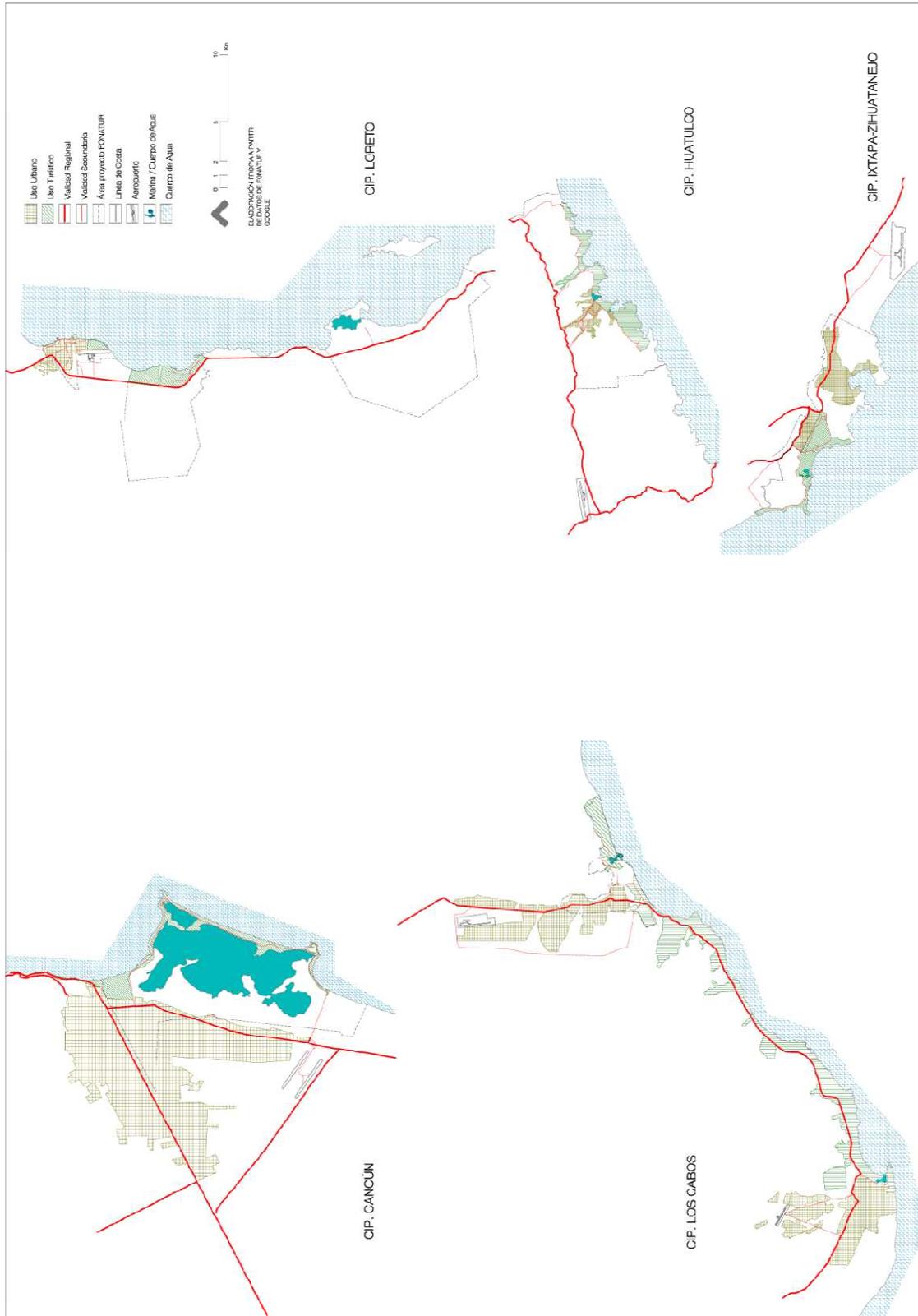
Se diferencian dos maneras de encontrar encajadas las piezas turísticas. Una es como un proyecto mayoritariamente turístico que se incorpora junto a un poblado existente (uso urbano) y la otra como un desarrollo que incluye en su concepción y diseño tanto el uso turístico, como un ámbito para alojar a una población de servicios. En el primer caso encontramos los proyectos de Ixtapa-Zihuatanejo, Loreto y San José del Cabo. En estos tres casos, el proyecto del CIP arranca de los asentamientos preexistentes, ampliando su capacidad y tamaño, y previendo el crecimiento futuro, apuntalando aspectos de reglamentación o zonificación de la propia localidad o complementando la oferta de equipamientos.

