

00161

**DESARROLLO URBANÍSTICO DEL TURISMO EN EL CENTRO DE
POBLACIÓN GUAYMAS SAN CARLOS**

**ING. HIRAM PEÑA BONILLA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO
FACULTAD DE ARQUITECTURA
MAESTRÍA EN URBANISMO**

ABRIL 2005

m 343548

2005

PEÑA BONILLA, HIRAM



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.

PRESENTACIÓN	4
INTRODUCCIÓN	6
OBJETIVOS	8
METODOLOGÍA	8
1. MARCO GENERAL DE REFERENCIA	11
1.1. INTRODUCCIÓN AL TEMA DEL TURISMO	11
1.1.1. <i>Breve Historia del Turismo</i>	12
1.1.2. <i>Definiciones Básicas de Turismo. El Sistema Turístico.</i>	13
1.2. LA ACTIVIDAD TURÍSTICA COMO FUENTE DE INGRESOS	17
1.2.1. <i>Ingreso del Turismo a Nivel Internacional y Nacional</i>	18
1.2.2. <i>Participación del Turismo en el PIB Nacional. Empleo y Consumo Turístico en México.</i>	23
1.3. PLANEACIÓN Y DESARROLLO URBANO DEL TURISMO.	27
1.3.1. <i>El Destino Turístico.</i>	27
1.3.2. <i>La Planeación del Desarrollo Turístico en México</i>	30
1.3.3. <i>Las Nuevas Tendencias del Turismo</i>	33
1.4. LA PLANEACIÓN DEL DESARROLLO TURÍSTICO EN DOS CASOS ANÁLOGOS:	36
1.4.1 <i>Caso Sitges – Barcelona</i>	36
1.4.2. <i>Caso Acapulco, Guerrero</i>	41
2. MARCO REGIONAL DE REFERENCIA	47
2.1 IMPORTANCIA ECONÓMICA DEL TURISMO EN SONORA.....	47
2.2. LA PLANEACIÓN DEL DESARROLLO TURÍSTICO EN SONORA.....	50
3. CASO DE ESTUDIO GUAYMAS – SAN CARLOS	59
3.1. ANTECEDENTES	59
3.2. SITUACIÓN ACTUAL.....	61
3.2.1. <i>Área de Estudio</i>	61
3.2.2. <i>Análisis del Medio Natural</i>	64
3.2.3. <i>Análisis del Medio Transformado</i>	72
3.2.4. <i>Análisis de la Actividad Turística</i>	75
3.2.5 <i>Análisis Tendencial</i>	79
4. PROPUESTA DE UN PLAN DE DESARROLLO URBANO TURÍSTICO PARA GUAYMAS SAN CARLOS	81
4.1 ESTRATEGIA DE DESARROLLO REGIONAL	81
4.2 ESTRATEGIA DE DESARROLLO TURÍSTICO	88
4.2.1 <i>Estructura General de Desarrollo</i>	92

4.2.2 Descripción del Plan de Desarrollo Urbano Turístico	99
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	106
ANEXOS.....	111
BIBLIOGRAFÍA	111
ÍNDICE DE TABLAS.....	114
ÍNDICE DE GRÁFICAS	114
ÍNDICE DE PLANOS	114
ÍNDICE DE ESQUEMAS	115
ÍNDICE DE FIGURAS.....	115

Presentación

Desde su fundación en la segunda mitad del siglo XVIII, Guaymas jugó un papel muy importante en la configuración regional del noroeste de la antigua Nueva España. Desde que en 1701, los jesuitas Eusebio Kino y Salvatierra establecieron la misión de San José de Guaymas para evangelizar a los indios Guaimas, Yaquis y Seris de la región, hasta convertirse en el primer puerto de altura del Pacífico con la instalación de la aduana marítima en 1823.

Tuvieron que pasar mas de cien años para que Guaymas adquiriera el título de ciudad y comenzara su acelerado crecimiento económico y demográfico impulsado principalmente por la instalación de las vías férreas al oriente de la ciudad, en el "empalme" de los corredores Guaymas-Guadalajara y Guaymas-Nogales, en la segunda mitad del siglo XIX.

A principios del siglo XX, la producción agrícola dio un nuevo giro a las tradicionales actividades comerciales y pesqueras que hasta el momento se realizaban en la región, la construcción de la carretera federal no. 15 permitió un explosivo crecimiento poblacional tanto en Guaymas como en el Empalme.

En la década de 1960 se advirtió el potencial turístico de la región y se fundó la localidad de San Carlos, como un apéndice al poniente de la ciudad de Guaymas, con base a un primitivo modelo turístico que no preveía su planeación e integración urbana y que seguía los intereses de unos cuantos inversionistas privados.

En la región se comenzó a gestar un modelo urbano de sistema de ciudades con Guaymas como la ciudad central comercial, pesquera e industrial y principal proveedora de servicios; Empalme como una ciudad maquiladora y principal centro de acopio y distribución de productos agrícolas e insumos agropecuarios y San Carlos como principal centro turístico, no solo de la región sino del propio estado.

La diversificación económica permitió que en la década de 1980, el sistema Guaymas-Empalme-San Carlos se consolidara como la tercera fuerza productiva del estado. La creciente actividad turística hizo voltear la mirada de varios organismos y empresas privadas, entre ellos FONATUR, para promover el centro turístico de San Carlos, pero la situación económica y política del país de la última década afectaron gravemente la región impidiendo se consumaran los proyectos.

Como consecuencia de lo anterior, en los primeros años de este nuevo siglo se ha advertido una emigración masiva en las ciudades por lo que es una prioridad dar el impulso económico a la región que permita el arraigo de sus pobladores. Para

lograrlo, en la presente investigación se propone dar ese impulso con la actividad turística, no como la panacea a los problemas económicos sino como una alternativa a las actividades pesqueras, industriales, de acopio y distribución que tradicionalmente se han llevado a cabo en la zona.

Es así como en la presente investigación se plantea el desarrollo de un proyecto turístico que permita no solo impulsar la economía sino estrechar el lazo económico del sistema de ciudades conformado por Guaymas, Empalme y San Carlos por lo que es necesario prever el impacto urbano con la propuesta de un plan de desarrollo urbano turístico.

En el plan de desarrollo se ha propuesto una estrategia poli nuclear dirigida a establecer una jerarquización y especialización de las ciudades a través de la consolidación e impulso económico de acuerdo a la vocación histórica y natural de cada una. En el plan se identifican, además, las nuevas áreas de crecimiento que permitirán una conurbación ordenada de las ciudades en donde se plantea un nuevo subcentro urbano.

El proyecto turístico se ubica en San Carlos y toma como punto detonador el estero El Soldado, conservándolo como un atractivo natural y alrededor del cual se forjará la oferta turística. Para lograr el desarrollo se ha tomado como base la vocación náutica de la región lo que permitirá consolidar el desarrollo turístico residencial, condominial y hotelero actual e impulsar las actividades de pesca deportiva y buceo.

Al final se ha logrado integrar el proyecto turístico propuesto a la región a través de un plan de desarrollo urbano turístico para el sistema de ciudades Guaymas-Empalme-San Carlos como una alternativa económica que permita el arraigo de la población local.

Introducción

Las políticas de desarrollo turístico en nuestro país se han orientado en dos vertientes básicamente. Una de ellas se ha encaminado a impulsar la creación de nuevos centros turísticos y la otra se ha dirigido a consolidar aquellos centros turísticos que han nacido de manera natural en poblaciones ya establecidas.

Los primeros, llamados también neogénicos¹, son centros integralmente planeados que suponen un éxito en el ordenamiento territorial pero existe una segregación espacial y social deliberada de la ciudad de apoyo y sus habitantes, más aún, no han dado los resultados para los que originalmente fueron creados y en vez de convertirse en detonadores del desarrollo regional se han convertido en enclaves turísticos aislados.

A los centros turísticos asentados en poblaciones cuyo origen fue la explotación de recursos y actividades primarias se les denomina arqueogénicos. Estas poblaciones se van transformando en centros prestadores de servicios turísticos y conforme crecen presentan una situación caótica tanto en el área turística como en la ciudad origen. La falta de planeación urbana y ordenamiento territorial, crea en estos centros una segregación espacial y social para la comunidad receptora del turismo.

La planeación turística del estado de Sonora no escapa a esta problemática y Guaymas San Carlos es un ejemplo de ello. Guaymas nace como un pequeño puerto comercial y pesquero que al paso de los años logró consolidarse como puerto de altura. Más tarde, el descubrimiento de sus atractivos naturales impulsó la llegada de turistas principalmente norteamericanos del vecino estado de Arizona.

La demanda turística en la región dio origen a San Carlos que nace como un apéndice del puerto de Guaymas y cuyo fundo legal se estableció en 1963². Sin un previo plan de ordenamiento la actividad turística, aunque modesta, mantuvo un crecimiento constante. Las políticas nacionales de desarrollo llevaron a FONATUR a desarrollar un megaproyecto que fuera punta de lanza de San Carlos: El Soldado de Cortés. Desde sus inicios, en 1990, este proyecto presentó una serie de contratiempos en materia ambiental pues originalmente contemplaba el desarrollo de una marina turística en el cuerpo de agua del estero que le da

¹ Fernández Fuster Luis. *Enciclopedia de turismo (Volumen 4)*. Nueva Editorial Interamericana, México 1985

² En el Boletín Oficial del Estado número 26 de fecha 28 de septiembre de 1963 se establece la creación del poblado de Bahía San Carlos, Comisaría y Fundo Legal de Nuevo Guaymas, según decreto del H. Congreso del Estado de Sonora.

nombre. Por esta razón se tuvo la necesidad de modificar el proyecto finalizándolo en 1994.

El Soldado de Cortés presentó una problemática común de los centros turísticos neogénicos en los que hay una clara segregación espacial y social de la población prestadora del servicio turístico. No existía, además, un plan regional de ordenamiento territorial que integrara el proyecto al puerto de Guaymas. Por otro lado, la inestabilidad económica y social del país en 1995 no permitió que el proyecto se consumara.

