

00165

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSTGRADO

5
24

LA PLANEACION URBANA INSTITUCIONAL :
EL CASO DE BAHIAS DE HUATULCO



Maestría en Arquitectura (Investigación y
Docencia Arquitectura)

TESIS PARA LA OBTENCION DE GRADO
DE MAESTRIA QUE PRESENTA EL
ALUMNO :

PEREZ SALAS CANTU JUAN CARLOS

JUNIO DE 1996

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



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 esta 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.

A IRMA
A CARLOS
Y A PABLO

1. INTRODUCCION

El presente documento tiene como finalidad constituirse en la tesis de grado de maestría bajo la modalidad del Programa Especial de Titulación para Especialidades y Maestrías de la División de Posgrado e Investigación de la Facultad de Arquitectura.

En este sentido el tema elegido se ubica en la opción de trabajo profesional realizado, agregando a este un modesto análisis crítico tanto en su forma como en su realización ya que, si bien este trabajo fue coordinado directamente en lo personal, muchas fueron las influencias internas y externas que desembocaron en el resultado final. La coordinación no significó un poder de decisión sino mas que nada un eslabón más, condicionado y acotado, de la cadena institucional gubernamental del proceso de planeación.

De esto último surge entonces la postura de desarrollo de la tesis : aprovechar una experiencia profesional directa y concreta como un medio, para que el análisis a lo largo de su evolución nos arroje un conocimiento de tipo experimental acerca de la forma, los medios y las limitaciones que una institución pública impuso en un caso concreto.

El tema en cuestión: el Desarrollo Turístico de Bahías de Huatulco, realizado por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) en el estado de Oaxaca es ese medio, del que intentaremos dar un panorama general partiendo del porqué de su elección, del cómo de su concepción, de su planeación y realización, para finalizar en el señalamiento de las limitaciones y las omisiones que desembocan en un proyecto fallido, que ni desde el punto de vista técnico y mucho menos del punto de vista social cumple con su cometido.

Con fecha 18 de junio de 1984 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por medio del cual "el Ejecutivo Federal autoriza a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología para que ponga a disposición del Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento al Turismo el inmueble con superficie de 20,975-01-65 has ubicado en el poblado de Santa María Huatulco a fin de que lo destine al desarrollo urbano y reserva territorial del poblado de Santa María Huatulco, conforme a los lineamientos enmarcados en el Plan Municipal correspondiente".

Esta acción tiene como finalidad la de suministrar a FONATUR una superficie que sea desarrollada como polo turístico y, de esta manera, impulsar el desarrollo regional de la zona del Istmo de Tehuantepec, aprovechando una serie de ventajas de carácter ambiental y paisajístico, que en casos aledaños como el de Puerto Angel y Puerto Escondido han demostrado ser de interés para turistas nacionales y extranjeros.

La creación de este polo turístico se enmarca dentro de los llamados Desarrollos Turísticos Integralmente Planeados de FONATUR, y ha seguido una dinámica de planeación muy particular dadas las características propias de ese organismo promotor. Es esa forma particular de planear y desarrollar lo que nos ocupa en este trabajo, centrándonos precisamente en el caso de Bahías de Huatulco para describir las vicisitudes y penurias de una planeación urbana que, no obstante contar con lo que se requiere termina por no alcanzar los objetivos que se persiguen.

Lo anterior podría llevar a preguntar si nos enfrentamos a un caso de planeación inadecuada o si por el contrario es la planeación urbana como actividad la que estaría en entredicho para casos de inversión turística.

De antemano diremos que para nosotros la respuesta está más en lo primero, pudiendo anticipar que el plan de Bahías de Huatulco adolece de algunos defectos de carácter sociológico básicamente, aunque el fracaso de este desarrollo turístico no se encuentra solo ahí sino que en gran medida el manejo del desarrollo que la institución ha llevado a cabo, caracterizado por el olvido del propio plan que se trazó, ha sido el componente principal del fracaso, reduciendo drásticamente la posibilidad de prueba de realidad del mencionado plan.

La tesis central de este trabajo radica en que bajo los términos de la estructura y la génesis de una institución como FONATUR, la planeación urbana y su demostración exitosa en la realidad son un imposible.

El análisis y desarrollo del tema lo realizaremos a lo largo del documento bajo la siguiente estructura :

A.- Los Llamados desarrollos Turísticos Integralmente Planeados (Cap. 2)

Aquí pretendemos explicar el por que de una inversión de la magnitud de este desarrollo, cuales son los objetivos que formalmente persigue la federación con este tipo de acciones y quien es el encargado de desarrollarlos

B.- El Programa de Desarrollo de Bahías de Huatulco (Caps. 3 y 4)

En este punto expondremos de manera general los contenidos del plan, haciendo hincapié en los puntos que a nuestro juicio evidencian las posturas implícitas de FONATUR respecto a la concepción de la planeación urbana,

C.- Una explicación posible al caos planificador. (Cap.5)

En este capítulo planteamos una hipótesis explicativa a los incumplimientos de los aspectos que se antojan como lógicos y que sin embargo no se realizan; abordando el tema desde la organización de poder al interno de FONATUR como los aprovechamientos de agentes externos ligados a los internos a la institución

D.- Conclusión y somera propuesta recuperativa. (Cap.6)

Este punto pretende aterrizar un diagnóstico de las limitaciones institucionales para el caso FONATUR y proponer algunas acciones que si bien no son soluciones absolutas para el desarrollo de Bahías de Huatulco, si pudieran ser simiente de una recuperación de lo perdido en lo que al aprovechamiento del recurso se refiere.

2. LOS LLAMADOS DESARROLLOS TURISTICOS INTEGRALMENTE PLANEADOS

La experiencia vivida con el crecimiento explosivo de Cancún, que generó sobre ofertas en algunos sectores y carencias sobre todo sociales, obligó a la Secretaría de Turismo y más directamente a FONATUR a replantearse las bases sobre las que realizaba el desarrollo y promoción de los destinos turísticos de playa.

Esto generó el acuñamiento de una definición para aquellos de gran envergadura, que fueron llamados Desarrollos Turísticos Integralmente Planeados (DIP), removiendo importantemente la estructura de dicha institución y comprometiéndola, al menos formalmente, a respetar y realizar una serie de planes y programas más allá del ámbito de la simple dotación de infraestructura para el turismo. A continuación haremos una breve semblanza de lo que esto significó.

2.1 LA FUNCION DE FONATUR

De entrada habrá que decir que FONATUR es un fideicomiso constituido en Nacional Financiera, cuya finalidad es la de ser el organismo ejecutor de la Secretaría de Turismo para el apoyo a diversas actividades a partir ya sea de financiamiento, inversión directa en actividades turísticas o en desarrollo y/o consolidación de centros turísticos.

FONATUR surge en 1974 gracias a la fusión de dos fideicomisos constituidos en aquel entonces en el Banco de México y cuyas funciones en uno eran la de otorgar créditos de fomento a la inversión turística (FOGATUR) y en el otro la de promover y realizar obras de infraestructura (INFRATUR) con el objetivo de abocarse a la tarea del "turismo planificado" ¹. En lo referente al desarrollo urbano integral cuenta entre sus atribuciones con la del "Desarrollo y consolidación de los centros turísticos integrales, para lo cual efectúa enajenaciones, ejecuta proyectos de infraestructura y urbanización, comercializa, administra arrenda inmuebles; ... Asimismo FONATUR es responsable de su operación y mantenimiento, así como de su vigilancia y control, para lograr un desarrollo armónico en lo social, económico y urbano en los renglones de influencia de cada polo de desarrollo. ²

2.2 EL CONCEPTO DE PLANEACION DE FONATUR

Los antecedentes de los fideicomisos que dieron origen a FONATUR, marcaron desde su inicio la pauta del concepto de planeación que subyace en cada uno de los desarrollos que son promovidos por él: un carácter meramente

¹ Agenda Institucional FONATUR, 1992

² Ibid

tecnicista de entender no sólo la promoción del turismo, sino también en lo que se entiende por ciudad o polo de desarrollo urbano así como de su evolución. De esta forma, el objetivo que se persigue no conlleva una comprensión de la evolución sociológica, entendiéndola en consecuencia a los centros turísticos desde un punto de vista de "detonadores del desarrollo" de manera mecánica y funcionalista, como si se tratara de un caso análogo a las perlas cultivadas, en las que un estímulo externo genera una callosidad que crece y forma un elemento nuevo.

Este argumento se ve ampliamente reforzado a partir de la experiencia de Cancún que creció explosivamente; sin embargo, los defensores de tal teoría, olvidan los graves efectos colaterales que provocó este desarrollo pues centran su atención exclusivamente en la zona hotelera y soslayan el poblado y sus necesidades de servicios, cultura, recreación, administración etc.

Por otra parte, en FONATUR es lugar común pensar que con la simple oferta de suelo dotado de servicios se desarrollará un complejo y que los inversionistas acudirán paulatina pero inobjetablemente en busca de oportunidades de negocio. Esto está implícito en los planes a lo largo de todo su discurso, esto último se ve desechado en la realidad cuando observamos los resultados en el crecimiento hotelero de cada uno de los desarrollos, en donde solamente Cancún ha presentado una rápida evolución; pero Ixtapa, Los Cabos, Loreto y Huatulco se han estancado y solamente los desarrollos de carácter inmobiliario han progresado relativamente, es decir son las promociones de terrenos y casas en condominio (denominadas comúnmente villas) las que se realizan dado que sus esquemas financieros son de pronta recuperabilidad gracias a las preventas o a los créditos inmobiliarios.

Esta situación rompe de lleno con las expectativas de desarrollo social por la vía de la generación de empleos directos e indirectos, pues las necesidades de empleo hotelero son bastante mayores a las necesidades de quien posee una casa de veraneo, aún bajo el esquema de tiempos compartidos, ya que los servicios que los hoteles ofrecen son mucho más variados.

Bajo esta concepción y aunado el hecho de que existen antecedentes institucionales de lo que podría ser llamado "Soberbia Paraestatal" (la mala costumbre entre los viejos funcionarios de hacer en los territorios a desarrollar lo que mejor convenga a los intereses de FONATUR), lo que lleva a determinar esta conveniencia desde las oficinas centrales, la planeación ha sido vista más como predicción mecanicista de lo que generarán las inversiones en los centros turísticos, exigiendo en la práctica los viejos funcionarios simples aplicaciones "de reglas de tres" para dimensionar vialidades, estacionamientos, o niveles de servicios tales como luz, agua potable, alcantarillado, etc.

La situación arriba descrita recientemente ha encontrado una gran oposición debida a la concientización de los pobladores y de la opinión pública en general sobre los problemas de corte ecológico, lo que ha ocasionado que se movilicen para exigir a las diferentes instancias el cumplimiento de las leyes en la materia; circunstancia que se suma a la de que FONATUR ya no cuenta con la misma cantidad de recursos líquidos para comprar conciencias, como antaño lo hacía. Esto ha dado como resultado que el Fondo intente justificar mediante planes sus acciones sin tener realmente la voluntad política firme de cumplirlos. En este contexto se ha utilizado a las áreas de planeación como justificadores a posteriori de las obras realizadas para urbanizar los desarrollos.

2.3 EL PORQUE DE LA PLANEACION A POSTERIORI

De lo anterior valdría la pena preguntarse el origen de dicha concepción de la planeación (que hemos denominado a posteriori), dado que a todas luces resulta un equívoco. Este hecho tiene antecedentes objetivos muy sólidos que serán explicados en el punto que aborda lo que hemos denominado el "caos planificador", sin embargo adelantaremos que de la génesis misma de la función gubernamental emana esta contradicción, en la medida que la concepción de derrama vía la industria de la construcción es que se justifica la existencia de una parte importantísima de FONATUR.

Para esto basta señalar que de los 2,623 millones de dólares que oficialmente se reportaron como ejercidos hasta 1990 ³ en la reunión de evaluación del Banco Interamericano de Desarrollo de 1991, el 41% (1,096 Millones USD) se destinaron a la creación de infraestructura, 49% (1,302 Millones USD) a financiamiento y el 10 % restante a superestructura. Estos datos toman mayor relevancia cuando observamos que el financiamiento y el apoyo a superestructura se ubican en cualquier punto de la república y que la inversión relativa a la infraestructura se concentra exclusivamente en los DIP.

Lo anterior significa que este presupuesto destinado a la infraestructura se traduce básicamente en obras de dotación de vialidades, dotación, potabilización y tratamiento de aguas, electrificación y obras marítimas directamente ligadas a la actividad turística generadora de inventario de lotes para su venta.

Al interior de la administración el dato de distribución de la inversión se magnifica en su importancia dado que las áreas de Ventas, Promoción y Desarrollo se abocan exclusivamente a la producción y venta del inventario inmobiliario (lotes) generado gracias a la urbanización de los desarrollos. Es entonces aquí que queda claro para nosotros el por que de la necesidad de la institución por ejercer sin detenimiento el presupuesto asignado a la construcción

³ Desarrollo del Turismo en México, Apoyo del BID; BID, Washington D.C. Oct 29 - Nov 13, 1991

de infraestructura urbana, pues de ella depende la actividad del mayor número de empleados y contratistas de FONATUR.

Antes de abordar con mayor detenimiento las implicaciones de poder que la situación arriba descrita genera, demos un vistazo a lo que constituye el Programa de Desarrollo Urbano de las Bahías de Huatulco, con el fin de tener una visión de los recursos que se invierten en lo técnico, y así dimensionar más objetivamente el aspecto nodal de las limitaciones a la planeación urbana en este caso en concreto.

3. EL PROGRAMA DE DESARROLLO DE BAHIAS DE HUATULCO

3.1 PLAN MAESTRO DE BAHIAS DE HUATULCO, OAX.

El Fondo Nacional de Fomento al Turismo, FONATUR, es el organismo del Sector Turismo encargado por el Ejecutivo Federal para el desarrollo urbano y turístico de la reserva territorial objeto del Decreto de expropiación del 29 de mayo de 1984, y tiene por función el detonar el desarrollo regional de zonas económicamente deprimidas por medio de la creación de polos turísticos.

Entre otras, FONATUR tiene como funciones la realización de inversiones orientadas al acondicionamiento, comunicación y promoción de los nuevos centros turísticos; así como, otorgar apoyo crediticio a empresas nacionales que incrementen la oferta de alojamiento turístico, estimulen la inversión e impulsen la generación de empleos, contribuyendo de esta manera a la creación de una estructura productiva regional más equilibrada que permita alcanzar economías de escala en la inversión y en la dotación de servicios públicos.

De acuerdo con lo anterior el Proyecto urbano turístico de Bahías de Huatulco tiene como finalidad el desarrollo de la región, la creación de empleos productivos, la diversificación de la planta turística nacional y la generación de divisas.

Con este objetivo el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, desarrolla y ejecuta el proyecto en el área objeto del presente Programa, para lo cual ha realizado estudios técnicos que permiten prever y dimensionar la demanda y la oferta turística, los requerimientos a la infraestructura económica y urbana y sus efectos en el medio ambiente.

Estos estudios se sintetizan en el Plan Maestro de Bahías de Huatulco, actualizado en 1991, que sirve de base para la acción de FONATUR y para orientar la del resto del Sector Público, la del social y privado. El Plan Maestro contiene todos los aspectos del desarrollo integral de este centro turístico: la estrategia de desarrollo turístico y para el ordenamiento ecológico, urbano y turístico. El contenido básico del Plan Maestro se resumen en los siguientes aspectos:

Bahías de Huatulco es un centro turístico de nivel nacional e internacional, que cuenta con atractivos naturales y culturales que le dan ventajas competitivas con respecto a otros centros, ya que posee atractivos culturales que lo complementan como un destino integral para atraer mercados extranjeros más diversificados, aún cuando el mercado receptivo principal sean los Estados Unidos ya que es el mayor emisor de turismo a México. Sin embargo, tiene una

importante penetración en los mercados europeo, canadiense y centro y sudamericano.

Del mercado norteamericano y canadiense es atractivo para los segmentos que buscan el ambiente cultural y ecológico en primera instancia y de lujo y familiar en segundo lugar. Para el europeo ofrece un interés centrado en los factores culturales y folklóricos (sic.) de la región, que se encuentran principalmente en la Ciudad de Oaxaca, en las ruinas arqueológicas y en la región zapoteca del Istmo, así como el interés ecológico que ofrece el sitio para el descanso; en tanto que por su cercanía con Centro y Sudamérica, puede atraer corrientes provenientes de estas regiones que buscan lujo y descanso familiar. El turismo náutico y de cruceros constituyen corrientes complementarias de la afluencia que puede recibir el destino.

En relación con el turismo nacional, su accesibilidad aérea y terrestre lo coloca en una buena posición ante el mercado del centro, sur y suroeste del país que buscan la cultura y la diversión, por lo que los segmentos que encuentran un mayor interés son los de playa, vida nocturna y familiar. Así mismo, su cercanía con la región Istmo-Golfo, de gran potencial urbano, industrial y portuario, podrían incrementar la participación del turismo regional, en particular de los segmentos familiar y de vacaciones económicas.

De acuerdo con lo anterior, Bahías de Huatulco tiene grandes posibilidades de penetrar en las corrientes turísticas nacional y extranjera. En 1988 recibió 24.6 mil visitantes, 82.1 mil en 1989 y 119 mil en 1990. La participación de los visitantes extranjeros ha sido creciente al pasar del 22% en 1988 al 35% en 1990 cuando recibió 41,700, 35% del total. En ese mismo año, fue visitado por 77,300 turistas nacionales, 65% del total.

Debido a la diversificación de segmentos y a las determinantes del mercado, como son la localización y los atractivos, se espera que el perfil del visitante también sea heterogéneo. En consecuencia se prevé que la oferta turística del polo comprenda una amplia gama de alojamiento, en las que las categorías de 3 y 4 estrellas tengan una mayor proporción que en los otros Centros Integralmente Planeados.

El desarrollo hotelero del destino se encuentra todavía en una etapa incipiente. En 1990 existían 1,310 cuartos distribuidos en las siguientes categorías: 648 cuartos en hoteles de cinco estrellas; 630 en hoteles de cuatro estrellas y 32 en hoteles de tres estrellas. El crecimiento promedio anual de cuartos en el período 1987-1990 fue de 412. La ocupación hotelera muestra una evolución muy positiva al pasar del 45% en 1988 al 53% en 1990. Es importante señalar que el crecimiento de la oferta de cuartos manifiesta la respuesta favorable de la inversión privada ante este proyecto.

Para establecer el crecimiento que se puede esperar para Bahías de Huatulco se realizaron tres pronósticos de crecimiento, a fin de poder determinar la meta deseable y factible de alcanzar, partiendo de las condiciones que se han presentado en su corta evolución.

La hipótesis baja muestra el escenario que podría presentarse a partir de condiciones análogas a las observadas en Ixtapa. En este caso se espera un crecimiento moderado de la oferta de cuartos y que el incremento probable de nuevos turistas al año sea de 35,000, cifra que puede considerarse conservadora.⁴

La hipótesis media considera un escenario en el que es factible sostener la tendencia observada en el tiempo en que lleva operando el desarrollo. Esta proyección y el ritmo de crecimiento propuesto presentan una mayor dinámica que la observada en Ixtapa y en los centros tradicionales de playa, ya que considera un crecimiento de 40,000 nuevos visitantes al año con los que se espera mantener una sana evolución del proyecto.⁵

La hipótesis alta considera la superioridad de los atributos naturales y culturales del centro y condiciones más agresivas de estímulo, promoción y apoyo, que harían que creciera a un ritmo mayor de penetración en la corriente nacional y extranjera. Con este pronóstico se atraerían alrededor de 45,000 nuevos visitantes anuales.⁶

La estrategia del Plan Maestro pretende lograr un desarrollo integral en el que se busca el equilibrio entre la oferta turística, los requerimientos urbanos que genera y la capacidad de soporte del sitio y su conservación ecológica.

Considerando el análisis del medio físico y las hipótesis del comportamiento de la actividad turística, es posible generar una oferta cercana a 25,300 cuartos y 6,600 viviendas turísticas, que generan una población de casi 388,000 habitantes.

Con esta oferta turística se espera captar una afluencia de 2,150,000 visitantes, 50% nacionales y 50% extranjeros con una ocupación del 67% y una estadía promedio de 5.2 noches.

Con base en lo anterior, para la primera etapa de ejecución del Proyecto Huatulco, que abarca hasta el año 2000, se adopta como meta de desarrollo turístico la hipótesis media de crecimiento, con objeto de mantener una creciente participación del proyecto en la captación de las corrientes nacional y extranjera. Con dicha meta se espera que para finales del siglo el

⁴ Ver Cuadro 01: Hipótesis baja de desarrollo 1990-2000.

⁵ Ver Cuadro 02: Hipótesis media de desarrollo 1990-2000.

⁶ Ver Cuadro 03: Hipótesis alta de desarrollo 1990-2000.

proyecto alcance la masa crítica que permita posicionarlo en el mercado receptivo.

CUADRO 01 HIPOTESIS BAJA DE DESARROLLO

| | 1990 | 1995 | 2000 | FINAL |
|---------------------|-------|-------|--------|---------|
| CUARTOS | | | | |
| TOTALES | 1,310 | 2,450 | 4,200 | 25,276 |
| CAT TURISTICA | 1,280 | 2,083 | 3,360 | 17,693 |
| % DEL TOTAL | 98 | 85 | 80 | 70 |
| CAT COMPLEMENTARIA | 30 | 368 | 840 | 7,583 |
| % DEL TOTAL | 2 | 15 | 20 | 30 |
| VIVENDA TURISTICA | 0 | 245 | 420 | 6,626 |
| VISITANTES | | | | |
| TOTALES (MILES) | 119.0 | 276.7 | 451.7 | 2,150 |
| NACIONALES | 77.4 | 166.0 | 234.9 | 1,075 |
| % DEL TOTAL | 65 | 60 | 52 | 50 |
| EXTRANJEROS | 41.6 | 110.7 | 216.8 | 1,075 |
| % DEL TOTAL | 35 | 40 | 48 | 50 |
| OCUPACION | 54 | 68 | 68 | 67 |
| ESTADIA | 4.3 | 4.4 | 4.6 | 5.2 |
| DIVISAS (MILL USD) | 31.1 | 70.8 | 149.6 | n.d. |
| GASTO TURISTA (USD) | 593 | 640 | 690 | n.d. |
| POBLACION TOTAL | 7.2 | 19.1 | 42.0 | 368.3 |
| HABITANTES/CUARTO | 5.5 | 7.8 | 10 | 15.4 |
| EMPLEOS GENERADOS | | | | |
| DIRECTO | 1,048 | 1,960 | 3,780 | 30,331 |
| POR CUARTO | 0.8 | 0.8 | 0.9 | 1.2 |
| INDIRECTO | 3,668 | 7,350 | 13,020 | 101,104 |
| POR CUARTO | 2.8 | 3.0 | 3.1 | 4.0 |
| TOTAL | 4,716 | 9,310 | 16,800 | 131,435 |
| POR CUARTO | 3.6 | 3.8 | 4.0 | 5.2 |
| PEA (%) | 65 | 49 | 40 | 34 |

FUENTE :Gerencia General de Planeación FONATUR, Nov. 1991

CUADRO 02 HIPOTESIS MEDIA DE DESARROLLO

| | 1990 | 1995 | 2000 | FINAL |
|---------------------|-------|--------|--------|---------|
| CUARTOS | | | | |
| TOTALES | 1,310 | 2,800 | 5,250 | 25,276 |
| CAT TURISTICA | 1,280 | 2,380 | 4,200 | 17,693 |
| % DEL TOTAL | 98 | 85 | 80 | 70 |
| CAT COMPLEMENTARIA | 30 | 420 | 1,050 | 7,583 |
| % DEL TOTAL | 2 | 15 | 20 | 30 |
| VIVENDA TURISTICA | 0 | 280 | 525 | 6,626 |
| VISITANTES | | | | |
| TOTALES (MILES) | 119.0 | 296.7 | 496.7 | 2,15.0 |
| NACIONALES | 77.4 | 172.1 | 268.2 | 1,075.0 |
| % DEL TOTAL | 65 | 58 | 54 | 50 |
| EXTRANJEROS | 41.6 | 124.6 | 228.5 | 1,075.0 |
| % DEL TOTAL | 35 | 42 | 46 | 50 |
| OCUPACION | 54 | 64 | 60 | 67 |
| ESTADIA | 4.3 | 4.4 | 4.6 | 5.2 |
| DIVISAS (MILL USD) | 31.1 | 79.8 | 157.7 | n.d. |
| GASTO TURISTA (USD) | 593 | 640 | 690 | n.d. |
| POBLACION TOTAL | 7.2 | 21.8 | 52.5 | 388.8 |
| HABITANTES/CUARTO | 5.5 | 7.8 | 10.0 | 15.4 |
| EMPLEOS GENERADOS | | | | |
| DIRECTO | 1,048 | 2,240 | 4,725 | 30,331 |
| POR CUARTO | 0.8 | 0.8 | 0.9 | 1.2 |
| INDIRECTO | 3,668 | 8,400 | 16,275 | 101,104 |
| POR CUARTO | 2.8 | 3.0 | 3.1 | 4.0 |
| TOTAL | 4,716 | 10,640 | 21,000 | 131,435 |
| POR CUARTO | 3.6 | 3.8 | 4.0 | 5.2 |
| PEA (%) | 65 | 49 | 40 | 34 |

FUENTE :Gerencia General de Planeación FONATUR, Nov. 1991

CUADRO 03 HIPOTESIS ALTA DE DESARROLLO

| | 1990 | 1995 | 2000 | FINAL |
|---------------------|-------|--------|--------|---------|
| CUARTOS | | | | |
| TOTALES | 1,310 | 3,100 | 6,050 | 25,276 |
| CAT TURISTICA | 1,280 | 2,635 | 4,840 | 17,693 |
| % DEL TOTAL | 98 | 85 | 80 | 70 |
| CAT COMPLEMENTARIA | 30 | 465 | 1,210 | 7,583 |
| % DEL TOTAL | 2 | 15 | 20 | 30 |
| VIVENDA TURISTICA | 0 | 310 | 605 | 6,226 |
| VISITANTES | | | | |
| TOTALES (MILES) | 119.0 | 316.7 | 541.7 | 2,150.0 |
| NACIONALES | 77.4 | 183.7 | 269.2 | 1,075.0 |
| % DEL TOTAL | 65 | 58 | 50 | 50 |
| EXTRANJEROS | 41.6 | 133.0 | 272.5 | 1,075.0 |
| % DEL TOTAL | 35 | 42 | 50 | 50 |
| OCUPACION | 54 | 62 | 56 | 67 |
| ESTADIA | 4.3 | 4.4 | 4.6 | 5.2 |
| DIVISAS (MILL USD) | 31.1 | 85.1 | 188.0 | n.d. |
| GASTO TURISTA (USD) | 593 | 640 | 690 | n.d. |
| POBLACION TOTAL | 7.2 | 24.2 | 60.5 | 388.3 |
| HABITANTES/CUARTO | 5.5 | 7.8 | 10.0 | 15.4 |
| EMPLEOS GENERADOS | | | | |
| DIRECTO | 1,048 | 2,480 | 5,445 | 30,331 |
| POR CUARTO | 0.8 | 0.8 | 0.9 | 1.2 |
| INDIRECTO | 3,668 | 9,300 | 18,755 | 101,104 |
| POR CUARTO | 2.8 | 3.0 | 3.1 | 4.0 |
| TOTAL | 4,716 | 11,780 | 24,200 | 131,435 |
| POR CUARTO | 3.6 | 3.8 | 4.0 | 5.2 |
| PEA (%) | 65 | 49 | 40 | 34 |

FUENTE :Gerencia General de Planeación FONATUR, Nov. 1991

En el año 2000 la afluencia esperada asciende a cerca de medio millón de turistas, que quintuplica el número de visitantes en 1990. El 54% se espera que sean de origen nacional y el resto extranjeros. El gasto derramado por la afluencia indicada se estima en 157.7 millones de dolares en el año 2000. La oferta hotelera prevista es de 5,250 cuartos, 80% de categoría turística y el 20% de complementaria. La oferta extra hotelera ascenderá a 525 viviendas turísticas. Los empleos directos creados serán 4,725 y el total de 21,000, que a su vez generarán cerca de 52,500 habitantes.

De acuerdo con el Plan Maestro, Bahías de Huatulco es un centro turístico de playa con una imagen distintiva integrado a la cultura y a la naturaleza; orientado al turismo de alta repetitividad, al equilibrio entre los mercados y a la diversificación de segmentos.

En este sentido el concepto de desarrollo que propone es el de un desarrollo semi disperso y de baja densidad integrado al medio ambiente y al paisaje, que:

1. Ofrezca diversidad de ambientes en función del potencial de cada bahía: de lujo y selectividad, de mezcla urbano turística y altamente integrados a la naturaleza; así como en la intensidad en la actividad turística.
2. Integre los ambientes de tierra, playa y mar generando actividades turísticas en cada uno de ellos.
3. Ofrezca una imagen distintiva y congruente con la cultura regional.

Su estrategia de desarrollo parte de concebir a Bahías de Huatulco como destino turístico dotándolo de una identidad específica ante los diversos segmentos, y como proyecto de desarrollo con la creación de la infraestructura que permita la actividad turística diversificada en sus modalidades, hotelera y extra hotelera, y en sus categorías; así como para el equipamiento y servicios turísticos acorde con los requerimientos de los distintos segmentos del mercado, Induciendo con la introducción de infraestructura primaria en zonas estratégicas, la realización de proyectos turísticos de gran escala que detonen el desarrollo del frente turístico.

En sus lineamientos para el desarrollo urbano turístico el Plan propone la mezcla de actividades turísticas, urbanas y de conservación integrándolas en las unidades de tierra, playa y mar para crear múltiples ambientes.

Para ello la actividad turística tendrá lugar en el litoral y se prolongará en los valles y mesetas ampliando el frente turístico y se organizará en un sistema de centros de actividad con diferentes ambientes, densidad e intensidad en función

del potencial de cada bahía, las cuales se ligan por una estructura paisajística y de secuencias de recorrido, terrestre y marino, que reconocen núcleos principales en donde se da la mezcla urbano turística de mayor intensidad. Lo anterior permitirá la distribución de la oferta en forma diversificada, así como la posibilidad de crear parques naturales en las áreas de menor intensidad.

En este esquema la oferta dirigida a los segmentos de lujo y familiar se localizará en los frentes de playa. En las zonas urbano turísticas se ubicarán básicamente categorías complementarias que son demandadas por los segmentos que buscan el contacto con la cultura local.

Para los que buscan el contacto con la naturaleza se destinarán áreas con valores ambientales que permiten su aprovechamiento sólo con muy baja densidad, en donde se realizarán ecoproyectos turísticos.

Para el turismo de alta repetitividad, que no requiere un contacto directo con la playa, se crearán zonas para desarrollos inmobiliarios en áreas con vistas, como las puntas de las penínsulas y mesetas cercanas al litoral, en campos de golf y marinas.

Para el turismo náutico se propone la creación de las marinas que constituyen en sí mismas centros de gran actividad, en torno a los cuales se desarrollará oferta hotelera condominial y comercial.

Las demandas del turismo de cruceros serán resueltas con la creación de una zona urbano turística con el ambiente característico de los puertos, en donde encuentren la cultura local y el comercio y los servicios de alta calidad.

Para facilitar la realización de actividades recreativas de la población y los visitantes se creará un sistema de clubes y parques de playa y de muelles para embarcaciones turísticas.

Para conservar y aprovechar el medio ambiente natural en las zonas con valor ecológico se crearán parques naturales, terrestres y marinos y se integrarán a los proyectos turísticos en grandes extensiones.

Estas metas y lineamientos sirven de marco de referencia para prever y ordenar el crecimiento urbano y turístico de Bahías de Huatulco, que constituye el objeto del presente Plan.

3.2 DIAGNOSTICO Y PRONOSTICO.

3.2.1 LOCALIZACION

Bahías de Huatulco se localiza en la costa del Estado de Oaxaca en el Municipio de Santa María Huatulco perteneciente al Distrito de Pochutla, aproximadamente entre los 15° 40' y 15° 48' de latitud norte, y los 96° 2' y 96° 20' de longitud oeste. Se encuentra a una distancia de 271 Km de la Ciudad de Oaxaca, 462 Km de Acapulco, 153 Km de Salina Cruz y a 880 Km de la Ciudad de México vía Acapulco o de 762 Km vía Oaxaca.

La región en donde se ubica es una zona poco habitada, tradicionalmente dedicada a la agricultura para venta y a la pesca de autoconsumo, y recientemente al turismo aprovechando la belleza de su litoral, el clima y la gama de atractivos históricos, culturales y folklóricos de la zona Zapoteca del Istmo y de la propia Ciudad de Oaxaca, que hicieron posible el surgimiento en décadas pasadas de los centros turísticos de Puerto Escondido y Puerto Angel localizados a 89 Km y 44 Km al oeste de Bahías de Huatulco respectivamente.

El Distrito de Pochutla se localiza en una zona montañosa y está integrado por 14 municipios siendo los más importantes San Pedro Pochutla y Santa María Huatulco. El primero de ellos porque su cabecera municipal ha sido el centro tradicional de acopio y distribución de productos en la región y porque en él se localiza Puerto Angel; y el segundo, por el desarrollo turístico de que es objeto.

3.2.2 EL PREDIO.

El predio en donde se localiza el Proyecto de Bahías de Huatulco es resultado de la expropiación de dos polígonos de los terrenos de la comunidad de Santa María Huatulco, destinados al desarrollo urbano y turístico de la reserva declarada por el Ejecutivo Estatal con ese fin y para la construcción de un aeropuerto Internacional, que fueron expropiados y entregados en 1984 al Fondo Nacional de Fomento al Turismo para su desarrollo.

El predio ocupa una franja costera de cerca de 30 Km de longitud, desde el río Copalita hasta el río Coyula, y de seis a diez Km de ancho, desde una línea ubicada 200 m al norte y paralela a la Carretera Costera del Pacífico hasta el litoral, con una superficie aproximada de 21,163 has.

Esta área presenta particularidades que le confieren un especial interés ecológico y visual que pueden sintetizarse en las siguientes características básicas:

El litoral se encuentra integrado por diez bahías, que destacan por su calidad y variedad paisajística, y por cuatro extensas playas de mar abierto que en conjunto constituyen una de las zonas de mayor interés en la costa mexicana del Pacífico Sur.

La zona presenta características oceanológicas ideales para la práctica de actividades acuáticas, pesca deportiva y buceo que le confieren un elevado potencial como zona recreativa, así como, de zona de preservación y explotación de recursos marinos.

La línea costera cuenta en cada bahía con sistemas playa-duna-estero de gran valor visual y ecológico, y con formaciones de cantil rocoso, arrecifes e islas de similar valor.

La zona cuenta con valles aluviales de diversos tamaños, cadenas de elevaciones y mesetas elevadas con un alto interés paisajístico y ambiental.

La región se encuentra escasamente habitada y ha estado relativamente aislada, conservándose prácticamente vírgenes gran parte de sus recursos naturales.

Por otra parte, el sitio cuenta con un pasado histórico correspondiente a la poca prehispánica, el virreinato y el México Independiente. Existen vestigios arqueológicos probablemente de culturas tan antiguas como la Olmeca, que se desarrollaron entre el año 2000 A.C. y nuestra era; así como, de la Zapoteca y Mixteca bajo cuya influencia estuvo la zona entre los años 100 y 900 D.C. y entre el 1000 y 1500 respectivamente.

En el Siglo XVI los españoles a su llegada se encuentran en el sitio con la llamada Cruz de Huatulco, escultura indígena relacionada con los ritos del árbol de la vida. Durante el Siglo XVI destaca la importancia de Huatulco como puerto que comunicaba a la Nueva España con el Perú y la China, y el hecho de ser objeto de los ataques de piratas ingleses, como el legendario Francis Drake que en 1579 tomó el puerto, lo incendió y saqueó a su población. En 1587 la zona es atacada por el pirata Inglés Tomás Cavendish.

El nombre de Santa Cruz responde a la tradición de la Cruz Milagrosa, de cuya veneración se tiene conocimiento desde 1587, cuando Cavendish por considerarla origen de la idolatría indígena intentó destruirla arrancándola de su sitio atándola con un cable al cabo de su nave haciéndose a la vela sin lograr su propósito. En el Siglo XVII la Cruz es trasladada a Oaxaca por el Obispo Juan de Cervantes, que con un pedazo de la misma manda tallar una cruz menor que obsequia al Papa Paulo V.

Durante el siglo XIX, en los inicios del México Independiente Huatulco es habilitado como puerto para el comercio extranjero, y en febrero de 1831, en una playa de la Bahía de Santa Cruz que desde entonces se le conoce como "La Entrega", Vicente Guerrero fue entregado a sus perseguidores por el capitán italiano Francisco Picaluga, para ser fusilado el 13 de febrero en el poblado de Cuilapa.

3.2.3 MEDIO FISICO.

Para efectos de planeación el predio ha sido subdividido en dos grandes zonas: las Bahías localizadas en el este y los Bajos en el oeste. Aunque en términos generales las características del predio se resumen en estas dos grandes zonas, en la primera es posible distinguir el macizo montañoso de Chachacual que separa a las bahías principales de la zona de los Bajos.

La zona de Bahías abarca desde el Río Copalita hasta la Bahía de Riscalillo y en ella existen cuatro valles medianos: Copalita, Tangolunda, Chahué y Cacaluta y uno menor, Chachacual, y nueve bahías: Conejos, Tangolunda, Chahué, Santa Cruz, El Maguey, El Organo, Cacaluta, Chachacual y Riscalillo, todas ellas separadas entre sí por macizos montañosos que en su parte posterior forman extensas mesetas, en particular en el de Chachacual, que abarca desde la Bahía de El Organo hasta la Bahía de Riscalillo.

Los Bajos abarcan desde la Bahía de San Agustín hasta el Río Coyula y se caracterizan por sus tres extensos valles: Coyula, Seco y Arenal, por sus cuatro largas playas de mar abierto: Coatonalco, Coyula o Boca Vieja Arenal y Coyote, y por contar con sólo una bahía, San Agustín.

3.2.3.1 CLIMA.⁷

El clima se clasifica como cálido sub húmedo con lluvias en verano muy similar al de Acapulco⁸, que se caracteriza por el predominio de los días despejados, las altas temperaturas con escasa variación térmica, las lluvias torrenciales de corta duración que se producen durante la influencia ciclónica en el verano y por el elevado índice de humedad relativa que crea un ambiente bochornoso en las zonas poco ventiladas.

El elevado número de días soleados al año y el régimen regular de lluvias son características que le otorgan una posición ventajosa respecto a otros centros turísticos del Pacífico, como Ixtapa en la costa del Estado de Guerrero y Honolulu e Hilo en Hawaii⁹, y que aunadas al paisaje ofrecen grandes atractivos para

⁷ Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Bahías de Huatulco, Oaxaca, Plan Ambiental y Paisajístico". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1982.

⁸ Aw b(w)ig, de acuerdo con la clasificación de Köppen modificada por Enriqueta García y con la información de la estación meteorológica de Puerto Angel

⁹ Ver gráficas de comparación climática, temperatura y humedad.

aquellos segmentos que buscan el descanso y la recreación en relación a las actividades de mar y playa, así como el esparcimiento al aire libre y el contacto con la naturaleza.

3.2.3.2 FISIOGRAFIA.¹⁰

En el predio existen siete valles aluviales principales, numerosos valles menores, cadenas montañosas con elevaciones máximas de 150 msnm y mesetas elevadas con altitud diversa.

Las zonas montañosas separan a los valles y conforman las puntas y penínsulas que separan a las bahías y en su parte posterior se unen formando mesetas. Estas zonas tienen pendientes dominantes del 10% al 15%, y en menor proporción del 15% al 30%. Las pendientes mayores al 30% son escasas; sin embargo, la topografía de estas zonas es muy accidentada aún en las zonas de mesetas, ya que en ellas existen numerosos montículos de 5 a 15 metros de altura. La altura de las elevaciones es de 50 a 75 m en las áreas próximas al litoral y de 75 a 150 m en el interior. Entre las áreas montañosas se encuentran mesetas de reducida extensión en las zonas cercanas al litoral y de gran extensión en el interior, principalmente en el macizo montañoso de Chachacual: Altos de Chachacual, Altos de San Agustín, Riscalillo y Arenal.

3.2.3.3 GEOLOGIA Y SISMICIDAD.¹¹

El sitio se localiza en la parte del talud de la Sierra Madre del Sur que llega y penetra directamente en el mar, y comprende morfoestructuras menores que se encuentran fracturadas, deformadas y dislocadas. A esto hay que agregar su resistencia diferencial al intemperismo y abrasión para explicar lo extremadamente sinuoso y abrupto de su morfología, la cual se caracteriza por pendientes fuertes e irregulares interrumpidas por el alineamiento de valles sinuosos y estrechos con cauces quebrados que se ubican en juntas y fallas de la estructura geológica, perpendiculares a la línea de costa.

El sitio contiene algunas fallas de importancia, áreas fracturadas relativamente importantes y zonas con riesgo de deslave y deslizamiento. En términos generales el fracturamiento superficial tiene una orientación NW-SW y el profundo de norte a sur. Las áreas fracturadas se localizan principalmente en las zonas montañosas y las susceptibles de deslizamiento en las laderas con pendientes mayores del 30%.

Bahías de Huatulco se encuentra en la "zona sísmica", en donde ocurren sismos frecuentes e intensos, 5º a 7º en la escala de Richter. En ella la capacidad

¹⁰ Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Bahías de Huatulco, Oaxaca, Plan Ambiental y Paisajístico". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1982.

¹¹ Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Estudio de Impacto Ambiental, Bahías de Huatulco, Oax.". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1983.

de resonancia de las ondas sísmicas contribuye en la generación de fuertes movimientos en el sitio epicentral. Lo anterior es consecuencia del proceso de colisión continental descrito, que se establece por la penetración (subducción) de la Placa de Cocos en la Placa Americana.

Los estudios e investigaciones realizados por la Universidad Nacional Autónoma de México y el Gobierno Federal, han llegado a la conclusión que la zona tiene una alta sismicidad que hace que se presenten sismos frecuentes y exista el riesgo de que ocurran fenómenos sísmicos de gran intensidad en periodos de 50 años.

3.2.3.4 EDAFOLOGIA.¹²

Los suelos más abundantes son los regosoles eutrícos y los fluviosoles eutrícos, que son formados por materiales acarreados por el agua, con capas alternadas de arena, arcilla y grava y capa vegetal escasa. Siguen en importancia el cambisol eutríco, poco desarrollado y susceptible a la erosión, el feozem háplico, con una capa superficial rica en materia orgánica y de alta susceptibilidad a la erosión. En menor proporción se encuentran litosoles (de base rocosa y someros) y gleysoles eutrícos frecuentemente saturados de agua.

3.2.3.5 HIDROLOGIA.¹³

El sitio presenta un sistema hidrológico complejo con seis cuencas principales y numerosas subcuencas locales integradas por numerosos escurrimientos intermitentes, Cuajinicuil, Xuchil y Arenal entre otros, y por sólo dos ríos con aguas permanentes: Copalita y Coyula.

Debido a la escasa pendiente de los valles, los arroyos presentan en sus partes bajas cursos divagantes, y en época de avenidas (junio a octubre) se registran inundaciones extensas con láminas de agua de poca profundidad.

Al desembocar los ríos y arroyos en los valles el agua se infiltra parcialmente formando acuíferos de dimensión variable en función de las características geomorfológicas locales. De ellos, sólo los de los ríos Copalita y Coyula son susceptibles de aprovechamiento en gran escala, ya que son corrientes permanentes que garantizan la recarga del acuífero.

El aprovechamiento del Río Coyula ha sido destinado a usos agrícolas y el del Río Copalita a los urbanos y turísticos. Este último tiene un escurrimiento promedio de 32 m³/seg y un mínimo de 5.5 m³/seg. La recarga del acuífero que se tiene con este gasto es suficiente para satisfacer las necesidades de agua de

¹² Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Bahías de Huatulco, Oaxaca, Plan Ambiental y Paisajístico". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1982.

¹³ Fuente: Dirección General de Sistemas de Agua Potable y Alcantarillado. SHOP. "Estudio Geohidrológico de Bahías de Huatulco, Oax.". SAHOP. Inédito. México, D.F. 1982.

42,470 cuartos en hoteles y viviendas turísticas y de la población que generarían, 388,306 habitantes ¹⁴. La calidad del agua es buena ya que presenta condiciones dentro de las normas establecidas para usos potables.

3.2.3.6 VEGETACION. ¹⁵

El sitio se localiza en la provincia florística mexicana "Costa Pacífico" perteneciente a la región Caribeña del Reino Florístico Neotropical, caracterizada por la presencia de asociaciones vegetales de selvas bajas y medianas caducifolias y subcaducifolias.

La asociación dominante en el sitio es la de selvas medias subcaducifolias y caducifolias que se localizan en los valles y montañas. Siguen en importancia por su extensión las áreas dedicadas a usos agropecuarios en los valles de los Bajos, las zonas de bosques de galería que se extienden a lo largo de los cauces y vegas de ríos y arroyos, las selvas bajas caducifolias en áreas montañosas aisladas, el manglar y la vegetación acuática en los esteros, la vegetación de playas y dunas, y la de cantil costero. Mención especial requiere la vegetación intermareal y submarina de la línea costera, arrecifes, islas, bancos coralinos y fondos rocosos y arenosos.

Las selvas medias subcaducifolias son comunidades densas de altura media, 15 a 30 m, en donde el 50% o más de los árboles pierden sus hojas en la temporada seca. Las especies más comunes son las que tienen un diámetro de copa menor que la altura del árbol y su follaje es verde oscuro.

El bosque de galería es una comunidad de tipo ripario de altura media, 20 a 35 m, con una alta proporción de perennifolias, que presentan una copa de diámetro menor que la altura del árbol y follaje de color verde medio a oscuro.

