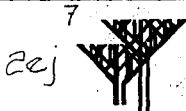


00161



FALLA DE ORIGEN

**TEMA: EL IMPACTO URBANO DE LOS PUERTOS
TURISTICOS CASO DE ESTUDIO CABO SAN LUCAS. B.C.S.**

ARQ. MARIA TERESA CATALINA LEON PALOMINO

OCTUBRE DE 1995



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

U. N. A. M.

FACULTAD DE ARQUITECTURA

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO E INVESTIGACION

**TESIS PRESENTADA POR ARQ. MA. TERESA LEON PALOMINO
PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRIA EN URBANISMO**

**EL IMPACTO URBANO DE LOS PUERTOS TURISTICOS.
CASO DE ESTUDIO CABO SAN LUCAS. B.C.S.**

MEXICO, D. F. , OCTUBRE 1995

U. N. A. M.

FACULTAD DE ARQUITECTURA

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO E INVESTIGACION

**TESIS PRESENTADA POR ARQ. MA. TERESA LEON PALOMINO
PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRIA EN URBANISMO**

**EL IMPACTO URBANO DE LOS PUERTOS TURISTICOS.
CASO DE ESTUDIO CABO SAN LUCAS. B.C.S.**

CONTENIDO

INTRODUCCION

MARCO HISTORICO

MARCO FISICO

MARCO SOCIO-ECONOMICO

MARCO URBANO

PUERTO TURISTICO

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

ANEXO

BIBLIOGRAFIA

INDICE

1. INTRODUCCION

Los desarrollos turístico-náuticos, como cualquier otra actividad económica, requieren de una adecuada infraestructura, y toda una red jerarquizada de la división social del trabajo. De aquí que se conglomeren diversos grupos con actividades diferentes, que responden a las condiciones de desarrollo que supone un centro turístico. Esta conjunción de actividades demandan espacios vitales para el desarrollo de las mismas que, unidas al fenómeno turístico - náutico, alteran el paisaje del lugar creando y constituyendo un paisaje cultural que se va transformando gradualmente, es decir creando un impacto urbano. Esta transformación no siempre es ordenada y crea una problemática urbana.

Bajo la visión de desarrollo sustentable, que supone un justo equilibrio con el medio, no se admite ya la idea de islas o paraísos asépticos y neutros para el turismo, se considera entonces una visión integradora que ha de evaluar todos los factores, tanto socioeconómicos y políticos, como físicos, ecológicos y ambientales para que en la interacción de todos ellos se encuentre la mejor estrategia y la solución viable para poder prestar servicios de alta calidad a la vez que se racionaliza el uso del medio, con significativos beneficios económicos que puedan apoyar el desarrollo social general en los niveles, local, regional y nacional.

Para nuestro análisis cabe destacar el avance social generado por la economía del turismo que ha de reflejarse en dos niveles: Por un lado en la calidad de vida y por otro en el impacto de los efectos ambientales sobre el medio natural y urbano que implica el desarrollo de los centros turísticos en general y el de los desarrollos náuticos en particular.

En todo el mundo existe una amplia variedad de instalaciones turístico-náuticas que atienden a turistas en cruceros y embarcaciones menores que genera una diversidad de actividades conexas que tienen relación directamente con el centro de población o en las cercanías del mismo.

México no es la excepción. Existen una serie de instalaciones náuticas, públicas y privadas que se han construido a lo largo de las costas y lagos nacionales, sin prever o medir los efectos que estas instalaciones puedan tener en las localidades existentes o en las que se generen como complemento a ellas.

Se ha reconocido que el turismo cumple una función básica dentro de la estrategia para el desarrollo económico del país, puesto que requiere del uso intensivo de mano de obra, generando empleos y favoreciendo la captación de divisas, utilizando también recursos naturales renovables.

Dentro de esta actividad el turismo náutico cobra particular relevancia por el auge que tiene a nivel mundial y por el enorme potencial con que cuentan las costas mexicanas para desarrollar la industria náutico-turística capaz de satisfacer la demanda internacional.

Una de las principales líneas de estrategia de modernización, considera esencial fomentar el turismo náutico, con énfasis en los cruceros y el desarrollo de marinas, así como aprovechar las bellezas naturales.

Debido a que el turismo náutico es un fenómeno reciente, no se ha desarrollado con las mismas características en las ciudades portuarias del país, sino que los ejemplos más significativos se encuentran en lugares de desarrollo eminentemente turístico.

Por lo explosivo de su desarrollo y por la gran diversidad de sus características particulares, no se han realizado estudios, investigaciones o trabajos importantes en los que se hagan análisis del impacto urbano de los puertos turísticos, de los cambios territoriales, aspectos urbanísticos y arquitectónicos que se reflejan en el perfil de la ciudad. Este estudio pretende realizar dicho análisis para la ciudad de Cabo San Lucas

El objetivo general del trabajo es conocer el impacto urbano que se ha producido en el puerto turístico de Cabo San Lucas motivado por las actividades marítimo portuarias.

Para lograr el objetivo general se consideran los siguientes objetivos particulares:

Analizar la relación y efectos del uso del suelo y espacio respecto a la actividad turística-náutica con relación al crecimiento de la ciudad.

Definir los vínculos existentes entre las actividades económicas y las actividades turístico-náuticas y portuarias y su participación en el crecimiento de la ciudad.

Determinar la repercusión urbana y si es posible la regional, que se han producido en la arquitectura y el diseño urbano, motivados por la marina y el puerto turístico.

2. MARCO HISTORICO.

2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

Originalmente, Cabo San Lucas lugar tuvo otras designaciones; los Pericúes lo llamaron "Yenecami" el pirata Thomas Cavendish lo bautizó como Puerto Seguro. Sin embargo el que ha trascendido es el de Cabo San Lucas nominado por los misioneros.¹

Los más antiguos rastros dejados por la presencia humana en el sur de la península se remontan al "Hombre de Matancitas" cuyos restos fueron encontrados en un lugar cercano a Cabo San Lucas.

La cultura primitiva que ahí se asentó, basó su alimentación en las especies marinas, dejando constancia en petroglifos y pinturas rupestres. Después, los Pericúes desarrollaron una gran habilidad para la pesca, según los testimonios de expedicionarios españoles y de piratas ingleses y holandeses que tocaron este lugar.

Después el lugar fue habitado por los Pericúes que eran notablemente grandes y bien formados y ya estaban establecidos cuando llegaron los expedicionarios comandados por Hernán Cortés en 1535. Pero es hasta 1542 que la expedición de Juan Rodríguez Cabrillo hace el primer contacto con las aborígenes.

La etapa más rica en hechos se inicia con el establecimiento de la ruta de los galeones de Manila. Por lo largo del recorrido se hizo obligatoria una escala en este puerto, donde se pudiera recuperar la gente y reparar las naves. De esta época hay una infinidad de leyendas de tesoros enterrados en las colinas del sur que rodean a Cabo San Lucas.

En 1578 aparece Francis Drake y después en 1587 Thomas Cavendish; estas apariciones de piratas hacen necesario buscar un lugar para establecer el puerto de escala. Nuevas expediciones llegan al lugar y es Sebastián Vizcaíno quien vuelve a Cabo San Lucas el 15 de junio de 1602, levanta el primer plano detallado de la zona y recomienda la colonización de Cabo San Lucas; pero finalmente se escogió Loreto. Esta área siguió siendo de gran atracción para los piratas quienes hacen grandes observaciones de la zona.

Aunque Cabo San Lucas era muy frecuentado por barcos de diversas nacionalidades, permaneció despoblado principalmente por la falta de fondos y porque los misioneros jesuitas no tuvieron la capacidad de atender permanentemente las misiones establecidas..

En las postrimerías de la etapa colonial llegaron 2 naves extranjeras bajo el pretexto de auxiliar a los insurgentes en las guerras de independencia.

Promulgada la constitución de 1824, la península pasó a formar parte del territorio de las Californias, dividida en los municipios de Cabo San Lucas, Loreto, Santa Gertrudis y Pedro Mártir.

Es hasta 1917 que se reanudan las actividades portuarias cuando una compañía americana inicia la explotación del atún realizando sus actividades en una planta flotante .

En la década de los 20 se construyó una brecha que unió a San José del Cabo y Cabo San Lucas.

En este siglo las empresas de productos marinos generaron recursos a la población de Cabo San Lucas apoyada por la actividad pesquera de la empacadora Eñías Pando.²

En 1927 se fundó la compañía de Productos Marinos S.A. que luego se integró a la Compañía Empresa Rodríguez y después al Grupo Eñías Pando.³

¹ Guía Oficial FONATUR. Baja California Sur, 1992

² IBID.

³ IBID.

El 1° de junio de 1974 se inauguró la ruta del transbordador que unió a Cabo San Lucas con Puerto Vallarta.

Actualmente, a pesar de su eminente vocación turística, Cabo San Lucas no se ha apartado de la actividad que le ha dado vida a través del tiempo: la pesca que desde luego hoy por hoy es pesca, deportiva, ya que la pesca industrial ha desaparecido de la zona.

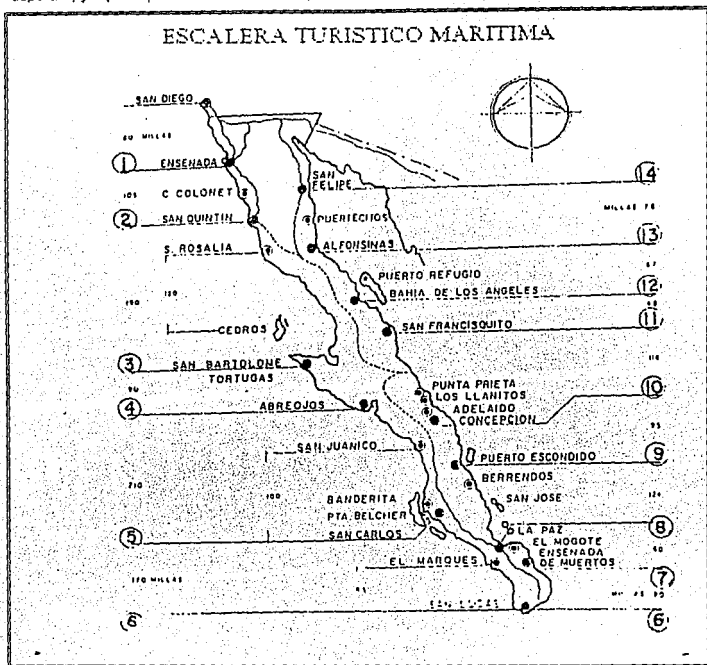


Fig. 1

Durante la administración del Lic. Luis Echeverría se analizó la posibilidad de elaborar programas tendientes a desarrollar el potencial náutico de esta región: * Se iniciaron obras turístico portuarias como parte de un plan a nivel nacional, se construyeron los atracaderos de transbordadores para unir la Península de la Baja California por la Secretaría de Marina, constituyendo el puerto; Interior de San

⁴ FONATUR, San José del Cabo, Un Desarrollo Turístico de Cara al Siglo XXI, México 1982.

⁵ Folleto editado por la Secretaría de Marina. 1974

Lucas, como turístico únicamente. En 1974 se constituyó el Fideicomiso Ciudad Turística portuaria Cabo San Lucas, en el que se delineó un proyecto náutico.

Fue durante esa administración, cuando la Comisión Coordinadora para el Desarrollo Turístico del Golfo de California (TURGOCAL) desarrolló uno de los proyectos más importantes, llamado Escalera Turística Marítima, aprovechando la infraestructura turística existente, construida básicamente por la Secretaría de Marina, complementándolo con futuros desarrollos de marinas. (Fig. 1)

Este proyecto nace por la necesidad de impulsar diversos sitios como puertos de abrigo que, contando con instalaciones y servicios mínimos, permitieran captar la afluencia de embarcaciones de recreo compuesto en su gran mayoría por yates de pequeñas y mediana eslora, provenientes básicamente de los estados de California, Arizona, Nuevo México, de los estados Unidos de América.

El proyecto Escalera Turística Marítima programaba desarrollar 73 sitios entre islas, puntas, bahías y esteros a lo largo del Océano Pacífico y el Golfo de Cortés. El desarrollo de estos sitios fue planeado de acuerdo con la importancia del servicio que se podría proporcionar, proponiendo que se habilitaran varios tipos de instalaciones portuarias entre las cuales las terminales serían las marinas en sitios debidamente seleccionados. En virtud de que el desarrollo del proyecto requería en gran parte la construcción de: infraestructura y en muchos casos de obras exteriores demasiado costosas, el proyecto no tuvo éxito. Se construyó solamente un muelle en Ensenada el cual fue destruido por una marejada que se presentó en el puerto posteriormente.

2.2. POLITICAS GUBERNAMENTALES SOBRE LA ORDENACIÓN Y PLANEACIÓN TERRITORIAL DE LOS CABOS (MARCO NORMATIVO).

El Gobierno Federal ha elaborado para la ordenación y planeación territorial de Los Cabos a través de FONATUR el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de los centros de población de los Cabos y su Corredor turístico que tiene el siguiente marco de referencia:

El Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda 1988-1994; El Plan Estatal de Desarrollo Urbano de B.C.S.; El Programa Nacional de Turismo. Los objetivos generales, estrategias y políticas generales se describen en el anexo.

⁶ FONATUR. San José del Cabo. Un Desarrollo Turístico de Cara al Siglo XXI. México 1982.

3. MARCO FÍSICO

3.1. CARACTERÍSTICAS FISOGRÁFICAS

3.1.1. GENERALIDADES

Es importante señalar que lo que se observa al llegar por vía marítima a este antiguo poblado es un accidente topográfico: "El arco " el cual por su belleza y singular atractivo se ha convertido en un símbolo regional, pues es el punto de unión del océano Pacífico con en mar de Cortés.

Cabo San Lucas es un pueblo bañado por dos mares, el Océano Pacífico y el Mar de Cortés. (Fig. 2)

Cuenta con hermosas playas, una cascada submarina de arena próxima al Arco y un excelente mar donde se pueden practicar diversos deportes y disfrutar de la pesca deportiva, buceo, esnórquel, veleo y natación. También puede practicarse en lugares cercanos la cacería de palomas de ala blanca, coyotes y otras variedades de la fauna sudbajacaliforniana.

Todo ello ha convertido a Cabo San Lucas en un destino turístico muy buscado especialmente por pescadores de todo el mundo, quienes lo han considerado como su paraíso por la existencia abundante del pez vela y el marlín y lobos marinos. (Fig. 3)

Sus calles de sube y baja (el pueblo está en una montaña surgida del mar) le han dado una imagen urbana que lo ha hecho famoso en todo el mundo.

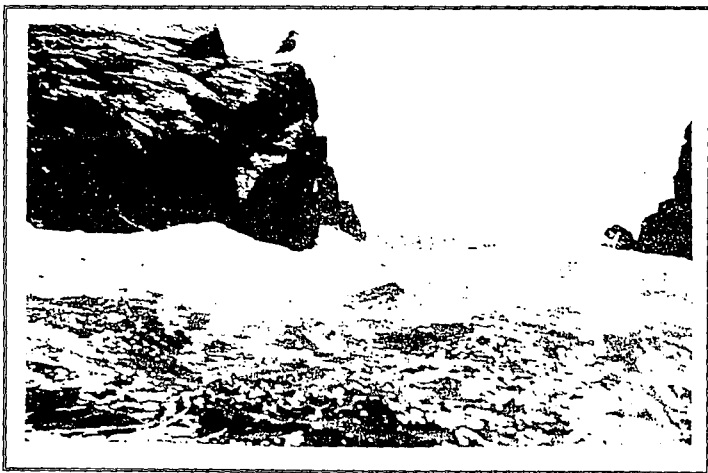


Fig. 2

3.1.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

3.1.2.1. SITUACIÓN GEOGRÁFICA

Cabo San Lucas está localizado en el extremo sur de la península de la Baja California.

La entidad en la que cuenta con mayor longitud de litoral entre los estados costeros de la república.

Así mismo es el estado con la menor densidad de población del país, pues con una población total de 317,764 habitantes y una extensión territorial de 73,677 km², tiene una densidad de población de 4 hab/km², diez veces menor que la media nacional, que es de 41 Habs/km².

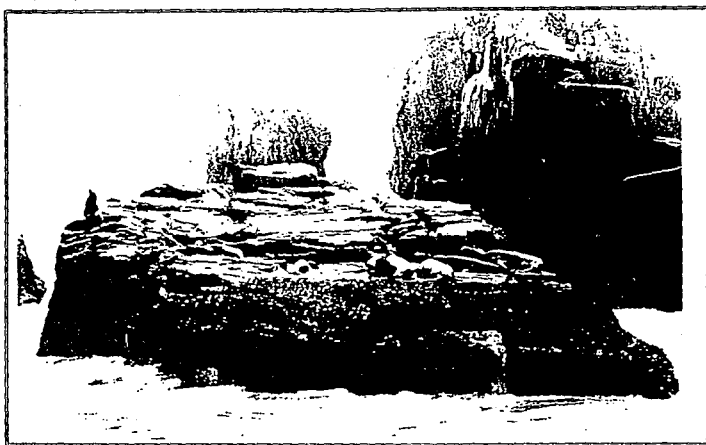


Fig. 3

Geográficamente se ubica a 22° 52' 44" de latitud norte y a 109°54'30" de longitud oeste. (Fig. 4)

3.1.2.2. TOPOGRAFÍA

El lugar está asentado en una formación montañosa que es parte de la cordillera que se levanta longitudinalmente a través de la península.

Su suelo es volcánico, pero en la corteza tienen una cubierta en la que se desarrollan flora y fauna microbiana, las que originan la vegetación de la región.

3.1.2.3 PRECIPITACIÓN PLUVIAL

La precipitación pluvial en la zona es de las más altas de toda la península, pero la topografía tan accidentada no permite su óptimo aprovechamiento, ya que toda ella se escurre al mar.

3.1.2.4 CLIMA

El clima de Cabo San Lucas es tropical lluvioso en verano y templado en invierno según la clasificación de W. Koeppen.

La temperatura promedio anual es de 24 °C.

Las tormentas y chubascos se presentan en agosto y septiembre y es posible que ocurran en octubre.

Las lluvias caen especialmente sobre las montañas y bajan rápidamente hacia el mar, originando caudalosos arroyos.

La brisa que sopla en el área permite mantener una temperatura agradable y refrescante sobre todo en verano, de julio a septiembre.

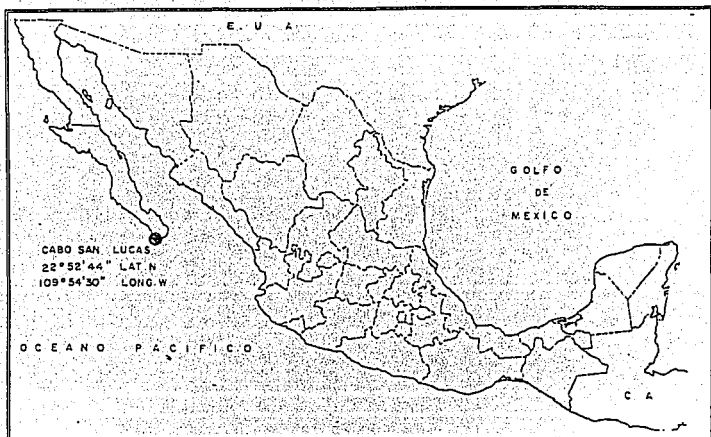


Fig. 4



Fig. 5

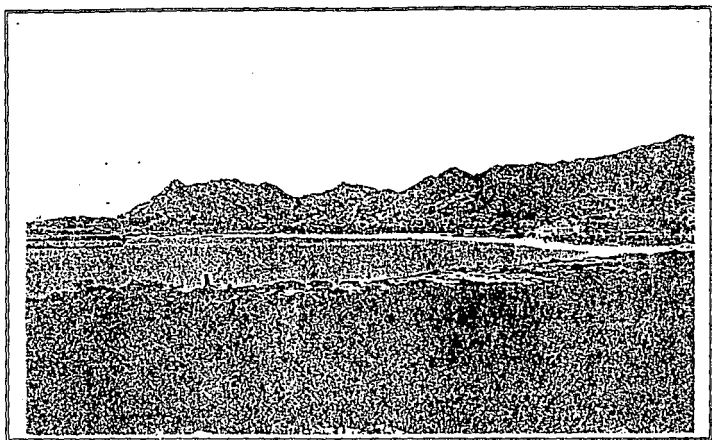


Fig. 6

3.1.2.5. VEGETACIÓN

La vegetación de Cabo San Lucas está compuesta por especies que se dan en el desierto y es más visible en primavera. son típicos del lugar los cactus con flores de color amarillo, rojo y púrpura; el ambiente se perfuma con el olor de la damiana y la manzanilla. (Fig. 5)

3.1.2.6. COMUNICACIONES

A Cabo San Lucas se puede llegar por la Carretera Transpeninsular, ó a través de la carretera número 19 que lo comunica con la Paz; por mar mediante su excelente marina; y por vía aérea, usando el aeropuerto internacional ubicado en San José del Cabo que está a 49 Km. o bien las pequeñas aeropistas que existen en la zona. (Fig. 6)

4. MARCO SOCIO-ECONOMICO

4.1. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

4.1.1. CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO DE CABO SAN LUCAS

CUADRO 01			
CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO DE CABO SAN LUCAS			
Año	Población	Tasa de Crecimiento anual	Incremento
	HAB	%	HAB
1970	1,534		
1980	4,233	10.68	2,699
1990	16,059	14.26	11,828

Las condiciones económicas y demográficas del poblado tuvieron durante muchos años el mismo comportamiento ya que hasta 1970 las principales actividades de la localidad eran la pesca, representada por la empresa Productos Marinos S.A. que posteriormente se integró a la Compañía Empresa Rodríguez y después a Elias Pando, y el turismo internacional, que se perfilaba incipientemente con los hoteles La Hacienda y Finisterre.

Hasta 1970, no se presentaron cambios importantes en la población. Durante este período se inician las obras portuario turísticas para unir la Península de Baja California con el continente por medio del transbordador* y así nace el puerto interior de Cabo San Lucas.⁷

En esta época se originan las inmigraciones de población propiciadas por la construcción de las obras y el mejoramiento de la calidad de vida proveniente de la unión de la península con el continente.

En 1980 se inician los cambios importantes en la población pues pasó de 1,534 habitantes en 1970 a 4,233 en 1980. Sin embargo, de esta última, pasa a 16,059 en 1990, cuadruplicando su población en tan solo 10 años. Durante este lapso se reduce la dependencia de las actividades primarias, ya que esa década es la de mayor auge turístico y se requiere de la prestación de servicios turísticos, pues el turismo empezó a ser una actividad importante y atractiva para el mercado extranjero, originando el establecimiento de instalaciones comerciales y turísticas.

Por lo anterior, la mancha urbana se ha ido extendiendo enormemente tal y como se muestra en las fotografías; para los años 1965 sólo existía prácticamente la empacadora de pescado y hotel La Hacienda; posteriormente en 1977 después de la construcción de las obras marítimas, la mancha urbana ya tiene un crecimiento hacia el norte y poniente hasta la falda de los cerros mas prominentes. (Fig. 7, 8, 9, 10)

*Para 1991 la mancha urbana fue de 685 Ha.⁸ (Fig. 11)

⁷ Robledo Lara Héctor. La Ciudad Portuaria. Tesis Maestría en Arquitectura.1976.

⁸ FONATUR. Plan de Desarrollo Urbano San José del Cabo - Cabo San Lucas Nov. 1994.



Fig. 7

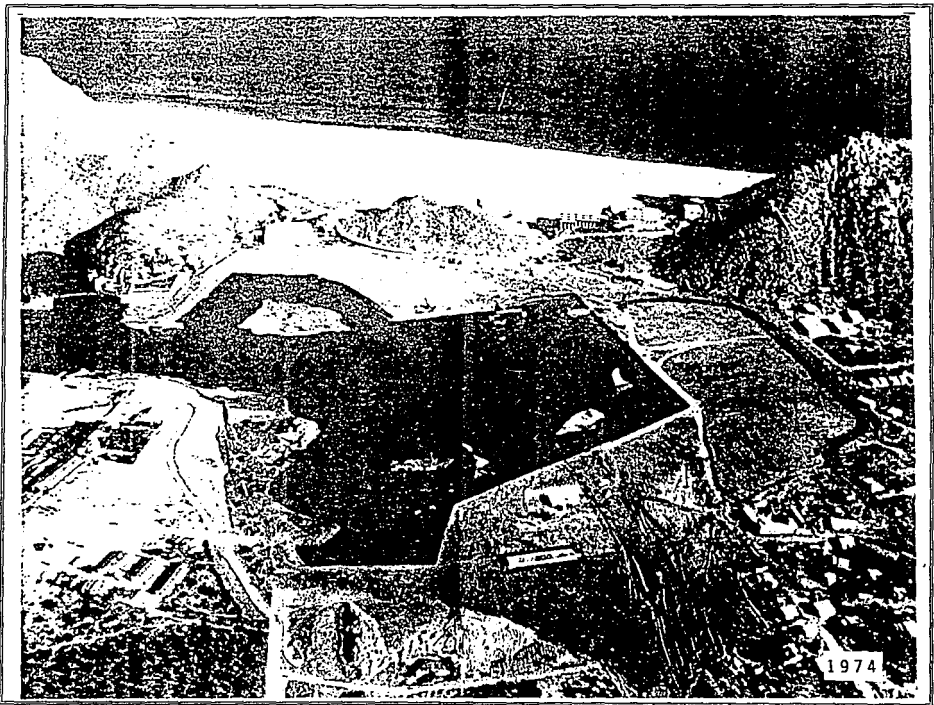


Fig. 8



Fig. 9

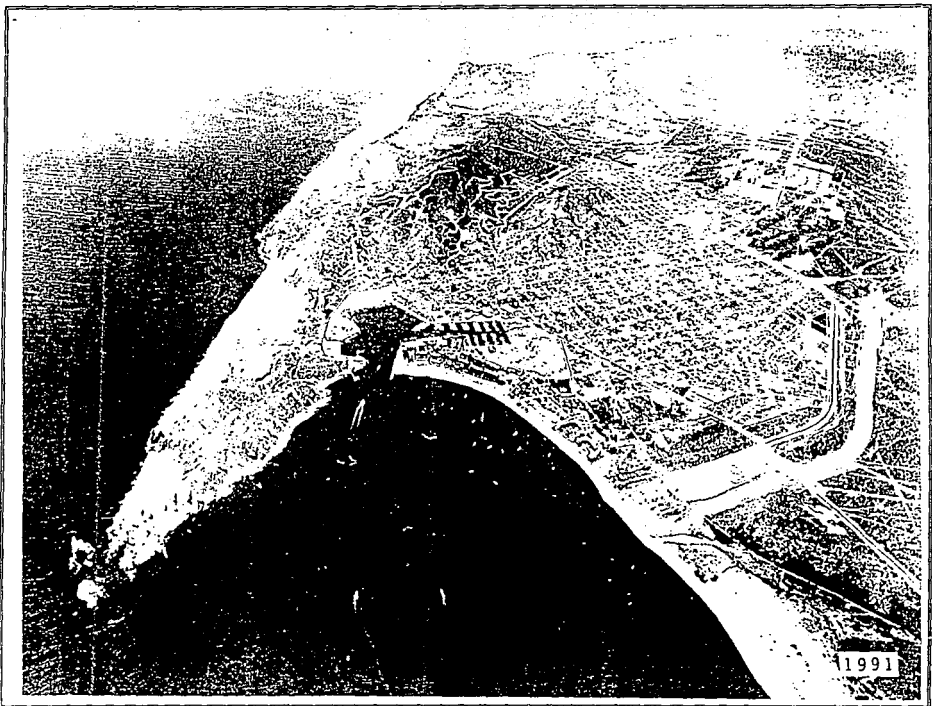


Fig. 10

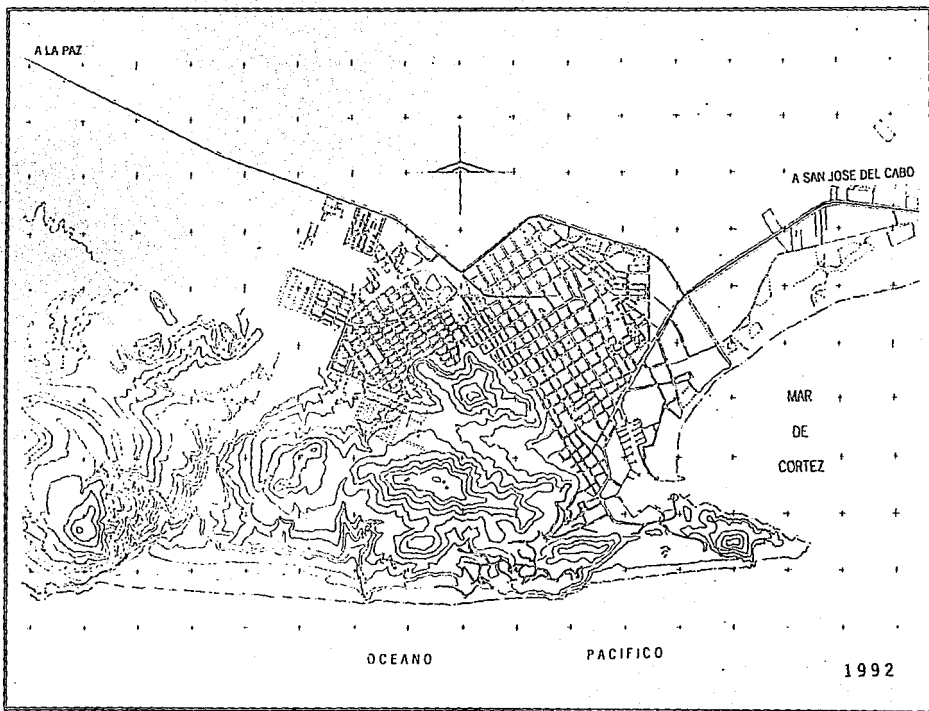


Fig. 11

4.1.2. PROYECCIONES DE POBLACIÓN

CUADRO 02		
PROYECCIONES DE POBLACIÓN EN CABO SAN LUCAS. 1993- 2010		
Año	TCMA. %	Habitantes
1993	10	28,057
1994	9	30,582
1995	8	330,29
1996	7	35,341
1997	6.5	376,38
1998	6	39,896
1999	6	42,290
2000	5.12	44,457
2010	10.67	122,497

FUENTE PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LOS CABOS 1994

4.1.3. ESTIMACIONES DE CRECIMIENTO DE POBLACIÓN.

Las estimaciones de crecimiento de población realizadas por el Fondo Nacional para el Turismo (FONATUR) indican que la población crecerá de 17,809 habitantes en 1991a 44,457 en el año 2000 (cuadro 03) lo que representa una tasa de crecimiento media anual de 10.69; se espera para 2,010 una población de 22,497 habitantes, con una tasa de crecimiento media anual de 10%. Lo anterior indica que la población se duplicará en 10 años.

CUADRO 03									
ESTIMACIONES DE CRECIMIENTO DE POBLACIÓN EN CABO SAN LUCAS									
1991	1992			2000			Largo Plazo (2010)		
Total de habitantes	Increment. No.	TCMA %	Total	Increment. No.	TCMA %	Total	Increment. No.	TCMA %	Total
	Habit.	%		Habit.	%		Habit.	%	
17,809	8,697	48.8	26,506	18,041	6.67	44,457	77,950	10.67	122,497

Fuente FONATUR 1994

4.2. ASPECTOS ECONÓMICOS

4.2.1 PEA POR SECTOR DE ACTIVIDAD

Los aspectos económicos del municipio de Los Cabos se describen en el anexo.

Para Cabo San Lucas los datos de población, según sus sectores de ocupación para 1990 quedaron como sigue:

En 1990 la PEA de Cabo San Lucas representó el 38.88% de la población total con 16,059 habitantes.

La actividad predominante fue la terciaria con un 68.08% equivalente a 4,251 habitantes concentrados en servicios turísticos.

Por información proporcionada por el Director de Cabo Marina, se obtuvo que existen 1,400 trabajadores relacionados directamente con la actividad marítimo portuaria lo que representa el 22.42%

de la P.E.A. También dió datos en relación a que aproximadamente 600 personas más trabajan en las actividades comerciales, relacionadas también directamente con las actividades marítimo portuarias lo que equivalió al 9.61 % más de población relacionada con dichas actividades. Entonces tenemos, que el 32% de la P.E.A. desarrolla actividades directamente relacionadas con el quehacer marítimo portuario.

CUADRO 04						
DATOS DE POBLACIÓN PARA CABO SAN LUCAS EN 1990						
POBLACIÓN TOTAL	POBLACIÓN ECONOMIC. ACTIVA	POBLACIÓN ECONOMIC. ACTIVA	POBLACIÓN OCUPADA	POBL. OCUPADA SECTOR PRIMARIO	POBL. OCUP. SECTOR SECUNDARIO	POBL. OCUP. SECTOR TERCIARIO
16,059	6,244	4,388	6,186	253	1,324	4,609

XI Censo General de Población y Vivienda 1990.

4.2.2. ACTIVIDAD PRODUCTIVA

Cabo San Lucas nace principalmente debido a la riqueza pesquera de la zona y su cercanía con California. Inicialmente existía un hotel que entre sus servicios contaba con una pista de aterrizaje para avionetas.