Con estos antecedentes resulta incuestionable la necesidad de un ordenamiento territorial para Guaymas San Carlos pero ¿Cómo prever la integración no solo de los servicios que presta el puerto de Guaymas sino, además, de sus pobladores a las actividades del centro turístico de San Carlos?, por otro lado, ¿Qué tipo de proyecto es el más adecuado, de acuerdo a las circunstancias políticas y económicas actuales así como a la vocación turística natural, para impulsar de manera definitiva el desarrollo turístico de Guaymas San Carlos?

Para dar respuesta a estas interrogantes se considera necesario primeramente hacer una revisión de las políticas de desarrollo que se han implementado en casos análogos de centros turísticos en playa que ayuden a entender la naturaleza de su problemática. En este análisis habrá que considerar aspectos económicos, políticos, sociales y ambientales que sirvan como antecedente para establecer políticas de impulso turístico adecuadas a Guaymas San Carlos.

Estas políticas deberán estar orientadas a dos puntos específicos: la integración del puerto de Guaymas con el centro turístico de San Carlos y el diseño de un producto turístico acorde con la vocación de la región y las tendencias turísticas actuales.

Tomando en cuenta que las zonas costeras representan espacios de gran valor para el desarrollo de la actividad turística; México, con poco más de 11,000 kilómetros de litorales, es un país con un enorme potencial que no ha sido aprovechado en su totalidad.

Considerando que el turismo se presenta como una actividad económica alterna sobre todo para aquellas regiones económicamente deprimidas como es el caso del puerto de Guaymas. El principal problema está en que no existe una visión global de desarrollo y de integración regional, de ahí la importancia de llevar a cabo un plan maestro de desarrollo.

La presente investigación servirá para exponer y analizar las políticas en materia de desarrollo urbano turístico que se han venido impulsando en México y Sonora en los últimos años. Esto permitirá sentar las bases para una adecuada planeación del desarrollo turístico en el estado y en el caso específico de

Guaymas San Carlos que prevea la integración de aspectos económicos, políticos, sociales y ambientales.

Objetivos

El objetivo general de la presente investigación es hacer la *Propuesta de un Plan de Desarrollo Urbano Turístico para el Centro de Población Guaymas San Carlos* que logre consolidarlo como un centro turístico regional. Para lograrlo se pretende cubrir los siguientes objetivos específicos:

- Integrar el puerto de Guaymas y el centro turístico de San Carlos espacial, social y económicamente.
- Desarrollar un producto turístico acorde con la vocación natural de la región y con las tendencias turísticas actuales.
- Incorporar el área natural Estero del Soldado con el mínimo impacto ambiental para ofrecer una alternativa económica que genere divisas y empleos para el puerto de Guaymas a través de la actividad turística

Metodología

La presente investigación se desarrollará en tres etapas. La primera de ellas se llevará a cabo a través de un análisis bibliográfico en donde se aplicará el método deductivo para identificar la problemática general de la implementación de políticas de desarrollo en otros centros turísticos.

Para la segunda etapa se utilizarán las técnicas de investigación documental y de campo en donde se aplicarán los métodos deductivo y descriptivo para lograr un diagnóstico de la zona de estudio.

En esta segunda etapa se utilizará un Sistema de Información Geográfica (SIG) como base para la digitalización, análisis, manipulación e integración de la información para el diagnóstico físico de la zona de estudio.

En la tercera y última etapa, se aplicarán los conocimientos obtenidos en clase y en el ámbito profesional para lograr el objetivo final que es proponer un plan de desarrollo urbano turístico para Guaymas San Carlos.

Para alcanzar los objetivos planteados será necesario consultar las fuentes de información relacionados con el tema como libros, revistas, periódicos, información geográfica y estadística, toma de fotografías en sitio, entrevistas personales, etc.

El marco de referencia se establecerá con el análisis de las políticas de desarrollo turístico en los tres niveles de gobierno que permitan hacer una propuesta que integre aspectos políticos, económicos, sociales y ambientales. Se analizará la situación actual a través de un diagnóstico del área de estudio y se estructurarán los resultados que permitan concluir y hacer algunas recomendaciones.

Integración de la información a través del Sistema de Información Geográfica

La planeación del desarrollo debe integrar el análisis de información de diferentes aspectos físicos naturales como los estudios topográficos, la geología, la edafología, el uso de suelo, la hidrología superficial y subterránea, entre otros; Debe, además, incorporar condicionantes urbanas como vías de comunicación, delimitación del área urbana actual, prestación de servicios básicos y equipamiento entre otros.

La cantidad de información que se maneja para el análisis sobrepasa la capacidad de los métodos manuales y es casi obligatorio el uso de herramientas tecnológicas para lograr un buen resultado. Una de estas herramientas son los Sistemas de Información Geográfica (GIS, por sus siglas en inglés), que se definen como:

“Una nueva herramienta que... ofrece la capacidad de almacenar, acceder, analizar, manipular, desplegar e integrar información ambiental, económica y social en un solo sistema. Dicha herramienta facilita: 1) superposición de datos para fines comparativos; 2) actualización de información para ilustrar cambios en el tiempo; 3) cambios de escala para microanálisis; 4) derivación de datos no disponibles mediante manipulación de factores conocidos; 5) integración de paquetes de datos de ciencias sociales y físicas; 6) incorporación de datos adquiridos mediante sensores remotos tales como imágenes de satélite con fines de monitoreo ambiental continuo; y 7) modelado de procesos sociales y físicos con propósitos de simulación y predicción”.³

Así es como estos sistemas permiten integrar, organizar, analizar y presentar datos de una manera más sencilla y amable para el usuario⁴.

³ que ha sido definido por R. Ford, citado por Oscar Lucke Sánchez en Base conceptual y metodología para los escenarios de ordenamiento territorial en Sistema Nacional para el Desarrollo Sostenible, Costa Rica, 2002:

⁴ Los sistemas de información geográfica utilizan representaciones gráficas de los aspectos del medio o territorio como la vegetación, geología, edafología, temperatura, precipitación, altitud, carreteras, ciudades, ríos, divisiones administrativas, entre otros. Pueden ser, principalmente, de dos tipos según el método usado para modelar la realidad geográfica.

El equivalente digital de esta realidad consta de un conjunto de capas (o temas, representados por puntos, líneas y polígonos) y de un conjunto de gráficos (textos, leyendas, marcos, etc.)

Cada capa de información de un mapa presenta información sobre un aspecto del territorio y según la forma en que estas capas se transforman en información digital, se tienen los tipos de SIG. *SIG ráster*: Utilizan una malla de celdillas cuadradas. En cada celdilla hay un número y éste número porta la información necesaria para modelar un aspecto del medio. Son perfectos para modelar aspectos muy variables que generalmente son

En esta investigación se utilizó el programa denominado “ArcView” en el que se integró información recopilada del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), del Instituto Catastral y Registral del Estado de Sonora (ICRESON), del Instituto del Medio Ambiente y el Desarrollo Sustentable del Estado de Sonora (IMADES) y de la Comisión del Fomento al Turismo del Estado de Sonora (antes SECTUR).

Al ser los modelos digitales una representación gráfica simplificada de la realidad en la que aparecen algunas de sus propiedades, ésta información se puede almacenar en una serie de capas agrupadas por temas que pueden relacionarse entre sí para hacer un análisis de cruce de información de los aspectos físicos naturales y condicionantes urbanas. Este cruce o sobre posición de factores da como resultado la información necesaria para la formulación del plan de desarrollo urbano identificando las áreas más adecuadas para las diversas actividades: turísticas, habitacional, equipamiento, entre otros.

cuantitativos. *SIG vectorial*: Utilizan un conjunto de puntos, líneas o polígonos que modelan un aspecto del medio. Estos puntos, líneas o polígonos se conocen, de manera genérica, como entidades y constan de una información gráfica y de una alfanumérica que describe determinadas características de cada una. *Guía Básica para el Usuario de ArcView*.

1. Marco General de Referencia

En el presente capítulo se establecerá la importancia del turismo como una de las actividades económicas generadora de divisas y empleos más importante de los últimos cincuenta años. Además, se definirán las bases de la planeación en desarrollos turísticos.

Primeramente se hace un breve resumen histórico de la actividad turística desde sus inicios a la fecha. Se analiza su impacto social y económico, principalmente después de la segunda guerra mundial, y se circunscribe como un fenómeno de masas.

Se define la actividad turística como un sistema complejo conformado por tres regiones: origen, destino y tránsito, que involucra no solo aspectos económicos sino políticos, sociales y ambientales.

Se hace un análisis de las tendencias en materia de planeación urbana de la actividad turística, enfocándose principalmente a la región destino. Más adelante se estudian las políticas de planeación urbana turística implementadas en dos casos análogos.

Al final de este primer capítulo se tendrán los conocimientos básicos del turismo que servirán como marco de referencia general para hacer el diagnóstico y conocer la problemática de la actividad turística en el caso de estudio de la presente investigación que es Guaymas San Carlos, en el estado de Sonora.

1.1. Introducción al Tema del Turismo

El turismo es uno de los fenómenos sociales más característico de los últimos 50 años. Desde mediados del siglo XIX ha ido adquiriendo paulatinamente un volumen de grandes proporciones llegando a movilizar a 700 millones de personas, aproximadamente, que generaron cerca de 523,000 millones de dólares en el año 2003 por lo que es imposible ignorar su importancia.

Año con año, millones de personas se desplazan temporalmente de sus lugares de residencia, influyéndose e influyendo en los lugares que visita. El turismo se visualiza como un sistema compuesto de tres elementos básicos: el mercado emisor, el flujo o corriente y el núcleo receptor, sobre los que actúan, entre otras, una infinidad de acciones políticas, económicas, sociales, culturales y medioambientales que definen su éxito o fracaso.

La actividad turística es compleja y por lo mismo, ha sido difícil lograr una definición que involucre todos los aspectos en los que toma parte: el medio

ambiente, la infraestructura, el patrimonio cultural e histórico, entre otros. Esto ha permitido abordar su estudio desde diferentes perspectivas, dentro de las cuales, las más estudiadas han sido el perfil del visitante y los beneficios económicos que la actividad trae consigo.