La selva baja caducifolia se caracteriza por su alta densidad, su altura de 5 a 15 m, copas convexas o planas y follaje de color verde claro, que se pierde en un 75% o más durante la temporada de secas.

Los manglares se caracterizan por su uniformidad, una o pocas especies, su altura de 2 a 15 m, su follaje perenne de color verde medio y su sistema radicular de zancas semi sumergidas.

La vegetación de playa es escasa e incluye especies resistentes a la alta salinidad. La de los cantiles costeros también es una comunidad escasa dominada por cactáceas columnares y candelabroformes (órganos), arbustos y

¹⁴ Fuente: FONATUR, Gerencia General de Diseño Urbano. Octubre de 1990.

¹⁵ Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Bahías de Huatulco, Oaxaca, Plan Ambiental y Paisajístico". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1982.

matorrales xerófilos, árboles, cactáceas globulares (biznagas), pastos halófilos y ocasionalmente palmas.

3.2.3.7 FAUNA. ¹⁶

El sitio se localiza en la región Pacífico de la zona de transición entre los reinos animales Neártico y Holártico y muestra una considerable riqueza faunística, mamíferos, aves, peces y moluscos, así como reptiles y grupos peculiares como decápodos (langosta) y corales.

El grupo de los mamíferos presenta una variedad considerable y preferentemente en las selvas media y baja y en los bosques de galería. Las principales especies son: tlacuachillo, oso hormiguero, armadillo, zorra gris, coati, venado cola blanca, temazate, nutria, mapache y en el mar el delfín. Entre los mamíferos existentes se encuentran algunos en peligro de extinción: martucha, jaguar, puma, tigrillo, oncilla y nutria.

El grupo de las aves es el más importante por el número de especies, e incluye un número importante de aves marinas y migratorias, cuyo hábitat más importante es el manglar-estero y las islas y cantiles. Las principales especies son: cigüeñon, gavilán, halcón, chachalaca, tutupana, chichicuilote, gaviota, perico, tecolote, pájaro raqueta y pelicano.

El tercer grupo en importancia es el de los peces y representa un gran potencial pesquero, deportivo y recreativo. Algunas de las especies de mayor interés son: anchoa, pámpano, tiburón, chano, raya, mojarra, mujol, pez martillo y robalo.

Los moluscos constituyen un grupo de alto interés por su variedad y potencial económico: lapa, abulón, ciprea, calamar gigante, caracol, oliva, ostión y almeja. Los crustáceos incluyen la familia de los decápodos: cangrejos y langostas. En cuanto a los corales existen el coral abanico o blanco y el coral negro.

El grupo de los reptiles es numeroso y variado e incluye entre sus principales especies: tortuga, jicotea, iguana, lagartija, boa, culebra ciega y nauyaca.

3.2.3.8 OCEANOGRAFIA. ¹⁷

La línea de contacto entre el mar y la tierra se caracteriza por su conformación de bahías alternadas con puntas y penínsulas montañosas. La presencia de un cantil costero rocoso y una serie de playas de diversos tamaños.

¹⁶ Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Bahías de Huatulco, Oaxaca, Plan Ambiental y Paisajístico". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1982.

¹⁷ Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Bahías de Huatulco, Oaxaca, Plan Ambiental y Paisajístico". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1982.

El cantil costero tiene alturas hasta de 25 m y una fuerte pendiente, mientras que las playas presentan características muy variadas con longitudes relativamente escasas y anchos medios en las bahías y largas y gran anchura en las playas de los Bajos. Los materiales que las componen son arenas de colores claros y texturas finas a medias, aunque existen algunas pedregosas. La pendiente en las bahías tiende a ser reducida, mientras que en las playas más expuestas es más bien acentuada. El oleaje y las corrientes presentan condiciones diversas existiendo algunas playas peligrosas.¹⁸

¹⁸ Ver cuadro 04: Características y grado de aprovechamiento de las playas y cuadro 05: Uso y clasificación de las playas.

CUADRO 04 CARACTERISTICAS FISICAS Y GRADO DE APROVECHAMIENTO DE LAS PLAYAS

| NOMBRE | LON G. | SUP. | TEX TURA | PEN D. | ORIE N TACION | PRE SEN CIA | OLE AJE | RIES GO | ACCESO | | CAPACIDAD | | APRO VE CHAMI ENTO |
|----------------|--------|------|----------|--------|---------------|-------------|---------|---------|--------|-----|-----------|--------|--------------------|
| | | | | | | | | | | | | | |
| Copalita | 1,750 | 15.0 | M/be | 5-10 | s | A | MF | H | FA | DIF | 6,666 | 30,000 | B |
| Conejos a | 80 | 1.2 | G/be | 5 | ssw | A | F | H | DIF | DIF | 533 | 2,400 | B |
| Conejos b | 370 | 3.5 | G/be | 5 | sse | SP | M | H | DIF | DIF | 1,566 | 7,600 | H |
| Conejos c | 420 | 3.1 | M/be | 5 | ssw | A | F | H | DIF | DIF | 1,387 | 6,200 | M |
| Conejos d | 1,020 | 9.7 | M/be | 5 | sse | A | F | H | DIF | DIF | 4,311 | 19,400 | M |
| Conejos e | 115 | 0.9 | M/be | 5-10 | ese | SP | M | H | DIF | DIF | 400 | 1,800 | H |
| La Guerrilla a | 80 | 0.9 | M/be | 5 | ssw | SP | M | MR | DIF | DIF | 400 | 1,800 | B |
| La Guerrilla b | 180 | 2.5 | M/be | 10 | s | SA | F | H | DIF | DIF | 1,111 | 5,000 | B |
| Tangolunda | 940 | 9.1 | M/be | 5-10 | sse | A | F | H | DIF | DIF | 4,044 | 18,200 | M |
| El Tornillo | 220 | 1.5 | F/be | 5 | ese | A | D | B | FA | FA | 533 | 2,400 | H |
| Manzanillo | 170 | 0.6 | F/be | 5 | ese | P | MD | B | FA | FA | 267 | 1,200 | MH |
| Ventura | 200 | 1.2 | F/be | 5 | ene | MP | MD | B | DIF | FA | 533 | 2,400 | H |
| Chahué a | 100 | 0.6 | G/oc | 5 | ese | MP | LF | MR | DIF | FA | 267 | 1,200 | B |
| Chahué b | 100 | 1.2 | G/be | 10 | ese | SP | LF | MR | DIF | FA | 533 | 2,400 | B |
| Chahué c | 200 | 0.7 | M/be | 5 | s | SP | F | H | DIF | DIF | 311 | 1,400 | M |
| Chahué d | 120 | 2.2 | M/oc | 5 | sse | A | F | H | DIF | DIF | 978 | 4,400 | M |
| Chahué e | 580 | 5.6 | SG/oc | 5-10 | sse | A | LF | MR | FA | FA | 2,489 | 11,200 | M |
| Sta Cruz a | 40 | 0.6 | F/be | 5 | sw | A | MD | B | DIF | FA | 267 | 1,200 | MH |
| Sta Cruz b | 120 | 0.6 | F/oc | 5 | sse | P | MD | B | FA | FA | 267 | 1,200 | MH |
| Sta Cruz c | 170 | 1.4 | F/be | 5 | sse | P | D | B | FA | FA | 622 | 2,800 | MH |
| Yerbabuena | 110 | 1.9 | F/be | 10 | ss | P | D | B | DIF | FA | 844 | 3,800 | MH |
| La entrega | 200 | 2.2 | F/be | 5 | ene | P | MD | B | DIF | FA | 978 | 4,400 | H |
| Organo | 240 | 3.8 | F/be | 5 | s | P | MD | B | DIF | FA | 1,689 | 7,600 | MH |
| Maguey | 400 | 3.8 | F/be | 5 | sse | P | D | B | DIF | FA | 1,689 | 7,600 | H |
| Cacalula | 1220 | 20.0 | G/oc | 15 | sse | P | MF | H | DIF | FA | 8,889 | 40,000 | B |
| La India | 300 | 3.8 | G/oc | 5 | w | A | D | B | DIF | FA | 1,689 | 7,600 | H |
| Chachacual | 800 | 8.5 | G/oc | 5-10 | sse | SP | D | MR | DIF | FA | 3,778 | 17,000 | M |
| San Agustín a | 300 | 3.1 | M/be | 5 | s | SP | LF | MR | DIF | FA | 1,378 | 6,200 | M |
| San Agustín b | 200 | 2.8 | G/be | 5 | ssw | A | LF | B | FA | FA | 1,244 | 5,600 | H |
| San Agustín c | | 20.6 | G/be | 5 | sse | A | LF | H | FA | FA | 9,155 | 41,200 | H |
| Coyote | | 13.7 | G/oc | 5-10 | s | A | F | H | FA | FA | 6,089 | 27,400 | H |
| El Arenal a | | 8.4 | G/oc | 5-10 | s | A | F | H | FA | FA | 3,733 | 16,800 | B |
| El Arenal b | | 8.7 | G/oc | 5-10 | s | A | F | H | FA | FA | 3,867 | 17,400 | B |
| Coyula a | | 15.3 | G/oc | 5-10 | s | A | F | H | FA | FA | 6,800 | 30,600 | B |
| Coyula b | | 30.0 | G/oc | 5-10 | s | A | F | H | FA | FA | 13,333 | 60,000 | B |

FUENTE : ELABORACIÓN DIRECTA

La mayoría de las playas de las bahías presentan olas de altura media o baja, mientras que en las de los Bajos es alta. Durante épocas de tormentas el oleaje se modifica, llegando a sobrepasar la altura de las dunas, con olas de 3 a 4 m y aún mayores en las zonas expuestas a mar abierto.

La temperatura media del agua es de 29.4° C y se reduce hacia agosto por las corrientes frías del noroeste. Las aguas de las bahías tienen un considerable grado de transparencia debido a la relativa tranquilidad de las aguas y al control que ejercen los esteros sobre el vertimiento de limos. En época de lluvias la turbiedad se incrementa considerablemente. En la desembocadura del río Copalita la turbiedad es permanente, afectando las zonas aledañas según la dirección de las corrientes.

3.2.3.9 UNIDADES AMBIENTALES.¹⁹

De acuerdo con los estudios realizados es posible definir las siguientes zonas homogéneas con características locales comunes que constituyen unidades ambientales peculiares:²⁰

A. Montañas y mesetas.

Ocupa la mayor parte del territorio, 16,795 has, 79.3% del total del predio, están formadas por bloques de materiales ígneos y metamórficos que originan un relieve abrupto. En las laderas de las montañas las pendientes son mayores al 18% y menores en la parte superior en donde forman mesetas de relieve accidentado. Los suelos son de textura arenosa y someros o de profundidad moderada, susceptibles a la erosión y de baja fertilidad que soportan vegetación de selva caducifolia, selva mediana subcaducifolia y de matorral espinoso. La hidrología de esta zona se caracteriza por su función de parteaguas y la presencia de escurrimientos terciarios. El microclima presenta altos niveles de asoleamiento y ventilación, y condiciones medias de humedad y temperatura. La importancia faunística varía de media a alta, en especial para las aves y en menor grado los mamíferos.

Este geosistema se puede subdividir en cinco subambientes : Forestal conservado. Forestal semi conservado. Forestal degradado. Forestal de laderas y de galería semi conservado.

B. Valles.

¹⁹ Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Bahías de Hualulco, Oaxaca, Plan Ambiental y Paisajístico". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1982. Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Estudio de Impacto Ambiental, Bahías de Hualulco, Oax.", FONATUR. Inédito. México, D.F. 1983.

²⁰ Ver lámina: Unidades ambientales

Los valles ocupan 4,126 has, 19.5% del total del predio, y están formados por depósitos aluviales de poca pendiente (0 al 3%) y presentan algunas fallas principales y zonas fracturadas. Los suelos son profundos, de texturas finas o bien arcillosas aptos para uso agrícola, que soportan vegetación de selva baja caducifolia, selva mediana caducifolia, matorral espinoso, vegetación riparia, bosques de galería y zonas de cultivo en los valles de los Bajos. Presentan una importancia faunística media en relación con los mamíferos y aves.

Este geoeosistema se puede subdividir en dos subambientes : Terrazas de valle, y Cauces fluviales.

C. Litoral, interfase mar-tierra.

El litoral ocupa 242 has, 1.2% del total del predio, y es de dos tipos: el plano y bajo de acumulación fluvio marina que forma playas y barras, y el elevado, de erosión, abrupto y rocoso que da origen a acantilados y farallones.

Este geoeosistema se puede subdividir en cinco subambientes : Playas y dunas. Barras. Esteros. Acantilados y farallones. Islas y arrecifes rocosos.

Las diferentes unidades ambientales mantienen formas complejas de interrelación directa e indirecta. La unidad terrestre con mayor grado de interdependencia directa es el sistema de escurrimientos pluviales, que tiene una estrecha relación con los valles aluviales, con los ambientes forestales de montaña y los esteros. Los sistemas-manglar estero tienen un equilibrio muy delicado y un alto grado de interdependencia con los escurrimientos, las dunas de playa y con el medio marino; sus interrelaciones faunísticas con las de la línea costera y de los valles aluviales son particularmente importantes.

Siguen en grado de interdependencia los valles aluviales y las zonas forestales de ladera, especialmente con los ambientes forestales de montaña y con el sistema hidrológico. El medio ambiente submarino presenta un alto grado de interdependencia principalmente con las islas y arrecifes y con las unidades ambientales de la línea costera que constituyen la zona de transición y contacto (interfase) entre los medios marino y terrestre.

En general debe subrayarse el alto grado de interrelación que existe entre los distintos ecosistemas, tanto en sus relaciones físicas como bióticas, por lo que debe entenderse que conforman un todo cuyo comportamiento y equilibrio depende de delicadas líneas de interdependencia, especialmente en lo tocante a flora y fauna y sobre todo en unidades de complejidad y susceptibilidad muy altas, como es el caso de los esteros y manglares y del medio submarino de las bahías.

3.2.3.10 ASPECTOS PAISAJISTICOS.²¹

La zona de estudio debe su riqueza paisajística principalmente a tres factores básicos:

La estructura visual de la línea costera, principalmente la de las diez bahías existentes y las puntas que las separan.

La conformación de la franja de tierra con ocho valles aluviales divididos por macizos montañosos.

La riqueza ecológica del sitio, que se traduce en una cobertura vegetal y una fauna abundantes y variadas de gran interés visual.

Los límites del sitio corresponden a fronteras naturales o artificiales claramente definidas, representadas por los ríos Copalita y Coyula, la carretera costera y la línea costera exterior.

Las secuencias de acceso a los valles y bahías son muy semejantes y se inician en las intersecciones de la carretera federal con las cañadas de entrada a los valles formando nodos naturales. A partir de ellos se crean ambientes largos y estrechos que desembocan en los valles y estos en las bahías, ya sea a nivel o bien en forma descendente a través de puertos en donde se tienen vistas panorámicas de las bahías.

Otra secuencia importante es la del recorrido por la línea costera en donde las elevaciones que separan a las bahías permiten visuales altas y panorámicas de las mismas.

En términos generales pueden distinguirse dos regiones paisajísticas básicas, la franja costera cuyo carácter se debe a la presencia del mar y la zona interior, cuyos elementos característicos son los valles.

En la región de la línea costera las puntas y penínsulas constituyen barreras visuales primarias. Las playas dominan el ámbito de las bahías, siendo los sitios de mayor interés con visuales panorámicas a nivel. Los extremos de las puntas, islas y arrecifes y la desembocadura de las bahías son los puntos focales dentro de dichas visuales.

En secuencias desde el mar, las bahías presentan como puntos focales las playas, islas y arrecifes, las elevaciones máximas próximas y distantes y las puntas más prominentes. El cantil costero ofrece desde el mar un gran interés

²¹ Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Bahías de Huatulco, Oaxaca, Plan Ambiental y Paisajístico". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1982.

visual. En las visuales próximas destaca el papel de los órganos columnares y candelabriformes y rocas como elementos enfáticos.

En la región interior la estructura paisajística se encuentra determinada por las barreras orográficas que delimitan a los valles. Existen al menos tres umbrales visuales de altura, aproximadamente a los 40, 80 y 120 msnm. La primera corresponde a las elevaciones de la línea de costa y las menores de los valles, la segunda a las elevaciones mayores de la parte baja de los valles y la tercera a las cimas y crestas más elevadas.

Las visuales dominantes en los valles son las distantes y medias, semipanorámicas o focales. A lo largo de los ríos y arroyos dominan las visuales medias y cortas, y en las zonas con vegetación densa, las visuales próximas.

3.2.4 POTENCIAL.

La belleza y diversidad del litoral y su entorno, el elevado número de días soleados, la textura, pendientes y protección que brindan casi todas sus playas que posibilitan el descanso, el asoleamiento y la práctica de casi todos los deportes acuáticos; así como la historia, folklore y tradición cultural de la región y su cercanía a la Ciudad de Oaxaca, representan un elevado potencial turístico, ya que constituyen un atractivo diferente al resto de los centros de playa del país, en donde puede ofrecerse un producto diversificado que satisfaga las necesidades de recreación para los distintos segmentos del mercado nacional e internacional.

Asimismo, es posible ofrecer una oferta diversificada de alojamiento hotelero y extra hotelero, en término de densidades, categorías y tipos de oferta, con numerosas opciones de localización dada la variedad y riqueza paisajística que el sitio ofrece.

3.2.5 APTITUD TERRITORIAL Y CAPACIDAD.

De acuerdo con los estudios del medio físico todo el territorio de Bahías de Huatulco presenta por lo menos una limitación para su aprovechamiento urbano y/o turístico, siendo las principales lo accidentado de la topografía y la disponibilidad de agua, en particular esta última.

La capacidad del acuífero del valle del Copalita sólo permite satisfacer las necesidades de agua que demandarían 42,470 cuartos en hoteles, condo hoteles, villas y residencias turísticas y de la población urbana que generarían, 388,305 habitantes, siendo esta la capacidad máxima de Bahías de Huatulco aunque existan áreas con aptitud urbana y turística que permitirían una mayor capacidad.

Los valles son aptos para el desarrollo urbano en términos de localización y costos de urbanización, sin embargo también tienen aptitud agrícola. En la zona

de montañas se consideran aptas para el desarrollo urbano las mesetas localizadas abajo de los 125 msnm que permitan albergar a más de 10,000 habitantes y que sean de fácil acceso. En las laderas que separan a los valles de las montañas se considera posible aprovechar áreas con pendientes hasta del 50% colindantes con los valles. Con estos criterios existen 1,597 has que pueden utilizarse con usos habitacionales que permiten alojar 515,800 habitantes.

Para determinar las áreas con aptitud para alojamiento turístico se consideraron el valor paisajístico, la proximidad al litoral, el que las pendientes fueran menores al 50%, la accesibilidad y la necesidad de preservar ecológicamente determinadas zonas del litoral. Estas áreas suman 1,500 has con capacidad para 51,300 cuartos en hoteles, condo hoteles, villas y residencias turísticas.²²

3.2.6 ASPECTOS SOCIO ECONOMICOS.

3.2.6.1 POBLACION.²³

En 1984, cuando se inició el desarrollo, existían trece asentamientos en el predio de Bahías de Huatulco: Copalita, Tangolunda, Chahué, Santa Cruz, El Faisán, Xuchil, Cuajinicuil, El Zapote, Puente Coyula, Rancho Cocus, San Agustín, Bajos del Arenal y de Coyula, que en conjunto sumaban 2,572 habitantes. De ellos, Santa Cruz y Coyula eran los más importantes; el primero por su incipiente actividad turística y la segunda por su actividad agrícola, probablemente la más importante del municipio.

En 1990 la población de Bahías de Huatulco se estima en 7,269 habitantes, 5.5% de la población municipal, por lo que su tasa de crecimiento en los últimos seis años fue del 18.9% en promedio anual y se generaron 5.5 habitantes por cuarto de hotel operando.

La población se concentra principalmente en la zona urbana que se está desarrollando en Chahué-Santa Cruz con 5,061 habitantes, 69.6% del total. Le siguen en importancia los poblados rurales de la zona de los Bajos del Arenal y Coyula con 1,664 habitantes, 22.9%, y el Zapote-El Crucero con 311 habitantes, 4.3%, el 3.2% restante se distribuye en cuatro asentamientos menores de 100 habitantes.²⁴

La tendencia en esta concentración persistirá ya que en general los inmigrantes desean establecerse en Chahué a pesar de las dificultades para tener

²² Ver Lámina: Capacidad turística y urbana por superficie apta, y cuadros 06 y 07: Capacidad urbana y turística por superficie apta

²³ Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Encuesta socioeconómica de Bahías de Huatulco, Oax.". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1990.

²⁴ Ver cuadro 08: Distribución de la población en el Municipio de Santa María Huatulco, 1990.

acceso al suelo, debido a que El Zapote y El Crucero apenas empiezan a ser conocidos y Copalita y Santa María implican un costo adicional para sus habitantes por concepto de transporte.

CUADRO 06 : CAPACIDAD URBANA POR SUPERFICIE APTA PARA USO URBANO HABITACIONAL

| ZONA NATURAL AREA URBANA O POBLADO | SUPERFICIE URBANA HABITACIONAL | | CAPACIDAD URBANA | | DENSIDAD Hab./Ha. |
|--------------------------------------|--------------------------------|--------------|------------------|--------------|-------------------|
| | Has. | % | Hab. | % | |
| BAHIAS | | | | | |
| Chahue Sta. Cruz | 255.00 | 16.0 | 81,674 | 15.8 | 320 |
| SUBTOTAL DE BAHIAS | 255.00 | 16.0 | 81,674 | 15.8 | 320 |
| MACIZO DE CHACHACUAL | | | | | |
| Altos de Chachacual | 266.3 | 16.7 | 87,881 | 17.0 | 330 |
| Mezeta de Riscalillo | 435.0 | 27.2 | 143,550 | 27.8 | 330 |
| SUBTOTAL MACIZO DE CHACHACUAL | 701.3 | 43.9 | 231,431 | 44.9 | 330 |
| BAJOS | | | | | |
| El Zapote | 7.8 | 0.5 | 2,010 | 0.4 | 256 |
| El crucero | 22.0 | 1.4 | 7,510 | 1.5 | 342 |
| Meseta de San agustin | 205.1 | 12.8 | 67,696 | 13.1 | 330 |
| Meseta del Arenal | 163.1 | 10.2 | 53,818 | 10.4 | 330 |
| Coyula | 200.4 | 12.5 | 66,124 | 12.8 | 330 |
| Poblado de Coyula | 42.4 | 2.7 | 5,536 | 1.1 | 131 |
| SUBTOTAL DE BAJOS | 640.8 | 40.1 | 202,694 | 39.3 | 316 |
| TOTAL DE BAHIAS DE HUATULCO | 1,597.1 | 100.0 | 515,799 | 100.0 | 323 |

Elaborado en base a las areas urbanizadas, los proyectos de diseño urbano yen las áreas de mpliación de la presente estrategia

CUADRO 07 : CAPACIDAD TURISTICA POR SUPERFICIE APTA PARA USO TURISTICO

| ZONA | SUPERFICIE CON APTITUD TURISTICA | | CAPACIDAD TURISTICA | | DENSIDAD Ctos./Ha. |
|----------------------|----------------------------------|-------|---------------------|-------|--------------------|
| | Has. | % | Cuartos | % | |
| Bahia o Playa | | | | | |
| BAHIAS | | | | | |
| Conejos | 99.5 | 6.6 | 3,565 | 6.9 | 36 |
| Tangolunda | 126.6 | 8.4 | 6,711 | 11.1 | 45 |
| chahue | 59.5 | 4.0 | 3,337 | 6.5 | 56 |
| Sta.Cruz | 101.4 | 6.8 | 5,312 | 10.4 | 52 |
| SUBTOTAL | 387.0 | 25.8 | 17,925 | 34.9 | 46 |
| DE BAHIAS | | | | | |
| MACIZO DE CHACHACUAL | | | | | |
| Organo | 66.3 | 4.4 | 1,117 | 2.2 | 17 |
| Maguey | 13.6 | 0.9 | 412 | 0.8 | 30 |
| Cacaluta | 281.6 | 18.8 | 4,089 | 8.0 | 15 |
| Chachacual | 159.6 | 10.6 | 1,256 | 2.4 | 8 |
| Riscalillo | 166.7 | 11.1 | 5,000 | 9.7 | 30 |
| SUBTOTAL | 687.6 | 45.8 | 11,874 | 23.1 | 17 |
| MACIZO DE CHACHACUAL | | | | | |
| BAJOS | | | | | |
| San Agustin | 54.5 | 3.6 | 1,636 | 3.2 | 30 |
| Coyote | 44.9 | 3.0 | 4,039 | 7.9 | 90 |
| Arenal | 24.1 | 1.6 | 2,169 | 4.2 | 90 |
| Coyula Boca Vieja | 225.7 | 15.0 | 6,770 | 13.2 | 30 |
| Coatonalco | 76.5 | 5.1 | 6,886 | 13.4 | 90 |
| SUBTOTAL | 425.7 | 28.4 | 21,500 | 41.9 | 51 |
| BAJOS | | | | | |
| TOTAL | 1,500.4 | 100.0 | 51,300 | 100.0 | 34 |

FUENTE :Gerencia General de Planeación FONATUR, Nov. 1991

CUADRO 08 DISTRIBUCION DE LA POBLACION EN EL MUNICIPIO 1990

| ZONA NATURAL | LOCALIDAD | POBLACION Hab. | % RESPECTO A BAHIAS HUATULCO | % RESPECTO AL MUNICIPIO |
|---|-----------|-------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| BAHIAS | | | | |
| Chahué-La | 5,061 | 69.6 | 38.6 | |
| Crucesita-Sta Cruz | | | | |
| Copalita Margen derecha Bocana | 71 | 1.0 | 0.5 | |
| SUBTOTAL ZONA DE BAHIAS | 5,132 | 70.6 | 39.2 | |
| MACIZO DE CHACHACUAL | | | | |
| Cuajinicuil | 40 | 0.6 | 0.3 | |
| Xuchil | 28 | 0.4 | 0.2 | |
| El Faisan | 94 | 1.3 | 0.7 | |
| SUBTOTAL ZONA MACIZO DE CHACHACUAL | 162 | 2.2 | 1.2 | |
| BAJOS | | | | |
| El Zapote - El Crucero | 311 | 4.3 | 2.4 | |
| Bajos de Coyula y del Arenal | 1,664 | 22.9 | 12.7 | |
| SUBTOTAL ZONA DE BAJOS | 1,975 | 27.2 | 15.1 | |
| TOTAL DE BAHIAS DE HUATULCO | 7,269 | 100 | 55.5 | |
| OTROS | | | | |
| Copalita Margen Izquierda | 598 | | 4.6 | |
| Sta. Maria Huatulco | 2,128 | | 16.2 | |
| Resto del Municipio | 3,105 | | 23.7 | |
| TOTAL OTROS | 5,831 | | 44.5 | |
| TOTAL DEL MUNICIPIO STA. MARIA HUATULCO | 13,100 | | 100.0 | |

Estimado con base en la "Encuesta Socioeconómica de Bahías de Huatulco" FONATUR, Dic. 1989

Las metas del Plan Maestro de Bahías de Bahías de Huatulco que sirven de referencia para el presente Programa, implican que en 1994 se tendrán 18,600 habitantes, dos veces y media la población actual, 52,500 en el año 2000 y una población máxima de 388,305 habitantes ²⁵

Con la urbanización y creación de centros de trabajo en Chahué-Santa Cruz y en la vecina Bahía de Tangolunda, esta zona es la que ha experimentado grandes transformaciones en las características socio económicas de la población, ya que el resto mantiene en gran medida las características rurales existentes en el inicio del desarrollo.

La mayor parte de la población es joven y se encuentra en edad de trabajar, sólo el 29.1% tiene menos de 12 años y el 73.6% de la PEA es menor de 40 años. Asimismo, existe un predominio de los hombres, 54.7%, sobre las mujeres, 45.3%, normal en esta etapa del desarrollo ya que los hombres emigran más fácilmente, sin embargo, es previsible que el número de mujeres se incremente por la consolidación alcanzada en Chahué, que ha facilitado la vida en la zona y con ello la inmigración de las familias de los trabajadores.

Parte importante de la población son inmigrantes solos o parejas solas que tienen menos de un año de residencia en la zona, 45.5% de la población de Chahué, y cuya permanencia en la zona no es segura ya que el 27% de la población no tiene la certeza de residir definitivamente en Huatulco. El 36.5% de los inmigrantes proviene del propio Estado de Oaxaca y el 33.1% del Distrito Federal y Morelos, el 12.1% de Tabasco y Chiapas, el 5.9% de Guerrero y el 5.1% del extranjero.

La elevada participación de inmigrantes provenientes del Distrito Federal permiten pensar en un patrón de demanda de suelo y vivienda menos exigente que el solicitado por la población originaria en cuanto a las superficies de terreno y de la vivienda, que en El Zapote fue de 300 M².

El 13.2% de la población no fue a la escuela, 20.6% tiene primaria completa, 16.4% secundaria, 18.9% algún año de bachillerato y el 13.1% alguno de licenciatura. Esto se debe a los requisitos que se tienen que cumplir para tener empleo y a las facilidades existentes para la educación.

3.2.6.2 Empleo e ingreso. ²⁶

La gran relación existente entre las zonas en desarrollo y las localidades de la región, aunada al elevado número de personas solas o parejas sin hijos que

²⁵ Ver cuadro 02: Hipótesis media de desarrollo.

²⁶ Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Encuesta socioeconómica de Bahías de Huatulco, Oax.". FONATUR. Inédito. México, D.F. 1990.

han inmigrado, aminora en el corto plazo el impacto de las inversiones en la población local.

En 1990 la PEA representó el 78% de la población total, que normalmente varía entre el 28% y el 35% ²⁷, y hacia ello tenderá con la consolidación del desarrollo. La población económicamente activa representa un elevado porcentaje de la población total (78%) y muestra el predominio de las actividades de la construcción (39.5%) y del turismo (28.4%), los inicios de la terciarización (25.1%) y el declinar de las actividades agropecuarias y pesqueras (7%). ²⁸

El ingreso de la PEA es elevado ²⁹, apenas el 15.2% tiene ingresos inferiores al salario mínimo y el 5.8% los tiene superiores a 7.5 veces el salario mínimo. Considerando que existen cerca de tres trabajadores por vivienda, el ingreso familiar es aún mejor, ya que sólo el 6.4% de los hogares tienen ingresos inferiores al salario mínimo, el 26.4% tiene entre 1.0 y 2.5, el 38.4% entre 2.6 y 5.5, el 11.9% entre 5.6 y 7.5 y el 16.9% los tiene superiores a 7.5 veces el salario mínimo. ³⁰

Sin embargo, todavía el 40.4% es demandante potencial de los programas institucionales de vivienda, ya que sus ingresos son inferiores a 3 V.S.M.. El 64% de la PEA es asalariada y por lo tanto tiene derecho a los programas del INFONAVIT y del FOVISSSTE, y el 36% restante a los del FOVI e IVO-FONHAPO.

Es de esperar que a mediano plazo, con la consolidación de las familias, el número de trabajadores por familia se reduzca y con ello el ingreso familiar.

²⁷ La PEA de los municipios de Benito Juárez e Isla Mujeres representó el 34.5% de la población total en 1980. El mismo porcentaje se registró en Acapulco, Gro.

²⁸ Ver cuadros 09 y 10: Población económicamente activa, y población económicamente activa por sector de actividad, 1990.

²⁹ En 1980 la PEA de Acapulco que tuvo ingresos menores al salario mínimo representó el 53.7% del total, y sólo el 0.18% tuvo ingresos superiores a 7.5 v. S.M..

³⁰ Distribución de los hogares por estrato de ingreso.

CUADRO 09 POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA B. DE HUATULCO 1990

| LOCALIDAD | POB. TOTAL | PEA | | HOMBRES | | MUJERES | |
|------------------------------|------------|-------|------|---------|-------|---------|------|
| | | | % | | % | | % |
| Chahué-La Crucesita-Sta.Cruz | 5,061, | 4,037 | 79.8 | 2,146 | 53.1 | 1,892 | 46.9 |
| Cuajinicuil | 40 | 9 | 21.6 | 9 | 100.0 | 0 | 0.0 |
| Xuchil | 28 | 14 | 50.0 | 8 | 53.8 | 6 | 46.2 |
| El Faisan | 94 | 42 | 44.2 | 27 | 65.8 | 14 | 34.2 |
| Copalita | 71 | 27 | 38.6 | 16 | 58.4 | 11 | 41.6 |
| Margen derecha | | | | | | | |
| TOTAL DE BAHIAS | 5,294 | 4,129 | 78.0 | 2,205 | 53.4 | 1924 | 46.6 |

Estimado con base en la "Encuesta Socioeconómica de Bahías de Huatulco" FONATUR. Dic. 1989

CUADRO 10 P.E.A POR SECTOR DE ACTIVIDAD B. DE HUATULCO 1990

| LOCALIDAD | SECTOR I | | SECTOR II | | SECTOR III | | TOTAL | |
|------------------------------|----------|------|-----------|------|------------|------|-------|-------|
| | TRAB. | % | TRAB. | % | TRAB. | % | TRAB. | % |
| Chahué-La Crucesita-Sta.Cruz | 246 | 6.1 | 1,619 | 40.1 | 2,172 | 53.8 | 4,037 | 100.0 |
| Cuajinicuil | 1 | 12.5 | 5 | 50.0 | 3 | 37.5 | 9 | 100.0 |
| Xuchil | 6 | 40.0 | 3 | 20.0 | 6 | 40.0 | 14 | 100.0 |
| El Faisan | 24 | 56.0 | 0 | 0.0 | 18 | 44.0 | 42 | 100.0 |
| Copalita | 12 | 45.5 | 6 | 21.2 | 9 | 33.3 | 27 | 100.0 |
| Margen derecha | | | | | | | | |
| TOTAL DE BAHIAS | 289 | 7.0 | 1,632 | 39.5 | 2,208 | 53.5 | 4,129 | 100.0 |

Estimado con base en la "Encuesta Socioeconómica de Bahías de Huatulco" FONATUR. Dic. 1989

3.2.6.3 Organizaciones sociales y necesidades sentidas.

La población está organizada en función de intereses sociales y económicos. Por una parte se encuentran los comuneros expropiados, y por otra, las organizaciones sociales o de tipo gremial o productivo, entre quienes son frecuentes los conflictos de intereses.

El sector social está representado, entre otros, por las dos principales organizaciones sindicales de Huatulco, la CTM y la CROC, por el Sindicato de Trabajadores de Mexicana de Aviación, el Sindicato de Baja Mantenimiento, el Sindicato de Trabajadores de Aeropuertos y Servicios Auxiliares y por el conjunto de asociaciones como: la Sociedad Cooperativa de Turismo Tangolunda, la Cooperativa de Producción Pesquera La Santa María, la Asociación de Transportistas, la Unión libre de Pescadores y Lancheros de Servicios Turísticos, la Unión de Taxistas y la Unión de Vendedores de artesanías y Ropa de Playa. El sector privado se encuentra representado por la Asociación de Prestadores de Servicios Turísticos, la Cámara Nacional de la Industria de los Restaurantes y la Asociación de Constructores e Inversionistas de Huatulco, entre las más importantes.

Si bien los organismos del sector social y del sector privado representan intereses muy diferentes, su opinión con respecto a los principales problemas del desarrollo urbano y turístico de Huatulco es coincidente y de ella se derivan las siguientes conclusiones ³¹ :

Es conveniente informar más a la población respecto al desarrollo de Huatulco, para que se identifique y comprometa con él y se creé una conciencia urbana entre la misma, para que de esta manera participe de una manera más activa en el desarrollo y en la solución de los problemas que le son inherentes.

Es necesario lograr el cumplimiento de los usos del suelo y de las normas de imagen urbana, que permitan consolidar la certidumbre respecto al futuro de las inversiones y confianza en general.

Es indispensable generar la oferta de suelo urbano al alcance de todos los estratos socio económico, incrementando y diversificando su oferta y adecuando los mecanismos y políticas de comercialización a las características de la población local, para que sea posible su participación, individual o en grupos organizados en la solución de las necesidades de vivienda, en particular la de renta de bajo precio, y evitar con ello la posibilidad del surgimiento de asentamientos irregulares.

Otras necesidades expresadas por las organizaciones sociales son: el respeto a los planes y normas de desarrollo urbano, incremento en el número de vuelos, nuevo camino al aeropuerto, mantenimiento de carreteras y de la vialidad, teléfonos; la dotación de: preparatoria, terminal de autobuses, centro de abasto, rastro, distribuidora de gas, hospital, centros recreativos y ampliación de la secundaria; reubicación de vendedores ambulantes y puestos semifijos, limpieza y

³¹ Fuente: Investigación directa, Nito y Asociados, S.C. Reuniones TKJ, asistencia a la Reunión Estatal de Vivienda celebrada el 27 de enero de 1990 y a la Reunión de Trabajo del C. Gobernador del Estado de Oaxaca, Heladio Ramírez López, del C. Secretario de Turismo, Pedro Joaquín Coldwell y del C. Director del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, Enrique Del Val Blanco con los grupos sociales de Bahías de Huatulco celebrada el 23 de febrero de 1990.

bardeado de baldíos, mejoramiento de la calidad del agua, del sistema de recolección de basura, de la vigilancia, de la imagen urbana y del señalamiento y de la plaza de La Crucesita, mejoramiento de la imagen urbana de Santa María y creación de su fundo legal; control de la tala inmoderada y prevención y atención de incendios; y el control de precios.

Asimismo, es conveniente señalar que no existen grupos que realmente participen o quieran participar el proceso de solución de los problemas urbanos propios a esta etapa del desarrollo. Los comuneros, que han sido los más favorecidos, ya no pueden ofrecer un apoyo social importante, ya que además de ser vistos como privilegiados, tienden a perder importancia en virtud del crecimiento de la población y del surgimiento de nuevas organizaciones. Ganar credibilidad y confianza entre la población mediante un intenso trabajo social y de información, se vuelve un imperativo para lograr la participación de la población y de las organizaciones sociales en el desarrollo.

Es posible apreciar que no existen grupos que realmente apoyen o quieran apoyar el proceso de solución de los múltiples problemas urbanos. Los comuneros, que han sido los más favorecidos, ya no pueden ofrecer un apoyo social importante ya que además de ser vistos como privilegiados, tienden a perder importancia en virtud del crecimiento de la población y de las nuevas organizaciones. Recuperar credibilidad y confianza entre la población se vuelve un imperativo para lograr el desarrollo, así como el buscar el apoyo real de los grupos sociales organizados en la solución de los problemas urbanos.

3.2.7 INTEGRACION MICRORREGIONAL.

3.2.7.1 Sistema urbano.

Bahías de Huatulco constituye un sistema urbano MICRORREGIONAL compuesto por la zona urbana de Chahué, las zonas turísticas de Tangolunda, Santa Cruz, La Entrega, El Maguey, Chachacual y San Agustín, y por pequeños poblados rurales: El Zapote, El Crucero, El Faisán, Xuchil, Cuajinicuil, El Arenal y el poblado de Coyula. En el área de influencia inmediata se localizan Copalita y Santa María Huatulco; y en el ámbito de la región: Pochutla y San Miguel del Puerto.

Estas localidades guardan una estrecha relación entre sí y gravitan sobre tres polos: Chahué (La Crucesita), Santa María Huatulco y Pochutla. De la primera, porque junto con la zona hotelera de Tangolunda es la principal fuente de empleo y servicios para la población de la microrregión; de la segunda, porque es la cabecera municipal; y de la tercera, porque ha sido el centro tradicional de acopio y abasto de los productos de y para la región.

Pochutla tiene la suficiente población y servicios para ser considerada como una localidad de nivel medio. Chahué y Santa María aunque no tienen la suficiente población, cuentan con los servicios correspondientes a este nivel. El resto de las localidades son rurales, aunque la mayor parte de su población trabaja en las actividades generadas por el desarrollo. El poblado de Coyula es probablemente el único que no se ha integrado a estas actividades debido a su fuerte tradición agrícola, a la falta de buenos caminos de acceso y principalmente, a la resistencia social que existe en ella hacia el desarrollo turístico de Huatulco.

3.2.7.2 Infraestructura regional.

Las obras de cabeza constituyen la infraestructura regional básica indispensable para iniciar el desarrollo urbano turístico y se refieren a las comunicaciones y transportes, a la infraestructura primaria de agua potable y alcantarillado sanitario, energía eléctrica y a las obras de protección contra inundaciones.

A. Comunicaciones y Transportes.

Bahías de Huatulco se integra con el resto del estado y del territorio nacional por medio de la vialidad regional, del aeropuerto internacional y del servicio telefónico.

La vialidad regional está constituida por la carretera federal No. 200, Costera del Pacífico, que enlaza a Bahías de Huatulco con Pochutla, Salina Cruz, Puerto Escondido, Jamiltepec, Pinotepa Nacional y Acapulco. A esta vialidad entroncan los caminos pavimentados a Santa Cruz y Sta. María, y las terracerías a Cacaluta, los bajos de Coyula y el Arenal y a Santa María vía Piedra de Moros. La orografía de la región hace que su trazo sea sinuoso entre Bahías de Huatulco y Pochutla por lo que es una carretera de baja velocidad. Esta carretera está pavimentada, cuenta con un sólo cuerpo y un carril en cada sentido con un derecho de vía de 40 M.

También existe un camino revestido que enlaza a Pochutla con El Limón, El Apanco, Santa María, Corral de Piedra y Xadani el cual se liga con la carretera por medio de los caminos a Santa María y Corral de Piedra.

En el tramo de Bahías de Huatulco el trazo de la carretera federal 200 es sinuoso, por lo que los recorridos desde el aeropuerto a las zonas turísticas llegan a ser hasta de 35 minutos. Asimismo, los entronques a las zonas urbanas y turísticas son deficientes. Por esta razón se considera necesaria su rectificación y ampliación a cuatro carriles en este tramo, así como construir los entronques necesarios con altas especificaciones, para que corresponda con la calidad esperada del desarrollo turístico y urbano de Huatulco.

El Aeropuerto Internacional de Bahías de Huatulco entró en operación en 1988 y cuenta con una pista de 2,300 M de largo y 45 M de sección, plataforma de operación y para aviación civil con edificio terminal, en donde es posible recibir equipo DC-9 y Boeing 727 y está programada su ampliación en 400 m a corto plazo para recibir equipo Boeing 747. Actualmente operan comercialmente las dos principales líneas aéreas nacionales, Aeroméxico y Mexicana de Aviación, y dos regionales. También se reciben vuelos charters nacionales e internacionales.

El servicio telefónico se normalizará con la entrada en operación de la central de teléfonos de Chahué que tiene capacidad para 4,000 líneas.

B. Infraestructura.

El abastecimiento de agua potable se realiza por medio de una batería de pozos localizada en el valle de Copalita que proporciona 215 litros/seg y una línea de conducción que llega hasta la Bahía de Santa Cruz, que se está ampliando hasta la bahía del Maguey. Las aguas residuales son tratadas en su totalidad en las plantas de tratamiento de Chahué y Tangolunda que tienen capacidad para 60 litros/seg. En ambos casos está previsto su crecimiento modular.

El suministro de energía eléctrica se realiza por medio de dos líneas de transmisión, 115 KVA y 34.5 KVA, provenientes de Pochutla. La energía se reduce de 115 KVA/13.2 KVA y de 34.5/13.2 KVA en la subestación del valle de Chahué que tiene una capacidad de 20 MVA.

En los valles de Tangolunda, Chahué y en la bahía de Santa Cruz se construyeron canales de protección que captan los escurrimientos aguas arriba y los conducen hasta el mar liberando a los valles de probables riesgos de inundación, lo que permite el máximo aprovechamiento de las áreas planes disponibles.

3.2.7.3 DINAMICA DEL DESARROLLO URBANO.

3.2.7.3.1 Evolución.

Santa Cruz es el poblado original e históricamente se alternó con Santa María como el principal asentamiento de la microrregión. Sin embargo esta importancia nunca trascendió el ámbito microrregional. Es hasta 1982, con la conclusión de la carretera Salina Cruz-Pochutla, cuando empieza a proyectarse al exterior al tener un flujo constante de visitantes.

En mayo de 1984 se expropiaron las 21,163 has objeto del desarrollo y se transfieren en propiedad a FONATUR, el que inicia la construcción del aeropuerto y las obras de cabeza en 1985. En ese año Santa Cruz era un caserío insalubre,

erigido con construcciones precarias alrededor del estero y a lo largo de la playa, que difícilmente podía servir de base para iniciar el desarrollo urbano turístico propuesto, por lo que se decide reubicar a su población a La Crucesita y reconstruir Santa Cruz.

En 1984 existían trece asentamientos: Copalita, Tangolunda, Chahué, Santa Cruz, El Faisán, Xuchil, El Zapote, Cuajinicuil, Puente Coyula, Rancho Cocus, San Agustín, Bajos del Arenal, y Coyula, que en conjunto sumaban una población de 2,572 habitantes. De ellos, Santa Cruz y Coyula eran los más importantes; la primera por su incipiente actividad turística y la segunda por su actividad agrícola, probablemente la más importante del Municipio.

En 1987 Santa Cruz, La Crucesita y la zona hotelera de Tangolunda se encontraban urbanizadas y se enlazaban entre sí y con la carretera federal 200 por medio de un camino pavimentado. Entre 1987 y 1989 continúa la consolidación de Chahué con la urbanización del Sector T (industrial), con la construcción de edificios para vivienda en el Sector I y la urbanización de los sectores H2, R, J y K.

Actualmente existe una estructura urbana con diferentes grados de consolidación. Santa Cruz está parcialmente ocupada, La Crucesita está consolidada y en proceso de saturación, lo mismo que los sectores T y H2, el Sector I está saturado, los sectores J y K están urbanizados pero no han sido ocupados y el Sector R aún se encuentra en proceso de urbanización aunque está parcialmente ocupado, y se trabaja intensamente en los proyectos del resto de los sectores del valle de Chahué.