El otro grupo de lógicas de enclave lo ejemplifican Huatulco y Cancún, ambos levantados en áreas donde no existían asentamientos poblacionales importantes o consolidados. No por ello quiere decir que no hubiera preexistencias y de ahí el uso del término *ex novo* podría confundir.² Más allá de las características de lo preexistente, lo cierto es que no existía una estructura anterior sobre la que poderse apoyar, por lo que estos dos casos muestran como se tuvo que dar respuesta a la creación de nuevos espacios urbanos, a la par que al espacio turístico. Para ambos casos el proyecto original contempla una zona urbana capaz de acoger una población que según las estimaciones, crecería pareja a los proyectos y su éxito. Por ello se reubica el poblado original de Huatulco (Santa Cruz Huatulco) y el área se remodela para que adquiera una imagen tradicional. En Cancún el proyecto para la población de servicios se desarrolla a partir de un esquema de grandes manzanas entre Puerto Juárez y el Ejido Bonfil, creado ese último a partir de la reforma agraria, con el objetivo de suministrar productos agrícolas al nuevo proyecto.

² . El caso de Huatulco, último de los proyectos, es un ejemplo de ello, al contar con una ocupación antigua en la zona, que si bien a la llegada el proyecto, no representaba una presencia urbana reconocible y consolidada, si existían vínculos antiguos con el lugar. Poco conocido es el complicado proceso que tuvo que enfrentar FONATUR para poder hacerse de los terrenos para iniciar el destino En el ámbito de la literatura y para mayor referencia sobre el desarrollo de Huatulco, conviene poner atención en los trabajos del filósofo y escritor hispano-mexicano Leonardo Da Jandra, (ver Da Jandra, 1996; 2005) cuya experiencia de vida de primera mano en la zona coincidió con los procesos que se dieron previo a la llegada de FONATUR y ya funcionando el destino.



03. Encaje de los proyectos CIP
 Elaboración propia



4. LOGICAS DE LOS ENCLAVES. ZONIFICACIÓN POR USO
Elaboración propia

2 LOS PAQUETES

Nos planteamos como hipótesis que los proyectos de FONATUR han sido construidos con piezas o patrones que se repiten y que cada uno de ellos sigue lógicas determinadas. Para poder verificarlas, debemos empezar reconociendo y explicando cada una de estas piezas y sus principales características.

La metodología seguida parte de la clasificación de piezas a partir de la observación cartográfica, y documentación diversa. Esta clasificación se ha hecho en dos tiempos, el primero que a continuación se expone, a partir de criterios de agregación y reconocimiento de tipologías constructivas, y posteriormente, estas piezas resultantes se comparan con parámetros de topografía, elementos naturales singulares y posición, lo que da como resultado sub categorías. En cuanto a los niveles de agregación y tipo de construcción, los primeros permiten de momento un análisis con mayor detalle. Sin embargo, se han tenido en cuenta también las tipologías arquitectónicas, que resultan importantes para obtener información complementaria.

HUATULCO		NIVEL DE AGREGACIÓN										TIPO CONSTRUCCIÓN				
		Ciudad Jardín	Retícula de manzanas	Supermanzanas	Manzanas	Disgregada	Cul de Sac	Irregular	Lineal	Puntual	Agrupada	Bloque	Torre	Adosada	Filea	Alasada
P	NUEVOS ASENTAMIENTOS															
A	GOLF															
U	MARINA															
E	HOTEL															
T	VIVIENDA TURÍSTICA															
E	COMERCIO															

5. Ejemplo de caso de estudio de Huatulco.
Elaboración propia

El análisis de los cinco proyectos permite distinguir piezas o paquetes que forman los enclaves turísticos de FONATUR:

1. Nuevos Asentamientos
2. Golf
3. Marina
4. Hotel
5. Vivienda Turística
6. Centro Comercial

2.1 Nuevos Asentamientos

Estos conjuntos representan el nuevo espacio urbano que acoge a la población trabajadora en torno a estos nuevos proyectos turísticos. Su carácter contrasta con la zona destinada a uso turístico, tanto por su disposición en el conjunto, como por su forma. Al adentrarse en los Planes Maestros de los CIP se advierte una congruencia en la manera de abordar el tema de los asentamientos originales y su incorporación a un futuro y prometedor panorama que el FONATUR contempla para sus proyectos. Los planes incluyen, junto a la previsión de espacio para los nuevos habitantes, la creación o mejora de equipamientos e infraestructuras en los asentamientos preexistentes, así como también acciones normativas para el núcleo urbano, y de capacitación de la población para el nuevo mercado laboral.

Reconocemos dos criterios claros en estos nuevos asentamientos. Por un lado están los que se proyectan en los poblados existentes y por otro, los que nacen como nuevos asentamientos en la nueva población, dada la ausencia de asentamientos urbanos preexistentes. Dentro del primer caso se encuentran Loreto, Ixtapa-Zihuatanejo y San José del Cabo y para los planeados y construidos ex novo, los de Huatulco y Cancún.