1.1.1. Breve Historia del Turismo

Desde tiempos remotos el hombre ha tenido la necesidad de moverse de su lugar de origen. Primeramente lo hacía siguiendo el movimiento migratorio de sus presas o la estacionalidad de los frutos silvestres. Más adelante y después de la acumulación de riqueza debida al sedentarismo, provocado a su vez por el descubrimiento de la labranza de la tierra y la especialización de actividades, el motivo principal de los movimientos era el comercio de bienes. El comercio tenía rutas bien establecidas principalmente entre Asia y Europa, las cuales se incrementaron de manera notable en la época de las colonias.

Ya en el siglo XVIII, la revolución industrial trajo consigo no solo adelantos tecnológicos y riquezas, aunque esta última sólo fuera para ciertos sectores de la población, sino que además hubo cambios drásticos en la estructura social. Surge una nueva clase de trabajadores que con el tiempo comienza a exigir ciertos beneficios como el acceso a la seguridad social y salud pública, la reducción de horarios de trabajo y el derecho al descanso obligatorio remunerado entre otras cosas. Aún con éstos beneficios obtenidos, la actividad turística del siglo XIX estaba restringida solo a unos cuantos privilegiados.

A finales del siglo XIX y principios del XX se logró un adelanto científico y tecnológico nunca antes visto por la humanidad. Las discrepancias políticas y económicas trajeron consigo dos guerras mundiales. Una vez concluida la segunda guerra mundial, las principales potencias económicas alcanzaron un alto grado de desarrollo socioeconómico en la década de 1950.

Esto propició las condiciones necesarias para lograr un bienestar social en la población en general de éstos países. Las grandes masas de trabajadores de los mismos demandaron cada vez más el derecho al disfrute del tiempo libre a través de la recreación y el turismo.

Como respuesta, la actividad turística se diversificó y abarató y en la segunda mitad del siglo XX el turismo se convirtió en un fenómeno de masas que hasta nuestras fechas afecta a millones de personas alrededor del mundo sobre los que actúa.

Aunque los primeros escritos sobre viajes se remontan a la antigüedad, estas visitas se limitaban a informar sobre las condiciones topográficas, demográficas y agrícolas de los territorios. En la época de las colonias se utilizaron los viajes de

reconocimiento, más para informar sobre las riquezas de las nuevas tierras e introducir la religión que por otra cosa.

Las primeras referencias sobre viajes turísticos que se conocen son de principios del siglo XIX, cuando en 1810 Henry Swinburne publica el libro *Picturesque Tour Spain* que habla sobre su viaje a España. En éste libro, Swinburne describe sus impresiones del viaje, ya no como un explorador de reconocimiento geográfico o en busca de riquezas sino por el solo placer que le produce el viaje. Hasta terminar el siglo XIX y principios del XX, ésta fue la línea a seguir de las memorias escritas por los primeros turistas. En éstos tiempos sólo unos cuantos podían sufragar los gastos que estos viajes requerían, por lo que la actividad turística era apenas perceptible y se desconocía la relevancia económica que ésta adquiriría en la segunda mitad del siglo XX. (Fernández Fuster, 1985) ⁵

La evolución del turismo arranca con una “primera etapa” que se puede denominar “turismo de élite”, caracterizada porque se refería especialmente a grupos selectos de visitantes extranjeros, afectaba a pocos países y solamente a determinadas zonas turísticas y una “segunda etapa”, que es la situación actual y en el futuro previsible, denominada “turismo de masas”, que surge en la segunda mitad del siglo XX como un fenómeno de la sociedad moderna en la que confluyen ciertas características inherentes a la actividad turística y que dan origen a su nacimiento, entre otras cosas, el tiempo libre, ingresos suficientes, la evolución tecnológica del transporte y una nueva actitud hacia el medio ambiente que nos rodea.

1.1.2. Definiciones Básicas de Turismo. El Sistema Turístico.

Reconociendo la importancia que con el tiempo adquiriría la actividad turística en las primeras décadas del siglo pasado, hubo varios intentos por definir al turismo. Una de las definiciones más antiguas es la del Alemán Glücksman ⁶ que data de 1929 y quien define al turismo como

“Un vencimiento del espacio por personas que afluyen a un sitio donde no poseen lugar de residencia”

Lo primero que salta a la vista en esta definición es que el turismo es una actividad física, donde el movimiento es inherente. Al hablar de un *vencimiento de espacio*, se supone el sentido de pertenencia a un lugar que se va a dejar para ir a un *sitio* que no es *lugar de residencia* habitual.

⁵ Para abundar sobre el tema consulte Fernández Fuster Luis. *Enciclopedia del Turismo* Tomo 1. Nueva Editorial Interamericana SA de CV. México, 1985. Capítulo 1, Generalidades del Turismo.

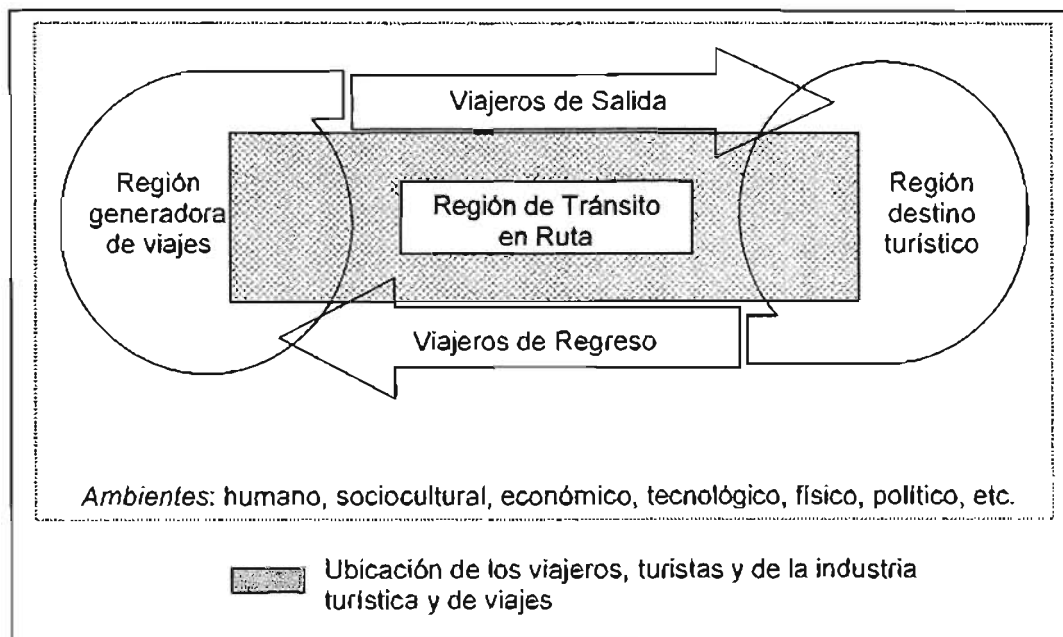
⁶ Citado por Fernández Fuster, 1985.

La creciente demanda hizo del turismo una actividad cada vez más compleja y en la segunda mitad del siglo XX, en 1982, Mathieson y Wall⁷, definen al turismo como

"Una movilización temporal hacia un destino lejos del hogar y del lugar de trabajo habituales, las actividades realizadas durante la estancia y las facilidades para satisfacer las necesidades turísticas"

Al analizar las definiciones de Glücksman, Mathieson y Wall se puede apreciar que ésta última es mucho más compleja pues va más allá de una definición físico espacial e involucra variables como la temporalidad, el motivo del viaje, definido a través de las *actividades realizadas durante la estancia* (las cuales pueden ser, entre otras, recreativas, culturales, religiosas o de descanso pero no de trabajo) y la infraestructura o servicios (*facilidades*) que se deberá brindar al turista para llevar a cabo el viaje como los modos y medios de transporte, el hospedaje y la alimentación, entre otros.

En un intento por explicar el turismo de manera simplificada, Leiper⁸ estableció en 1979 un modelo a manera de esquema donde representa el sistema turístico básico. (Esquema 1.1)



Esquema 1.1 Modelo de Sistema Turístico de Leiper

Fuente: Cooper, Fletcher, 1996

⁷ Citado por Cooper, Fletcher, Gilbert y Wanhill en *Turismo. Principios y Práctica*. Editorial Diana. México, 1996

⁸ Citado por Cooper. 1996.

En este modelo, Leiper establece tres elementos clave:

El primero de ellos es *el turista*. El turista es el que hace el viaje, es el que por razones de descanso, salud, religiosos, culturales, trabajo temporal, entre otros, se desplaza de su lugar de residencia habitual a otro sitio ya sea por un día o varias semanas con la intención de volver.

El segundo son *los elementos geográficos*, es decir, los medios físicos donde se desarrollan las actividades turísticas. Estos los ha clasificado en tres tipos:

Región generadora de viajeros. Es aquí donde surge el mercado turístico, donde el viajero planea, compra los boletos y reserva las habitaciones. En muchas ocasiones la región generadora es también una región destino.

Región destino turístico. Es el elemento más importante del esquema pues es la razón del viaje, es donde se llevan a cabo la mayor parte de las actividades turísticas.

Región de tránsito de ruta. Es el elemento físico que se encuentra entre la región generadora y la región destino. La región de tránsito define los medios y modos de transporte. En muchas ocasiones ésta misma región representa un atractivo más del viaje, como en el caso de los cruceros.