En las zonas turísticas la situación es la siguiente: la zona hotelera de Tangolunda está urbanizada y se encuentra prácticamente saturada, las zonas residenciales de El Arrocito y Balcones de Tangolunda se están urbanizando y están en proyecto las zonas de Conejos, Mirador Chahué y Residencial Campo de golf.

La dinámica que ha adquirido el desarrollo permite prever un crecimiento constante de la actividad turística y con ello, el de la población y de las zonas urbanas. (sic.)

3.2.7.3.2 Suelo.

Bahías de Huatulco ocupa una superficie de 21,163.41 has, de las cuales el 2.85% se consideran urbanizadas (604.1 has), el 4.0% tienen usos agrícolas (846.6 has), el 88.69% están ocupadas por vegetación natural (18,769.4 has), el

aeropuerto ocupa el 4.27% (903.3 has) y la vialidad regional 40 has (0.19% del total).³²

De las 604.1 has consideradas como urbanizadas, el 38.3% tienen usos urbanos (231.6 has) y el 61.7% usos turísticos (372.5 has). Las zonas urbanas se localizan en el valle de Chahué (182.8 has) y en El Zapote-El Crucero (49.5 has), cerca del aeropuerto. Las zonas turísticas urbanizadas se localizan en las bahías de Tangolunda, Chahué y Santa Cruz.

³² Ver cuadro 12: Uso actual del suelo

CUADRO 12 USO ACTUAL DEL SUELO

| USOS | BAHIAS | | ZAPOTE- CRUCERO | | TOTAL | | |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Has. | % | Has. | % | Has. | % | % |
| ZONAS URBANAS | | | | | | | |
| Unifamiliar Densidad Baja | 9.2 | 1.7 | | | 9.2 | 1.7 | 0.04 |
| Unifamiliar Densidad Media | 1.8 | 0.3 | | | 1.8 | 0.3 | 0.01 |
| Unifamiliar Densidad Alta | 22.4 | 4.0 | 15.1 | 30.5 | 37.5 | 6.2 | 0.18 |
| Multifamiliar Densidad Media | 6.6 | 1.2 | 9.8 | 19.9 | 16.4 | 2.7 | 0.08 |
| Multifamiliar Densidad Alta | 25.7 | 4.6 | | | 25.7 | 4.3 | 0.12 |
| SUBTOTAL HABITACIONAL | 65.7 | 11.8 | 24.9 | 50.4 | 90.6 | 15.0 | 0.43 |
| Mixto Comercial | 10.9 | 2.0 | 4.9 | 9.9 | 15.8 | 2.6 | 0.07 |
| Hotelero baja densidad | 4.5 | 0.8 | | | 4.5 | 0.7 | 0.02 |
| Industria Intensiva | 9.2 | 1.7 | | | 9.2 | 1.7 | 0.04 |
| Equipamiento urbano | 14.2 | 2.6 | 4.1 | 8.3 | 18.3 | 3.0 | 0.09 |
| Areas Verdes | 38.2 | 6.9 | 2.6 | 5.3 | 40.8 | 6.8 | 0.19 |
| Infraestructura | 3.5 | 0.6 | 1.2 | 2.4 | 4.7 | 0.8 | 0.02 |
| Vialidad | 36.0 | 6.5 | 11.7 | 23.7 | 47.7 | 7.9 | 0.23 |
| SUBTOTAL OTROS USOS Y DESTINOS | 116.4 | 21.0 | 24.6 | 49.6 | 141 | 23.3 | 0.67 |
| SUBTOTAL URBANOS | 182.2 | 32.8 | 49.5 | 100 | 231.6 | 38.3 | 1.09 |
| ZONAS TURISTICAS | | | | | | | |
| Residencial Densidad Baja | 16.6 | 3.0 | | | 16.6 | 2.7 | 0.08 |
| Residencial Densidad Media | 7.6 | 1.4 | | | 7.6 | 1.2 | 0.04 |
| Hotelero Densidad Baja | 1.7 | 0.3 | | | 1.7 | 0.3 | 0.01 |
| Hotelero densidad Media | 70.8 | 12.8 | | | 70.8 | 11.7 | 0.33 |
| SUBTOTAL ALOJAMIENTO | 96.7 | 17.4 | 0 | 0 | 96.7 | 16 | 0.46 |
| Mixto comercial | 31.0 | 5.6 | | | 31.0 | 5.1 | 0.15 |
| Equipamiento Turistico | 78.8 | 14.2 | | | 78.8 | 13.0 | 0.37 |
| Parques de Playa | 1.3 | 0.2 | | | 1.3 | 0.2 | 0.01 |
| Infraestructura | 77.1 | 13.9 | | | 77.1 | 12.8 | 0.36 |
| Vialidad | 18.1 | 3.3 | | | 18.1 | 3.0 | 0.09 |
| SUBTOTAL OTROS USOS Y DESTINOS | 275.8 | 49.7 | 0.0 | 0.0 | 275.8 | 45.7 | 1.30 |
| SUBTOTAL TURISTICO | 372.5 | 67.2 | 0.0 | 0.0 | 372.5 | 61.7 | 1.76 |
| TOTAL URBANIZADO | 554.6 | 100.0 | 49.5 | 100.0 | 604.1 | 100.0 | 2.85 |
| Aeropuerto | | | | | 903.3 | | 4.27 |
| Vialidad Regional | | | | | 40.0 | | 0.19 |
| Agricola | | | | | 846.6 | | 4.00 |
| Areas en Conservación Natural | | | | | 18,76 | | 88.69 |
| TOTAL OTROS USOS | | | | | 20,55 | | 97.15 |
| | | | | | 9.3 | | |
| GRAN TOTAL | | | | | 21,16 | | 100.0 |
| | | | | | 3.4 | | 0 |

FUENTE : Planos de Inventario de Lotificación

Los usos del suelo urbanos en las 182.2 has urbanizadas de Chahué, correspondientes a los sectores H, H2, I, J, K, R, S, T y U1, se distribuyen de la siguiente manera: 36% son habitacionales, 6% comerciales y de servicios, 5%

industriales, el 7.9% está destinado al equipamiento, 21% para áreas verdes, 19.8% a vialidades, 1.9% a infraestructura y el 2.5% a hoteles urbanos.

El suelo turístico, 372.5 has en Copalita, Tangolunda, Santa Cruz y Chahué, se distribuye de la siguiente manera: 26% alojamiento turístico, 8.3% comercio y servicios turísticos, 18.7% campo de golf, 0.3% parques de playa; 21.2% equipamiento turístico (incluye el vivero Fonatur de Copalita), 4.9% vialidad y el 20.6% infraestructura (incluye la zona de pozos del Copalita).

Como puede observarse, se ha utilizado una mínima parte del área expropiada y principalmente para usos turísticos ya que la oferta de suelo urbano está rezagada respecto a la demanda generada.³³

Aunque no existe reglamentación local para regular el uso del suelo y la imagen urbana, en los contratos de compraventa de FONATUR se establecen los usos y destinos del suelo a que puede dedicarse cada lote y las normas a que deberán sujetarse. En los predios entregados a los comuneros no se exigió este cumplimiento. Muchos de estos terrenos han sido vendidos a particulares y éstos tampoco se han sujetado a la normatividad, lo que ha traído consigo la mezcla inconveniente de usos, el deterioro de la imagen urbana y con ello el desaliento en la inversión.

FONATUR es propietario de casi toda la reserva territorial ya que sólo han salido al mercado los sectores urbanos H, H2, I, R y T, y donó al Gobierno del Estado el Sector U1, parte de los sectores S y U2, y las áreas de reserva de El Zapote y El Crucero. Hasta 1990 Fonatur había localizado, estratificado, y programado la oferta de 166.8 has para uso habitacional con capacidad para 12,753 viviendas y 63,765 habitantes, suficiente para atender la demanda prevista para 1994. Sin embargo, no coincide satisfactoriamente con la estratificación por ingresos de la población esperada, en particular con la demanda popular.³⁴

En Huatulco no hay oferta de suelo popular. El sector "H", fue entregado en gran parte a los comuneros y el resto, ante la falta de opciones, fue adquirida por población de ingresos medios y altos. De esta manera los comuneros monopolizaron esta oferta, que es muy limitada, lo que desencadenó la especulación. En La Crucesita se cotiza en cerca de \$200,000 el metro cuadrado.

El sector U2, originalmente destinado a lotes y servicios, fue donado al Gobierno del Estado, que por medio del Instituto de Vivienda de Oaxaca, IVO, lo destinará a población con ingresos medios ante el innegable valor del escaso suelo de Chahué. El resto de los sectores tienen aún más valor que el U2.

³³ Ver lámina: Uso actual del suelo.

³⁴ Fuente: Planos de los proyectos de lotificación proporcionados por la Gerencia General de Diseño Urbano, FONATUR.

Con la política actual de suelo, a corto plazo la oferta popular se concentrará en El Zapote y El Crucero, localizados a media hora de los principales centros de trabajo, ya que será difícil habilitar la reserva de Altos de Chachacual, quedando sólo como opciones la restructuración de la oferta actual y/o la ampliación de la poligonal del área urbana de Chahué.

La oferta actual de suelo urbanizado para vivienda asciende a 9.8 has en el Sector J y a 7.0 has en el sector K, que pueden alojar 1,789 viviendas y 8,946 habitantes. Para vivienda popular el IVO abrirá 13.2 has en El Zapote y 24.7 has en El Crucero para 1,840 viviendas y 9,200 habitantes. Estas cifras son superiores a la demanda de suelo para las 2,160 viviendas que se necesitan entre 1989-1994.

3.2.7.3.3 Obras de cabeza e infraestructura urbana.

Las obras de cabeza para la zona de Chahué-Tangolunda están prácticamente terminadas. Hay cuatro pozos funcionando en el Copalita. La línea de conducción llega hasta los tanques localizados entre los sectores "A" y "H", en las cotas 65 y 85. Además, existen otros tres, en Chahué, Tangolunda y Conejos, y se está construyendo otro más en Conejos, sobre la cota 90. Las redes de distribución del agua potable están terminadas en los sectores A, C, E, F, H, H2, I, K, en Tangolunda y en la playa de Chahué. Para 1990 debieron concluirse en los sectores J, R, T, U y U1, y a mediano plazo en los sectores B, D y S. Para los sectores N y O no existen programas. La capacidad de estas redes se ha calculado con 300 lts/hab/día para una población cercana a los 40,000 habitantes, inferior en un 35% a la capacidad de los proyectos de diseño urbano de las zonas.

35

Se está construyendo la segunda etapa de la planta de tratamiento de aguas residuales del sector K. Santa Cruz y Chahué cuentan con un cárcamo que bombea hasta el emisor del sector I. Ya existen los colectores hasta los sectores T y J que funcionan por gravedad. En Tangolunda funcionan dos cárcamos que bombean hasta la planta de tratamiento del campo de golf. Las redes de alcantarillado están terminadas en los sectores E, F, H, K, T y en Tangolunda; en los sectores H2 e I y en Balcones de Tangolunda el avance es del 80% y junto con las del sector R debieron concluirse durante 1990. No se tienen programas para los sectores: B, C, D, S, U1 y U2. Los canales de protección se encuentran terminados hasta el Boulevard a Tangolunda.³⁶

El suministro de energía eléctrica está resuelto con la subestación del sector "T". La distribución se realiza en 13.2 KVA y es aérea, excepto en el sector "A" y en Tangolunda en donde son subterráneas. El Sector H es el único totalmente electrificado. Al 80% se encuentran el K, el T, Balcones de Tangolunda y la Playa

³⁵ Ver lámina de agua potable.

³⁶ Ver lámina de alcantarillado.

de Chahué. Al 70% el A, al 50% el E y F, al 20% el H2 e I, y el J al 10%. Para 1990 debieron concluirse las redes de los sectores: A, E, F, H2, I, J, K, R, T, de la zona turística de Tangolunda, Balcones de Tangolunda y de la Playa Chahué; y a mediano plazo las de los sectores B, C y U1.³⁷

Como puede observarse, existen avances importantes en materia de obras de cabeza e infraestructura en los distintos sectores del valle de Chahué.

3.2.7.3.4 Vialidad.

El acceso a Huatulco se realiza por la carretera federal 200. La sección de la carretera, su trazo sinuoso y entronques a las zonas turísticas y urbanas no corresponden con las características del Proyecto Huatulco. Para resolver este problema existe el proyecto de un nuevo camino al Aeropuerto, que entraría a las zonas turísticas por el sector E. La sección del Boulevard en donde terminaría el camino es insuficiente para cumplir una función local y microrregional, dos carriles en cada sentido, por lo que se congestionará rápidamente. Por esta razón es necesaria su cuidadosa evaluación antes de ejecutarlo.³⁸

El sistema vial primario está constituido por la carretera federal y el Boulevard a Tangolunda en dirección oriente poniente y por las vialidades de acceso a Chahué y Tangolunda, y por la vialidad del canal CH-1 que las enlazan en dirección norte-sur. Estas vialidades cuentan con dos carriles de circulación y está prevista su ampliación a cuatro.

La vialidad local en casi todos los casos tiene una sección de 10.80 M de paramento a paramento, por lo que se bloquea fácilmente, además de que se encuentra deteriorada por la ruptura de pavimentos producto de retortificaciones. Las vialidades secundarias tienen una sección de 12 M y se encuentran en buen estado.

3.2.7.3.5 Transporte.

Los principales mercados turísticos de origen de Bahías de Huatulco son la zona centro del país, en particular el Area Metropolitana de la Ciudad de México, Estados Unidos y Canadá, lo que hace de la vía aérea el más fácil modo de acceso, ya que la Ciudad de México se encuentra a 880 kms y 12 horas de camino vía Acapulco o a 762 kms y 14 horas vía Oaxaca.

En 1990 operaron cuatro líneas aéreas con un total de 13 vuelos nacionales y uno internacional a la semana, que implicaron una disponibilidad de 1,075 asientos por semana en vuelos nacionales y 145 en internacionales. Aeroméxico cubre el itinerario México/Oaxaca/Huatulco, Mexicana el México/Huatulco y Los

³⁷ Ver lámina obras de electrificación.

³⁸ Ver lámina vialidades de acceso.

Angeles/México/Huatulco, Aviación de Chiapas el Tuxtla Gutiérrez/Huatulco y Aeromorelos el Cuernavaca/México/Puerto Escondido/Huatulco. Además de los vuelos comerciales, a partir de la apertura del Club Med se inició la operación de vuelos charters o de fletamento de una manera regular.

El número de vuelos a Bahías de Huatulco ha crecido rápidamente, en 1988 cuando inició sus operaciones el Aeropuerto Internacional, se registraron 300 vuelos comerciales y tres charters que transportaron 20,900 pasajeros. En 1989 el total de vuelos fue de 742 comerciales y 213 charters con un total de 77,000 pasajeros y en 1990 los vuelos ascendieron a 1,872, de los cuales 1,049 fueron comerciales y 256 charters y 567 de aviación general que transportaron 109,800 pasajeros. Si se compara esta última cifra con el total de visitantes registrados en 1990, 119,000 turistas, se tiene una idea clara de la importancia que tiene este medio de transporte en el desarrollo de Bahías de Huatulco

Sin embargo, el número de vuelos y frecuencias comerciales es insuficiente si se toma en cuenta que en 1990 la disponibilidad anual de asientos fue de 87,100 y que de acuerdo con la capacidad hotelera instalada se puede estimar una demanda de 253,052 asientos y 1,046 vuelos anuales, lo que representa 37 frecuencias semanales considerando una oferta de 1,310 cuartos, 1.77 ocupantes/cuarto y una estadía de 4.3 noches, que son los indicadores de 1990.³⁹ Huatulco tiene el índice de asientos de avión más bajo de todos los desarrollos de Fonatur (0.18 asientos/cuarto/día) sólo superior al de Veracruz (0.17) si se toman en cuenta todos los destinos de playa más importantes del país.

El transporte terrestre de pasajeros tiene importancia en el ámbito regional y microrregional ya que parte importante de la población que trabaja en el desarrollo radica en otras localidades.

La ubicación de las terminales provisionales en el corazón de la Crucesita trae consigo problemas en el funcionamiento de la vialidad, el deterioro de los pavimentos y contaminación por humos y ruidos en detrimento de la calidad de vida de sus habitantes. Es por ello que resulta prioritaria la construcción de la terminal de autobuses foráneos de pasajeros en un lugar de fácil acceso para la población usuaria y que no interfiera con el funcionamiento de la vialidad local.

Los hoteles tienen entre sus prestaciones el transporte de sus trabajadores, para lo cual tienen rutas a Santa María, Benito Juárez y Pochutla, entre las más importantes, por lo que es posible señalar que existen facilidades de transporte, que aunque insuficientes, permiten la movilidad diaria de los trabajadores desde puntos alejados de Huatulco a sus centros de trabajo.

³⁹ Fuente: Fonatur. "Barómetro Turístico", Diciembre 1990. México, D.F.

El transporte turístico está constituido por el servicio de transporte colectivo del aeropuerto y por el de lanchas. Este es muy importante en el funcionamiento turístico de Huatulco, ya que es la única manera de acceder a algunas de las bahías. Existen dos cooperativas y la Unión de Lancheros Libres que proporcionan este servicio, los que han tenido serios conflictos por las concesiones y la ocupación de la dársena de Santa Cruz. Las rutas más usuales son a Tangolunda, La Entrega y el Magüey con precios que varían entre \$15,000 y \$35,000. A Cacaluta se incrementa a \$45,000 y a Conejos y Chachacual a \$60,000.

El transporte náutico turístico tiene efectos importantes en el funcionamiento de Santa Cruz, ya que ahí se localiza la dársena que sirve de base e operaciones para las embarcaciones que prestan el servicio. En las instalaciones de la dársena se dan los cambios en los modos de transporte, terrestre-náutico, lo que hace de ésta un nodo principal de actividad que requiere estaciones de autobuses, estacionamientos y de un buen funcionamiento vial. Actualmente la vialidad colindante con la dársena está bloqueada por puestos temporales destinados a la venta de ropa de playa y recuerdos. Esta situación aún no representa un problema serio para el funcionamiento de la dársena, sin embargo, es previsible que a corto plazo el número de usuarios se incremente y con ello se presenten los problemas, lo que hace necesaria la reubicación de los comerciantes a un mercado de artesanías definitivo.

Otro aspecto relevante del transporte náutico es la perspectiva de que a mediano plazo Bahías de Huatulco se incorpore en los itinerarios de los cruceros que recorren el Pacífico Mexicano y que incluyen a Cabo San Lucas, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Ixtapa y Acapulco. El turismo que hace uso de los cruceros, si bien no requiere del alojamiento turístico de los puertos que visita, realiza un importante gasto en los mismos, ya que llega a ser superior a los 200 dólares diarios en aquellos sitios que ofrecen diversidad y calidad en los artículos y servicios en venta. Para aprovechar este potencial de derrama del gasto turístico es indispensable que Huatulco disponga de una infraestructura portuaria, comercial y de servicios de calidad.

El arribo de cruceros tiene efectos importantes en el funcionamiento de los puntos de desembarco, ya que implica el movimiento masivo de turistas y el cambio de modo de transporte, tenders-autobuses o taxis en un período muy corto de tiempo lo que puede congestionar las terminales. Las alternativas de atraque de los cruceros son en las bahías de Santa Cruz y Chahué, siendo más viable la primera por la existencia de arrecifes en Chahué. En caso de construirse un muelle de cruceros sería de pequeñas dimensiones, una o dos posiciones. Existe una alternativa constituida por el fondeo de barcos en la bahía. De cualquier manera, la llegada de cruceros a Santa Cruz implica prever y resolver anticipadamente los impactos en la dársena y vialidad de Santa Cruz.

3.2.7.3.6 Vivienda.

En el inicio de los desarrollos turísticos, y Huatulco no es la excepción, gran parte de la población inmigrante es soltera o parejas sin hijos y generalmente no tiene la certeza de permanecer en el sitio. Además, no tiene garantizada la permanencia en el empleo ni gran solvencia económica, ya que en caso de disponer de cierto capital, normalmente está invertido en algún negocio, por lo que no puede aspirar a una vivienda propia. Por ello es frecuente el que se comparta la vivienda o se renten cuartos. Esto es común en Huatulco y los propietarios de terrenos, casas y departamentos lo han capitalizado rentando cuartos, el 67.2% de la vivienda es rentada o prestada.⁴⁰

La renta es una fuente importante de ingresos ya que son elevadas, el 60% de las viviendas en renta cuestan más de \$100,000 mensuales, el 32.3% más de \$400,000 y el 3.1% más de \$1.5 millones. Para obtener este ingreso extra se han construido cuartos con todo tipo de materiales dependiendo de la capacidad de pago de los inquilinos. Por esta razón, en el 25% de los lotes unifamiliares existen de dos a cinco viviendas; el 43.1% de las viviendas tienen dos cuartos o menos; y el 32.7% tienen dos ocupantes o menos⁴¹. Este esquema ha permitido a los inquilinos resolver su necesidad de alojamiento y a los arrendadores mejorar su ingreso.

Los hoteles contribuyen de manera importante en la demanda de alojamiento. Por su elevada rotación de personal, 100% anual, tienen entre sus prestaciones el alojamiento en departamentos, asignando un departamento hasta por cada seis solteros y uno por cada dos parejas. La construcción es otro gran generador de demanda de alojamiento, la que se ha resuelto parcialmente con campamentos. En ellos las condiciones de habitabilidad dejan mucho que desear, por lo que los trabajadores prefieren dormir en las obras o rentar cuartos en La Cruzesita, en diciembre de 1989 sólo había 150 trabajadores en los campamentos, 18% de los trabajadores de la construcción.

La demanda de alojamiento normalmente se mantiene durante los primeros diez o quince años de los desarrollos, hasta que los inmigrantes se consolidan y las nuevas generaciones empiezan a formar familias que demandan viviendas permanentemente. Por lo que es previsible que a corto plazo la demanda de alojamiento continúe y que la de vivienda se incremente hasta el mediano plazo. El 27.4% de los jefes de familia manifestaron necesitar dos cuartos o menos, lo cual es síntoma de la demanda de alojamiento y no de vivienda.

Es opinión generalizada en Huatulco, el que la vivienda constituye el principal problema a resolver a muy corto plazo, ya que la oferta no sólo es

⁴⁰ Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. "Encuesta Socioeconómica de Bahías de Huatulco". Fonatur. Inédito. 1990.

⁴¹ Fuente: Idem.40.

insuficiente sino escasa, inadecuada en sus características físicas, poco diversificada en sus tipos y cara.

Es escasa porque en todas las localidades, excepto Chahué-Sta Cruz, todas las viviendas construidas están ocupadas. En Chahué también es escasa, a pesar de que existen 1,603 viviendas y sólo 1,099 están ocupadas, pues las 504 viviendas restantes son VIS-R, mismas que no pueden ser adquiridas por los supuestos beneficiarios. A pesar de que existe sobre oferta de este tipo de vivienda se sigue construyendo, está por concluirse el conjunto Los Mangos con 117 departamentos y 115 viviendas dúplex.

Si bien un número importante de vivienda VIS-R ha sido adquirida por los hoteles para arrendarlos a sus empleados, gran parte de la oferta ha sido adquirida para su arrendamiento turístico o para especular. Las rentas en este último caso cuestan \$150,000 diarios y por mes varían desde \$300,000 a \$1'200,000 sin aire acondicionado y hasta \$1'500,000 con aire acondicionado. Para pagar estas rentas, es necesario tener ingresos mensuales superiores a \$4'000,000 en el caso de la más baja y de \$7'500,000 en la alta, 14 y 26 V.S.M. respectivamente, cuando debieran estar dirigidos a población con ingresos de 3 a 9 V.S.M.

Los departamentos a la venta también están fuera del alcance de los supuestos beneficiarios, ya que los enganches pasaron de \$35'000,000 en mayo de 1989 a cerca de \$60'000,000 en enero de 1990. El crédito a saldar ya no es relevante, plazos hasta de 20 años con mensualidades cercanas a los \$400,000, porque muy poca gente puede pagar los enganches.

La oferta es poco diversificada porque sólo se han ofrecido la vivienda VIS-R en departamentos y los pies de casa del IVO. Apenas ahora se están concluyendo diez viviendas de tipo medio en la Crucesita, y las 125 viviendas dúplex en el Sector "I". El resto de la oferta es la habilitada por los comuneros para renta la cual también es cara. En La Crucesita cuesta de \$40,000 a \$90,000 mensuales por cuarto en los casos más modestos, que apenas pueden ser cubiertas con 1 y 1.5 salarios mínimos. En este rango de renta pagada se encuentra el 40% de los jefes de familia y el 21.8% paga de \$100,000 a \$200,000.

La vivienda terminada que se ha ofrecido no responde en su diseño al clima del sitio ni a las necesidades de sus ocupantes. Las habitaciones tienen dimensiones y alturas mínimas, y sólo en algunos casos cuentan con ventilación cruzada. El pie de casa ha funcionado como tal, con la limitación de sus dimensiones mínimas y de sus cubiertas ligeramente inclinadas. Sin embargo, las más importantes son la modulación, que no se ajusta a la empleada por la población, y el sembrado arbitrario en el lote.

La oferta de vivienda presenta características casi de monopolio, originado en la forma como se ha incorporado el suelo al mercado inmobiliario, principalmente vía comuneros o grandes promotores de vivienda. La oferta de vivienda popular se ha limitado a lo indemnizado a los comuneros en la Crucasita y en el sector H2, vía lotes urbanizados y pies de casa. De esta manera, los comuneros poseen la única oferta de vivienda popular en cualquiera de sus modalidades, ya que no se ha puesto a la venta ningún lote para este tipo de demanda. Las viviendas financiadas con recursos de FOVI han sido desviadas a la especulación, INFONAVIT apenas inicia su acción y su cobertura es muy reducida, 190 viviendas en 1990, apenas el 15% de su demanda y el FOVISSSTE aún no participa. La población que no está siendo atendida por estos organismos tiene como último recurso institucional los programas del IVO-FONHAPO. Estos recursos también son insuficientes, apenas 410 créditos para 1990 para El Zapote y El Crucero.

En síntesis, es posible señalar que la demanda de alojamiento y vivienda está siendo resuelta mediante el esfuerzo individual de los propietarios de lotes y viviendas, del sector social o del privado, como lo demuestra el hecho de que el 53.8% de la vivienda se construyó mediante autoconstrucción.⁴²

Esta participación debe ser fomentada, ya que el 68.9% de los jefes de familia expresó su deseo de autoconstruir su vivienda. En particular, debe apoyarse la oferta de alojamiento en cuartos rentados y de vivienda en renta, la gente está dispuesta a pagar bien por esta opción, sólo el 6.6% no estaba dispuesto a pagar más de \$100,000 y el 54.8% estaba dispuesto a pagar entre \$100,000 y \$300,000.

El principal problema en relación con la vivienda no radica en la capacidad de pago de los habitantes, sino en la desviación e insuficiencia de recursos, pero principalmente, en la falta de lotes con servicios o urbanizados en donde la población en forma individual u organizada en grupos, pueda construir su vivienda.

3.2.7.3.7 Equipamiento y servicios urbanos.

El equipamiento urbano no se ha incrementado en los últimos años y en general corresponde a los niveles básico y medio, que de acuerdo con el rango de población es el que le corresponde. Sin embargo, por la dinámica de crecimiento experimentada y por las características particulares de la población inmigrante, personal capacitado y profesionales, muchos provenientes del Distrito Federal y del extranjero, se ha manifestado la demanda de servicios más especializados.⁴³

⁴² Fuente: Investigación directa, Nito y Asociados, S.C. Diciembre de 1989.

⁴³ Ver lámina de equipamiento urbano.

A pesar de que en Santa María se imprevi6 un Centro de Estudios de Bachillerato Tecnol6gico Industrial (turismo) y FONATUR facilita el transporte de los alumnos de Chahu6, la poblaci6n de Chahu6 solicita la construcci6n de una preparatoria argumentando que la carencia de este servicio es causa de desintegraci6n familiar y que el n6mero de alumnos posibles si justifica su dotaci6n. Adem6s de esta demanda existen las de hospital, terminal de autobuses for6neos, centro de abasto, rastro, gasera y centros recreativos.

Asimismo, existe el problema del suelo para los servicios y el equipamiento que proporcionan los particulares, ya que fuera del sector R, no existen alternativas para su localizaci6n. Esto trae problemas con los prestadores de servicios privados, en especial para la construcci6n de escuelas. Como en el caso de la vivienda, el problema de la dotaci6n de equipamiento tiene parte de su origen en la disponibilidad de suelo.

Los servicios de limpia y recolecci6n de basura son insuficientes, aunque se realizan esfuerzos importantes que incluyen la recolecci6n de basura en la carretera federal. Otro problema importante es el relleno sanitario deficiente en el basurero. La vigilancia es un servicio que es necesario mejorar, la falta de centros recreativos propicia el alcoholismo y en los 6ltimos meses se han incrementado los asaltos. El alumbrado p6blico de La Crucesita es deficiente ya que las l6mparas fallan constantemente.⁴⁴

⁴⁴ Ver cuadro 13: Diagn6stico de equipamiento urbano.

CUADRO 13 DIAGNOSTICO DE EQUIPAMIENTO URBANO 1990

| ELEMENTO | NORMAS DE DOTACION | | | OFERTA | DEMANDA | BALANCE |
|---|--------------------|----------|------------------|--------|---------|---------|
| | UBS | Hba./UBS | M ² T | UBS | UBS | UBS |
| EQUIPAMIENTO VECINAL | | | | | | |
| jardin de Niños | aula | 780 | 210 | 3 | 0 | 3 |
| Primaria | aula | 475 | 345 | 15 | 0 | 15 |
| Centro social | m ² c | 20 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Conasuper | m ² c | 35 | 2 | 400 | 0 | 400 |
| Plaza cívica | m ² c | 6 | 1 | 23,419 | 0 | 23,419 |
| Jardín Vecinal | m ² c | 1 | 1 | 901 | 0 | 901 |
| Canchas deportivas | m ² c | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| EQUIPAMIENTO DE BARRIO | | | | | | |
| Secundaria General | aula | 2,860 | 375 | 0 | 0 | 0 |
| Sec. Tecnológica | aula | 2,320 | 450 | 3 | 0 | 3 |
| Centro de Capacitación | aula | 12,860 | 600 | 7 | 0 | 7 |
| Clínica | cons. | 4,260 | 190 | 10 | 0 | 10 |
| Guardería | cuna | 260 | 9 | 0 | 0 | 0 |
| Mercado | puesto | 160 | 24 | 72 | 0 | 72 |
| Correo y Telegrafo | m ² c | 125 | 2 | 120 | 0 | 120 |
| Estac. Auto.Urbs. | anden | 16,000 | 300 | 0 | 0 | 0 |
| Sitio Taxis | cajón | 1,400 | 30 | 0 | 0 | 0 |
| Parque de Barrio | m ² c | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Centro deportivo | m ² c | 2 | 1 | 38,423 | 0 | 38,423 |
| Cine | butaca | 100 | 5 | 100 | 0 | 100 |
| Templo | m ² c | 70 | 3 | 300 | 0 | 0 |
| EQUIPAMIENTO DE DISTRITO O SUBCENTRO | | | | | | |
| Bachillerato Gral. | aula | 9,100 | 525 | 0 | 0 | 0 |
| Bachillerato técnico | aula | 6,600 | 600 | 0 | 0 | 0 |
| Hospital general | cama | 1,100 | 170 | 0 | 0 | 0 |
| Parque Urbano | m ² c | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Gasolinera | bomba | 6,725 | 150 | 4 | 0 | 4 |
| EQUIPAMIENTO DE ZONA | | | | | | |
| Casa de la Cultura | m ² c | 70 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Museo | m ² c | 160 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Teatro Auditorio | butaca | 120 | 6 | 300 | 0 | 300 |
| Admon. Municipal | m ² c | 50 | 2 | 200 | 0 | 200 |
| Admon. estatal | m ² c | 100 | 2 | 660 | 0 | 660 |
| Admon. federal | m ² c | 100 | 2 | 2,510 | 0 | 2,510 |
| Unidad de Emerg. | cama | 10,000 | 50 | 0 | 0 | 0 |
| Bomberos | bomba | 50,000 | 450 | 1 | 0 | 1 |
| Reclusorio | m ² c | 165 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Rastro mecanizado | m ² c | 1,000 | 10 | 0 | 0 | 0 |
| Central de Abasto | m ² c | 80 | 15 | 0 | 0 | 0 |
| Terminal Autobuses | anden | 9,800 | 735 | 0 | 0 | 0 |
| Encierro Autobuses | cajon | 2,250 | 90 | 0 | 0 | 0 |
| Cementerio | fosa | 35 | 5 | 1,000 | 0 | 1,000 |

Elaborado Con Base en el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de la SEDUE

3.2.7.3.8 Imagen urbana.

Huatulco fue asolado por otros piratas holandeses e ingleses, durante los siglos XVI y XVII, entre ellos Francis Drake en abril de 1579, interesados en las riquezas del principal puerto del Obispado de Oaxaca. En 1612 la Santa Cruz es trasladada a la Catedral de Oaxaca por el Obispo de Antequera Dr. Juan de Cervantes para preservarla de su destrucción por parte de los peregrinos que le arrancaban astillas que consideraban milagrosas. La veneración de la Cruz aún persiste en la zona, para lo cual existe una modesta capilla en la Bahía de Santa Cruz que alberga tres cruces, que constituyen uno de los símbolos más importantes para la población de la región.

Otro hecho histórico relevante, es la traición de que fue objeto Don Vicente Guerrero durante la guerra de Independencia, cuando fue entregado al ejército realista en la Bahía de Santa Cruz en la playa que desde entonces lleva el nombre de La Entrega.

En el desarrollo de Huatulco se pretende respetar y conservar la historia y tradiciones del lugar, así como lograr, por una parte, la integración del desarrollo al medio ambiente natural y al paisaje que le rodea, utilizando un concepto de desarrollo turístico diferente al tradicional, que ha demostrado implicar un alto grado de impacto ambiental. El concepto que se propone es el de un desarrollo semi disperso y de baja densidad en las zonas turísticas, conservando gran parte del territorio en su estado natural; y por otra, la imagen urbana típica de los pueblos oaxaqueños y una intensa actividad urbano turística, que le den a Huatulco la vida urbana de la que carecieron otros centros turísticos integralmente planeados, utilizando la traza reticular, plazas, paramentos obligados, pórticos, alturas no mayores de cuatro pisos y techos inclinados con teja y la mezcla de usos turísticos y urbanos.

Para ello, la estructura se adecuó a la topografía y se organizó en sectores o barrios a partir de un centro urbano turístico en Santa Cruz y de otro urbano en La Crucesita con una traza urbana reticular que tiene su origen en las plazas principales de ambas zonas. Las edificaciones que rodean a las plazas y las de las calles comerciales que parten de ella están porticadas en la planta baja. Paralelamente se diseñó la estructura de la zona turística de Tangolunda en donde el criterio fue diferente ya que no se propusieron plazas y el proyecto de la zona residencial es típico de los fraccionamientos con campo de golf. Sólo se conservaron los criterios respecto a los pórticos, alturas, techumbres y mezcla de usos en la zona comercial.

La imagen urbana es uno de los aspectos críticos en las zonas urbanas, por el incumplimiento de las normas, la intensa actividad de construcción, la multiplicación de barracas, la destrucción de pavimentos y la falta de control sobre los anuncios, que contribuyen para que la imagen de La Crucesita sea de

deterioro, lo que aleja a los turistas y evita que la derrama económica del gasto salga de los hoteles.

Sin embargo, estas zonas se encuentran en un proceso permanente de consolidación y de mejoramiento de la imagen, ya que paulatinamente se substituyen las barracas por construcciones definitivas, en donde ya se respetan las normas. La gran actividad de servicios que existe en La Crucesita propician una intensa vida urbana, particularmente durante la tarde y las primeras horas de la noche cuando el clima es más confortable. En este sentido, es importante reforzar esta actividad dotando a la plaza de la Crucesita del mobiliario urbano que carece y mejorar su forestación y el de las vialidades en general.

En Santa Cruz el problema tiene otras connotaciones. Los lotes hoteleros y comerciales ocupados o invadidos con barracas y puestos provisionales, y el gran número de baldíos que esto ha propiciado, generan una imagen de atraso y falta de dinamismo en el desarrollo lo que desalienta al inversionista y crea inseguridad en el turista para transitar por las calles, especialmente de noche. Es importante señalar que existe un gran avance en el saneamiento ambiental de la Playa de la Bahía de Santa Cruz, en donde prácticamente han sido substituidas la totalidad de las barracas que servían de restaurantes y que bloqueaban las vistas de la bahía, por nuevos locales con todos los servicios de infraestructura y con una imagen diferente caracterizada por los pórticos y techos inclinados. Los locales están distribuidos en bloques que dejan espacios abiertos entre la plaza de Santa Cruz y la bahía. Asimismo otro avance importante en términos de imagen es la conclusión de la dársena de Santa Cruz y su ocupación con embarcaciones de recreo y transporte turístico que generan el ambiente característico de los desarrollos náuticos que se relacionan con las áreas urbanas.

En Tangolunda la situación es diferente, ya que en general se ha logrado mantener la calidad de la imagen urbana. Sin embargo, esta zona es representativa de una de las condicionantes que impone el medio para su aprovechamiento turístico, ya que si bien las laderas de los anfiteatros en donde se localizarán las zonas de alojamiento turístico son ricas en perspectivas de las bahías, es muy reducido el número de lugares que tienen vista hacia el mar desde aquellas zonas en donde es posible el trazo de vialidades, lo que hace que el visitante pierda la referencia del mar durante sus traslados terrestres entre las bahías. Esta situación refuerza la importancia de fomentar el transporte náutico entre las bahías como el medio más usual y la necesidad de crear vialidades escénicas en las nuevas áreas a desarrollar, de tal manera que la riqueza del paisaje que hace de Bahías de Huatulco un lugar con un atractivo singular pueda ser aprovechado en todo su potencial. Un aspecto fundamental del paisaje es la vegetación que existe en las penínsulas que forman los anfiteatros de las bahías, la cual deberá ser conservada y reforzada en la medida de lo posible, procurando que las construcciones se mimeticen en ella.

3.2.7.3.9 Medio ambiente.

La calidad del medio ambiente urbano no es buena. La acumulación de basura, la práctica persistente del troleo al aire libre y la falta de mantenimiento de cisternas y tinacos, hacen de la amibiasis un problema endémico. Este es uno de los aspectos que preocupan más a los visitantes, por lo que habrá que actuar en consecuencia para evitar que se desaliente el turismo.

La instalación de restaurantes y otros servicios de playa en La Entrega, El Maguey y Chachacual, sin los servicios sanitarios necesarios, empieza a contaminar sus aguas, lo mismo que los motores de las embarcaciones. Es urgente regularizar estas instalaciones y dotarlas de los servicios sanitarios requeridos, y regular el funcionamiento de las embarcaciones, que empiezan a alejar a la fauna marina.

Por las características de sus troncos y follaje, la selva baja caducifolia que predomina en la región se seca casi totalmente durante seis meses al año, lo que la hace vulnerable a los incendios, que de llegar a ocurrir, pueden ser de grandes dimensiones. Es necesario prevenirlos y evitar la tala clandestina que afecta principalmente a los árboles de mayor altura, que son los que hacen posible la sobrevivencia de la vegetación secundaria.

3.2.7.4 ADMINISTRACION URBANA Y FINANCIAMIENTO.

El desarrollo urbano turístico de Huatulco se localiza en el Municipio de Santa María Huatulco, por lo tanto es responsabilidad del H. Ayuntamiento su administración. Sin embargo FONATUR cumple una función muy importante en este sentido, ya que además de construir gran parte de la infraestructura urbana y turística, opera los servicios públicos y gestiona ante los tres niveles de Gobierno las obras y servicios que les competen.

El H. Ayuntamiento ha asumido su responsabilidad en materia de permisos, licencias y autorizaciones. En el caso de las licencias de construcción, la mayor parte de los proyectos llevan la autorización previa de FONATUR de acuerdo con lo establecido en los contratos de compra-venta.

El Proyecto Huatulco se financia principalmente con recursos propios de Fonatur, con créditos BID y con el presupuesto normal de los organismos y dependencias del Gobierno Federal. El Gobierno Estatal está invirtiendo en suelo y vivienda popular.

Desde 1983 a 1989 Fonatur ha invertido 349,685.4 millones de pesos en Bahías de Huatulco. El 56.2% en infraestructura, el 7.0% en equipamiento urbano y turístico, el 15.5% en estudios y proyectos, publicidad, promoción, operación y mantenimiento del desarrollo, y 21.3% en administración. Asimismo ha participado

con el 23.5% del financiamiento para la construcción de los tres principales hoteles que representan una inversión total de 205,830 millones de pesos e invirtió directamente 80,814 millones de pesos en la construcción del Hotel Veramar, ahora Club Maeva. En síntesis, en el periodo 1986-1989 autorizó créditos por 142,799 millones de pesos para la construcción de hoteles.

El Municipio de Sta. María Huatulco ha resultado directamente beneficiado con el desarrollo debido a que ha empezado a recibir los impuestos y derechos locales, lo que ha incrementado significativamente su presupuesto, que en buena medida se ejerce fuera de Bahías de Huatulco, lo que ha contribuido al mejoramiento de otras localidades, en particular de Santa María.

3.2.7.5 DIAGNOSTICO INTEGRADO.

Bahías de Huatulco es el más reciente de los centros integralmente planeados a cargo de Fonatur. La singular belleza del sitio, con cerca de 30 Km de litoral y una sección que varía de 6 a 10 Km de ancho, en donde se localizan diez bahías principales y extensas playas de mar abierto que representan un atractivo turístico de gran potencial, diferente al de los centros de playa tradicionales y del resto de los Centros integralmente Planeados, permite generar oferta turística para los distintos segmentos del mercado nacional e internacional.

En términos generales es posible subdividir el territorio de Bahías de Huatulco en tres grandes zonas naturales: las Bahías, El Macizo Montañoso de Chachacual y los Bajos, y en tres unidades ambientales: el litoral, los valles y las mesetas y montañas.

El litoral presenta un elevado potencial turístico por el valor paisajístico de las bahías, acantilados y playas que lo conforman, así como por la calidad del agua y de la arena de sus playas, que permiten en la mayor parte de ellas el desarrollo de actividades recreativas. Los valles tienen aptitud urbana y agrícola. Las mesetas y montañas son las que presentan mayores limitaciones para su aprovechamiento, sin embargo, se han identificado algunas mesetas de gran extensión que son aprovechables para uso urbano.

En la zona de las bahías se localizan las de Conejos, Tangolunda, Chahué y Santa Cruz y los valles de Tangolunda y Chahué. En el macizo de Chachacual, las bahías de El Organó, Maguey, Cacaluta, Chachacual y Riscalillo, los valles de Cacaluta y Chachacual y las mesetas del Arenal y San Agustín.

La capacidad de soporte del territorio depende de la disponibilidad de agua del acuífero del Río Copalita más que de la superficie con aptitud turística y urbana, siendo de 42,450 cuartos en hoteles, condo hoteles, villas y residencias turísticas y de 388,305 habitantes.

Su ejecución material se inicia en 1984 con la construcción del aeropuerto y de las obras de cabecera. El avance actual es importante e incluye, además de las obras señaladas, la urbanización de la zona hotelera y comercial de Tangelunda y la primera etapa de su campo de golf, la urbanización de la zona urbano turística de Santa Cruz y de parte importante del valle de Chahué con fines urbanos, y se trabaja intensamente en los proyectos de urbanización de otras zonas.

El avance en la construcción, la operación de los hoteles y de los servicios turísticos y urbanos hicieron posible que el total de empleos en 1990 fuera de 4,129 que a su vez generaron una población de 7,269 habitantes; lo que implica tasas de crecimiento del 18.9% en promedio anual desde 1985.

Esta población en su mayor parte es soltera o forma parejas jóvenes, provenientes principalmente del Distrito Federal y que en general tienen un buen nivel de ingreso familiar, ya que existe un índice de trabajadores por vivienda cercano a tres. Sin embargo, es una población muy inestable en términos de su permanencia en el empleo y certidumbre respecto a su permanencia en el lugar, lo que ha propiciado el surgimiento de soluciones no convencionales a la demanda de vivienda.

El desarrollo urbano turístico de Huatulco ha enfrentado problemas técnicos por las características de su territorio, así como de tipo social y político derivados del proceso de expropiación, cuya solución definitiva está cercana, pero que han modificado la estrategia originalmente planteada en términos de la secuencia de ocupación del territorio y sus implicaciones en la oferta de suelo y alojamiento turístico.

Los ajustes en la estrategia de desarrollo turístico plantean nuevos retos para el desarrollo urbano de Bahías de Huatulco. La oferta turística se concentra en la zona de las Bahías en donde hay menos área aptas para el desarrollo urbano, se incrementa las metas turísticas a corto plazo y no hay áreas urbanizadas suficientes para atender las demandas de suelo y vivienda, en especial para población de bajos ingresos.⁴⁵

Por otra parte, la problemática del desarrollo urbano, se centra en las características casi monopólicas del mercado de suelo y vivienda que no se ajusta a la necesidades de la población, en la demanda de habitación ha predominado la de cuartos en renta, misma que ha sido resulto por la población y las empresas, ya que la acción institucional se ha limitado a la dotación de pies de casa a comuneros y a la vivienda VIS-R, cuyo destino se ha distorsionado.

⁴⁵ Ver lámina: Síntesis del Diagnóstico.

Este tipo de demanda de habitación reduce la de suelo, cuya oferta es reducida, cara y complicada en su operación. La capacidad de respuesta informal al problema de la vivienda empieza a dar signos de agotamiento con la saturación de La Crucesita, con la aparición de las primeras invasiones, aún en pequeña escala, y con la impaciencia de los grupos organizados que no encuentran un lugar en donde construir su vivienda.