El elemento más utilizado en estos nuevos asentamientos es la “supermanzana”, que tiene sus orígenes en la ciudad jardín y se caracteriza principalmente por la jerarquización del viario (Aldape, 2010). Asimismo reconocemos desarrollos en malla, sean retículas rectangulares de manzana o de forma irregular. Contrastan su dimensión y morfología con el asentamiento original. Es importante recordar que estos nuevos asentamientos, producto de los centros integralmente planeados, buscan la revitalización productiva y económica de ciertas regiones muy deprimidas. Esto explica que los núcleos de población originales, en

general, son de dimensiones menores, poca población y con escasas infraestructuras. El caso contrario, el de los centros de población construidos desde cero, plantea el reto de realizar un nuevo asentamiento en base a estimaciones de la población en función del número de camas, y con estos parámetros de espacio calculados por habitante³. Estos nuevos asentamientos vienen acompañados de los equipamientos necesarios para el desarrollo de la vida de la comunidad. (FONATUR, 1981)

2.2 Golf

El mayor espacio libre de la zona de uso turístico suele ser el campo de Golf. Aparece desde el primero de éstos, Cancún, hasta los más recientes, que se desarrollan en otras partes del país. Además de ser un espacio libre-privado, con una opción de ocio y deporte que se repite en los cinco enclaves, representa el claro ejemplo de lo que son los *centros de urbanización autónomos* (Barba, Pie, 1996; Horrach, 2009), cuya principal característica puede resumirse, en piezas de naturaleza distinta, agrupadas en torno a un elemento singular que les otorga un valor agregado, y que en el caso particular del golf, se apoya en zonas de alto valor ambiental.

Hemos decidido utilizar a el golf y las piezas que lo componen, como categorías independientes unas de otras, ya que, si bien, este paquete en sí mismo forma parte de las herramientas proyectuales utilizadas por FONATUR, presenta variaciones en su disposición y forma.

El campo de golf es una pieza fundamental. Sin embargo puede notarse claramente en Los Cabos y Cancún como su papel ha cambiado, al convertirse en una pieza aislada, una más dentro de las grandes áreas turísticas que han crecido más allá de sus previsiones originales y como dice Barba et al. (1996) coloniza el territorio y cumple una única función de servirse a sí misma. A diferencia de los otros tres proyectos, donde el campo de Golf aun existe como parte de un todo. En destinos con fuerte crecimiento donde se rebasa la intención y capacidad del proyecto original, se abusa de ciertos elementos y su implementación como el caso de esta pieza.

El golf se puede encontrar bajo dos formas; por un lado, detrás de la primera línea de mar ocupada por hoteles, casi siempre paralela a la costa, y apoyada sobre una vía. Es el caso de San José del Cabo e Ixtapa. Pero también se puede disponer en posición perpendicular a la costa, cruzando transversalmente desde la línea interior a la primera, como en Huatulco, Cancún, y Loreto. Este último tiene además la particularidad de que, aun sin estar orientado en forma transversal, sino longitudinal, su presencia en la primera línea de mar es contundente, al ser, aun en su lenta ocupación, el único proyecto de los cinco que apoya gran parte de su oferta turística sobre el campo de golf.

Estas piezas suelen incorporar grupos de viviendas, generalmente de baja densidad, unifamiliar y en terrenos de dimensiones variables, y a su vez, casi siempre, elementos puntuales como hoteles o resorts que se benefician claramente del mismo y cuya disposición dentro del paquete no siempre es la misma, dependiendo directamente de la posición con respecto a la línea de mar.

El golf busca ser el espacio que potencie el paisaje natural no solo como referente visual, sino como experiencia vital al mezclar en él usos de vivienda. Su capacidad de suplir la ausencia de una primera línea de costa, se complementa con las vistas y los recorridos internos, pensados para aumentar la sensación de lo natural. Los proyectos originales lo contemplan como ese espacio natural que puede otorgar plusvalía a aquellos desarrollos que carecen de contacto directo con el mar. (FONATUR, 1981)

2.3 Marina

En varios proyectos aparecen marinas interiores, con variaciones con respecto al uso y en algunos casos al tamaño. Aparecen en Huatulco, Los Cabos e Ixtapa, entre los cuales suman cinco marinas. En el caso de Loreto y Cancún, la marina con que cuentan, además de superar en tamaño a las anteriores mencionadas,

³ Por ejemplo en el caso concreto del proyecto de Huatulco, se menciona en el anteproyecto del plan maestro, que para el cálculo de población se toman 10 habitantes /cuarto, 5 habitantes/familia; mientras que para el área habitacional las cifras promedio de, 40m² por habitante, 200m² por lote familiar y 180 hab/ha densidad promedio.

particularmente Cancún, cuyas dimensiones son muy considerables, se asemejan en haber aprovechado formaciones naturales preexistentes.