Posteriormente, con la construcción de las instalaciones portuarias en la década de los 70, y con la llegada del transbordador, se abre otra vía de comunicación para más visitantes, incrementándose con ello la actividad turística que actualmente es la más importante de Cabo San Lucas, con una fuerte tendencia hacia la captación del turismo internacional.⁹

"Sin embargo es hasta 1985 que FONATUR se encarga del desarrollo de la marina de Cabo San Lucas denominándose a toda la zona como "Los Cabos" lo que permitió incorporar bajo un solo concepto el desarrollo de los polos limítrofes y al corredor de 33 Km. aproximadamente. Estos fueron factores decisivos para detonar la actividad turística de la zona que hasta entonces había permanecido estancada".¹⁰

Hoy por Hoy, Cabo San Lucas se ha convertido en uno de los centros de pesca deportiva más atractivos del mundo, al que arriban miles de turistas.

Además de sus atractivos naturales, se pueden visitar comercios, boutiques, tiendas de artesanías ó restaurantes bares y cafeterías. Es posible acudir a lugares situados en lo alto de la montaña y contemplar los dos mares que ahí se juntan a la vez que una gran panorámica de la población.

4.2.2.1. ATRACTIVOS DEL LUGAR

Cabo San Lucas cuenta con diversos sitios de interés, la mayoría de ellos relacionados con las actividades marítimo portuarias, pero ofrece también otros entretenimientos. Los atractivos principales son:

- a) Recorrido por el poblado. Es una grata experiencia caminar por Cabo San Lucas, especialmente por las tardes cuando el calor ha bajado y pueden recorrerse sus calles de sube y baja.
- b) El Arco. Es un verdadero símbolo regional y una de las más bellas formaciones geológicas labradas por la naturaleza. Se dice que es el único Finisterra en el mundo, ahí concluye la

⁹ Robledo Lara Héctor. La Ciudad Portuaria . Tesis de Maestría en Arquitectura. 1976.

¹⁰ FONATUR. Programa de Desarrollo Turístico, FONATUR BID - 1992.

tierra y no hay nada más hasta las Islas Polinesias. Es probable encontrar ahí focas y leones marinos, así como pelicanos y otras aves marinas. (Fig. 12)

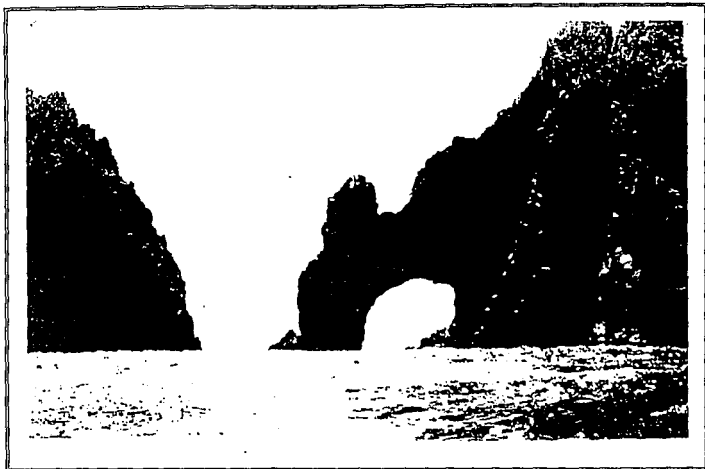


Fig. 12

- c) Playa del amor. Es la playa más famosa de Cabo San Lucas, se ubica junto al arco, entre el Pacífico y el Mar de Cortés. Es de pequeño tamaño y sólo se puede llegar a ella por medio de panga, cuando la marea es baja se puede caminar bajo el arco. (Fig. 13 y 14)
- d) El Vigía. Es la parte mas alta de la formación rocosa que se inicia en el Arco. Jugaba un papel estratégico cuando funcionaba la ruta del galeón de Manila pues desde ahí los centinelas ingleses alertaban a las tripulaciones cuando observaban a lo lejos las velas de las naves. Esto les permitía preparar el ataque.
- e) Cascadas de arena. Cabo San Lucas también posee atractivos submarinos como las cascadas de arena. Estas se forman de varios afluentes de un enorme cañón situado bajo el agua y que principia cerca de la boca del puerto. Tiene una pendiente de hasta 75°, que se inicia con una profundidad de 30 metros y concluye a 120 m. de profundidad. Grandes ríos de arena, provenientes del exceso que de ella dejan las tormentas en la bahía, corren por las afluentes del cañón formando caídas de arena al llegar a los desfileros. Igualmente puede disfrutarse por los buzos las colonias de corales que cubren las áreas rocosas y de la gran variedad de peces que ahí moran.
- f) Playa del Médano y Hacienda. Son playas de fina arena, bañadas por aguas claras y de suave oleaje ideales para nadar, velear o esquiar. Hay gran variedad de restaurantes, bares y otros servicios a lo largo de ellas.

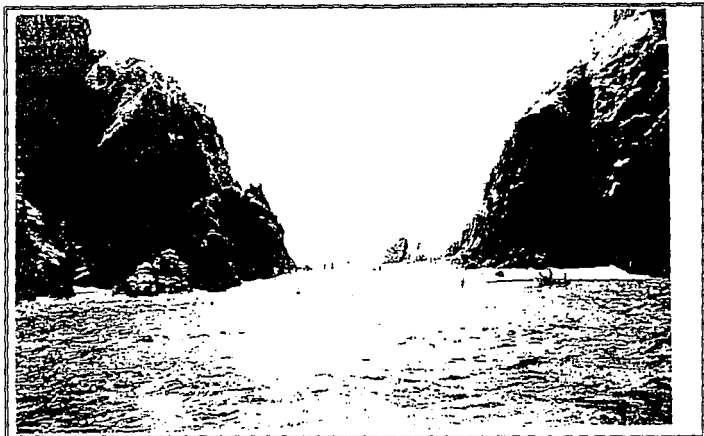


Fig. 13

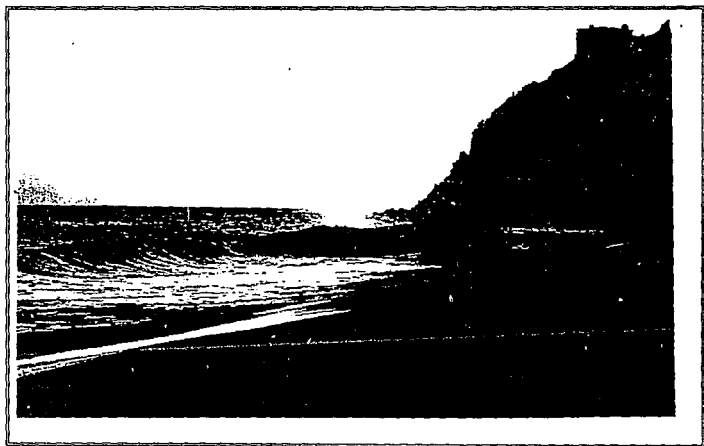


Fig. 14

- g) Pesca Deportiva. Es una gran experiencia para el pescador, la jornada se inicia a las 7:00 A. M. Los hoteles disponen de flotas para este fin y si no, se puede contratar en el área del muelle. Todo el año hay pesca de rayados, pez vela y peto del Pacífico; en los meses templados el pez gallo, y el atún de aleta amarilla y el marlín.
- h) Flora. Los árboles más abundantes son el palo blanco y el palo fierro, este último utilizado en la elaboración de bellas figuras artesanales que ahí se venden en tianguis y locales comerciales. También aparece con frecuencia la pitahaya agria, cuyo fruto fue utilizado por los Pericués como alimento y bebida. El cactus conocido como cardón es el que se encuentra en mayor medida en el desierto. Su altura es a veces impresionante.
- i) Fauna. La fauna de la región es numerosa, la especie que se encuentra más frecuentemente es la de los buitres. De las aves marinas las especies más representativas son los pelicanos, el gavilán de playa y las tijeretas.
- j) Fauna Marina. El mar de Cabo San Lucas es un verdadero refugio. La habitan especies de variado tamaño: camarones, langostas, diversos peces pequeños, marlín, pez vela, focas, lobos marinos y ballenas. De diciembre a febrero es posible observar la migración de ballenas que van lanzando fuertes chorros de agua y nadando al lado de sus crías, dando siempre un espectáculo fascinante.

A partir de 1985 FONATUR se encargó del desarrollo de la marina de Cabo San Lucas, B.C.S. y de promover el turismo de la región, denominándose a toda la zona "Los Cabos" lo que permitió incorporar bajo un solo concepto de desarrollo a los polos limítrofes, San José del Cabo y Cabo San Lucas, así como el corredor de 33 km. aproximadamente comprendido entre ambos. (Fig. 15)

Aplicando los índices proporcionados por funcionarios de FONATUR, tenemos que aproximadamente de los totales de cada año, el 45% de los visitantes van a Cabo San Lucas, el 20% al Corredor y el 35% a San José del Cabo, tomando como base el cuadro número 07 en el anexo "A" que para Cabo San Lucas el número de visitantes se compone de la siguiente manera:

CUADRO 05							
INCREMENTO DEL NÚMERO DE VISITANTES							
VISITANTES	1991	1994		2000		LARGO PLAZO	
	Total Visit.	Incremen. Visit.	Total Visit.	Incremen Visit.	Total Visitantes	Incremento Visit.	Total Visitantes
NACIONALES	18,000	13,500	31,500	31,500	63,000	27,000	90,000
EXTRANJEROS	121,500	54,000	175,500	105,750	281,250	573,750	855,000
TOTALES	139,000	67,500	207,000	137,250	344,250	600,750	945,000

PROGRAMA DE DESARROLLO TURÍSTICO FONATUR B10 JUNIO 1992

De acuerdo a las estimaciones, para el año 2000 se espera una afluencia turística de 344,250 visitantes, lo que representa un incremento del 166.30% respecto a 1994 y a largo plazo se espera que lleguen 945,000 visitantes lo que representa un crecimiento del 456% también respecto al citado año.

* El número de visitantes creció en forma más rápida a partir de 1985, con una tasa promedio anual de 15% e incrementos de 29,600 nuevos visitantes al año, mientras que de 1975 aumentó con un promedio de 10,000 nuevos visitantes por año. El crecimiento de visitantes extranjeros ha sido más

¹¹ FONATUR. Guía Oficial FONATUR. Baja California Sur, 1992.

dinámico ha crecido con una tasa promedio anual de 16.6%, llegando a constituir el 85 % de los visitantes que arriban a la zona".¹²

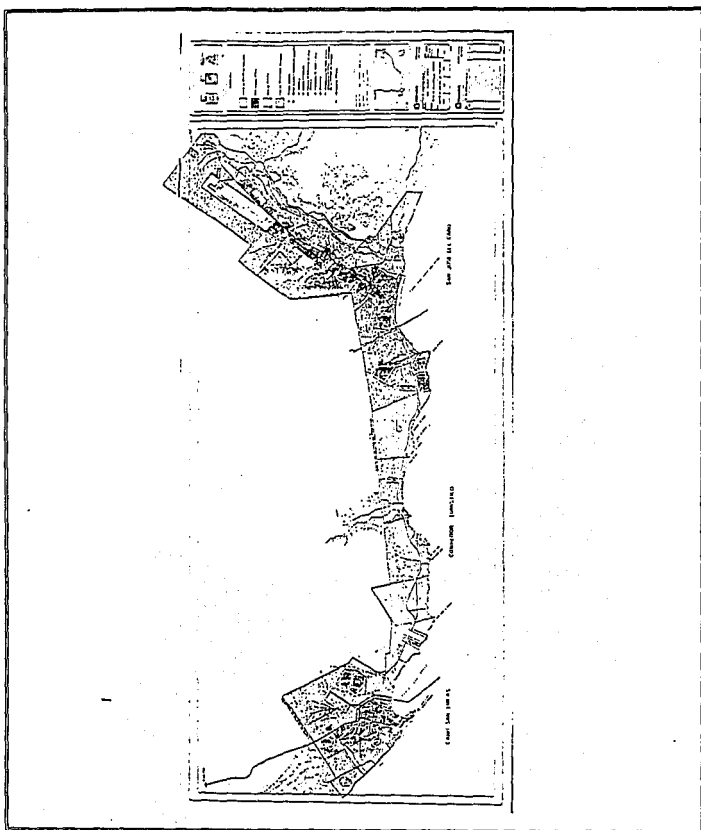


Fig. 15

¹² FONATUR. Programa de Desarrollo Turístico - FONATUR BID, 1992.

4.2.2.2. ESTIMACIONES DE ALOJAMIENTO TURÍSTICO

CUADRO 05							
ESTIMACIONES DE ALOJAMIENTO TURÍSTICO							
TIPO DE ALOJAMIENTO	1991	1994		2000		LARGO PLAZO	
	Total	Incremento	Total No	Incremento	Total	Incremento	Total
CUARTOS DE HOTEL	1,282	12,440	3,722	1,373	5,094	1,656	6,750
VIVIENDAS TURÍSTICAS	2,043	919	2,962	710	3,672	828	4,500

Fuente FONATUR 1992

De acuerdo a las estimaciones que aparecen en el cuadro número 08 del anexo "A" y aplicando la participación correspondiente a Cabo San Lucas, del 45% estimado por funcionarios de FONATUR tenemos que las necesidades de alojamiento serán las que se indican en el cuadro A-06.

Funcionarios de FONATUR informaron que la dinámica de la oferta hotelera existente en 1991 se aceleró debido al inicio de operaciones de la marina en 1987 propiciando que dicha oferta se haya incrementado en un 100% en cuatro años.

5. MARCO URBANO

5.1. DESARROLLO URBANO.

5.1.1. USO ACTUAL DEL SUELO

El siguiente cuadro muestra el uso del suelo en 1992, en el que existen 351 Ha. para habitación; 46 Ha. para alojamiento, 34 Ha. para comercio, 12 Ha. para industria, 26 Ha. para equipamiento urbano 3.0 Ha. para áreas libres, 34 Ha. para instalaciones portuarias y 21 Ha. para equipamiento marítimo (playas).

Entre el equipamiento portuario y marítimo, la superficie absoluta es de 55. Ha. lo que representa el 8% de superficie relativa mayor que las destinadas a alojamiento, comercio, industria, equipamiento urbano y áreas libres.

Lo anterior apoya la importancia que tienen las actividades marítimo portuarias en Cabo San Lucas.

CUADRO 09		
USO ACTUAL DE SUELO EN CABO SAN LUCAS (1992)		
Uso del Suelo	Superficie Absoluta HA	Superficie Relativa %
Habitación	351.00	51.25
Alojamiento	46.00	6.72
Mixto	0.00	0.00
Comercio	34.00	4.96
Industria	12.00	1.76
Equipamiento Urbano	26.00	3.79
Áreas Libres	3.00	.44
Validad	158.00	23.06
Instalaciones portuarias	34.0	4.96
Equipamiento Marítimo (playas)	21.0	3.06
Total	685	100.00

FUENTE PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LOS CABOS 1992.

5.1.2. DENSIDAD DE POBLACIÓN

La estructura física de Cabo San Lucas responde a un crecimiento natural inducido por su ubicación geográfica ya que, la topografía y el contorno litoral ha dado origen a una traza irregular. Se ha desarrollado naturalmente por las posibilidades con que cuenta para efectuar actividades deportivas marítimas así como por las facilidades de refugio necesarias para las embarcaciones de pesca deportiva.

Las corrientes migratorias propiciadas por el auge turístico durante la última década ha favorecido establecimientos irregulares de población originando una gran demanda de servicios, que en virtud de los altos costos del suelo urbanizado se ha concentrado en las zonas periféricas no urbanizadas, razón por la cual se tienen bajas densidades de población, subutilización del suelo y falta de infraestructura.

La densidad de población para 1994 fue de 28 hab/Ha.¹³

CUADRO 10		
DENSIDAD DE POBLACIÓN CABO SAN LUCAS		
POBLACIÓN 1994	SUPERFICIE	DENSIDAD PROM.
Hab.	Has.	Hab./Ha
17,809	635	28

FUENTE PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LOS CABOS 1992

5.1.3. REQUERIMIENTOS DE SUELO

Conviene orientar el crecimiento hacia las áreas aptas para el desarrollo urbano, creando las reservas territoriales necesarias.

5.1.3.1. ESTIMACIONES DE REQUERIMIENTO DE SUELO

Para el cálculo de requerimientos de suelo, se consideró una densidad promedio de 80 Hab/Ha. Resultando que para el año 2000 se tendrá una necesidad de 284. Ha. adicionales y 549 Ha. para el año 2,010.

5.1.3.2. ESTIMACIONES DE REQUERIMIENTO ANUAL DE SUELO

CUADRO 11					
REQUERIMIENTO ANUAL DE SUELO EN CABO SAN LUCAS					
AÑO	Población Hab.	Incremento Población Hab.	Déficit actual del suelo Has.	Demanda de suelo Incremen. de Has	Necesidad neta de suelo urbano Has.
1993	25,386		34		34
1994	28,894	2,558	34	19	53
1995	34,949	6,555	53	48	101
1996	39,713	4,764	101	35	136
1997	44,858	5,145	136	37.5	171.5
1998	50,003	5,145	171	37.5	209
1999	55,158	5,155	209	37.5	246.5
2000	60,293	5,135	246.5	37.5	284
2010	97,279	36,986	284	265	549

5.1.3.3. ESTIMACIONES DE REQUERIMIENTO DE SUELO PARA INSTALACIONES MARITIMO PORTUARIAS

Las estimaciones de requerimiento de suelo para el futuro desarrollo de instalaciones marítimas se basa en la necesidad que existe de construir un muelle para el atraque de cruceros protegido del oleaje, para lo cual serán necesarias 4 Ha. de área marítima al año 2000. Igualmente se requerirán 25 Ha. también de área marítima al año 2000 para fondear 5 embarcaciones y para el año 2010 hasta 10 embarcaciones. Por otro lado es necesario que las playas se reserven para el disfrute y esparcimiento de pobladores y visitantes por lo que de acuerdo al desarrollo urbano se requerirán 21 Ha. al año 2000 y 40 Ha. en 2010.

¹³ FONATUR . Plan de Desarrollo Urbano de Los Cabos. 1992

CUADRO 12			
ESTIMACIONES DE REQUERIMIENTO DE SUELO PARA INSTALACIONES MARÍTIMO PORTUARIO			
1991	1994	2000	2010
HA	HA	HA	HA
MUELLE PARA CRUCEROS		4	
FONDEADERO		25	50
PLAYAS		21	40

5.2. PROBLEMÁTICA URBANA

Cabo San Lucas queda enmarcado dentro de la Subregión Sur del Estado de Baja California Sur, (Fig. 16) definida por el Programa Nacional de Turismo como área prioritaria para el desarrollo turístico del Estado teniendo en cuenta la existencia de una alta concentración de atractivos naturales y su capacidad potencial para recibir grandes corrientes de turistas. Esto lo llevó a ser un instrumento de políticas de desarrollo regional para la generación de empleos y la captación de divisas, colocándolo entre los principales centros turísticos del país.

Las condiciones físicas, económicas y demográficas de Cabo San Lucas, tuvieron durante muchos años un comportamiento estable; las primeras corrientes migratorias originaron pequeños establecimientos de población, que dependían de las condiciones económicas de las actividades agrícola y pesquera. Es a partir de 1960 que la situación anterior se transforma con la construcción de la carretera transpeninsular, a través de la promoción que se dio a la zona para atraer turistas.

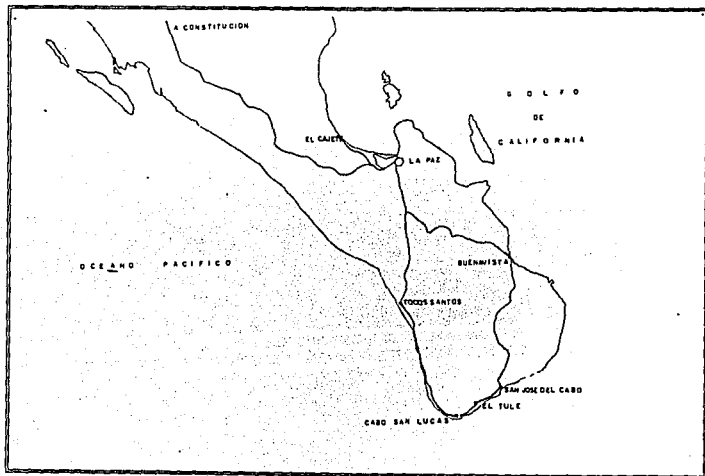


Fig. 16

La década 1980-1990 constituye el período de mayor auge turístico, apoyado en la política de impulso turístico, dando lugar a un incremento importante de población, el cual provocó que la tierra se lotificara desordenadamente propiciando asentamientos irregulares, en zonas carentes de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, problemas derivados de la elevada demanda de suelo y de la falta de oferta de suelo urbanizado.

La escasa capacidad económica de la población para adquirir suelo y vivienda, la falta de reservas territoriales con servicios y la especulación con el suelo urbanizado, ha propiciado los asentamientos irregulares, así como la subutilización y el escaso aprovechamiento de la infraestructura.

Este crecimiento poblacional tan acelerado, ha provocado un crecimiento urbano rápido ocasionando un rezago social importante.¹⁴

5.3. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

En general los servicios son deficitarios. Conviene aumentar los niveles de dotación de agua potable y descargas de aguas residuales existentes, así como completar el sistema de captación. Igualmente conviene aumentar el servicio de alumbrado público y procurar incrementar el servicio de pavimentos y banquetas. Para mayor abundamiento ver Anexo. A

5.4. EQUIPAMIENTO URBANO

El equipamiento urbano se concentra principalmente en los centros urbanos de Cabo San Lucas y San José del Cabo, manteniendo en general niveles deficientes. Para mayor detalle ver anexo.

5.4.1. EQUIPAMIENTO PORTUARIO

Este equipamiento está integrado por la infraestructura portuaria que se presenta en el siguiente cuadro 13.

CUADRO 13 OBRAS DE PROTECCIÓN				
NOMBRE	AÑO DE CONSTRUCC	LONGITUD	LOCALIZACION	MATERIAL
MURO PERIMETRAL	1982	1,240.00 M	Este y Oeste dársena	Concreto sobre piedra
ESCOLLERA NORTE	1973	103.50 M	Sur de la Bahía	Piedra
ESCOLLERA SUR	1974	55.25 M	Sur de la Bahía	pedra

ÁREAS DE AGUA			
NOMBRE	PLANTILLA	AREA	PROFUNDIDAD
BOCAÑA	50.00 M	-	-8.00 M al NBMM
CANAL DE ACCESO	220.00 M	11,000.00 M ²	-8.00 a -11.00
FONDEADERO	INDEFINIDA	INDEFINIDA	-17.00 M
DARSENA CUBOGA	244.00 M	45,000.00 M ²	-7.00 M
DARSENA MANIOBRAS	80.00 x 150.00 M	12,000.00 M ²	-7.00 M
MARINA	200.00 x 350.00 M	70,000	-7.00 a -4.00 M

¹⁴ FONATUR. Plan de Desarrollo Urbano de los Cabos. 1992.

SEÑALAMIENTO MARITIMO							
NOMBRE	LUZ	PERIODO	COLOR	ALTURA	ALCANCE	OPTICA	ENERGIA
FARO CABO FALSO	Destellante	6 seg	Blanco	199 M	35 M. N.	250 mm	Electr
2 BALIZAS DE SITUACION	Destellante	5 seg	Rosa/Verde	8 y 14 M	30 M. N.	300 mm	Solar
2 BALIZAS ENFILACION	Destellante	60 seg	Blanco	22 y 28 M	20 M. N.	300 mm	Solar

OBRAS DE ATRAQUE								
NOMBRE	AÑO CONSTR.	PROP.	DISPOSICION	LONGITUD ATRAQUE	ALTURA	PROFUNDIDAD	ESTRUCTURA	USO
ATACADERO TRANSBORDADOR	1973	Federal	T	67 M	6.15 M	- 5.00	Acero y Concreto	Cabotaje
MUELLE SERVICIOS TURISTICOS	1982	Federal	T	64 M	2.10 M	- 5.00 M	Acero y Concreto	Turistico
MUELLE PARA TENDERS	1990	Particular	Marginal	75 M	2.00 M	- 3.30 M	Concreto	Turistico
MUELLE PRODS MARINOS	N: D:	Particular	Espigón	35 M	3.25 M	- 7.60 M	Acero y Madera	Baja
MUELLE DE COMBUSTIBLE	1985	Federal	T	20 M	2.00 M	0.70 M	Concreto	Abasto de combustible
EMBARCADERO CORAL NEGRO	1984	Particular	Espigón	15 M	0.60 M	- 3.30 M	Madera	Turistico
MUELLES DE CABO MARINA	1980-85	Particular	Peñas		0.60 M	- 3 a - 5 M	Madera	Turistico
EMBARCADERO E. VILLANUEVA	1985	Particular	T	16 M	0.60 M	- 3.30 M	Madera	Turistico
MUELLE DE PEGCA DEPORTIVA	1985	Federal	T	32 M	0.70 M	- 3.30 M	Madera	Turistico

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS. Cuarta Parte 1999.

5.4.2. DEMANDAS DE EQUIPAMIENTO

CUADRO 14						
DEMANDAS DE EQUIPAMIENTO EN CABO SAN LUCAS						
AÑO	Población Total Hab.	Incremento Población Hab.	Población a Servir Hab.	Plaza Cívica M2	Jardín Vecinal M2	Parque Barrio M2
1991	17,809	0	17,809	2,849	18,344	1,616
1994	26,506	8,697	8,697	1,392	8,498	7,906
2000	44,547	18,041	18,041	2,837	19,319	16,401
2010	122,947	77,950	77,950	12,472	75,851	70,863

FUENTE: CASTORENA SÁNCHEZ GAYTO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

Las demandas de equipamiento señalaron que:

PLAZA CÍVICA. En 1991 se observó un déficit de 2,849 m²; en 1994 la demanda era de 1,392 m² más; al año 2000 se requerirán 2,837 m² para 2,010 se requerirán 12,472 m² más.

JARDÍN VECINAL. En 1991 había un déficit de 18,344 m²; en 1994 se requerirán 8,498 m²; al año 2000 se necesitarán 19,319 m² y para 2,010, 75,851 m² más.

PARQUE DE BARRIO. En 1991 había un déficit de 1,616 m²; en 1994 el incremento de los requerimientos fue de 7,906 m²; al año 2000 la demanda será de 16,401 m² más; y en el año 2,010 se necesitarán 70,863 m² más.

5.5. IMAGEN URBANA

Los elementos, características de la imagen urbana: la imagen del medio natural, la imagen a nivel regional, la imagen urbana a nivel distrito, las normas para el mejoramiento del centro urbano de Cabo San Lucas en cuanto a uso del suelo, pórticos arcadas y portales; fachadas, ventanas y puertas; techos; materiales, texturas y colores así como las normas del manual de imagen urbana para el desarrollo urbano y turístico de los Cabos relativas a las normas de planeación y diseño para medio natural, suelo, vialidad, infraestructura, equipamiento, vivienda; las normas de imagen urbana para vegetación, mobiliario urbano señalización, bardas, alineamientos y acabados y las normas de edificación, se describen en el anexo.

5.5.1. DISTRITOS DE CABO SAN LUCAS

La ciudad consta en principio de los siguientes distritos:

- A.- La zona centro
- B.- El Puerto Turístico
- C.- El Pedregal
- D.- La zona hotelera de la Bahía y del Pacífico
- E.- La zona urbana de vivienda media
- F.- Las colonias populares
- G.- Las colonias periféricas. (Fig. 17)

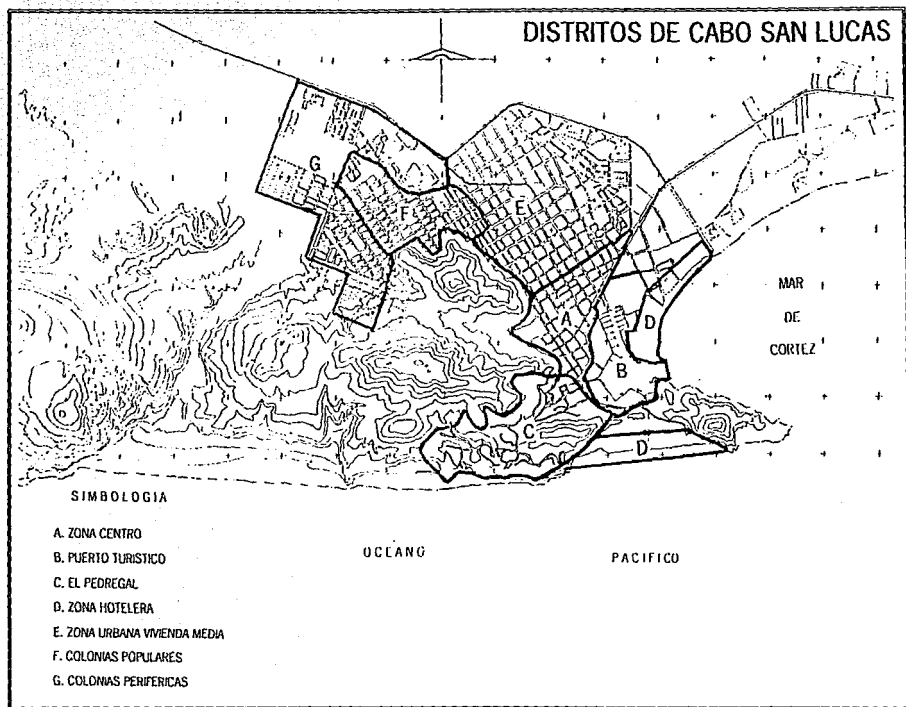


Fig. 17

Como generalidad y haciendo excepción de La Marina, El Pedregal, y proyectos puntuales ubicados básicamente en las zonas hoteleras, podemos afirmar que Cabo San Lucas ha crecido sin que se haya planeado y por lo tanto se haya aplicado la normatividad de un prototipo de imagen urbana o arquitectónica a seguir.

Su crecimiento, de gran vitalidad, ha sido espontáneo y se ha ido resolviendo sobre la marcha conforme se manifiesta. No hay homogeneidad en sus elementos, de ahí la impresión de caos que si bien es motivo de insatisfacción también es parte de su atractivo y éxito.

La traza urbana es prácticamente reticular salvo por las manzanas tangenciales a la principal vía de acceso, la Av. Lázaro Cárdenas y su continuación por el Boulevard. Marina, y los fraccionamientos residenciales que tienen trazas orgánicas en forma de árbol.

Los atractivos más importantes que han generado las actividades turísticas de esta población son la pesca deportiva y las bellezas naturales de la zona. Últimamente se ha sumado a los atractivos anteriores la construcción del Puerto Turístico con una arquitectura característica y una imagen turística de la Marina muy definida.

Es necesario considerar que la construcción de la marina turística y de los desarrollos que con lleva constituyen un detonador que ha sometido a Cabo San Lucas a una presión demográfica muy fuerte.

La dársena, la población y la playa de la bahía de Cabo San Lucas forman una unidad turística por lo cual es conveniente normar rigurosamente su uso e intensidad de uso del suelo, así como su imagen urbana y equilibrio ecológico. En especial la playa que es la única de aguas tranquilas atañe a la población, que se requiere conservar natural para que siga formando parte de la citada unidad turística.

Aunque la marina de Cabo San Lucas tiene sus instalaciones comparables con cualquiera de las mejores del mundo, sus instalaciones y operación son consideradas como excelentes, su arquitectura característica ha hecho que proyecte una imagen bien definida de Cabo San Lucas. Sin embargo, esa imagen solo se circunscribe a la zona de la marina, sus áreas comerciales y de alojamiento turístico. La articulación de estas instalaciones con la traza urbana ha sido deficiente. La marina ha quedado aislada del resto de la ciudad a la cual sus construcciones dan la espalda, aunque las actividades principales se concentran con mucho éxito sobre el boulevard posterior.

De aquí que no haya habido un impacto de imagen urbana importante en Cabo San Lucas producido, por las instalaciones de la marina ya que estas solo constituyen un hito en la ciudad.

A nivel regional cada uno de los desarrollos ha elegido la imagen propia que ha deseado imprimir a las construcciones dentro de su conjunto por lo que tampoco existe una imagen homogénea.

Cabe señalar que la existencia de la marina ha sido tan importante para la región que las autoridades competentes pretenden desarrollar otra marina en San José del Cabo.

5.5.1.1. LA ZONA CENTRO

La zona centro concentra la mayor parte de las actividades comerciales orientadas al consumo de turista. Las correspondientes al ramo de la construcción y al resto de la población se localizan dispersas en la mancha urbana.

La zona tiene varios problemas serios que deben de resolverse:

- Su función como centro es débil y por lo tanto vulnerable al cambio. En virtud de que los edificios de gobierno están en San José del Cabo o dispersos en la mancha urbana, no están en condiciones de apoyar su función de centro. La mayor atracción la generan en forma casi exclusivamente las instituciones bancarias y la Plaza con el Kiosco. (Fig. 18). El concepto de centralidad en la ciudad se está modificando. Por un lado existe disperso en la mancha urbana por lo que se requiere articularlo y darle claridad y por otro lado se está desplazando hacia La Marina y la Zona Hotelera de la Bahía debido a la baja capacidad física y operacional de las calles de centro tradicional, la falta de estacionamiento en

esa área y la existencia de centros comerciales más modernos y más accesibles al turista y al resto de la población.