Fonatur donó al Gobierno del Estado toda el área disponible para la vivienda popular, lo que le restó capacidad de respuesta y autonomía para enfrentar el problema, en especial para resolver posibles invasiones y negociaciones, ya que ahora carece de una reserva que le permita aliviar las presiones. El suelo de que dispone tiene otra aptitud, por lo que tendrá que generar otras opciones y promover y coordinar su acción con la del Gobierno del Estado y la de los organismos de vivienda, para garantizar la adecuada relación entre el desarrollo turístico y el urbano.

Este proceso lleva implícito el replanteamiento de la estructura urbana y de su relación con la actividad turística, de su capacidad y de sus plazos de ejecución, que junto con los aspectos anteriores, constituyen el objeto de la presente estrategia de desarrollo.

4. NIVEL ESTRATEGICO.

4.1 ESTRATEGIA GENERAL DE DESARROLLO URBANO.

La estrategia se orienta al respeto y conservación de la historia y tradiciones del lugar, así como a la integración del desarrollo al medio ambiente y al paisaje que le rodea, utilizando un concepto de desarrollo de desarrollo semi disperso y de baja densidad en las zonas turísticas conservando gran parte del territorio en su estado natural; la generación de una imagen típica de los pueblos oaxaqueños y una intensa actividad urbano turística.

La estrategia para la ocupación del territorio consiste en localizar las actividades turísticas en relación directa con el litoral prolongándolas tierra adentro en los valles posteriores y mesetas en donde se mezcla con las zonas de conservación, y en lugares estratégicos, con las actividades urbanas en donde se desarrollan zonas mixtas de servicios urbanos y turísticos. Las actividades agropecuarias se conservan en los valles de mayor capacidad agrológica de los Bajos.

Por las condiciones fisiográficas la estructura urbana será polinuclear, para lo cual se propone su funcionamiento como un sistema urbano microrregional. Este sistema se estructurará en subsistemas de zonas urbanas y turísticas, y éstas a su vez en distritos, barrios y sectores.

Las zonas urbanas no guardarán una continuidad física, pero funcionarán como un conjunto en donde sus actividades económicas y funciones urbanas se complementen entre sí, apoyándose para ello en sistemas de centros y subcentros de servicios y de vialidad y transporte microrregional. La población se distribuirá entre las zonas urbanas procurando mantener el equilibrio entre las zonas de habitación y trabajo y entre los estratos de ingreso esperados.⁴⁶

Considerando que las áreas más aptas para el desarrollo urbano coinciden con las aptas para uso agropecuario, se destinarán los valles menores de la zona de Bahías para usos urbanos y turísticos, ya que en esta zona es en donde se espera una mayor generación de empleos, y los grandes valles de los Bajos a usos agrícolas.

Las zonas turísticas se desarrollarán en una estructura lineal paralela al litoral, también organizadas en zonas turísticas, distritos y sectores; y están planteadas como un sistema que funciona a partir de la dosificación gradual de la actividad, la cual será más intensa en algunos puntos estratégicos, en particular los de contacto con las zonas urbanas, diluyéndose gradualmente en la medida que se alejan de ellos. La distribución de la oferta turística según sus categorías responderá de manera inversa a este esquema, las categorías aumentan en la medida que se alejan de los principales centros de actividad urbano turísticos.

En general se busca que la imagen de Bahías de Huatulco, en particular de sus zonas urbanas y centros de actividad, se caracterice por una estructura con rasgos de ciudad y no de fraccionamiento, en donde la traza sea lo más clara posible, preferentemente reticular, rescatando el concepto del barrio; y las distintas zonas urbanas se enlacen entre sí utilizando secuencias de recorrido estructuradas a partir de plazas que identifiquen a cada sector o barrio.

El medio ambiente natural se preservará mediante ecoproyectos e incorporando grandes extensiones como áreas asociadas a los proyectos turísticos mediante la vía del comodato. Asimismo, se procurará la utilización plena del territorio con usos extensivos o de explotación agropecuaria y comercial para evitar las invasiones.⁴⁷

Para hacer posible la diversificación de las actividades económicas, además de conservar los grandes valles agrícolas del Arenal y Coyula, se crearán zonas para la agroindustria y la pequeña y mediana industria, que reduzcan en la medida de lo posible la dependencia excesiva de Bahías de Huatulco respecto de otras localidades, en este caso lejanas, para el abasto de insumos básicos para el desarrollo.

⁴⁶ Ver lámina: Estrategia general.

⁴⁷ Ver lámina: Areas asociadas.

4.1.1 ALTERNATIVAS DE DESARROLLO.

Las condicionantes que imponen el medio natural y la actividad turística han llevado al planteamiento de una estructura urbana que es resultado de un proceso de ajuste entre la capacidad y la demanda prevista de suelo urbano y turístico, de la aptitud y de la situación social prevaleciente.

En el contexto de esta estructura se desarrollarán turísticamente las bahías principales: Conejos, Tangolunda, Chahué, Santa Cruz, La Entrega, Maguey, Organo, Cacaluta, Chachacual, Riscalillo y San Agustín y las playas de Coyote, Arenal, Coyula o Boca Vieja y Coatonalco; y las zonas urbanas de Chahué-Santa Cruz, Altos de Chachacual, El Zapote, El Crucero, Altos de San Agustín, Meseta del Arenal, Poblado de Coyula y Coyula.

El resto del territorio se conservará en su estado natural, exceptuando las áreas agrícolas de los valles del Arenal y de Coyula, los grandes campos de Golf de Conejos, Tangolunda, Chachacual y del Megaproyecto de Coyula, el Botazoc del río Copalita y el campo de pozos, también del Copalita.

De acuerdo con lo anterior las alternativas de desarrollo que se han planteado a lo largo de la ejecución del Proyecto Huatulco se refieren al proceso de ocupación del territorio.

Alternativa "A": Desarrollo inicial concentrado en la zona de las Bahías.

En esta alternativa la oferta turística y urbana primero se concentra en las Bahías de Sta. Cruz, Chahué, Tangolunda y Conejos y la urbana en el valle de Chahué. La zona de los Bajos se desarrolla hasta el largo plazo.⁴⁸

Esta alternativa tenía como ventajas el concentrar las inversiones en un sólo frente, que además es el que se identifica como Bahías de Huatulco.

Sus desventajas eran las limitaciones en la capacidad de esta zona, en particular la urbana, que obligaría a desarrollar áreas con mayores costos que en los Bajos; Asimismo no se explotaría el potencial turístico de los Bajos que por sus características permite atender un mercado diferente al de las Bahías.

Alternativa "B": Desarrollo inicial concentrado en los Bajos.

En esta alternativa la oferta turística se desarrolla primero en las bahías de San Agustín y Riscalillo y en las playas de los Bajos; y las zonas urbanas en la meseta del Arenal y en Coyula.⁴⁹

⁴⁸ Ver Lámina: Alternativa "A" Desarrollo inicial concentrado en la zona de las Bahías.

⁴⁹ Ver lámina: Alternativa "B": Desarrollo inicial concentrado en los Bajos.

Esta alternativa tenía como ventajas la gran capacidad turística y urbana de los Bajos y sus menores costos de urbanización; así como el facilitar la diversificación de las actividades económicas.

Sus desventajas eran el que se desarrollaba una zona que no se identifica como Bahías de Huatulco y se dejaban de aprovechar las bahías más importantes; el elevado costo de introducción del agua potable, ya que la fuente de captación se localiza en el otro extremo de Bahías de Huatulco, a más de 25 kms, lo que encarecería en exceso la primera etapa de desarrollo; y la oposición al proyecto que existía entre los habitantes de los Bajos que podría obstaculizar su ejecución como ocurrió.

Alternativa C: Desarrollo inicial combinado.

En esta alternativa se desarrollaban en forma paralela las Bahías y los Bajos otorgando prioridad a los usos turísticos en las Bahías y a los urbanos en los Bajos.⁵⁰

Esta alternativa permitía diversificar la oferta turística, aprovechar el atractivo de las Bahías en la promoción de los Bajos y facilitar el equilibrio entre las zonas de habitación y trabajo.

Su desventaja principal era la necesidad de abrir dos frentes simultáneos con sus respectivas obras de cabeza, cuyos costos obligarían a generar una oferta de suelo turístico para el que no existía la certeza de que hubiese mercado.

Alternativa adoptada.

Inicialmente se adoptó la estrategia de desarrollo paralelo, con un ligero desfase entre la apertura del frente de las Bahías y el de los Bajos. Las dificultades técnicas surgidas en la construcción de las obras de cabeza de la zona de Bahías y particularmente los problemas sociales que se presentaron en los Bajos impidieron la apertura de este frente, planteándose incluso la posibilidad de su cancelación definitiva.

Por estas razones se reorientó la estrategia hacia la primera alternativa, desarrollo inicial en las Bahías, y se trabaja intensamente en la solución de los problemas sociales en los Bajos para hacer posible su desarrollo a largo plazo, ya que sin esta zona las inversiones realizadas en las principales obras de cabeza serán irrecuperables.

⁵⁰ Ver lámina: Alternativa C: Desarrollo Inicial combinado.

4.1.2 ESTRUCTURA URBANO TURISTICA.

Bahías de Huatulco se estructura en un sistema urbano o de ciudades microrregional, en donde cada zona turística y/o urbana cumple una función de acuerdo con su ubicación, características del medio, vocación o aptitud y capacidad.

En su conjunto el sistema tiene la jerarquía urbana de ciudad con servicios estatales, los servicios como función económica predominante y capacidad para alojar 25,276 cuartos de hotel, 6,626 viviendas turísticas y 388,305 habitantes.

El sistema microrregional estará formado por tres subsistemas, Bahías, Bajos y Crucero de San Agustín. Las zonas urbanas y turísticas de estos subsistemas a su vez tendrán una función específica y se estructurarán en distritos, barrios y sectores.⁵¹

4.1.3 SUBSISTEMA URBANO DE LAS BAHIAS.

Este subsistema ocupa la porción oriente del predio, desde el Río Copalita hasta la Bahía de Riscalillo. Tiene como funciones la de servicios turísticos y urbanos y las industriales. Su capacidad es de 13,750 cuartos, 5,160 viviendas turísticas y 169,500 habitantes aproximadamente, 63.9% del total de la oferta turística y 43.7% de la población. Está formado por las zonas urbano turísticas de Conejos-Santa Cruz, el corredor turístico El Organo-Riscalillo y por la zona urbana de Altos de Chachacual.

A. Zona urbano turística Conejos-Santa Cruz.

Esta zona se localiza en el oriente del predio y abarca desde el Río Copalita hasta la bahía de Santa Cruz. En ella se localizan los valles de Copalita, Tangolunda y Chahué y las bahías de Conejos, Tangolunda, Chahué y Santa Cruz en donde se desarrollan cuatro distritos turísticos: Conejos, Tangolunda, Chauhué y Santa Cruz; un distrito urbano, Chahué y uno ecológico, Copalita.⁵²

⁵¹ Ver cuadros 18 y 19: Estrategia para la distribución de la oferta turística y urbana, y cuadro 20: Sistema urbano microrregional

⁵² Ver lámina: Estructura urbana Conejos-Santa Cruz.

CUADRO 18 ESTRATEGIA PARA LA DISTRIBUCION DE LA OFERTA TURISTICA

| ZONA | ALOJAMIENTO HOTELERO | | | | RESIDENCIAL TURISTICA | | | |
|-----------------|----------------------|---------|-------|----------|-----------------------|-------|-------|----------|
| | Has. | Cuartos | % | ctos/ha. | Has. | Vivs. | % | Viv./ha. |
| Conejos | 52.6 | 1,883 | 7.4 | 36 | 46.9 | 648 | 9.8 | 14 |
| Tangolunda | 58.5 | 2,423 | 9.6 | 41 | 68.1 | 1,267 | 19.1 | 19 |
| Chahué | 12.8 | 1,310 | 5.2 | 102 | 17.0 | 627 | 9.5 | 37 |
| Sta. Cruz | 70.0 | 3,701 | 14.6 | 53 | 21.5 | 419 | 6.3 | 19 |
| Maguey y Organo | 48.5 | 712 | 2.8 | 15 | 31.5 | 315 | 4.7 | 10 |
| Cacaluta | 66.7 | 2,000 | 7.9 | 30 | 214.8 | 805 | 12.2 | 4 |
| Chachacual | 62.8 | 628 | 2.5 | 10 | 96.8 | 242 | 3.7 | 3 |
| Riscalillo | 38.9 | 689 | 2.7 | 18 | 127.8 | 639 | 9.6 | 5 |
| Subtotal | 410.7 | 13,346 | 52.8 | 32 | 624.4 | 4,962 | 74.9 | 8 |
| BAJOS | | | | | | | | |
| San Agustín | 34.4 | 1,031 | 4.1 | 30 | 20.2 | 404 | 6.1 | 20 |
| Playa Coyote | 44.9 | 2,244 | 8.9 | 50 | | | | |
| Playa Arenal | 24.1 | 1,205 | 4.8 | 50 | | | | |
| Coyula | 99.6 | 3,984 | 15.8 | 40 | 126.1 | 1,260 | 19.0 | 10 |
| Coatonalco | 76.5 | 3,466 | 13.7 | 45 | | | | |
| Subtotal | 279.5 | 11,930 | 47.2 | 43 | 146.2 | 1,664 | 25.1 | 11 |
| TOTAL | 690.2 | 25,276 | 100.0 | 37 | 770.6 | 6,626 | 100.0 | 9 |

Elaborado con base en la Capacidad por Disponibilidad de Agua.

CUADRO 19 ESTRATEGIA PARA LA DISTRIBUCION DE OFERTA URBANA

| | SUP. HABITACIONAL | | POB. URBANA | | DENSIDAD | |
|------------------------|-------------------|-------|-------------|-------|----------|---------|
| | Has. | % | Hab. | % | Hab/ha | Viv/ha. |
| BAHIAS | | | | | | |
| Chahué | 268.8 | 19.9 | 81,675 | 21.0 | 304 | 61 |
| Altos de Chachacual | 312.6 | 23.2 | 87,881 | 22.6 | 281 | 56 |
| SUBTOTAL | 581.4 | 43.1 | 169,556 | 43.7 | 292 | 58 |
| ZONA TRANSICION | | | | | | |
| El Zapote | 7.9 | 0.6 | 2,010 | 0.5 | 256 | 51 |
| El Crucero | 22.0 | 1.6 | 7,510 | 1.9 | 342 | 68 |
| Meseta de S. Agustín | 219.9 | 16.3 | 67,696 | 17.4 | 308 | 62 |
| SUBTOTAL | 249.7 | 18.5 | 77,216 | 19.9 | 309 | 62 |
| BAJOS | | | | | | |
| M. del Arenal | 228.9 | 17.0 | 69,873 | 18.0 | 305 | 61 |
| Coyula | 247.2 | 18.3 | 66,124 | 17.0 | 268 | 54 |
| Poblado de Coyula | 42.4 | 3.1 | 5,536 | 1.4 | 131 | 26 |
| SUBTOTAL | 518.5 | 38.4 | 141,533 | 36.4 | 273 | 55 |
| GRAN TOTAL DE HUATULCO | 1,349.7 | 100.0 | 388,305 | 100.0 | 288 | 58 |

Elaborado con base en el Cuadro 02, Capacidad Urbana ...

Valle del Copalita.

Ocupa el extremo oriental del predio y es uno de los más extensos. El curso divagante del río, el piedemonte y las laderas de las montañas que lo delimitan hacia el oeste, hacen que contenga una vegetación variada de selva y bosque de galería por lo que tiene un gran valor paisajístico y ecológico, además de contener el acuífero que abastece de agua a Bahías de Huatulco.

Por esta razón es un distrito ecológico destinado a la conservación del medio natural y del acuífero, además de servir de borde natural del Proyecto. Para cumplir con esta función en él se desarrollarán: un jardín botánico y zoológico (Botazoo) que ocupará la mitad sur del valle y de las laderas que lo delimitan; el vivero más importante en extensión de todo Huatulco que ocupa la parte posterior del valle; y la zona destinada a la batería de pozos de agua potable localizada en el área de inundación del río en el centro y norte del valle.

Bahía de Conejos.

Es una de las más grandes y está conformada por un gran anfiteatro dividido por un promontorio localizado hacia el oeste que la divide en dos. El anfiteatro se desplanta suavemente desde el mar formando una franja de poca pendiente paralela al litoral, a partir del cual la pendiente de las montañas se eleva considerablemente para formar en su parte superior dos grandes mesetas. En su extremo oriental la Bahía está delimitada por una punta y en el occidental por una amplia península que a su vez contiene una pequeña bahía.

Por lo extenso de sus playas, la calidad de su arena y de sus aguas, lo atractivo del paisaje y por su localización en una zona aislada, esta bahía tendrá una función exclusivamente turística para alojamiento hotelero y residencial de categorías cinco estrellas, gran turismo y especial de baja densidad constituyendo un centro de actividad de alta calidad y baja intensidad.

El frente de la bahía y las áreas que se localizan entre ella y la desembocadura del río Copalita se dedicarán al alojamiento hotelero y condo hotelero, la península occidental al residencial turístico (Residencial Conejos) apoyado en la pequeña bahía del Tejoncito. La capacidad de este distrito es de 1,880 cuartos de hotel y condo hotel y 650 viviendas turísticas aproximadamente. En las mesetas se desarrollarán dos campos de golf y en la desembocadura del Copalita un parque de playa.

Bahía de Tangolunda.

También es una de las más grandes y se encuentra respaldada por un valle por lo que no constituye un anfiteatro cerrado, ya que las penínsulas que la forman hacia el oriente y poniente se prolongan en montañas que se extienden

hacia el norte hasta la carretera federal. Esta Bahía tiene un gran atractivo visual, tanto desde las penínsulas como desde la playa, por la existencia de islas, acantilados y de varias bahías secundarias de reducida extensión.

Esta zona tiene por función exclusivamente la turística para alojamiento residencial y hotelero de baja densidad y condominial de densidad media para categorías cuatro y cinco estrellas, así como comercial. La zona hotelera, comercial y condominial se localiza en el centro y oeste de la bahía cerrando el valle constituyendo un centro secundario de actividad. Las zonas residenciales (Balcones de Tangolunda y El Arrocito) se ubican en las dos penínsulas funcionando como zonas de transición, y a lo largo de las dos laderas del valle (Residencial Campo de Golf) ya que en su zona central se encuentra el campo de golf. La capacidad de este distrito es cercana a 2,420 cuartos de hotel y 1,270 viviendas turísticas

Para apoyar su funcionamiento turístico, aprovechando la existencia de un estero y de la desembocadura del canal de protección contra inundaciones, existe hacia el oeste un parque de playa y una dársena para embarcaciones turísticas

Bahía de Chahué.

Es la más extensa de esta zona y presenta características semejantes a la de Tangolunda, en tanto que también está respaldada por un gran valle y delimitada por una península hacia el este y una punta por el oeste.

Por su ubicación central respecto a las zonas turísticas de la zona de bahías y su gran extensión, el valle de Chahué será la principal zona urbana del subsistema de las Bahías y punto de contacto entre las actividades urbanas y las turísticas constituyendo de esta manera el principal centro de actividad.

Para cumplir con esta función se creará un centro urbano turístico en el frente del valle, que contendrá las instalaciones comerciales y de servicios que requiere el turista. En el frente de la bahía se desarrollará un Megaproyecto (Puerto Chahué) con hoteles, condo hoteles y marina, con un parque de playa en el oeste (Sector P), conservándose en su estado natural la zona este (Sector Q), En la península se ubica una zona residencial turística (Mirador Chahué) formando con los dos sectores anteriores zonas de transición en los extremos de la bahía. La capacidad turística de este distrito es de 1,710 cuartos y 630 viviendas turísticas aproximadamente.

Al norte del centro urbano turístico se extiende el distrito urbano de Chahué ocupando el valle principal y otros secundarios que se forman entre las laderas de las montañas. La capacidad de este distrito se estima en cerca de 81,600 habitantes, que se distribuirán en cinco barrios y trece sectores habitacionales (D,E,F,G,H,H2,H3,I,J,K,M,N y O), y dispondrá del equipamiento, comercio y

servicios necesarios para esta población, así como de dos zonas para la pequeña y mediana industria ubicadas al fondo de valles secundarios.

Bahía de Santa Cruz.

En esta bahía se inició el desarrollo y funciona como el centro simbólico y puerto de Bahías de Huatulco por lo que constituye un centro principal de actividad. Es una bahía angosta y alargada, delimitada hacia el este por una punta y hacia el oeste por un macizo montañoso en donde se forman dos pequeñas bahías secundarias, La Entrega y La Yerbabuena. En el centro de su anfiteatro la bahía tiene un pequeño valle de respaldo que se prolonga hacia el oeste en dos valles secundarios.

En el valle principal se localiza la zona comercial urbano turística de Santa Cruz y la dársena del mismo nombre, en donde se desarrolla oferta hotelera de categorías complementarias de densidad media. Formando zonas de transición en la punta del este se localiza una zona residencial turística de baja densidad (Sector C) y en el oeste del anfiteatro una zona hotelera para categorías turística y complementaria y residencial turística de densidad media (Sector B) apoyados en los parques de playa de La Entrega y La Yerbabuena. La capacidad turística de este distrito es cercana a 3,700 cuartos y 620 viviendas turísticas.

En los valles secundarios del oeste y en las mesetas que se forman en las elevaciones del centro del anfiteatro se localizan zonas residenciales urbanas de densidad media y baja respectivamente (Sectores D,E,F y G), que funcionan integradas al distrito urbano de Chahué por lo que su capacidad está incluida en ese distrito.

B. Corredor turístico El Organo-Riscalillo.

Esta zona se localiza en el centro del predio y abarca todo el frente del macizo montañoso de Chachacual. En ella se localizan las bahías gemelas de El Organo y El Maguey, las bahías y valles de Cacaluta y Chachacual y la bahía de Riscalillo, constituyendo tres distritos turísticos y uno turístico ecológico (Chachacual).⁵³

Bahías de El Organo y El Maguey.

Son dos bahías pequeñas y protegidas por lo que son muy seguras, además de contar con un gran valor paisajístico. Sus anfiteatros se desplantan prácticamente desde el mar por lo que las áreas aprovechables son muy reducidas.

⁵³ Ver lámina: Estructura urbana El Organo-Riscalillo.

Por la calidad de sus playas, lo atractivo del paisaje y por su localización en una zona aislada, estas bahías tendrán una función exclusivamente turística para alojamiento hotelero de categorías cinco estrellas de baja densidad orientado al turismo ecológico respaldado por un parque de playa en la bahía de El Maguey, constituyendo un centro secundario de actividad. Las penínsulas que delimitan a las bahías se conservarán en su estado natural, formando zonas de transición.

Al este de la bahía de El Organo en una zona alta y de transición, rica en perspectivas del mar, se localiza la zona residencial turística de baja densidad de El Organo. La capacidad turística de este distrito es de 710 cuartos y 315 viviendas turísticas aproximadamente. Entre estas bahías y la de Cacaluta se conservará el medio en su estado natural.

Bahía de Cacaluta.

Es la más extensa de esta zona y está respaldada por un gran valle y delimitada por penínsulas. Su playa es de gran calidad y se encuentra dividida por una punta frente a la cual se localiza la isla más importante de todo el litoral, misma que se conservará como santuario ecológico.

Esta Bahía tiene un gran atractivo visual, tanto desde las penínsulas como desde la playa, por la existencia de la isla y de acantilados en sus extremos. Por su valor paisajístico, aislamiento y lo extenso de su valle tendrá una función exclusivamente turística y se desarrollará como un megaproyecto, que incluye oferta hotelera y condominial de categorías cinco estrellas, gran turismo y especial de baja densidad, y residencial apoyada en un campo de golf y con comercio y servicios turísticos de alta calidad por lo que constituirá el principal centro de actividad del corredor. La capacidad turística de este distrito es de 2,000 cuartos y 805 viviendas turísticas. Entre esta bahía y la de Chachacual se conservará el medio en su estado natural.

Bahía de Chachacual.

Es la segunda bahía en extensión del corredor y está respaldada por un valle menor que el de Tangolunda que se bifurca muy cerca de la costa. La bahía está delimitada por dos penínsulas de forma cóncava por lo que está protegida. Hacia el oeste la divide una pequeña punta, dando origen a la playa de La India cuyo fondo rocoso propicia una rica vida submarina.

La bahía y el valle tienen un gran valor paisajístico y ecológico por el estado de conservación en que se encuentran, por lo que está destinada a ecoproyectos con oferta hotelera de categoría cinco estrellas e inmobiliaria de baja densidad, por lo que a pesar de su extensión, sólo se desarrollará en este distrito ecoturístico una oferta hotelera cercana 630 cuartos de hotel y 240 viviendas

turísticas con campo de golf constituyendo una zona de transición. La playa de La India está destinada a parque marino.

Bahía y meseta de Riscalillo.

Entre Chachacual y San Agustín se localiza un conjunto de pequeñas bahías formadas por anfiteatros de acantilados rocosos y playas de muy poca longitud, de las cuales la de Riscalillo es la más importante. Esta zona es rica en paisaje y privacía pero difícil en su aprovechamiento turístico, ya que la meseta prácticamente se desplanta del mar. Por esta razón el distrito que conforman el conjunto de bahías sólo albergará cerca de 690 cuartos de hotel y 640 viviendas turísticas en la zona de meseta cercana al litoral constituyendo una zona de transición.

C. Zona urbana de Altos de Chachacual

Esta zona se localiza en el centro del macizo de Chachacual, al norte de la Bahía de Cacaluta en una de las mesetas altas, entre el Río Suchil y El Faisán. La meseta tiene una forma triangular con su base en el sur y paralela al litoral y su lado occidental formando casi un ángulo recto debido al curso norte-sur del Río Suchil que la delimita por el oeste.

Por su localización esta zona será exclusivamente urbana con funciones comerciales y de servicios microrregionales e industriales que se alojarán en los distritos correspondientes. Por su extensión el distrito habitacional de Altos de Chachacual será el que contenga la mayor cantidad de población de Bahías de Huatulco, cerca de 87,900 habitantes, la que se distribuirá en tres barrios y ocho sectores. Este distrito se ubica en su totalidad al sur de la carretera ocupando toda la meseta de Altos de Chachacual hasta sus umbrales naturales.

El distrito industrial se localiza en un valle alargado en dirección SW-NE ubicado al norte de la carretera federal y su estructura es lineal en la dirección del valle. El comercial y de servicios microrregionales forma un corredor paralelo y al sur de la carretera.⁵⁴

4.1.4 SUBSISTEMA URBANO DE LOS BAJOS.

Este subsistema ocupa la porción occidental del predio, desde la Bahía de San Agustín hasta el Río Coyula. El Subsistema de los Bajos tendrá como función la de servicios turísticos y urbanos, las agroindustriales y las agropecuarias. Su capacidad es de 11,530 cuartos, 1,460 viviendas turísticas y 141,500 habitantes aproximadamente, 36.1% de la oferta turística total y 36.4% de la población; y

⁵⁴ Ver lámina: Estructura urbana Altos de Chachacual.

estará formado por la zona urbano turística de San Agustín, el corredor turístico de las playas del Arenal, Coyula y Coatonalco; por la zona urbana de Coyula y por los distritos agropecuarios del Arenal y Coyula.⁵⁵

A. Zona urbano turística de San Agustín.

Esta zona se localiza en el extremo oriental de los Bajos y corresponde con la única bahía de los Bajos y la primera de sus playas, Coyote. La Bahía de San Agustín es una de las más grandes de Bahías de Huatulco y está conformada por un amplio anfiteatro protegido hacia el este por una gran isla y hacia el oeste por una punta que le confieren un gran valor paisajístico. En su zona central el anfiteatro se desplanta suavemente desde el mar formando un gran playón a partir del cual la pendiente de las montañas se eleva para formar en su parte superior la Meseta del Arenal. En su extremo oriental la Bahía está delimitada por una península y en el occidental por una punta, que la separa de la playa Coyote. Esta es una playa extensa, de mar abierto, que termina en la desembocadura del río del Arenal y que se prolonga hasta la ladera de la meseta y en los suelos agrícolas del valle del mismo nombre

Por lo extenso de sus playas, la calidad de su arena y de sus aguas, lo atractivo del paisaje y por contar con el respaldo de una meseta, esta zona tendrá funciones turísticas y urbanas constituyendo un centro principal de actividad y estará formada por un corredor turístico y una zona urbano turística. El corredor está integrado por los distritos turísticos de San Agustín y de la Playa Coyote y la zona urbana, por el distrito habitacional de la Meseta del Arenal.

El distrito turístico de San Agustín ocupará el pequeño valle y el anfiteatro de la bahía en las áreas comprendidas entre el litoral y las laderas de la meseta en donde colinda con la zona urbana. Por sus características se destinará a alojamiento hotelero de categorías de cuatro y cinco estrellas y residencial turístico de baja densidad con capacidad para 1,030 cuartos de hotel y 200 viviendas turísticas, respaldada por un parque de playa.

En el distrito de la Playa Coyote queda inscrito el centro urbano turístico de San Agustín flanqueado por dos zonas hoteleras para categoría complementaria de densidad media, con capacidad para 2,244 cuartos, y frente al cual se localiza el parque de la Playa Coyote.

El distrito urbano de la Meseta del Arenal se localiza atrás de la Bahía de San Agustín y tiene capacidad para 69,900 habitantes aproximadamente distribuidos en tres barrios. Las laderas de la meseta hacia el sureste, este y norte

⁵⁵ Ver lámina: Estructura urbana de los Bajos.

constituyen un parque natural que separa a la zona urbana del distrito agropecuario del Arenal.⁵⁶

B. Corredor turístico de las playas del Arenal, Coyula y Coatonalco.

El corredor ocupará el litoral de los Bajos desde la margen izquierda del Río del Arenal hasta la Barra de Coatonalco. Su estructura será lineal apoyada en un boulevard costero y estará integrado por dos distritos turísticos, Coyula y Coatonalco, y uno ecológico turístico, Arenal.

Playa del Arenal.

Esta es una playa larga y angosta ya que la meseta que la respalda se desplanta prácticamente desde el mar. La playa se delimita hacia el este por la desembocadura del río del Arenal y al oeste por un promontorio rocoso. Por la proximidad de los ambientes de montaña, playa y mar y por su estado de conservación esta zona tendrá funciones ecológico turísticas constituyendo una zona de transición. En su extremo oriental se localizará una zona hotelera para categorías complementarias de densidad media, con capacidad para 1,205 cuartos de hotel. El resto estará ocupado por un parque natural marítimo terrestre, que se extiende desde el mar hasta la parte superior del macizo montañoso que separa al valle del Arenal del valle Seco.

Playa Coyula.

Esta es una playa extensa delimitada en sus extremos por promontorios rocosos, que se extiende tierra adentro en el Valle Seco delimitado por dos mesetas y en cuyo frente se localiza el mayor de los esteros de Huatulco, por lo que tiene el mayor potencial turístico de las playas de mar abierto de los Bajos. Por esta razón tendrá como principal función la turística y se desarrollará bajo el concepto de megaproyecto con oferta hotelera y condominial de categoría cinco estrellas y gran turismo y vivienda residencial apoyados en un campo de golf, probablemente una marina y un parque de playa. La capacidad de este distrito es de 3,980 cuartos de hotel y 1,260 viviendas turísticas. Asimismo, en su extremo occidental se localiza el centro urbano turístico de Coyula por lo que constituirá el principal centro de actividad del subsistema de los Bajos.

Playa Coatonalco.

Esta playa es una barra formada por el río coyula que abarca desde la Boca Vieja hasta la desembocadura del brazo oeste del Río Coyula. Es amplia y se delimita hacia al norte por las zonas bajas e inundable del valle agrícola del mismo nombre al cual le sirve de frente. Por sus características naturales el distrito

⁵⁶ Ver lámina: Estructura urbana de los Bajos.

turístico de la Barra Coatonalco destinado a la oferta hotelera de categorías complementarias de densidad media y tiene capacidad para 3,060 cuartos de hotel aproximadamente.

Zona urbana de Coyula.

La zona urbana de Coyula ocupa el lomerío que separa al valle de Coyula del valle Seco. Estará constituido por un distrito habitacional y por uno agroindustrial. La estructura del habitacional será lineal y perpendicular al litoral y tiene capacidad para 66,100 habitantes aproximadamente distribuidos en tres barrios. El distrito industrial se localiza entre el macizo del Arenal y la meseta de San Agustín.⁵⁷

4.1.5 SUBSISTEMA URBANO DEL CRUCERO DE SAN AGUSTIN.

Este subsistema se localiza al oeste del aeropuerto en la zona de mesetas altas colindante con la carretera. Por su ubicación apoyará indistintamente el desarrollo turístico de las Bahías y de los Bajos cumpliendo las funciones de servicios urbanos, de apoyo al aeropuerto y al transporte carretero y la industrial. Tiene capacidad para 77,200 habitantes aproximadamente, 19.9% del total, no cuenta con suelo turístico y estará formado por los distritos urbanos de El Crucero-El Zapote y la Meseta de San Agustín.⁵⁸

El distrito de El Crucero-El Zapote formará un pequeño corredor de servicios desde el entronque del Aeropuerto hasta El Crucero. En su extremo oriental y al sur de la carretera, se localiza el Sector habitacional de El Zapote con capacidad para cerca de 2,000 habitantes. En el extremo occidental, en ambos lados de la carretera, se localiza el sector habitacional de El Crucero con capacidad para cerca de 7,500 habitantes.

El distrito habitacional de la Meseta de San Agustín se desarrollará tangencialmente a la vialidad de acceso a San Agustín y al este de la misma y tiene capacidad para 67,700 habitantes aproximadamente distribuidos en tres barrios.

Con esta distribución de las actividades y de la población en el territorio se crean condiciones de equilibrio entre la oferta de cuartos y viviendas turísticas en cada zona, la población que generan y la capacidad de soporte urbano.

⁵⁷ Ver lámina: Estructura urbana de los Bajos.

⁵⁸ Ver lámina: Estructura urbana de los Bajos.

4.2 DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR ESTRATO DE INGRESO EN EL SISTEMA URBANO MICRORREGIONAL.

De acuerdo con las hipótesis socio económicas se espera que la distribución de la población por estrato de ingreso en Bahías de Huatulco a largo plazo sea la siguiente: 17.1% con ingresos bajos, hasta 1.25 VSM, 37.8% con ingresos medios-bajos, hasta 3.00 VSM, 32.3% con ingresos medios, hasta 7.5. VSM, y el 12.8% con ingresos altos, más de 7.5 VSM.

Se propone que la oferta de suelo y vivienda responda a esta composición en las zonas urbanas de mayor tamaño: Altos de Chachacual, Meseta del Arenal y Coyula. Las características socio económicas de la población actual, el avance en la urbanización y ocupación de Chahué y el ser la primera zona urbana de Bahías de Huatulco, hacen que la composición de la oferta en esta zona sea ligeramente diferente: ingresos bajos 10.4%, medios-bajos 36.1%, medios 39% y altos 14.5%.

En los poblados rurales que se consolidarán: El Zapote, el Crucero y Coyula se espera que continúe predominando la población de ingresos bajos y medios-bajos, 30% y 70% respectivamente y que en la mesta de San Agustín, que constituye la reserva de más largo plazo, la oferta de suelo y vivienda compense los desajustes que se originan en Chahué y estos poblados, por lo que su composición será: bajos 22.3%, medios-bajos 32.7%, medios 31.4% y altos 13.6%.

De acuerdo con lo anterior el Subsistema de Bahías tendrá la mayor concentración de ingresos altos y medios y la menor de ingresos medios-bajos y bajos, 13.6%, 35.5%, 37% y 13.9% respectivamente, acorde con su función de principal zona turística y urbana; el Subsistema del Crucero de San Agustín tendrá una mayor proporción de ingresos bajos, medios-bajos y medios y la menor de altos, 23.2%, 37.3%, 27.5% y 11.9% por el impacto de su población actual y de los programas de corto plazo de vivienda popular que ya se llevan a cabo; y el de los Bajos tendrá una composición más cercana al promedio esperado: ingresos bajos 17.6%, medios-bajos 39.1%, medios 31% y altos 12.3%.

4.3 SISTEMA DE CENTROS Y SUBCENTROS DE SERVICIOS.

Todas las zonas urbanas serán autosuficientes en el equipamiento que les corresponde de acuerdo con su jerarquía urbana. El equipamiento se integrará en un sistema de centros y subcentros de servicios, urbano-turísticos y urbanos. En los urbano-turísticos se localizará el comercio y los servicios de alta calidad que requiere el desarrollo y en los urbanos, los destinados a resolver las necesidades de la población local.

En el Subsistema de las Bahías los elementos orientados al turismo serán los centros urbano turísticos de Chahué y Santa Cruz que constituyen el centro simbólico de Bahías de Huatulco, los que se complementarán con las zonas comerciales turísticas de Cacaluta y Tangolunda, las zonas de servicios de las zonas residenciales turísticas, los parques de playa de Conejos, Tangolunda, Chahué, La Yerbabuena, La Entrega y El Maguey, el parque marino La India en Chachacual, la marina de Puerto Chahué y las dársena de Tangolunda y Santa Cruz, los campos de Golf de Conejos, Tangolunda, Cacaluta y Chachacual, el Botazoo y el vivero de Copalita

Para atender las necesidades urbanas en este subsistema se contará con un centro de servicios microrregionales en Altos de Chachacual, que apoyará al equipamiento del valle de Chahué, que estará integrado en el subcentro urbano del Sector S, en cinco centros de barrio localizados en La Crucesita y en los sectores H2, H3, U2 y N, y en centros vecinales en cada uno de los sectores habitacionales y en un corredor de servicios localizado en la vialidad de acceso a la zona urbana de Chahué-La Crucesita.

El sistema de centros y subcentros de servicios urbanos de Altos de Chachacual estará constituido por el centro de servicios microrregionales, un centro urbano respaldado con un gran parque urbano, tres centros de barrio, ocho vecinales y por dos corredores urbanos.

En el Subsistema de los Bajos los elementos orientados al turismo serán los centros urbano turísticos de San Agustín y Coyula, la zonas comercial turística de Coyula y las zonas de servicios de las áreas residenciales turísticas, los parques de playa de San Agustín, de la Playa Coyote y Coyula, el parque natural marítimo terrestre del Arenal y el campo de golf de Coyula.

Para atender las necesidades urbanas se contará con un subcentro urbano, tres centros de barrio y cinco vecinales en la meseta del Arenal, en torno a la cual se desarrollará un gran parque urbano. En Coyula se dispondrá de un centro urbano, un subcentro, tres centros de barrio y seis vecinales.

En el subsistema de El Crucero de San Agustín se contará con un subcentro urbano, tres centros de barrio en la meseta del mismo nombre y otro en El Crucero. En el Zapote se contará con un centro de servicios de carretera.

Para el manejo y disposición de desechos sólidos se instalará una planta procesadora de basura en Altos de Chachacual con estaciones de transferencia en Chahué, Altos de San Agustín y Coyula

4.4 SISTEMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE MICRORREGIONAL.

Para el planteamiento del sistema de vialidad microrregional que hará posible el funcionamiento integral de las zonas urbanas y turísticas, se plantearon dos alternativas a partir de concepciones diferentes de la función de la carretera federal 200 Costera del Pacífico en el funcionamiento microrregional de Bahías de Huatulco.

Alternativa A. Funcionamiento independiente.

En esta alternativa la carretera federal se mantiene con sus características actuales y el acceso a las zonas turísticas se realiza por medio de una nueva vialidad de cuatro carriles y 8 kms de longitud Aeropuerto-Sta. Cruz.

Las principales ventajas de esta alternativa son: la longitud de la suma de los dos cuerpos es un 20% menor que la longitud de un segundo cuerpo en la carretera federal, se separa el tránsito regional del microrregional y la menor longitud de la vialidad de acceso a Cacaluta desde este nuevo trazo.

Las desventajas son: sólo beneficia efectivamente a Sta. Cruz; cruza la zona urbana de Altos de Chachacual en donde se mezclaría el tránsito turístico con el urbano; el trazo entre Altos de Chachacual y Sta. Cruz propiciaría la invasión de los terrenos vecinos; y la sección del Boulevard Benito Juárez en Santa Cruz, en donde desembocaría la nueva vialidad, es reducida por lo que se congestionaría rápidamente incrementando nuevamente el tiempo de recorrido.⁵⁹

Alternativa B. Funcionamiento integral.

En esta alternativa se rectifica el trazo actual y se construye un segundo cuerpo de la carretera federal de 20 kms de longitud para que sea de cuatro carriles desde el acceso a Coyula hasta el acceso a Tangolunda.

Las principales ventajas de esta alternativa son: beneficia a los tres subsistemas, se reduce efectivamente el tiempo de recorrido a Tangolunda y Conejos, se tendrían vialidades y accesos diferenciados a las zonas urbanas y turísticas, se mejora la imagen del desarrollo en su conjunto y se tiene una mayor claridad en el funcionamiento vial de la microrregión.

Las desventajas son: la mayor longitud respecto del nuevo trazo, la mezcla del tránsito regional con el microrregional y la mayor longitud del acceso a Cacaluta.⁶⁰

⁵⁹ Ver lámina: Alternativas del sistema de vialidad microrregional, Alternativa A: Funcionamiento independiente.

⁶⁰ Ver lámina: Alternativas del sistema de vialidad microrregional, Alternativa B: Funcionamiento integrado.

Alternativa adoptada.

Se adopta la alternativa B por las ventajas que representa en términos de beneficios reales para los tres subsistemas urbano turísticos en relación con el tiempo de recorrido y accesibilidad, de separación del tránsito urbano del turístico, de mejoramiento de la imagen y en la claridad del funcionamiento del sistema vial

Con este antecedente el sistema de vialidad microrregional se estructura a partir de dos vialidades que recorren el territorio de Bahías de Huatulco en sus extremos norte y sur en dirección E-W, la carretera federal 200 en el norte, desde el acceso a Tangolunda hasta el acceso a Coyula, y un boulevard costero en el sur desde la desembocadura del Copalita hasta la Barra Coatonalco. Estas vialidades se enlazan entre sí por medio de seis vialidades perpendiculares a la costa, tres son turísticas, Conejos, Tangolunda y Cacaluta, dos son urbanas, Chahué y Coyula y una es mixta, San Agustín. Para apoyar el funcionamiento integral de las zonas urbanas se propone una tercera vialidad en dirección E-W que a largo plazo enlazará a Chahué, Altos de Chachacual y Coyula.

La carretera federal 200 se ampliará a cuatro carriles y tendrá especificaciones de alto nivel, los accesos urbanos y turísticos serán diferenciados. El boulevard costero también será de cuatro carriles en las zonas turísticas y urbanas y tendrá características de paseo escénico en las áreas intermedias en donde será de dos carriles apoyados por un tercer carril en las cuestas. Las vialidades de acceso a las zonas turísticas y urbanas serán de cuatro carriles. La vialidad de servicio urbano Chahué-Altos de Chachacual-Coyula será de dos carriles.⁶¹

Por las características del sistema urbano se establecerá un sistema de transporte en donde se diferencie el regional, el microrregional y el urbano. El subsistema regional es el que enlaza a Bahías de Huatulco con el resto del Estado y otras regiones del país utilizando la carretera federal y las vías perpendiculares de acceso a las zonas urbanas. Este subsistema se apoyará en cuatro terminales de autobuses foráneos: Chahué, Altos de Chachacual, Meseta del Arenal y Coyula.

El subsistema de transporte microrregional enlazará a los subsistemas urbanos entre sí y sus zonas urbanas y turísticas utilizando el sistema vial microrregional, y se apoyará en las terminales de autobuses foráneos y en estaciones de transbordo localizadas en los centros y subcentros urbanos y turísticos. El sistema de transporte urbano dará servicio de transporte local en las zonas urbanas y turísticas de cada subsistema. Este subsistema se apoyará con paraderos y tocará en sus rutas a las estaciones de transbordo y a las terminales de autobuses foráneos.

⁶¹ Ver lámina: Sistema de vialidad microrregional.

Como parte del subsistema de vialidad microrregional se crearán rutas especiales de transporte turístico que enlacen al aeropuerto y a las terminales de autobuses foráneos con las zonas turísticas.

El transporte de carga se organizará a partir de las centrales de abasto y carga de altos de Chachacual utilizando el sistema de vialidades microrregionales urbanas y las turísticas sólo para el abasto de las zonas turísticas.

4.5 SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA MICRORREGIONAL.

El acuífero del Copalita y su batería de pozos es la fuente de captación para el desarrollo. A partir de ese punto se construirá una línea de conducción hasta los bajos siguiendo el trazo del Boulevard Costero, apoyada con un sistema de tanques de regularización en cada zona y cárcamos de bombeo. La calidad del agua del acuífero de Copalita es muy buena por lo que prácticamente no requiere de potabilización. En caso de que esta condición se modifique se creará un sistema de plantas potabilizadoras por zona urbana: Conejos, Tangolunda, Chahué, Cacaluta, Altos de Chachacual, San Agustín, Coyula y Crucero San Agustín.⁶²

Para preservar la calidad del medio ambiente y en particular de las aguas fluviales y marinas, todas las aguas residuales serán tratadas, para lo cual se creará un sistema de colectores y de plantas de tratamiento: Conejos, Tangolunda, Chahué, Maguey-Organó, Cacaluta, San Agustín, Coyula y Altos de Chachacual. En las zonas agroindustriales e industriales cada industria tratará sus aguas antes de descargarlas cumpliendo las normas establecidas por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología. El agua tratada será ocupada para el riego de las áreas verdes, viveros y campos de golf, en caso de excedentes se regarán las áreas de conservación de las laderas aledañas a las zonas urbanas y turísticas.⁶³

El sistema de líneas de transmisión y de reducción de energía eléctrica contará con las derivaciones de la línea de 115 KVA Pochutla-Salina Cruz a Chahué, Altos de Chachacual, San Agustín y Coyula y sus respectivas subestaciones reductoras. Para Suministrar energía al corredor turístico se construirán líneas en 34.5 y 13.2 KVA y subestaciones en las principales zonas turísticas.⁶⁴

⁶² Ver lámina: Estrategia de agua potable.