Suelen estar ubicadas en zonas de alto valor ambiental que permiten incorporar usos de vivienda, comercio y ocio. Su buena ubicación, accesibilidad y disposición con respecto al conjunto es fundamental y no obedece aparentemente a los mismos criterios en los cinco proyectos. En algunos casos las propuestas del Plan Maestro sufren modificaciones. Tal es el caso de la marina de Ixtapa-Zihuatanejo, que en el Plan del año 1981 dispone un proyecto de marina de dimensiones mucho mayores al actual llamado Ixtapa Náutico que incluye la superficie donde ahora se encuentra un segundo campo de golf. O el caso de la marina cercana a San José del Cabo, llamada Puerto Los Cabos, que no aparece en el plan maestro de 1982. Aún más, en el proyecto del CIP de San José del Cabo, se decide construir la marina en Cabo San Lucas, a más de treinta kilómetros de distancia para aprovechar características naturales idóneas. En Loreto la marina se decide ubicar a veintiocho kilómetros de distancia, en un enclave natural preexistente.

2.4 Comercio

El comercio es un elemento puntual, que no representa una oferta espacial necesariamente interesante que aporte algo a la experiencia de la práctica turística, pero sí a la estructura de los centros. Su importancia radica más al ser el elemento que concentra una actividad comercial importante, propia del enclave, y su posición y emplazamiento están directamente relacionados con su naturaleza. Se reconocen fácilmente por su forma particular, también por su ubicación, siempre en el área turística, cercana a la zona de hoteles en primera línea, y al golf. Aparece siempre apoyado sobre una vía principal, actuando generalmente como *bisagra* entre elementos y usos distintos. Este paquete se localiza en prácticamente todos los proyectos, detrás de la primera línea y en puntos de confluencia de vías. En el caso de Cancún esta lógica se mantiene pero además se diferencia del resto, pues su emplazamiento como pieza dentro del área turística está vinculada también a elementos naturales.

Resalta el ejemplo de la pieza comercial de Ixtapa-Zihuatanejo, que se ubica prácticamente en el centro del proyecto turístico y su presencia es muy notoria. Y aquí también valdría la pena resaltar como caso especial, el proyecto de Loreto, donde la pieza comercial, es mucho más débil que en el resto, y además se encuentra dentro del campo de golf.

2.5 Hotel

Junto con la vivienda turística en sus diversas modalidades, el hotel es la pieza que más se repite en número y en casos en los proyectos turísticos del FONATUR. Las tipologías y niveles de agregación que puede llegar a presentar son muy diversas, y se ha optado por su tratamiento como pieza única, que puede englobar por sus dimensiones y características al hotel resort, desarrollado en torno a instalaciones y servicios singulares como campo de golf, parques acuáticos, entre otros.

Como características generales de este tipo de piezas se nota de inmediato en primera instancia la diferencia de dimensión con respecto a otro tipo de paquetes turísticos que cumplen tareas de hospedaje. Los predios donde el hotel se instala pueden presentar formas y tamaños diversos, pero su diferencia con respecto a aquellos que son utilizados por villas y condominios u otra forma de hotelería más urbana, contrasta rápidamente. La primera línea de mar o enclaves singulares, así como su interacción con otros paquetes como el golf, marcan su presencia en los proyectos.

Se han podido identificar hasta cuatro maneras en las que esta pieza se manifiesta. Puede aparecer como un conjunto de piezas agrupadas linealmente una tras otra, como resultado de una parcelación que define la intención del proyecto de generar zonas de un solo uso turístico; también como agrupación de piezas en torno a un elemento que las une, como un campo de golf, sin que necesariamente presenten una misma tipología arquitectónica. Aparecen asimismo como elementos puntuales, aislados con respecto al resto. Generalmente su aparición y morfología como paquete aislado, están influenciadas y potenciadas claramente por un elemento físico. Finalmente el hotel puede aparecer, tanto de manera puntual o agrupada, en un conjunto de piezas de carácter similar pero de manera desagregada en su conformación.

2.6 Vivienda Turística

De todas las piezas, la de la vivienda turística es la de mayor presencia y la que muestra una mayor variedad en su forma, implantación y organización. Su disposición no se limita a un área, sino que se extiende y es en función de la oferta turística que ofrece y la relación que guarda con el paisaje y el resto de piezas, que va variando. Desde conjuntos insertados en malla, hasta piezas aisladas y agrupadas, son las formas más utilizadas por su flexibilidad por el FONATUR para lograr ocupar el litoral. Hay que decir que en cada proyecto su presencia puede ser mayor o menor. Por ejemplo en el planteamiento inicial de Cancún en los años setenta, se impulsa más la oferta hotelera que la de vivienda, mientras que Huatulco, último de los cinco proyectos, la presencia hotelera es menor, y se aprecia mayor concentración de vivienda. También vale la pena puntualizar como en los destinos más consolidados, que son además los de mayor dimensión en la actualidad y que presentan crecimientos por encima de los planes iniciales, como Cancún y Los Cabos, se aprecian crecimientos de vivienda turística con otras características, propias de estos fenómenos, donde se reproducen formas de organización más urbanas, pero sus emplazamientos aun siendo en zonas turísticas, se posicionan con distintos criterios y lógicas.