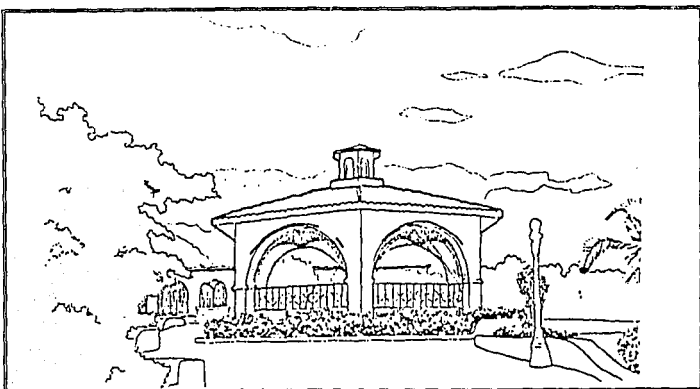


Fig. 18

En cuanto a su imagen, está dominada por los siguientes rasgos:

- Bajo nivel de infraestructura y servicios públicos. Calles sin pavimentar, sin acotamiento de los arroyos viales, sin alineamiento para las construcciones.
- Donde existen, las banquetas son pequeñas para el tránsito peatonal normal y son inseguras e incómodas por estar invadidas con obstáculos desde postes de electricidad o teléfonos, pasando por hoyos, jardineras vacías, aires acondicionados de ventana, medidores de energía eléctrica y de agua, desniveles sin escalones, marquesinas y volados bajos, bancas inaccesibles, vendedores ambulantes y de tiempos compartidos, anuncios fijos y portátiles, etc.
- Actividad comercial con una oferta de productos muy reducida y especializada en la venta de camisetas o ropa.

Se caracteriza por la falta de aplicación de las más elementales reglamentaciones en materia de desarrollo urbano y construcción.

Desde ese punto de vista consta de las siguientes anomalías:

- Invasión u obstrucción de la vía pública con materiales de construcción, instalación de aires acondicionados, instalaciones eléctricas, aparatos de medición de agua y de electricidad.
- Construcción de ventanas hacia terrenos vecinos.
- Construcciones sin ningún cajón de estacionamiento.
- Marquesinas, volados e instalaciones peligrosas por su escasa altura y proyección sobre la banqueta.
- Patios de luz y vanos para iluminación y ventilación insuficientes y fuera de toda norma.

- Banquetas angostas con obstáculos desde cambios de nivel con escalones incómodos, postes de instalaciones aéreas, jardineras y bancas, materiales de construcción, basureros y basura.

Además de lo ya apuntado se ha permitido un uso indiscriminado de:

- Tipos y calidad de construcción.
- Materiales de construcción.
- Colores.
- Infraestructura aérea a base de postes y cables. (Fig. 19)

Es difícil mantener en forma sostenida una actitud crítica hacia el entorno que nos rodea cuando se vuelve rutinario y nos resulta ya familiar.

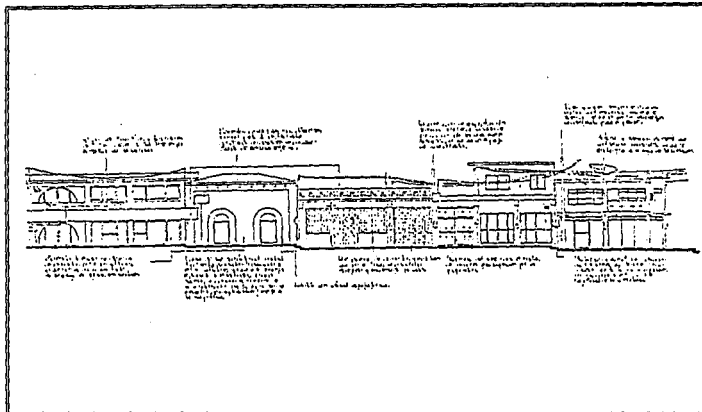


Fig. 19

El espacio de Los Cabos está inundado con mensajes escritos en rótulos y carteleras, de todos materiales, tamaños, colores y localizaciones. En realidad es otro de los elementos que con su impacto está causando caos visual y deterioro y baja calidad ambiental. Como es natural los mensajes están escritos mayoritariamente en idioma inglés y están relacionados principalmente con los bienes raíces (promoción y venta), a los servicios turísticos de alojamiento, alimentos y bebidas y otros bienes de consumo, cuyo liderazgo tienen las bebidas alcohólicas y cervezas. (Figs. 20 y 21)

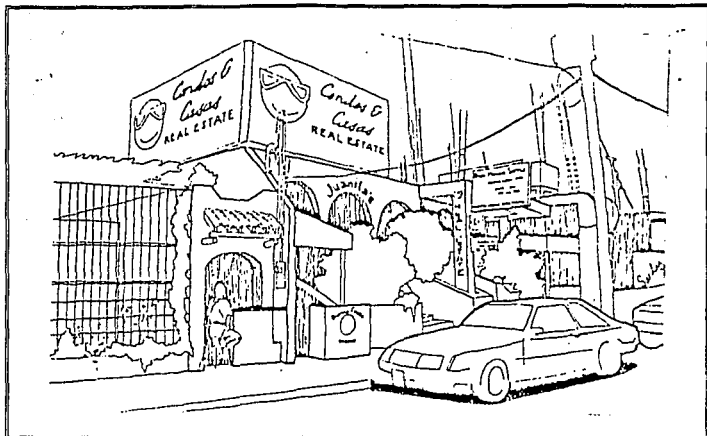


Fig. 20



Fig. 21

No existe señalización para la gran mayoría de los sitios turísticos, algunos de los desarrollos inmobiliarios, todos los distritos y colonias pero sobre todo las vialidades regionales y urbanas de Los Cabos. La que existe es exigua, incompleta e insuficiente.

El crecimiento de Cabo San Lucas está siendo desafortunadamente un crecimiento cuantitativo que no está siendo aparejado por un desarrollo cualitativo. La preocupación por el primero ha ignorado el valor del segundo evitando que las zonas urbanizadas se conviertan en lugares agradables donde vivir y convivir. Ambas características del crecimiento son compatibles aunque para lograrlo se requiere una disciplina y esfuerzo mayor.

La parte insatisfactoria de la imagen es de:

- Grandes extensiones en un largo y tardado proceso de urbanización que está desligado de la planeación económica.
- Distribución de servicios, equipamiento e infraestructura con marcados desequilibrios e injusticia social.
- Obras viales de terracería y bancos de material a manera de cicatrices a lo largo de la topografía de toda la Región.
- Residuos producto de la excavación o la construcción amontonados por donde quiera.
- Basura en los costados de las vías públicas y terrenos baldíos o rurales donde predominan los envases de cerveza y bolsas de plástico.
- Vehículos abandonados y chatarra en la vía pública o a la vista.
- Falta de definición de los alineamientos de las vialidades
- Líneas aéreas de infraestructura en desorden y franca contaminación visual
- Tiraderos de basura indiscriminados con el inherentes malestar.
- Ganado peligrosamente libre en las carreteras federales y zonas urbanas.
- Falta de señalización para el tránsito y el turista y abuso de los letreros y propaganda comercial sobre las vías de comunicación.
- Ausencia de espacios públicos diseñados en función del peatón.
- Construcciones inadecuadas para el clima de la región.
- Jardines del trópico húmedo en sustitución de la flora y fauna local.
- Falta de orden en las construcciones de sus centros urbanos.

La imagen de las construcciones y de los elementos de la traza urbana deberán de quedar identificados y normados por el clima y adecuarse al paisaje natural para que se integren y complementen.

La sociedad que actúa en forma directa o indirecta en la construcción de Los Cabos no sólo esta ignorando el valor de la naturaleza sino el de los espacios públicos, entre ellos las calles, las plazas, los parques.

Debido a sus patrones culturales y motivaciones económicas concentra su interés, cuando lo manifiesta, en proyectos de edificios individuales. Ha ignorado nuestra responsabilidad respecto al espacio público, reduciendo las calles a su mínima expresión y a su más elemental función: un canal de tránsito.

No existe una tradición cultural entre la población de respeto al peatón. No solamente como un objeto de tránsito en movimiento sino como un organismo que requiere satisfacer sus necesidades físicas, psicológicas, políticas y sociales.

La estructura vial y urbana sigue haciendo caso omiso de las necesidades que requiere satisfacer el hombre: banquetas amplias, protección de los vehículos, lugares públicos cómodos y agradables para estar e interactuar, caminos apropiados para la recreación, el ejercicio y el deporte.

También se ha minimizado o anulado la función del edificio público y del equipamiento y se le ha marginado de la estructura urbana, olvidando su lugar en ella tanto por su ubicación como por su presencia.¹⁵

Es necesario recalcar aquí la importancia que tiene en la planeación y en los proyectos el cuidado que se debe a los aspectos relativos a la protección del medio ambiente: en la ubicación y diseño de las plantas de tratamiento y estaciones de bombeo de aguas negras; en la selección, localización y servicio de recolección de los depósitos de basura; en las instalaciones para la recepción y limpieza de los peces capturados y en el tratamiento de los expendios de alimentos y bebidas.

También especial atención requieren los proyectos y diseños de los edificios que se ubicarán en los lotes baldíos de la Marina para que queden identificados y normados por la imagen que ya es característica, para que se integre y complementen con la imagen propia de las instalaciones portuarias.

Mientras Cabo San Lucas siga en su etapa de construcción es menester incorporar medidas reglamentarias para regular el transporte de materiales de construcción por las vías de comunicación.

Resumiendo tenemos que los atractivos más importantes que han generado las actividades turísticas de esta población son la pesca deportiva y las bellezas naturales de la zona. Últimamente se ha sumado a los atractivos anteriores, la construcción del puerto turístico que con una arquitectura característica contribuye a darle a Cabo San Lucas una imagen turística de la marina muy definida.

La existencia de la marina ha sido importante para el desarrollo del corredor turístico y ha generado un mercado náutico-turístico que indudablemente ha acarreado beneficios económicos a la región, aunque rebasa ya la capacidad de la marina de Cabo San Lucas.

La imposibilidad de atender eficientemente la creciente demanda obliga a buscar alternativas de desarrollo para las instalaciones náuticas existentes. Existe la posibilidad de aprovechar mejor las áreas de agua de la dársena en su porción Oeste, con la construcción de las adecuadas obras de protección.

Sin embargo, el puerto de Cabo San Lucas ha quedado rodeado por la traza urbana sin posibilidad de disponer de las áreas en tierra para los servicios correspondientes a un posible aumento en la capacidad de la dársena, agudizando un problema ya crítico en la operación actual de la marina, por lo que las autoridades competentes pretenden desarrollar otra marina en San José del Cabo, lo que aliviaría la saturación existente en Cabo San Lucas e indudablemente atenuaría el impacto negativo que ha generado en el desarrollo urbano del puerto turístico.

¹⁵ FONATUR 1993. Manual de imagen urbana para el Desarrollo de los Cabos B.C.S.

6. PUERTO TURÍSTICO

Los conceptos de Puerto Turístico y Marina se anotan en anexo.

Durante nuestros días el turismo se ha convertido en una actividad prioritaria dentro del esquema económico y social de los países debido a sus efectos medianos y a largo plazo. De ahí que la creación de centros turísticos en nuestro país se justifique económica y socialmente debido a los siguientes elementos:

- a) Ocupación. El turismo por su naturaleza demanda y emplea un alto porcentaje de mano de obra, tanto en la prestación directa de los servicios como indirectamente en la elaboración, distribución y venta de diversos artículos, productos y artesanías que utiliza, consume o adquiere.
- b) Desarrollo Regional. El desarrollo y fomento de un centro de atracción masiva de turismo, crea una demanda local constante y creciente de mano de obra calificada y no calificada para la construcción y producción de bienes y servicios, lo que propicia la creación de nuevas industrias y el desarrollo intensivo de actividades agrícolas y pesqueras.
- c) Descentralización de la actividad económica mediante el fomento al turismo en las zonas y regiones del litoral menos favorecidas del país, donde además pudiera residir una población relativamente importante que lograra economías de la inversión en servicios públicos.
- d) Mayor captación de divisas provenientes del turismo extranjero, como medio de apoyo a la balanza de pagos y en consecuencia al desarrollo económico del país.

El ingreso de divisas, depende de la capacidad de importación de productos y servicios que todo aparato productivo requiere para lograr que el desarrollo económico alcance tasas aceptables. Es importante señalar que las obras de cabeza que se consideran trascendentales para la operación satisfactoria de un desarrollo turístico son:

- 1) Subestaciones y líneas de transmisión de energía eléctrica.
- 2) Central de teléfonos y conducción.
- 3) Captación, potabilización y conducción de agua potable.
- 4) Planta de tratamiento de aguas negras.
- 5) Canales de desviación de aguas pluviales y bordos de protección.
- 6) Aeropuertos.
- 7) Caminos de acceso, principales y secundarios.
- 8) Puertos y marinas.¹⁶

6.1. DESARROLLO NÁUTICO

El desarrollo náutico representa una de las grandes e importantes modalidades en las cuales México, apoya su desarrollo turístico y recreativo, gracias a la belleza de su mar patrimonial y a las diversas manifestaciones acuíferas existentes. Conforme a lo señalado en el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994, " el potencial económico del país es amplio pues el país dispone de once mil kilómetros de litoral,

¹⁶ Adolfo García Villa.- LIMUSA Ed. 1992. La Planificación de Centros Turísticos de México.

tres millones de kilómetros cuadrados de zona económicamente exclusiva, dos y medio millones de hectáreas de aguas exclusivas y una gran variedad de especies marinas acuáticas.¹⁷

De aquí que debe existir la infraestructura que proporcione servicios a los diferentes tipos de transporte náutico con puertos y marinas que tengan instalaciones y servicios específicamente diseñados para atender las necesidades de tráfico marítimo turística y que permitan seguridad en la navegación.

Las razones por las que son importantes las instalaciones de tipo náutico en los centros turísticos son:

- 1) Aprovecha el enorme atractivo que representa el mar.
- 2) Diversificar las actividades turísticas.
- 3) Atraer otro tipo de instalaciones como desarrollos inmobiliarios hoteles, residencias, comercios.
- 4) Dar vida y animación al centro durante la mayor parte del año.
- 5) Imponer un sello y carácter especial al centro.
- 6) Crear nuevas fuentes de trabajo.
- 7) Generar divisas.
- 8) Aprovechar parte del potencial marítimo de Estados Unidos que asciende a aproximadamente 50 millones de turistas de los cuales México capta apenas 1,000,000 (1989)
- 9) Aprovechar el mercado de México.

Un puerto turístico es una excelente fuente de empleo para trabajadores y personal empleado en el comercio en numerosas actividades ligadas con la administración, las operaciones y el mantenimiento del puerto, así como con los diversos buques carga y pasajeros. Gradualmente se están desarrollando categorías de negocios como son los agentes navieros, de seguros, supervisores, proveedores de embarcaciones, talleres de reparación y muchos otros.

Los puertos son una fuente importante de divisas extranjeras por el pago de los derechos portuarios sobre buques, los pagos de diferentes servicios, los trabajadores portuarios, las reparaciones, los suministros a los buques, las tarifas de las agencias, representan ingresos regulares de divisas extranjeras. Además los miembros de las tripulaciones y los pasajeros que bajan a tierra gastan dinero en transportación, comida, diversiones y souvenirs. Si se tienen buques en un puerto todos los días, durante todo el año, la cantidad total de sus gastos en moneda extranjera puede ser bastante considerable.¹⁸

6.2. MARINAS EN EL MAR DE CORTES

Dada la ubicación del mercado potencial en Estados Unidos, el Mar de Cortés reúne características que lo hacen el lugar ideal para ubicar las Marinas que puedan captar parte de ese mercado potencial. Las principales características son:

- Su cercanía con el sur de los Estados Unidos, tanto por mar, por carretera, como por vía aérea.

¹⁷ IBID.

¹⁸ BOHDAN - NAGORSKI : Temas Marítimos 1974. Los Problemas Portuarios en los Países en Desarrollo. Principios de Planeación y Operación Portuaria.

- La protección que da la península de California contra ciclones, lo que hace que los seguros que pagan las embarcaciones sean mucho más bajos. Por ejemplo, comparando Guaymas con Mazatlán.
- Atractivos naturales como la gran cantidad de bahías e islas, así como abundante pesca y un clima benigno y agradable de septiembre a mayo.

6.3. USUARIOS Y EMBARCACIONES

Son 7 los usuarios identificados, entre los que destacan la flota de pesca deportiva con 200 embarcaciones y los cruceros con 231 arribos con 224, 068 pasajeros (1993). El resto de los usuarios son: lanchas de paseo, lanchas de servicio, tenders, yates, veleros y embarcaciones extranjeras de pesca deportiva.

En 1989 se tenían registradas localmente 214 embarcaciones más 40 en proceso de registro. cuadro 15.

6.3.1. EMBARCACIONES REGISTRADAS.

CUADRO 15		
EMBARCACIONES REGISTRADAS EN 1989		
No. embarcaciones	Dimensiones	%
34	9-18' (pies)	16 %
101	18-26.5 "	47%
52	26.5-33'	24%
23	33'-39.5'	11%
4	40-47'	2%

FUENTE: Estudio de Opciones de Ordenamiento de la Dársena de Cabo San Lucas, B.C.S., I.C.S.A., 1990

6.4 OPERACIÓN DEL PUERTO

Las actividades turística-náuticas que se relacionan con la operación de la dársena son: pesca deportiva (flota local) pesca deportiva (embarcaciones extranjeras); yatismo y velerismo; paseos; lanchas de servicios; movimiento en tenders de pasajeros de cruceros; movimiento de cruceros grandes y medianos; movimiento de cruceros pequeños; abasto de combustibles; administración y control.

Las actividades relacionadas con la administración portuaria son: control de navegación de embarcaciones y su registro; migración y aduana; sanidad internacional, animal y vegetal; resguardo del mar territorial, seguridad y vigilancia.¹⁹

Estas actividades se realizan en mar y tierra mediante distintas entidades que van desde muelles fijos y flotantes, hasta construcciones específicas en tierra. Intervienen varias responsables entre ellos las más importantes son: FONATUR; AITSA, Cabo Marina; Capitanía de Puerto S.C.T. SHCP; SG, S.S.A., Autoridades Estatales y Municipales, Dirección General de Puertos y Servicio Polanco.

6.5. MARINA

El concepto de Marina su desarrollo, algunas especificaciones para su dimensionamiento, y los aspectos legales para el establecimiento de una marina en el país se describen en el anexo.

¹⁹ FONATUR.. ICSA 1990. Estudio de Opciones de Ordenamiento de la Dársena de Cabo San Lucas, B.C.S.

6.5.1. CABO MARINA

Actualmente la empresa Cabo Marina opera la marina que tiene 338 espacios para atracar embarcaciones.

La embarcación promedio es de 51 pies (15.25 m).

Los servicios que presta son: agua potable, electricidad, teléfono en oficinas, T. V. , alberca, sistema contra incendio, rampa de botado, lavandería, vestidores mujeres, vestidores hombres, oficinas, grúa viajera, marina autorizada, autorización, bomba de drenaje, recolección de basura, antena parabólica, marina seca con 150 lugares, tienda de materiales náuticos.

Recibe y amarra los Cabos de las embarcaciones a las bitas, bitones ó cornamusas para el atraque de las embarcaciones. Es una operación coordinada entre el personal de la embarcación en maniobra; el personal de tierra que realiza el amarre, guarda la seguridad de las instalaciones, de la embarcación y de las personas que desembarcan.

Se establecerá, la figura del guarda muelles quien vigilará la seguridad y adecuada prestación de los servicios y realizará las siguientes actividades:

- Auxiliar al embarque y desembarque de pasajeros.
- Controlar el acceso a las instalaciones.
- Coordinar horarios para uso de muelle.
- Asignar espacios para atraque de embarcaciones.
- Proporcionar información a turistas.
- Mantener el orden.
- Vigilar el buen uso de las instalaciones.
- Atender la actividad de crucero en fondeo. ²⁰

6.6. CRUCEROS TURÍSTICOS

Durante las pasadas décadas, las actividades de viajes de placer por barco, particularmente entre los habitantes de países económicamente avanzados, se han incrementado a un ritmo impresionante.

Cada vez más, los países dependen del turismo como un sector económico de importancia creciente, ya que provee tanto utilidades en divisas, como empleo. El verdadero impacto económico del visitante en crucero va mucho más allá del mero efecto económico inmediato. De manera creciente una visita inicial en crucero es una muestra ó preámbulo para una visita más larga. Existen también pasajeros que adquieren paquetes de estadia en diferentes lugares que toca el crucero.

" La demanda mundial de cruceros observó un crecimiento del 11% anual (1989). El mercado norteamericano de cruceros (Incluye México, El Caribe, Bahamas, Alaska, Transcanal, Bermudas, Hawai, Canadá, Nueva Inglaterra y Missisipi.) presentó también la misma tasa de crecimiento. México, creció más aprisa que la industria mundial y norteamericana, presentó un crecimiento de 17% anual durante el mismo período.

Los analistas de la industria de cruceros proyectan el crecimiento de la demanda a una tasa promedio de 10% anual en los próximos años. Las tasas de crecimiento proyectadas para la capacidad de embarcaciones y la demanda, beneficiarán a la mayoría de las líneas de cruceros, a la vez que propiciarán un fuerte y positivo impacto sobre las regiones e industrias relacionadas con los cruceros. Los puertos existentes deberán estar en posición de mantener y ampliar sus operaciones para cruceros.²¹

²⁰ Información proporcionada por FONATUR.

²¹ FONATUR. Noviembre 1990. Volumen VI. Programa Nacional Náutico Turístico. Mercado de Cruceros. Secretaría de Turismo.

Los puertos mexicanos que atienden cruceros son: Ensenada, Cabo San Lucas, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, y Acapulco en el Pacífico y Playa del Carmen y Cozumel en el Caribe. Para nuestro caso estudiamos Cabo San Lucas.

En la mayoría de los puertos de carga general, existe una cierta cantidad de tráfico de pasajeros, que varía desde pequeños grupos o viajeros individuales que arriban en buques de carga y buques trampa, hasta miles de pasajeros en cada arribo en los barcos de crucero. En algunos países, el tráfico de transbordadores también puede ser de considerable importancia.

En Cabo San Lucas el tráfico que se da es el de pasajeros que arriban en crucero y que tienen una determinada permanencia. Este tráfico de pasajeros más o menos regular y muy importante debe contar con instalaciones aunque sean simples y un muelle, si es posible, para el crucero, de no ser así, se requerirá un área de fondeo para el buque y un muelle para tenders (que son las pequeñas embarcaciones que se utilizan para embarco y desembarco de los pasajeros del crucero). Estas últimas instalaciones son con las que se cuenta actualmente en Cabo San Lucas para atender a los cruceros. Aunque dada la importancia que ha tenido el movimiento, de pasajeros existe la propuesta de construir un muelle especialmente para cruceros.

6.6.1. INFRAESTRUCTURA

La infraestructura portuaria existente en Cabo San Lucas no permite que los cruceros atraquen en un muelle, ocasionando que los pasajeros y tripulantes que desean visitar el lugar, lleguen a tierra a través de pequeñas embarcaciones (tenders), propiedad de los cruceros. Esta situación ocasiona que un porcentaje de los turistas que viajan en los cruceros prefieren permanecer a bordo que sortear las incomodidades involucradas con las operaciones para desembarco y embarco. De ahí que se tenga planeada la construcción de un muelle para el atraque de cruceros.

El puerto de Cabo San Lucas cuenta con una bocana protegida por dos escolleras denominadas Norte y Sur de 103.0 y 55.0 m, de longitud respectivamente el acceso a la bocana, la cual tiene un ancho de plantilla de 50.0 m. es artificial y cuenta con señales luminosas.

El canal de acceso al puerto tiene una longitud de 220 m. y una plantilla de 50.0 m. de ancho, con profundidades que varían entre 8.0 y 11.0 m. En la bahía de San Lucas existe un fondeadero de área indefinida con profundidad máxima de 17.5 m. 4.

El puerto, cuenta además con dársenas tanto de ciaboga como de maniobras, localizados frente al atracadero del transbordador.

La bahía de San Lucas, ofrece buenas condiciones de abrigo para las embarcaciones, el Cabo, ofrece protección contra los vientos del Norte y del Oeste, aunque no presenta protección contra los vientos del Sur y del Este. Esta situación permite que durante todo el año, con excepción de la temporada de tormentas tropicales, la bahía pueda usarse para fondear embarcaciones.

Cabo San Lucas es un sitio con alta actividad turística extranjera con adecuadas vías de comunicación terrestre marítima y aérea. El puerto cuenta con servicios de agua potable, energía eléctrica y sistema de comunicación entre otros.

Una relación de las características de las embarcaciones más comunes se muestra en el cuadro No. B-04 en el anexo.

6.6.2. ARRIBOS DE CRUCEROS

Cruceros por las costas mexicanas

El atractivo natural que ofrecen los puertos localizados a lo largo de las costas del Pacífico; la cercanía del país con Estados Unidos, país que cuenta con importantes compañías navieras y que representa a nivel mundial, el principal mercado de cruceros turísticos de altura; la saturación del servicio en la

región del mar Caribe y la situación sociopolítica de los países del Mediterráneo, han favorecido al desarrollo turístico de cruceros en México.

A continuación se muestra una serie histórica del movimiento de pasajeros en el país donde se señala que en 1984 hubo 993,353 y en 1993 1,910,797 con una tasa de crecimiento media anual del 7.5%.

CUADRO 16										
SERIE HISTÓRICA MOVIMIENTO DE PASAJEROS (miles de personas)										
1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	TMCA
993	1,211	1,080	1,030	1,165	1,260	1,248	1,631	1,911	1,910	7.5

Cabo San Lucas se encuentra en la ruta de cruceros Costa del Pacífico-México, Canadá, provienen principalmente de los Ángeles y en menor proporción de San Diego y San Francisco, puertos localizados en el Estado de California.

La duración promedio de un viaje de la mayoría de los cruceros de esta ruta es de siete días, estando gran parte de las empresas navieras programadas para realizar viajes constantes de octubre a mayo, destinando el verano para realizar viajes hacia Canadá y Alaska.

Actividades de los pasajeros en Puerto

Las actividades que los pasajeros de los cruceros realizan en tierra dependen del puerto donde desembarcan. El mayor porcentaje de los mismos, después de realizar una visita al lugar, ya sea por una agencia turística o por cuenta propia a través del alquiler de un taxi, realizan alguna compra, o hacen uso de un bar o restaurante. Dentro de las excursiones turísticas, las agencias ofrecen recorridos por tierra, a través de camiones o por mar, a través de pequeñas embarcaciones.

Los servicios que se incluyen en estas excursiones son muy variables, desde un ligero refrigerio hasta una comida completa. Generalmente se destina un tiempo para realizar compras. En Cabo San Lucas se ofrece el recorrido por el puerto con una duración de 2.50 horas.

En algunas ocasiones, existen turistas que desean realizar algún deporte destacando el buceo, el golf, y la pesca deportiva. Esto es posible cuando la estadía del buque lo permite.

Estadía media de los cruceros

El tiempo que permanecen los cruceros en un puerto varía entre pocas horas como en Cabo San Lucas, hasta varios días (3) en Acapulco que es puerto terminal.

La estadía media de los cruceros dependen de los atractivos turísticos que se ofrezcan y de la infraestructura portuaria con que se cuente. El tiempo que permanece una embarcación en un puerto sin infraestructura como Cabo San Lucas, disminuye substancialmente con respecto a un puerto que cuente con adecuada infraestructura. De aquí que se pretenda construir un muelle para el atraque de cruceros en Cabo San Lucas.

6.6.3. SERIE HISTÓRICA DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS

En Cabo San Lucas el número de pasajeros atendidos ha ido creciendo favorablemente, tal como se muestra en el siguiente cuadro 17.

6.6.4. RESIDENCIA Y CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS DE PASAJEROS EN CRUCERO EN CABO SAN LUCAS. B.C.S.

Con el fin de tener una idea clara de los orígenes y destinos de los pasajeros así como de las actividades que realizan o que les gustaría desarrollar FONATUR elaboró en 1993, un cuestionario que arrojó los siguientes resultados:

La corriente de viajeros que arriba a través de crucero marítimo a Cabo San Lucas, se integra fundamentalmente por residentes de Estados Unidos, de ese país procedió el 96.4% de los visitantes de esta ocasión (96.6% en 1992). El otro origen fue Canadá que contribuyó con 3.0% (0.6% en 1992).

La participación en la corriente total, de las diversas regiones que integran los Estados Unidos fue: la Sudoeste con 75.1 % (76.5% en 1992); la Noroeste con 9.5 (7.9% en 1992); la Noroeste con 5.9% (4.3% en 1992); la Norte Central con 3.6% 4.3% en 1992); y la Sudoeste con 1.2% en 1992).

Los estados de ese país que contribuyeron en mayor medida a la corriente global fueron: California de donde procedió 71.6% (68.5% en 1992), y Arizona con 3.0 % (5.8 % en 1992).

Los viajeros en crucero de esta ocasión fueron menores en 4.6 años, a los del año previo, al registrar una edad promedio de 37.7 años (42.3 en 1992).

La ocupación más frecuente entre estos visitantes fue la de empresario, que además registró un notable incremento de 10.1 puntos porcentuales, con respecto a 1992, al pasar de 27.2% a 37.3% la proporción de quienes la desempeñaban. Le siguieron las de: estudiante ejercida por 10.7% (5.2% en 1992); empleado público por 9.5% (10.4% en 1992); ejecutivo por 7.7% (10.4% en 1992); obrero por 7.1% (9.8 en 1992); y, retirado por 4.1 % en 1992).

El ingreso promedio anual de los viajeros de crucero fue de 64,299.79 dólares monto mayor en 21.3 % al de 53,010.47 manifestado por los del año previo. Esto debido a que en este trimestre el 66.2% obtenía ingresos superiores a 50 mil dólares, en tanto que en el mismo lapso del año previo la proporción fue de 49.5%.

CUADRO 17												
CABO SAN LUCAS. SERIE HISTÓRICA DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS												
(Miles de personas)												
1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	TCMA	
118	156	162	142	154	161	164	195	260	224	174	3.96	

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS 1994.

De 1993 hubo una disminución de arribos de cruceros tal y como se muestra el siguiente cuadro No. 18.

CUADRO 18												
CABO SAN LUCAS. COMPARATIVO DE PASAJEROS ATENDIDOS EN 1993 -1994												
Arribos de Cruceros y Número de Pasajeros												
Arribos				Pasajeros				Pasajeros por Cruceros				
1993	1994	DIF	%	1993	1994	DIF	%	1993	1994	DIF	%	
231	174	-57	-24.7	224,068	174,017	-50,051	-22.3	970	1000	30	3.1	

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS 1994

6.6.4.1. ASPECTOS DEL VIAJE

Se incrementó de 53.5% a 62.1%, la proporción de aquellos que utilizaban el servicio de crucero por primera ocasión (76.5% en los que tenían entre 21 y 40 años). En consecuencia se redujo la de viajeros repetitivos de 46.1% a 38.0% con la siguiente distribución: 17.2% viajaba por segunda vez (21.4% en

1992), que subió a 33.3% en los mayores de 60 años; 10.7% por tercera vez (7.0 % en 1992), que aumentó a 24.6% en los que tenían entre 41 y 60 años; y 10.1% por cuarta o más veces (17.7% en 1992) que se elevó a 21.1% en los que tenían entre 41 y 60 años.

Básicamente fueron cuatro las razones que hicieron decidir a los viajeros de esta ocasión a tomar un crucero por el litoral mexicano: por conocer México para 45.0% (43.1% en 1992), que se incrementó a 50.0% en los mayores de 60 años; por lo barato para 32.5% (29.7% en 1992) que aumentó a 37.3% en los que tenían entre 21 y 40 años; por sus playas para 32.0% (23.5% en 1992) que subió a 50.0% en los menores de 20 años; y por su clima agradable para 30.2% (30.0% en 1992).

Otras fueron: las compras para 24.3% (18.7% en 1992) que se elevó a 33.3% en los mayores de 60 años; su gente amigable para 17.2% (19.0% en 1992) que aumentó a 50.0% en los mayores de 60 años; por estar incluido en el itinerario para 16.0% (13.5% en 1992); por los deportes acuáticos para 14.2% (6.7% en 1992) que creció a 25.0%, cada una 4.0% respectivamente, en 1992.²²

Las agencias de viajes se mantuvieron como el principal medio por el que los viajeros de crucero que arriban a Cabo San Lucas se enteran de la travesía de este servicio, ya que así lo manifestó 52.7% de ellos (45.9% en 1992) proporción que aumentó a 75.0% en el caso de los menores de 20 años. Le siguió en importancia el de familiares y amigos, por el que se informó 34.3% de ellos (28.1% en 1992) que subió a 39.2% en los que tenían entre 21 y 40 años.

Otros canales fueron: los impresos por el que supo 14.2% (23.0% en 1992); 6.5% a través de revistas y folletos (8.6% en 1992) y 7.7% por periódicos (14.4% en 1992); y la televisión por la que se informó 3.0% (2.1% en 1992).

6.6.4.2. ASPECTOS DE LA ESTANCIA

En las 3.2 horas (3.1 en 1992) que el viajero en crucero permaneció en Cabo San Lucas, realizó un gasto personal promedio de 18.60 dólares, monto menor en 7.3% al de 20.07% registrado el año previo.

La distribución que los visitantes dieron a su gasto fue como sigue: 67.0% a las compras (70.0% en 1992); 14.0% a transportación (15.0% en 1992); 13.0% para alimentos y bebidas (12.0% en 1992); y 6.0% para otros conceptos (3.0% en 1992).

Aún cuando disminuyó ligeramente, de 79.8% a 78.1%, las compras se mantuvieron como la actividad a la que en mayor medida se dedican los visitantes de crucero durante su estancia. Los artículos más demandados fueron: joyería por 34.3% (36.7% en 1992), incrementándose a 50.8% en los que tenían entre 41 y 60 años; regalos por 34.3% (30.9% en 1992), que aumentó a 50.0% en los menores de 20 años; ropa por 33.7% (36.4% en 1992) que creció a 50.0% en los mayores de 60 años; artesanías por 24.9% (23.9% en 1992); sombreros y gorras por 8.9% (16.2% en 1992); figuras de papel, madera y ónix por 6.5% (7.0% en 1992); y por 3.0% cada uno, artículos de piel (5.2% en 1992), licores (0.1% en 1992) y sarapes y jorrones (5.2% en 1992).