⁶³ Ver lámina: Estrategia de tratamiento de aguas residuales.

⁶⁴ Ver lámina: Estrategia de energía eléctrica.

4.6 PERIMETRO DEL CENTRO DE POBLACION.

Considerando los límites municipales, las ventajas que tiene el que exista una reserva territorial debidamente constituida el sistema urbano microrregional y la estructura urbana definidos, se establece como límite del Centro de Población de Bahías de Huatulco el límite del área expropiada para la constitución de dicha reserva. El perímetro del centro de población está constituido por la poligonal decretada para la expropiación, cuyos puntos 810 y 159 están unidos por el litoral.

4.7 POLITICAS DE DESARROLLO URBANO.

Para el logro de los objetivos establecidos en el Nivel Normativo y para aplicar sus políticas sobre los componentes de la estructura urbana, se definen las políticas de desarrollo urbano a que se deberán sujetar las distintas áreas que conforman al centro de población de Bahías de Huatulco.

4.7.1 POLITICAS DE CONSERVACION.

Estas políticas se refieren a las acciones tendientes a mantener el equilibrio ecológico, el buen estado de las obras materiales y de los edificios y monumentos, plazas públicas, parques y en general todo aquello que corresponda al acervo histórico y cultural del área. Considerando que los elementos a conservar se refieren al medio natural, en términos del equilibrio ecológico, el paisaje, y de las actividades productivas primarias, se establecen como sujetas a políticas de conservación las siguientes zonas:

Las zonas de montañas y mesetas que no sean expresamente declaradas como áreas urbanas o de reserva. En ellas deberán realizarse programas permanentes de prevención de incendios, de forestación y cuando el bosque o la selva lo requiera, de explotación silvícola.

Los cauces de ríos y arroyos y sus áreas de inundación aguas arriba de los valles, y en éstos, en donde además exista vegetación de bosque de galería. En estas zonas deberá evitarse las descargas de aguas negras y la destrucción del bosque de galería.

El valle de Copalita, exceptuando el área urbana actual. Este valle es la principal zona de captación de agua, por lo que deberá evitarse el crecimiento del área urbana de Copalita, la contaminación del río y del acuífero.

Las aguas marinas, el cordón litoral, los acantilados y esteros, y en general la Zona Federal Marítimo Terrestre. Esta zona es uno de los principales recursos turísticos, por lo que de su conservación dependerá la del atractivo turístico. Su concesión estará condicionada a los resultados de estudios de impacto ambiental.

Las áreas ubicadas en las márgenes derechas de los ríos Coyula y del Arenal en la zona de Bajos que no estén expresamente declaradas como áreas urbanas o turísticas. Estas zonas tienen como finalidad la producción agropecuaria por lo que sólo se deberá permitir y promover en ellas la construcción de la infraestructura necesaria para el desarrollo de esta actividad.

Las áreas ubicadas en ambos lados de la carretera federal en una franja de 200 M contados a partir del eje de la misma que no estén expresamente declaradas como áreas urbanas. Su conservación tiene por objeto evitar el surgimiento de asentamientos irregulares. En ellas sólo se permitirá el desarrollo de actividades estrictamente relacionadas con su conservación y correcto funcionamiento como áreas de producción agropecuaria y silvícola, o bien de servicios carreteros.

Las áreas que circundan a los asentamientos de: El Faisán, Suchil, El Zapote, Cuajinicuil, el antiguo caserío de Bajos del Arenal y el Rancho "El Cocus". En estas zonas se deberá permitir el desarrollo de actividades estrictamente relacionadas con su conservación y funcionamiento como áreas de producción agropecuaria. Esta política tiene por objeto, evitar que estos asentamientos crezcan sobre áreas no aptas para el desarrollo urbano, por sus características ecológicas y/o de capacidad agrológica.

4.7.2 POLITICAS DE MEJORAMIENTO URBANO.

El mejoramiento urbano es la acción tendiente a reordenar y renovar los centros de población, mediante el más adecuado aprovechamiento de sus elementos materiales integrantes y necesarios. Estas políticas se orientan a reducir los desequilibrios entre la calidad de vida de los asentamientos existentes y los nuevos desarrollos.

Se declaran sujetos a esta política: Bajos de Coyula, El Zapote, El Crucero, Copalita, Santa Cruz, los sectores C, I, R, S, T, U1 y H3, La Crucesita, y las áreas destinadas al Aeropuerto Internacional de Huatulco.

En los poblados rurales estas políticas se refieren al mejoramiento de la vivienda campesina, la introducción de los servicios mínimos de agua potable, alcantarillado y energía eléctrica. En el caso de Bajos de Coyula estas acciones deberán realizarse tomando en cuenta la integración de los caseríos existentes a la futura estructura urbana. En estos casos, deberá llevarse a cabo el mejoramiento y dotación del equipamiento básico. Para Santa Cruz se refieren a la regularización de la tenencia de la tierra, el mejoramiento de la imagen urbana y el saneamiento ambiental y para los sectores C, I, R, S, T, U1 y H3, La Crucesita, a la rehabilitación de las redes de agua potable y de los pavimentos, al mejoramiento de la vivienda, a la dotación de equipamiento, al saneamiento ambiental y al mejoramiento de la imagen urbana.

4.7.3 POLITICAS DE CRECIMIENTO URBANO.

Las zonas sujetas a esta política son las más aptas para el desarrollo urbano por lo que hacia ellas se encauzará el crecimiento urbano. Las políticas a seguir tienen por objeto evitar la anarquía en el crecimiento urbano y atender en forma económica y programada las demandas de suelo, infraestructura, vivienda, equipamiento y servicios urbanos, así como los requerimientos específicos que plantean las actividades económicas, principalmente las turísticas.

Las políticas por componente de la estructura urbana presentadas en el nivel normativo son las que deberán sujetarse las siguientes zonas: la Bahía de Conejos, los valles y las bahías de Tangolunda, Chahué, Santa Cruz y Cacaluta; las bahías del Maguey y el Organo, Chachacual, Riscalillo y San Agustín; los valles y playas del Arenal, Seco y Coyula; y las mesetas de Altos de Chachacual, Altos de San Agustín, de Riscalillo y del Arenal.

4.8 ZONIFICACION.

4.8.1 ZONIFICACION PRIMARIA.

Conforme lo establece la Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Oaxaca, las 21,163-41-48 has. del territorio del centro de población para efectos del Proyecto han sido clasificadas en las siguientes zonas:⁶⁵

Zona urbanizada.

Se consideran como integrantes de esta zona las áreas actualmente urbanizadas y las que se encuentran en proceso de urbanización en Conejos, Tangolunda, Chahué, Sta. Cruz, Maguey y Organo, El Zapote, El Crucero, Altos de Chachacual y el Aeropuerto. Esta zona ocupa 2,850.3 has, 13.5% del total, de las cuales 1,867 corresponden a las áreas en proceso de urbanización 903 has al Aeropuerto y 80 has a la carretera federal.

Zona de reservas territoriales.

Esta zona ocupa 4,310.3 has, 20.4% del total y corresponden a las áreas susceptibles de urbanizar que serán incorporadas a partir de 1994 a las áreas establecidas como urbanizadas, 2,055.9 has son para usos urbanos y 2,554.4 para turísticos.

Espacios destinados a la conservación

⁶⁵ Ver lámina: Zonificación primaria.

Zonas de conservación de las actividades agropecuarias. Esta zona ocupa 912.8 has, 4.3% del total, de las cuales 449 has se localizan en Bajos de Coyula, casi todas en la margen derecha del Río Coyula, y 463.8 has en Bajos del Arenal, todas ellas en la margen derecha del Río San Agustín.

Zonas de reserva ecológica. Esta zona ocupa 13,090.0 has, 61.8% del total, e incluye las zonas montañosas, las áreas con valor paisajístico y ecológico de los valles, montañas y el litoral que podrán asociarse a los proyectos turísticos.

4.8.2 ZONIFICACION SECUNDARIA.

De acuerdo con lo establecido en la Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Oaxaca, los usos y destinos de las 6,177.3 has consideradas como urbanizadas y de reserva para efectos del Proyecto se clasifican en los siguientes tipos de zonas⁶⁶:

⁶⁶ Ver cuadro 23: Zonificación secundaria, Usos del suelo.

CUADRO 23 ZONIFICACION SECUNDARIA USO DEL SUELO

| USOS | BAHIAS | BAJOS | CRUCE. S.AGT. | | TOTAL | |
|-----------------------------|-----------------|----------------|------------------|----------------|--------------|-------------|
| ZONAS URBANAS | | | | | | |
| Subtotal Habit. | 514.4 | 454.5 | 230.0 | 1,199.0 | 19.4 | 5.7 |
| Mixto Comercial | 67.0 | 64.0 | 19.7 | 150.7 | 2.4 | 0.7 |
| Hotelero Baja dens. | 4.5 | 0.0 | 0.0 | 4.5 | 0.1 | 0.0 |
| Indust. Extensiva | 33.8 | 39.9 | 0.0 | 73.7 | 1.2 | 0.3 |
| Indust. Intensiva | 9.2 | 0.0 | 0.0 | 9.2 | 0.1 | 0.0 |
| Equip. Urbano | 92.2 | 62.4 | 35.7 | 190.3 | 3.1 | 0.9 |
| Areas Verdes | 81.3 | 116.3 | 18.0 | 215.6 | 3.5 | 1.0 |
| Infraestructura | 4.0 | 0.0 | 1.2 | 5.2 | 0.1 | 0.0 |
| Vialidad | 302.1 | 172.1 | 78.4 | 552.6 | 8.9 | 2.6 |
| Subt. Otros usos y destinos | 594.0 | 454.7 | 153.0 | 1,201.7 | 19.5 | 5.7 |
| SUBTOTAL URBANOS | 1,108.4 | 909.2 | 383.1 | 2,400.7 | 38.9 | 11.3 |
| ZONAS TURISTICAS | | | | | | |
| Res. Dens. Baja | 589.3 | 126.1 | | 715.4 | 11.6 | 3.4 |
| Res. Dens. Med. Hotelero | 35.1 | 20.2 | | 55.2 | 0.9 | 0.3 |
| Hotelero densidad Baja | 271.1 | 34.4 | | 305.5 | 4.9 | 1.4 |
| Hotelero dens. Media | 136.6 | 245.1 | | 381.7 | 6.2 | 1.8 |
| Subtotal Alojamiento | 1,032.0 | 425.7 | 0.0 | 1,457.7 | 23.6 | 6.9 |
| Mixto Comercial | 92.5 | 100.2 | | 192.7 | 3.1 | 0.9 |
| Equip. Turístico | 379.9 | 182.5 | | 562.4 | 9.1 | 2.7 |
| Campo de Golf | 830.5 | 120.0 | | 950.5 | 15.4 | 4.5 |
| Parques de Playa | 79.1 | 101.8 | | 180.9 | 2.9 | 0.9 |
| Infraestructura | 81.4 | 0.0 | | 81.4 | 1.3 | 0.4 |
| Vialidad | 235.4 | 115.6 | | 351.1 | 5.7 | 1.7 |
| Subt. Otros Usos y Destinos | 1,698.7 | 620.1 | 0.0 | 2,318.8 | 37.5 | 11.0 |
| SUBTOTAL TURISTICO | 2,730.7 | 1,045.8 | 0.0 | 3,776.5 | 61.1 | 17.8 |
| TOTAL URBANIZADO | 3,839.2 | 1,955.0 | 383.1 | 6,177.2 | 100.0 | 29.2 |
| Aeropuerto | 903.3 | 4.3 | | | | |
| Vialida Regional | 80.0 | 0.4 | | | | |
| Agrícola | 912.8 | 4.3 | | | | |
| Areas Edo Nat.I | 13,090.1 | 61.9 | | | | |
| TOTAL OTROS USOS | 14,966.1 | 70.8 | | | | |
| T O T A L | 21,163.4 | 100.0 | | | | |

Fuente : Planos de Lotificación de los Proyectos Ejecutivos de Diseño Urbano y Para las Areas sin Proyectos

4.8.2.1 Usos.

De acuerdo con la Ley de Desarrollo Urbano, los usos son los fines particulares a que podrán dedicarse determinadas áreas o predios. Por las características del Proyecto Huatulco para efectos del presente Programa se han dividido en:

Z.U. URBANOS.

Z.H. USO HABITACIONAL.

H.U.1. Habitacional unifamiliar de baja densidad, menos de 25 viv/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de vivienda. La densidad podrá ser de hasta 25 viv/ha neta vendible, el lote mínimo de 400 M², el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 60%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 100%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de dos pisos y 9.0 M, se dejarán 3.0 M sin construir al frente y fondo de los lotes, y deberá existir como mínimo un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada vivienda. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

H.U.2. Habitacional unifamiliar de densidad media, 26 a 50 viv/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de vivienda. La densidad podrá ser de hasta 50 viv/ha neta vendible, el lote mínimo de 200 M², el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 60%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 100%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de dos pisos y 9.0 M, se dejarán 3.0 M sin construir al frente y fondo de los lotes, y deberá existir como mínimo un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada vivienda. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

H.U.3. Habitacional unifamiliar de densidad alta, 51 a 90 viv/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de vivienda. La densidad podrá ser de hasta 90 viv/ha neta vendible, el lote mínimo de 110 M², el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 60%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 100%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de dos pisos y 9.0 M, se dejarán 3.0 M sin construir al frente y fondo de los lotes, y deberá existir como mínimo un cajón para

el estacionamiento de vehículos por cada vivienda. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

H.M.1. Habitacional multifamiliar de densidad baja, menos de 50 viv/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de vivienda. La densidad podrá ser de hasta 50 viv/ha neta vendible, el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 60%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 100%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de tres pisos y 12.0 M, se dejarán 5.0 M sin construir al frente, y 3.0 M al fondo y a los lados de los lotes, y deberá existir como mínimo un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada vivienda. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

H.M.2. Habitacional multifamiliar de densidad media de 51 a 90 viv/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de vivienda. La densidad podrá ser de hasta 90 viv/ha neta vendible, el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 60%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 100%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de tres pisos y 12.0 M, se dejarán 5.0 M sin construir al frente, y 3.0 M al fondo y a los lados de los lotes, y deberá existir como mínimo un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada vivienda. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

H.M.3. Habitacional multifamiliar de alta densidad de 91 a 110 viv/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de vivienda. La densidad podrá ser de hasta 110 viv/ha neta vendible, el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 60%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 100%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de cuatro pisos y 15.0 M, se dejarán 5.0 M sin construir al frente, y 3.0 M al fondo y a los lados de los lotes, y deberá existir como mínimo un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada vivienda. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

U. M.C. USO MIXTO COMERCIAL Y DE SERVICIOS.

U.M.C. Uso mixto comercial y de servicios, 50 a 90 viv/ha.

En esta zona se permite la construcción de edificaciones para el comercio, oficinas, servicios, alojamiento y vivienda. La densidad podrá ser de hasta 90

viv/ha neta vendible o bien de hasta 100 ctos/ha cuando se dedique a alojamiento hotelero, el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 60%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 150%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de cuatro pisos y 15.0 M, las construcciones se iniciarán en el alineamiento del predio, ocuparán todo el frente del mismo y contarán con un espacio porticado al frente del predio con un ancho mínimo de 4.0 M cuya reglamentación particular se especificará en cada zona, se dejarán sin construir 3.0 M al fondo de los lotes, y deberá existir como mínimo un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada 60 metros cuadrados construidos de uso comercial más uno por cada vivienda. Cuando tenga uso hotelero se deberá contar, para los primeros 20 cuartos, con un cajón por cada 5 cuartos, y para los cuartos excedentes con un cajón por cada 8 cuartos más un cajón para autobús turístico por cada 50 cuartos. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

Z. I. USO INDUSTRIAL.

I.M. Industria extensiva o mediana de 50 a 100 trabajadores/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de industrias y sus servicios conexos. La densidad podrá ser de hasta 100 trabajadores/ha neta vendible, el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 65%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 90%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de dos pisos y 12.0 M, se dejarán 5.0 M sin construir al frente y al fondo de los lotes, y 3.0 M en uno de sus lados, y deberá existir como mínimo un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada 60 metros cuadrados construidos de comercio y/o oficina y uno por cada 150 M2 de bodega. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

I.L. Industria intensiva o ligera, de 101 a 150 trabajadores/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de industrias y sus servicios conexos. La densidad podrá ser de hasta 150 trabajadores/ha neta vendible, el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 65%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 90%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de dos pisos y 12.0 M, se dejarán 5.0 M sin construir al frente y al fondo de los lotes, y 3.0 M en uno de sus lados, y deberá existir como mínimo un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada 60 metros cuadrados construidos de comercio y/o oficina y uno por cada 150 M2 de bodega. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

Z.T. USOS TURISTICOS.

Los usos turístico de las zonas turísticas urbanizadas y urbanizables ocuparán 2,924.81has y para efectos de la zonificación secundaria del presente Programa se clasifican en:

R.T. Uso residencial turístico.

R.T.1. Residencial turístico de baja densidad, hasta 10 residencias, villas o condominios/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de vivienda turística: residencias, villas o condominios. La densidad podrá ser de hasta 10 viviendas turísticas/ha neta vendible, el lote mínimo es de 1,000 M², el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 40%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 50%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de dos pisos y 9.0 M, se dejarán 4.0 M sin construir al frente, 15.0 M al fondo y 4.0 M a los lados de los lotes, y deberá existir como mínimo dos cajones para el estacionamiento de vehículos por cada vivienda. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

R. T. 2. Residencial turístico de densidad media, 11 a 25 residencias, villas o condominios/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de vivienda turística: residencias, villas o condominios. La densidad podrá ser de hasta 25 viviendas turísticas/ha neta vendible, el lote mínimo es de 400 M², el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 40%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 50%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de dos pisos y 9.0 M, se dejarán 4.0 M sin construir al frente y al fondo fondo y 3.0 M a los lados de los lotes, y deberá existir como mínimo 1.25 cajones para el estacionamiento de vehículos por cada vivienda. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

T. H. USO TURISTICO HOTELERO.

T.H.1. Turístico hotelero de densidad baja, hasta 50 ctos/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de alojamiento hotelero: hoteles y condo hoteles y sus servicios conexos. La densidad podrá ser de hasta 50 cuartos/ha neta vendible, el tamaño mínimo del predio es de 10,000 M², el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 30%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 50%, la altura máxima medida a partir del nivel

de desplante de las construcciones, podrá ser de tres pisos o 16.0 M, se dejarán 5.0 M sin construir al frente, al fondo y a los lados de los lotes, y deberá contar, para los primeros 20 cuartos, con un cajón por cada 5 cuartos, y para los cuartos excedentes con un cajón por cada 8 cuartos más un cajón para autobús turístico por cada 50 cuartos, más un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada 60 metros cuadrados construidos de uso comercial. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

T.H.2. Turístico hotelero de densidad media, 51 a 100 ctos/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de alojamiento hotelero: hoteles y condo hoteles y sus servicios conexos. La densidad podrá ser de hasta 100 cuartos/ha neta vendible, el tamaño mínimo del predio es de 7,500 M², el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 50%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 100%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de tres pisos o 16.0 M, se dejarán 5.0 M sin construir al frente, al fondo y a los lados de los lotes, y deberá contar, para los primeros 20 cuartos, con un cajón por cada 5 cuartos, y para los cuartos excedentes con un cajón por cada 8 cuartos más un cajón para autobús turístico por cada 50 cuartos, más un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada 60 metros cuadrados construidos de uso comercial. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

T.H.3. Turística hotelera de densidad alta, 101 á 200 ctos/ha.

En esta zona sólo se permite la construcción de alojamiento hotelero: hoteles y condo hoteles y sus servicios conexos. La densidad podrá ser de hasta 200 cuartos/ha neta vendible, el tamaño mínimo del predio es de 2,500 M², el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 60%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 160%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de 4 pisos o 20.0 M, se dejarán 5.0 M sin construir al frente, al fondo y a los lados de los lotes, excepto en los casos en donde se exija pórtico al frente del predio, y deberá contar, para los primeros 20 cuartos, con un cajón por cada 5 cuartos, y para los cuartos excedentes con un cajón por cada 8 cuartos más un cajón para autobús turístico por cada 50 cuartos, más un cajón para el estacionamiento de vehículos por cada 60 metros cuadrados construidos de uso comercial. Todas las cubiertas serán inclinadas y tendrán aleros.

E. T. EQUIPAMIENTO TURISTICO.

En estas zonas se permitirá la construcción de campos de golf, viveros, clubes de tenis y demás actividades recreativas o de soporte para la actividad turística y sus servicios conexos, el porcentaje máximo de ocupación del suelo en planta baja, COS, podrá ser hasta del 20%, la superficie máxima de construcción en relación a la superficie del terreno, CUS, podrá ser hasta del 20%, la altura máxima medida a partir del nivel de desplante de las construcciones, podrá ser de 3 pisos o 12.0 M, se dejarán 5.0 M sin construir al frente, al fondo y a los lados de los lotes.

4.8.2.2 Destinos.

De acuerdo con lo establecido en la Ley de Desarrollo Urbano los destinos son los fines públicos para los que se prevea dedicar determinadas áreas o predios. Para efectos de la zonificación secundaria del presente Programa se han clasificado en:

E.U. Equipamiento urbano.

En estas zonas se permitirá la construcción de edificios o espacios destinados a la prestación de servicios públicos en las escalas vecinal, de barrio, distrito o subcentro urbano, centro urbano y microrregional. Las restricciones a que estarán sujetas las construcciones se especificarán en particular para cada proyecto en función del tipo de servicio y de la zona en que se desarrollarán.

A.V. Area verde.

En esta zona quedan incluidos los jardines vecinales, los parques de barrio y urbanos.

P.P. Parque de playa.

Esta zona está destinada a proporcionar servicios recreativos de playa de tipo intensivo, en ella se permitirá la construcción de albercas, toboganes y demás actividades acuáticas o recreativas, baños, vestidores, establecimientos de alimentos y bebidas y comercio turístico y sus servicios conexos. Las restricciones a que estarán sujetas las construcciones se especificarán en particular para cada proyecto en función del tipo de servicio y de la zona en que se desarrollarán.

I . Infraestructura.

Esta zona está destinada a la construcción de los elementos de los distintos sistemas de infraestructura, obras de cabeza y de protección, tales como: líneas de transmisión, subestaciones, líneas de conducción de agua potable, tanques,

cárcamos de bombeo, plantas potabilizadoras, colectores, plantas de tratamiento de aguas residuales y canales de protección, entre otros.

V. Vialidad.

Esta zona esta destinada a las vialidades regionales, microrregionales, primarias, colectoras o secundarias, locales y a los andadores peatonales.

Aeropuerto.

El aeropuerto internacional de Huatulco y sus áreas de reserva constituyen un destino que por su extensión implican un destino especial que requiere ser diferenciado del resto.

Estas normas generales y las de compatibilidad de uso que regularán a la zonificación se precisarán en las declaratorias de usos y destinos del suelo del Centro de Población de Bahías de Huatulco y regularán el aprovechamiento de las áreas y predios del mismo, en tanto se formulen y aprueben los programas parciales de las distintas zonas y sectores urbanos y sus correspondientes declaratorias, en donde las normas serán precisadas para cada lote en particular.

4.8.2.3 ETAPAS DE DESARROLLO.

El desarrollo futuro del Proyecto se ha planteado en dos etapas, 1990-2000 y 2000-2024. A su vez la primera etapa se ha dividido en dos fases, 1990-1994 y 1994-2000.

La primera etapa incluye el desarrollo de todas las zonas turísticas del Subsistema Bahías exceptuando Riscalillo, y el de las zona urbana de Chahué, parte de la de altos de Altos de Chachacual y la zona urbana de El Zapote-El Crucero del Subsistema Crucero de San Agustín. Durante la segunda etapa se desarrolla el resto de las zonas urbanas y turísticas hasta alcanzar la imagen final del Proyecto.

A. PRIMERA ETAPA.

- PRIMERA FASE 1990-1994.

Para 1994 se habrá urbanizado casi la totalidad de la oferta de suelo para alojamiento turístico en las bahías de Conejos, Tangolunda, Chahué, Santa Cruz, el Maguey y el Organo, 390.29 has para hoteles y condo hoteles con capacidad

para 9,395 cuartos y para villas y residencias con capacidad para 1,996 viviendas turísticas.⁶⁷

Asimismo se espera contar con el parque de playa, la dársena y el campo de golf de Tangolunda; el parque de playa de Chahué y se urbanizará su centro urbano turístico; con los parques de playa de La Yerbabuena y de La Entrega en Santa Cruz, con un andador turístico que bordeará la bahía enlazándola peatonalmente con el parque de playa de Chahué, y se habrá iniciado la consolidación del subcentro urbano turístico de Santa Cruz; con el parque de playa y el muelle para embarcaciones turísticas en El Maguey. Para hacer posible el acceso a esta bahía y a la del Organo quedará concluido el Boulevard Costero Benito Juárez desde la Bahía de Conejos hasta Cacaluta. Asimismo se contará con las obras de cabeza de agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento de aguas residuales y energía eléctrica. En el valle de Copalita además del vivero y la batería de pozos que actualmente existen se habrá iniciado el desarrollo del Botazoo.

CUADRO 25 USO DEL SUELO POR ETAPAS 1990 -2000

| USOS | 1990 | 1994 | 2000 | FINAL |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| ZONAS URBANAS | | | | |
| Subtotal Habitacional | 90.6 | 160.3 | 239.7 | 1,198.9 |
| Mixto Comercial | 15.8 | 17.8 | 21.6 | 150.7 |
| Hotelero Baja Densidad | 4.5 | 4.5 | 4.5 | 4.5 |
| Industria Extensiva | | 11.8 | 33.8 | 73.7 |
| Industria Intensiva | 9.2 | 9.2 | 9.2 | 9.2 |
| Equipamiento Urbano | 18.3 | 23.7 | 38.2 | 190.3 |
| Areas Verdes | 40.8 | 44.8 | 50.0 | 215.6 |
| Infraestructura | 4.7 | 5.1 | 5.2 | 5.2 |
| Vialidad | 47.7 | 67.5 | 113.7 | 552.5 |
| Subtotal de Otros Usos y Destinos | 141.0 | 184.4 | 276.1 | 1,201.7 |
| SUBTOTAL URBANOS | 231.6 | 344.7 | 515.8 | 2,400.6 |
| ZONAS TURISTICAS | | | | |
| Residencial Densidad Baja | 16.6 | 125.6 | 461.5 | 715.4 |
| Residencial Densidad Media | 7.6 | 35.1 | 35.1 | 55.3 |
| Hotelero Densidad Baja | 1.7 | 102.7 | 232.2 | 305.4 |
| Hotelero Densidad Media | 70.8 | 126.9 | 136.6 | 381.6 |
| Subtotal Alojamiento | 96.7 | 390.3 | 865.4 | 1,457.7 |
| Mixto Comercial | 31.0 | 47.1 | 84.2 | 192.7 |
| Equipamiento Turístico | 78.8 | 286.3 | 363.2 | 562.4 |
| Campo de Golf | 69.5 | 612.3 | 830.5 | 950.5 |
| Parques de Playa | 1.3 | 24.6 | 79.1 | 180.9 |
| Infraestructura | 77.1 | 81.4 | 81.4 | 81.4 |
| Vialidad | 18.1 | 80.3 | 197.1 | 351.1 |
| Subtotal de Otros Usos y | 275.8 | 1,132.0 | 683.5 | 2,319.0 |

⁶⁷ Ver lámina; Etapas de desarrollo y cuadro 25: Uso del suelo por etapas.

| Destinos | | | | |
|-------------------------|----------|----------|----------|----------|
| SUBTOTAL TURISTICO | 372.4 | 1,522.3 | 2,500.8 | 3,776.7 |
| TOTAL URBANIZADO | 604.0 | 1,867.0 | 3,016.6 | 6,177.3 |
| Aeropuerto | 903.3 | 903.3 | 903.3 | 903.3 |
| Vialidad regional | 40.0 | 80.0 | 80.0 | 80.0 |
| Agrícola | 846.6 | 912.8 | 912.8 | 912.8 |
| Areas en Estado Natural | 18,769.5 | 17,400.3 | 16,250.7 | 13,090.1 |
| TOTAL OTROS USOS | 20,559.4 | 19,296.4 | 18,146.8 | 14,986.2 |
| TOTAL | 21,163.4 | 21,163.4 | 21,163.4 | 21,163.4 |

Fuente : Planos de Lotificación de los Proyectos Ejecutivos de Diseño Urbano y Para las Areas sin Proyectos

El desarrollo de la actividad turística habrá generado 9,400 empleos al final de esta etapa, 22% directos en la actividad turística y 78% indirectos, que a su vez generarán una población de 18,600 habitantes en Bahías de Huatulco, 7.3 habitantes por cuarto hotelero operando.

Para resolver las necesidades de suelo, vivienda y servicios urbanos de esta población, la estrategia a seguir consiste en concentrarla en Chahué, ya que es en donde se dispone de las obras de cabeza y de los servicios básicos para atenderlas y porque constituye el centroide de las zonas turísticas que se están desarrollando, para lo cual se contará con 112.4 has para usos habitacionales con capacidad para 7,110 viviendas y 35,550 habitantes, que se espera tener ocupadas en un 40% aproximadamente al final de esta fase.

Para facilitar la instalación de pequeñas y medianas industrias se concluirá la urbanización de la zona industrial del Sector H3 y se iniciará la urbanización de la primera etapa de la zona industrial de Altos de Chachacual.

En materia de infraestructura el valle de Chahué continuará apoyándose en las obras de cabeza existentes, las que se ampliarán para dar servicio a los nuevos sectores cuyo desarrollo se iniciará en esta etapa: sectores H3, D y G. Para atender las necesidades de agua en la zona industrial de Altos de Chachacual se buscarán fuentes alternas de abastecimiento cercanas al aeropuerto, que operarán temporalmente hasta que la zona se integre al sistema de abastecimiento del Copalita.

Durante esta etapa se promoverá y en su caso se rectificará y ampliará a cuatro carriles la carretera federal en el tramo El Crucero-Tangolunda, se ampliará a cuatro carriles el acceso a Tangolunda, se rectificará el trazo del acceso a Chahué, se construirá el segundo eje vial primario de Chahué en el tramo Boulevard Costero-Sector U2, el acceso a la zona industrial de Altos de Chachacual, el Boulevard Costero en el Tramo Conejos-Tangolunda y Santa Cruz-Cacaluta y su ampliación a cuatro carriles en Chahué, así como la vialidad de servicio Sector E-El Organo.

En relación con el equipamiento se promoverá el desarrollo de los centros de barrio del Sector H3 y la construcción del equipamiento vecinal en cada uno de los otros sectores. Asimismo, se desarrollará la terminal de autobuses de Chahué, un módulo de abasto y rastro mecanizado en Altos de Chachacual y se promoverá la instalación de una gasera en esta zona. El relleno sanitario de Chahué continuará operando durante esta etapa.

SEGUNDA FASE 1994-2000.

Durante esta fase se habrá urbanizado casi la totalidad de la oferta de suelo para alojamiento turístico de Cacaluta y Chachacual que sumadas a lo urbanizado en la primera fase permitirán contar con 613 has para alojamiento turístico, con capacidad para 12,660 cuartos en hoteles y condo hoteles y 4,320 viviendas turísticas aproximadamente.⁶⁸

El desarrollo de la actividad turística habrá generado 21,000 empleos al final de esta etapa, 22.5% directos en la actividad turística y 75% indirectos, que a su vez generarán una población de 52,500 habitantes, 10 habitantes por cuarto hotelero operando.

Se espera que durante esta fase la población se siga concentrando en las mismas zonas de la etapa anterior, las cuales se consolidarán abriéndose los sectores U2-N, U2-S, M, N y O en el valle de Chahué, con lo que la oferta de suelo habitacional en él será de 237.3 has con capacidad para 14,680 viviendas y 73,400 habitantes que estarán ocupada en un 50% al final de esta fase. Asimismo, se espera que se saturen las zonas industriales de Chahué y se consolide la primera etapa de la de Altos de Chachacual, para poder iniciar la segunda.

En materia de infraestructura, las obras de cabeza existente se ampliarán para dar servicio a Cacaluta y Chachacual. Las necesidades de agua en la zona industrial de Altos de Chachacual continuarán siendo resueltas con las fuentes de abastecimiento cercanas al aeropuerto. Durante esta etapa se ampliará a cuatro carriles el acceso a Chahué y se construirá el Boulevard Costero en el Tramo Cacaluta-Chachacual.

En relación con el equipamiento se promoverá el desarrollo del equipamiento del centro urbano turístico de Chahué, el de subcentro urbano en el Sector S y el de barrio en el Sector N y la construcción del equipamiento microrregional en Altos de Chachacual.

⁶⁸ Ver lámina: Etapas de desarrollo y cuadro 25: Uso del suelo por etapas.

B. SEGUNDA ETAPA 2000-FINAL.

Durante esta etapa se prevé la consolidación definitiva de Huatulco y su cercana saturación. Para el final de esta etapa se prevé que Bahías de Huatulco será visitada por cerca de 2'150,000 turistas, para los que se habrá generado la oferta total de 25,276 cuartos de hotel, 70% en categorías turísticas y 30% en complementarias, y un total de 6,626 viviendas turísticas.

Esta oferta se distribuirá tanto en la zona de Bahías como en la de los Bajos en donde se habrá urbanizado y ocupado prácticamente la totalidad de la oferta de suelo para alojamiento turístico, 687 has para hoteles y condo hoteles y 770.7 has para villas y residencias .

Las zonas turísticas que se incorporan al desarrollo durante esta etapa se localizan principalmente en los Bajos ya que de la zona de Bahías sólo se incorporará la última de ellas, Riscalillo.

La actividad turística habrá generado 131,500 empleos aproximadamente al final de esta etapa, 23% directos en la actividad turística y 77% indirectos, que a su vez generarán una población de 388,305 habitantes en Bahías de Huatulco, 15.4 habitantes por cuarto hotelero operando.

Durante esta etapa se saturará la zona industrial de Altos de Chachacual y se abrirá la zona agroindustrial de Coyula,

En materia de infraestructura las obras de cabeza existente se ampliarán hasta los bajos, Altos de Chachacual y el Crucero de San Agustín. Se construirán los accesos a los Bajos y Cacaluta, se prolongará el Boulevard Costero, primero a San Agustín, luego a Coyula y finalmente a Coatonalco, Asimismo se construirá la vía alterna Chachacual-Bajos. En relación con el equipamiento el sistema de centros y subcentros de servicios deberá estar totalmente integrado.

5. ANALISIS DEL PROCESO DE PLANEACION.

UNA POSIBLE EXPLICACION AL CAOS PLANIFICADOR

Sin lugar a dudas, toda lógica establece que cualquier acción que se pretenda llevar a cabo puede y debe ser planeada con el objeto de garantizar un mínimo de eficacia aceptable, evitando de dicha acción un resultado fallido. Sin embargo, en el caso de FONATUR sus resultados son pobres, cuando no de lleno totalmente fallidos (como puede apreciarse en el caso de Loreto en Baja California Sur). El tan celebrado éxito de Cancún es también un engaño pues se ha confundido el termino de desarrollo con el de crecimiento, conceptos sustancialmente distintos si se evalúa el deterioro ambiental que ha sufrido la zona gracias a la tan celebrada evolución turística, además del desequilibrio en la zona originado por el desvío de recursos estatales y sobre todo federales para satisfacer las demandas de infraestructura.

Para muestra basta señalar la inmensa deuda que mantiene FONATUR con la Comisión Federal de Electricidad, la cual data de 10 años atrás, y que significa un retraso en la dotación de servicios a las zonas más desfavorecidas en beneficio de inversionistas foráneos por la vía del más caro de los subsidios : el sacrificio de la población.

El origen de esta incapacidad planeadora en nuestra opinión radica en la estructura misma de la institución, como parte de la estructura administrativa de un Estado con características muy particulares, como es el caso de la nación mexicana. Con esto no pretendemos explicar las limitaciones de FONATUR como un *Estado ex Machina* cuyos designios son inalterables; más bien entendemos dicha situación como una expresión más del Estado mexicano en un sector específico, el del turismo, ligado ampliamente con el sector de la construcción; en donde los directamente beneficiados no son los pobladores sino los sectores financieros y en menor grado los constructores.

5.1 LA DINAMICA DE PRODUCCION DEL INVENTARIO URBANO.

Como parte básica estructural del proceso de oferta de suelo urbanizado para el desarrollo turístico, está la de la habilitación de suelo no urbanizado en suelo apto mediante la dotación de servicios. A este proceso de "urbanización", que mas bien es de lotificación se le conoce internamente como generación de inventario para ventas y desarrollo. Esta producción adopta características muy particulares, e influye en gran medida en la evolución de los desarrollos, como veremos a continuación.

Para evitar que la oferta de suelo urbano desarrollable para usos turísticos se convierta en motivo de especulación por parte de los adquirentes, la política adoptada como estrategia ha sido la de condicionar la venta al cumplimiento de

plazos de pago, construcción e inversión, así como respeto de los usos y densidades de construcción, pactándose en el contrato de compraventa el que ambas partes aceptan sanciones en caso de incumplimiento. La obligación para el caso de los compradores es, el respeto a plazos de ocupación u operación, así como del cumplimiento de reglamentos emitidos por FONATUR y que se suponen plasmados en los planes. FONATUR debe cumplir, por su parte, con los plazos programados para la dotación de servicios urbanos que permitan el pleno uso del predio, como lo son agua, drenaje, luz y alumbrado, pavimentación etc.

Esto supone que debiera existir una inversión determinada por el plan de desarrollo y por la estrategia de apertura de sectores, ligada a las áreas consecuentes de demanda asociada para solución de las necesidades de suelo. Sin embargo, la realidad es que la oferta varía en su forma y calidad a través de una interpretación poco argumentada pero muy argüida de la Dirección de Ventas de FONATUR a supuestas necesidades de venta, en las que supuestamente los compradores según su demanda van guiando la apertura de venta.

Decimos que es poco argumentada pues no existe un proceso de detección y corroboración de la certeza respecto a los motivos de los inversionistas (compradores de suelo ofrecido por la institución), de tal manera que la simple solicitud, aceptada por la dirección de ventas y turnada al área de planeación, justifica que ésta analice y dictamine sobre la procedencia de un caso de cambio específico sobre uso o densidad.

Los adquirentes, una vez en posesión del predio, con sus argumentaciones presionan de una u otra forma hacia la máxima obtención de beneficios, que por lo general van en el sentido de liberarse de las restricciones que FONATUR establece dentro de sus convenios como parte de las estrategias de planeación de los DIP, que de entrada estipulan períodos de presentación de proyecto, inicio de la construcción y puesta en marcha de la operación del inmueble. Igualmente de las restricciones que se imponen al uso, la densidad de construcción y la intensidad de ocupación, que son elementos que pretenden la consecución de los objetivos del plan de desarrollo así como de la imagen urbana.

Huelga decir que la solicitud de excepciones, prórrogas, cambios de uso y sobredensificación, campean como un mero recurso dilatorio para justificar los incumplimientos de plazos, así como la búsqueda de rentabilizar un predio adquirido con uso específico en una zona de menor precio para establecer actividades más rentables; como podría ser el caso de suelo habitacional para implantación hotelera o condominial de tiempo compartido.

A esta situación de constante dilación, atribuible por una parte a la crisis económica, hay que agregarle la ineficacia del procedimiento de asignación de los predios, cuya solicitud debería ser suficientemente analizada con el fin de otorgarla a los inversionistas que garanticen una solvencia suficiente para obtener

los resultados en calidad y tiempo, pues como aprovechamiento de las oportunidades que otorgan los bajos precios de oferta de suelo urbanizado, una gran cantidad de postulantes son meros simuladores que esperan la asignación de los predios para iniciar con la documentación de asignación la promoción con inversionistas para obtener el circulante o traspasarlo subrepticamente a grupos más sólidos.

Además de lo anteriormente descrito, la ineficacia del área de construcciones que constantemente presenta atrasos en la construcción y dotación de infraestructuras, como resultado del burocrático sistema de asignación de obras y determinación de vencedores de licitaciones (que dicho sea de paso no es mas que la extrema aplicación de ley de obra pública que se interpreta como el que la mejor postura siempre será la más económica), es otro de los elementos de freno a la ocupación del territorio en lo relativo a su uso definitivo, pues inversionistas solventes han visto frenadas sus actividades por la indisponibilidad de servicios urbanos. Esto también es un excelente pretexto a los especuladores que encuentran ahí la justificación para el atraso de sus obras, revirtiendo sobre FONATUR la responsabilidad.

Esta circunstancia caótica no es mas que el resultado de la fraccionización de la actividad de FONATUR, sin que exista una Planeación Estratégica Corporativa, que deriva más en una estructura de poder interno y en la formación de cotos de influencia entre las distintas subdirecciones, que en una dinámica orgánica de interacción departamental.

Resulta enyonces que, dentro de la parcelación de las actividades, el objetivo de cada una de las áreas es el de ofrecer resultados cuantitativos, tales como : numero de Has. producidas por parte de los constructores, número de predios vendidos y monto de ingresos por venta en lo referente a ventas, montos de créditos asignados por parte de crédito. Situación que lleva a cada una de las áreas a que, con tal de no entorpecer los resultados parciales, defiendan hasta lo indecible sus posiciones y, sobre todo, sus propuestas encaminadas al logro de sus metas aún en detrimento de las de otras áreas.

5.2 LA ESTRUCTURA INTERNA DE PODER.

Dentro de ese contexto descrito en el punto anterior, concebido más dentro de términos cuantitativos que cualitativos, el concepto institucional se pierde, al igual que el beneficio objetivo que tal cantidad de recursos podrían significarle al país y a los empleados del Fondo. Estos, como señala Fromm "En su anhelo de seguridad ..., aman su propia dependencia, especialmente si la relativa comodidad de la vida material y las ideologías que llaman "educación" al lavado de cerebros y "libertad" a la sumisión les facilita el acceso a ella." ⁶⁹ y aceptan

⁶⁹ Fromm Erich; La Revolución de la Esperanza, Hacia una tecnología humanizada, p 70

dócilmente los designios de quienes ocupan los puestos directivos en defensa de su permanencia dentro del presupuesto.

Así las actividades se constriñen a la justificación e imposición de las acciones benéficas a uno de los grupos, y la posibilidad de planeación, vista desde una perspectiva institucional en términos de definir lo que de lo existente se está o puede estar gestando para un mejor aprovechamiento global del turismo local y nacional, se esfuma, desvirtuándose en consecuencia al interior toda actividad racional objetiva de concertación de acciones planificadas. Arrojando que las instancias de poder impongan a otras su tónica, sometiéndolas además a cuidarse bien de no permitirles el avance programático por la vía del control de la información.

Así, el área de Construcciones y Ventas han logrado una presencia en virtud de que sus resultados son sumamente tangibles, además de que inciden presupuestalmente en gran medida dentro del Fondo. La primera por el gasto implícito de sus actividades, aspecto fundamental para lograr presencia dentro del espectro gubernamental, y la segunda como recuperación de dichas inversiones, con el consiguiente manejo de una imagen de eficiencia por la cantidad de inversionistas supuestamente cooptados durante los tiempos de solvencia económica.

Esta presencia intrainstitucional de ambas áreas, si bien ha permitido mantener a FONATUR en un nivel de cierta importancia dentro del concierto de las paraestatales, constituye hoy en día el punto frágil de la institución, pues ante el incumplimiento de una gran cantidad de adquirentes, el Fondo ha iniciado los juicios de rescisión y recuperación de predios a lo que los arrepentidos compradores se prestan gustosos, pues implica la devolución de los pagos efectuados por ellos, situación poco favorable a FONATUR dada la sabida crisis de liquidez por la que atraviesa la economía nacional. Desfavorable es también el futuro para los predios recuperados frente a un mercado insolvente y constreñido, lo que augura más un sobre inventario de predios para oferta por parte de FONATUR, con la previsible caída de precios.

En lo relativo al aspecto financiero para nadie será sorpresa el saber que la situación de FONATUR es mala, ya que so pretexto de ser banca de desarrollo su operación ha sido subsidiada y si en ocasiones los resultados se han manejado como positivos, esto ha sido una mera simulación contable, dado el recurso de revaluación de activos que nada o poco tiene que ver con los resultados de circulante y utilidades reales.

Dentro de este esquema de puja por el poder interno, las áreas de Construcción y Ventas lograron el control de la dirección de las acciones del Fondo en la medida en que Construcción obtuvo la facultad de inducir y ejercer los préstamos que de bancos internacionales se obtuvieron. Por ejemplo, en el

caso del Banco Interamericano de Desarrollo que se cobijaban en el esquema de los DIP para justificar el beneficio social que exige dicho organismo y contar con liquidez para la subsistencia del Fondo, basada en sus actividades.

Por otra parte, el área de Ventas ejerció el control de las inversiones del Fondo vía la coparticipación mediante los llamados megaproyectos,⁷⁰ así como las coinversiones, lo que revistió a dicha subdirección de un halo de fidelidad de la balanza en cuanto a las características aprobables de los predios que FONATUR aportaba, así como de los servicios asociados a estos, bajo el argumento de que cualquier decisión contraria a las necesidades del cliente coinversor podía echar por tierra el negocio, lo que redundaría en pérdidas para el Fondo; sobre todo dadas las inversiones supuestas para los megaproyectos que aportarían los grupos desarrolladores.