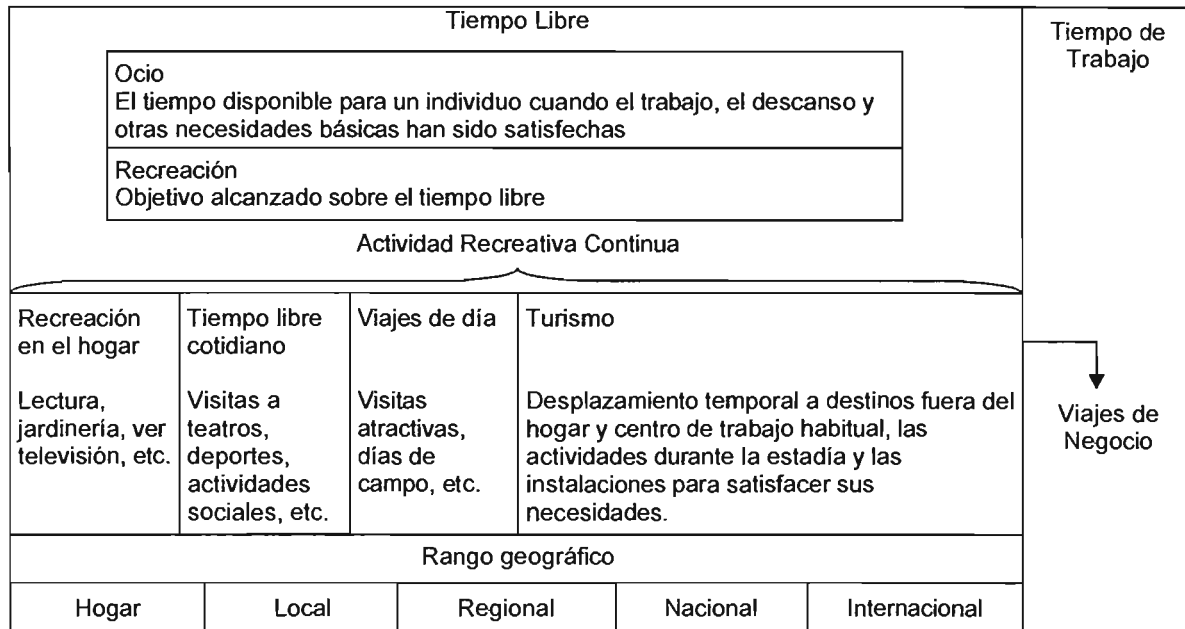
El tercero es *la industria turística*. Ésta consta de todas aquellas empresas, organizaciones e instalaciones que se pueden ubicar en cualquiera de los elementos geográficos. Por ejemplo, las agencias de viajes se localizan principalmente, en la región generadora; los hoteles, en la región destino y los modos de transporte como autobuses, aviones y barcos que están en constante movimiento, se pueden localizar en cualquiera de las tres regiones geográficas.

Para complementar el sistema de Leiper, Boniface y Cooper toman la definición de Mathieson y Wall y la insertan dentro de un esquema más amplio en el que también se involucra tiempo, espacio y actividad. (Esquema 1.2)

En este esquema se definen las actividades recreativas que puede llevar a cabo un individuo en su tiempo libre en función de un rango físico geográfico, lo cual está afectado por el tiempo disponible para llevar a cabo la actividad. A mayor tiempo disponible es más probable recorrer grandes distancias.

En el mismo esquema, solo aquellas actividades de ocio que se realizan en un rango geográfico regional, nacional o internacional son consideradas turísticas. Además, el desplazamiento tiene que ser temporal, es decir, debe de haber un regreso al hogar o al centro de trabajo habitual.

Aún cuando los viajes de negocios parecen “salir” del rango de la actividad turística lo cierto es que el tiempo libre durante el viaje es aprovechado para realizar actividades netamente turísticas como paseos por la ciudad o los alrededores, uso de instalaciones como hoteles y restaurantes entre otros.⁹



Esquema 1.2 Esquema Turístico de Boniface y Cooper

Fuente: Cooper, Fletcher, 1997

De los tres elementos clave del modelo turístico de Leiper, el turista ha sido el más estudiado pues es su comportamiento (en términos de gasto, medio y modo de viaje, elección de destino y actividades, etc.) lo que define la demanda y ésta a su vez define la oferta (lo que Leiper llama Industria Turística) lo que al final resultará en un impacto económico tanto en el destino del viaje como en su propio origen.

La complejidad e importancia económica de la actividad turística llevó a crear la Organización Mundial del Turismo (OMT) como un organismo internacional cuyo objetivo es el de proporcionar elementos necesarios que permitan diagnosticar y evaluar la actividad turística. Con éste fin, la OMT publicó en 1993 el “Sistema de Cuentas Nacionales 1993”¹⁰. (SECTUR, INEGI, *Cuenta Satélite de Turismo, 2002*).

⁹ En el esquema, los viajes de día regionales no son considerados dentro del concepto de turismo pero actualmente éstos, y principalmente los generados entre las fronteras, han sido integrados al concepto de turismo elaborado por la Organización Mundial del Turismo (OMT).

¹⁰ El Sistema de Cuentas Nacionales 1993, fue elaborado con la participación de cinco instituciones internacionales: Organización de las Naciones Unidas (ONU), Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), Comisión de las Comunidades Europeas (EUROSTAT), Fondo Monetario Internacional (FMI) y Banco Mundial (BM). En Francia, en 1973, se inició el desarrollo de las cuentas

La OMT define el turismo como

“el desplazamiento momentáneo que realizan las personas y comprende las acciones que efectúan durante sus viajes y estancia fuera de su entorno habitual”

Establece que el *turismo* representa solo una función de consumo por lo que se hace necesario definir al *turista* para verlo como una actividad económica productiva. Así, la OMT sustituye la palabra *turista* por la de *visitante*, siendo éste

“toda persona que se desplaza a un sitio diferente de su lugar habitual de residencia, con una duración del viaje inferior a doce meses y cuyo propósito no sea desarrollar una actividad remunerada en el lugar visitado”

Entre éstas y otras definiciones, la OMT hace una clasificación rigurosa del visitante en términos de su entorno habitual (el origen del viaje) y su tiempo de estancia (permanencia del viaje).

Además, el concepto de turismo se ha ido enriqueciendo con definiciones más específicas en cuanto al motivo del viaje. Hoy se habla del turismo de placer, de negocios, del ecoturismo, el turismo cultural, rural, de aventura y de salud, entre otros.

1.2. La Actividad Turística como Fuente de Ingresos

Si el turismo tiene hoy la trascendencia que posee, si los gobiernos le han prestado atención y si los empresarios se lanzan a promover empresas turísticas es porque el turismo se ha revelado como una fuerza económica, como uno de los generadores más rápidos de divisas y como uno de los factores de redistribución más efectivos en el desarrollo internacional.¹¹

satélites de turismo como una forma de evaluar, medir y comparar el impacto económico de la actividad. Las bases para su cálculo han ido evolucionando conforme se ha diversificado la actividad. Actualmente se encuentra en desarrollo la actualización del Sistema de Cuentas Nacionales a publicarse en 2003.

¹¹ Para establecer la importancia del turismo dentro de la actividad económica, en los siguientes apartados sobre turismo internacional, nacional y estatal se retomaron las definiciones que sobre estos temas ha establecido la OMT.

El turismo internacional, que es aquel que está constituido por la suma del turismo que viaja al exterior (egresivo o de salida) y el que procede del extranjero (receptivo o de entrada).

El turismo nacional, que resulta de la conjunción del turismo interno (que se realiza dentro de un mismo país, en este caso México) más el egresivo (de salida). Se refiere a los residentes del país de estudio sin distinguir el destino de sus viajes.

El turismo interior, que comprende el turismo interno (que para este caso se utilizará el que se realiza dentro del estado de Sonora) y el receptivo (de entrada). Se refiere a los individuos que viajan dentro del mismo territorio (el estado de Sonora), sin importar su lugar de origen.

El aumento en los ingresos por concepto de la actividad turística se ve reflejado en el incremento de los 2,100 millones de dólares generados por poco más de 25 millones de turistas internacionales en 1950 hasta 477,000 millones de dólares generados por 699 millones de turistas en el 2000, lo que representa una tasa de crecimiento promedio anual del 11 por ciento en 50 años.

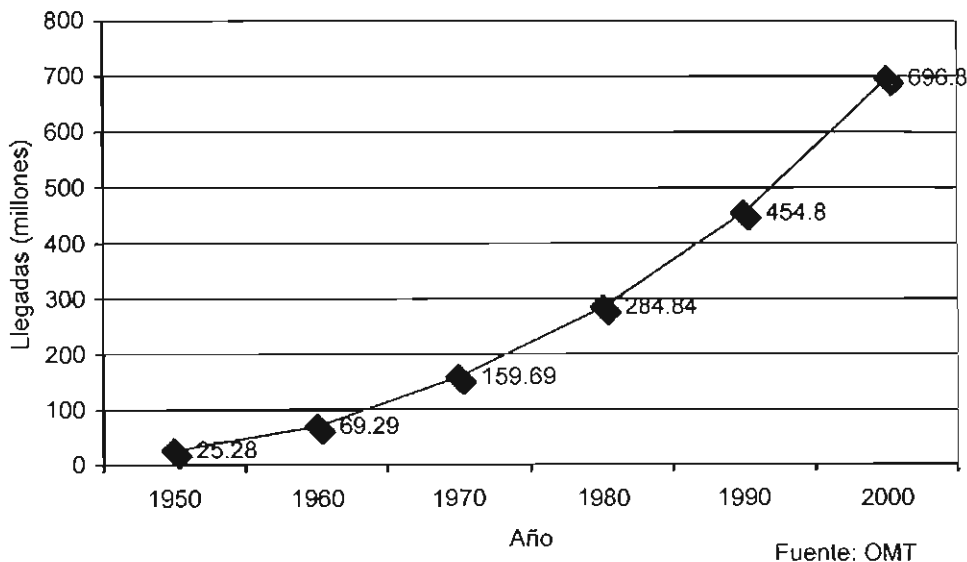
México ha aprovechado sus riquezas naturales para generar ingresos por concepto de actividad turística. En el 2001 generó 8.4 millones de dólares, lo que representó el 8.3 por ciento del PIB nacional, superior al generado por el sector primario, la minería y la industria de la construcción.