Otras actividades desarrolladas por estos visitantes fueron: tomar fotos por 62.1% (57.2% en 1992), especialmente por jóvenes menores de 20 años (75.0%); caminar por 51.5% (50.5% en 1992); nadar por 40.2% (26.3% en 1992), que en el caso de los que tenían entre 21 y 40 años fue de 45.1% comer y beber por 37.9% (48.0% en 1992); mirar el paisaje por 36.7% (36.4% en 1992); y bucear por 32.0% (14.7% en 1992) que aumentó a 75.0% en el caso de los menores de 20 años.

Los lugares más frecuentados en Cabo San Lucas y sus alrededores fueron: las playas por 18.3% (11.6% en 1992); el Arco por 13.6% (10.4% en 1992); las tiendas, centros comerciales y mercados por 7.7% (6.4% en 1992); y el centro de la ciudad por 7.1% (6.4% en 1992).

²² FONATUR. Panel de Cruceros Marítimos. Estadia de Visitantes por vía Marítima. Tercer Trimestre. 1993.

Asimismo, los visitantes evaluaron las instalaciones portuarias, con una calificación de 3.1 puntos (3.2 en 1992).

La intención de volver por más tiempo a Cabo San Lucas se incrementó ligeramente en relación a la manifestada por los visitantes del año previo, ya que 92.3% de esta ocasión manifestó su interés por hacerlo (89.0% en 1992). En consecuencia se redujo de 8.6 a 5.3% la proporción que mostró desinterés en estar de nueva cuenta en este lugar. El resto no contestó.

6.6.4.3. SUGERENCIAS Y RECOMENDACIONES

Entre las sugerencias y recomendaciones manifestadas por estos visitantes, para mejorar la visita en Cabo San Lucas, la que registró mayor frecuencia que la de una mayor estancia en el puerto, así lo hizo saber 8.9% de ellos.

6.6.5. DERRAMA ECONÓMICA

En general, se puede considerar que cerca del 90% de los pasajeros y tripulantes que descienden en un puerto realizan un gasto. El tipo de gasto y su monto dependen del puerto de desembarco; por lo regular, más del 80% de los turistas (sin incluir tripulantes) gastan en alguna compra y cerca del 40% de los turistas gastan en excursiones turísticas y/o en uso de taxis.

Con base en estudios realizados por FONATUR; en información recopilada en los principales puertos donde arriban los cruceros, y en datos proporcionados por las empresas navieras en el año de 1985 el gasto ponderado (considerando gasto promedio por puerto y el número de turistas que visitaron un puerto) fue de 76 dólares por pasajero, aunque en Cabo San Lucas por lo corto de la estadía se tiene un promedio de 20 dólares. Con el fin de aumentar esta estadía y aprovechar el gran potencial de Cabo San Lucas para atraer turistas en crucero se pretende construir un muelle para cruceros turísticos que permitan una mayor eficiencia en la atención de los mismos.

El monto erogado por un pasajero en un puerto depende de la actitud y de la atención que brinden los dependientes de los establecimientos comerciales a sus clientes independientemente de los costos elevados de las mercancías o servicios (restaurantes, bares, pesca deportiva) que se ofrezcan.

La erogación por parte de los tripulantes, es principalmente en centros de diversión incluyendo alimentos y bebidas (consumo en el puerto) se estima superior a la de los turistas. Conservadoramente, se estima que el gasto por tripulante asciende a 80.0 dólares.²³

6.6.5.1. DERRAMA ECONOMICA A NIVEL NACIONAL

Con objeto de ilustrar lo anterior se muestra la derrama económica por los pasajeros y tripulantes que se tuvo en los puertos mexicanos donde arriban cruceros a nivel nacional de 1977 a 1994. Cuadro No. 19. La tasa media de crecimiento anual fué del 16.55%.

Del cuadro 19-se obtiene que la derrama económica a nivel nacional en 1977 fué de 10,963,409.94 dólares. Para 1994 esta derrama se incrementó a 145,369,612.00, con una tasa de crecimiento media anual de 16.55%.

²³ D.G.O.M. S.C.T. 1986. Programa de Desarrollo de Infraestructura Turística Portuaria de Altura.

CUADRO 19							
DERRAMA ECONÓMICA ESTIMADA A NIVEL NACIONAL							
AÑO	NUMERO EN BARCO (1)		NUMERO QUE BAJAN (2)		EROGACIÓN EN DÓLARES (3)		
	PASAJEROS	TRIPULANTE	PASAJEROS	TRIPULANTE	PASAJEROS	TRIPULANTES	TOTAL
1977	144,107	62,655	122,491	20,676	9,309,312.20	1,654,097.74	10,963,409.94
1978	238,948	103,890	203,106	34,284	15,436,040.80	2,742,707.8	18,178,748.28
1979	240,093	104,388	204,079	34,448	15,510,007.80	2,755,850.09	18,265,857.89
1980	237,251	103,153	201,663	34,004	15,326,414.60	2,723,228.87	18,049,643.47
1981	310,397	135,163	264,243	44,604	20,082,460.40	3,568,292.87	23,650,753.27
1982	510,567	221,986	433,982	73,255	32,982,628.20	5,860,421.22	38,843,049.42
1983	682,384	296,689	580,026	97,907	44,082,006.40	7,832,581.57	51,914,587.97
1984	993,353	431,890	844,350	142,524	64,170,500.00	11,401,920.00	75,572,520.00
1985	1,211,156	526,586	1,029,483	173,773	78,240,708.00	13,901,840.00	92,142,548.00
1986	1,080,842	469,928	918,716	155,076	69,822,416.00	12,406,080.00	82,228,496.00
1987	1,030,214	447,916	875,682	147,812	66,551,832.00	11,824,960.00	78,376,792.00
1988	1,165,340	506,666	990,539	167,200	75,280,964.00	13,376,000.00	88,656,964.00
1989	1,260,341	547,971	1,071,300	180,830	81,418,800.00	14,466,400.00	95,885,200.00
1990	1,248,251	542,715	1,061,013	179,095	80,636,988.00	14,327,680.00	94,964,668.00
1991	1,631,561	709,370	1,386,827	234,092	105,398,852.00	18,727,360.00	124,126,212.00
1992	1,911,668	831,155	1,624,918	274,281	123,493,768.00	21,942,480.00	145,436,248.00
1993	1,910,797	830,766	1,624,177	274,152	123,437,452.00	21,932,160.00	145,369,612.00
1994	1,946,680	846,378	1,654,678	279,305	125,755,528.00	22,344,400.00	148,099,928.00

(1) Se consideran 2.30 pasajeros por tripulante

(2) El 85% de los pasajeros y el 32% de los tripulantes descienden en un viaje

(3) Considerando una erogación de: 76 dólares/pasajero; 80 dólares/tripulante

FUENTE: PROGRAMA DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA PORTUARIA DE ALTAURA. DG.CM. SCT. 1996.

6.6.5.2 DERRAMA ECONÓMICA EN CABO SAN LUCAS

La derrama económica captada en Cabo San Lucas fue en promedio de 20 dólares durante 1993. Sin embargo, para ser congruentes con la derrama económica a nivel nacional se tomaron los mismo índices para la elaboración del cuadro No. 20, que muestra una serie histórica de la derrama económica realizada de 1984 a 1994 en ese puerto.

En el cuadro 20 se observa que la derrama económica para el año de 1984 fue de 8,977,200.00 dólares y de 13,229,476.00 en 1994 con una tasa de crecimiento media anual de 3.95%.

CUADRO 20						
DERRAMA ECONÓMICA ESTIMADA EN CASO SAN LUCAS						
AÑO	NUMERO EN BARCO (1)		NUMERO QUE BAJAN (2)		EROGACIÓN EN DÓLARES (3)	
	PASAJEROS	TRIPULANTE	PASAJEROS	TRIPULANTE s	PASAJEROS	TRIPULANTES
1984	118.000	51.304	100.300	16.930	7.622.800.00	1.354.400.00
1985	156.140	67.896	132.179	22.402	10.045.604.00	1.792.160.00
1986	162.383	70.601	139.026	23.298	10.499.976.00	1.863.840.00
1987	142.800	62.086	121.380	20.488	9.224.800.00	1.639.040.00
1988	153.632	66.796	130.587	22.042	9.924.612.00	1.763.360.00
1989	151.001	70.000	135.850	23.100	10.400.600.00	1.848.000.00
1990	164.136	71.363	139.516	23.550	10.603.216.00	1.884.000.00
1991	195.171	84.856	165.895	28.002	12.608.020.00	2.240.160.00
1992	259.826	112.967	220.852	37.279	16.784.752.00	2.571.920.00
1993	224.058	97.420	190.458	32.149	14.474.808.00	2.982.320.00
1994	174.017	175.659	147.791	24.967	11.232.116.00	1.997.360.00

(1) Se consideran 2.30 pasajeros por tripulante.

(2) El 85% de los pasajeros y el 33% de los tripulantes descienden en un viaje.

(3) Considerando una erogación de 76 dólares/pasajero; 80 dólares/tripulante.

6.6.6. DERECHOS PORTUARIOS

Con base en la Ley Federal de Derechos de la Secretaría, el uso de bienes del dominio público del país por particulares, deben pagar los derechos correspondientes.

En los puertos marítimos estos derechos incluyen:

Artículo 200.

Las personas físicas o morales que usen los puertos, pagarán por cada embarcación en tráfico de altura que entre a los mismos, por tonelada de registro bruto o fracción el derecho de puerto de altura.

En el caso de embarcaciones dedicadas exclusivamente a actividades turísticas se pagará el 75.0 % del derecho.

Artículo 202.

Por las embarcaciones que en tráfico marítimo atraquen en muelles propiedad de la Federación, se pagará el derecho de atraque por cada hora o fracción mayor de 15 minutos y por cada metro de eslora o fracción.

Artículo 206.

El pasajero, que desembarque en muelles propiedad de la Federación pagará el derecho de desembarque conforme a:

I. Instalaciones no exclusivas al servicio de los mismos.

II. Instalaciones no exclusivas para los mismos.

Entonces los derechos portuarios para cruceros son: Derecho de puerto de altura, Derecho de atraque, Derecho de desembarque.

El derecho de desembarque en los cruceros turísticos, se cobra por cada pasajero que viaja en la embarcación (se excluye el tripulante) aunque no desembarque en puerto.

En virtud de que Cabo San Lucas no cuenta con facilidades para el atraque de cruceros, no se cobran los derechos correspondientes al artículo 200.

El arribo de embarcaciones turísticas al país aumentará en la medida que se incremente la infraestructura portuaria y se mejoren los servicios que se ofrecen en cada sitio fuera del recinto portuario.

Los ingresos a la federación por pago de derechos en Cabo San Lucas son como sigue:

Derecho de puerto que se cobra a 45 centavos por tonelada de registro bruto.

Derecho de atraque para cruceros pequeños y yates que atracan en el ex muelle de transbordadores que se cobra a 1.14 nuevos pesos por cada metro lineal de las embarcaciones, por el número de horas atracado.

Los beneficios que se obtienen por derrama económica de los pasajeros son captados directamente a los prestadores de servicios turísticos de Cabo San Lucas y en general de la población.

A FONATUR ingresa el derecho de embarque y desembarque que es de 4.6 nuevos pesos por cada pasajero desembarcado.

Así que si en Cabo San Lucas se recibe un crucero de las siguientes características:

ESLORA	MANGA	CALADO	TRB (Tonelaje de Registro Bruto)
245 m.	30.50 m.	11.70 m.	50,000 ton.

Se pagan en promedio los derechos por crucero que a continuación se relacionan.

Derecho de Puerto:

$\text{N}\$ 0.45 \times 50,000 \text{ TRB} = \$22,500.00$ nuevos pesos

Derecho de desembarque:

$\text{N}\$ 4.60 \times 900 \text{ Pasajeros} = \$4,140.00$ nuevos pesos

La derrama económica estimada por concepto de derechos de puerto en Cabo San Lucas por cada barco es de $\text{N}\$22,500.00$, considerando un barco promedio de 50,000 Toneladas de Registro Bruto. (TRB). Por 174 arribos que hubo en 1994 tenemos que ingresaron $\text{N}\$ 3,915,000.00$ millones de nuevos pesos al año.

Por derecho de desembarque se estima una derrama de $\text{N}\$4,140.00$, suponiendo un desembarco promedio de 900 pasajeros por barco. Por los mismos 174 arribos tenemos que ingresaron $\text{N}\$720,360.00$ nuevos pesos.

De conservarse la tendencia de crecimiento actual, para el año 2000 se tendrían 304 arribos con un ingreso, con las tarifas actuales, de $\text{N}\$ 6,840,000.00$, millones de nuevos pesos por concepto de derechos portuarios y $\text{N}\$ 1,258,560.00$ por derechos de desembarque.(Cuadro 21)

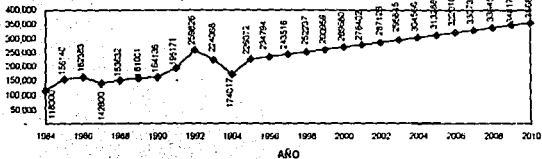
Con la construcción del muelle de cruceros esta cantidad aumentará pues también se cobraría el derecho de atraque.

AÑO	PASAJEROS	ARRIBOS	PASAJEROS POR BUQUE
1984	118,000	111	1,063
1985	156,140	153	1,021
1986	162,383	163	996
1987	142,800	170	840
1988	153,632	202	761
1989	161,001	189	852
1990	184,136	200	821
1991	195,171	235	831
1992	259,826	284	915
1993	224,068	231	970
1994	174,017	174	1,000
1995	226,072	253	894
1996	234,794	263	892
1997	243,516	273	891
1998	252,237	283	890
1999	260,959	294	889
2000	269,680	304	898
2001	278,402	314	887
2002	287,123	324	886
2003	295,845	334	885
2004	304,568	344	884
2005	313,288	355	884
2006	322,010	365	883
2007	330,731	375	882
2008	339,453	385	882
2009	348,174	395	881
2010	356,896	405	880

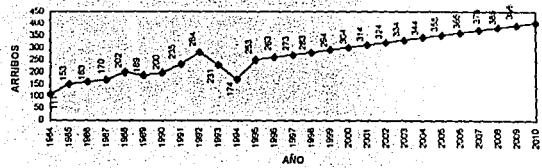
PROYECCIONES DE
BUQUES Y PASAJEROS

Cuadro 21

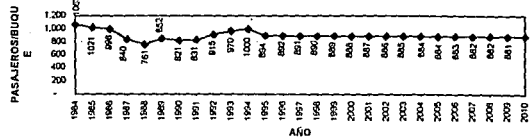
TURISTAS QUE ARRIBAN EN CRUCEROS
PROSPECTIVO Y PROYECCIONES



ARRIBO DE CRUCEROS
PROSPECTIVO Y PROYECCIONES



PROMEDIO DE PASAJEROS POR CRUCERO
PROSPECTIVO Y PROYECCIONES



7.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1. CONCLUSIONES

El puerto de Cabo San Lucas se encuentra localizado en el noroeste del país, enfrenta un porvenir promisorio ya que su participación generada por las actividades turística, marítima y náutica es de gran significación.

En sus orígenes Cabo San Lucas era un pueblito de pescadores; actualmente, el desarrollo alcanzado lo ha transformado en uno de los principales centros turísticos del país.

La construcción del puerto y la actividad turística consecuente han impactado el desarrollo urbano de Cabo San Lucas sufriendo cambios y alteraciones en su población.

Se cumplieron cabalmente los objetivos de nuestro estudio realizando el análisis de los diversos aspectos que inciden en el desarrollo urbano, identificando la relación entre ellos y los efectos que se traducen en el crecimiento demográfico, económico y urbano, estableciendo además el vínculo existente entre la economía local y regional y la actividad generada por el puerto turístico.

Del análisis realizado entre los diversos aspectos del desarrollo de Cabo San Lucas y estableciendo la relación existente entre éstos y los objetivos que se pretendieron alcanzar, se mencionan las siguientes conclusiones.

7.1.1. VOCACIÓN TURÍSTICA DE CABO SAN LUCAS

El estado de Baja California Sur, por su situación geográfica, su clima y la belleza de su paisaje, se ha constituido naturalmente en sitio de interés para el turista, principalmente para el extranjero. Su conformación peninsular lo hace el estado de la república con mayor extensión litoral, que presenta todo un inventario de lugares naturales: bahías, islas, acantilados, sierras, playas, etc., todos ellos de especial belleza y que han sufrido poco deterioro por la mano del hombre, ya que es además el estado con menor densidad de población en la república.

En gran medida es este valor natural el principal recurso turístico de la entidad, ya que conlleva la idea de alejamiento de la civilización que motiva tanto al turista en su afán pionero, descubridor y de búsqueda de aventura.

La región de Los Cabos presenta un vasto panorama de atractivos, entre los que destacan las formaciones rocosas en forma de acantilados costeros, el cielo limpio que le otorga su desértico clima y especialmente sus playas que en grandes extensiones de arena dorada contrastan con la riqueza de tonos turquesa de sus aguas.

El trazo de la carretera, durante treinta y tres kilómetros de recorrido entre San José del Cabo y Cabo San Lucas, bordea la costa formando el llamado Corredor, de gran valor escénico, que ha tenido un acelerado proceso de desarrollo, que este estudio tiende a demostrar que ha sido generado por la actividad turística y especialmente por el puerto turístico de Cabo San Lucas.

Es contrastante y desigual el impacto que este desarrollo ha causado en las poblaciones extremas de este corredor, ya que San Lucas creció anárquicamente, en tanto que San José del Cabo lo ha hecho dentro del marco normativo de su Plan Maestro, facilitando la introducción oportuna de la infraestructura y servicios necesarios.

Los antecedentes históricos de Cabo San Lucas lo ubican como un puerto de paso, refugio seguro para los navegantes y guarida de piratas durante la época colonial y hasta el siglo XIX; todo ello determinado por su estratégica posición geográfica en el extremo sur de la península.

La riqueza de sus mares originó en la primera mitad de este siglo el desarrollo de la actividad pesquera con el establecimiento de incipientes industrias. Entre 1960 y 1970, La Paz representaba un atractivo para las compras de "fayuca", al decretarse la zona libre en la naciente entidad y el viaje llevaba

aparejada la obligada visita a Cabo San Lucas, cuya belleza era desde entonces proverbial, iniciando con ello un creciente desarrollo de la actividad turística.

En los años setentas, el gobierno federal inició acciones que definieron la vocación turística de Cabo San Lucas, con la integración regional que se cristalizó con la construcción de la carretera peninsular, la implantación de rutas de transbordadores que lo comunicaron con el continente y muy especialmente, la construcción del puerto turístico, que este trabajo considera el detonador y agente causal principal del creciente desarrollo urbano que ha tenido la población desde entonces.

CONCLUSION

La riqueza natural de la entidad y su especial conformación geológica, su clima y su singular posición geográfica hacen de la Baja California Sur uno de los estados con mayor potencial turístico, características todas ellas que se concentran en Cabo San Lucas, razón por la cual se ha definido su vocación eminentemente turística, mediante la construcción de infraestructura y equipamiento náutico-portuario y turístico y la promoción intensa del turismo como el detonante y terminal del megaproyecto integralmente planeado de Los Cabos.

7.1.2. CRECIMIENTO DE LA POBLACION DE CABO SAN LUCAS.

Hasta 1970 el crecimiento de Cabo San Lucas obedece a causas naturales, no se dan fenómenos extraordinarios de migración y la población era entonces de 1500 habitantes. La misma construcción de la carretera transpeninsular genera en la península los primeros movimientos migratorios extraordinarios y en Cabo San Lucas las obras de construcción del puerto y el inicio de su operación provocaron un explosivo crecimiento, llegando el número de habitantes a más de 4,000 en 1980, con una tasa de crecimiento promedio anual del 10.68 %.

La década 1980-90 es la que presenta un mayor crecimiento de población, pasando de 4,233 a 16,059 y la TMCA subió a 14.26 %.

La mancha urbana, que en 1970 era de 10.5 Has., en 1980 alcanzó a cubrir 106 Has. y en 1992 rebasó ya las 685 Has.

El crecimiento de la ciudad se deriva hacia el Noreste, en virtud de la barrera natural que representan en otras direcciones las montañas y el mar, lo que aunado a la problemática descrita, ha propiciado la ocupación desordenada y falta de planeación en el uso del suelo.

De acuerdo al desarrollo urbano analizado, el requerimiento de suelo para instalaciones marítimo-portuarias alcanzará para el año 200 las 21 Ha. y 40 Ha. en el 2010. Lo anterior se basa en la necesidad que existe de construir un muelle para el atraque de cruceros protegido del oleaje, que ocupará por lo menos 4 Ha. de área marítima en el año 2000. Así como 25 Ha. para el año 2000 para fondear 5 embarcaciones y para el año 2010 hasta 10 embarcaciones. Por otro lado es necesario que las playas se reserven para el disfrute y esparcimiento de pobladores y visitantes.

CONCLUSION

La población de Cabo San Lucas durante la década de los setenta se mantuvo prácticamente estable. Las primeras migraciones se generan con la construcción de la carretera transpeninsular y las obras portuarias que promueven el turismo. Sin embargo es hasta 1985, en que FONATUR toma la administración de la Marina, que empiezan los cambios importantes. El desarrollo náutico de la marina y el arribo de cruceros provocaron el explosivo desarrollo demográfico de la población.

7.1.3. ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Este explosivo crecimiento, de acuerdo con el análisis presentado en este estudio, tiene como causa principal el abandono de las actividades primarias, la pesca y agricultura que decaen notablemente siendo sustituidos por la actividad terciaria de servicios que demanda el turismo creciente en la región.

En 1990, según los datos presentados, se revierte la ocupación de la población económicamente activa, captando las actividades primarias el 4% de la PEA ocupada y el 21% la actividad secundaria, mientras que el sector terciario ocupó a la gran mayoría de la PEA con el 75%, lo que representa una fuerza de trabajo de 4,609 personas.

Por otra parte si bien es indudable, de acuerdo con este análisis, que la construcción y operación del puerto es la causa principal del impacto urbano que originó el explosivo crecimiento de la población, las cifras de las actividades económicas nos presentan a la actividad turística como el principal captador de empleos y la actividad portuaria y náutica específicamente la que mayormente incide en el aumento de ocupación en el sector terciario.

Esta afirmación tiene sustento en el hecho de que de las 4,609 personas que ocupan el sector terciario, 1400 son empleos directos en el puerto y 600 indirectos, lo que indica que el puerto turístico ocupa el 22 % de la PEA y el 43 % de la población Económicamente Activa ocupada por el sector terciario.

CONCLUSION

La población económicamente activa redujo su dependencia de las actividades primarias, iniciándose como prestadores de servicios ya que el turismo comenzó a ser una actividad atractiva para el mercado extranjero, originándose el establecimiento de las primeras instalaciones comerciales y turístico-náuticas.

7.1.4. ACTIVIDAD TURÍSTICA.

Una vez definida la vocación turística de Cabo San Lucas, las primeras acciones las realizó la Comisión Coordinadora para el Desarrollo Turístico del Golfo de California (TURGOCAL), que a principios de la década de los setenta inició los planes de desarrollo turístico a nivel regional bajo el concepto de "Corredor Turístico", además de la inclusión de Cabo San Lucas en el proyecto de la Escalera Turístico-Marítimo, la construcción de la marina y del atracadero para el transbordador.

En 1985 FONATUR se hizo cargo de la planeación y desarrollo turístico de la región con la implementación del megaproyecto "Los Cabos" que incluye el Plan Maestro del Corredor y las dos poblaciones extremas.

Para ello el Fondo adquirió terrenos en San José del Cabo y en el Corredor, sin embargo, ante la saturación urbana ya existente en ese entonces en Cabo San Lucas, su patrimonio inmobiliario en este lugar se limitó a la concesión de un polígono de 56.31 Has. que rodea la dársena del puerto.

La promoción turística de Los Cabos se vio apoyada en forma sustantiva con la construcción en 1979 del aeropuerto internacional y su remodelación en 1984.

El crecimiento de la actividad turística generada por estas acciones es evidente en los datos presentados en los cuadros 05 y 06, ya que actualmente visitan Cabo San Lucas más de 200,000 turistas al año, de los que casi el 85% son extranjeros.

Los Cabos es uno de los cinco destinos turísticos del país "integralmente planeados" por FONATUR, por lo que cuenta con infraestructura hotelera, de servicios y equipamiento adecuados.

CONCLUSION

El evento que indudablemente definió la vocación de Cabo San Lucas es indudablemente la construcción de la dársena y con ello la creación de un puerto interior, que inició sus operaciones con el transbordador que durante quince años lo conectó con Puerto Vallarta, destino turístico así mismo de vocación recién consolidada. La construcción posterior de la marina y el arribo de cruceros turístico lo definieron plenamente como puerto turístico. La apertura de estos servicios al turismo y el aumento de visitantes contribuyó al desarrollo económico local y en consecuencia al incremento de la población

7.1.5. DESARROLLO URBANO.

Como ya se dijo, en 1992 la mancha urbana cubría 685 Has. con la distribución de uso del suelo que se señala en el cuadro 09.

Tendiente a demostrar una vez más la participación directa del puerto en el impacto urbano como causa del crecimiento explosivo de Cabo San Lucas, hacemos notar aquí que, aparte de la habitación y la vialidad que ocupan entre ambas el 75% del área urbana, cabe destacar que las que siguen en importancia por el área ocupada, lo son las instalaciones marítimas y portuarias, que cubren entre las dos el 8.02 %; y el alojamiento, con el 6.72%.

Se supone un requerimiento de suelo urbano en Cabo San Lucas de 225 Has. adicionales para el año 2000; aplicando estos porcentajes cabe suponer las necesidades de crecimiento tanto de las áreas para alojamiento, como para equipamiento marítimo y portuario, no pudiendo crecer estas últimas por la saturación de las áreas destinadas para ello, lo que indudablemente aumentará el impacto negativo que la carencia de equipamiento ha causado en la ciudad.

Este déficit es especialmente agudo en el equipamiento de recreación social, al faltar área suficiente de esparcimiento, como plazas, jardines y áreas verdes, situación que agrava la deficiencia de banquetas, andadores y en general de vialidad peatonal.

Como quedó dicho, el Plan Maestro de FONATUR se implantó en 1985, cuando el poblado de Cabo San Lucas ya había crecido en forma desordenada, cuando la tenencia de la tierra no permitió establecer reservas urbanas para controlar el uso del suelo, su densidad y su equipamiento.

CONCLUSION

La mancha urbana ha crecido más rápidamente a partir de la operación de las instalaciones portuarias. La oferta hotelera se incrementa a la vez que aumenta el número de visitantes y se acelera la migración atraída por la demanda de empleos en la prestación de servicios, que se traduce de especulación del suelo urbano y crecimiento desordenado, con una problemática urbana de asentamientos irregulares y subutilización de la infraestructura. De conservarse la misma tendencia se espera que el poblamiento de Cabo San Lucas siga aumentando, por lo que deberán establecerse los mecanismos necesarios para controlar este crecimiento, normar el uso del suelo y aprovechar óptimamente la infraestructura existente.

7.1.6. PROBLEMÁTICA URBANA

La topografía natural del terreno, por falta de planeación inicial, no ha ayudado a un desarrollo ordenado de la ciudad, todo lo contrario, la mancha creció anárquicamente invadiendo los terrenos que encontró aptos en las zonas planas, una vez saturadas éstas, invadió los cerros y colinas deteriorando la imagen urbana.

La escasa capacidad económica de la población, originalmente trabajadores de las obras del puerto y de los caminos, no les permitió adquirir terrenos y viviendas. No existieron al principio de su crecimiento reservas territoriales, no se previnieron la dotación de infraestructura, servicios y equipamiento ni existieron planes de financiamiento; y cuando se implantó tardíamente el Plan de Desarrollo Urbano, su aplicación se vio entorpecida con la especulación del suelo urbanizado.

Todo ello ha propiciado un rezago social importante que se traduce en falta de vivienda, de servicios y equipamiento, generación de asentamiento irregulares y subutilización de las reservas urbanas. Las áreas urbanizadas y con servicios tienen poco o ningún mercado entre la población residente, lo que ocasiona un escaso aprovechamiento de la infraestructura instalada.

Esta subutilización de suelo urbano es una grave paradoja en un lugar donde de por sí es escaso el suelo apto para desarrollo urbano, ocasionando su extensión cada vez mayor con baja densidad de población con una dificultad creciente para la dotación de servicios y equipamiento.

CONCLUSION

La extemporaneidad con que se aplicó el Plan de Desarrollo Urbano de Cabo San Lucas y su particular problemática social y urbana no ha permitido ejercer estrictamente la normatividad en el uso del suelo y del espacio urbano, provocando que la baja densidad de población en la ocupación de la tierra dificulte la adecuada dotación de servicios y equipamiento urbano. Por su parte, la saturación de la capacidad en el puerto mismo hace que su operación y servicios conexos rebasen sus límites físicos, por lo que se afecta la tranquilidad de la vida en la ciudad.

7.1.7. IMAGEN URBANA

La problemática expuesta ha incidido negativamente en la imagen urbana.

Si bien el puerto turístico queda establecido como el causal del impacto urbano que generó el crecimiento, este crecimiento ha sido desordenado e incontrolado y el puerto no ha influenciado suficientemente para mejorar el aspecto de la ciudad.

El puerto, la población y la playa de la bahía de Cabo San Lucas forman una unidad turística que se debe normar para un mejor control de sus uso, intensidad de población, imagen urbana y equilibrio ecológico. En especial la playa, que es la única de aguas tranquilas alejadas a la población que se requiere conservar natural para que siga formando parte de la citada unidad turística.

Al limitarse el Plan Maestro de FONATUR al desarrollo del puerto y la poligonal de los lotes que rodean la dársena, se han generado dos imágenes de la ciudad-puerto de Cabo San Lucas, distintas y contrastantes, arquitectónica y socialmente.

Una es el puerto mismo. El vistoso y exclusivo mundo náutico ha desarrollado en la propia marina, alrededor del puerto y de los elitistas desarrollos inmobiliarios que le rodean, una imagen alegre y colorida de marcada influencia mediterránea, de agradable y motivante belleza.

La otra es la anodina y ordinaria construcción de la ciudad, sin ninguna liga ni relación con el puerto, salvo la invasión visual en sus avenidas de mensajes comerciales.

La primera, cerrada en sí misma, las construcciones rodean la marina y la dársena dando la espalda a la ciudad en una aparente actitud de rechazo y exclusividad que impiden su integración visual y la segunda con toda su problemática y carencias urbanas que ya hemos reseñado.

El crecimiento de Cabo San Lucas esta siendo desafortunadamente un crecimiento cuantitativo que no está siendo aparejado por un desarrollo cualitativo. La preocupación por el primero a ignorado el valor del segundo evitando que las zonas urbanizadas se conviertan en lugares agradables donde vivir y convivir ambas características del crecimiento son compatibles aunque para lograrlo se requiere una disciplina y esfuerzo mayor.

CONCLUSION

Existen un marcado contraste entre la imagen urbana en el puerto y sus alrededores y la ciudad en desarrollo. La actividad náutica y los desarrollos inmobiliarios y turísticos que la rodean han desarrollado una imagen glamorosa, colorida y alegre que contrasta con el anodino y heterogéneo desarrollo urbano. El puerto y la actividad náutica y turística que le rodean no ha incidido en la imagen urbana general, creando un núcleo cerrado y exclusivo que no se integra con ella ni ejerce influencia por sus profundas diferencias económicas y sociales.

7.1.8. EL PUERTO TURISTICO

7.1.8.1. Elementos que justifican social y económicamente la creación de centros turísticos

Los elementos que justifican social y económicamente la creación de centros turísticos son especialmente los siguientes:

- a) Ocupación. Un puerto turístico es una excelente fuente de empleo para trabajadores y personal empleado en el comercio en numerosas actividades ligadas con la administración, las operaciones y el mantenimiento del puerto, así como con los buques, embarcaciones de recreo y pasajeros. Gradualmente se están desarrollando categorías de negocios como son los agentes navieros, de seguros, supervisores, proveedores de embarcaciones, talleres de reparación y muchos otros servicios conexos relacionados con las comunicaciones ,transportes, seguridad y comercio.
- b) Desarrollo Regional. El desarrollo de un centro de atracción masiva de turismo, fomenta la producción de bienes y servicios propiciando la generación de nuevas industrias y el impulso de las actividades primarias.
- c) Descentralización de la actividad económica. La creación de centros turísticos alejados de los principales centros de población del país promueve el desarrollo de las zonas y regiones del litoral menos favorecidas, induciendo el crecimiento de la población en pequeñas comunidades al generar movimientos migratorios en busca del nuevo centro de trabajo.
- d) Mayor captación de divisas. La atracción del mercado externo en el turismo es un importante medio de apoyo a la balanza de pagos y en consecuencia al desarrollo económico del país. Los puertos son una fuente importante de divisas extranjeras por el pago de los derechos portuarios sobre buques, los pagos de diferentes servicios, los trabajadores portuarios, las reparaciones, los suministros a los buques, las tarifas de las agencias, son todos ellos ingresos regulares de divisas extranjeras. Además los miembros de las tripulaciones y los pasajeros que bajan a tierra gastan dinero en transportación, comida, diversiones y souvenirs. Si se tienen buques en un puerto todos los días, durante todo el año, la cantidad total de sus gastos en moneda extranjera puede ser bastante considerable.