5.3 EL ARRINCONAMIENTO DE LA PLANEACION.

Ahora bien, esta evidente lucha interna por imponer metas y programas que se esbozó en el capítulo anterior, repercute en el concepto interno de planeación de una manera en la que a ésta se le exige la adecuación de las necesidades específicas de tal o cual proyecto dentro de una justificación globalizada, haciéndola caer dentro de un plan general en lo que se refiera al área de ventas, y en lo referente al área de construcción se pretenderá constreñir las actividades urbanas a las condiciones de optimización de las ingenierías, repitiéndose ese esquema que Françoise Choay llama "el urbanismo de buldozer"⁷¹ pretendiéndose bajo un concepto universalizado de eficiencia urbana producir ciudades de grandes avenidas de circulación rápida, cual si se tratara de resolver los problemas de Houston o Los Angeles, más que el aprovechamiento de un remanso de descanso en esta vorágine de presiones que impone la vida cotidiana.

Así vemos como el territorio destinado a Bahías de Huatulco tanto como otros, es tratado y trazado bajo el concepto de "ciudad moderna" con grandes avenidas, con cortes y despuntamiento de colinas y cerros, resultando de estos cortes lotes aledaños a estas vialidades realmente inaccesibles para el futuro habitante, en lugar de propiciarse las vialidades a pelo de terreno rio obstante que las pendientes no den como resultado avenidas de primer orden, es decir de rápido desahogo para volúmenes de alta afluencia y velocidad.

En esta dinámica justificativa del urbanismo depredador por parte de directivos, constructores e inversionistas, cabe a manera de explicación una cita de Fromm que aclara desde el punto de vista de la psicología social esta

⁷⁰ Se denominó así a predios que integraban varias modalidades de desarrollo en superficies mayores que las de un simple hotel, pudiéndose incluir en estos desarrollos además del alojamiento hotelero acciones como condominios, villas, campo de golf, marina o cualquier otro uso asociado a la promoción exclusivista.

⁷¹ Choay Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités*, Editions du Seuil, colección Points, 1965

patología del proceder : "La mayor parte de los individuos todavía piensan a través de los conceptos pertenecientes a la sociedad de la primera revolución industrial... Dos son los principios rectores que dirigen los esfuerzos y pensamientos de todos los que laboran en el sistema tecnológico actual. El primer principio es la máxima de que algo debe hacerse porque resulta posible técnicamente hacerlo." ⁷²

Además, el proceso mismo de elaboración del plan se ve imbuido de estos conceptos, como podemos apreciarlo desde la estructura misma del análisis en el capítulo de Diagnóstico. No en balde los contratistas de dicho plan participan en mucho de esta visión apoyada y justificada en un cientificismo de estadísticas que constituye esas "... formas crónicas poco graves de psicosis que pueden ser compartidas por millones de personas y que no les impide ... funcionar socialmente... La tendencia a colocar el progreso técnico como el valor más alto se halla ligada no solo al énfasis excesivo que concedemos al intelecto sino, y en una mayor medida, a una profunda atracción hacia lo mecánico, hacia todo lo no vivo, hacia todo lo hecho por el hombre..." ⁷³

En Fromm mismo encontramos una explicación a la seducción que mueve tales comportamientos cuando nos dice que hay " Un factor de la mayor importancia para comprender la conducta del hombre en la sociedad actual: la necesidad humana de certidumbre... El hombre necesita creer que no existen dudas acerca de lo correcto del método que utiliza para tomar sus decisiones. En efecto prefiere hacer una decisión "equivocada" y estar seguro de ella que tomar una decisión "correcta" y atormentarse con la duda respecto a su validez. Esta es una de las razones psicológicas de que el hombre crea en ídolos y en guías políticos." ⁷⁴, y agrega "... con la creciente complejidad de la vida, que ha perdido toda proporción humana, con el sentimiento cada vez mayor de impotencia y aislamiento individual (el hombre)... Quiso cambiar la "certidumbre incierta" que proporciona el pensamiento racional por una "certidumbre absoluta": la certidumbre pretendidamente "científica" que se funda en la predictibilidad" ⁷⁵ para concluir "La decisión del directivo puede ser errónea y dar malos resultados, pero ya no precisa desconfiar de los procesos por los que efectúa su decisión. Cree que es libre para aceptar o rechazar el resultado del vaticinio de la computadora, pero para los propósitos prácticos lo es tan escasamente como un cristiano piadoso puede serlo frente a la voluntad de Dios. ... Es justamente este hecho de que los juicios y las emociones humanas no interfieran, según se afirma, el proceso de tomar decisiones lo que confiere a la planificación mediante computadoras su carácter deiforme." ⁷⁶

⁷² Fromm Erich, *ibid* p 41

⁷³ Fromm Erich, *ibid* p 61

⁷⁴ Fromm Erich, *ibid* p 55

⁷⁵ Fromm Erich, *ibid* p 56

⁷⁶ Peer Soelberg citado por Fromm Erich, *ibid* p 57

De esta forma el resultado aceptado por la institución como plan de desarrollo adopta formas en cierto modo incuestionables como producto de la fe ciega en el cálculo estadístico e impersonal de todas las proyecciones, y se acuña dentro de FONATUR un término incontrovertible para los efectos de la detonación del desarrollo turístico : Masa Crítica, es decir el número de cuartos y visitantes que garanticen un desarrollo sano para el centro-ciudad turística, pasándose por alto aspectos tales como la rentabilidad de economía de escala que tantos ejemplos ha dado, como sería el caso de Puerto Escondido, a unos cuantos Km. Mazatlán, Pto. Vallarta, etc., profusamente visitados no solo por el turismo de atracción sino por el más importante : el de repetición.

En este sentido es que afirmamos que la planeación se ve dentro de la institución arrinconada no solo por la filosofía científicista que subyace como corriente dominante en la mayoría de quienes la desarrollan, ya que toda planificación depende de las normas y los valores que la sustentan, sino también por la reducción a que se ve sometida por las fuerzas internas de poder que castran la posibilidad de autocrítica en su seno interno. "La planificación es en sí misma uno de los pasos mas progresistas que haya dado la raza humana. Pero puede ser una maldición si se vuelve "ciega", por que en ella el hombre renuncia a sus decisiones, a sus juicios valorativos y a sus responsabilidad."⁷⁷

5.4 LA PLANEACION A POSTERIORI EN MARCHA.

Con el arrinconamiento de la planeación así como con el arrinconamiento de los empleados que se supone deben de ejercerla, se produce un fenómeno triste para quien desde una perspectiva objetiva revise los resultados de una actividad que, adoptada responsablemente, debería aportar incrementos en los niveles de eficiencia técnica, apropiación real de las condiciones de identidad para los moradores, previsión del deterioro de las condiciones ambientales, mejoría económica y cultural en las condiciones de vida, etc. etc. como lo plantean cualquiera de los objetivos del sinnúmero de planes y proyectos, gubernamentales o no, que pululan por doquier.

Este fenómeno es el de que, la planeación así como sus documentos y estudios, en el caso de FONATUR, se transforman en meras simulaciones de análisis que justifican y legitiman acciones en beneficio de quienes detentan cierta capacidad de maniobra dentro del proceso, trátese de funcionarios del Fondo, contratistas o adquirentes, quienes en base a sus negociaciones logran imponer sus criterios por encima de los intereses globales. Así la planeación desde este punto de vista se vuelve "a posteriori", y los residuos de espacios entre estos intereses piden de "los planeadores" la adecuación constante o justificación dentro de las acciones de conjunto que no lesionen los intereses parciales.

⁷⁷ Fromm Erich, *ibid* p 63

Ejemplos de estos intereses, en lo que respecta a las instancias internas de poder, ya se han dado a lo largo del texto. En lo que respecta a agentes externos se manifiestan básicamente en la capacidad de influencia que tengan los inversionistas sobre autoridades federales, para lograr que sus proyectos no se vean cuestionados por las instancias de control financiero o urbanístico. Este es el caso del Hotel Zaashila, enclavado en la playa de Rincón Sabroso en Huatulco, que violando normas de densidad e imagen de uso del suelo, por presiones del entonces Secretario de Turismo, Pedro Joaquín Coldwell vía el Subdirector de Ventas de FONATUR, logró tanto las autorizaciones de construcción como los créditos de coparticipación, resultando a la postre un fraude como lo señalan hasta columnas periodísticas ⁷⁸, que fue embargado a principios de la presente administración por incumplimiento de los promotores quienes proponen como salida ceder sus acciones a FONATUR, habiendo ellos ya realizado la construcción a costos determinados por ellos, así como sus procedimientos de construcción ⁷⁹, el negocio parece ser el de endosar a FONATUR la operación no rentable de una construcción realizada para activación de sus propias constructoras, garantizándose jugosas utilidades cobrables aún antes de la entrada total del desarrollo en operación.

Para la legitimación de dicho proyecto, la asignación de usos y capacidades de dicho predio fue modificada. El proyecto fue aprobado "en lo general", dado que no se contaba con la totalidad de los planos requeridos oficialmente y supuestamente condicionado para su construcción a la entrega de los faltantes ⁸⁰. El reglamento de imagen urbana, que se encontraba en proceso de finalización para su aprobación por el cabildo municipal, fue detenido con tal de que se realizaran las modificaciones que permitieran la cabida de dicho proyecto, ya que lo violaba en aspectos tales como las pendientes de las techumbres, las proporciones de vanos contra macizos y el manejo de elementos ornamentales que más recordaban aquellas imágenes de lo mexicano a la manera de Hanna y Barbera en la caricatura del ratón Speedy González.

Este caso como muchos otros, ejemplifican lo que hemos caracterizado como planeación a posteriori dentro del proceso de FONATUR y que constituye la explicación del porqué los tan pregonados DIP no han resultado el éxito en lo urbanístico, en lo económico y en lo turístico, como se pretendió en sus inicios. Cabe hacer notar que para el caso de Cancún mucho se pretendería argumentar en contra de lo anteriormente afirmado, sin embargo estos argumentos se basarán exclusivamente en lo relativo al crecimiento y no al desarrollo; conceptos

⁷⁸ Soto, Luis columna Acciones y Reacciones, Diario El Financiero, 4 y 26 de Abril, 1995

⁷⁹ Bastante sonado al interior de FONATUR fue el caso de los supervisores de construcción por parte del Fondo, quienes fueron impedidos para acceder a la construcción durante su proceso, amenazados de despido por los superintendentes de obra que se amparaban en su influencia, por lo que no existe una posibilidad de constatar la validez de los costos argumentados por los desarrolladores.

⁸⁰ Al respecto, quien esto escribe no pudo ya constatar si dichas condiciones se cumplieron, pues poco tiempo después de iniciada la construcción dejó de laborar en dicha dependencia. Es de suponerse que en la dinámica que se dieron las cosas los desarrolladores no hallan cumplido con estos y otros requisitos.

completamente diferentes, y de cuya confusión es que se han formado los espejismos del aprovechamiento turístico que FONATUR ha impulsado.

Subyace entonces dentro de la acción de FONATUR un doble vicio en relación a la planeación urbana : el primero resulta de la concepción pseudo científica de la ciudad, en la que el cálculo impersonal pretende ser el soporte "imparcial y objetivo" que resuelve, en los ejecutivos y en los ejecutores, tanto la permanencia y/o ascenso dentro de la estructura, como la certeza de que se está actuando conforme a la verdad : "Existe en efecto, un gran sentimiento de incertidumbre y angustia que obsede (sic) la vida de un hombre que quiere escalar los peldaños de la gran corporación. En cualquier momento puede resbalar. Puede no alcanzar la meta anhelada y convertirse en un fracaso a los ojos de su familia y sus amigos. Pero su angustia solo acrecienta ese deseo de certidumbre. Y si, a pesar de la certidumbre que le brinda el método de tomar decisiones fracasa, no tiene al menos de que culparse. Nuestra época ha dado con un sustituto de Dios: el cálculo impersonal"⁸¹

El segundo vicio estriba en la inserción dentro de la estructura misma de poder estatal (más allá del simple gobierno), en donde la razón del poderoso vencerá a la razón lógica y en donde la estructura jerárquica de poder interna responde a dichos intereses; así, aquella lapidaria sentencia Frommniana de "La posibilidad de construir robots semejantes al hombre pertenece, de llegar a haberlos, al futuro. Pero en el presente tenemos ya hombres que actúan como robots."⁸², cobra amplio sentido en cuanto la disciplina jerárquica y la disciplina ideológica se muestran descarnadamente, aún cuando la profusión de datos pretendan revestirla de libertad científica.

⁸¹ Fromm Erich, *ibid* p 60

⁸² Fromm Erich, *ibid* p 52

6. CONCLUSION Y PROPUESTA.

En lo referente a las conclusiones del presente trabajo, podemos decir que : dentro del proceso de estudio del territorio así como de la comunidad que ya habita en el desarrollo de Bahías de Huatulco existen muy importantes e interesantes datos de muy diversas áreas y especialidades, que darían pie a un manejo sumamente cuidado y armónico, de gran integración entre los diversos elementos naturales con los del desarrollo propio de la cultura humana, como parte de su natural proceso de apropiación del espacio físico.

Estos datos y estudios, sin embargo, no se reflejan más que en un pequeño porcentaje dentro del documento final y mucho menos en los resultados físicos de aprovechamiento territorial, pues existe un dislocamiento estructural, desde el concepto que se tiene del urbanismo y su planeación, hasta la configuración de los procesos que dan forma a dicho espacio urbano. Ambos actúan de manera incongruente con su propio discurso

La incongruencia, como creemos haberlo señalado antes, estriba : En lo conceptual, en la medida en que una intención de diseño y optimización del uso territorial para un uso sano y equilibrado de las condiciones ambientales se pretende predicción, pues de forma reduccionista asume que ante ciertos estímulos se obtendrán determinados efectos y en consecuencia será bajo la manipulación de los estímulos que se tendrán los resultados deseados.

En lo operativo, la contradicción se da cuando esta supuesta garantía de resultados previstos gracias a la aplicación de estímulos físicos (oferta de infraestructura, le llama el plan), dichos estímulos no son ni siquiera respetados por los mismos actores del proceso.

6.1 EL COMPORTAMIENTO INESPERADO.

Desde el punto de vista de la evolución del comportamiento turístico de Bahías de Huatulco, los resultados a Diciembre de 1996, demuestran que las hipótesis de crecimiento y visitantes no son ni cercanos a los previstos en las hipótesis de referencia;

Aquí podemos señalar junto con los clásicos que la realidad es más terca que las teorías. En lo que se refiere a Bahías de Huatulco hemos asistido a la representación de uno más de los procesos que a diario se dan en lo relativo al control, apropiación y uso del territorio por parte del capital y sus seguidores, a partir de una estructura de Estado que le es propicia. Pero que le es propicia formal y parcialmente, pues como reza el dicho popular "en el pecado llevan la penitencia", ya que el fracaso del proyecto, manifiesto en los pobres resultados de crecimiento en oferta hotelera, número de visitantes, derrama económica y

satisfactores de servicios, no recupera en lo general la inversión implícita, y los beneficiarios directos, principalmente los contratistas de obras, no permanecen dentro del circuito de inversión y revolvencia económica del desarrollo. En consecuencia la derrama generada vía el gasto gubernamental no "detona" el desarrollo, como se señala tanto en el plan como en otras propuestas justificadoras de este tipo de inversiones.

Un leve vistazo a los números haciendo el corte hasta 1995 nos da idea clara de lo que ha sucedido en Bahías de Huatulco :

El total de cuartos disponibles es solo el 63 % de lo proyectado. Solo se tienen 1,791 contra 2,800 supuestos. El número de visitantes captados equivale al 61 % de los esperados, en el año de referencia fueron 181,400 contra 296,700. La participación de turistas nacionales fue de 82.5 % contra 58 % supuesta. Por último las divisas captadas en ese año fueron solo el 39 % de lo deseado por el plan : 30.4 contra 79.8 millones de dólares americanos. Esto significó un gasto promedio por visitante de 959 USD por visitante extranjero contra 640 USD supuestos en el plan.

Los resultados en cada uno de estos rubros nos permiten desplegar conclusiones importantes del fallido comportamiento que ha tenido el desarrollo frente a los supuestos de los que se partió para justificarlo y construirlo y en consecuencia de la falsedad de las premisas.

En primer lugar podemos deducir que la simple disponibilidad de predios urbanizados no es condición suficiente para la atracción de inversionistas desarrolladores de oferta de alojamiento hotelero. Las bases de esta afirmación las tenemos en la medida de que los promedios de ocupación se mantienen bajos, en Huatulco no han rebasado en ningún año el 60%, por ejemplo Cancun desde 1990 no ha bajado de esa cifra, en consecuencia la oferta hotelera es un resultado de la demanda turística y no a la inversa; primera premisa del plan que no se comprueba.

El número de visitantes captados es otro aspecto que resalta en la medida que con una oferta de calidad, pues el 87 % de los cuartos son de 4 estrellas y superiores, los promedios de ocupación como ya los señalamos son bajos. Eso quiere decir que la oferta y su volumen son suficientes, es el mercado potencial el que no demuestra interés en el producto. Cabe señalar que en el caso del comportamiento de visitantes nacionales si se acerca al esperado siendo ligeramente superior en 1993 aunque inferior en 94 y ya francamente bajo en 95 (86 % del supuesto). De esto último se desprende una coincidencia con la situación económica general en la capacidad de consumo y gasto de la población nacional, reforzando aún más la tesis de que es la característica del mercado potencial solvente la que determina el éxito o fracaso de este tipo de proyectos.

En relación al rubro del monto de divisas captadas, habría serias dudas sobre su veracidad. Lamentablemente no se tiene acceso a la forma de valoración de dicho monto ni a su agregación pero lo que si es notorio es que de los 959 USD por turista reportados por FONATUR solo pueden ser muestra una de dos circunstancias : o bien Huatulco es un lugar sumamente caro si comparamos que el gasto por turista extranjero en Cancun es de 882 USD ⁸³, o en la información de captación de divisas hay un engaño oficial, pues la diversidad de atractivos y servicios de Huatulco es con mucho inferior a la de Cancún y su disparidad en ingreso por turista extranjero no compensaría menores tarifas de las de Cancún, en donde hay mayor gasto por cantidad y diversidad de servicios consumidos.

Esta estructura resulta entonces en un balance en el que la sociedad en su conjunto son los deudores, vía la institución y de otras instancias, públicas y privadas, como es el caso de los impuestos no pagados al municipio por concepto de traslados de dominio ⁸⁴. Quienes ejercieron los presupuestos se quedan con los beneficios y la economía sufre un descalabro mas, cuyas consecuencias atribuidas al "error de diciembre" estamos sufriendo en carne propia.

6.2 LA FRAGILIDAD DEL NEGOCIO.

Las propuestas iniciales del desarrollo de Bahías de Huatulco, supusieron una rentabilidad tanto directa como social en la medida que las inversiones en infraestructura y lotificación serían rápidamente recuperadas y que las inversiones de largo plazo, como son las obras de cabeza y sus troncales, reducirían el peso de su carga financiera al participar el consumo turístico en su amortización.

El supuesto básico fué que la demanda de inversionistas en materia turística, es decir prestadores de servicios y de alojamiento turístico tanto como inversionistas inmobiliarios, agotaría rápidamente la demanda de lotes e iniciaría construcción y posteriormente la puesta en marcha de la operación propiamente turística, a la manera de las propuestas clásicas de los polos de desarrollo. El mercado rentable se supuso sería el internacional, específicamente el de los Estados Unidos.

Bajo esta lógica, la recuperación por venta de lotes, la derrama por gasto en inversión y servicios, y la captación tributaria formarían un circuito justificante de la inversión y detonarían el desarrollo de la localidad. Sin embargo, el hecho de tomar a la demanda como uniformemente creciente y estable en sus preferencias independientemente de la ubicación geográfica parece haber sido el punto álgido en la evolución del esquema.

⁸³ FONATUR; La Modernización de México a través del Turismo, Las Bahías de Huatulco, 1995

⁸⁴ El día 26 de Enero de 1995 el municipio de Sta. María Huatulco embargó el campo de Golf y la Casa de Visitas de Bahías de Huatulco, propiedad de FONATUR, a cuenta de los impuestos adeudados. El adeudo con el BID sigue vigente y no se ha pagado de acuerdo a lo que se programó.

De entrada hay que señalar que tanto las Bahías de Huatulco al igual que los otros desarrollos llamados integralmente planeados alternos a Cancún (los Cabos, Ixtapa, Loreto), ofrecen el mismo esquema a inversionista y paseantes : atractivos de playa, solo que en todos los casos con desventajas comparativas respecto al modelo inicial.

Las desventajas de los diferentes centros se reflejan en lo relativo a la temperatura media del agua, la estabilidad del clima, la tranquilidad y seguridad de las aguas, la cantidad y proporción de áreas de playa, la granulometría de la arena tanto como su color, etc. Pero además y quizá más importante en peso específico comercialmente hablando, existe la desventaja de accesibilidad al mercado de los Estados Unidos y del resto del mundo por la ubicación en el centro mismo del caribe, con la posibilidades de enlace aero que brinda el este de los EEUU, basta recordar que lo aeropuertos más activos del subcontinente : Nueva York, Dallas, Huston y Miami pertenecen a esa zona.

También es de mencionarse que la accesibilidad por mar es mucho mayor no solo por la cercanía de la costa este de los EEUU de donde parten los enlaces con Europa, sino por la presencia de rutas y travesías de las líneas de cruceros en el caribe, en donde Cancún es un punto atractivo.

En este contexto vale también mencionar que el desarrollo de Cancún no solo se debió a los innegables atractivos físicos y de posterior oferta que se combinaron con ellos, sino que intervinieron factores de gran peso como fueron : el incremento en el bloqueo a Cuba de los años 70, el creciente deterioro y obsolescencia de las instalaciones turísticas de las islas del caribe así como su reducida posibilidad territorial para el crecimiento y sobre todo el clima de inseguridad que se vivió en los años 70 con la ola de atentados y secuestros aéreos que vivió no solo el medio oriente sino que se extendió hacia Europa y Asia.

Estas condiciones propiciaron que ante la recomendación abierta que las agencias de publicidad de turismo hicieran dentro de los EEUU de no viajar fuera del continente y dadas las características naturales del turismo tan susceptible a los movimientos publicitarios o de mala imagen de algún destino, un nuevo nicho se desarrollara dentro del caribe, sector bastante conocido y tradicionalmente aceptado por el mercado de descanso.

Los efectos de tal campaña según estimaciones de la Organización Mundial de Turismo impactaron de lleno la década de los 70 y al principal emisor de turistas de todo el mercado internacional : los EEUU.

Bajo estas circunstancias suponer que la demanda es, ya no perfectamente, sino medianamente estable en un crecimiento continuo y de preferencias

uniformes constituye un error estratégico en el planteamiento del negocio que se ha visto demostrado con los resultados de ventas, de inversión y de crecimiento. Incluso los servicios asociados al destino que tanto la Sría de Turismo y el propio FONATUR habían logrado como apoyo en materia de promoción son un indicador del desinterés del mercado por este producto. Nos referimos específicamente a la cancelación de los vuelos de Aeromexico a ese destino y al congelamiento del Fondo Mixto de Promoción de dicho destino.

La eliminación de vuelos es sin lugar a dudas un elemento de gran impacto en el futuro de Huatulco si tomamos en cuenta que el 90.60% de los visitantes totales del desarrollo han arribado por vía aérea, a este respecto cabe también señalar que el 26.21% de los que arribaron por avión lo hicieron vía vuelos Charter.⁸⁵

La tesis respecto a la poca accesibilidad del mercado internacional independiente se refuerza y vuelve más dependiente a Huatulco de las promociones de los mayoristas que canalizan al turismo por vuelos charter a partir de paquetes armados y condicionados a venta mínima de lugares garantizados, pues la disminución de los vuelos comerciales significa un descenso del 23% en la oferta de asientos de avión lo que permite suponer que se elevará la presencia de la modalidad de los mayoristas al 34% de los visitantes transportados.

La dependencia de los mayoristas es significativa en la medida que los compradores de dichos paquetes son en su gran mayoría turistas buscadores de ofertas y por ende de menor capacidad adquisitiva o menor nivel de gasto durante la estancia. Lo que a la postre significa que tanto en cantidad de turistas como en gasto por turista la expectativa de rentabilidad del desarrollo se reduce, frenando la dinámica económica del sitio.

En síntesis estos datos indican que Huatulco no es un destino buscado sino ofrecido, lo que comprueba la hipótesis de que el mercado no busca lo mismo en cada punto al que se dirige indistintamente, o que por lo menos si busca lo mismo las ventajas comparativas lo hacen optar por uno u otro sitio.

⁸⁵ FONATUR; La Modernización de México ...

6.3 LA IRREALIDAD DE LAS PROPUESTAS.

Si el aspecto meramente comercial y quizá hasta calificable de neo-liberal por lo que respecta al modelo de comportamiento financiero que se presumió para Bahías de Huatulco no se ha cumplido y por lo que hace a las evidencias apunta a no cumplirse, el aspecto de dinámica interna como derrama de beneficios y desarrollo es también fallido.

Por lo que respecta a los beneficios que las infraestructuras y la lotificación traerían a la región los resultados son también bastante pobres pues las reservas destinables a vivienda y servicios públicos no han sido ocupadas y existe una capacidad ociosa de las redes de infraestructura urbana y de servicios en las zonas susceptibles de comercialización.

El plan en su capítulo de "DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR ESTRATO DE INGRESO EN EL SISTEMA URBANO MICRORREGIONAL." supone que conforme se vayan desarrollando las actividades económicas, que en este caso son las turísticas, la población de forma más o menos ordenada irá demandando suelo, vivienda y servicios urbanos y asistenciales, y ante esta demanda los sectores llamados "urbanos" se irán poblando pues existen áreas señaladas e incluso habilitadas para tales efectos.

Bajo tal óptica las tradicionales presiones sociales sobre el territorio se deberían minimizar y la especulación se reduciría, gracias al equilibrio razonable entre oferta y demanda.

Esto en la realidad no ha sucedido. Por el contrario existen casos de invasiones en el área como franco resultado de la inoperatividad del sistema planteado ya que es precisamente el procedimiento social de acceso al suelo, la vivienda y los servicios el que no se ha tomado en cuenta, en la medida que se supone factible una simple causalidad de oferta-demanda sin considerar que los ciclos económicos capitalistas pasan por el momento de la distribución, que es perfectamente inequitativa, impidiendo a los sectores trabajadores la disposición proporcional de lo producido, restringiéndole su capacidad adquisitiva a la satisfacción de necesidades mínimas.

El proceso de ocupación del suelo en lo relativo a la habitación, se ha dado de forma diferente a lo previsto pues como indicamos antes existen zonas previstas e incluso habilitadas como habitacionales que se encuentran ociosas, fundamentalmente las de carácter unifamiliar, es decir aquellas en las que se permite solamente una habitación por lote. La habitación de empleados con ingresos medios ha sido resuelta a partir de la renta de departamentos construidos indirectamente por los hoteles, bajo el esquema de participación en alguna empresa inmobiliaria filial o asociada.

Esta situación no alcanza a beneficiar a los sectores de bajos ingresos, que bien sabido es que son los mayoritarios al amparo de que estos trabajadores son provenientes de localidades vecinas como Pochutla, o Sta. María Huatulco cuya distancia obliga a por lo menos una hora de transporte. Algunas acciones de carácter federal, INFONAVIT específicamente, han beneficiado a una parte del sector formal de trabajadores de los sindicatos hoteleros.

Esta visión funcionalista del proceso ha desembocado como consecuencia lógica en la desatención de los sectores informales de la producción disfrazados por las estadísticas oficiales dentro del proceso como actividades temporales o tradicionales, entre otras. El primer caso está ilustrado por la industria de la construcción y los servicios que la circundan y el segundo caso se refiere a las actividades de pescadores y comerciantes en pequeño, agricultores y jornaleros temporales.

Estos casos no atendidos por los esquemas formales de financiamiento de vivienda o suelo, tampoco han sido atendidos por las estructuras de asistencia pública, pues es evidente la ausencia de organismos como el Instituto de Vivienda de Oaxaca o el FOVI, por nombrar solo a los más directamente implicables.

La no derrama de beneficios en lo que respecta a los sectores más pobres de la sociedad no puede ser atribuible al fracaso comercial del desarrollo, y esto es un punto que merece atención en lo relativo a cualquier reflexión que se realice en torno a este tipo de proyectos. Como ya señalamos anteriormente es un hecho bastante sabido que la distribución capitalista de los beneficios excluye a los sectores trabajadores, y de estos sensiblemente a los de más bajos ingresos, de los beneficios de los excedentes generados. Esta circunstancia se agudiza cuando las inversiones son de largo plazo de recuperación y se profundiza aun más cuando el sector en que se participa no es directamente productivo sino de servicios como es el caso de la inversión en servicios turísticos.

Bajo tales circunstancias, bastante osado resultará entonces realizar algunas propuestas, ya que lo que se impone a todas luces es la transformación social en su conjunto. Sin embargo, dado que este trabajo no pretende arribar a una más de las propuestas de la ya tan argumentada necesidad de cambio estructural, si consideramos que una serie de ajustes de carácter transitorio darían cierta consecuencia al actuar y pensar de instituciones de este tipo como es el caso de FONATUR.

6.4 OTORGAR IDENTIDAD AL DESARROLLO TURISTICO.

Creemos que el concepto mismo de la adecuación del territorio para uso turístico debe ser revisado, en la medida en que, como efecto de un racionalismo a ultranza, en FONATUR se ha concebido a la ciudad como un espacio aséptico y

acorde con un modelo de ciudad "moderna", que responda a aquellos sueños utópicos de las llamadas ciudades del futuro, y que ya que se construyen sobre campo virgen y exenta de las presiones y vicios de las ciudades existentes, lógico se antoja que se construya bajo dichos modelos que eviten los defectos de una vez y para siempre.

Un concepto alternativo a esta visión errónea, a nuestro juicio, estaría basado en la concepción de un territorio que se entienda como expresión de una sociedad históricamente determinada, es decir : las zonas turísticas además del simple atractivo de la belleza y el confort natural poseen otros atributos que redondean su carácter de esparcimiento, éstos pueden ser etnico-culturales, arqueológicos, históricos, ambientales, o simplemente de esparcimiento distraccional, como es el caso de Cancún con su vida nocturna, de la misma forma que en su mejor época lo fue Acapulco.

En esta medida, pensar que el espectacular y sorpresivo resultado de Cancún es la constitución de un modelo resulta equivocado, las pruebas de Ixtapa, Los Cabos y Bahías de Huatulco están a la vista. En consecuencia el cambio de política es altamente recomendable, en este punto coincidimos con las afirmaciones del investigador y ex funcionario de la SECTUR Manuel Rodríguez, cuando en relación a la no variación del turismo llamado receptivo desde 1987 dice "Lo anterior muestra una crisis que es mucho más que coyuntural, Hay algo en la estructura, en cómo se ha atacado el mercado de playa, que me permite lanzar la hipótesis de que ya saturamos ese segmento. Es evidente que debemos explorar otros segmentos para revitalizar los destinos de playa, pero sobre todo para subrayar, como lo señala el PND ⁸⁶, las riquezas históricas y culturales del país, que son las que darán identidad a los destinos turísticos." ⁸⁷.

Sin embargo, la pregunta álgida es ¿cómo resaltar una cultura y cuál es esta?, cuando hablamos de un enclave turístico inducido de manera tan forzada como Huatulco, en donde la población residente es en su mayoría inmigrante de allende no solo la zona o el municipio, sino del Estado mismo de Oaxaca. La respuesta podría ser la de propiciar que esa nueva localidad emita su personalidad y la plasme en su territorio imprimiéndole un sello propio que la diferencie de los diversos puntos con los que compite. Aquí por necesidad habrá que abordar un aspecto, que ni el plan, ni FONATUR abordan : la participación de la comunidad, que si bien formalmente se pretende cubrir dentro de la estructura del Plan, este se limita a narrar las negociaciones con los comuneros que con o sin derecho real lograron del Fondo beneficios que a la postre no han resultado tan jugosos como en los inicios llegaron a pensar que serían.

⁸⁶ Plan Nacional de Desarrollo del Sexenio Zedillista

⁸⁷ Manuel Rodríguez Woog, en declaraciones hechas a Carlos Pulg, de la revista PROCESO, N° 985, Septiembre 18 de 1995

Vale decir que para FONATUR, en lo interno, las comunidades originarias o inmigrantes son concebidas como obstáculos, en la medida en que representan demandas de orden social y comunitario que no resultan rentables ante la política de ventas, consideración acorde con esa visión aséptica del desarrollo turístico "moderno", privilegiando al inversionista como la sola parte interlocutora válida para modificar sus planes. Empero las zonas de donación han sido más logros de la movilización de grupos que han arrancado algunos fragmentos para su ocupación que producto de la tan pregonada planeación integral. Esto último, dada su relevancia, daría motivo para una tesis extensa en lo que a los movimientos sociales urbanos se podría referir, aspecto que no abordamos, por la acotación del presente trabajo al proceso interno de lo institucional.

Es así que la visión de ciudad funcional y amplia soñada por los "visionarios" funcionarios del régimen se ve nuevamente rebasada por la realidad y, peor aún, se revierte contra el logro del objetivo mismo y conlleva como vicio de origen la semilla del fracaso; pues la obsesión de la búsqueda y aplicación de modelos inhibe y reprime la génesis de una personalidad comunitaria, así como de la producción de una identidad propia que estimule al turismo llamado de repetición, como lo logró Puerto Vallarta sin grandes aspavientos .

Decimos que inhibe la personalidad comunitaria (es decir aquella que establezca un marco de referencia común para la proyección de las acciones individuales y dentro de la que los miembros puedan concebirse como pertenecientes a un ambiente inmediato significativo, significativo en cuanto a su territorio geográfico, así como a la escala de su economía eminentemente turística)⁸⁸, en la medida que el diseño y la estructura de la ciudad soslayan particularidades y potenciales de índole físico como el simple aprovechamiento de la comunicación náutica entre cada una de la bahías, cuyo recorrido por mar es realmente una maravilla realizar, privilegiando nuevamente el uso del automóvil con sus consecuentes avenidas que, so pretexto de una carretera escénica, las enlaza por tierra ofreciendo un espectáculo escénico ciertamente bello pero que poco se diferencia del que se apreciaría en Puerto Marqués, Puerto Escondido, o cualquier otro punto de la costa de Manzanillo a Oaxaca.

En esta dinámica, también en lo que a imagen urbana respecta, la traza de lotes fraccionados, todos dotados de acceso vehicular (siempre bajo la norma de arroyo central y banquetas laterales con algunos brocales de a lo mucho 40 x 40 cms. para sembrado de árboles, formando retículas que se repiten indefinidamente, con cortes profundos al terreno para obtener pendientes poco pronunciadas aptas para el automóvil), no aprovecha la rinconería que puede propiciar esa accidentada topografía, con calles de baja velocidad, alimentadoras de callejones y retornos de acceso local exclusivamente, en donde el flujo, la

⁸⁸ Al respecto ver Berger, Peter L. y Luckmann Thomas, *La Construcción Social de la Realidad*, Amorrortu Editores, 2ª Edición 1972, pag 133.

frecuencia y la velocidad vuelven innecesaria la existencia de banquetas (San Jerónimo, Coyoacán o San Angel, en una de las ciudades más poblada del mundo dan fe de que es posible y funcional) y que propician, por el contrario, la presencia de arbolamiento salpicado dentro de las bandas viales que obligan a los vehículos a serpear. Esta ha sido otra de las grandes omisiones para brindar al turista un ambiente que lo abstraiga del ámbito cotidiano del que proviene y que lo haga volver.

En pocas palabras, la peatonización del desarrollo ha sido menospreciada en reforzamiento de un individualismo personalista, tanto habitacional como comercial, en donde los ambientes de evasión turística se reservan a los grandes inversionistas, de lo que el Club Med es el ejemplo prototípico con un predio de 10 Has y una pequeña playa en exclusividad, reduciendo a los pequeños negociantes a la implantación de negocios poco atractivos al turista en predios estrechos y que, además, no cuentan con la posibilidad de disponer del espacio público en ciertas horas, volviendo los andadores en terrazas con mesas y sombrillas, pues la traza vial antes descrita no les es propicia.

Por otra parte en lo relativo al aspecto cultural también valdría la pena experimentar la posibilidad de que aún cuando la composición de la comunidad actual es básicamente inmigrante, la presencia cercana de comunidades indígenas y tradiciones locales puede dar pie a una muy interesante mezcla de propuesta y rescate que la comunidad en su conjunto explore para la consecución de una personalidad específica de atractivo turístico diferenciable de otros centros tradicionales.

6.5 REESTRUCTURACION FUNCIONAL.

El simple hecho de poder transformar temporalmente el espacio público en áreas de descanso y esparcimiento, en nuestra opinión, propiciará una modificación en el comportamiento del uso turístico, que diferenciaría la localidad respecto a otras y que aportaría al atractivo tradicional de mar y playa, el atractivo de la estancia en áreas públicas propicias al encuentro interpersonal e intersectorial, para efectos de comercialización o simple esparcimiento del visitante. Además tendría implicaciones para el habitante o el prestador de servicios que, ante ámbitos diferentes, desarrolle una conciencia de oferta individual de sus servicios inscrita en un ámbito comunitario de identidad general del desarrollo.

La sencilla propuesta de peatonización, no pretende desde luego que no exista la circulación vehicular, sino que la base conceptual de diseño urbano resuelva el acceso a las diversas zonas a base de vialidades alimentadoras que deriven en vialidades de servicio local que no crucen las zonas servidas, para inhibir el uso del automóvil tanto en el visitante como en el habitante y el prestador

de los servicios. Obteniéndose con esto un doble beneficio : la mayor eficiencia de la vía pública por la no saturación con viajes innecesarios o artificialmente alargados, y la reducción de inversiones en habilitación de vías públicas, sea por la reducción de sus secciones (ancho), o por la reducción de su desarrollo (longitud).

En este orden de ideas también es posible que la equívoca especialización zonal, tan buscada por el Plan, se vea subvertida por el uso cotidiano de los espacios públicos, si se permite la flexibilidad en ellos, pudiéndose dar que las áreas aledañas a los hoteles se constituyan en respaldos habitacionales, comerciales y de servicios de uso de alta intensidad, a los que los visitantes salgan a pasear sin gran desplazamiento de su área de alojamiento.

Este concepto de Hotel-Respaldo, se antoja mucho más armónico con la fisiografía de las bahías, de manera tal que cada bahía pudiera ser un núcleo turístico con todos o casi todos sus servicios, albergando los directamente ligados a las necesidades habitacionales dentro de un esquema de barrio; separándose aquellos de escala mayor, como lo serían los hospitales regionales, rastros, escuelas superiores, etc. para ubicarlos en zonas ahora sí francamente especializadas de acceso regional y donde su función no entorpezca ni se vea entorpecida por la cotidianeidad turística.

Este esquema podría ser resuelto bajo una estructura vial general diferente a la que propone el plan, ya que la vialidad oriente poniente llamada escénica secciona el territorio reproduciendo el esquema de Cancún, que es el de dar frente al mar y la espalda al territorio, este seccionamiento se convierte en una barrera funcional a la relación de la zona costera con la no costera, aislándolas una de otra. La estructura adecuada entonces debería ser la de utilizar la carretera federal como enlace, ya que es la que de forma natural da acceso a todas las bahías, sea desde otras ciudades o desde el aeropuerto, y ligar con vialidades alimentadoras que desciendan hacia la costa por cada una de las bahías. Con esta estructura es posible propiciar y estimular los enlaces entre Bahías, tanto turísticos como cotidianos por la vía marítima, rescatando una de las cualidades propias de la zona.

Esta estructura vial propiciaría la diversificación y la combinación de usos al interior de cada una de las bahías, convirtiendo así la estructura urbana en polinuclear, pero sin tratarse de núcleos especializados en función de una zonificación aislatoria como lo promueve actualmente el plan, sino más bien de núcleos de alta combinación de estratos y usos a escala de barrio, que se relacionen con la red de asentamientos en función de las escalas de servicio que le son propias, sea a nivel zonal, regional, estatal o nacional.

6.6 A MANERA DE POSTFACIO.

El presente texto a manera de somera crítica, además de pretender señalar las limitaciones a que se ha visto sometida la ejecución del Plan de Bahías de Huatulco, ha pretendido también aportar algunas propuestas que pudieran caer como ya lo señalamos, dentro de un carácter de transitoriedad, más que como una transformación profunda de las estructuras institucionales que dan origen a este tipo de inversiones tendientes al desarrollo de centros turísticos

Asimismo, la intención ha sido la de destacar cómo una deformación conceptual desde la misma estructura institucional se revierte en el reforzamiento de conceptos deformados de la ciudad propiamente dicha, lo que resulta en un desperdicio de esfuerzo económico que no beneficia ni al propio sistema que le da origen, si por beneficio de rentabilidad a largo plazo entendemos esta afirmación ya que los beneficios solo son de carácter inmediato para activar el flujo de circulante, como ya lo mencionamos, simulándose la activación de la economía.

Dentro de esta somera crítica hemos adoptado la actitud de que, dado que la planeación no es predicción de los desarrollos que puedan gestarse a lo largo del devenir histórico de las comunidades, no es posible esperar en consecuencia propuestas "panaceas" que resuelvan de una vez y para siempre los problemas inherentes, lo que si es posible es la proposición de líneas generales que induzcan, dentro de la dinámica general de los procesos de actividad social, procesos particulares de estructuración y génesis hacia una evolución integral de la comunidad que explota un recurso, en este caso el turístico. Resulta entonces fundamental dentro de esta postura el que se prevea la ineludible delegación de la responsabilidad local a la comunidad directamente involucrada, con la finalidad de que acciones de interés colectivo sean evaluadas y diseñadas en conveniencia de la localidad en su conjunto, por lo que el ejercicio democrático en ella se transforma en condición del posible éxito del desarrollo turístico.

Evidentemente, la delegación de las responsabilidades generará una transformación de la base de partida de las acciones de FONATUR, quien deberá superar su concepción de la promoción turística a base de simple fraccionamiento de lotes para la venta reconociendo la necesidad de involucrar, no solo a los inversionistas, sino al conjunto de habitantes, prestadores de servicios y autoridades locales, para la coparticipación en la toma de decisiones. Esto deberá desembocar en la modificación de la política general de FONATUR, actuando más sobre puntos ya existentes de desarrollo turístico, reforzando sus dinámicas tendientes a la evolución de su situación actual, que la política de incubación forzada a gran escala, como se ha pretendido desde sus inicios.

En este sentido, la misma concepción de la planeación deberá también ser rebasada de manera que queden atrás las posturas de aplicación de modelos generales que supuestamente garanticen la "funcionalidad óptima de la ciudad",

así como también dejar de lado posiciones de carácter esteticista que no redundan ni en funcionalidad objetiva ni en identidad efectiva para el poblador ni para el visitante; en síntesis, la particularidad del sitio no puede ni debe ser restringida a las características físicas del lugar, sino que, dicho en palabras de Geddes, deberá "sumergirse en la historia vital de {la} comunidad. {en donde} esta vitalidad, con su dimensión histórica, no es ni pasada ni acabada, está incorporada en las actividades y características actuales de nuestra ciudad. Ellas y otros nuevos factores eventuales determinarán su futuro {ante} una personalidad social de la ciudad... que cambia con las generaciones y eventualmente se expresa en y a través de ellas"⁸⁹

⁸⁹ Geddes, Patrick, *Cities in Evolution*, 1915, citado y traducido por Choay Françoise, Op. cit. pag. 352

7. BIBLIOGRAFIA CITADA Y CONSULTADA

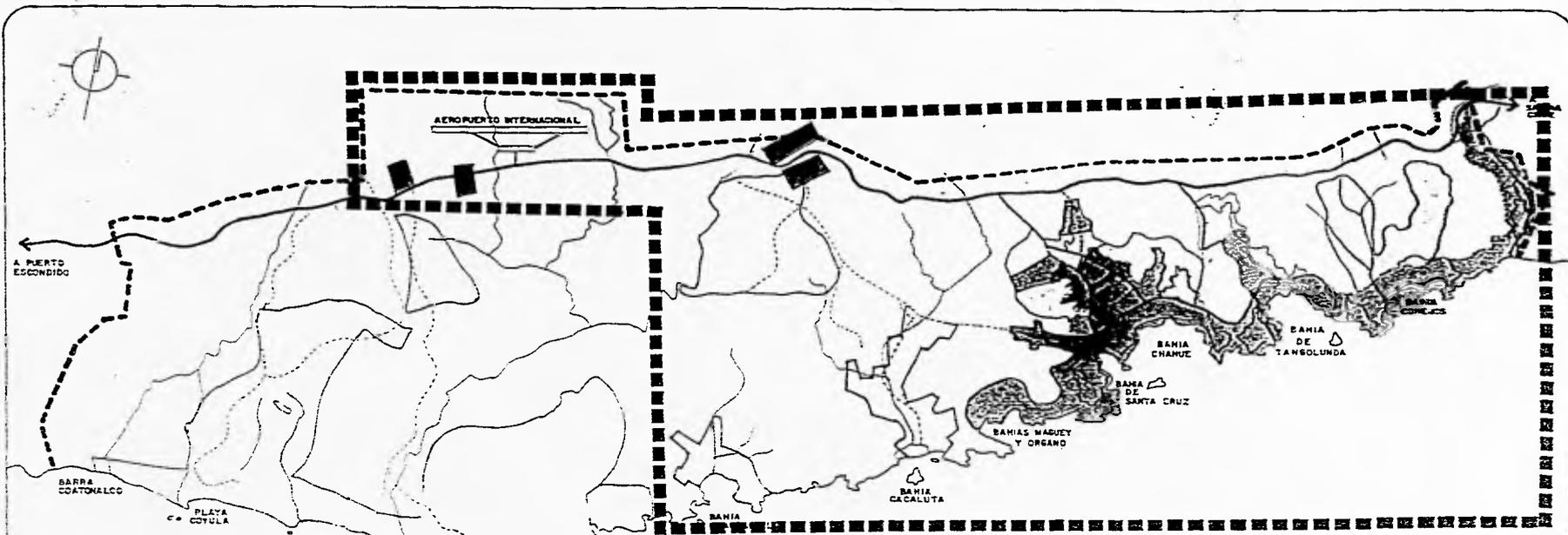
- BARKIN, DAVID.** Los Beneficiarios del desarrollo Regional, Col Sep Setentas, N° 52.
- BENEVOLO, LEONARDO. ET ALT.** La Proyección de la Ciudad Moderna. Col Punto y Línea Ed. Gustavo Gili.
- BID,** Desarrollo del Turismo en México, Apoyo del BID; Washington D.C. Oct 29 - Nov 13, 1991
- CASTELLS MANUEL.** La Cuestión Urbana. Ed Siglo XXI, 4ª Edición.
- CHOAY FRANÇOISE,** L'urbanisme, utopies et réalités, Editions du Seuil, colección Points, 1965
- COING HENRI,** La Ciudad, Mercado del Empleo, Ed. Prensas Universitarias de Grenoble, (Francia)
- CORONA RENTERIA, ALFONSO.** La Economía Urbana. Ed. Inst. de Investigaciones Económicas, México.
- CORRAL BECKER, CARLOS.** Lineamientos de Diseño Urbano. Ed Trillas
- FONATUR,** "Bahías de Huatulco, Oaxaca, Plan Ambiental y Paisajístico". Inédito. México, D.F. 1982.
- FONATUR,** "Barómetro Turístico". Diciembre 1990. México, D.F.
- FONATUR,** "Estudio de Impacto Ambiental, Bahías de Huatulco, Oax.". Inédito. México, D.F. 1983.
- FONATUR,** Agenda Institucional 1992
- FROMM ERICH,** La Revolución de la Esperanza, Hacia una tecnología humanizada.
- IMBERT ET ALTER,** Los Suburbios Hoy, Memoria del Coloquio de Reflexión Pluridisciplinario organizado por el Centro de Etnología Social y Psicología y otros, Enero 1981, Casa Popular De Mntreuil Francia.
- JACOBS JANE.** La Economía de las Ciudades. Edics. Península.
- KOPP, ANATOLE.** Arquitectura y Modo de Vida,
- KOPP, ANATOLE.** Cambiar la Vida, Cambiar la Ciudad, Col 10 18, Ed unión General de Ediciones, (París)
- LE CORBUSIER, (JANERET GRAS, CHARLES EDOUARD),** Formas de Pensar El Urbanismo, Ed Arquitectura de Hoy, (París)
- LEFEBVRE, HENRI.** La Revolución Urbana, Col. El Libro de Bolsillo, Alianza Editorial.
- LEFEBVRE, HENRI.** La Vida Cotidiana en el Mundo Moderno, Col. El Libro de Bolsillo, Alianza Editorial. Ed. Prensas Universitarias de Grenoble, (Francia)
- LIPIETZ, ALAIN.** El Capital y su Espacio, Ed Siglo XXI
- MITSCHERLICH, ALEXANDER.** La Inhospitalidad de Nuestras Ciudades, Col. El Libro de Bolsillo, Alianza Editorial.
- PETER L. Y LUCKMANN THOMAS,** La Construcción Social de la Realidad, Amorrortu Editores, 2ª Edición 1972.