1.2.1. Ingreso del Turismo a Nivel Internacional y Nacional

Después de la segunda guerra mundial, se incrementó el número de personas de los países industrializados que tenían suficiente tiempo libre remunerado e ingreso económico para realizar viajes internacionales. Como respuesta, se desarrolló la oferta para satisfacer ésta demanda con los conocidos paquetes turísticos. La llegada del jet en 1958 y el abaratamiento del combustible facilitaron aún más las cosas. A esto hay que sumarle el importante incremento de los viajes de negocios.

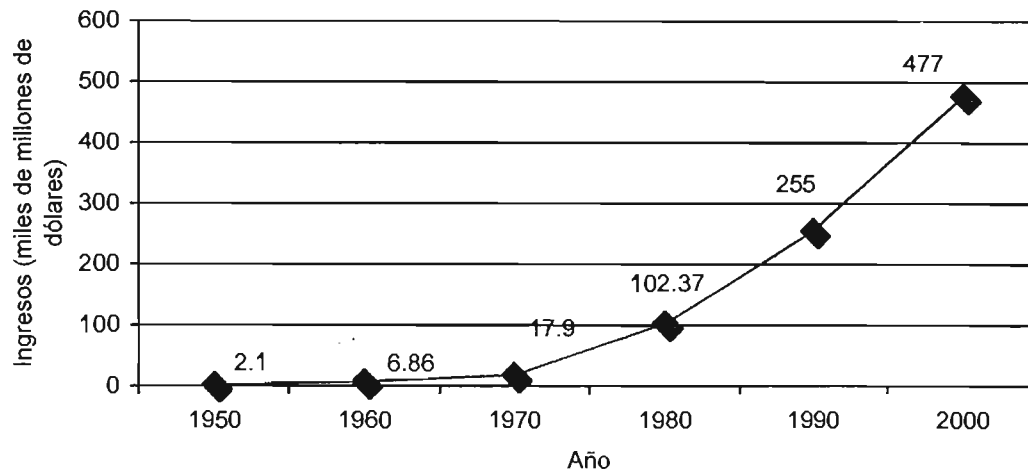
El crecimiento de la actividad turística pone en claro que el turismo es uno de los fenómenos económicos y sociales más importantes de los últimos años. El número de llegadas de turistas internacionales muestra una tasa de crecimiento promedio anual de 7 por ciento pasando de poco más de 25 millones de turistas en 1950 a 696 millones en el 2000. (Gráfica 1.1).

Gráfica 1.1. Llegada de Turistas Internacionales 1950-2000



Paralelamente al incremento del número de llegadas, los ingresos por concepto de turismo internacional, a precios corrientes y excluyendo los costos de transporte internacional, tuvieron una tasa de crecimiento promedio anual del 11 por ciento en el mismo período pasando de 2,100 millones de dólares en 1950 a 477,000 millones de dólares en el 2000. (Gráfica 1.2)

Gráfica 1.2. Ingresos por Concepto de Turismo Internacional 1950-2000



Fuente: OMT

De acuerdo a los datos de la OMT, las tasas de crecimiento más altas en el número de llegadas de turistas internacionales se registraron en los períodos 1950/1960 y 1960/1970, con 9.60 y 7.88 por ciento promedio anual respectivamente y ha ido disminuyendo paulatinamente logrando en el último período 1990/2000 un crecimiento del 4.3 por ciento promedio anual lo que parece indicar que el mercado se encuentra en una etapa de estabilización.¹²

La fragilidad de la actividad turística

Un análisis detallado de las estadísticas básicas del turismo, como la llegada internacional de visitantes y los ingresos por concepto de turismo internacional, de los últimos cinco años han revelado la fragilidad de la actividad turística ante fenómenos naturales y eventos sociales que han repercutido de forma negativa en las estadísticas turísticas. En la tabla 1.1 se puede observar claramente una

¹² Dentro del estudio *Visión del turismo 2020*, la Organización Mundial del Turismo ha desarrollado un análisis prospectivo de la actividad turística para los primeros 20 años del siglo XXI. Según los resultados del estudio se espera que el número de llegadas de turistas internacionales sean del orden de los 1,560 millones para el 2020, de los cuales 1,180 millones serán viajes regionales y 377 millones serán viajes de larga distancia y estancia. (OMT, *Tourism Highlights 2002*)

disminución en el número de llegadas de turistas para el período 2000/2001 del 0.30 por ciento provocado en mayor parte por los efectos de los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2000. Esto significó la pérdida de poco más de 2 millones de turistas y de más de 10,000 millones de dólares, lo que representó una tasa negativa del -2.8 por ciento en los ingresos internacionales.

La rápida recuperación de la actividad se vio reflejada en el período 2001/2002 con una tasa de crecimiento del 2.80 por ciento, alcanzando los 703 millones de llegadas de turistas internacionales.

La guerra en Irak, la expansión del SARS (neumonía atípica) en Asia y la tensión política en Corea del Norte que se presentaron en el 2003 provocaron nuevamente una tasa de crecimiento negativa del -1.70 por ciento para el período 2002/2003.

Año	Llegadas	Tasa
2000	686	+6.90%
2001	684	-0.30%
2002	703	+2.80%
2003	691	-1.70%
2004	760	+10.0%

Fuente: OMT

En el 2004, las llegadas de turistas internacionales alcanzaron la cifra récord de 760 millones¹³, que corresponden a un incremento del 10 por ciento con respecto al 2003. La última vez que se registró un incremento comparable fue en 1984, cuando el turismo internacional se recuperó de la constante debilidad económica de los primeros años de la década de 1980 debida en gran parte a la crisis petrolera.

Las expectativas de este último año se vieron apenas mermadas por el maremoto y el tsunami en el Océano Índico, una de las regiones con los más altos índices de crecimiento turístico, que se registraron en diciembre del 2004.

Estas cifras demuestran la gran fragilidad del sector turismo pero al mismo tiempo la gran resistencia que ofrece ante eventos desalentadores y panoramas políticos y económicos en crisis.

Aún con la problemática mundial actual, México ha logrado mantener la octava posición en el número de llegadas de turistas internacionales y la duodécima posición en ingreso por este concepto (Tablas 1.2 y 1.3)¹⁴.

¹³ Datos preliminares en Tourism Highlights publicados en enero del 2005 por la OMT y basados en estimaciones de los datos mensuales del 2004.

¹⁴ El número de llegadas de turistas internacionales a nivel mundial no refleja una tendencia generalizada para cada uno de los países. En la tabla 1.2 se puede apreciar que hubo países como China que tuvieron un incremento en el número de llegadas del 11.0 por ciento en el período 2001/2002, mientras que para el 2002/2003 retrocedió en un 10.4 por ciento influenciado principalmente por la expansión del SARS. Aún cuando el período 2002/2003 representó pérdidas generalizadas de turistas, hubo países como Austria, Alemania y Reino Unido que presentaron números positivos en el mismo período.

Tabla I.2. Llegada de Turistas Internacionales (millones)					
Pos.	País	2002	2003	Variación (%)	
				02/01	03/02
1	Francia	77.0	75.0	2.4	-2.6
2	España	52.3	51.8	4.5	-1.0
3	Estados Unidos	43.5	41.2	-7.2	-5.3
4	Italia	39.8	39.6	0.6	-0.5
5	China	36.8	33.0	11.0	-10.4
6	Reino Unido	24.2	24.7	5.9	2.2
7	Austria	18.6	19.1	2.4	2.5
8	México	19.7	18.7	-0.7	-5.1
9	Alemania	18.0	18.4	0.6	2.4
10	Canadá	20.1	17.5	1.9	-12.9
	TOTAL	703	691	2.8	-1.7

Fuente: OMT. Los datos para el 2004 aún no están disponibles para todos los países

En el 2002, México logró captar 19.7 millones de llegadas de turistas, lo que significó un ingreso de 8,900 millones de dólares. En el 2003 captó 18.7 millones de turistas y un ingreso de 9,500 millones de dólares. Para el 2004 se captaron 20.6 millones de turistas internacionales que dejaron una derrama de 10,800 millones de dólares, lo que estableció un nuevo récord para el país.

Esto significa que para el período 2002/2003 se tuvo un decremento del -5.1 por ciento con una rápida recuperación del 10.5 por ciento en el período 2003/2004. Por otro lado el ingreso presentó un crecimiento sostenido del 6.8 por ciento y 14.6 por ciento en ambos periodos respectivamente.

El decremento del 5 por ciento en la llegada de turistas internacionales a nuestro país en este último período se debe en gran parte al declive de los viajes al extranjero de los estadounidenses y en particular de los viajes cortos al otro lado de la frontera. Todo esto debido a que Estados Unidos, el primer emisor de viajes y principal mercado turístico de nuestro país¹⁵, redujo el número de viajes al extranjero, especialmente los realizados en avión.