Las actividades turístico-náuticas que se relacionan con la operación de la dársena del puerto turístico de Cabo San Lucas son: pesca deportiva (flota local) pesca deportiva (embarcaciones extranjeras); yatismo y velerismo; paseos; lanchas de servicios; movimiento en tenders de pasajeros de cruceros; movimiento de cruceros grandes y medianos; movimiento de cruceros pequeños; servicio portuarios; administración y control.

7.1.8.2.-Cruceros

Se espera un incremento en el movimiento de cruceros de 10% anual en los próximos años. Las tasas de crecimiento proyectadas para la capacidad de embarcaciones en relación con la demanda, crean la expectativa de beneficios para las líneas de cruceros, a la vez que propiciarán un fuerte y positivo impacto sobre las regiones e industrias relacionadas con los cruceros. Los puertos existentes deberán estar en posición de mantener y ampliar sus operaciones e instalaciones de servicio para los cruceros turísticos.

Dada la limitada capacidad de su dársena, la infraestructura portuaria existente en Cabo San Lucas no permite que los cruceros atraquen en un muelle, ocasionando que los pasajeros y tripulantes que desean visitar el lugar, lleguen a tierra a través de pequeñas embarcaciones (tenders), propiedad de los cruceros. Esta situación ocasiona que un porcentaje de los turistas que viajan en los cruceros prefieren permanecer a bordo en vez de sortear las incomodidades involucradas con las operaciones para desembarco y embarco. De ahí que se tenga planeada la construcción de un muelle para el atraque de cruceros.

El origen de la mayoría de visitantes que llegan al puerto a través de crucero marítimo a Cabo San Lucas, es Estados Unidos, ya que de ese país procedió el 96.4% de los visitantes de 1993. (96.6% en 1992). Le sigue en importancia Canadá que contribuyó con 3.0% (0.6% en 1992).

El ingreso promedio anual de los viajeros de crucero fue durante 1993 de 64,299.79 dólares monto mayor en 21.3 % al de 53,00.47 manifestado por los del año previo. Esto debido a que en este trimestre el 66.2% obtenía ingresos superiores a 50 mil dólares, en tanto que en el mismo lapso del año previo la proporción fue de 49.5%.

Las agencias de viajes se mantuvieron como el principal medio por el que los viajeros de crucero que arriban a Cabo San Lucas se enteran de la travesía de este servicio, ya que así lo manifestó 52.7% de ellos (45.9% en 1992) proporción que aumentó a 75.0% en el caso de los menores de 20 años. Le siguió en importancia el de familiares y amigos, por el que se informó 34.3% de ellos (28.1% en 1992) que subió a 39.2% en los que tenían entre 21 y 40 años.

En relación con la derrama económica de los pasajeros y con base en estudios realizados por FONATUR, en información recopilada en los principales puertos donde arriban los cruceros, y en datos proporcionados por las empresas navieras en el año de 1985, el gasto ponderado (considerando gasto promedio por puerto y el número de turistas que visitaron un puerto) fue de 76 dólares por pasajero, aunque en Cabo San Lucas por el corto de la estadia y por la falta de muelle que facilite el descenso de los pasajeros, se tiene un promedio de 20 dólares. Con el fin de aumentar esta estadia y aprovechar el gran potencial de Cabo San Lucas para atraer turistas en crucero se pretende construir un muelle para cruceros turísticos que permitan una mayor eficiencia en la atención de los mismos.

El monto erogado por un pasajero en un puerto depende de la actitud y de la atención que brinden los dependientes de los establecimientos comerciales a sus clientes independientemente de los costos elevados de las mercancías o servicios (restaurantes, bares, pesca deportiva) que se ofrezcan.

La distribución que los visitantes dieron a su gasto fue como sigue: 67.0% a las compras (70.0% en 1992); 14.0% a transportación (15.0% en 1992); 13.0% para alimentos y bebidas (12.0% en 1992); y 6.0% para otros conceptos (3.0% en 1992).

Entre las sugerencias y recomendaciones manifestadas por estos visitantes, para mejorar la visita en Cabo San Lucas, la que registró mayor frecuencia que la de una mayor estancia en el puerto, así lo hizo saber 8.9% de ellos

La erogación por parte de los tripulantes, es principalmente en centros de diversión incluyendo alimentos y bebidas (consumo en el puerto) se estima superior a la de los turistas. Conservadoramente, se estima que el gasto por tripulante asciende a 80.0 dólares.

CONCLUSION

La saturación den la capacidad física y operativa del puerto turístico de Cabo San Lucas se verá agudizada hasta límites críticos cuando su dársena pueda utilizarse con total eficiencia, mediante la construcción de obras de protección que eviten la agitación en su dársena mayor, la que será utilizada para la ampliación de la marina, así como con la construcción del muelle para cruceros. Lo anterior crea la necesidad de la construcción de nuevas instalaciones que equilibren la capacidad del puerto y los servicios que presta, con la demanda del mercado náutico, para lo cual FONATUR estudia la construcción del puerto alternativo de San José del Cabo.

7.2. RECOMENDACIONES

Al analizar los cambios y las alteraciones, definidas aquí como impacto urbano, que la operación del puerto, la marina y el turismo que éstos han generado, causa en la población de Cabo San Lucas, afirmando que el puerto, como detonante de esta actividad, contribuye al desarrollo socioeconómico de la población, que se manifiesta en crecimiento urbano e índice de incremento demográfico por la migración atraída por la posibilidad de mejorar sus niveles de vida, se hacen las siguientes recomendaciones:

1. El alto índice de crecimiento de la población que genera la población emigrante atraída por las fuentes de trabajo y las actividades náutica y marítima es un serio problema del puerto, pues un alto porcentaje se ha asentado en forma irregular, derivando en problemas urbanos sociales y de contaminación. La Federación, el Estado y FONATUR deben promover otros centros de desarrollo similares en el propio Corredor Turístico o sobre la costa del Pacífico para captar esta migración y su fuerza de trabajo, para desconcentrar la saturación urbana y portuaria de Cabo San Lucas.
2. Reestructurar el Plan Maestro de Cabo San Lucas en función de una actualización del Plan de Desarrollo Urbano, incrementando la densidad de población, replanteando los usos de suelo de reserva y redensificando las áreas urbanas, para ordenar y limitar el crecimiento de la mancha urbana, aprovechando al máximo la infraestructura y el equipamiento existentes.
3. Es necesaria la dotación de equipamiento en los elementos deficitarios, especialmente en los aspectos cultural y de recreación. El primero de ellos con un centro cultural que promueva los valores regionales de folklore y tradición que tienden a perderse por el mayoritario origen migratorio de la población y para afirmar su origen e identidad cultural, a la vez que ofrece un atractivo adicional al visitante. La dotación de equipamiento para recreación se traducirá en la creación de espacios para esparcimiento y convivencia de la población, plazas, jardines y parques, los que integrados con una adecuada vialidad peatonal y un mobiliario urbano que refuerce su identidad, darán a los habitantes de la ciudad y sus visitantes la sensación de un mejor modo de vida.
4. Es indispensable implementar el reglamento para el diseño y construcción de zonas urbanas e inmuebles que contemple las condiciones climatológicas, geográficas, económicas, sociales y culturales de la región, por lo que reiteramos que se requiere introducir una nueva conciencia y nuevos patrones de desarrollo a través de:
 - Defender nuestro patrimonio natural y ser exigentes con la calidad espacial y urbana de nuestras construcciones a fin de que con el tiempo se conviertan en patrimonio cultural.
 - Una planeación urbana sólida y realista que incorpore valores ambientales y urbanos a los criterios financieros y rentables ya utilizados.
 - Una reglamentación integral adecuada al clima y a nuestros ecosistemas que se aplique rigurosamente y por igual al sector público, al privado y al social.
 - Especial atención a las necesidades de suelo y equipamiento de la población de menores recursos con verdadera orientación social.
 - Promover proyectos a escala urbana que establezcan la pauta a seguir.
 - Diseñar nuevos prototipos para los edificios públicos con un mayor rigor y control en su localización incorporando valores urbanos como son los espacios públicos y su relación con un conjunto.

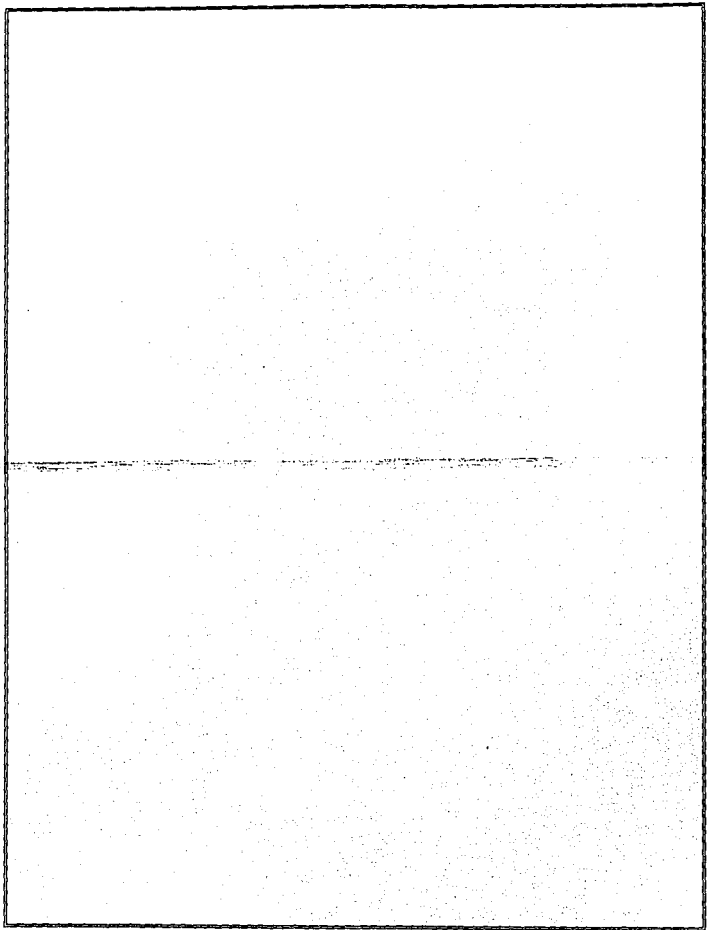
FONATUR ya ha elaborado un reglamento de imagen urbana por lo que habrá de ser elevado a Ley.

El impacto que generan los puertos turísticos definido como el crecimiento, disminución, mejoramiento ó deterioro de la población y su nivel de vida, o bien, los cambios o alteraciones causados en ellos, es de indudable importancia dada la participación directa que aquéllos ejercen en la economía y en la generación de la actividad turística.

Sin embargo, con una planeación adecuada que prevea las reservas necesarias, tanto para el crecimiento del puerto y sus servicios conexos, como los desarrollos inmobiliarios que suelen

acompañar su desarrollo, así como la determinación precisa y adecuada del uso del suelo, el impacto urbano debe arrojar resultados positivos.

En lo social debe traducirse en un mejor nivel de vida y bienestar en lo económico con generación y diversificación de empleos y actividades productivas y por último, las poblaciones deben ser beneficiadas con el enriquecimiento de su imagen con la vecindad de un puerto turístico.



ANEXO

CONTENIDO

DESCRIPCION DE LA REGION

POLITICAS DE PLANEACION DE LOS CABOS

ASPECTOS FISIOGRAFICOS

ASPECTOS DEMOGRAFICOS

ASPECTOS ECONOMICOS

ASPECTOS URBANOS

PUERTO TURISTICO

A-1- DESCRIPCION DE LA REGION

El Corredor Turístico San José del Cabo-Cabo San Lucas se encuentra localizado al sur del municipio de los Cabos, limitado al Norte por el poblado de Santa Anita y por las montañas de San José; al Sur y al Poniente por el litoral del Océano Pacífico y al Oriente por el río San José y por el poblado de la Playa.

La microregión se haya bien comunicada a nivel regional por la carretera transpeninsular que la atraviesa y la comunica por el nororiente con la ciudad de Buena Vista y por el norponiente con la localidad de Todos los Santos. Este sistema comunica a Los Cabos con la Paz y Pichilingue. Esta carretera sirve de intercomunicación entre los distintos poblados y la cabecera municipal de San José del Cabo.

La zona se encuentra enmarcada por barrancas naturales: las montañas, el litoral, los escurrimientos superficiales y el estero.

La estructura básica es relativamente ondulada, ascendiendo hacia las zonas montañosas, creando una imagen urbana muy variada.

Enmarcado por el Golfo de California, la proximidad de las montañas, las áreas desérticas, las playas, los ríos y el estero con sus paisajes escénicos, constituyen el atractivo natural de mayor relevancia para el turismo. Las extensas y bellas playas con aguas limpias y claras, tienen un excepcional valor para la práctica del buceo, la navegación en yates, la pesca comercial y deportiva.

Las características climáticas¹ y paisajísticas del lugar han influido directamente con el desarrollo socioeconómico de la zona por su aptitud para el desempeño de la actividad turística.

Las condiciones del medio han tenido que ser modificadas por los fenómenos planificadores, manifestados a través del crecimiento acelerado de la actividad turística y de la expansión urbana y demográfica.

Se han realizado esfuerzos por las autoridades: expropiaciones de tierra para regularizar la propiedad de la misma y crear reservas territoriales; la creación de fideicomisos para impulsar el desarrollo turístico; la ampliación de los sistemas de infraestructura, la construcción del aeropuerto internacional; la elaboración de los planos directores de los centros de población de San José del Cabo y de Cabo San Lucas, la elaboración de Planes Parciales y de estudios de Ordenamiento Ecológico, actividades que realiza FONATUR, con objeto de generar un crecimiento urbano ordenado y establecer una capacidad turística instalada acorde al desarrollo. Esto ha propiciado que actualmente la zona cuente con desarrollos turísticos y residenciales que incluyen hoteles, condominios y viviendas turísticas, campo de golf, marina y viviendas urbanas.

A-2. POLÍTICAS GUBERNAMENTALES SOBRE LA ORDENACIÓN Y PLANEACIÓN DE LOS CABOS.

A-2.1. NACIONAL

A-2.1.1. PROGRAMA NACIONAL DE TURISMO (1988 - 1994)

El Programa Nacional de Turismo (1988 - 1994), establece para la zona de los Cabos B.C.S. un mayor desarrollo y promoción por sus características y por su localización.

Los Cabos está integrado a la red carretera de la Península de B.C.S., a la red aérea nacional e internacional y a la red náutica de marinas del Pacífico, lo que favorece el incremento de la actividad turística, así como las inversiones privadas para incrementar la planta turística.

A-2.1.2. PROGRAMA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA (1988 - 1994)

¹ "El clima de Cabo San Lucas es tropical lluvioso en verano y templado en invierno.

El Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda (1988 - 1994), definió a los Cabos, B.C.S., como uno de los centros de apoyo a las actividades turísticas, con el fin de impulsar el desarrollo de esta actividad.

A-2.2 ESTATAL

A-2.2.1. PLAN ESTATAL DE DESARROLLO URBANO DE B.C.S.

El Plan Estatal de Desarrollo Urbano de B.C.S. define los objetivos, metas, políticas, programas e instrumentos para el desarrollo urbano, procurando la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en los centros de población; la coordinación de programas y acciones entre los tres niveles de gobierno y la complementación de los déficits de los diferentes componentes del desarrollo urbano como son: suelo, vivienda, equipamiento y servicios urbanos e infraestructura para la población. También establece el ordenamiento espacial de su territorio, a través de sectores prioritarios, definiendo a los Cabos con centro urbano con nivel de servicios intermedios, sujeto a políticas de impulso.

A-2.3. MUNICIPAL

A-2.3.1. PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO DEL CENTRO DE POBLACIÓN DE LOS CABOS.

El Plan Municipal de Desarrollo Urbano del Centro de Población de los Cabos y su Corredor Turístico tiene los siguientes rubros.

A-2.3.1.1. PROPÓSITOS Y OBJETIVOS

El presente Plan pretende orientar el desarrollo urbano y turístico a través de la zonificación de los usos y destinos del suelo para ordenar las áreas urbanas actuales y futuras, vinculándolas por medio de una estructura vial que permita, el desarrollo adecuado de actividades urbanas y turísticas y la prestación de sus servicios.

El Plan determina la normatividad y reglamentación para cada zona en cuanto a densidades, coeficientes de ocupación y utilización del suelo; altura máxima de las construcciones, restricciones de construcción al frente, fondo y laterales, imagen urbana y la compatibilidad de usos del suelo.

A-2.3.1.2. OBJETIVOS GENERALES

- Impulsar el desarrollo urbano de los Cabos de acuerdo a los lineamientos generales que establece el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda y el Programa Nacional de Turismo.
- Encauzar el desarrollo urbano del centro de población en función del medio natural, las demandas de la población, la potencialidad de los recursos naturales e infraestructura para el desarrollo de las actividades productivas y en congruencia con las políticas y metas de los niveles superiores de población.
- Dictar las medidas para el ordenamiento de los asentamientos humanos y establecer dentro del marco territorial los usos, reservas y destinos del suelo para ordenar el desarrollo futuro del centro de población.
- Definir el área urbana actual, así como la necesaria para el crecimiento futuro de las zonas de preservación ecológica y las nuevas zonas de desarrollo turístico de Los Cabos.
- Desarrollar y orientar la estructura urbana de los Cabos, a fin de que las actividades productivas tengan un mayor grado de diversificación especialmente en las actividades de turismo comercio y servicios.

A-2.3.1.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

VIVIENDA- Promopiar la oferta de vivienda; fomentar la participación de los habitantes de barrios; ofrecer alternativas en la producción de vivienda progresiva; proponer el establecimiento de los parques de distribución de materiales de construcción.

INFRAESTRUCTURA- Garantizar en calidad y cantidad la dotación de agua potable; y mejorar el sistema de descarga de aguas residuales existente, complementar el sistema de captación.

VIALIDAD Y TRANSPORTE - Establecer un sistema vial y de transporte que facilite la comunicación directa desde los distintos lugares de origen y destino; determinar las normas de diseño vial que permitan la integración de los elementos urbanos con el paisaje; proponer la construcción de áreas de estacionamiento en zonas urbanas de intensa actividad.

EQUIPAMIENTO URBANO- Utilizar el equipamiento urbano como factor de organización y estructura interna de San José del Cabo y Cabo San Lucas; programar la dotación del equipamiento urbano para organizar y ordenar el territorio urbano; propiciar un sistema integral de equipamiento en las zonas de playa de uso público medio o ambiente.

MEDIO AMBIENTE- Conservar los recursos ecológicos, proteger los promontorios importantes, principalmente el Cerro del Morro, proteger los cauces como el río y el estero de San José y las playas; preservar las áreas agrícolas y la flora y fauna del desierto.

IMAGEN URBANA- Dotar a la zona de una imagen propia, preservar el equilibrio ecológico; proponer la elaboración de proyectos de rehabilitación urbana en zonas deterioradas principalmente zonas centrales de San José del Cabo y Cabo San Lucas; promover la urbanización de calles, plazas y espacios libres.

RIESGOS Y VULNERABILIDAD- Desarrollar un hábitat sano para la población; evitando problemas de inundaciones y ciclones; evitar la ocupación de cauces de arroyos y realizar las obras de protección para escurrimientos pluviales.

SUELO URBANO- Programar la ocupación de terrenos para uso urbano; programar la adquisición de reservas territoriales; regular el desarrollo de fraccionamientos habitacionales aislados en el Corredor Turístico; evitar el desarrollo de nuevos asentamientos en el cono de aproximación del aeropuerto y establecer etapas de utilización de las reservas de suelo.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS- Deberá mantenerse el rubro turismo; fomentar las instalaciones turísticas de alto nivel; coadyuvar a la consolidación de las actividades turísticas, comerciales y de servicios; fortalecer la integración de intercambios comerciales y turísticos, con centros de playa de mayor o menor jerarquía en la región del Pacífico y Mar de Cortés.

A-2.3.1.4. ESTRATEGIA DE DESARROLLO

La estrategia de desarrollo urbano se orienta a integrar y desarrollar a Los Cabos como el **CORREDOR TURÍSTICO** más importante del país. Prevé la consolidación de las ciudades de San José del Cabo y Cabo San Lucas como Centros Gemelos que alojen a la población esperada y que entre ambos se distribuyan equilibradamente las funciones urbanas. Establece disposiciones para proteger los recursos naturales las áreas agrícolas y el paisaje. Plantea disposiciones de reordenamiento urbano y programas de estación de servicios.

La estructura urbana a largo plazo responde a las tendencias generales de desarrollo de la población y ocupación del territorio de los últimos años.

Señala, el proceso de configuración de un Corredor Turístico que articula a Cabo San Lucas y a San José del Cabo a lo largo de 33 km. de litoral. Incorpora proyectos turísticos, buscando una integración con el medio natural y la continuidad de una imagen arquitectónica y paisajista que le dé identidad. Se sientan bases para el desarrollo de proyectos que permitan un balance adecuado entre los diferentes tipos de alojamiento turístico y para apoyar el desarrollo de instalaciones náuticas, campos de golf, hoteles y viviendas de alta calidad turística y una amplia diversidad de servicios atractivos al turista.

El desarrollo urbano se prevé en las localidades de San José del Cabo y Cabo San Lucas, orientando sus procesos naturales de crecimiento, estableciendo; reservas territoriales y la normatividad general para que la estructura urbana permita alojar las diversas funciones urbanas.

Dado que se tiene por objetivo el que los Cabos ocupen un papel prominente en el desarrollo del país, la estructura urbana promueve que los cascos históricos de San José del Cabo y Cabo San Lucas se incorporen plenamente al turismo y que alojen servicios culturales, cívicos, comerciales, financieros y de alojamiento, que lleguen a redundar en una importante derrama económica local y que se eliminen las deficiencias actuales en los niveles de dotación de servicios.

Para ordenar los distritos habitacionales se establecen disposiciones para que en los asentamientos existentes se incremente la densidad, mediante la ocupación de los baldíos y una gradual relotificación, se prevén programas de regulación de la tenencia de la tierra, introducción de infraestructura primaria y dotación de equipamiento básico, que generen un mayor valor a los predios así como su plena incorporación al régimen tributario. En las reservas territoriales existentes y previstas se prevé la oferta anticipada de los lotes con urbanización y servicios básicos, que atienda oportunamente las necesidades de vivienda.

Para el adecuado funcionamiento de esta estructura urbana, que es particular por su desarrollo lineal a lo largo de 45 km. se establece una red vial construida por un boulevard carretero que comunica a todo el corredor desde Santa Anita hasta Cabo San Lucas, el cual interconecta regionalmente con las carreteras a la Paz por todos los senderos y por Buenavista. Este boulevard se deriva en un sistema de vialidades que prevén la adecuada accesibilidad a las zonas urbanas y turísticas.

En los cascos históricos y las zonas turísticas de San José del Cabo y Cabo San Lucas, se prevé una red de vías peatonales.

Las áreas naturales y agrícolas deberán conservarse para asegurar las condiciones ambientales para proteger e incorporar el desarrollo del paisaje que a hecho formar a esta región.

Se zonifican con fines de conservación ecológica las zonas agrícolas en la vega del río San José, los cauces principales, el entorno natural de las zonas desarrollables, las zonas de captación de agua potable y los sitios de patrimonio natural paisajísticos como son El Morro de los Arcos, El Estero de San José, Las Playas, Los Oasis, El Perfil Montañoso y los Acanuilados. Se establecerán también disposiciones para el aprovechamiento de los predios.

Por último, se prevén disposiciones para corregir procesos de poblamiento y en su caso relocalización de asentamientos en cauces naturales principales y en las zonas de restricción normativa para el funcionamiento del aeropuerto. En los servicios de infraestructura se da un alta prioridad al consumo racional y ahorro del agua potable. Se da prioridad para el uso de los acuíferos de la región para consumo urbano y se establecen normas para que las actividades turísticas utilicen de forma creciente fuentes autónomas de agua desmineralizada. Para el drenaje se enfatiza que desde el corto plazo se atienda a toda el área urbana, existente y nueva.

A.2.3.1.5. POLÍTICAS GENERALES

Integrar el desarrollo de San José del Cabo y Cabo San Lucas y el Corredor Turístico, en una sola unidad urbana y turística en armonía con el medio ambiente, manteniendo a lo largo de su evolución un equilibrio entre el desarrollo turístico y urbano.

Obtener reservas territoriales y construir obras urbanas, para cubrir las demandas del suelo urbanizado de la población futura e inducir el desarrollo urbano en forma ordenada, en un marco de planeación institucional.

Definir de manera precisa las declaratorias de los Usos y Destinos del Suelo, a efecto de fijar los usos del suelo, las densidades de población, de construcción e intensidad de uso del lote tanto en las áreas urbanas como en las turísticas y regular las áreas de valor ecológico y agrícola.

Dentro de estas políticas generales se propone lo siguiente:

- 1 Integrar a todos los participantes del puerto a la propuesta de Desarrollo.
- 2 Crear un organismo que vele por el desarrollo integral del puerto
- 3 Negociar con las autoridades competentes las propuestas de desarrollo náutico turístico para que sean integradas a planes y programas institucionales.
- 4 Promover y apoyar planes integrales para la población que incluyan la propuesta de Desarrollo del puerto.
- 5 Integrar la propuesta de Desarrollo náutico turístico de Cabo San Lucas al Programa Nacional Náutico Turístico.

A-2.3.1.6. POLÍTICAS DE DESARROLLO TURÍSTICO

Consolidar a los Cabos como el corredor náutico - turístico más importante del país, promoviendo la realización de obras marítimas, instalación de campos de golf de nivel profesional, oferta de alojamiento de tipo hotelero de 5 estrellas, gran turismo y desarrollo de condominios, villas y residencias como complemento de la oferta inmobiliaria de alta calidad.

Establecer las reservas territoriales turísticas para prever las demandas futuras del suelo e inducir su desarrollo en forma ordenada con base en el marco de planeación institucional.

A-2.3.1.7. POLÍTICAS AMBIENTALES E IMAGEN URBANA

Conservar los recursos ecológicos de la zona fijando una estrategia de ordenamiento ecológico del corredor turístico y de las áreas urbanas.

Fomentar una imagen urbana de alta calidad incorporando los cascos urbanos a las actividades turísticas, comerciales y culturales, con el propósito de evitar la polarización entre áreas habitacionales y las turísticas.

Considerar dentro de los umbrales para el desarrollo de la región de Los Cabos, la disponibilidad de agua potable conociendo la capacidad de la cuenca, para establecer políticas generales de ahorro de agua potable, y en forma particular promoviendo que los inversionistas utilicen sistemas de desmineralización, lo que permitirá que el mayor volumen de agua potable disponible en las cuencas de San José y Santiago se destine al uso urbano.

Promover campañas de concientización que fomenten los hábitos, de higiene en la población y particularmente en los prestadores de servicios turísticos para garantizar condiciones adecuadas de salubridad.

A-2.3.1.8. POLÍTICAS EN REZAGOS SOCIALES.

La zona de Los Cabos en 1990 tenía una población aproximada de 36,000 hab. y cerca de 8,200 viviendas. Se registro un déficit de 1,825 viviendas, 22% del total. Existe una muy baja densidad 25 hab/ha en las áreas urbanas.

Corresponde un 69% a vivienda popular y un 26 % a vivienda media y un 5 % a vivienda residencial. Para 1992 se estimó una demanda de 3,500 nuevas viviendas de las que 2,440 corresponden a vivienda popular, 390 a vivienda institucional y 670 de tipo medio y residencial. Para la atención de las demandas de vivienda se contemplan los programas descritos de oferta anticipada de lotes con urbanización progresiva en 90 Ha. para San José del Cabo y 53 Ha para Cabo San Lucas. Se requiere el financiamiento de los organismos de vivienda.

A-2.3.1.9. POLÍTICAS DE EQUIPAMIENTO URBANO REGIONAL

Implementar programas que fortalezcan a la región en materia de equipamiento urbano regional, con objeto de llevar a cabo una correlación entre las necesidades urbanas y las turísticas, que se han generado debido a la gran dinámica poblacional, turística y comercial.

A-2.3.1.10. POLÍTICAS DE AGUA POTABLE

Dar prioridad de atención en la dotación de agua potable para las poblaciones de San José del Cabo y Cabo San Lucas; adecuar la capacidad del servicio a la dinámica del desarrollo urbano y turístico incorporando programas de reutilización y desmineralización del agua para disminuir la presión sobre los acuíferos disponibles.

A-2.3.1.11. POLÍTICAS DE ALCANTARILLADO Y AGUAS NEGRAS

Ampliar las redes de alcantarillado de aguas negras y pluviales, cancelando los sistemas de fosas sépticas y letrinas inadecuadas, abatiendo el déficit actual del 70 %.

Instrumentar en los desarrollos existentes en el corredor turístico, sistemas de redes independientes con plantas de tratamiento que permitan el rehuso del agua.

A-2.3.1.12. POLÍTICAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Cubrir el 100% de la demanda

A-2.3.1.13. PAVIMENTACIÓN Y BANQUETAS

Instrumentar un programa de pavimentación en las zonas habitacionales que rodean las áreas centrales de los poblados.

A-2.3.1.14. VIALIDAD Y TRANSPORTE

Estructurar un sistema de jerarquía vial que permita cubrir las necesidades de origen y destino entre las poblaciones de Los Cabos y el Corredor Turístico.

Incorporar entronques viales y pasos peatonales a lo largo de la carretera transpeninsular, ampliada a 4 carriles.

Establecer un sistema de transporte urbano subregional ligado a un sistema de transporte turístico adecuadamente estructurado.

A-2.3.1.15. POLÍTICAS DE SUELO

Optimizar el uso de suelo induciendo la saturación de los lotes baldíos existentes, con el fin de aprovechar al máximo la infraestructura y servicios disponibles en las zonas urbanas de Los Cabos y Corredor Lineal.

Implementar los programas para la adquisición de reservas territoriales de acuerdo a las demandas esperadas.

Implementar los programas de la adquisición de reservas territoriales para las instalaciones portuarias y uso de playas.

A-3. ASPECTOS FISIOGRAFICOS.

A-3.1. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

El desarrollo urbano de los Cabos, se ha visto limitado por la carencia de suelos aptos para tal fin, dadas las características topográficas del terreno, la hidrología superficial, las condiciones edafológicas y los problemas geológicos, que reducen la aptitud del suelo para el desarrollo urbano.

Las pendientes van del 0% al 30%. Aunque existe presencia de fracturas y fallas, la región se encuentra influenciada por la falla de San Andrés; la zona se considera sísmica.

En cuanto a la hidrología, existen diversas corrientes de tipo intermitente que permanecen secas la mayor parte del año debido a la poca precipitación pluvial, siendo el río San José la principal corriente superficial.

Respecto a la edafología los suelos de la región presentan tres tipos: iluvial, coluvial y aluvial.

El abastecimiento de agua potable presenta problemas, pues los acuíferos de la región, se encuentran en manantiales aluviales, en pequeños depósitos subterráneos en la zona de Cabo San Lucas y en las cuencas de los ríos San José y Santiago. Esto implica adecuar el desarrollo urbano y turístico a una población del orden de 250,000 a 300,000 habitantes y una oferta turística de 15,000 a 18,000 cuartos de hotel y 10,000 a 12,000 viviendas turísticas.

A.4. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

Las condiciones físicas económicas y demográficas de la microregión tuvieron durante muchos años un comportamiento estable; aunque las primeras corrientes de inmigraciones dieron origen a pequeñas poblaciones aisladas, que dependían de las condiciones económicas de los ciclos agrícola y pesquero.

Esta situación se transformó a partir de 1960, con la construcción de carreteras y a través de la promoción que se le dió tanto a San José del Cabo como a Cabo San Lucas para atraer turistas a la zona.

Hasta 1980, en el municipio no se presentaron cambios importantes sin embargo la población pasó de 15,213 habitantes en 1970 a 21,150 habitantes en 1980 y a 43,920 habitantes en 1990. Redujo su dependencia de las actividades primarias, iniciándose como prestadores de servicios ya que el turismo comenzó a ser una actividad atractiva para el mercado extranjero originándose el establecimiento de las primeras instalaciones comerciales y turísticas.

La apertura de estos servicios al turismo y el aumento de visitantes contribuyó al desarrollo de la actividad económica local y en consecuencia al incremento de la población que se asentó en forma dispersa.

CUADRO A-01			
CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO MUNICIPIO DE LOS CABOS			
Año	Población	Tasa de Crecimiento	Incremento
	Hab	%	Hab
1950	11,987		
1960	12,049	0.05	62
1970	15,213	2.36	3,164
1980	21,150	3.24	5,937
1990	43,920	7.58	22,770

FUENTE: FONATUR. Desarrollo de los Cabos 1992.

Las década 1980-1990, es el periodo de mayor auge turístico en el que la microregión alcanzó 206,700 visitantes en 1990, apoyado en la política de impulso turístico.

La velocidad del crecimiento poblacional, producto del impulso turístico que se le ha dado a la microregión, ha provocado un crecimiento urbano acelerado y en consecuencia un rezago social importante, no obstante los esfuerzos que se han venido realizando por parte de las autoridades en sus tres niveles para regular el desarrollo de la microregión.

Las estimaciones de crecimiento de población realizadas por el Fondo Nacional para el Turismo indicaron que la población crecerá para la zona de los Cabos de 47,249 habitantes en 1991 a 104,372 en el año 2000 lo que representa un 220.9 % y a 273,507 habitantes a largo plazo (2010) que indica 578.8 % con respecto a 1991. Lo anterior señala que se esta realizando un proceso de desarrollo urbano a un ritmo muy acelerado.

CUADRO A 02								
ESTIMACIONES DE CRECIMIENTO DE POBLACION								
ZONA	1991		1992		2000		Largo Plazo	
	Total No. Hab.	Incram. No. Hab.	Total	Incram. No. Hab.	Total	Incram. No. Hab.	Total	
Cabo San Lucas	2.161	5.345	26.506	18.041	44.457	77.950	122.497	
San José del Cabo	25.723	6.496	32.219	26.923	59.147	89.750	148.897	
Corredor Turístico	765	92	457	311	768	1.345	2.113	
Totales	47.249	11.933	59.182	45.280	104.372	169.045	273.507	

FUENTE FONATUR, Desarrollo Urbano de Los Cabos 1992.