- PRADILLA COBOS, EMILIO.** Capital Estado y Vivienda en América Latina. Ed. Fontamara
- PRADILLA COBOS, EMILIO.** Contribución a la Crítica de la "Teoría Urbana", Ed UAM.
- RAGON, MICHEL.** Historia de la Arquitectura y del Urbanismo Modernos, Vols. 2 y 3, Col. Points, Eds. Du Seuil, (París)
- RAMON, FERNANDO.** Ideología Urbanística, Col Comunicación Serie B, Alberto Corazón Editor.
- SAUVY, ALFRED.** Demografía Política, Ediciones de la APRD (París)
- SINGER, PAUL.** Economía Política de la Urbanización. Ed. Siglo XXI.
- SPEIREGEN, PAUL. D.** Compendio de Arquitectura Urbana, Ed Gustavo Gili, Col. Ciencia Urbanística
- UNIKEL, LUIS.** El Desarrollo Urbano en México, Ed de El Colegio de México
- UNIKEL, LUIS. ET ALT.** Desarrollo Urbano y Regional en América Latina, Ed. Fondo de Cultura Económica.
- WAISMAN, MARINA.** La Estructura Histórica del Entorno, Ed. Nueva Visión
- WEBBER, MAX.** La Ciudad, Ed. Aubier Res Champ Urbain, (París)
- WRIGHT, FRANK LLOYD.** La Ciudad Viviente, Compañía General Fabril Editora, Argentina.
- WRIGHT, FRANK LLOYD.** Testamento, Compañía General Fabril Editora, Argentina.

TABLA DE CONTENIDO

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUCCION | 0 |
| 2. LOS LLAMADOS DESARROLLOS TURISTICOS INTEGRALMENTE PLANEADOS | 4 |
| 2.1 LA FUNCION DE FONATUR | 4 |
| 2.2 EL CONCEPTO DE PLANEACION DE FONATUR | 4 |
| 2.3 EL PORQUE DE LA PLANEACION A POSTERIORI | 6 |
| 3. EL PROGRAMA DE DESARROLLO DE BAHIAS DE HUATULCO | 8 |
| 3.1 PLAN MAESTRO DE BAHIAS DE HUATULCO, OAX | 8 |
| 3.2 DIAGNOSTICO Y PRONOSTICO | 17 |
| 3.2.1 LOCALIZACION | 17 |
| 3.2.2 EL PREDIO. | 17 |
| 3.2.3 MEDIO FISICO | 19 |
| 3.2.3.1 CLIMA. | 19 |
| 3.2.3.2 FISIOGRAFIA. | 20 |
| 3.2.3.3 GEOLOGIA Y SISMICIDAD. | 20 |
| 3.2.3.4 EDAFOLOGIA. | 21 |
| 3.2.3.5 HIDROLOGIA. | 21 |
| 3.2.3.6 VEGETACION. | 22 |
| 3.2.3.7 FAUNA. | 23 |
| 3.2.3.8 OCEANOGRAFIA. | 23 |
| 3.2.3.9 UNIDADES AMBIENTALES. | 26 |
| 3.2.3.10 ASPECTOS PAISAJISTICOS. | 28 |
| 3.2.4 POTENCIAL. | 29 |
| 3.2.5 APTITUD TERRITORIAL Y CAPACIDAD. | 29 |
| 3.2.6 ASPECTOS SOCIO ECONOMICOS | 30 |
| 3.2.6.1 POBLACION. | 30 |
| 3.2.6.2 Empleo e ingreso. | 34 |
| 3.2.6.3 Organizaciones sociales y necesidades sentidas | 35 |
| 3.2.7 INTEGRACION MICRORREGIONAL | 38 |
| 3.2.7.1 Sistema urbano | 38 |
| 3.2.7.2 Infraestructura regional. | 39 |
| 3.2.7.3 DINAMICA DEL DESARROLLO URBANO | 40 |
| 3.2.7.4 ADMINISTRACION URBANA Y FINANCIAMIENTO | 56 |
| 3.2.7.5 DIAGNOSTICO INTEGRADO | 57 |
| 4. NIVEL ESTRATEGICO | 59 |
| 4.1 ESTRATEGIA GENERAL DE DESARROLLO URBANO | 59 |
| 4.1.1 ALTERNATIVAS DE DESARROLLO | 61 |
| 4.1.2 ESTRUCTURA URBANO TURISTICA | 63 |
| 4.1.3 SUBSISTEMA URBANO DE LAS BAHIAS | 63 |
| 4.1.4 SUBSISTEMA URBANO DE LOS BAJOS | 69 |
| 4.1.5 SUBSISTEMA URBANO DEL CRUCERO DE SAN AGUSTIN | 72 |

| | |
|--|-----|
| 4.2 DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR ESTRATO DE INGRESO EN EL SISTEMA URBANO MICRORREGIONAL..... | 73 |
| 4.3 SISTEMA DE CENTROS Y SUBCENTROS DE SERVICIOS..... | 73 |
| 4.4 SISTEMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE MICRORREGIONAL..... | 75 |
| 4.5 SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA MICRORREGIONAL..... | 77 |
| 4.6 PERIMETRO DEL CENTRO DE POBLACION..... | 78 |
| 4.7 POLITICAS DE DESARROLLO URBANO..... | 78 |
| 4.7.1 POLITICAS DE CONSERVACION..... | 78 |
| 4.7.2 POLITICAS DE MEJORAMIENTO URBANO..... | 79 |
| 4.7.3 POLITICAS DE CRECIMIENTO URBANO..... | 80 |
| 4.8 ZONIFICACION..... | 80 |
| 4.8.1 ZONIFICACION PRIMARIA..... | 80 |
| 4.8.2 ZONIFICACION SECUNDARIA..... | 81 |
| 4.8.2.1 Usos..... | 83 |
| 4.8.2.2 Destinos..... | 88 |
| 4.8.2.3 ETAPAS DE DESARROLLO..... | 89 |
| 5. ANALISIS DEL PROCESO DE PLANEACION..... | 94 |
| 5.1 LA DINAMICA DE PRODUCCION DEL INVENTARIO URBANO..... | 94 |
| 5.2 LA ESTRUCTURA INTERNA DE PODER..... | 96 |
| 5.3 EL ARRINCONAMIENTO DE LA PLANEACION..... | 98 |
| 5.4 LA PLANEACION A POSTERIORI EN MARCHA..... | 100 |
| 6. CONCLUSION Y PROPUESTA..... | 103 |
| 6.1 EL COMPORTAMIENTO INESPERADO..... | 103 |
| 6.2 LA FRAGILIDAD DEL NEGOCIO..... | 105 |
| 6.3 LA IRREALIDAD DE LAS PROPUESTAS..... | 108 |
| 6.4 OTORGAR IDENTIDAD AL DESARROLLO TURISTICO..... | 109 |
| 6.5 REESTRUCTURACION FUNCIONAL..... | 112 |
| 6.6 A MANERA DE POSTFACIO..... | 114 |
| 7. BIBLIOGRAFIA CITADA Y CONSULTADA..... | 116 |

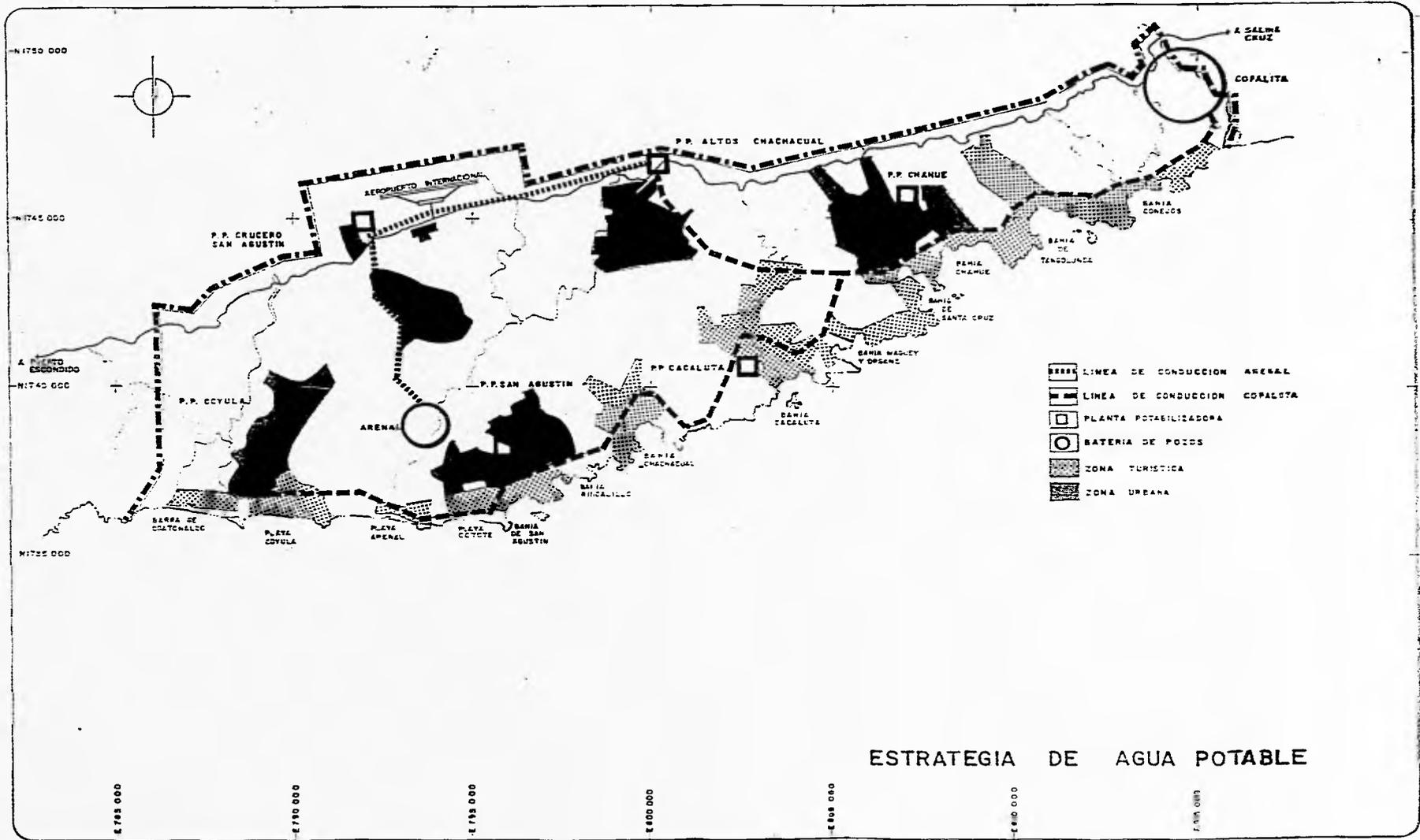


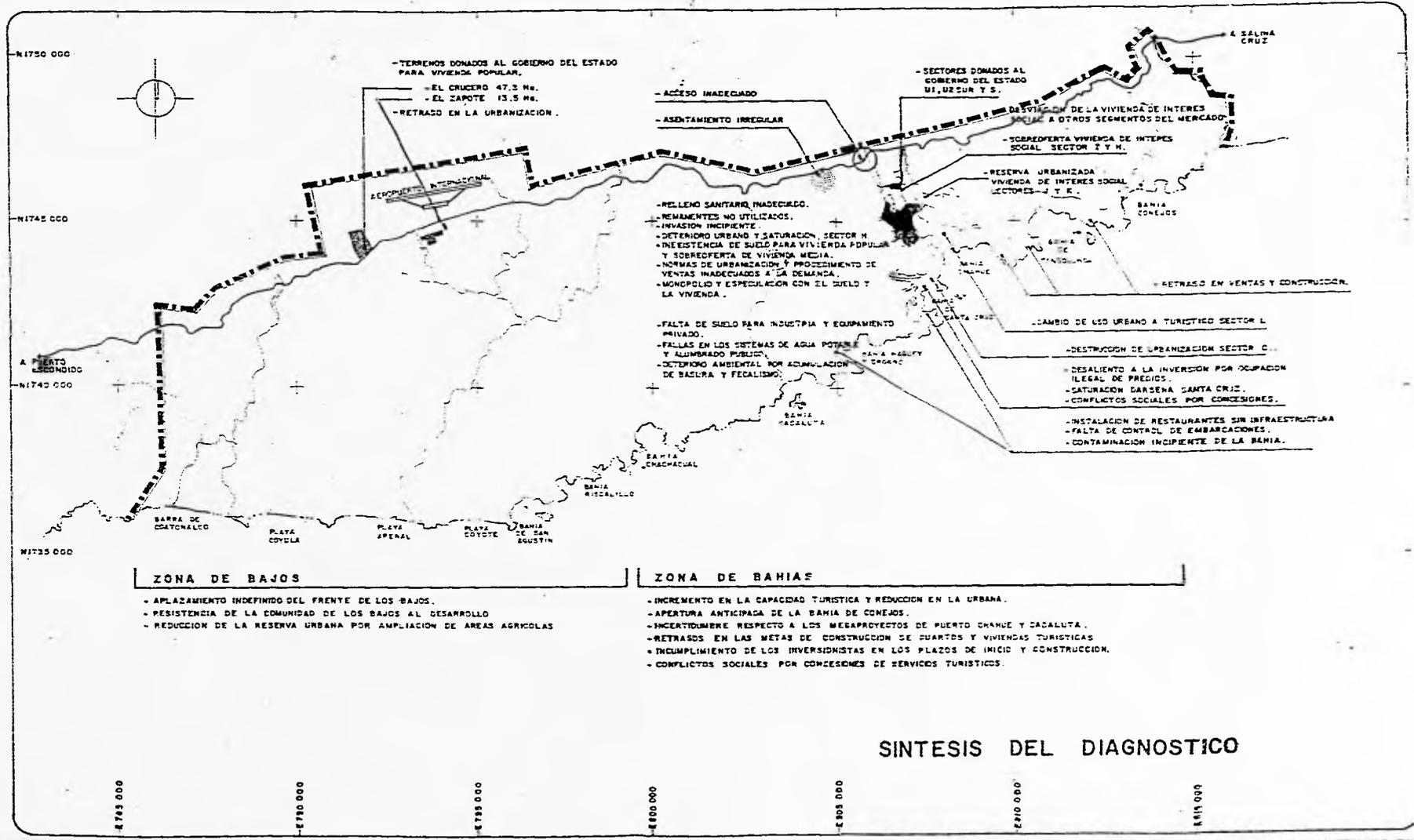
SIMBOLOGIA

| | | |
|--|-------------|-----------|
| | AREA ACTUAL | 1990 |
| | 1a. ETAPA | |
| | 1a. FASE | 1990-1994 |
| | 2a. FASE | 1994-2000 |
| | 2a. ETAPA | 2000-2024 |

| | 1990 | 1990-1994 | 1994 | 1994-2000 | 2000 | 2000-FINAL | TOTAL FINAL |
|----------------------------|-------|-----------|---------|-----------|---------|------------|-------------|
| SUPERFICIE URBANA (Hec) | 231.6 | 113.1 | 344.7 | 171.1 | 315.8 | 1,864.8 | 2,400.6 |
| HABITANTES | 7,200 | | 16,600 | | 52,500 | | 366,300 |
| SUPERFICIE TURISTICA (Hec) | 372.4 | 607.1 | 1,322.3 | 1,429.4 | 2,500.8 | 1,354.0 | 3,776.7 |
| CUARTOS | 1,310 | | 2,550 | | 5,250 | | 21,276 |
| VIVIENDAS | - | | 258 | | 525 | | 6,626 |
| SUPERFICIE TOTAL (Hec) | 604.0 | 720.1 | 1,867.0 | 1,600.5 | 3,016.6 | 3,238.8 | 6,177.3 |

ETAPAS DE DESARROLLO





- TERRENOS DONADOS AL GOBIERNO DEL ESTADO PARA VIVIENDA POPULAR.
 - EL CRUCERO 47.5 N6.
 - EL ZAPOTE 13.5 N6.
 - RETRASO EN LA URBANIZACION.

- SECTORES DONADOS AL GOBIERNO DEL ESTADO U1, U2, U3 Y 5.

- ACCESO INADECUADO
 - ASENTAMIENTO IRREGULAR

- DISTRIBUCION DE LA VIVIENDA DE INTERES SOCIAL SEGUN SECTORES 2 Y N.

- SOBRECERTA VIVIENDA DE INTERES SOCIAL SECTOR 2 Y N.

- RESERVA URBANIZADA VIVIENDA DE INTERES SOCIAL SECTORES J Y E.

- RELLENO SANITARIO INADECUADO.
 - REMANENTES NO UTILIZADOS.
 - INVASION INCIPIENTE.
 - DETENIDO URBANO Y SATURACION SECTOR M.
 - INEXISTENCIA DE SUELO PARA VIVIENDA POPULAR Y SOBRECERTA DE VIVIENDA MEDIA.
 - NORMAS DE URBANIZACION Y PROCEDIMIENTO DE VENTAS INADECUADOS A LA DEMANDA.
 - MONOPOLIO Y ESPECULACION CON EL SUELO Y LA VIVIENDA.

- RETRASO EN VENTAS Y CONSTRUCCION.

- FALTA DE SUELO PARA INDUSTRIA Y EQUIPAMIENTO PRIVADO.

- CAMBIO DE USO URBANO A TURISTICO SECTOR L.

- FALLAS EN LOS SISTEMAS DE AGUA POTABLE Y ALUMBRADO PUBLICO.
 - DETERIORO AMBIENTAL POR ACUMULACION DE BASURA Y FECALISMO.

- DESTRUCCION DE URBANIZACION SECTOR C.

- DESALIENTO A LA INVERSION POR OCUPACION ILEGAL DE PREGIOS.
 - SATURACION DARSENA SANTA CRUZ.
 - CONFLICTOS SOCIALES POR CONCESIONES.

- INSTALACION DE RESTAURANTES SIN INFRAESTRUCTURA
 - FALTA DE CONTROL DE EMBARCACIONES.
 - CONTAMINACION INCIPIENTE DE LA BAHIA.

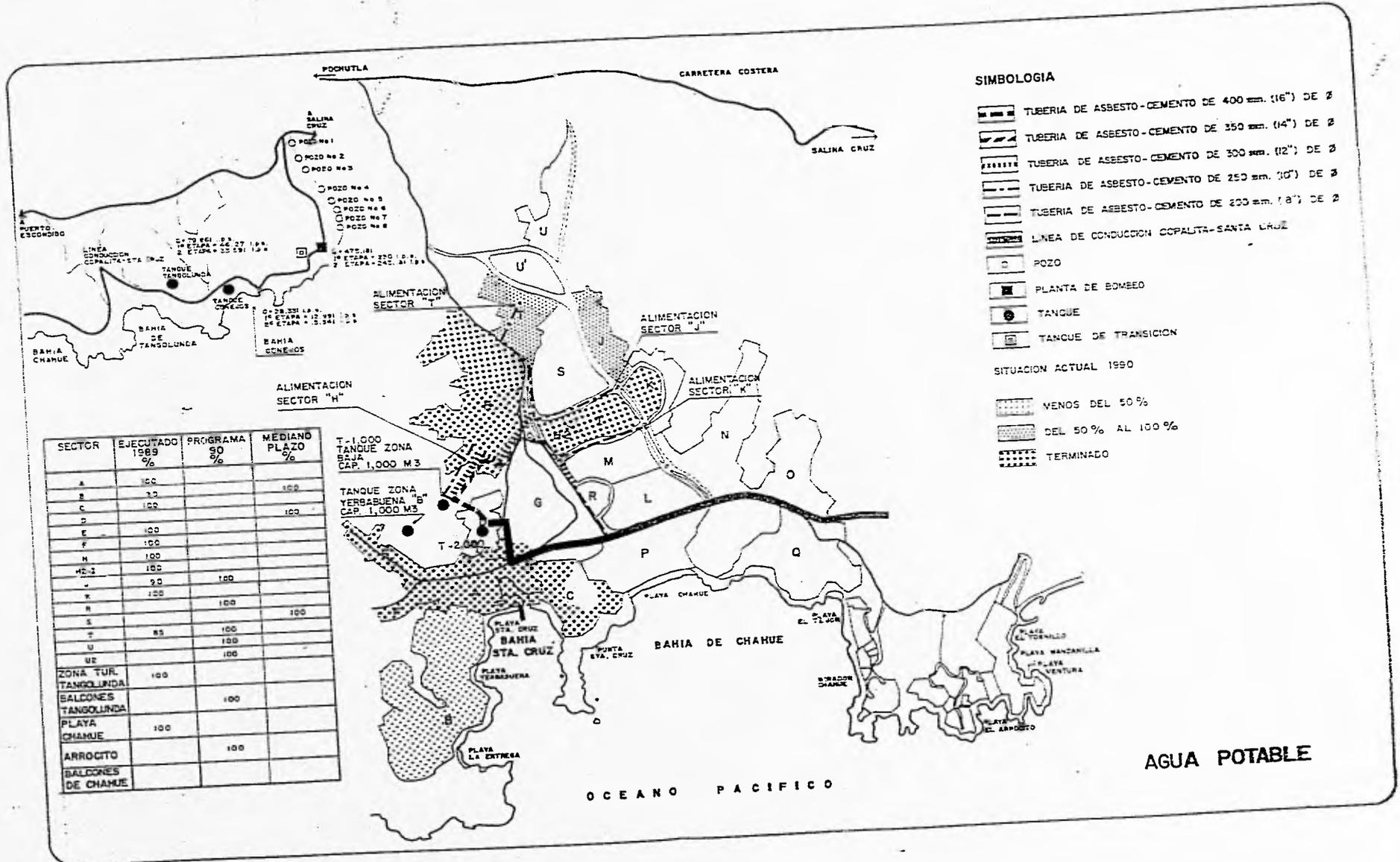
ZONA DE BAJOS

- APLAZAMIENTO INDEFINIDO DEL FRENTE DE LOS BAJOS.
- RESISTENCIA DE LA COMUNIDAD DE LOS BAJOS AL DESARROLLO
- REDUCCION DE LA RESERVA URBANA POR AMPLIACION DE AREAS AGRICOLAS

ZONA DE BAHIAS

- INCREMENTO EN LA CAPACIDAD TURISTICA Y REDUCCION EN LA URBANA.
- APERTURA ANTICIPADA DE LA BAHIA DE CONEJOS.
- INCERTIDUMBRE RESPECTO A LOS MEGAPROYECTOS DE PUERTO CHANGE Y CACALUTA.
- RETRASOS EN LAS METAS DE CONSTRUCCION DE CUARTOS Y VIVIENDAS TURISTICAS
- INCUMPLIMIENTO DE LOS INVERSIONISTAS EN LOS PLAZOS DE INICIO Y CONSTRUCCION.
- CONFLICTOS SOCIALES POR CONCESIONES DE SERVICIOS TURISTICOS.

SINTESIS DEL DIAGNOSTICO



SIMBOLOGIA

- TUBERIA DE ASBESTO-CEMENTO DE 400 mm. (16") DE Ø
- TUBERIA DE ASBESTO-CEMENTO DE 350 mm. (14") DE Ø
- TUBERIA DE ASBESTO-CEMENTO DE 300 mm. (12") DE Ø
- TUBERIA DE ASBESTO-CEMENTO DE 250 mm. (10") DE Ø
- TUBERIA DE ASBESTO-CEMENTO DE 200 mm. (8") DE Ø
- LINEA DE CONDUCCION COPALITA-SANTA CRUZ
- POZO
- PLANTA DE BOMBEO
- TANQUE
- TANQUE DE TRANSICION

SITUACION ACTUAL 1989

- MENOS DEL 50 %
- DEL 50 % AL 100 %
- TERMINADO

| SECTOR | EJECUTADO 1989 % | PROGRAMA 80 % | MEDIANO PLAZO % |
|---------------------|------------------|---------------|-----------------|
| A | 100 | | 100 |
| B | 100 | | 100 |
| C | 100 | | 100 |
| D | | | |
| E | 100 | | |
| F | 100 | | |
| G | 100 | | |
| H | 100 | | |
| H-2 | 100 | 100 | |
| I | 90 | | |
| J | 100 | | |
| K | | 100 | |
| L | | | 100 |
| M | 85 | 100 | |
| N | | 100 | |
| O | | 100 | |
| P | | 100 | |
| Q | | 100 | |
| R | | 100 | |
| S | | 100 | |
| T | | 100 | |
| U | | 100 | |
| U-2 | | 100 | |
| ZONA TUR. | 100 | | |
| TANGOLUNDA | | 100 | |
| BALCONES TANGOLUNDA | | 100 | |
| PLAYA CHAHUE | 100 | | |
| ARROCITO | | 100 | |
| BALCONES DE CHAHUE | | | |

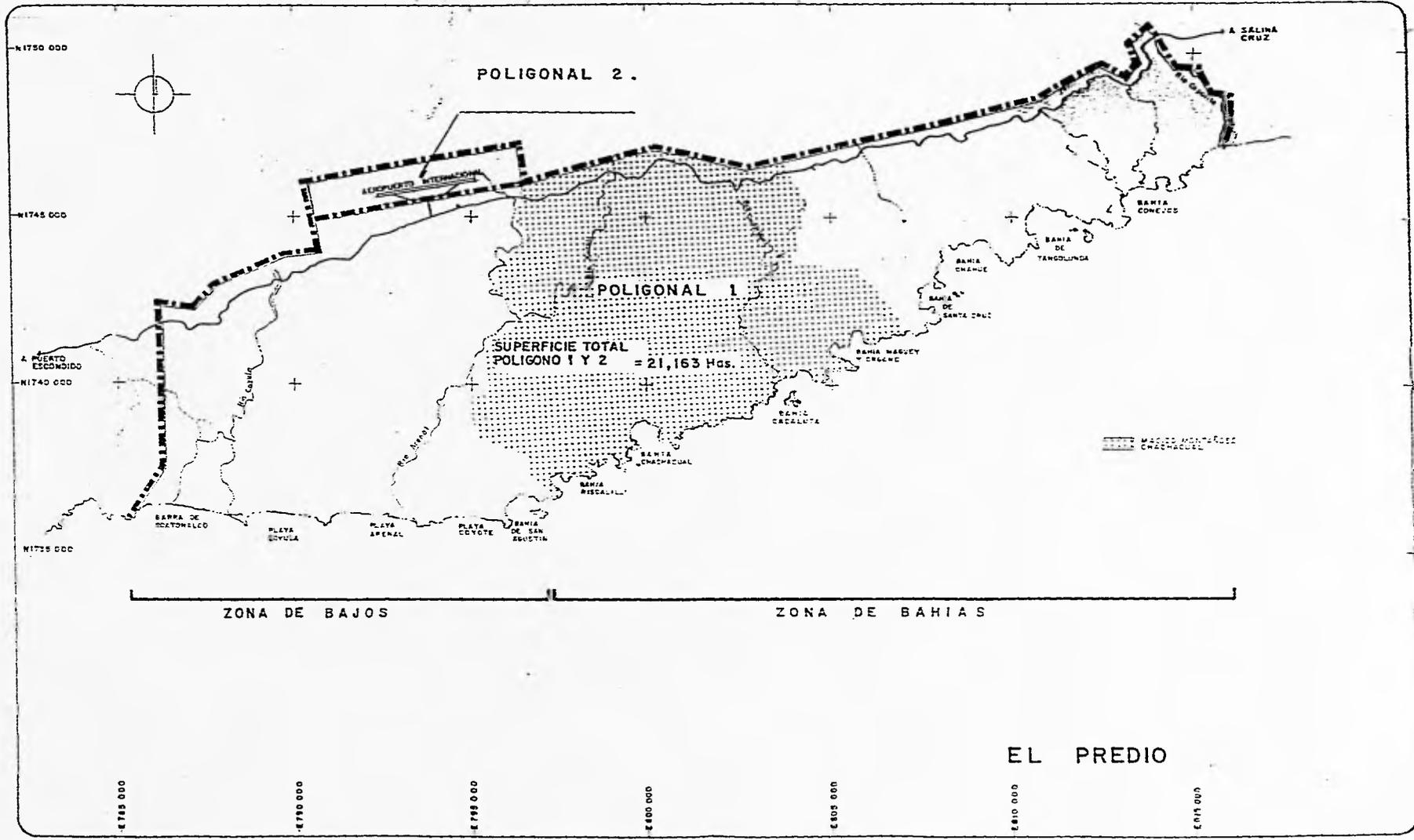
T-1,000 TANQUE ZONA BAJA CAP. 1,000 M³

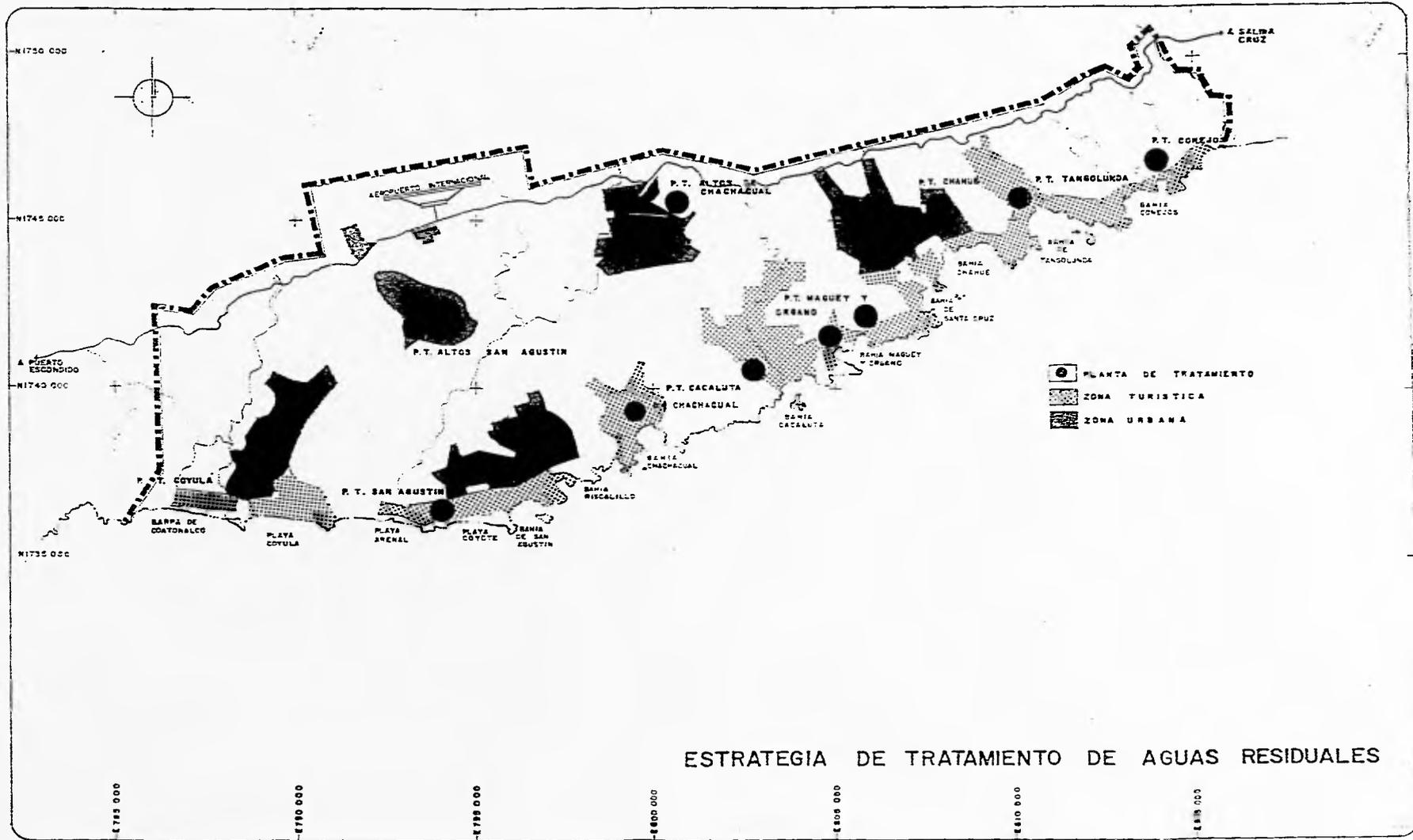
TANQUE ZONA YERBABUENA "B" CAP. 1,000 M³

T-2,000

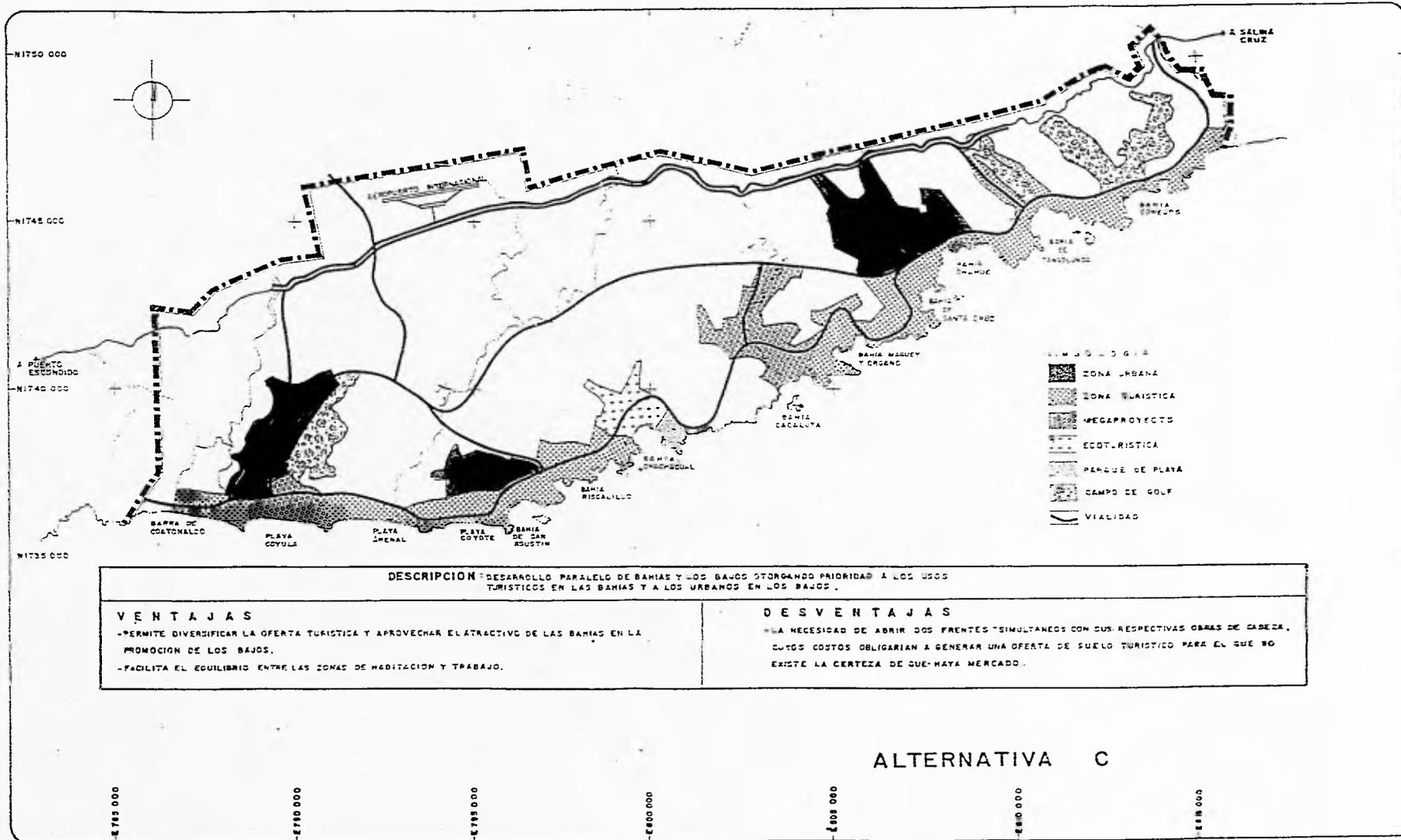
AGUA POTABLE

OCEANO PACIFICO





ESTRATEGIA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES



DESCRIPCION DESARROLLO PARALELO DE BAHIAS Y LOS BAJOS OTORGANDO PRIORIDAD A LOS USOS TURISTICOS EN LAS BAHIAS Y A LOS URBANOS EN LOS BAJOS.

VENTAJAS

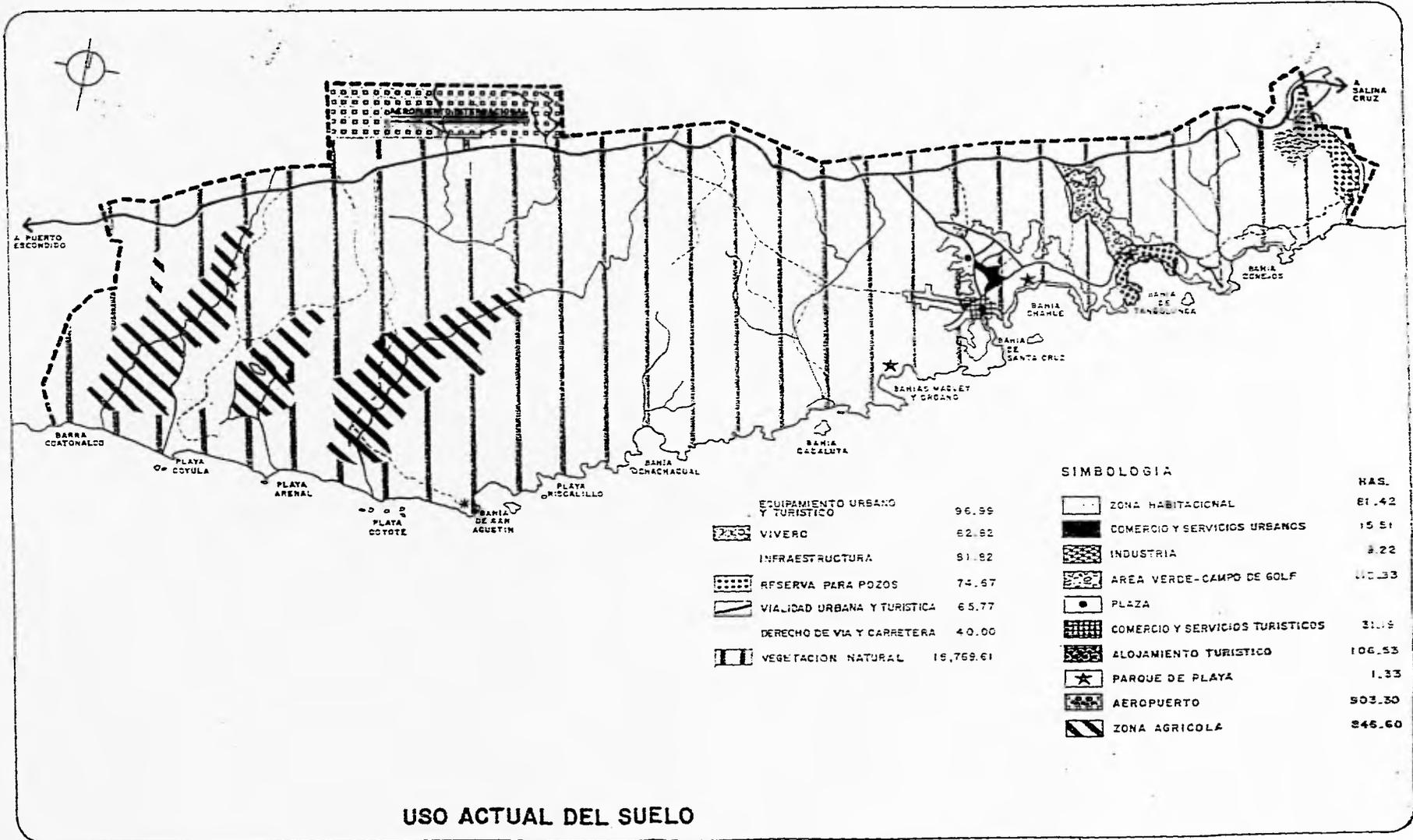
- PERMITE DIVERSIFICAR LA OFERTA TURISTICA Y APROVECHAR EL ATRACTIVO DE LAS BAHIAS EN LA PROMOCION DE LOS BAJOS.
- FACILITA EL EQUILIBRIO ENTRE LAS ZONAS DE HABITACION Y TRABAJO.

DESVENTAJAS

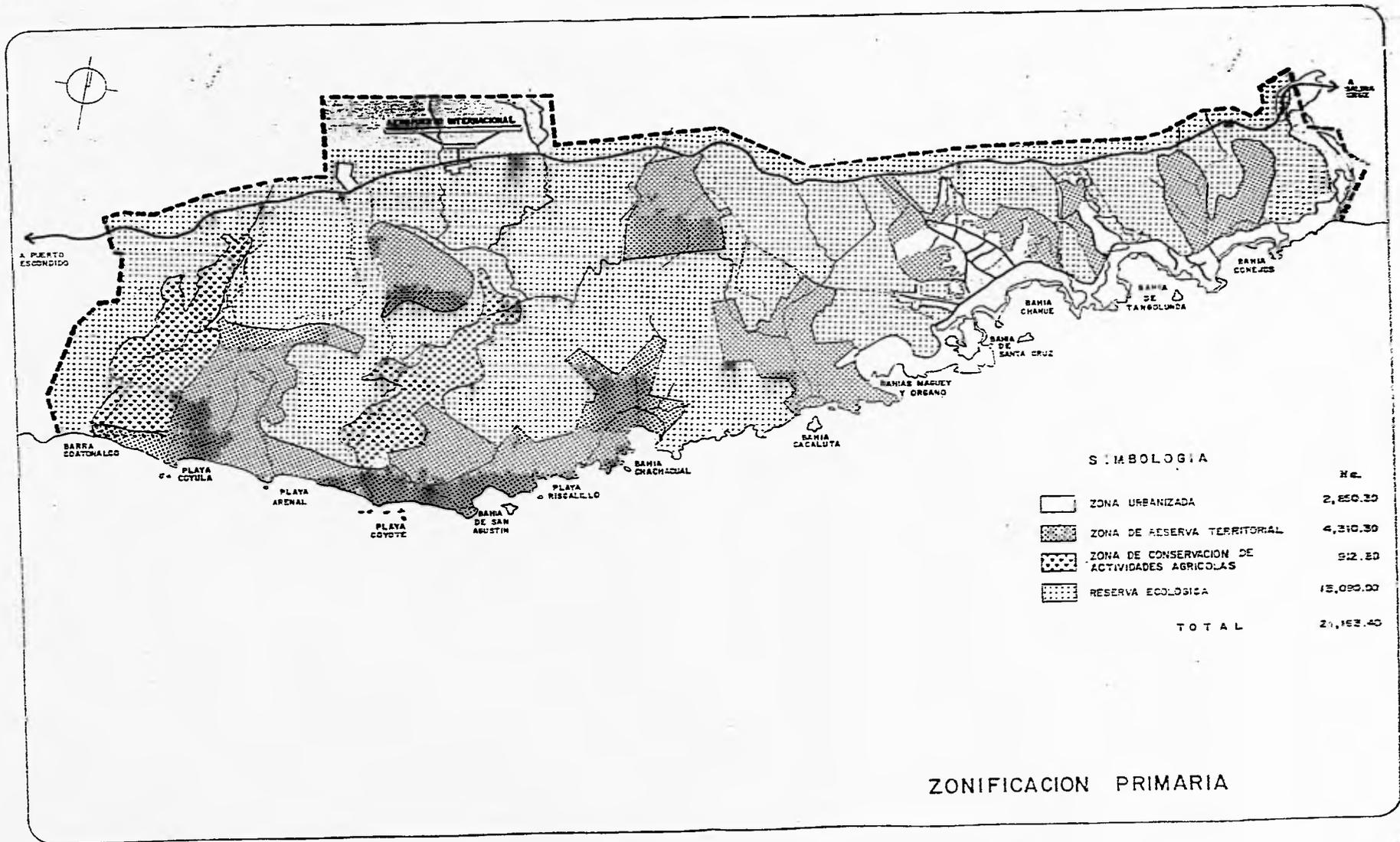
- LA NECESIDAD DE ABRIR DOS FRENTES SIMULTANEOS CON SUS RESPECTIVAS OBRAS DE CABEZA. CUYOS COSTOS OBLIGARIAN A GENERAR UNA OFERTA DE SUELO TURISTICO PARA EL QUE NO EXISTE LA CERTEZA DE QUE HAYA MERCADO.