Por otra parte el incremento del ingreso, no solo en México sino en toda Latinoamérica, se vio positivamente influenciado por el tipo de cambio del dólar

¹⁵ Según la OMT, la composición de turistas extranjeros hacia México en el 2000, fue de la siguiente manera: 86% de Estados Unidos; 5% de Europa; 4% de América Latina, 4% de Canadá y el restante 1% de otros países. (OMT)

estadounidense con respecto al euro, ya que las monedas suelen ser dependientes del dólar.¹⁶

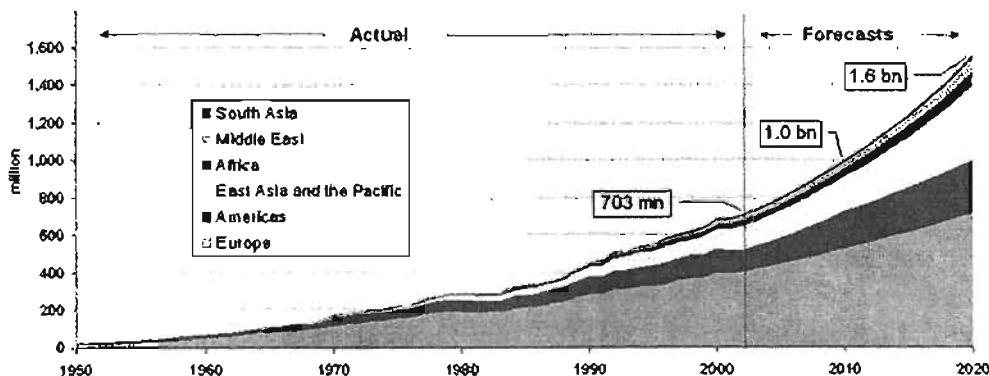
Pos.	País	2002	2003	Variación (%)	
				02/01	03/02
1	Estados Unidos	66.7	64.5	-7.2	-3.3
2	España	33.8	41.8	3.3	23.6
3	Francia	32.7	37.0	7.8	13.1
4	Italia	26.9	31.2	4.1	16.2
5	Alemania	19.0	23.0	5.7	21.2
12	México	8.9	9.5	5.4	6.8
	TOTAL	480	523	3.8	8.9

Fuente: OMT. Los datos para el 2004 aún no están disponibles para todos los países

Las perspectivas a largo plazo

Como se puede observar, el análisis demuestra que la evolución del turismo ha sido irregular en los últimos años. A pesar de esto, la OMT mantiene una visión positiva de la actividad a largo plazo. De acuerdo a la organización, la experiencia ha demostrado que hay una alternancia entre periodos de mayor crecimiento y crecimiento lento. En *Turismo: Panorama 2020*, publicado por la misma organización, se pronostica que las llegadas alcanzarán los 1560 millones para el año 2020. (OMT. *Tourism Highlights*, 2002)

Gráfica 1.3 Análisis Tendencial del Turismo Internacional 2020



Fuente: Organización Mundial de Turismo. 2002. *Turismo: Panorama 2020*.

¹⁶ La OMT recomienda tener mucho cuidado en el manejo de información de ingresos por concepto de la actividad turística. El incremento de 43,000 millones de dólares, pasando en 2002 de los 48,000 millones de dólares a aproximadamente 523,000 millones en 2003 no necesariamente representa un incremento sustancial pues debe analizarse otros factores como la depreciación del dólar frente a otras divisas, particularmente frente al euro.

Aunque la evolución del turismo ha sido irregular en los últimos años, la OMT mantiene una previsión positiva a largo plazo. De acuerdo a la organización, la experiencia ha demostrado que se suceden períodos de mayor crecimiento con períodos de crecimiento lento. El optimismo en el incremento del 10 por ciento en 2004, hace suponer un crecimiento promedio más conservador de alrededor del 4 y 5 por ciento durante los próximos cinco años.

1.2.2. Participación del Turismo en el PIB Nacional. Empleo y Consumo Turístico en México.

Entre 1990 y 2000, la actividad turística se ha consolidado como una de las principales fuentes generadoras de divisas para el país, al captar durante este período, ingresos superiores a los 73 mil millones de dólares, resultado de recibir a más de 204 millones de turistas.

Participación de la actividad turística en el PIB de México

La importancia del turismo en el Producto Interno Bruto de los países no presenta un patrón único, es decir, depende de la estructura económica de cada país y de su grado de diversificación. Los países con una alta dependencia de la actividad como Cuba o Costa Rica, los ingresos del turismo llegan a ser del orden del 10 por ciento de su PIB, mientras que en países con una alta diversificación económica, como Estados Unidos, Francia y China, oscila entre el 1 y 2 por ciento.

En México, en el período comprendido de 2000 a 2002, el Producto Interno Bruto (PIB) del Turismo representó en promedio el 8.27 por ciento del total nacional, superior en 35 por ciento al PIB total del sector primario, cinco veces mayor que el de la minería y el doble de la industria de la construcción. (SECTUR, INEGI. *Cuenta Satélite de Turismo en México (CSTM) 1997-2002*)

En términos económicos, el turismo es el tercer generador de divisas para México, después de las manufacturas y el petróleo. Considerando el ingreso por concepto de las llegadas de turistas internacionales como exportaciones y el gasto del turismo internacional como importaciones, en México se ha mantenido una balanza turística positiva desde 1993. Desde 1995 ha sido superior a los tres mil millones de dólares y en el 2004 llegó a los 3,879.9 millones de dólares, 21 por ciento por arriba de lo registrado en 2003. (Tabla I.4) (FONATUR, *Gran Visión del Turismo en México 2020*. 2000 y SECTUR. *Resultados Acumulados de la Actividad Turística 2004*. 2005)

Tabla I.4 Balanza Turística (millones de dólares)			
	2003	2004	Var %
Ingresos	9,457.1	10,838.9	14.6
Egresos	6,253.3	6,959.0	11.3
Saldo	3,203.8	3,879.9	21.1

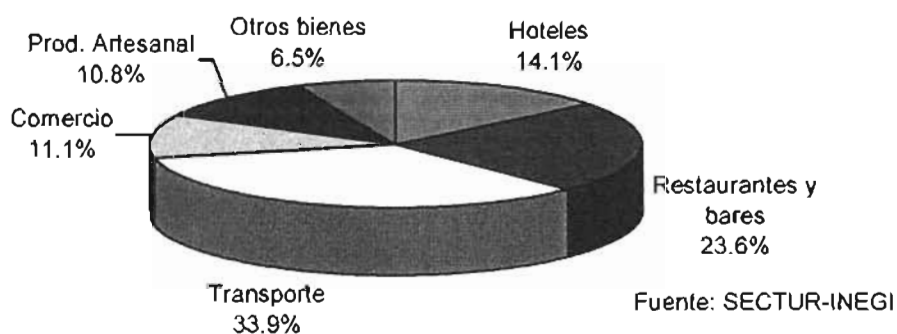
Fuente: SECTUR.

De prevalecer la tendencia, es posible que la actividad turística en México hacia el año 2025 llegue a contribuir con 4.7 por ciento del PIB nacional, es decir, 3.5 por ciento menos de lo que contribuye actualmente. Esto no significa que el turismo esté perdiendo su valor agregado, sino que puede ser signo de una mayor diversificación económica del país. (FONATUR, *Estudio de Gran Visión 2025*)

Las actividades turísticas que más aportaron al PIB nacional fueron el transporte, con 2.8 por ciento; los restaurantes y bares, con el 2.0 por ciento y el alojamiento con el 1.2 por ciento; el restante 2.3 por ciento correspondió al comercio, la producción artesanal y otros.

El conjunto de bienes y servicios que realizan los turistas nacionales y extranjeros en nuestro país representan un mercado importante para muchos sectores. Así, en el total del PIB Turístico para el período 1997-2002, el transporte representó, en promedio, 33.9 por ciento; los restaurantes y bares el 23.6 por ciento; el alojamiento, 14.1 por ciento; el comercio y las manufacturas, incluyendo las artesanías, el 11.1 y 10.8 por ciento respectivamente. El restante 6.5 por ciento correspondió a los servicios de esparcimiento (centros nocturnos, exposiciones, museos, etc.) y otros servicios (servicios de fotografía, alquiler de autos, etc.), servicios de administración y promoción turística, entre otros. (Gráfica 1.4).

Gráfica 1.4. Composición del PIB turístico 1997-2002.



El consumo turístico

En el 2002, el consumo del turismo doméstico representó el 83.8 por ciento del total, superando en más de seis veces el consumo efectuado por el turismo receptivo, que alcanzó el 12.7 por ciento; en tanto que el egresivo lo hizo en 3.5 por ciento. Esto muestra claramente la importancia que reviste el gasto realizado por los residentes en nuestro país durante sus viajes dentro del territorio nacional. (Tabla 1.5)

La mayor parte del consumo turístico es realizado por los viajeros domésticos, la evolución de éste, en términos reales, muestra una tasa media de crecimiento anual del 2.2 por ciento en el período 1997/2002.

En cuanto al gasto del turismo receptivo, éste registró una tasa promedio anual negativa del -4.4 por ciento en el período 1997/2002. Mostrando una ligera recuperación en el último período.

Año	Formas de turismo	
	Doméstico	Receptivo
1997	128,234.2	29,109.2
1998	133,730.5	28,606.8
1999	140,006.4	24,687.4
2000	147,594.4	24,789.1
2001	145,676.2	22,904.0
2002	142,918.1	23,231.7
TMCA	2.2 %	-4.4 %

Fuente: SECTUR

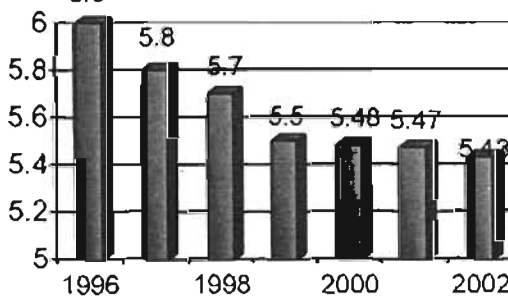
El empleo de la actividad turística

Los beneficios de la actividad turística no solo se reflejan en los recursos que deja en el país en que se realiza, sino también en la cantidad de empleo que genera. De acuerdo a la OMT, uno de cada doce empleos en el 2000 fue generado por la actividad turística a nivel mundial.

En México, las ocupaciones remuneradas en el sector turístico se estimaron en 1.82 millones para el año 2004. Esto implica un aumento de casi 90 mil ocupaciones con respecto al 2003, que fue del orden de 1.73 millones de personas.