A-5. ASPECTOS ECONÓMICOS

En 1990 La PEA de los Cabos representó el 35% de la población total con 15,384 habitantes.

La actividad predominante fue la terciaria con un 62 % equivalente a 9,567 trabajadores especialmente concentrados en servicios turísticos que equivalía al 35 %. El sector secundario representaba el 20.6% de los cuales el 65 % correspondía a la industria de la construcción; el 12 % se dedicaba a la actividad primaria y 15.4 % correspondió a las no especificadas.

A-5.1. ESTRUCTURA DEL EMPLEO

La dinámica económica en el área, ha experimentado cambios iguales que su dinámica demográfica y la actividad terciaria que actualmente absorbe el mayor porcentaje de trabajadores ha venido mostrando un mayor dinamismo, ya que para 1980 representaba el 42.41% de la P.E.A. TOTAL; para 1985 esta misma actividad se redujo al 31.1% de la P.E.A. y para 1990 representaba el 62.% de la P.E.A. TOTAL.²

Otro tanto sucedió con la actividad primaria que descendió del 8.5 al 5.7% en el mismo período.

A partir de 1980 el sector terciario, principalmente el subsector turismo comienza a conformarse como la actividad preponderante en los Cabos.

En 1990 La P.E.A. de los Cabos representaba el 35.5% de la población total con 15,606 habitantes.

CUADRO A- 03						
POBLACION ECONÓMICAMENTE ACTIVA POR SECTOR DE ACTMDAD						
Actividad	1980		1983		1990	
	Hab.	%	Hab.	%	Hab.	%
Primaria	630	8.50	491	5.70	1.851	12.00
Secundaria	2,050	27.60	1,721	20.00	3,128	20.60
Terciaria	3,143	42.41	2,677	31.10	9,567	62.00

FUENTE Plan de Desarrollo Urbano de Los Cabos 1992.

El impulso a la actividad turística ha venido transformando los patrones de conformación de la PEA incrementándose el sector terciario y disminuyendo el primario. El sector secundario se ha venido manteniendo por la oferta de los empleos generada en la industria de la construcción. Sin embargo la

² FONATUR. Plan de Desarrollo Urbano de los Cabos 1992.

actividad turística aún se encuentra en una etapa de maduración, con una oferta de empleos restringida, que conjuntamente con la industria de la construcción y la actividad primaria, generan los empleos.

A-5.2. NIVEL DE INGRESOS

El ingreso de los Cabos mantiene divergencias en su distribución ya que la P.E.A. que percibe ingresos menores o iguales al salario mínimo representa el 32.72%; el 37.04% corresponde a la población trabajadora que se encuentra en el rango de 1.0 a 2.5 V.S.M. (Veces el Salario Mínimo).

En el rango de 2.6 a 4.0 V.S.M. se encuentra el 11.11% y el 32.72% de la población asalariada percibe más de 4.0 V.S.M. (Veces el Salario Mínimo)

Este análisis da como resultado que el 70% de la P.E.A. perciba entre 0. y 2.5 V.S.M.

En un muestreo realizado en campo (1991) se detectó que existe un grupo que constituye el 56% de la población asalariada que percibe ingresos adicionales por otras actividades para complementar su salario mensual.

De los trabajadores asalariados el 69.78% cuentan con trabajo permanente, el 30.46 % con trabajo temporal, lo que señala que existe un porcentaje de empleos eventuales importantes y corresponde a población no sujeta de crédito y por consiguiente con limitaciones para acceder a financiamiento tanto en vivienda como en servicios.

CUADRO A-04		
NIVEL DE INGRESOS		
VECES EL SALARIO MÍNIMO (V.S.M.)	PEA. Hab.	%
Entre 0 y 1	4,774	32.72
Entre 1.1 y 2.5	5,404	37.04
Entre 2.6 y 4	1,621	11.11
Más de 4	4,774	32.72

FUENTE: FONATUR. PLAN DE DESARROLLO DE LOS CABOS 1992.

A-5.3 ACTIVIDAD PRODUCTIVA

Actualmente la actividad turística es la más importante en la microregión, con una fuerte tendencia hacia la captación de turismo internacional que representó para 1991 el 85 % de un total de 310,000 visitantes.

Se ha registrado un fuerte impulso de la inversión privada en proyectos de desarrollo inmobiliario y de grandes hoteles principalmente en Cabo San Lucas y en el Corredor Turístico, propiciando que la oferta hotelera se haya incrementado en más de 100 % en cuatro años al pasar de 1,239 cuartos en 1987 a 2,486 en 1991 estando en construcción 1,024 para 1993. Actualmente se tienen autorizados 7,110 cuartos para el año 2000.³

La velocidad del crecimiento del desarrollo turístico ha generado un crecimiento urbano acelerado difícil de controlar, que de no atenderse, puede seguir propiciando el crecimiento aislado y anárquico así como un deterioro ecológico y del medio ambiente progresivo, considerándose estos últimos como los principales recursos que integran el patrimonio turístico de la zona.⁴

³ Información proporcionada por FONATUR.

⁴ FONATUR. Plan de Desarrollo Urbano de Los Cabos. 1992.

Por otro lado para determinar el crecimiento del turismo a esta zona se han realizado los siguientes cálculos.

CUADRO A - 05								
INCREMENTO DEL NÚMERO DE VISITANTES								
VISITANTES	1991		1994		2000		LARGO PLAZO	
	Total	Incrementen.	Total	Incrementen	Total	Incremento Visit.	Total	Visitantes
	Visit.	Visit.	Visit.	Visit.	Visit.			
NACIONALES	40,000	30,000	70,000	70,000	140,000	60,000		200,000
EXTRANJEROS	270,000	120,000	390,000	235,000	1,625,000	1,275,000		1,900,000
TOTALES	310,000	150,000	460,000	305,000	765,000	1,335,000		2,100,000

PROGRAMA DE DESARROLLO TURISTICO FONATUR BID JUNIO 1992.

De acuerdo con los citados cálculos realizados se espera una afluencia turística para el año 2000 de 765,000 visitantes y a largo plazo 2'100,000 lo que representa un 246.8 % y 677.4, respectivamente, con relación a la cifra registrada en 1991. CUADRO A-05.

A.5.4. ALOJAMIENTO TURISTICO

Para tener una idea aproximada de las necesidades de alojamiento turístico FONATUR realizó los siguientes cálculos.

CUADRO A - 06								
ESTIMACIONES DE ALOJAMIENTO TURISTICO								
TIPO DE ALOJAMIENTO	1991		1994		2000		LARGO PLAZO	
	Total	Incremento	Total	Incremento	Total	Incremento	Total	
	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
CUARTOS DE HOTEL	2,850	1,470	4,320	3,050	7,370	7,630		15,000
VIVIENDAS TURISTICAS	4,540	710	5,250	1,463	6,713	3,287		10,000

FUENTE: Programa de Desarrollo Turístico FONATUR BID JUNIO 1992.

De acuerdo a las estimaciones para el año 2000 se espera un total de 7,370 cuartos de hotel y 6,713 viviendas turísticas lo que representa 258.6 % y 147.8 % con respecto a 1991 y a largo plazo se espera llegar a un total de 15,000 cuartos de hotel y 10,000 viviendas turísticas representando un 526.3 % y un 220.2 % también respecto a 1991.

En esta etapa de despegue por la que atraviesa el Corredor Turístico, el crecimiento de la población se ocupa principalmente en la industria de la construcción y en otras de índole temporal creando condiciones que pueden conducir a la inseguridad pública en detrimento de la actividad turística.

A-6. ASPECTOS URBANOS

A-6.1. DESARROLLO URBANO.

La estructura física de los centros de población que forman el corredor turístico San José del Cabo-Cabo San Lucas responde a un crecimiento inducido por su ubicación geográfica cuyas barreras naturales: la topografía, litoral del Océano Pacífico, las montañas de San José así como la barrera artificial que ha significado la presencia de la carretera transpeninsular que atraviesa el poblado de San José del Cabo y lo divide en dos secciones, ha dado origen a una traza urbana regular, con un patrón de crecimiento lineal indicado por sus accesos.

Las fuertes corrientes de inmigración en la última década han propiciado el surgimiento de asentamientos irregulares con gran demanda de servicios.

Los altos costos del suelo urbanizado son indicadores que dan cuenta de una mayor concentración de población en las áreas periféricas no urbanizadas y aisladas, propiciando las bajas densidades de población, la subutilización del suelo y la falta de infraestructura y de equipamiento adecuado.

A.6.1.1. USO DEL SUELO (1991)

CUADRO A-07				
USO DE SUELO				
Uso del Suelo	San José del Cabo		Corredor Turístico	
	HA	%	HA	%
Habitación	458.00	43.45	464.00	50.71
Alojamiento	99.00	9.39	346.00	37.16
Mixto	40.00	3.80	0.00	0.00
Comercio	100.00	9.49	9.00	0.93
Industria	12.00	1.14	11.00	1.20
Equipam. Urbano	34.00	3.23	0.00	0.00
Áreas Libres	49.00	4.66	0.00	0.00
Vialidad	262.00	24.86	91.00	9.95
T O T A L	1,054.00	100.00	915.00	100

FUENTE PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LOS CABOS. FONATUR/1992.

A.6.1.2. DENSIDADES DE POBLACION

CUADRO A-08			
DENSIDAD DE POBLACIÓN EN LOS PRINCIPALES ASENTAMIENTOS			
ASENTAMIENTOS	POBLACIÓN 1994	SUPERFICIE	DENSIDAD PROM.
	Hab.	Has.	Hab./Ha
Cabo San Lucas	28,894	1,025	28
San José del Cabo	29,552	1,054	20.53
Corredor Turístico	307	915	0.33

FUENTE PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LOS CABOS. FONATUR/1992.

CUADRO A-09							
ESTIMACIONES DE REQUERIMIENTO DE SUELO PARA DESARROLLO URBANO							
ZONA	1991	1994		2000		LARGO PLAZO	
	Total No. HAB	Incremento. No. HA	Suelo HA	Incremento. No. HAB	Suelo HA	Incremento. No. HAB	Suelo HA
San José del Cabo	21.648	10.571	132.0	26.928	337.0	89.750	1.122.0
Corredor turístico	307	150	2.0	311	4.0	1.345	17.0
TOTALES	21.955	10.721	134.0	27.238	341.0	91.095	1.139.0

FUENTE FONATUR. Plan de Desarrollo Urbano de Los Cabos 1992

Para el cálculo de requerimientos de suelo se consideró una densidad promedio de 80 hab/ Ha.

CUADRO A-10					
REQUERIMIENTO ANUAL DE SUELO PARA DESARROLLO URBANO EN SAN JOSÉ DEL CABO CIUDAD LINEAL					
AÑO	Población	Incremento	Déficit actual del	Demanda de suelo	Necesidad meta de
	Hab.	Población	suelo	Incremento, de hab.	suelo urbano
		Hab.	Has.	Has	Has.
1993	26.890		35.5		35.5
1994	29.552	2.662	35.5	20	55.5
1995	36.347	6.795	55.5	49	104.5
1996	41.333	4.986	104.5	36	140.5
1997	46.688	5.355	140.5	40	180.5
1998	52.043	5.355	180.5	40	220.5
1999	57.388	5.345	220.5	40	260.5
2000	62.753	5.365	260.5	40	305.5
2010	101.249	38.496	305.5	293	598.5

FUENTE Plan de Desarrollo Urbano de Los Cabos - FONATUR: 1992

CUADRO A-11				
REQUERIMIENTO SUELO URBANO EN SAN JOSE DEL CABO - CIUDAD LINEAL				
PLAZO	AÑO	Demanda de suelo urbano	Déficit de suelo urbano	Requerimiento Neto de suelo urbano
		HAS	HAS	HAS
Inmediato	1993		35.5	35.5
Corfo	1994 a 1996	108.0	35.5	143.5
Mediano	1997 a 2000	160.0	143.5	303.5
Largo	2001 a 2010	293.3	303.5	556.5

FUENTE Plan de Desarrollo Urbano Los Cabos - FONATUR: 1992

CUADRO A -12				
REQUERIMIENTO SUELO URBANO EN CABO SAN LUCAS				
PLAZO	AÑO	Demanda de suelo urbano	Déficit de suelo urbano	Requerimiento Neto de suelo urbano
		HAS	HAS	HAS
Inmediato	1993		34.0	34.0
Corto	1994 a 1996	102.0	34.0	136.0
Mediano	1997 a 2000	150.0	136.0	286.0
Largo	2001 a 2010	239.3	286.0	525.0

FUENTE: Plan de Desarrollo Urbano Los Cabos. FONATUR, 1992.

Para tener una idea del suelo que será requerido a largo plazo en San José del Cabo se hicieron los siguientes cálculos:

A-6.2. PROBLEMÁTICA URBANA

El municipio de Los Cabos queda enmarcado dentro de la subregión Sur del Estado de Baja California Sur, definida por el Programa Nacional de Turismo como área prioritaria para el desarrollo turístico del Estado, tomando como base la existencia de una alta concentración de atractivos naturales y su capacidad potencial para recibir grandes corrientes de visitantes. Esto llevó a la generación de empleos y la captación de divisas colocándolo entre los principales centros turísticos del Estado de B.C.S. y del país.

Durante la última década, como resultado del crecimiento de población la tierra se lotificó en forma desordenada propiciando asentamientos irregulares, sobre zonas carentes de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, problemas derivados de la elevada demanda y de la carencia de oferta de suelo urbanizado.

En cuanto al desarrollo urbano de los Cabos, la dinámica del crecimiento poblacional no ha sido congruente con la dinámica de crecimiento de la actividad turística, ya que los índices de crecimiento de esta última se han dado por debajo de los índices de crecimiento de población. Esto se ha reflejado en la capacidad del mercado laboral para absorber el incremento de la población ya que en 1985 la población en edad de trabajar equivalía al 53% de la población total y la PEA correspondía al 38% de ésta. Para 1990 la población en edad de trabajar equivalía al 83% de la población total y la PEA correspondió al 52% de la misma.⁵

La escasa capacidad económica de la población para adquirir suelo y vivienda, la carencia de reservas territoriales con servicios y la especulación con el suelo urbanizado, ha propiciado los asentamientos irregulares y por lo consiguiente la subutilización y el escaso aprovechamiento de la infraestructura.

A-6.3. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

A-6.3.1. Agua potable

Actualmente el servicio cubre un 57% correspondiente a las zonas centrales de las localidades y a los desarrollos turísticos y residenciales existiendo un déficit del 43%. Este déficit se debe al crecimiento acelerado de la zona que no ha permitido satisfacer en forma eficiente sus necesidades pues existe un rezago en la construcción de las obras de cabeza y de las redes de distribución.

⁵ FONATUR. Plan de Desarrollo Urbano de los Cabos. 1992.

A-6.3.2. Alcantarillado y aguas negras.

Este sistema cubre solamente el 30 %. Los desarrollos existentes en el Corredor Turístico cubren el servicio a través de redes independientes en algunos casos con fosas sépticas y pozos de absorción, contando con plantas de tratamiento y tanques IMHOFF

San José del Cabo y Cabo San Lucas cuentan con plantas de tratamiento de aguas residuales que resultan insuficientes. Se tiene prevista una ampliación de las mismas para cubrir el déficit.

No existe alcantarillado pluvial lo que ocasiona problemas de contaminación del suelo y del agua potable así como azolve de la red de alcantarillado de aguas negras. Existe deterioro ambiental por la falta de obras de protección y por el manejo inadecuado de la recolección y disposición de desechos sólidos.

La ausencia de servicios básicos de infraestructura y los malos hábitos de higiene de la población constituyen un riesgo para la salud.

A-6.3.3. Electrificación y Alumbrado

Este servicio cubre el 90% de la microregión; aunque el servicio de alumbrado público cubre únicamente el 20%.

A-6.3.4. Pavimentos y banquetas.

El servicio cubre únicamente los centros urbanos, las zonas comerciales turísticas y las zonas residenciales. La zona presenta un déficit del 70%. La falta de pavimentos y alcantarillado pluvial produce un alto grado de deterioro del medio ambiente y no permite establecer una estructura vial adecuada y fluida para integrar las diferentes zonas de la estructura urbana.

A-6.4. EQUIPAMIENTO URBANO.

Se presentan tres problemas fundamentales: La concentración del equipamiento prioritario en los centros urbanos tradicionales, lo que hace que no se satisfagan las necesidades de toda la población, la anárquica ubicación de otra parte del equipamiento que no satisface el requerimiento de las zonas aledañas a éste y la carencia total del equipamiento en los poblados que conforman a la Ciudad Lineal, en las colonias de reciente creación y en la periferia de los centros de población.⁶

A-6.4.1. EQUIPAMIENTO EN SAN JOSE DEL CABO

A-6.4.1.1. Subsistema Educación. Educación preescolar.-

El nivel preescolar es el que presenta mayores deficiencias, los planteles existentes no cubren las necesidades actuales de las localidades. En la Ciudad Lineal - San José del Cabo, se presenta un déficit de 10 aulas. Además de que es necesario instalar en dichos planteles personal calificado. En 1991 no existía déficit de aulas; en 1994 se requirieron 6 aulas más; para el año 2000 se necesitarán 23 aulas más y a largo plazo la demanda será de 77 aulas.

⁶ FONATUR. Plan de Desarrollo Urbano Los Cabos 1992.

CUADRO A-13

DEMANDAS DE EDUCACION PRESCOLAR EN SAN JOSE DEL CABO

AÑO	Pob. Total Hab.	Incremen Pob. Hab.	Población esc Hab.	Déficit Plazas No.	Superávit Plazas No.	Plazas Req.	Aulas Req.
1991	21,648	0	974	0	184	0	0
1994	32,219	10,571	476	0	184	292	6
2000	59,147	26,928	1,211	0	23	1,189	23
Largo Plazo	148,897	89,750	4,039	0	19	4,020	77

FUENTE CASTORENA SANCHEZ GAVITO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

Educación primaria.- Representa una cobertura de 90% con 106 aulas, la problemática principal es más cualitativa que cuantitativa, ya que las estas se encuentran en mal estado y su ubicación no es homogénea. En San José del Cabo se registra un déficit de 2 aulas.

Educación secundaria.- Se encuentra cubierta en un 90% siendo secundarias generales y una secundaria tecnológica. Se necesitan 2 aulas en San José del Cabo para Secundaria General. En 1991 se observó un déficit de 2 aulas; para 1994 eran necesarias 5 más, al año 2000 se requerirán 12 aulas y para largo plazo se tendrá una demanda de 38 aulas más.

CUADRO A-14

DEMANDAS DE EDUCACION SECUNDARIA GENERAL EN SAN JOSE DEL CABO

AÑO	Pob. Total Hab.	Incremen Pob. Hab.	Pobl.escolar Hab.	Déficit Plazas No.	Superávit Plazas No.	Plazas Req.	Aulas Req.
1991	21,648	0	931	135	0	135	2
1994	32,219	10,571	455	135	0	455	5
2000	59,147	26,928	1,158	0	10	1,148	12
Largo Plazo	148,897	89,750	3,859	0	52	3,807	38

Nota: Se consideran 2 turnos por aula.

FUENTE CASTORENA SANCHEZ GAVITO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

Escuelas de capacitación para el trabajo.- Se cuenta con un CONALEP, un COBACH y un CECATUR.

La principal carencia en este subsistema se presenta en escuelas de educación para atípicos, de capacitación para el trabajo y escuelas técnicas para trabajadores, ya que en estos géneros la carencia es total. En 1991, había un déficit de 3 aulas, para 1994 la demanda era de 7 aulas más; al año 2000 se necesitarán 9 aulas y para el largo plazo se requerirán 31 aulas.

CUADRO A-15							
DEMANDAS DE EDUCACION SECUNDARIA TECNOLOGICA EN SAN JOSE DEL CABO							
AÑO	Pob. Total Hab.	Increment Pob. Hab.	Pob. escolarizable Hab.	Déficit Plazas No.	Superávit Plazas No.	Plazas Req.	Aulas Req.
1991	21,648	0	758	289	0	289	3
1994	32,219	10,571	370	289	0	659	7
2000	59,147	26,928	942	0	41	901	9
Largo Plazo	148,897	89,750	3,141	1	0	3,142	31

Nota: Se consideran 2 turnos por aula.

FUENTE CASTORENA SANCHEZ GAVITO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

A-6.4.1.2. Subsistema Salud.

El equipamiento para la salud no presenta déficit en la actualidad, se cuenta con un total de 11 unidades médicas.

A-6.4.1.3. Subsistema asistencia pública.

CONSULTA EXTERNA.- Es necesario el planteamiento de este equipamiento en los siguientes renglones: Casa Cuna, Guarderías, Orfanatorios, Hogar para Ancianos y Velatorios Públicos. En 1991, se observó un superávit de 8 unidades básicas de servicio; para 1994 seguía existiendo un superávit de 5.5 unidades básicas de servicio; al año 2000 se necesitará 1 unidad básica de servicio más y a largo plazo la demanda será de 21 unidades básicas de servicio.

CUADRO A-16						
DEMANDAS DE CONSULTA EXTERNA EN SAN JOSE DEL CABO						
AÑO	Población Total Hab.	Increment. Población Hab.	Población a Servir Hab.	U.B.S. Existente No.	Superávit U.B.S. No.	U.B.S. Requeridas No.
1991	21,648	0	21,648	13	8	0
1994	32,219	10,571	10,571	8	5.5	
2000	59,147	26,928	26,928	55		1.0
Largo Plazo	148,897	89,750	89,750	0		21

FUENTE CASTORENA SANCHEZ GAVITO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

MEDICINA INTERNA.- En 1991, se observó un superávit de 2 unidades básicas de servicio; en 1994 se requirieron 5 unidades básicas de servicio más; al año 2000 el incremento de la demanda será de 19 unidades básicas de servicio y a largo plazo serán necesarias 63 unidades básicas de servicio más.

CUADRO A-17						
DEMANDAS DE MEDICINA INTERNA EN SAN JOSE DEL CABO						
AÑO	Población Total Hab.	Incremento Población Hab.	Población a Servir Hab.	U.B.S. Existente No.	Superávit U.B.S. No.	U.B.S. Requeridas No.
1991	21,648	0	21,648	17	2	15
1994	32,219	10,571	10,571	2		5
2000	59,147	26,928	26,928			19
Largo Plazo	148,897	89,750	89,750			63

FUENTE CASTOREÑA SÁNCHEZ GAYTO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

A-6.4.1.4. Subsistema Comercio y Abasto.

Ambos centros de población cuentan con un mercado público. Sin embargo, la mayoría del comercio se realiza a través de tiendas del ISSSTE, centros comerciales y tiendas privadas departamentales. Ambas localidades cuentan con un rastro municipal, localizados dentro de mancha urbana de cada una de ellas y que requieren ser reubicados con respecto a los mercados públicos existentes, se presenta un déficit de 125 y 111 unidades (puesto) para San José del Cabo y Cabo San Lucas respectivamente.

En 1991, había un requerimiento de 125 unidades básicas de servicio, en 1994 se necesitaron 66 más; al año 2000 se necesitarán 168, unidades básicas de servicio más; y a largo plazo la demanda será de 561 unidades básicas de servicio.

CUADRO A-18				
DEMANDAS DE MERCADO PÚBLICO EN SAN JOSE DEL CABO				
AÑO	Población Total Hab.	Incremento Población Hab.	Población a Servir Hab.	U.B.S. Requeridas No.
1991	21,648	0	21,648	125
1994	32,219	10,571	10,571	66
2000	59,147	26,928	26,928	168
Largo Plazo	148,897	89,750	89,750	561

FUENTE CASTOREÑA SÁNCHEZ GAYTO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

CUADRO A-19					
DEMANDAS DE RASTRO EN SAN JOSE DEL CABO					
AÑO	Población Total Hab.	Incremento Población Hab.	Población a Servir Hab.	U.B.S. Existente No.	U.B.S. Requeridas No.
1991	21,648	0	21,648		44
1994	32,219	10,571	10,571		22
2000	59,147	26,928	26,928		57
Largo Plazo	148,897	89,750	89,750		189

FUENTE: CASTOREÑA SANCHEZ GAVITO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

En 1991 se tenía un requerimiento de 44 unidades básicas de servicio; en 1994 fueron necesarias 22, más, al año 2000 la demanda será de 57 unidades básicas de servicio más y a largo plazo el incremento de los requerimientos es de 189 unidades básicas de servicio.

A-6.4.1.5. Subsistema Recreación y Deporte.

CUADRO A-20						
DEMANDAS DE EQUIPAMIENTO RECREATIVO EN SAN JOSE DEL CABO						
AÑO	Población Total	Incremento	Población a Servir	Plaza Cívica	Jardín Vecinal	Parque Barrio
	Hab.	Población Hab.	Hab.	M2	M2	M2
1991	21,648	0	21,648	3,464	21,113	19,680
1994	32,219	10,571	10,571	1,691	10,570	9,610
2000	59,147	26,928	26,928	4,308	25,650	24,480
Largo Plazo	148,897	89,750	89,750	14,360	91,849	81,590

FUENTE: CASTOREÑA SANCHEZ GAVITO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

Se cuenta con una cobertura mínima al 10%, se puede generalizar y comentar que no existen parques ni jardines; las plazas cívicas son insuficientes, así como los espacios abiertos de reunión pública e instalaciones deportivas.

Plaza Cívica.- En 1991, se observó un déficit de 3,464 m²; en 1994 la demanda era de 1,691 m² más; al año 2000 se requerirán 4,308 m² y a largo plazo 14,360 m² más.

Jardín Vecinal.- En 1991, había un déficit de 21,113 m²; en 1994 se requirieron 10,570 m² más; al año 2000 se necesitarán 25,650 m² y para el largo plazo la demanda será de 91,849 m².

Parque Barrio.- En 1991, había un déficit de 19,680 m²; en 1994 el incremento de los requerimientos fué de 9,610 m²; al año 2000 la demanda será de 24,480 m² y a largo plazo se necesitarán 81,590 m² más.

A-6.4.1.6. Subsistema Cultura

Se presenta un déficit aproximado del 80%. En San José del Cabo se cuenta con una biblioteca, una casa de cultura, un teatro y un museo. En Cabo San Lucas se tiene una casa de cultura y dos bibliotecas.

A-6.4.1.7. Subsistema Transporte

No existe un sistema de transporte público, solo se cuenta con una línea de autobuses urbanos cuyas unidades son insuficientes para las localidades y el número de corridas no son suficientes. El transporte de autos de alquiler existente resulta oneroso para la población local.

Es necesario reubicar las centrales de autobuses.

Se presenta la necesidad de reubicar algunos equipamientos dada su incompatibilidad de uso del suelo estas son: el tiradero de basura, el rastro y el CERESO ubicados actualmente en la ciudad de San José del Cabo.

A-6.4.1.8. Medio Ambiente e Imagen Urbana

El medio ambiente está constituido por los elementos naturales como son: las montañas, el litoral, los escurrimientos superficiales, el estero de San José y los promontorios existentes tanto en San José y Cabo San Lucas, como el Corredor Turístico.

ESTA TESIS NO DEBE SALIR DE LA BIBLIOTECA

Estos elementos se han ido deteriorando por la utilización de áreas no aptas para el desarrollo urbano, la falta de reglamentación para la conservación de los elementos del medio natural, como son los cerros y promontorios, los escurrimientos superficiales y los cuerpos de agua carentes de obras de protección, la flora y la fauna, tanto terrestre como marítima y de las zonas inundables.

A lo anterior hay que sumar los aspectos de contaminación producto de los tiraderos de basura clandestinos y la defecación a cielo abierto, la falta de pavimentación en el área urbana; las deficiencias y mal estado del sistema de alcantarillado de aguas negras y la cercanía del sistema de alcantarillado pluvial; el manejo inadecuado de los desechos sólidos y líquidos que contaminan seriamente los mantos freáticos, el suelo, los arroyos, el estero y en su última consecuencia las playas; la contaminación por el ruido que ocasiona el despegue y aterrizaje de las naves en el aeropuerto internacional y la contaminación por vehículos automotores de combustión que circulan por la carretera transpeninsular.

Al respecto se ha elaborado una reglamentación de imagen urbana en el área de estudio que permita adecuar las edificaciones a las características del medio ambiente, con objeto de conservar las vistas, los paisajes y dignificar los elementos que caracterizan la identidad de la zona.⁷

A-6.4.2. EQUIPAMIENTO REGIONAL

CUADRO A-21 DEMANDAS DE EQUIPAMIENTO REGIONAL EN SAN JOSE DEL CABO								
Elemento	1991		1994		2000		Largo Plazo	
Cereso	39,457	1	19,268		44,969		167,700	1
Bachillerato General	592	6	289	3	657	7	2,516	25
Biblioteca	15,783	564	7,707	275	17,988	642	67,080	2,396
Centro Social	39,457	1,973	19,268	963	44,969	2,248	167,700	8,385
Unidad Deportiva	21,701		10,597		29,733		92,235	2
Estación de bomberos	39,457	1	19,268		44,969	1	167,700	4
Módulos de Vigilancia	39,457	7	19,268		44,969	6	167,700	13
Clinica Hospital	39,457	744	19,268	364	44,969	848	167,700	33,450
Mercado Público	39,457	247	19,268	120	44,969	281	167,700	1,048

FUENTE: Castellanos Sánchez y Gamio y Asociados S.A. 1991.

Cereso = Centro de Rehabilitación Social.

Centro de Rehabilitación Social.- Se requerirá una unidad.-

Bachillerato General.- En 1991 existía un déficit de 6 unidades básicas de servicio; en 1994 se necesitaron 3 unidades básicas de servicio más; al año 2000 la demanda se incrementará en 7 unidades básicas de servicio y a largo plazo se necesitarán 25 unidades básicas de servicio.

Biblioteca.- En 1991 existía un déficit de 564 unidades básicas de servicio; para 1994 fueron necesarias 275 unidades básicas de servicio más; para el año 2000 habrá un requerimiento

adicional de 642 unidades básicas de servicio y a largo plazo se tendrá una demanda de 2,396 unidades básicas de servicio adicionales.

Centro Social.- En 1991 había un déficit de 1, 973 unidades básicas de servicio; para 1994 se requirieron 963 unidades de servicio más; para el año 2000 la demanda será de 2,248 unidades básicas adicionales y para el largo plazo se necesitarán 8,385 unidades.

Unidad Deportiva.- Se requerirán dos unidades deportivas una a mediano plazo y otra a corto plazo.

Estación de Bomberos.- Se requerirán un total de 6 unidades básicas de servicio, una corto plazo, otra a mediano plazo y 4 a largo plazo.

Módulos de vigilancia.- Se necesitarán 7 unidades básicas de servicio a corto plazo y 6 unidades de servicio adicionales en el mediano plazo.

En cuanto al equipamiento regional de recreación los requerimientos se describen a continuación:

Plaza Cívica. En 1991 se observó un déficit de 2,849 m²; en 1994 la demanda era de 1,392 m² más; al año 2000 se requerirán 2,887 m² y a largo plazo 12,472 m² más.

Jardín Vecinal. En 1991 había un déficit de 18,344 m²; en 1994 se requirieron 8,498 más; al año 2000 se necesitarán 19,319 m² y para el largo plazo 75,851 m².

Parque Barrio. En 1991 había un déficit de 1,616 m²; en 1994 el incremento de los requerimientos fue de 7,906 m² al año 2000 la demanda será de 16,401 m² más; y a largo plazo se necesitarán 70,863 m² más.

A.6.4.3. VIALIDAD Y TRANSPORTE

La vialidad más importante en el área, es la carretera transpeninsular que comunica ambas localidades con la capital del Estado y El Corredor Turístico entre sí. A ambos lados de este eje carretero se ha venido dando el crecimiento urbano en forma lineal en la zona de San José del Cabo, dividiéndose en dos secciones el área urbana, convirtiéndose de una vialidad regional en una vialidad urbana. De aquí, que su nivel de servicio se ha hecho insuficiente, debido al volumen de tránsito vehicular, a la mezcla de tránsito ligero y pesado; al transporte de pasajeros público y privado ya que prácticamente en el tramo de la Ciudad Lineal se ha convertido en una vialidad urbana insegura para la población, por los cruces excesivos y la falta de señalamiento vial.

A.6.4.4. EQUIPAMIENTO URBANO DE CABO SAN LUCAS

A.6.4.4.1. EDUCACIÓN

EDUCACIÓN PRIMARIA.- En 1991 la demanda de aulas fué de 15; para 1994 se requirieron 8 aulas más; para el año 2000 se necesitarán 15 aulas y a largo plazo serán necesarias 67 aulas.

CUADRO A-22							
DEMANDAS DE EDUCACIÓN PRIMARIA EN CABO SAN LUCAS							
AÑO	Pob. Total Hab.	Incremento Pob. Hab.	Población escolarizable Hab.	Déficit Plazas No.	Superávit Plazas No.	Plazas Req.	Aulas Req.
1991	17,809	0	801	0	0	801	15
1994	26,506	8,697	391	14	0	405	8
2000	44,547	18,041	812	0	0	797	15
Largo Plazo	122,497	77,950	3,508	10	0	3,518	67

FUENTE: CASTOREÑA SÁNCHEZ GAYTO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

EDUCACIÓN SECUNDARIA.- En 1991 no existía déficit de aulas, para 1994 eran necesarias 4 más; al año 2000 se requerirán 8 aulas y para el largo plazo se tendrá un requerimiento de 33 aulas más.