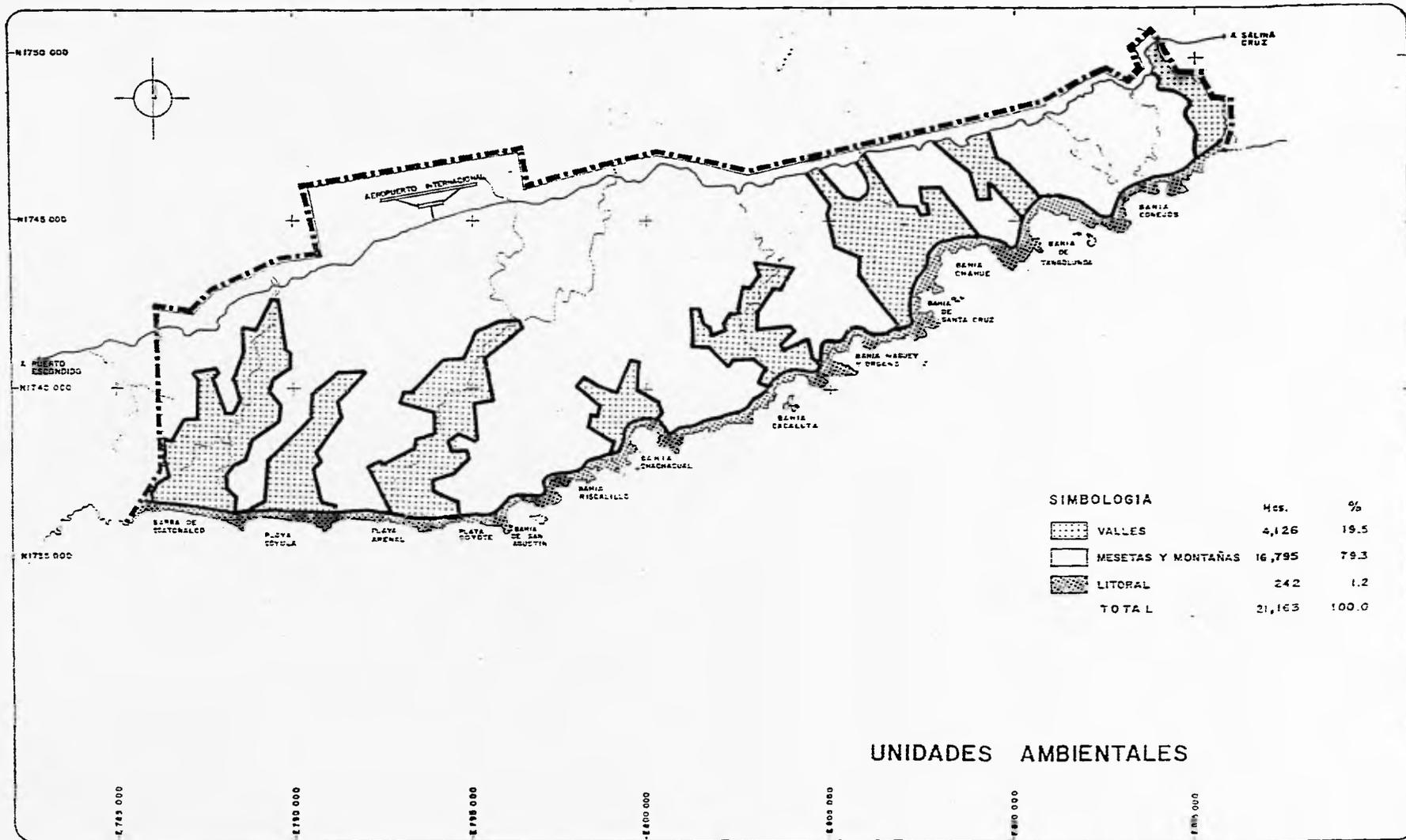
ALTERNATIVA C

Grid coordinates: N1750 000, N1745 000, N1740 000, N1735 000, E765 000, E770 000, E775 000, E780 000, E785 000, E790 000, E795 000

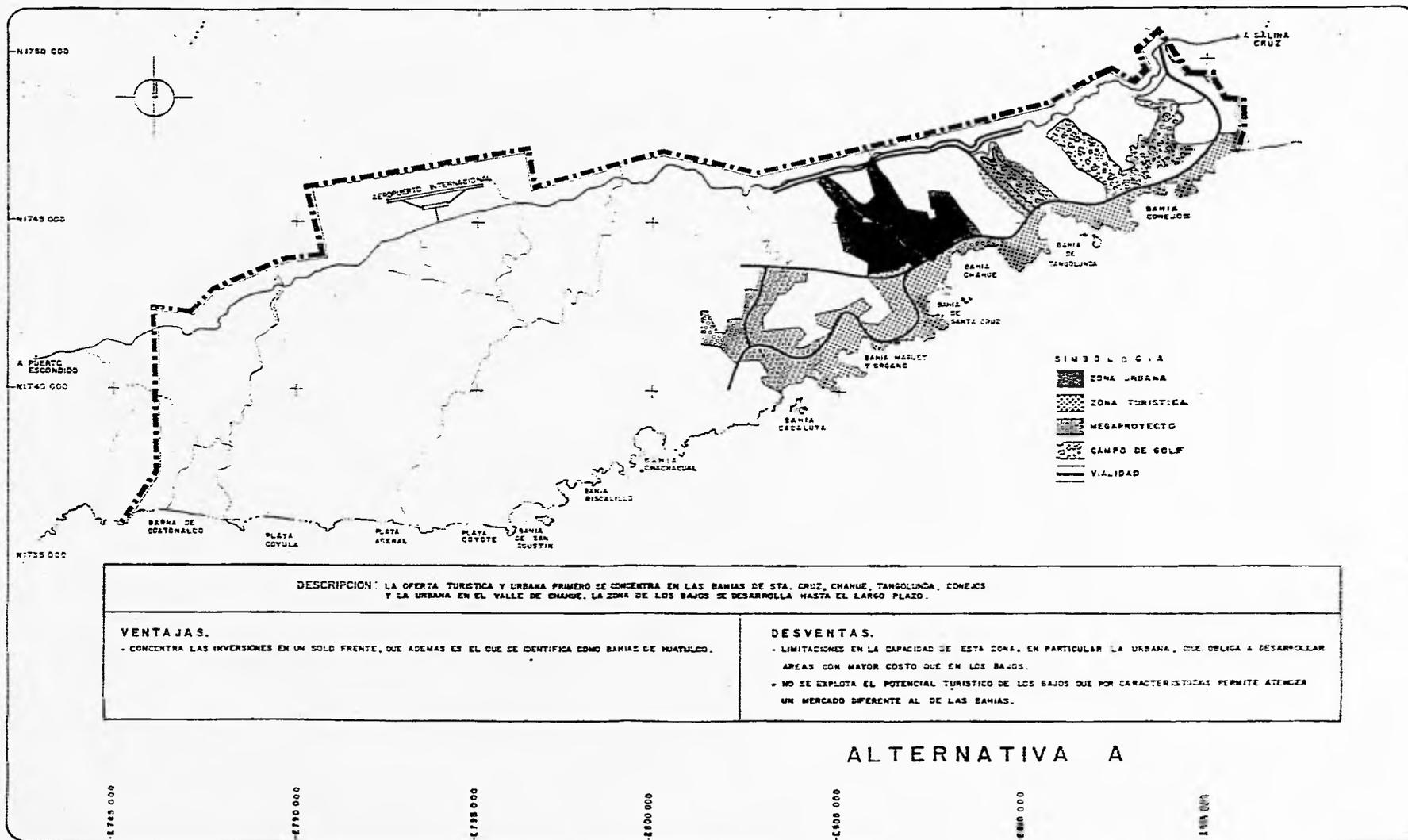


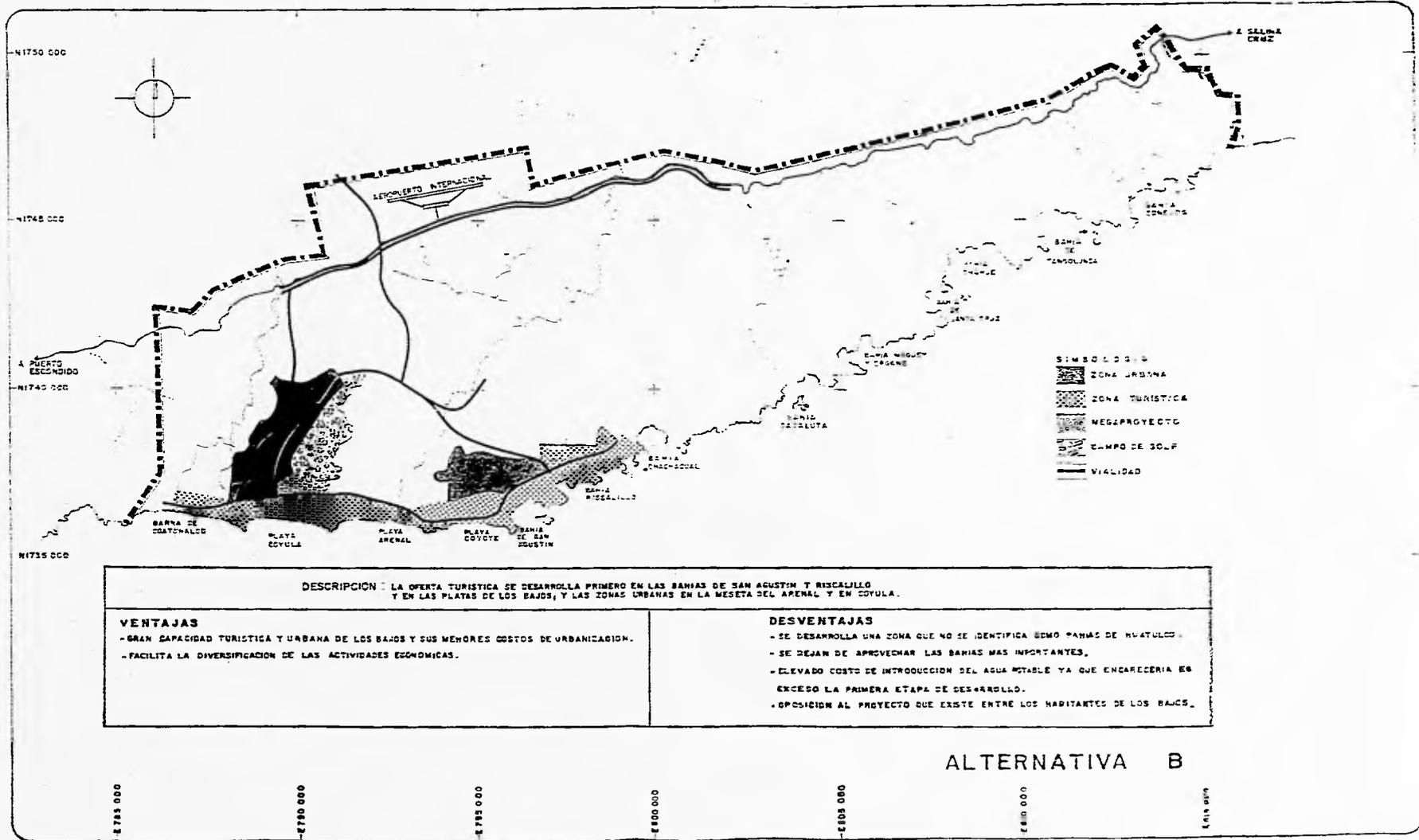
USO ACTUAL DEL SUELO





UNIDADES AMBIENTALES





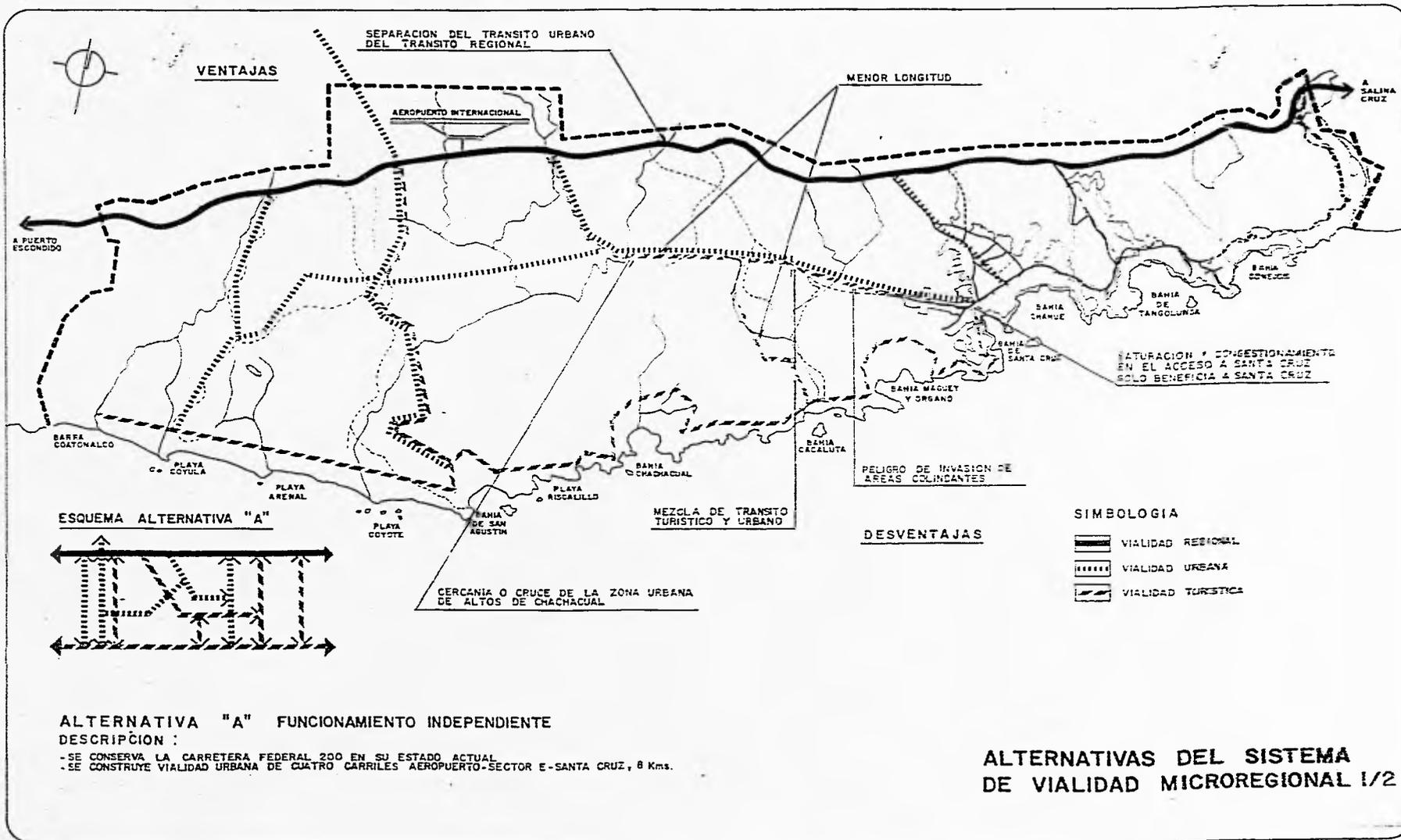
N1750 000
 N1748 000
 N1746 000
 N1744 000
 N1742 000
 N1740 000
 N1738 000

- SÍMBOLOS**
- ZONA URBANA
 - ZONA TURÍSTICA
 - NO PROYECTO
 - CAMPO DE GOLF
 - VIALIDAD

| | |
|---|--|
| <p>DESCRIPCIÓN : LA OFERTA TURÍSTICA SE DESARROLLA PRIMERO EN LAS BAHÍAS DE SAN AGUSTÍN Y RISCALCILLO Y EN LAS PLAYAS DE LOS BAJOS, Y LAS ZONAS URBANAS EN LA MESETA DEL ARENAL Y EN COYULA.</p> | |
| <p>VENTAJAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - GRAN CAPACIDAD TURÍSTICA Y URBANA DE LOS BAÑOS Y SUS MENORES COSTOS DE URBANIZACIÓN. - FACILITA LA DIVERSIFICACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS. | <p>DESVENTAJAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - SE DESARROLLA UNA ZONA QUE NO SE IDENTIFICA COMO "BAÑOS DE HUATULCO". - SE DEJAN DE APROVECHAR LAS BAHÍAS MÁS IMPORTANTES. - ELEVADO COSTO DE INTRODUCCIÓN DEL AGUA POTABLE YA QUE ENCARRECERÍA EN EXCESO LA PRIMERA ETAPA DE DESARROLLO. - OPOSICIÓN AL PROYECTO QUE EXISTE ENTRE LOS HABITANTES DE LOS BAÑOS. |

ALTERNATIVA B

E785 000 E790 000 E795 000 E800 000 E805 000 E810 000 E815 000



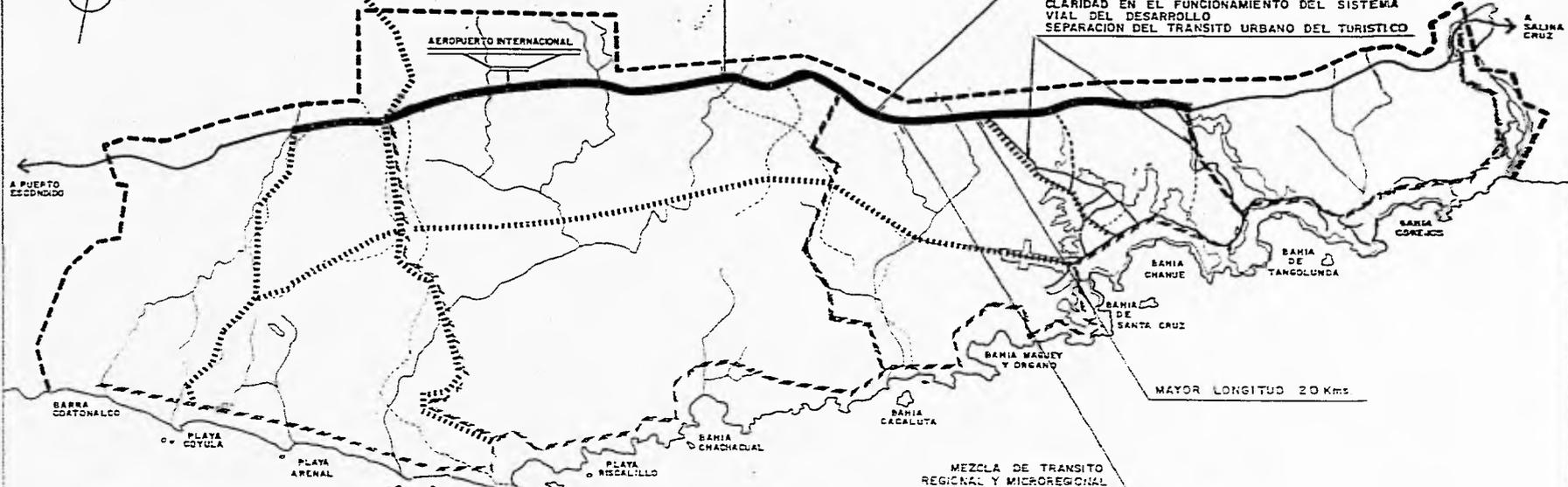


BENEFICIA A LOS TRES SUBSISTEMAS
REDUCCION EN EL TIEMPO DE TRASLADO
AEROPUERTO-ZONAS TURISTICAS

VENTAJAS

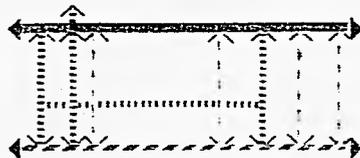
MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN DEL DESARROLLO

CLARIDAD EN EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA
VIAL DEL DESARROLLO
SEPARACION DEL TRANSITO URBANO DEL TURISTICO



MEZCLA DE TRANSITO
REGIONAL Y MICROREGIONAL

ESQUEMA ALTERNATIVA "B"



DESVENTAJAS

SIMBOLOGIA

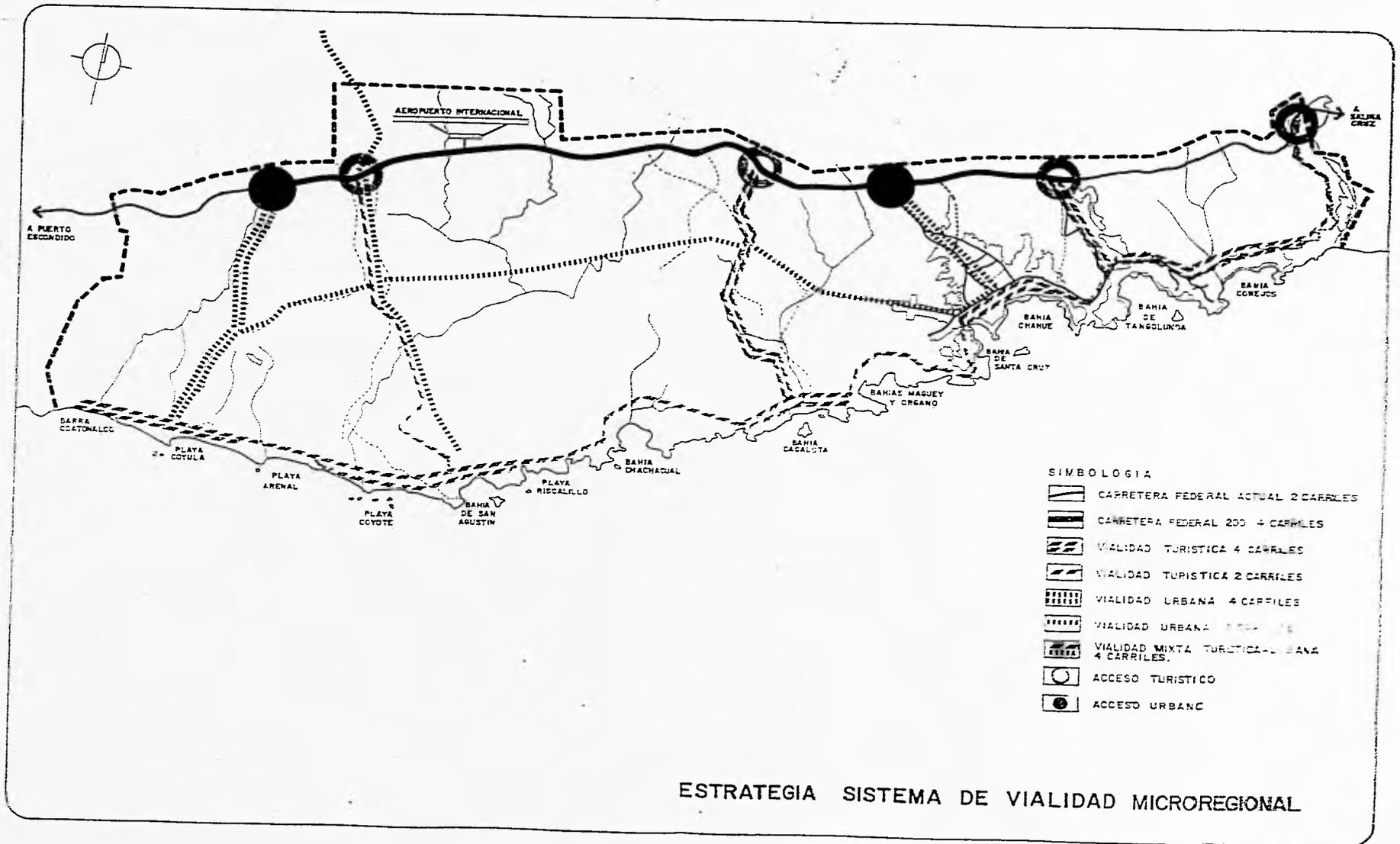
- VIALIDAD REGIONAL 4 CARRILES
- VIALIDAD URBANA
- VIALIDAD TURISTICA

ALTERNATIVA "B" FUNCIONAMIENTO INTEGRADO

DESCRIPCION :

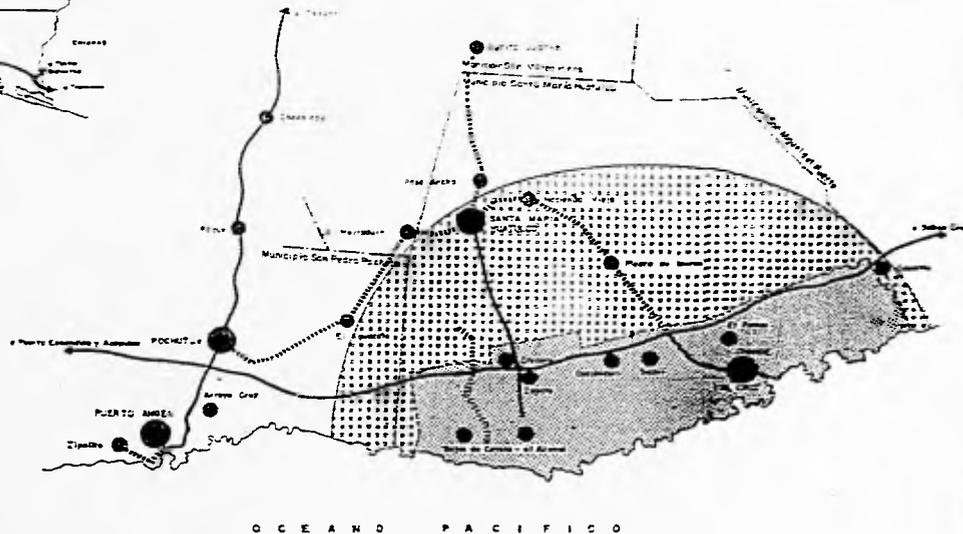
- SE RECTIFICA EL TRAZO DE LA CARRETERA 200 Y SE CONSTRUYE UN SEGUNDO CUERPO

**ALTERNATIVAS DEL SISTEMA
DE VIALIDAD MICROREGIONAL 2/2**



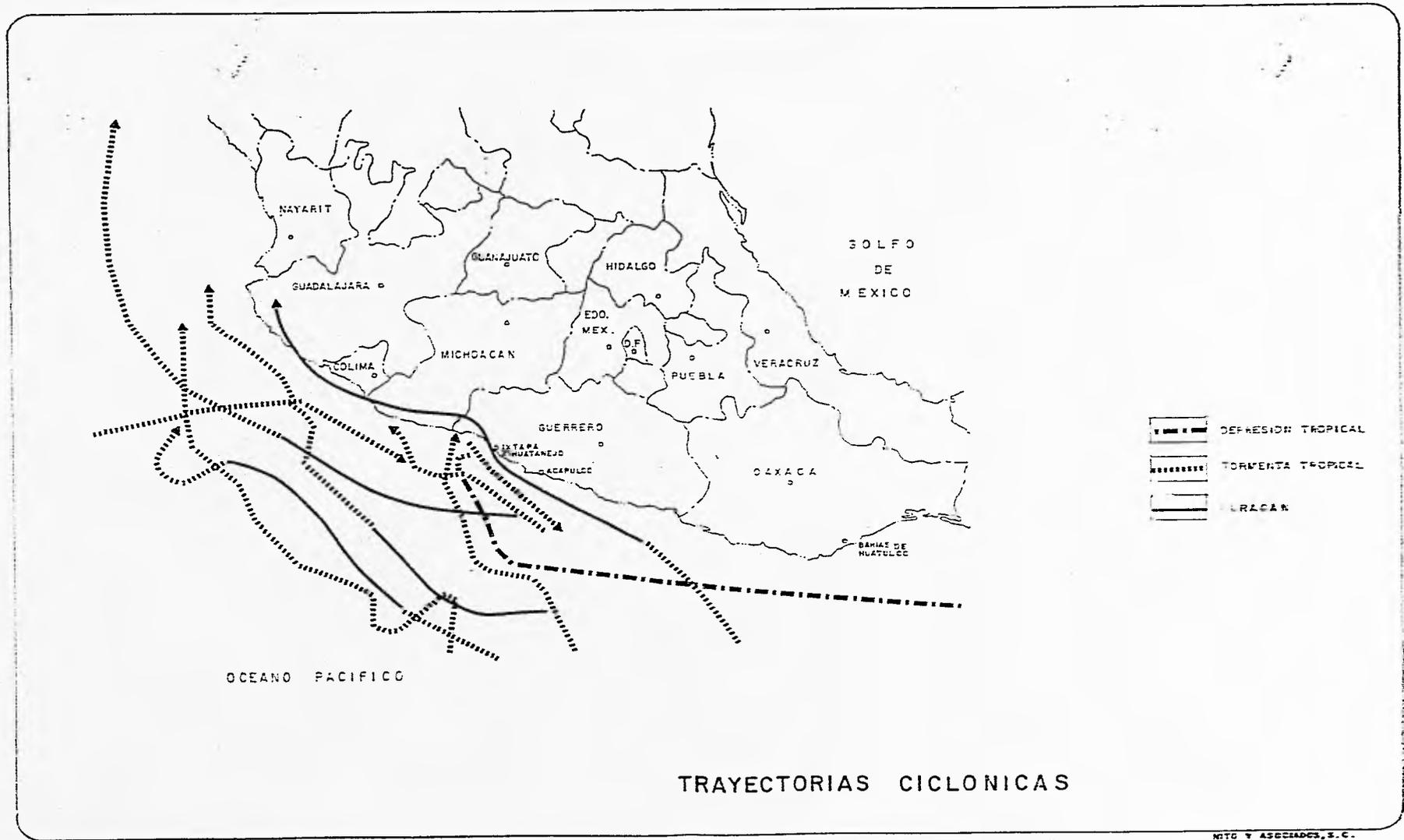
- SIMBOLOGIA**
-  CARRETERA FEDERAL ACTUAL 2 CARRILES
 -  CARRETERA FEDERAL 200 4 CARRILES
 -  VIALIDAD TURISTICA 4 CARRILES
 -  VIALIDAD TURISTICA 2 CARRILES
 -  VIALIDAD URBANA 4 CARRILES
 -  VIALIDAD URBANA 2 CARRILES
 -  VIALIDAD MIXTA TURISTICA-URBANA 4 CARRILES
 -  ACCESO TURISTICO
 -  ACCESO URBANO

ESTRATEGIA SISTEMA DE VIALIDAD MICROREGIONAL



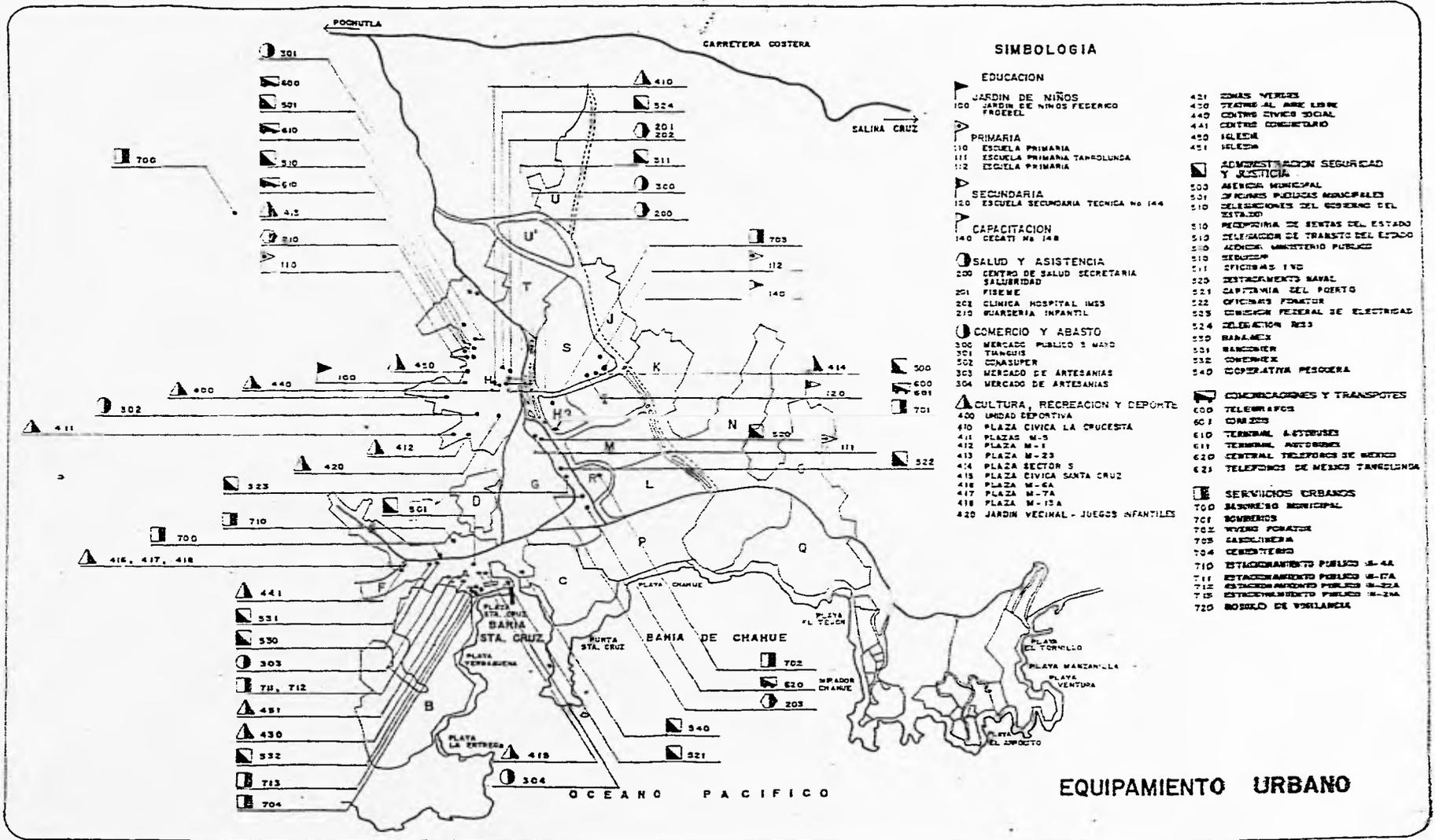
SIMBOLOGIA
 - - - - - LIMITE DE DISTRITO
 ———— LIMITE MUNICIPAL

LOCALIZACION REGIONAL, AREA DE INFLUENCIA INMEDIATA



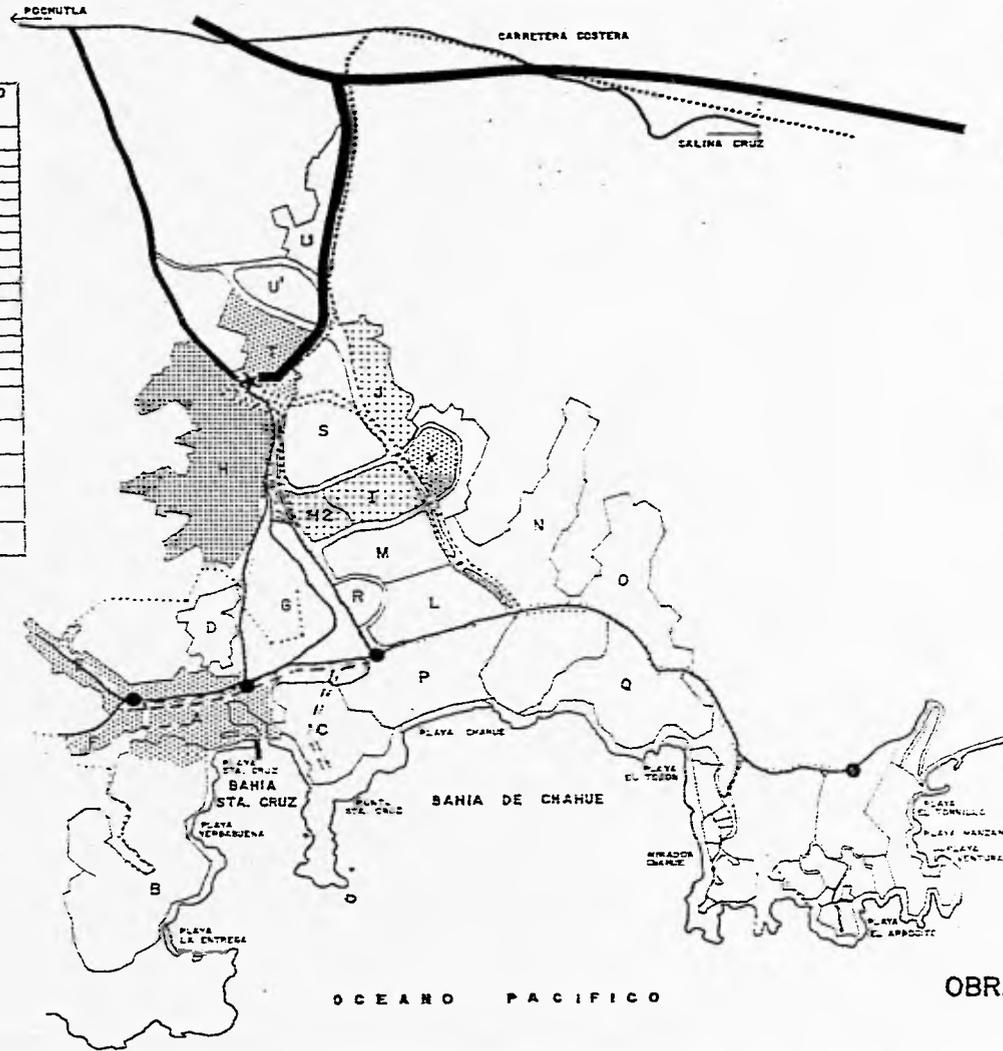
- 
 DEPRESION TROPICAL
- 
 TORMENTA TROPICAL
- 
 HURACAN

TRAYECTORIAS CICLONICAS



EQUIPAMIENTO URBANO

| SECTOR | EJECUTADO 1989 % | PROGRAMA 90 % | MEDIANO PLAZO % |
|-----------|------------------------|---------------------|-----------------------|
| A | 70 | 100 | |
| B | | | 100 |
| C | | | 100 |
| D | | | |
| E | 50 | 100 | |
| F | 50 | 100 | |
| H | 100 | | |
| M2-1 | 20 | 100 | |
| J | 10 | 100 | |
| K | 80 | 100 | |
| P | | 100 | |
| S | | | |
| T | 80 | 100 | |
| U | | | 100 |
| U2 | | | 100 |
| ZONA TUR. | | | |
| BALCONES | 60 | 100 | |
| BALCONES | 60 | 100 | |
| PLAYA | 80 | 100 | |
| CHAHUE | | | |
| ARROCITO | | | |
| BALCONES | | | 100 |
| DE CHAHUE | | | |



SIMBOLOGIA

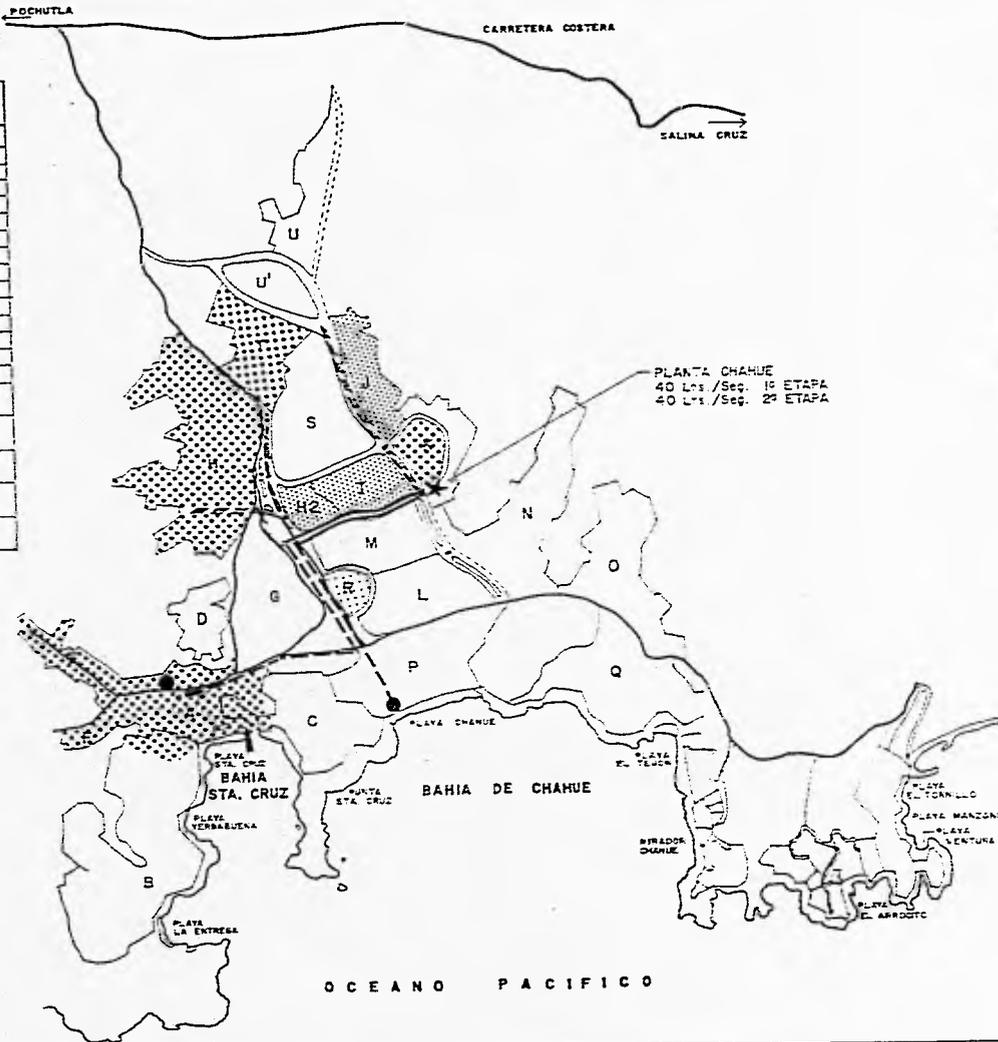
- TRANSICION AEREO SUBTERRANEA
- LINEA AEREA EN 13.2 KV.
- LINEA SUBTERRANEA EN 13.2 KV.
- LINEA AEREA EN 34.5 KV.
- LINEA AEREA EN 115 KV.
- SUBESTACION 34.5 / 13.2 KV. INICIAL 115 / 13.2 KV.

SITUACION ACTUAL 1990

- MENOS DEL 50 %
- DEL 50 % AL 100 %
- TERMINADO

OBRAS DE ELECTRIFICACION

| SECTOR | EJECUTADO 1989 % | PROGRAMA 80 % | MEDIANO PLAZO % |
|--------------------|------------------|---------------|-----------------|
| A | 100 | | |
| B | | | |
| C | | | |
| D | | | |
| E | 100 | | |
| F | 100 | | |
| H | 100 | | |
| H2-2 | 80 | 100 | |
| J | 80 | | |
| K | 100 | | |
| R | 100 | 100 | |
| S | | | |
| T | 100 | | |
| U | | | |
| U2 | | | |
| ZONA TUR. | | | |
| TANGOLUNDA | 100 | | |
| BALCONES | | | |
| TANGOLUNDA | 80 | 100 | |
| PLAYA CHAHUE | | | |
| ARROCITO | | | |
| BALCONES DE CHAHUE | | | |



SIMBOLOGIA

- PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS NEGRAS
- CARCAMO DE BOMBEO
- COLECTOR PRINCIPAL
- EMISOR PRINCIPAL
- LINEA DE BOMBEO

SITUACION ACTUAL 1990

- MENOS DEL 50%
- DEL 50% AL 100%
- TERMINADO

ALCANTARILLADO

URBANIZACIONES
GUARNICIONES, BANQUETAS, PAVIMENTO Y
ALUMBRADO PUBLICO.

| SECTOR | EJECUTADO 1989 % | PROGRAMA 90 % | MEDIANO PLAZO % |
|-----------------------|------------------------|---------------------|-----------------------|
| A | 90 | 100 | |
| B | 3 | | |
| C | 25 | | |
| D | 3 | | |
| E | 33 | 100 | |
| F | 80 | 100 | |
| H | 100 | 100 | |
| H2 | 100 | 100 | |
| J | 00 | 100 | |
| K | 78 | 120 | |
| M | 3 | | |
| S | 0 | | |
| T | 100 | 100 | |
| U | | | |
| U2 | | | |
| ZONA TUR. | 30 | 100 | |
| TANGOLUNCA | | | |
| BALCONES | 40 | 100 | |
| TANGOLUNCA | | | |
| PLAYA CHAHUE | | | |
| ARROCITO | 80 | 100 | |
| BALCONES DE CHAHUE | | | |