Se han reconocido cinco maneras en que la vivienda turística aparece en los proyectos de los CIP. La dispuesta en el nivel de agregación de ciudad jardín, que está muy relacionada con otros elementos, como el golf, y buscando siempre un dialogo estrecho con el elemento natural, sea éste reproducido, como los campos de golf o directamente emplazada en topografías naturales preexistentes como litorales rocosos y otras formas de terreno en primer línea de mar. En cualquiera de sus formas, la vocación de la ciudad jardín es la relación con un entorno natural, ya sea utilizando una relación visual, física y simbólica como aquella que ocurre en los campos de golf, donde los espacios libres, públicos y privados, fluyen por todo el espacio.

La organización en malla de la vivienda turística, responde de manera opuesta a lo buscado por la disposición en ciudad jardín. Tiene un cierto carácter urbano, dado su sistema de agregación. Reconocemos mallas irregulares, que ocupan un espacio central, como en Ixtapa, sobre el cual se ubican proyectos de vivienda en bloque, con espacio común en el centro, que sugieren apartamentos o condominios de propiedad o uso turístico. La misma organización en malla se encuentra en Loreto, donde aun con su poco desarrollo, muestra tejidos de vivienda unifamiliar y algún elemento puntual de vivienda en vertical, que muestran una densidad y se acomodan en una muy privilegiada primera línea de mar. Encontramos ejemplos de malla a lo largo de las vías que reproducen una organización reticular irregular, conformada por vivienda unifamiliar, así como también conjuntos habitacionales distintos en torno a un elemento vial, como el caso de Los Cabos.

Se puede reconocer asimismo vivienda en primera línea de mar, ya sea en agrupaciones lineales de parcelas donde se desarrollan conjuntos habitacionales, o agrupaciones de piezas similares en una primera línea de costa. Estos ejemplos buscan terrenos planos. Finalmente la vivienda aparece asimismo de manera desagregada, sin seguir un orden en su conjunto, más que aquel que responde a la topografía donde se asienta. Son desarrollos habitacionales de vivienda independiente, o conjuntos verticales escalonados de pocos niveles, que se adecuan al terreno, y donde tanto la disposición de las piezas y el viario interno, son claramente afectados por la topografía. Casos como estos se distinguen claramente en proyectos como el de Ixtapa, Huatulco y Los Cabos, donde la topografía es contundente.

3 EI SOPORTE NATURAL Y LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

Ambos elementos son fundamentales para aproximarse a un análisis de las piezas. El elemento natural es el principal patrimonio con que cuentan los enclaves turísticos y en el caso de los CIP aún es más notorio esto al ser desarrollados en puntos previamente analizados y puestos en valor fundamentalmente por su cualidad ambiental. Las vialidades zonifican el enclave en gran medida en función del soporte natural, de manera que todos los elementos dialoguen a través de diversas lógicas con él.

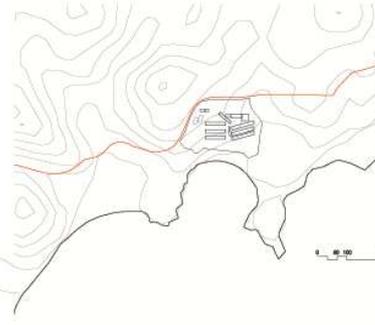
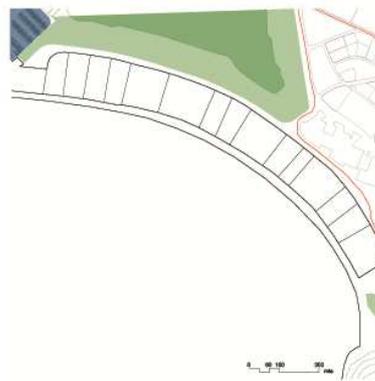
Tenemos cinco proyectos cuyas características intervienen directamente en el ordenamiento de los conjuntos. Dos de ellos, Huatulco e Ixtapa, comparten un litoral accidentado, de vegetación intensa y exuberante concretamente de selva propia del trópico. Loreto y Los Cabos en contraste, en entornos sumamente áridos donde prevalece el matorral xerófilo y cadenas montañosas imponentes, principalmente en el primero. Finalmente Cancún dominado por trópico húmedo y selva perennifolia, donde su topografía es más bien plana y cubierta de manto vegetal.