CUADRO A-23							
DEMANDAS DE EDUCACIÓN SECUNDARIA GENERAL EN CABO SAN LUCAS							
AÑO	Pop. Total Hab.	Incremento Pop. Hab.	Población escolarizable Hab.	Déficit Plazas No.	Superávit Plazas No.	Plazas Req.	Aulas Req.
1991	17,809	0	766	0	0	0	0
1994	26,506	8,697	374	0	0	374	4
2000	44,547	18,041	766	0	26	750	8
2010	122,497	77,950	3,352	0	50	3,302	33

Nota: Se consideran 2 turnos por aula

FUENTE: CASTORENA SÁNCHEZ GAYTO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

EDUCACIÓN SECUNDARIA TECNOLÓGICA.- En 1991 no había déficit de aulas, para 1994 la demanda era de 3 aulas; al año 2000 se necesitarán 7 aulas y para el largo plazo se requerirán 27 aulas.

CUADRO A-24							
DEMANDAS DE SECUNDARIA TECNOLÓGICA EN CABO SAN LUCAS							
AÑO	Pop. Total Hab.	Incremento Pop. Hab.	Población escolarizable	Déficit Plazas No.	Superávit Plazas No.	Plazas Req.	Aulas Req.
1991	17,809	0	623	0	0	0	0
1994	26,506	8,697	304	0	0	304	3
2000	44,547	18,041	631	0	4	635	7
Largo Plazo	122,497	77,950	2,728	0	65	2,663	27

Nota: Se consideran 2 turnos por aula.

FUENTE: CASTORENA SÁNCHEZ GAYTO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

A.6.4.2.5. SALUD

CONSULTA EXTERNA.- En 1991 se observó un déficit de 1 unidad básica de servicio; para 1994 se requirieron 2 unidades básicas de servicio; al año 2000 se necesitarán 7 unidades básicas de servicio; y a largo plazo la demanda será de 18 unidades básicas de servicio.

CUADRO A-25							
DEMANDAS DE CONSULTA EXTERNA EN CABO SAN LUCAS							
AÑO	Población Total Hab.	Incremento Población Hab.	Población a Servir Hab.	U.B.S. Existente No.	Superávit U.B.S. No.	U.B.S. Requeridas	
1991	17,809	0	17,809	3		1.0	
1994	26,506	8,697	8,697	0		2.0	
2000	44,547	18,041	18,041	0		7.0	
Largo Plazo	122,947	77,950	77,950	0		18.0	

FUENTE: CASTORENA SÁNCHEZ GAYTO Y ASOCIADOS. 1991.

CUADRO A-26						
DEMANDAS DE MEDICINA INTERNA EN CABO SAN LUCAS						
AÑO	Pob. Total Hab.	Incremento Pob. Hab.	Población a Servir Hab.	U.B.S. Existente No.	Superávit U.B.S. No.	U.B.S. Requeridas No.
1991	17,809	0	17,809	5	3	2
1994	26,506	8,697	8,697	3		6
2000	44,547	18,041	18,041			13
2010	122,497	77,950	77,950			55

FUENTE: CASTOREÑA SÁNCHEZ GAVITO Y ASOCIADOS. 1991.

MEDICINA INTERNA.- En 1991 se observó un superávit de 3 unidades básicas de servicio, en 1994 se necesitaban 6 unidades básicas de servicio; al año 2000 el incremento de los requerimientos será de 13 unidades básicas de servicio y para largo plazo se tendrá una demanda de 55 unidades básicas de servicio.

A.6.4.2.8. COMERCIO Y ABASTO

CUADRO A-27				
DEMANDAS DE MERCADO PUBLICO EN CABO SAN LUCAS				
AÑO	Población Total Hab.	Incremento Población Has.	Población a Servir Hab.	U.B.S. Requeridas
1991	17,809	0	17,809	110
1994	26,506	8,697	8,697	54
2000	44,547	18,041	18,041	113
Largo Plazo	122,947	77,950	77,950	487.0

FUENTE: CASTOREÑA SÁNCHEZ GAVITO Y ASOCIADOS S.A. 1991.

MERCADO PUBLICO.- En 1991 había un requerimiento de 110 unidades básicas de servicio, en 1994 el incremento de los requerimientos era de 54 unidades básicas de servicio más; al año 2000 la demanda será de 113 y a largo plazo se necesitarán 487 unidades de servicio más.

RASTRO.- En 1991 había un requerimiento de 37 unidades básicas de servicio; en 1994 el incremento de las necesidades fue de 19 unidades básicas de servicio más; al año 2000 la demanda será de 38 unidades de servicio y para largo plazo serán necesarias 164 unidades más.

CUADRO A-28					
DEMANDAS DE RASTRO EN CABO SAN LUCAS					
AÑO	Población Total	Incremento	Población a Servir	U.B.S. Existentes	U.B.S. Requeridas
	Hab.	Población Hab.	Hab.		
1991	17,809	0	17,809		37
1994	26,506	8,697	8,697		18
2000	44,547	18,041	18,041		38
Largo Plazo	122,947	77,950	77,950		164

FUENTE: CASTORENA SÁNCHEZ GAVITO Y ASOCIADOS 1991.

A - 6.5. IMAGEN URBANA

Los elementos más característicos en la integración de esta imagen son genéricamente.

- 1) Elementos naturales
- 2) Brillantes obras de arquitectura las más de las veces costosas y monumentales
- 3) Conjuntos urbanos importantes por su calidad ambiental
- 4) Manifestaciones culturales en actividades y costumbres con fuerte influencia étnica.

La imagen de los Cabos estuvo en un principio acuñada por las características de su paisaje natural, montañas y cerros con singulares formaciones rocosas y vistas dominantes de cañadas con andadores naturales, rica flora y fauna, lomeríos, limpiadas y solariegas playas y mares de aguas cristalinas. La mayor amenaza de esta imagen son los patrones de desarrollo físico y económico que tanto el sector público como el privado y el social están aplicando para el uso y aprovechamiento de los recursos principalmente en materia de urbanización y construcción.

La imagen de las construcciones y de los elementos de la traza urbana deberán quedar identificadas y normadas por el clima y el paisaje natural para que se integren y complementen.

El carácter recreativo, de descansar, debe predominar en nuestros espacios. Banquetas amplias y arboladas o pórticos en lugares públicos para estar, como plazas y jardines, caminos y andadores apropiados para la recreación, el ejercicio, el deporte y el esparcimiento.

En conclusión se requiere introducir una nueva conciencia y nuevos patrones de desarrollo a través de:

- Defender nuestro patrimonio natural y ser exigentes de la calidad espacial y urbana de nuestras construcciones a fin de que con el tiempo se conviertan en patrimonio cultural.
- Una planeación urbana sólida y realista que incorpore valores ambientales y urbanos a los criterios financieros y rentables ya utilizados.
- Una reglamentación integral adecuada al clima y a nuestros ecosistemas que se aplique rigurosamente y por igual al sector público, al privado y al social.
- Especial atención a las necesidades de suelo y equipamiento de la población de menores recursos con verdadera orientación social.
- Promover proyectos a escala urbana que establezcan la pauta a seguir.⁸
- Diseñar nuevos prototipos para los edificios públicos con mayor rigor y control en su localización incorporando valores urbanos como son los espacios públicos y su relación con un conjunto.

A-6.5.1. IMAGEN DEL MEDIO NATURAL

⁸ FONATUR 1993, Manual de Imagen Urbana para el Desarrollo Urbano de Los Cabos B.C.S.

La imagen formal del entorno natural identifica seis componentes físicos.

Las Montañas
Las Cañadas
Las Costas
El Estero
Los Lomeríos
El Océano

Los cuatro primeros son elementos focales importantes que ofrecen referencias para la orientación y son valiosa fuente generadora de identidad.

El estero es una unidad única, mientras que las montañas, cañadas y playas se repiten a lo largo de la región adoptando varias configuraciones de rasgos diferentes, las montañas son las que tienen mayor presencia y potencial.

Los lomeríos y el océano ofrecen un telón de fondo para todos los demás elementos.

A-6.5.1.1. Las Montañas.

Estas equivalen a los monumentos y edificios o estructuras focales de la ciudad. Existe la tendencia y la presión comercial a urbanizar y ocupar las laderas y cimas de las montañas, cerros y promontorios menores. Algunos cerros se desarrollan con criterios aceptables y acertados como en el caso del pedregal de Cabo San Lucas, que conserva el cerro con una franja verde contigua a la zona federal marítima terrestre y los cauces de los arroyos.

Otros cerros han sido menos afortunados. Existe un conflicto entre el valor comercial que pueden alcanzar los terrenos con mayor elevación y el valor paisajístico de estas formaciones geológicas. Existen creciente presiones para que lotifiquen y construyan para beneficio de particulares sacrificando su uso y disfrute colectivo.

Es conveniente que las montañas y cerros se conserven en su forma natural y cualquier intento de construcción debe ser planeado, diseñado y delicadamente ejecutado.

Las formaciones rocosas más significativas e importantes, son las llamadas genéricamente Arco de Cabo San Lucas. Este elemento sintetiza la imagen de los Cabos.

A-6.5.1.2. Las Cañadas.

Son los rasgos de la topografía que sirven de cuna y refugio silvestre. Es un sistema ecológico frágil e importante para el desierto. Pocas veces se ha visualizado a las cañadas como bordos o sendas útiles para la delimitación de zonas urbanas haciéndolas fácilmente identificables; generalmente se ignora su valor y se rellenan para incorporarlas a la superficie vendible.

Para su mayor identificación y aprovechamiento se requieren elementos arquitectónicos que enmarquen sus accesos.

- Jardinería utilizando las mismas especies vegetales
- Mobiliario de apoyo al peatón, señalización y nomenclatura mínima de tipo informativo y educacional.

En tiempo de aguas se constituyen en barreras infranqueables que llegan a aislar zonas urbanas por espacio de horas.⁹

A-6.5.1.3. Las Costas.

La franja limítrofe con el océano lo constituyen los acantilados y las playas.

⁹ FONATUR. 1993. Manual de Imagen Urbana para el Desarrollo Urbano de Los Cabos B.C.S.

Los acantilados son inadecuados y no aptos para la construcción por su falta de accesibilidad, características geológicas inestables y la dificultad y altos costos de urbanización. En su mayoría han permanecido intocables, aunque su privilegiada elevación y dominio visual los vuelve cada vez más codiciables.

Las playas son más accesibles, atractivas y aptas para usos recreativos y más vulnerables al impacto negativo del hombre.

La imagen natural de las playas en donde estas han permanecido vírgenes, es de extensas superficies de arena suave, desoladas con la presencia inmediata del desierto.

En las playas donde se ha hecho presente el desarrollo inmobiliario, el mar aparentemente es el mismo, pero comienza a contaminarse con basura. Hay barcos anclados sin control sanitario, embarcaciones y vehículos navegando peligrosamente y en conflicto con los bañistas.

El mayor impacto lo están ocasionando las construcciones adyacentes y la administración de la zona federal marítima terrestre. El patrón espacial que se está siguiendo es el de delimitar bardeando los límites de los predios; elevar los predios para su protección y privacidad; restringir el acceso público, introducir vegetación abundante del tipo tropical en los predios contiguos; permitir el asentamiento de restaurantes y bares, y la falta de estacionamiento.

Este impacto será mayor cuando a falta de normatividad preventiva se desarrollen los lotes de la franja costera hombro con hombro pues se constituirá una barrera continua. Es conveniente conservar algunos tramos en su estado natural como vestigio de lo que fue, así como garantizar el libre tránsito público y regular las actividades y servicios en la costa.

Las playas de mayor belleza están en el Corredor Turístico y en Cabo San Lucas.

Las ubicadas en el corredor son: Acapulquito ó Costa Azul; el Bledito ahora conocida como Cabo Real; Chileno; Santa María; Barco Varado y Cabo Bello.

Las de Cabo San Lucas son: La Municipal ó de Los Corsarios, La Escondida ó Coral Negro y dependiendo de las condiciones del mar, la del Pedregal y la de la zona hotelera del Pacífico conocida como Solmar ó Terrazal.

En general, la imagen de Los Cabos ha quedado acuñada por las características de su paisaje natural. La mayor amenaza de esta imagen son los patrones que se están aplicando para el uso y aprovechamiento de estos recursos, en materia de urbanización y construcción. Es necesario preservar la riqueza ecológica topográfica, faunística, floral, geológica tanto terrestre como marítima.

La imagen de Los Cabos es la de un medio natural de excepcional belleza que tiene un incipiente, agresivo y dinámico crecimiento urbano de gran impacto que requiere control para evitar que este impacto sea negativo.

Debido a que la vocación y potencial de Los Cabos es la explotación turística de sus recursos primarios: paisaje, clima y fauna, se requiere plantear la conservación de la mayor cantidad de sus elementos y que los desarrollos y las actividades se adecuen a ellos.

A-6.5.2. IMAGEN URBANA A NIVEL REGIONAL.

A la región se denomina Los Cabos.

Existen dos Cabos que se consideran remotos e independientes: San José del Cabo y Cabo San Lucas y aparece una tercera zona denominada Corredor Turístico.

Falta un concepto con una imagen regional y no se están aprovechando los elementos físicos existentes que en forma coherente e integrada la posibilitarían, tampoco se están incorporando los nuevos valores espaciales que se requieren para generarla, la tendencia es dividir.

Desde el punto de vista físico y funcional existe un fenómeno aún no reconocido de conurbación de dos centros de población que están interactuando en forma complementaria. Los dos polos son concentradores de servicios y actividades y se están conurbando a través de un corredor físico y funcional que se está conformando a pasos agigantados a lo largo de 33 kms.

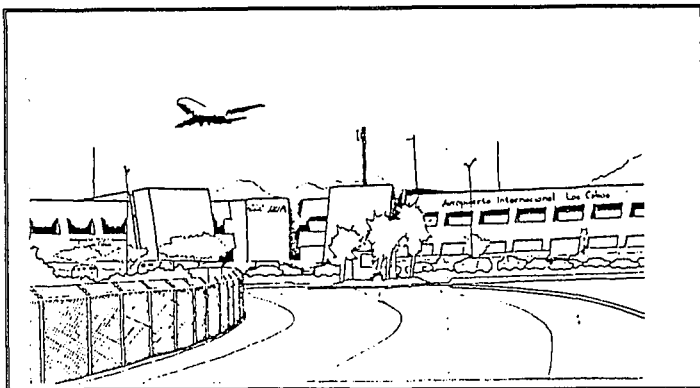


Fig. 1

Se ha estado promoviendo y permitiendo la concentración de las actividades productivas (turísticas) a lo largo de su eje mientras los asentamientos principales (urbanos) están quedando a sus extremos. Por el momento la forma de crecimiento es dispersa.

Su forma lineal tenderá a ser monótona si no se incorporan elementos focales y estructuras homogéneas pero diferenciados en su entorno a lo largo del recorrido.

La forma lineal se había estado adaptando a las condiciones orográficas y topográficas. El tener solo dos extremos ha facilitado la orientación al desplazarse por la cinta; su longitud obliga a grandes desplazamientos porque no existe una distribución equitativa y accesible de la vivienda, el empleo, el equipamiento y los servicios.

Su urbanización es sencilla así como la construcción de la infraestructura de cabecera.

Las puertas de acceso a la región no son claras ni adecuadas en primera instancia a las terminales aéreas, de autotransporte y marítimas; en segunda instancia a las carreteras y por último a los nudos de acceso a las zonas y a los distritos.

El aeropuerto Internacional de San José del Cabo tiene una imagen contextual satisfactoria, la imagen de las carteleras publicitarias a lo largo del camino hacia la carretera y el remate con ella es deficitaria; la fealdad de los elementos contrasta con la belleza del desierto; se ha permitido ubicar el CERESO frente a este paisaje así como programas de vivienda institucional contiguos al penal.(Fig. 1)

Las terminales de autotransporte no existen. El servicio se proporciona primitivamente en lotes baldíos ó en la vía pública. La imagen de este destino turístico se ve altamente deteriorada.

La Marina de Cabo San Lucas tiene las instalaciones comparables con cualquiera de las mejores del mundo. Sus instalaciones y operación son excelentes. La articulación del proyecto con el resto del

tejido urbano es deficiente. Se quedó aislada del resto de la ciudad a la que sus construcciones dan la espalda, aunque las actividades principales se concentran con mayor éxito sobre el boulevard posterior en detrimento del comercio de la Marina.

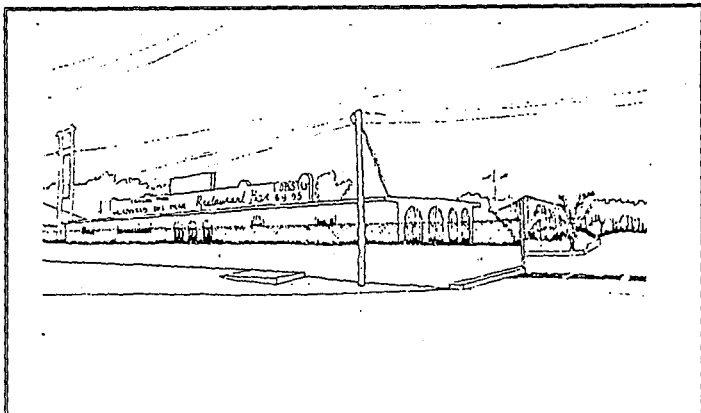


Fig. 2

Por carretera los accesos están descuidados, como ejemplo está el acceso a Cabo San Lucas por San José del Cabo donde la intención de crear un corredor turístico se ha convertido en realidad en corredor industrial pues se ubican: una fábrica de concreto premezclado, una hulera, una bioquímica, patios de maquinaria, una subestación eléctrica una planta de bombeo, varios trailers parks y otros servicios. (Fig. 2)

A-6.5.3. IMAGEN URBANA A NIVEL DISTRITO

Se han identificado en la región cuatro zonas bien diferenciadas. Cada una de ellas tienen rasgos comunes hacia su interior pero varían entre sí en sus características.

- 1.- La Ciudad Lineal.- Abarca una serie de asentamientos pequeños y propiedades rurales entre el aeropuerto y San José del Cabo.
- 2.- San José del Cabo.- Abarca la zona centro con las zonas de crecimiento perimetral, los terrenos del proyecto de FONATUR (campo de Golf, zona residencial y supermanzanas) y la playita.
- 3.- El Corredor Turístico.- Comprende los grandes desarrollos inmobiliarios entre San José del Cabo y Cabo San Lucas que incluyen algunas propiedades individuales más pequeñas y aisladas.
- 4.- Cabo San Lucas incluye la zona centro, la Marina las zonas hoteleras, y las colonias residenciales, de vivienda media y populares en su perímetro.

A-6.5.4. MEJORAMIENTO DEL CENTRO URBANO DE CABO SAN LUCAS

Para mejorar el centro urbano de Cabo San Lucas se ha elaborado la siguiente normatividad.

Generalidades

El Centro de Cabo San Lucas debe de elevar la calidad arquitectónica de sus construcciones e introducir valores urbanos que le generen una identidad congruente con la calidad del resto de los desarrollos inmobiliarios de Los Cabos.

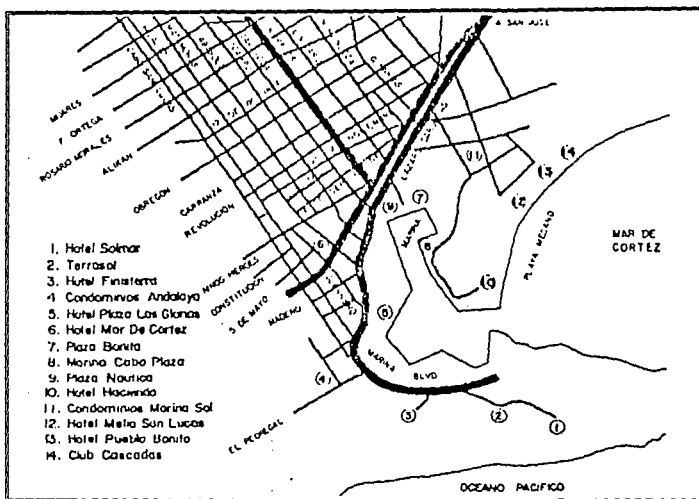


Fig. 3

- Se considerará centro urbano de Cabo San Lucas la superficie comprendida por el siguiente polígono:
- Las manzanas en ambas aceras de la Calle Leona Vicario entre el Boulevard Marina y la Calle Revolución 1910.
 - Las manzanas en ambas aceras del Boulevard Marina desde el nodo de la intersección del libramiento, el vado y la carretera transpeninsular a San José del Cabo hasta la ex-Empacadora Pando.
 - Las manzanas en ambas aceras de la Calle San Lucas desde el Boulevard Marina hasta la Calle Revolución 1910
 - La zona Federal Marítimo Terrestre de La Marina incluyendo a ésta.¹⁰
 - Las manzanas en ambas aceras de la Calle Revolución 1910 entre la Calle San Lucas y la Calle Leona Vicario
 - Los corredores urbanos que se dan a lo largo de la Calle Morelos, la Calle Leona Vicario y la Calle Lázaro Cárdenas y/o Carretera Transpeninsular. (Fig 3)

A-6.5.4.1. Uso del Suelo.

¹⁰ FONATUR. Manual de Imagen Urbana para el Desarrollo Urbano de los Cabos B.C.S. 1993.

De común acuerdo con la Cámara Nacional de Comercio establecer y aplicar un sistema de cuotas para regular el número de negocios que podrán establecerse con un mismo giro comercial para brindar al turista y a la población residente la diversidad y dosificación de los satisfactores que requieren.

No se permitirán establecimientos industriales, talleres, bodegas u otros usos nuevos que requieran de vehículos de transporte y maquinaria pesada, almacenamiento de materia prima a procesar, manejo de combustibles o materia inflamable y sustancias contaminantes o sucias. Aquellos giros existentes que tengan estas características deberán de reubicarse a la zona industrial o de servicios.

Los centros comerciales y tiendas de autoservicio quedarán condicionados a:

Localizarse sobre una vialidad primaria con acceso por un mínimo de dos vialidades secundarias adicionales.

Ocupar toda la manzana o la cabecera de una manzana.

Tener suficiente estacionamiento ubicado en la parte posterior sin que se vea desde la calle principal.

Tener acceso de servicio y andén para la recepción de mercancía y entrega de basura fuera del área de dominio del público.

Tener cuarto de refrigeración para los desperdicios orgánicos y de perecederos.

Los talleres existente deberán de localizar sus accesos por calles secundarias y no podrán dar a la vialidad Primaria. Se alentará su reubicación.

Los establecimientos de expendio de alimentos y bebidas deberán de tener locales adecuados que cumplan con las mínimas normas de higiene y limpieza:

Pisos de material. La tierra queda prohibida.

Instalaciones sanitarias para clientes y empleados por separado.

Cocina separada con muros de azulejo y sistema de extracción a patios de servicio dentro del lote y apartados de la vía pública.

Depósitos de basura cerrados

Se aumentará el espacio disponible para el peatón y se adecuará para su comodidad y disfrute.

A-6.5.4.2. Pórticos, Arcadas y Portales.

Las fachadas a la vía pública deberán de ser porticadas (Fig. 4)

Se introducirá el uso de pórticos como elemento unificador de una nueva imagen arquitectónica.

La altura de los pórticos quedará regulada por la altura dominante reglamentaria para las fachadas.

La altura de los pórticos podrá ser sencilla o doble pero nunca mayor.

Se permitirá hacer uso de la parte superior de los pórticos como balcones, terrazas o pórticos en una segunda planta. (Fig. 5)

El alineamiento de los pórticos corresponderá al de la guarnición de la banqueta. El ancho libre de la banqueta será de 1.80 m. mínimo. La proporción de los pórticos será de 1.5:1 a 1:2.

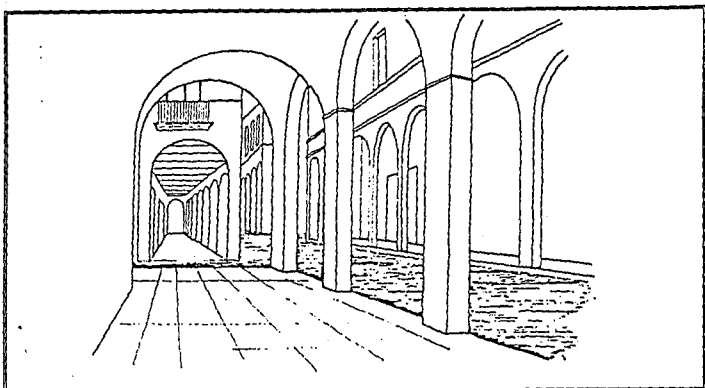


Fig. 4
 La separación de columnas del pórtico no deberá de ser en ningún caso mayor de 3.60 m., aún cuando su altura sea doble.

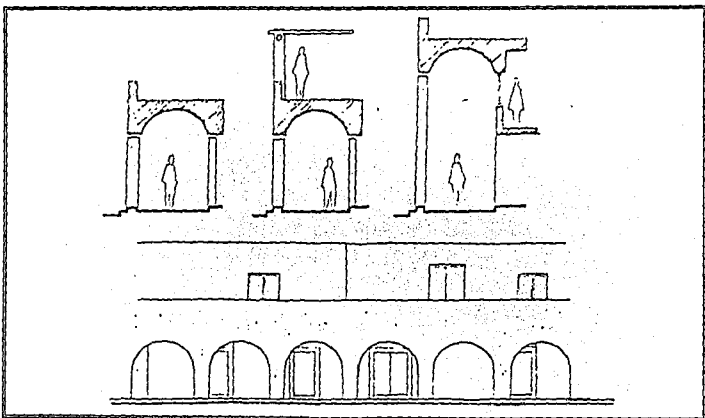


Fig. 5

Los pórticos tendrán arcadas por lo que los cerramientos entre columnas podrán ser arcos de medio punto, secciones de arco de círculo o elípticos únicamente. No se permitirán arcos de dos, tres o más trazos.(Figs. 6 y 7)

El nivel inferior del pórtico será el correspondiente a la banqueta, el cual estará 15 cms. arriba del pavimento de la vía pública adyacente y 15 cms. abajo del nivel de piso terminado de la habitación contigua. Estas medidas podrán incrementarse a un máximo de 18 cms.

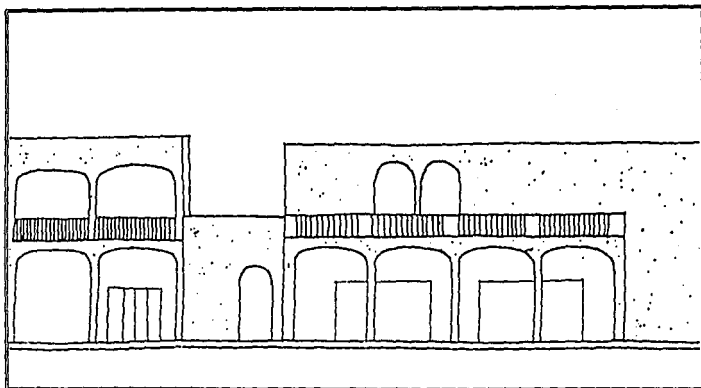


Fig. 6

Queda prohibido cerrar con cancelos los pórticos para incorporarlos o hacerlos habitaciones tanto en planta alta como en planta baja.

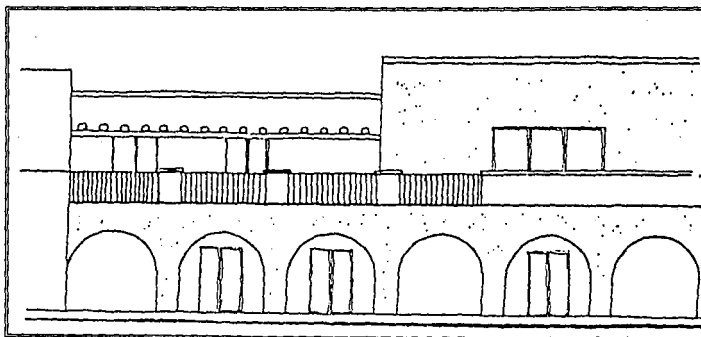


Fig. 7

A partir del tercer nivel queda en libertad el propietario de seguir haciendo uso de pórticos, balcones o de remeterse al alineamiento de su propiedad hasta la altura y niveles autorizados en cada zona.

Las arcadas podrán estar rematas o enmarcadas con molduras, cornizas o dejarse sencillas.

Se permitirán remetiimientos adicionales en el alineamiento de la fachada hacia el interior del predio, sin embargo deberá de respetarse el alineamiento del pórtico hacia la calle.

No se permitirán volados sobre la vía pública sin su correspondiente columnata para formar pórticos. En los casos en que el ancho de la banqueta sea inferior a 1.50 m. y el espacio no permita la construcción del pórtico se utilizará como elemento el balcón.

Los balcones se permitirán condicionados al punto anterior y podrán ser corridos a lo largo de la fachada hasta 4.50 m. de longitud o individuales abarcando vanos individuales en módulos de 30 cms. a partir de un mínimo de 90 cms.

Cuando proceda incorporar balcones al diseño arquitectónico su longitud deberá de coincidir preferentemente con el ancho del vano correspondiente, puerta o ventana con una tolerancia de 30 cms. en cada lado.

Los balcones tendrán una proyección de 90 cms. máximo aunque se recomienda sean de 60 cms. a 75 cms.

Los pórticos y las azoteas estarán coronadas con pretilos en todo su perímetro.

Los barandales de pórticos y balcones podrán ser de carpintería, herrería o albañilería.

Los barandales sólidos de madera, fierro, plástico o lámina quedan prohibidos.

Los barandales y pretilos de albañilería no podrán tener componentes tomadas a manera de barotes. Se permitirán diseños geométricos en tabique o moldeados condicionados a los patrones geométricos tradicionales que se proporcionan como referencia.

Queda prohibido hacer uso de la superficie del pórtico en planta baja para colocar o exhibir mercancía o productos en venta.

El pórtico deberá de quedar libre de obstáculos en todo momento.

A-6.5.4.3. Fachadas

Fuera del uso de los escaparates propios de las tiendas queda prohibido hacer uso del exterior de la fachada o de la vía pública para exhibir productos y mercancía.

A-6.5.4.4. Ventanas y Puertas

Toda fachada con vanos deberá de tener una relación de vano-macizo de 1:3 mínimo a 1:6 máximo.

Las ventanas de la fachada, al interior de los pórticos, podrán ser de cualquier proporción, sin embargo deberán de tener un pretil de 45 cms. de altura mínima.

Las puertas de acceso a las construcciones para peatones serán de 90 cms. mínimo y 2.10 m. máximo.

Las puertas para zaguanes y accesos vehiculares serán de 2.50 m. mínimo y de 3.00 m. máximo.

Los accesos vehiculares a los predios también tendrán pórticos sobre la banqueta.

Los vanos serán preferentemente de forma rectangular con el eje mayor en sentido vertical con proporción de 1:2 a 1:3.

A-6.5.4.5. Techos

Las construcciones utilizarán techos de losa plana

Las construcciones quedarán rematadas con techos y azoteas terminadas.

Cualquier previsión para una expansión futura (varillas) deberá de quedar oculta y protegida de tal manera que la construcción no tenga el aspecto de abandonada o sin terminar.

No se permitirán construcciones inconclusas o abandonadas sobre las avenidas primarias o en los centros urbanos.

No se permitirán los techos inclinados en ningún material.

No se permitirán los techos de palma, lámina o teja.

Queda prohibido el uso de gárgolas, escurrimientos o caídas de agua directas hacia la vía pública.

El uso de gárgolas se permitirá si descargan al interior del predio sin afectar los inmuebles colindantes y si se recogen superficialmente para canalizarlas a la red municipal en forma subterránea o superficial según sea el caso.

El uso de volados o marquesinas esta prohibido salvo por lo dispuesto en el apartado de balcones y pórticos.

Los pretilos de las azoteas estarán terminados con molduras, antepechos, repisones o cejas, ninguna de las cuales podrá sobresalir más de 40 cms. del paño de la fachada ni ocupar mas del 10% de la superficie total de la misma.

Los techos planos podrán tener una superficie continua de hasta 100 m2. Arriba de esa cantidad deberán de incorporar cambios de nivel para evitar la monotonía y grandes superficies reflejantes.

El acabado de los techos planos podrá ser.

Color blanco o cualquiera de la gama de colores arena.

Arena o materiales pétreos tales como cantera o piedra.

Losetas de barro o ladrillos.

Cerámicas no reflejante color blanco o arena.

Los techos no podrán tener acabados reflejantes ni colores metálicos o negro.

Los techos inclinados de teja quedan condicionados a lo siguiente:

Solo se permitirán tejas de media caña.

Tendrán pendientes mayores a 15% y menores a 60%.

Se utilicen al interior de los predios de tal manera que no queden visibles desde la calle.

Que se conviertan en un elemento focal en la composición o en su defecto que queden ocultas mediante el uso de pretilos.

Tengan el mismo acabado y color que el resto de la construcción.

Se hagan de materiales de albañilería sólidos.

Tengan un volumen sustentante que sobresalgan de la cubierta en 50 cms. mínimo.

Las bóvedas queden incluidas dentro de la envolvente de la altura máxima permitida para la construcción.

Las cúpulas podrán rebasar la altura máxima permitida siempre y cuándo sean una semiesfera y su diámetro circular no sobrepase los 2.00 m. de diámetro.

La restricción anterior no aplica a los edificios públicos.

Queda prohibido el uso de tragaluces y domos en techos y bóvedas.

Cuando por razones de iluminación y ventilación sea indispensable el uso de tragaluces y/o domos deberán de quedar ocultos y fuera del alcance de la vista del público desde cualquier punto. Se sugiere el uso de pretilos tipo cubo de luz.