Históricamente, la participación del personal ocupado de las actividades turísticas a nivel nacional mostró una tendencia a la baja entre 1996 y 1998. Su contribución fue para cada uno de estos años de 6.0 y 5.7 por ciento respectivamente. En los años siguientes se ha mantenido un nivel más o menos constante de participación del 5.4 por ciento. (Gráfica 1.5)

Gráfica 1.5 Participación del Personal Ocupado en el total de la ocupación

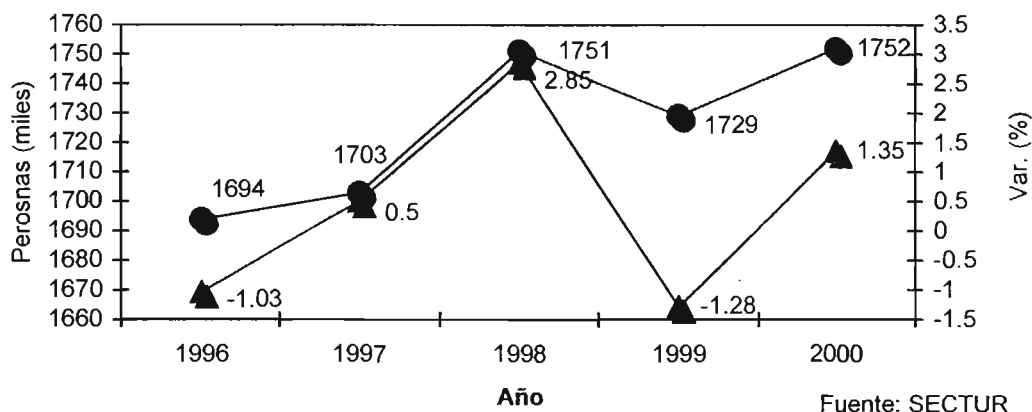


Fuente: SECTUR

En el 2002, siete de cada diez personas que laboraban en actividades turísticas se ubicaron en las actividades de alojamiento, transporte, restaurantes y bares, siendo estos últimos los de mayor aportación con el 38.9 por ciento del total ocupado en la actividad turística.

El empleo turístico ha tenido una participación promedio anual dentro del agregado nacional de 5.8 por ciento. En la gráfica 1.6 se puede apreciar que, después de la crisis de 1995, se tuvo una contracción de las ocupaciones remuneradas de -1.03 por ciento. Para 1997 y 1998, la balanza fue positiva, llegando éste último año a ser del 2.85 por ciento con respecto al anterior.

Gráfica 1.6 Personal ocupado en el sector turístico



En 1999 se observa otra reducción de -1.3 por ciento y una rápida recuperación en el 2000 del orden del 1.35 por ciento con respecto al año anterior. En el año 2000, poco más de 1.7 millones de personas se ocupaban en el sector turismo principalmente en la actividad restaurantes, bares, alojamientos y transporte.

La productividad turística supera la productividad nacional. La industria turística generó un producto promedio anual por ocupación remunerada de 58,800 pesos entre 1993 y 2000, contra los 43,160 pesos a nivel nacional.

Estos datos demuestran un crecimiento, a veces lento y con recaídas, pero siempre incipiente del turismo en México y se reconoce como una actividad económica y como una industria alternativa para la generación de divisas y creación de empleos.

1.3. Planeación y Desarrollo Urbano del Turismo.

Una vez definida la importancia de la actividad turística como fuente de ingresos y regresando al sistema turístico planteado por Leiper, la región geográfica destino es tal vez el elemento más importante pues representa la razón de ser del turismo ya que son los atractivos del lugar los que hacen que se lleve a cabo la visita.

La actividad turística en los destinos es difícil de medir, pues no presentan un patrón especial de distribución geográfica o comportamiento específico. Aunque hay cierta tendencia de los turistas a seleccionar aquellos que ofrecen ciertos atractivos naturales como playas, existen centros artificiales que son todo un éxito, y mientras hay zonas que no conocen el turismo, otras en cambio, están saturadas.

Se hace un análisis del papel de los gobiernos en la planeación de la actividad turística ya que ésta representa una alternativa de desarrollo económico. De forma paralela se lleva a cabo un análisis de las políticas que en materia turística se han desarrollado en México.

1.3.1. El Destino Turístico.

El urbanismo nace con la necesidad de establecer la disposición, embellecimiento y crecimiento armónico de las ciudades, o núcleos urbanos, y que surge como la consecuencia de los aspectos técnicos y económicos de los problemas que plantea todo asentamiento humano con el imperativo social de hacerlo agradable y habitable.

Se deben de tomar en cuenta dos tipos fundamentales de asentamientos turísticos. El primero es de los núcleos receptores basados en localidades ya existentes y cuya población, grande o pequeña, condiciona el desarrollo turístico; el segundo son las urbanizaciones de nueva planta, creaciones originales del turismo y para el turismo y que constituye quizá el más grande efecto de este fenómeno masivo del siglo XX que es el turismo. Pierre Deferet en sus estudios de localización turística los denomina, respectivamente, arqueogénicos y neogénicos. (Fernández Fuster, 1985)

La problemática de unos y otros es diversa pero sobre un fondo común. Esta problemática sirve para diferenciar el urbanismo turístico como un caso muy particular y diferenciado del urbanismo en general, puesto que tanto las creaciones neogénicas, de nueva creación, y las arqueogénicas, que se adaptan al turismo, tienen como característica que son urbanizaciones dedicadas exclusivamente al placer.

La diferencia fundamental de cualquier núcleo turístico con cualquier otra ciudad es la "ausencia" de trabajo. No existen oficinas, ni industrias, ni talleres e incluso el

comercio tiene un aire relajado y de intrascendencia. Los hoteles y condominios se pueblan de vacacionistas en períodos estacionales, más o menos largos.

En términos de urbanismo esto se traduce en algo palpable, pues a diferencia de otras ciudades, en el núcleo turístico la vida se desarrolla en los espacios abiertos. Incluso las habitaciones, especialmente las de playa, tienen terrazas en una transición entre lo exterior y lo interior.

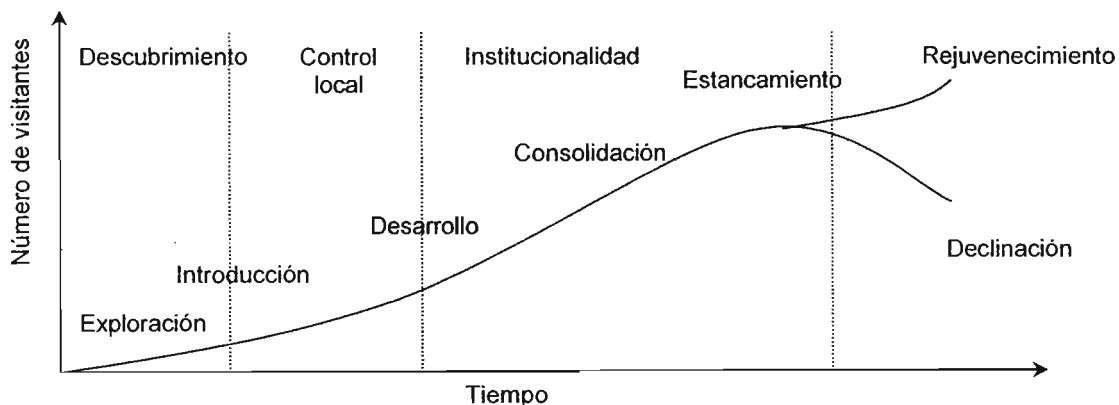
La planificación y la ordenación, tanto para conservar y mejorar como para crear, debe darse, de manera deseable, a través de una subordinación de la ciudad al hombre, con una vuelta a la escala humana pues el hombre es la medida de todas las cosas. (Fernández Fuster, 1985)

Evolución del destino turístico

Para los estudiosos de la actividad turística, los destinos o núcleos receptores, son como seres vivos que nacen, crecen, maduran y se saturan, y pueden llegar a morir.

El nacimiento comienza con la llegada de los primeros turistas motivados por los atractivos naturales que ofrecen ciertas zonas. La zona despierta a la nueva actividad y se equipa con alojamiento, mejora sus comunicaciones y hace propaganda. Si es suficientemente atractivo, el destino comienza a crecer ofreciendo cada vez más, mejores y variados servicios que los mismos turistas demandan. (Esquema 1.3)

Esquema 1.3 Evolución del destino turístico



Fuente: Butler, citado por Cooper, Fletcher, 1997

Aunque aún en constante crecimiento, el explosivo impacto económico de los primeros años comienza a menguar con el tiempo, el destino ha llegado ya a su etapa de estabilización. Si dicho destino no sabe adaptarse a la demanda tan cambiante, irremediablemente morirá y en el mejor de los casos retomará nuevas fuerza a través de la creación de nuevas atracciones.

En ocasiones se produce un período de regresión en los destinos ya establecidos que pueden ser motivados por causa internas o externas al propio núcleo receptor. Internas como disminución en la calidad de los servicios o degradación del medio natural y externas como la inestabilidad económica mundial, la etiqueta de destinos “peligrosos” (por ser focos de enfermedades o con actividades terroristas) o simplemente porque ya “no están de moda”.

A estos destinos que surgen en pequeñas localidades de apenas unos cientos o miles de habitantes, que de pronto se ven invadidas por miles de visitantes Pierre Defert (citado por Fernández) las denomina *arqueogénicas*. A aquellos destinos que han sido creados prácticamente de la nada y que han sido planeados integralmente los llama *neogénicos*.

El impacto en los destinos arqueogénicos es mucho más fuerte que en los neogénicos pues a la población natural se le superponen otra población flotante y temporal, los turistas; a ésta se le suma una afluencia de trabajadores de otras regiones que invade, a su vez, la localidad; además, la población local ha sustituido sus actividades primarias por las del servicio; los recursos naturales, arqueológicos o arquitectónico se vuelven vulnerables por la misma presencia del turista.

La adaptación al turismo de una localidad arqueogénica presenta varias fases que constituyen su prehistoria y su evolución. Esta dependerá, por supuesto, de la preferencia de los visitantes. Pero esta preferencia depende, a su vez, de las condiciones que para el turismo presente la localidad.

Al analizar el desarrollo de los núcleos turísticos de playa mediterráneos, Fernández Fuster explica que, existe un determinismo geográfico que tiene tres elementos básicos: el pueblo, el puerto y la playa. Todo el desarrollo posterior dependerá de las condiciones, y sobre todo, de la situación de estos tres elementos. La calidad y longitud de la playa, el clima, el tipismo del pueblo y el valor del puerto serán los factores determinantes de su éxito.

Según Fernández, pueblo, puerto y playa forman un triángulo teórico, cuyas dimensiones no deben sobrepasar determinadas distancias. Puede ocurrir que playa y puerto, pueblo y playa o puerto y pueblo estén perfectamente unidos, convirtiéndose el esquema triangular en uno lineal, mucho más favorable para la

evolución que los triangulares. La situación óptima es cuando estos tres puntos de recepción turística se confunden en un solo punto.