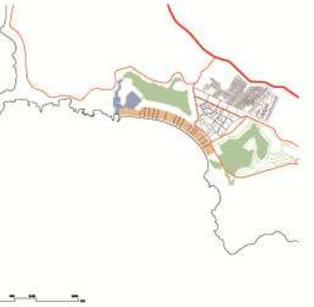
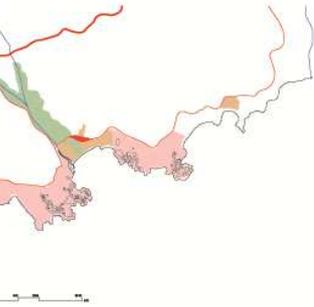
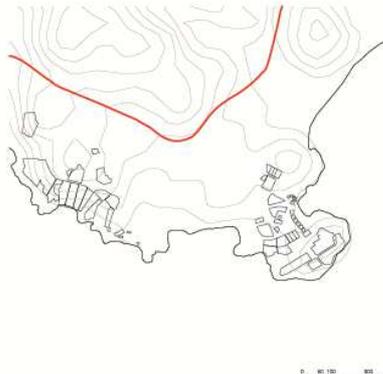
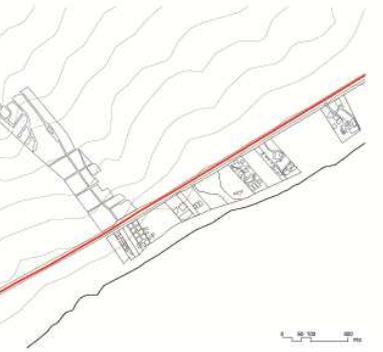
6, 7. Perspectivas de Ixtapa-Zihuatanejo y Loreto
Internet: Dominio Público

	ENCAJE	PIEZA	VISTA ACTUAL
NUEVOS ASENTAMIENTOS	Ex novo		Caso: Huatulco 
	Existente		Caso: Loreto 
GOLF			Caso: Los Cabos 
			Caso: Ixtapa-Zihuatanejo 
MARINA			

8. Reconocimiento de las piezas
Elaboración propia

	ENCAJE TERRITORIO	PIEZA	VISTA ACTUAL
HOTEL	Desagregado		
	Puntual		
	Agrupado		
	Lineal		

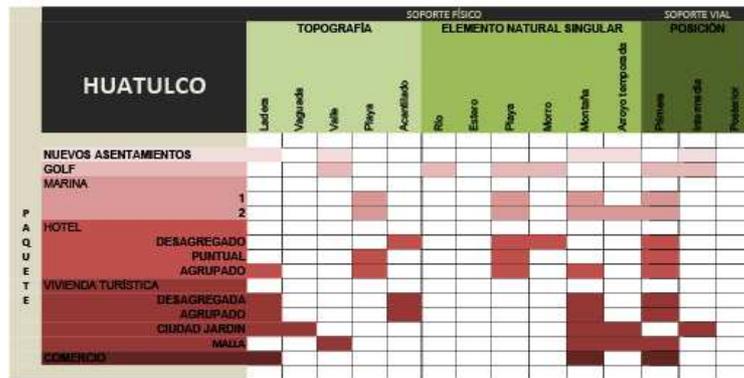
9. Reconocimiento de las piezas
Elaboración propia

	ENCAJE TERRITORIO	PIEZA	VISTA ACTUAL	
VIVIENDA TURISTICA	Ciudad Jardin			Caso: Los Cabos 
	Malla			Caso: Ixtapa-Zihuatanejo 
	Desagregada			Caso: Huatulco 
	Lineal / Agrupada			Caso: Los Cabos 

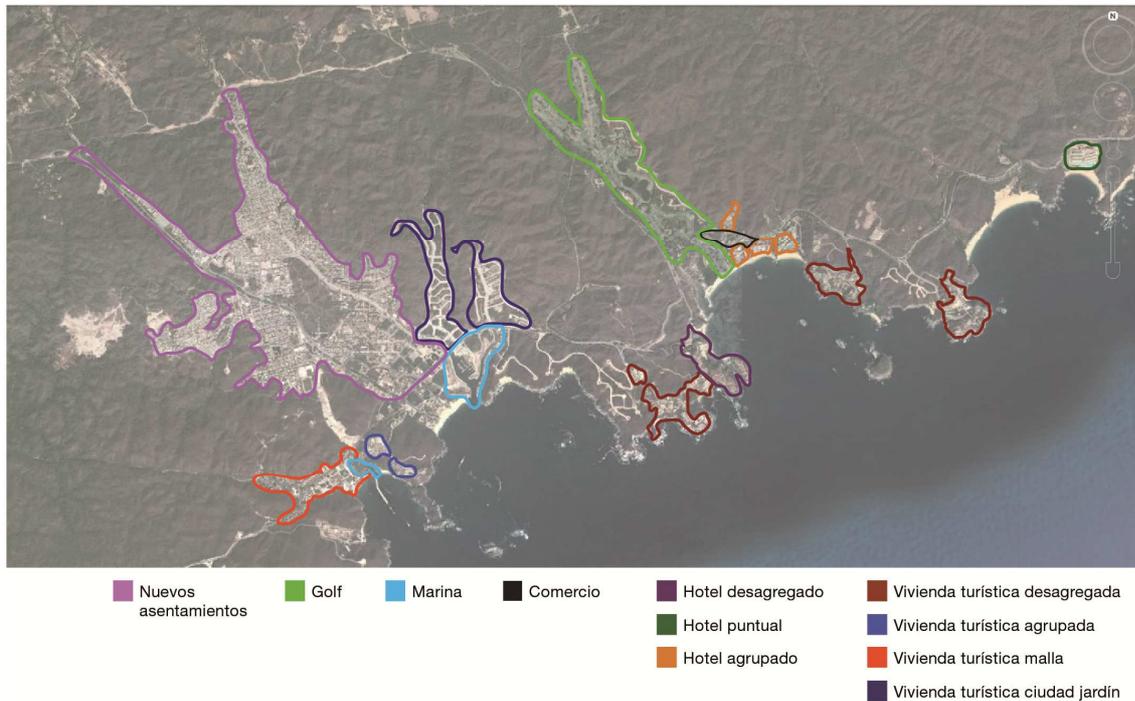
10. Reconocimiento de las piezas
Elaboración propia