A-6.5.4.6. Materiales, Texturas y Colores

Las superficies de las fachadas y de los pórticos deberán de estar revestidos con aplanados y repellados acabados con pintura blanca, la gama de colores arena o encalados.

Los materiales y recubrimientos pétreos y aparentes no estarán permitidos a excepción de los edificios públicos, equipamiento y construcciones significativas que expresamente se señalen.

Los elementos de cancelería como puertas, cancelas y ventanas podrán ser de perfiles de hierro estructural o tubular, de madera o de aluminio.

El uso de la madera para la cancelería esta condicionado a que sea de primera calidad y tenga un riguroso mantenimiento.

El color para los cancelas de hierro será preferentemente negro, blanco o café obscuro.

El aluminio solo se permitirá anodizado y en color duranodic, blanco ó arena. No se permitirá expresamente el color dorado.

La instalación y uso de los cristales reflejantes y/o espejo hacia la vía pública queda prohibido.

No se permitirán el uso de la palma o la lámina en ningún elemento arquitectónico.

Queda prohibido utilizar la vía pública para exhibir cualquier tipo de mercancía.

No se permitirán tuberías ni depósitos de combustibles de las instalaciones de gas, agua, aire acondicionado, extracción de aire, electricidad o especiales a la vista del público. Las instalaciones deberán de quedar ocultas al público y los depósitos dentro de cubos de servicio accesibles.

Las antenas de televisión y comunicaciones deberán de colocarse con mayor discreción posible buscando que queden fuera de la vista de la comunidad y de los vecinos inmediatos.

Los tendereros de ropa quedarán ubicados en patios de servicio fuera del alcance visual de cualquier propiedad y espacio público.

A-6.5.5. MANUAL DE IMAGEN URBANA PARA EL DESARROLLO URBANO Y TURISTICO DE LOS CABOS, B.C.S.

Con el fin de mejorar y normar la imagen urbana de la región de Los Cabos FONATUR ha elaborado un MANUAL DE IMAGEN URBANA PARA EL DESARROLLO URBANO Y TURISTICO DE LOS CABOS, B.C.S. en el cual se proponen.

A-6.5.1. NORMAS DE PLANEACION Y DISEÑO URBANO PARA.

A-6.5.1.1. MEDIO NATURAL.

Las Montañas, Los Cerros, Las Cañadas, Las Costas, El Estero, El Océano, Vegetación.

A-6.5.1.2. SUELO.-

Usos alineamientos, restricciones, limpieza, lotes baldíos, bardas.

A-6.5.1.3. VIALIDAD.-

Trazo, vialidad regional y primaria; carriles de circulación, camellones, cruceros, banquetas, guarniciones, forestación vial, estacionamiento, mantenimiento, iluminación.

A-6.5.1.4. INFRAESTRUCTURA.-

Edificios de servicio, Energía Eléctrica, Agua Potable, Telefonía.

A-6.5.1.5. EQUIPAMIENTO.-

Vialidad, estacionamiento, infraestructura, espacios abiertos, vegetación, construcciones.

- Sistema de equipamiento: Educación, Cultura, Salud, Asistencia Pública, Comercio, Abasto, Comunicaciones, Transportes, Recreación, Deportes, Servicios Urbanos.
- Normas de equipamiento.

A) Educación.- Jardín de niños, Escuela Primaria, Secundaria General, Escuela Técnica, Bachillerato General, Bachillerato Tecnológico.

B) Cultura.- Biblioteca Local, Centro Social Popular, Auditorio, Museo Educativo, Teatro, Casa de la Cultura.

C) Salud.- Unidad Médica, Unidad de Urgencias, Clínica, Clínica Hospital, Hospital General.

D) Asistencia Pública.- Casa Cuna, Guardería Infantil, Orfanatorio, Centro de Integración Juvenil, Velatorio Público.

E) Comercio.- Tianguis, Mercado Público.

F) Abasto.- Rastro Mecanizado, Central de Abasto, Comercios Individuales, Calles Comerciales.

G) Comunicaciones.- Agencia de Correos, Sucursal de Correos, Administración de Correos, Oficina Telefónica, Central de teléfonos.

H) Transporte.- Terminal de Autobuses Urbanos, Encierro de Autobuses Urbanos, Estación de Taxis, Terminal de Autobuses Foráneos, Terminal de Camiones de Carga, Aerobista.

I) Recreación.- Plaza Cívica, Jardín Vecinal, Parque de Barrio, Parque Urbano, Área de Ferias y Exposiciones, Espectáculos Deportivos, Cine.

J) Deporte.- Canchas Deportivas, Centro Deportivo, Unidad Deportiva, Gimnasio, Alberca Deportiva.

K) Servicios Urbanos.- Comandancia de Policía, Central de Bomberos, Cementerio, Basurero, Estación de Gasolina.

A-6.5.1.6. VIVIENDA

Colonias populares.- Vialidad, Alineamientos, Limpieza, Colores, Vegetación.

Desarrollos residenciales.- Comités de control urbano y arquitectónico, Estructura y Reglamento Interno.

Normas de Construcción: Iluminación, Infraestructura, Señalización.

A-6.5.1.7. Participación Social.-

A-6.5.2. NORMAS DE IMAGEN URBANA.

A-6.5.2.1. VEGETACION.

Región, Zonas Urbanas, Plantas de Ornato, Arboles, Arbustos.

A-6.5.2.2. MOBILIARIO URBANO.

Bancas, Depósitos de Basura, Casetas Telefónicas, Buzones, Paradas de Autobús, Postería, Kiosko.

A-6.5.2.3. SEÑALIZACIÓN. Avisos, Anuncios, Letreros, Señales, Permisos.

A-6.5.2.4. BARDAS Y ALINEAMIENTOS Bardas, Alineamientos.

A-6.5.2.5. ACABADOS - Materiales, Colores.

A-6.5.3. NORMAS PARA EDIFICACION.

A-6.5.3.1. Principios de las construcciones.

A-6.5.3.2. Forma de las construcciones.

A-6.5.3.3. La tierra como aislante.

A-6.5.3.4. Captadores de brisa y torres de viento.

A-6.5.3.5. Techos

A-6.5.3.6. Ventanas

A-6.5.3.7. Centro urbano de San José del Cabo.

A-6.5.3.8. Centro urbano de Cabo San Lucas.

A-6.5.3.9. Previsiones para la construcción.

A-6.5.3.10. Patrimonio Arquitectónico.

Fachadas, Ventanas, Puertas, Techos, Estacionamiento, Desniveles Banquetas.

Obstáculos via Pública, Anuncios, Edificios Públicos.

A-7. PUERTO TURÍSTICO

A-7.1. CONCEPTO DE PUERTO TURISTICO

Un puerto turístico es aquel al que llegan o arriban barcos especializados como: cruceros, transbordadores y yates. Para dar servicio a estas embarcaciones el puerto debe ofrecer servicios como: desembarque, avituallamiento, agua, combustible, electricidad, reparaciones, migración, sanidad, salubridad, auxilio a la navegación, teléfonos y telégrafos.

A los puertos turísticos también se les llama puertos deportivos cuando están ligados con un desarrollo inmobiliario, que generalmente tiene instalaciones en tierra como club de yates, hoteles, y desde luego las zonas residenciales y comerciales, esta última con locales comerciales, restaurantes, bares, discotecas, agencias de viajes, lavado de ropa, tiendas deportivas, etc.

A-7.2. CLASIFICACIÓN

De acuerdo a su situación respecto al mar los puertos turísticos se clasifican en: Marinas, Puertos exteriores y Puertos Isla.

Las primeras son cuando sus dársenas están ubicadas en terrenos interiores y las obras exteriores están destinadas a la protección del canal de acceso. Los puertos interiores generalmente están ubicados fuera de la línea de costa y protegida con obras exteriores, las áreas de tierra puede ser ganadas al mar o estar asentadas en terrenos naturales.

El puerto Isla como su nombre lo indica es una isla conectada a tierra firme con una pasarela o puente.

Transporte turístico náutico.

El transporte utilizado en estos tipos de puertos se divide generalmente en tres grupos:

- 1) Cruceros
- 2) Transbordadores
- 3) Yates; remolcables y no remolcables ¹¹

A-7.3. MARINA

A-7.3.1. CONCEPTO DE MARINA

El concepto de marina fue inventado en 1928 por la Association of Engine and Boat Manufactures para describir una dársena con instalaciones para resguardo y atraque a todo tipo de embarcaciones de recreo, así como para prestarle servicios de avituallamiento y combustibles.¹²

Con el tiempo las marinas fueron sufriendo modificaciones, se ampliaron y se diversificaron sus instalaciones. Es hasta 1979 que la PIANC (Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación) redefine el concepto de dársenas para embarcaciones de recreación como Puerto Deportivo. Actualmente como marina se entiende un puerto deportivo combinado con un desarrollo inmobiliario integrado.

La mayoría de las marinas en México fueron concebidas y construidas como "Estacionamientos de Agua" para embarcaciones de recreo particulares, principalmente para turistas extranjeros. Recientemente han sido construidas con el fin de vender bienes y raíces.

La primera marina construida en México, fue el Club de Yates de Acapulco (1955) principalmente para la clase socioeconómica alta de la Ciudad de México. Se organizaban eventos sociales en el puerto alrededor de su club, regatas con clubs de yates de la costa de California, pero la mayoría de las embarcaciones eran usadas para paseos en la bahía.

Las Marinas subsecuentes, Cabo San Lucas, San Carlos, Las Hadas, Gran Baja, La Paz, Nuevo Vallarta en el Pacífico y Cozumel, club náutico Cozumel, Club náutico, Isla Mujeres, Carlos and Charles, Cancún, Cozumel, Playa Blanca Cancún, Aquatours Cancún, Aviatours local- fueron orientadas a recibir embarcaciones de Turistas norteamericanos, procedentes de California, donde se apreciaba un mercado creciente para esta actividad.¹³

Generalmente el turismo en yates es muy importante por el número de embarcaciones en operación, puede dividirse en dos grupos: el que se hace con embarcaciones de altura y el que se hace con lanchas remolcables.

¹¹Robledo Lara Héctor. Compilación sobre Terminales de Transporte Marítimo. México. UNAM. División de Estudios de Posgrado. Facultad de Arquitectura.1990.

¹² IBID.

¹³FONATUR. Programa Nacional Náutico Turístico. Volumen V. México 1990.

Estudios realizados por la ex Dirección General de Obras Marítimas señalaron que la duración promedio de viaje para turistas con embarcaciones remolcables es de 10.5 días con un promedio de 794 millas de recorrido y para turistas en embarcaciones de altura la duración promedio de viajes de 19.9 días con 4.2 días en tierra y 10 horas fondo diario.

El turismo en yate que se realiza en barcos que pueden navegar hasta 200 millas y no tienen problemas para encontrar refugio con buena protección y profundidades para fondear en puertos pequeños y bahías naturales. Para este tipo de turismo son necesarios muelles apropiados para la carga de combustible, agua y vituallas, dársenas para fondear y boyas.

El turismo en yates remolcables acostumbra recrearse con cortos recorridos durante el día en las vecindades de los sitios donde botan sus embarcaciones al mar. Para tal objeto se requiere accesos para sus vehículos hasta la playa y rampas para botar la embarcación en áreas protegidas y en condiciones de seguridad.

En el caso de México, en primer término el cliente potencial será fundamentalmente el estadounidense que vive en las zonas fronterizas (California, Arizona, Texas, Louisiana y Florida), puesto que los E.U.A. cuenta con la flota de recreo más grande del mundo y tienen, además, el suficiente poder económico para viajar hacia lugares de México e inclusive adquirir bienes y raíces.

Potencial para nuevas marinas en México.

Tan solo en el Estado de California hay una demanda insatisfecha para 15,000 muelles. Además parece ser que en la costa de California, dado el nivel de saturación al que se ha llegado, es difícil construir nuevas Marinas.

En encuestas realizadas por FONATUR se detectó que dos terceras partes de un grupo de 70,000 personas entrevistadas mostraron interés por contar con Marinas en la República Mexicana, principalmente en la zona del Mar de Cortés, y una tercera parte dejaría sus embarcaciones en marinas mexicanas.

Por lo tanto FONATUR ha estimado que habría una demanda en la zona, en forma conservadora para aproximadamente 3,000 peines solo para el área del Golfo de Cortés.

Sin embargo, con base en entrevistas realizadas con los operadores tanto de la Marina de San Carlos como de la Paz, se detecta que la demanda puede llegar a considerarse de alrededor de 5,000 peines para la zona. Esto se basa en las solicitudes que constantemente tienen de los Estados Unidos para un lugar en sus marinas.

A-7.3.2. DIMENSIONAMIENTO DE INSTALACIONES DE LA MARINA

A continuación se mencionan las dimensiones específicas para las áreas de agua de una marina, así como las de los muelles, considerando que estos sean del tipo flotante a base de peines y slips, que son los típicos.

El dimensionamiento de las zonas terrestres no se menciona, puesto que siempre estará supeditado al tipo y categoría del desarrollo, así como a las características del usuario.

CANAL PRINCIPAL DE ACCESO. Para dar vías de navegación el ancho del canal será de 7.8 veces la manga de la embarcación de proyecto; para una sola vía será de 4.8 veces la manga. En todos los casos el ancho mínimo será de 22.50 m. (75').

CANALES SECUNDARIOS. El ancho de estos canales será de cuando menos 1.5 la eslora de la embarcación de proyecto. Para canales con atraque en ambas bandas este ancho será de al menos 1.75 la eslora.

PROFUNDIDADES. Las profundidades que se deben de dar tanto en los canales como en las dársenas son función de diferentes parámetros, entre los que se pueden citar la variación del nivel por las mareas y el calado requerido por las embarcaciones. En este último caso las profundidades mínimas especificadas son:

CUADRO A- 29	
PROFUNDIDADES MÍNIMAS SEGÚN ESLORA	
Eslora	Profundidad mínima
Pies	Metros
12	1.20
20	1.80
40	2.40
más de 40	más de 3.00

SEPARACIÓN ENTRE SLIPS.- El espacio libre disponible entre slips (s) deberá ser calculado de acuerdo a la expresión siguiente:

$$S = 0,35 E + 1.4$$

S = separación libre entre slips (metros)

E = eslora de la embarcación (metros)

Si la eslora es mayor de 9 m. el ancho S puede disminuirse en 0.30 m. por cada 3 m. adicionales de eslora.

FRANCO BORDO EN MUELLES FLOTANTES.- EL franco bordo en muelles flotantes, para su correcta operación deberá ser no menor de 35 cm. ni mayor de 50 cm., considerándose condiciones de cargado y sin carga. La carga viva uniformemente repartida será de 100 - 150 kg./m².

A-7.3.3. ASPECTOS LEGALES DEL DESARROLLO DE UNA MARINA

Trámites.

En primer término es necesario informarse en Dirección General de Puertos (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) si el área en donde se pretende construir la Marina, se encuentra dentro de algún Recinto Portuario. Los Recintos Portuarios son áreas delimitadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en las cuales SEDESOL no controla la Zona Federal Marítima. En caso de no encontrarse dentro del Recinto Portuario, es necesario obtener un permiso de ocupación de Zona Federal de SEDESOL y después iniciar el trámite de concesión para operar una Marina ante S.C.T.

Si el lugar se encuentra dentro del Recinto Portuario toda la tramitación se realiza ante la Dirección General de Puertos, cuando no exista Autoridad Portuaria Integral A.P.I.

Concesión.

El tiempo máximo que por ley se puede obtener en este tipo de concesión es de 30 años.

Recinto Fiscalizado

Al internarse una embarcación extranjera a México, en la frontera se le otorga un Permiso Temporal de Importación. Este permiso es gratuito y su duración actual indefinida con renovaciones anuales, que realiza directamente la marina.

Si el turista regresa a su país con su embarcación antes de que venza su permiso temporal del importación, no tiene que hacer ningún otro trámite. Pero si quiere salir del país sin la embarcación durante estos seis meses, lo tiene que dejar en un Resguardo Fiscal, para tal, efecto las Marinas, son autorizadas por Hacienda para que funcionen como tal, bajo la denominación de "Marina Autorizada"

Para que una Marina pueda ser Recinto Fiscal tiene que seguir una serie de trámites ante la Secretaría de Turismo, con el fin de obtener la Cédula Turística para después ante Hacienda (Dirección General de Aduanas) solicitar el permiso correspondiente para ser "Marina Autorizada" (Recinto Fiscal). Entre los requisitos de la Dirección de Aduanas está una fianza para garantizar el interés fiscal.

Durante este tiempo puede la Marina solicitar, siempre y cuando el propietario esté de acuerdo, que la embarcación sea rentada, por medio del operador de la Marina.

Despachos

La S.C.T. ha dictado medidas para agilizar los trámites de arribo y despacho de embarcaciones recreativas en las Marinas Autorizadas, que se encuentran operando en el territorio nacional. Por lo tanto el encargado de la Marina, siempre y cuando sea persona física de nacionalidad mexicana, se le autoriza como representante del Capitán de Puerto para que pueda efectuar los "despachos" a las embarcaciones.

Existen tres tipos de despachos los "verbales", que solo se llevan en una bitácora en la Marina, cuando las embarcaciones salen a pescar y regresan al mismo puerto, y de "cabotaje" cuando las embarcaciones salen a otro Puerto del litoral mexicano. En este último caso se debe enviar una relación a la Capitanía del Puerto de este tipo de despachos. Cuando el despacho es de "altura" esto es de salida del país, esto es que el siguiente puerto esta en el extranjero, el despacho debe ser entregado por el Capitán del Puerto.

Embarcaciones que se internan por mar.

Estas embarcaciones obtienen un Despacho en el consulado del país de donde provienen y cuando llegan al puerto de su destino presentan el Despacho ante la Capitanía de Puerto. Este Despacho tienen que ser sellado por Migración, Sanidad y Capitanía de Puerto para que posteriormente se presente ante la Aduana para que le otorguen un Permiso Temporal de Importación. Las reglas de este Permiso Temporal de Importación son las mismas que las arriba mencionadas.¹⁴

A-7.4. CRUCEROS

El atractivo natural que ofrecen los diversos puertos localizados a lo largo de las costas del Pacífico y del mar Caribe mexicanos; la cercanía del país con Estados Unidos, país que cuenta con importantes compañías navieras y que representa a nivel mundial, el principal mercado de cruceros turísticos de altura; la saturación del servicio en el Mar Caribe, han favorecido el desarrollo turístico de cruceros en el país.

La infraestructura portuaria existente en sitios con atractivos turísticos permite la llegada de cruceros. Cabe señalar que en algunos lugares la infraestructura portuaria existente no permite que los cruceros atraquen en un muelle por lo que es necesario que los pasajeros y tripulantes que desean visitar el lugar, lleguen a tierra a través de pequeñas embarcaciones (tenders), los tenders que se usan son los que transportan los propios cruceros, tal es el caso de Cabo San Lucas.

En general, el tiempo que permanece una embarcación en un puerto sin infraestructura disminuye substancialmente con respecto a un puerto que cuenta con infraestructura adecuada.

Dentro de los diversos atractivos que ofrecen los viajes en crucero y que han contribuido al crecimiento acelerado de su mercado se encuentran:

Diferentes categorías de cuartos habitación.

Variedad cantidad y calidad de alimentos y bebidas.

Diversidad de actividades que se pueden realizar durante el trayecto, tanto a bordo (natación, baños sauna, sala para ejercicios, cine, teatro, deportes, discoteca, bar, centro nocturno, casino y demás) como en los puertos donde atraca la embarcación visitas a centros culturales. y/o históricos, compra de mercancía autóctona centros de diversión y nocturnos, deportes locales, golf y pesca.

Oportunidad de visitar las ciudades de los puertos donde arriban durante su recorrido:

¹⁴ Torres Roqueñi Alfonso Apuntes.

Comodidad de hacer un viaje que no requiere realizar reservaciones en hoteles, líneas aéreas, restaurantes y bares, centros nocturnos y demás ni los inconvenientes de empacar y desempacar en cada sitio visitado.

Bajo costo comparado con los costos de avión, hospedaje alimentos y transportación terrestre, involucrado en un viaje de placer por diferentes sitios.

Contacto social y la posibilidad de conocer e iniciar amistades con personas diferentes.

Es importante señalar, que los pasajeros potenciales de realizar un viaje en crucero sólo en Estados Unidos ascienden a 50 millones, de los cuales únicamente el 5.0% ha utilizado este servicio. Esta situación ha favorecido la construcción de nuevos barcos, teniéndose actualmente una mayor demanda de servicio, lo que ha permitido mantener sus precios en forma constante desde 1981. Así, de las 54,000 camas en embarcaciones existentes en el año de 1984, 15,000 (30.0%) se añadieron en 1982 y 1984 con solo diez barcos adicionales.¹⁵

A-7.4.1. Rutas de Cruceros

A nivel mundial se pueden diferenciar siete grandes rutas que son:

Caribe, incluye todas las islas del Caribe, Venezuela, Costa Rica, Belice, Surinam, excluyendo Cuba; cuenta con cerca del 75% de los pasajeros de cruceros de la costa americana ó el 66% de los cruceros que se realizan a nivel mundial.

Caribe mexicano, representado principalmente por Cozumel, Cancún y Playa del Carmen.

Ribera Mexicana tocando diversos puertos localizados en el Océano Pacífico (principalmente entre los puertos de Ensenada y Acapulco).

Mediterráneo.

Alaska, realizando recorridos durante los meses de mayo a octubre.

Hawaii (Pacífico del Sur).

Resto del mundo incluyendo Sudamérica, Islas Galápagos, Países Nórdicos, África y Lejano Oriente.

El mercado más grande de viajes en crucero en el mundo se localiza en la zona del Caribe.

Los puertos mexicanos donde atracan estos cruceros incluyen a Cozumel, Playa del Carmen y Cancún, en el Caribe y Ensenada, Cabo San Lucas, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Zihuatanejo y Acapulco en el Océano Pacífico. Acapulco es puerto terminal para varias de las empresas navieras cuyos cruceros siguen esta ruta.

Los cruceros con la ruta corta del Pacífico México- Canadá provienen principalmente de los Angeles y en menor proporción de San Diego y San Francisco, puertos localizados en el estado de California.

La duración promedio de un viaje es de siete días, estando la mayoría de las empresas navieras programadas para realizar viajes constantes de octubre a mayo, destinando el verano para realizar viajes a Canadá y Alaska.

A-7.4.2. SERVICIOS

Los muelles de atraque de un puerto turístico deberán ofrecer servicios de: vigilancia, drenaje, energía eléctrica, recolección de basura, agua, sistema contra incendio etc.

A-7.4.3. EL BARCO.

A continuación se muestran algunas características de estas embarcaciones. Cuadro A-30.

¹⁵ Dirección General de Obras Marítimas. Programa de Desarrollo de Infraestructura turística Portuaria de Altura. México 1986.

CUADRO A -3 0					
DIMENSIONES TIPO DE LOS BUQUES DE PASAJEROS					
T.P.M. (ton)	Eslora (M)	Manga (M)	Puntal (M)	Calado (M)	Desplazam. (Ton)
500	50	8.2	5.4	4.0	500
1,000	65	10.0	5.3	4.5	1,000
2,000	82	12.0	6.4	5.2	2,000
3,000	95	13.0	7.3	5.7	3,000
4,000	105	14.8	8.0	6.3	4,000
5,000	113	15.8	8.8	6.8	5,000
10,000	145	19.2	12.0	8.5	10,000
20,000	180	23.0	13.8	9.0	20,000
30,000	210	26.5	15.5	9.5	30,000
50,000	245	30.5	18.0	10.5	50,000
80,000	290	36.0	21.0	11.7	80,000

FUENTE: Manual de Dimensionamiento Portuario S.C.T. Puertos Mexicanos Vocales de Planeación.

Los barcos en cruceros turísticos son muy diferentes a los que se ven en el comercio marítimo, pues la actividad que en él se desarrolla es de turismo, por lo que su diseño se basa en las acciones que se llevan a cabo a bordo para que los pasajeros estén confortables y se diviertan durante la travesía.

De acuerdo con el servicio que prestan los barcos de pasajeros se clasifican en:

- Líneas Internacionales
- Líneas de corta distancia
- Cruceros

Las embarcaciones turísticas pueden dividirse en cruceros deportivos y recreativos.

Los cruceros son embarcaciones que realizan viajes específicos de relativa corta duración y que ofrecen al turista la oportunidad de paseos en cada uno de los puntos de escala. Estos barcos en general pueden transportar hasta 3,000 pasajeros, que se alojan en camarotes de diferentes categorías.

A-7.4.4. TRAMITES ADUANALES Y FISCALES DE UNA EMBARCACIÓN A PUERTO.

El arribo de una embarcación a un puerto requiere de informar a diferentes autoridades, el nombre del buque, fecha y hora de llegada y procedencia, con el fin de que cada autoridad realice los trámites legales que sean procedentes.¹⁶

Las autoridades a la que se debe enviar el arribo de la embarcación incluyen:

- Jefe de la oficina de población
- Delegado de Sanidad Internacional
- Administrador de Correos
- Capitán de Puerto

¹⁶ Dirección General de Obras Marítimas. Programa de Desarrollo de Infraestructura Turística Portuaria. Altura. México 1986.

**Comandante de Resguardo Marítimo
Práctico Mayor
Prestadores de Servicios**

Con objeto de obtener el permiso de entrada al puerto, el capitán o representante de la embarcación da aviso por radio a la Capitanía de Puerto, quién reconfirma la hora de estación piloto.

Cuando la embarcación arriba de un puerto extranjero debe presentar certificado de desratización y de fumigación para que la autoridad sanitaria proceda a realizar su inspección; de no existir problema de la señal de que el buque quede en libre plática "si queda en cuarentena se fondea en el lugar que se le asigne hasta revocar la orden". Una vez que el buque queda en libre plática, recibe a las autoridades aduanales y de migración.

Los documentos que el capitán o representante de la embarcación debe entregar a las autoridades incluyen:

SALUBRIDAD:

Certificado de desratización y fumigación.

Memorándum de viaje.

Carta de consignación.

MIGRACIÓN:

Memorándum de viaje.

Carta de consignación.

Listas revisadas del puerto anterior (cuando la embarcación proceda de puerto nacional).

Lista de pasajeros que desembarcan en este puerto (cuando el barco procede de puerto extranjero).

CAPITANÍA DE PUERTO:

Despido del último puerto.

Listas de pasajeros y tripulantes (se deben entregar visadas, cuando el barco proceda de puerto nacional).

Lista de pasajeros que desembarcan en ese puerto.

Carta de consignación.

Memorándum de viaje.

ADUANA:

Memorándum de viaje.

Carta de consignación.

Lista de pasajeros y tripulantes.

Lista de tienda (avitallamiento).

Listas de pasajeros que desembarcan en ese puerto.

Solvencia aduanal (cuando el barco procede de puerto nacional).

Aviso de que el barco llega en lastre (sin considerar la carga de los pasajeros).

SANIDAD ANIMAL Y SANIDAD VEGETAL:

Memorándum de viaje.

Carta de consignación, lista de bodegas.

DIRECCIÓN DE OPERACIONES API:

Memorándum de viaje.

Carta de consignación.

Revisada esta documentación, el agente de migración y los inspectores de sanidad animal y vegetal firmaran las actas de llegada, autorizándose el desembarque de pasajeros.

Considerando que los pasajeros y tripulantes que arriban en un puerto pueden bajar a tierra cuantas veces deseen; resultaría muy molesto para ellos y muy complicado para las autoridades migratorias,

revisar su documentación legal cada vez que visitaran el sitio de atraque. Por tal motivo cuando llega el buque al primer puerto nacional, las autoridades migratorias suben a la embarcación y recogen la documentación correspondiente (visas de entrada y salida que les otorga un representante de la embarcación, sin necesidad de molestar a los pasajeros.

En los puertos terminales se requiere una revisión migratoria y aduanal similar a la realizada en cualquier parte del país que recibe turistas extranjeros.

El representante de la embarcación avisa a la Dirección de Operaciones del A.P.I. (Autoridad Portuaria Integral) del arribo de la embarcación con 48 horas de anterioridad, las operaciones que realizará y de las instalaciones portuarias que requerirá. Cuando la embarcación arribe al puerto antes de las 8:00 horas o en días no laborables, debe solicitar a la Capitanía de Puerto, una solicitud de entrada en horas extraordinarias; situación similar se presenta cuando el buque zarpa después de las 17:00 horas.

La agencia marítima de buques, se encarga de solicitar con anticipación el despacho de salida, a la capitanía de puerto, a la aduana y a la oficina de población si el buque se dirige a otro país. Para el otorgamiento de este despacho de salida.

Las autoridades competentes exigen:

Patente de sanidad (cuando proceda).

Constancia de haber cubierto los derechos de puerto y los cargos de servicios prestados.

Comprobante de pago o de garantía por daños causados a instalaciones portuarias o por responsabilidades debidas a reclamaciones por parte de prestadores de servicios portuarios.

Dos copias de la solvencia aduanal.

Cinco copias de las listas de pasajeros y tripulantes.

Certificado de inspección que demuestre el buen estado del buque (cuando se solicite).

BIBLIOGRAFICA BASICA.

- Derek, Head Marinas. Marinas Series. Harbour Design London. FIBRA.1976.
- Dirección General de Obras Marítimas. Programa de Desarrollo de la Infraestructura Turística Portuaria de Altura. México. D.G.O.M. 1986.
- FONATUR. Cabo San Lucas. Diseño Urbano. Lote Setra y Boulevard de la Marina México. FONATUR. 1991.
- FONATUR. Estudio de Opciones de Ordenamiento de la Dársena de Cabo San Lucas, B.C.S. México D.F., ICSA-FONATUR. Enero 1990.
- FONATUR. Guía Oficial FONATUR Baja California Sur. México D.F. 1992.
- FONATUR . Indicadores Básicos, México. 1992
- FONATUR . Plan de Desarrollo Urbano de Los Cabos. México. 1992
- FONATUR. Plan de Desarrollo Urbano San José del Cabo. Cabo San Lucas. MEXICO- Nov. 1994.
- FONATUR. Programa de Desarrollo Turístico FONATUR-BID. México. Junio 1992.
- FONATUR. Programa Nacional NáuticoTurístico. Volúmenes I, V y VI. México. 1990.
- García Villa, Adolfo. La Planificación de los Centros Turísticos de México. México LIMUSA, Grupo Noriega Editores 1991.
- García Villa, Adolfo. Planificación y Evaluación de Turismo. México. LIMUSA, Grupo Noriega Editores. 1992.
- INEGI. IX, X, XI. Censo General de Población México. INEGI, 1970, 1980, 1990.
- INEGI. Anuario Estadístico del Estado de Baja California Sur, MEXICO. 1991.
- Nagorski, Bohdan. Los Problemas Portuarios de Países en Desarrollo. México. Editorial Temas Marítimos. 1974.
- Overseas Coastal Development Institute (O.C.D.I.). Regional Development and Ports. Japan. O.C.D.I. 1980.
- Puertos Mexicanos (S.C.T.) Manual de Dimensionamiento Portuario México. Puertos Mexicanos. 1992.
- Robledo Lara, Héctor. La Ciudad Portuaria. Tesis México. 1976.
- Robledo Lara, Héctor. Compilación Sobre Terminales de Transporte Marítimo. México. UNAM. División de Estudios de Posgrado. Facultad de Arquitectura. 1990.
- Tamayo Tamayo, Mario. El Proceso de la Investigación Científica México. LIMUSA Editorial 1994.
- Tamayo Tamayo, Mario. Metodología Formal de la Investigación Científica. México. LIMUSA Editorial. 1994.
- UNCTAD. Desarrollo Portuario. Manual de Planificación para los Países en Desarrollo. Nueva York. Naciones Unidas. 1980.

INDICE

INTRODUCCION	2
MARCO HISTORICO.	3
ANTECEDENTES HISTÓRICOS.	3
POLÍTICAS GUBERNAMENTALES SOBRE PLANEACIÓN TERRITORIAL DE LOS CABOS	5
MARCO FÍSICO	6
CARACTERÍSTICAS FISIGRÁFICAS	6
MARCO SOCIO-ECONOMICO	10
ASPECTOS DEMOGRÁFICOS	10
ASPECTOS ECONÓMICOS	16
MARCO URBANO	23
DESARROLLO URBANO.	23
PROBLEMÁTICA URBANA	25
INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS	26
EQUIPAMIENTO URBANO	26
IMAGEN URBANA	28
PUERTO TURÍSTICO	36
DESARROLLO NÁUTICO	36
MARINAS EN EL MAR DE CORTES	37
USUARIOS Y EMBARCACIONES	38
OPERACIÓN DEL PUERTO	38
MARINA	38
CRUCEROS TURÍSTICOS	39
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	49
CONCLUSIONES	49
RECOMENDACIONES	55

ANEXO

CONTENIDO	60
DESCRIPCION DE LA REGION	61
POLÍTICAS GUBERNAMENTALES SOBRE PLANEACIÓN EN LOS CABOS.	61
NACIONAL	61
ESTATAL	62
MUNICIPAL	62
ASPECTOS FISIOGRAFICOS.	66
CARACTERISTICAS FISICAS	66
ASPECTOS DEMOGRÁFICOS	67
ASPECTOS ECONÓMICOS	68
ESTRUCTURA DEL EMPLEO	68
NIVEL DE INGRESOS	69
ACTIVIDAD PRODUCTIVA	69
ALOJAMIENTO TURISTICO	70
EQUIPAMIENTO URBANO.	74
IMAGEN URBANA	83
PUERTO TURÍSTICO	95
CONCEPTO DE PUERTO TURISTICO	95
CLASIFICACIÓN	96
MARINA	96
CRUCEROS	99
BIBLIOGRAFIA	104