3.1 Topografía, elemento natural y posición

Al analizar la topografía intentamos reconocer elementos como ladera, vaguada, valle, playa y acantilado; entre los elementos naturales, río, estero, playa, morro, montaña y arroyo de temporada y con respecto a la posición primera, intermedia y posterior.



11. Ejemplo de caso de estudio de Huatulco. Elaboración propia



12. Ejemplo de caso de estudio. CIP Huatulco, Oaxaca. Elaboración propia

3.2 Lógicas de relación

El soporte físico influye muy marcadamente en el aspecto de cada conjunto. (Baños, 2012)

Los nuevos asentamientos se sitúan generalmente en terrenos llanos o de laderas de pendientes ligera y con elementos naturales singulares que influyen en su morfología. Huatulco e Ixtapa muestran como el elemento natural define su forma, incluso en el primero, al proyectarse desde cero como centro poblacional, incorpora a su traza, elementos hídricos que la condicionan y aportan singularidad. Se buscan las partes bajas, perfilando el contorno de topografías más contundentes como montañas, al grado de dejar una de ellas en el centro del proyecto como parque urbano. El caso de la pieza de golf deja en evidencia la capacidad de adaptación que ésta tiene a las topografías tanto planas como accidentadas. Desde el caso de Ixtapa, con dos campos de golf en zonas de muy poca pendiente y que arman un conjunto vial que

ordena gran parte del enclave, o el caso del corredor de Los Cabos, donde la cantidad de campos de golf contrasta con un medio ambiente natural propio de lugares secos, y que además utiliza la topografía para generar vistas desde los puntos más altos y lejanos al litoral, a la vez que al presentarse como elementos transversales, utilizan la red vial para dar acceso a su parte alta, como a la baja; o finalmente el ejemplo de Huatulco, donde la topografía se utiliza para dividir los usos del proyecto, y aquel que será turístico de mayor intensidad, lo acompaña con un campo de golf que se encaja en un valle.

La marina aparece siempre en un primer nivel junto con el resto del conjunto. En el caso de Huatulco, con dos marinas que aprovecha una preexistente en el poblado de pescadores para darle un carácter de puerto de turismo. Los casos de Loreto y Cancún llaman la atención por utilizar elementos naturales imponentes para habilitarlos como marinas. Esta pieza siempre está apoyada sobre un elemento vial secundario. El comercio como pieza en el conjunto en relación a elementos naturales no aporta gran trascendencia, si lo hace en cuanto a su relación con la vialidad, con la cual ejercerá de "bisagra" o elemento de articulación del espacio turístico. Es quizás en la pieza del hotel y la vivienda turística donde más variedad y adaptación puede observarse con respecto a los elementos vertebradores del enclave. El hotel como pieza única y de dimensiones importantes aparece generalmente en primera línea de mar, en terrenos planos y ordenación lineal, como en Cancún, Ixtapa y algunas zonas de Los Cabos y en menor medida en Huatulco. Puede encontrarse en forma de elemento aislado y puntual cuando encuentra algún espacio, sea plano o accidentado, que permita aún variando su dimensión y tipología, mantener un tamaño importante. Lo encontraremos en Huatulco, donde existen ambos casos, o en Ixtapa con un elemento muy icónico del enclave, o en Los Cabos, por su larga costa llena de acantilados.

En terrenos planos encontramos la vivienda en malla, tipologías diversas pero ordenadas siempre con este patrón ya sea regular o irregular. El caso de la malla central de Ixtapa y Huatulco llaman la atención, una por su tamaño, la del primero, y la segunda por haber aprovechado el asentamiento anterior y generar una malla en primera línea de mar, que busca el valle para asentarse, es también el caso de Loreto, con una malla densa en primera línea de mar, con un aspecto urbano, pero en zona de uso turístico. La ciudad jardín turística siempre presente en proyectos de esta naturaleza, se encuentra tanto en terrenos llanos como accidentados. En Los Cabos, formando parte de los campos de golf, podemos reconocerla en primera línea de mar, asentada sobre terrenos accidentados o en las mismas laderas de pendiente constante, alrededor de elementos como el golf, en ambos casos siempre en relación con un elemento de carácter natural. Puede estar también en el espacio intermedio del conjunto, como una pieza cercana a una vía y que se posiciona en entornos físicamente potentes. La vivienda desagregada, ocupa mucha superficie en espacios con topografías accidentadas, buscando siempre la primera línea y dispuesta en función de soporte físico. Ixtapa, Los Cabos y Huatulco cuentan con la mayor variedad de piezas de esta naturaleza. Finalmente las agrupaciones de piezas similares o distintas destinadas a vivienda, pueden encontrarse en Cancún o Los Cabos, en terrenos planos, o por el contrario en elementos puntuales, dada su topografía, que concentran un conjunto de elementos repetidos de uso habitacional turístico.

CONCLUSIONES

A través de este trabajo se ha tratado de verificar la hipótesis de que los proyectos de los CIP se han construido en el tiempo a través de piezas reconocibles y utilizadas repetidamente y que el soporte físico incide en su disposición y lógicas de implantación. A partir del análisis de los proyectos, podemos afirmar que las piezas que los conforman se agrupan en seis familias, las cuales se subdividen para explicar más detalladamente la interacción de las piezas con el soporte físico.

Existe una relación estrecha entre forma y soporte que es uno de los intereses iniciales a verificar de este trabajo de investigación. Aun así la presencia de dos ciudades consolidadas dentro de los cinco primeros enclaves proyectados, deja a la luz dinámicas como el fuerte crecimiento de la mancha y el abuso de las formas, propias de un sistema cuyos intereses ya se han alejado y no corresponden con aquellos planteados en los primeros planes maestros.

Es de destacar, la presencia del hotel y la vivienda turística como principales protagonistas, pero su presencia no siempre es equilibrada, definiendo así, enclaves con una mayor tendencia a un tipo o a otro de oferta. Por otro lado existen tipologías complementarias en todos los proyectos, pero no por eso menos importantes, como lo son el Golf y el Comercio. El caso del primero con mucho más protagonismo que el

segundo el cual además, se puede encontrar en variedad de formas, disposición y conformación. El caso de la marina, es singular, porque no responde necesariamente a una misma fórmula para implantarse, esto puede explicarse por los factores naturales propios del soporte físico de cada lugar.

Estos resultados apuntan a que el trabajo de investigación sobre los Centros Integralmente Planeados a más de cuarenta años de su primera irrupción, es pertinente, y puede dar información sobre la construcción de la oferta turística en México y elementos y procedimientos a estudiar acerca de las piezas del turismo.

BIBLIOGRAFÍA

- ALDAPE PÉREZ, G. (2010) *La configuración del espacio turístico en Cancún, Quintana Roo, México*. Tesis doctoral. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.
- BAÑOS FRANCIA, J. [Ocupación del territorio litoral en ciudades turísticas de México](#) [en Línea]. Bitácora urbano territorial, Colombia, 2012 Vol. 1 Núm. 20
<<http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/24860/31476>> [Consulta: 26 Febrero 2013]
- BARBA, R. et PIE, R. (1996) *Arquitectura y Turismo. Planes y proyectos*. Barcelona: CRPP
- DA JANDRA. L. (2005) *Samahua*. Oaxaca de Juárez: Editorial Almadía.
- DA JANDRA. L. (1996) *Huatulqueños*. Segunda Edición. México D.F: Joaquín Mortiz.
- FONATUR (1982) *Cancún. Un desarrollo turístico en la zona turquesa*. Cartografía y Servicios Editoriales, Fondo Nacional de Fomento al Turismo, México D.F.
- FONATUR (1982) *San José del Cabo*. Cartografía y Servicios Editoriales, Fondo Nacional de Fomento al Turismo, México D.F.
- FONATUR (1981) *Loreto. Un nuevo desarrollo turístico en Baja California Sur*. Cartografía y Servicios Editoriales, Fondo Nacional de Fomento al Turismo, México D.F.
- FONATUR (1981) *Ixtapa-Zihuatanejo. Un desarrollo turístico en el Pacífico Dorado*. Cartografía y Servicios Editoriales, Fondo Nacional de Fomento al Turismo, México D.F.
- FONATUR (1981) *Desarrollo Turístico, Bahías de Huatulco, Oaxaca. Memoria Descriptiva*. Dirección de Planeación Económico Urbana, Fondo Nacional de Fomento al Turismo, México D.F.
- FONATUR (2010) *FONATUR 35 años. Única historia narrada por sus fundadores y protagonistas*. México: Ensamble Creativo
- FONATUR (1981) *Desarrollo Turístico, Bahías de Huatulco, Oaxaca. Memoria Descriptiva*. Dirección de Planeación Económico Urbana, Fondo Nacional de Fomento al Turismo, México D.F.
- HORRACH ESTARELLAS, B. (2010). *La balearización: Mallorca, el laboratorio de experimentación del turismo y su manifestación en el litoral*. "Revista Iberoamericana de Urbanismo", 1 Setiembre 2009, núm. 2, p. 17-33.