En general, todos los centros arqueogénicos pasan por varias etapas:

La fase de adaptación, que es cuando el pueblo y el puerto reciben los primeros visitantes adoptando una nueva forma de vida y de servicio.

La fase constructiva, cuando debido al éxito inesperado del lugar, se crea nueva infraestructura por la misma población local especialmente diseñada para el turista.

La fase sustitutiva, definida por la especulación del suelo y de la comercialización intensiva. Una vez asegurada la recepción turística, se perciben fuertes inversiones que se llevan a cabo principalmente en la misma localidad.

La "tercera zona", esta se lleva a cabo en el exterior de la población, intensivamente constructiva y realiza la unión de la playa con el pueblo en una amalgama de lo moderno y lo antiguo. La unión se realiza en mayor o menor tiempo según la inversión y la amplitud del espacio intermedio.

La expansión lineal, en donde el crecimiento se hace a uno y otro lado de la población y siempre siguiendo el litoral, nunca hacia el interior pues se trata de aprovechar todas las playas disponibles. En este crecimiento, la presencia de cantiles o de litoral no aprovechable produce rupturas, espacios vacíos, creando centros urbanos del tipo neogénicos que no se apoyan en los cascos viejos del pueblo.

En general, el turismo modifica el paisaje natural, el urbano, económico y cultural en los núcleos receptores que invade. Es por esta razón que es necesario llevar a cabo una planeación que integre éstos aspectos, plantear una política local turística flexible, ordenada y coordinada en los tres niveles de gobierno lo que resultará en proyectos detonadores de la economía regional. A continuación se hace una breve exposición de las políticas sobre planeación urbana turística en México.

1.3.2. La Planeación del Desarrollo Turístico en México

La planeación del desarrollo tiene sus bases en el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que determina que la nación debe:

"Dictar las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas, de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población".

En la misma Constitución, en el artículo 115 se establece que:

"Los municipios, en términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal; participar en la creación y administración de sus reservas territoriales; controlar y regular la utilización del suelo en sus jurisdicciones territoriales; intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana; otorgar licencias y permisos para construcciones y participar en la creación y administración de zonas de reserva ecológica".

Así mismo, la Ley General de Asentamientos Humanos se propone "Fijar las normas básicas para planear la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población" y establece que la ordenación de los centros de población en los municipios se llevará a efecto mediante los planes o programas municipales de desarrollo urbano.

En cuanto a la planeación del desarrollo turístico en México, los primeros indicios surgen en 1963 cuando el Departamento de Turismo crea el primer Plan Nacional de Desarrollo Turístico en el cual se reconocen los beneficios que representa la actividad turística para México como la creación de empleos y la generación de divisas por lo que el gobierno federal toma el liderazgo de la planeación turística.

El papel del Estado como agente planificador se ha manifestado a través de la creación de instituciones y organismos cuya participación directa ha consistido en la realización del diseño, construcción y financiamiento¹⁷ de centros turísticos, principalmente destinos de playa porque son los más demandados por visitantes extranjeros y nacionales.

En 1956 se crea el Fondo de Garantía y Fomento al Turismo (FOGATUR) para impulsar al inversionista nacional a invertir en la actividad. En 1969 se creó el Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR) con el objetivo de instrumentar una política para impulsar el turismo en el país. De la fusión de ambos nace, en 1974, el Fondo Nacional de Turismo (FONATUR)¹⁸.

A partir de este momento en México (y como se ha venido dando a nivel internacional), la planeación turística se ha dirigido hacia dos vertientes. La

¹⁷ La inversión federal en turismo ha sido muy baja y en ningún momento ha alcanzado el 1% del presupuesto total nacional. Entre 1959-1970 el presupuesto en turismo fue del 0.21%; de 1971-1977 fue del 0.13%; de 1978-1982 fue de 0.28% y de 1983-1990 fue del 0.57% (Jiménez, citado por Bringas)

¹⁸ FONATUR se convierte así en un instrumento del gobierno federal encargado de fomentar el crecimiento de la actividad turística del país con una activa participación en la programación y el desarrollo del turismo, a través del impulso de tres programas: Desarrollo y consolidación de Centros Integralmente Planeados (CIPs), Financiamiento a la inversión privada e inversión directa en el desarrollo de equipamiento turístico, ayudando así al fortalecimiento de la actividad turística en general.

primera de ellas se ha dirigido a desarrollar los llamados centros integralmente planeados, (CIP's) o centros neogénicos como Cancún, Ixtapa, Los Cabos, Loreto y Huatulco que en nuestro país han sido impulsados por el Fondo Nacional de Turismo. La segunda se ha dirigido a apoyar destinos arqueogénicos que son los más comunes, que nacen de manera natural, y que la mayoría presentan una situación caótica producto de la imprevisión y la improvisación.

Los primeros suponen un éxito en el ordenamiento territorial pero existe una segregación espacial y social deliberada de la ciudad de apoyo y sus habitantes, más aún, no han dado los resultados para los que originalmente fueron creados y en vez de convertirse en detonadores del desarrollo regional se han convertido en enclaves turísticos aislados.

En los segundos existe también una segregación espacial y social de la comunidad receptora sólo que aquí se presenta como una clara consecuencia de la falta de planeación urbana turística y ordenamiento territorial.

Ésta situación se hace aún más evidente por la transformación del núcleo receptor a las nuevas demandas de los turistas, de los prestadores de servicios y de los mismos pobladores, fenómeno casi general en todo el ámbito turístico. De hecho podría decirse que ésta percepción caótica de la actividad turística es solo el primero de una serie de problemas producto de la no planificación.

Además, dentro de la política del turismo en México hay una clara segregación del turismo nacional al orientar la oferta al mercado internacional con el argumento de atraer divisas incluso por encima de las implicaciones sociales y culturales que repercuten cuando se desarrolla un destino turístico.

Con ésta visión de la actividad turística, los planes nacionales de desarrollo presentados por el ejecutivo federal, han dedicado un apartado al desarrollo del turismo. Así, en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, se plantea al sector turismo como una prioridad dentro del cual se pretende desarrollar y fortalecer la oferta turística para consolidar destinos y diversificar el producto turístico.

Derivado del plan, se crea el Programa Nacional de Turismo 2001-2006. En éste se reconocen los beneficios de la actividad turística al mencionar que, en materia de turismo se ha generado

“Un conjunto de beneficios económicos que se reflejan fundamentalmente en términos de empleo, captación de divisas y participación en el PIB.”

Pero, se hace hincapié en que estos beneficios han sido puntuales y no han logrado uno de los objetivos del programa que es el de impulsar el crecimiento regional. Esto queda claro al señalar que,

primera de ellas se ha dirigido a desarrollar los llamados centros integralmente planeados, (CIP's) o centros neogénicos como Cancún, Ixtapa, Los Cabos, Loreto y Huatulco que en nuestro país han sido impulsados por el Fondo Nacional de Turismo. La segunda se ha dirigido a apoyar destinos arqueogénicos que son los más comunes, que nacen de manera natural, y que la mayoría presentan una situación caótica producto de la imprevisión y la improvisación.

Los primeros suponen un éxito en el ordenamiento territorial pero existe una segregación espacial y social deliberada de la ciudad de apoyo y sus habitantes, más aún, no han dado los resultados para los que originalmente fueron creados y en vez de convertirse en detonadores del desarrollo regional se han convertido en enclaves turísticos aislados.

En los segundos existe también una segregación espacial y social de la comunidad receptora sólo que aquí se presenta como una clara consecuencia de la falta de planeación urbana turística y ordenamiento territorial.

Ésta situación se hace aún más evidente por la transformación del núcleo receptor a las nuevas demandas de los turistas, de los prestadores de servicios y de los mismos pobladores, fenómeno casi general en todo el ámbito turístico. De hecho podría decirse que ésta percepción caótica de la actividad turística es solo el primero de una serie de problemas producto de la no planificación.

Además, dentro de la política del turismo en México hay una clara segregación del turismo nacional al orientar la oferta al mercado internacional con el argumento de atraer divisas incluso por encima de las implicaciones sociales y culturales que repercuten cuando se desarrolla un destino turístico.

Con ésta visión de la actividad turística, los planes nacionales de desarrollo presentados por el ejecutivo federal, han dedicado un apartado al desarrollo del turismo. Así, en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, se plantea al sector turismo como una prioridad dentro del cual se pretende desarrollar y fortalecer la oferta turística para consolidar destinos y diversificar el producto turístico.

Derivado del plan, se crea el Programa Nacional de Turismo 2001-2006. En éste se reconocen los beneficios de la actividad turística al mencionar que, en materia de turismo se ha generado

“Un conjunto de beneficios económicos que se reflejan fundamentalmente en términos de empleo, captación de divisas y participación en el PIB.”

Pero, se hace hincapié en que estos beneficios han sido puntuales y no han logrado uno de los objetivos del programa que es el de impulsar el crecimiento regional. Esto queda claro al señalar que,

“Se han impulsado de manera preferente aquellos proyectos turísticos que (a pesar de sus beneficios económicos) se sostienen como enclaves turísticos exitosos”, “pero con insuficiencia para apoyar el desarrollo de sus entornos.”

Para contrarrestar este desequilibrio, se han desarrollado varios programas que pretenden incluir productos turísticos adecuados a la vocación de cada destino y su zona de influencia. Uno de éstos es el “Programa Centros de Playa”, para el cual se identificarán alternativas de diversificación que respondan a diferentes grupos de demanda y a múltiples motivos de viaje.

1.3.3. Las Nuevas Tendencias del Turismo

No obstante su gran impacto positivo en el ámbito económico, la actividad turística provoca también, tanto a nivel nacional como internacional, impactos negativos sociales, culturales, económicos y ambientales. Es a partir de la Conferencia Mundial sobre Medio Humano realizada en Estocolmo en 1972 cuando se empieza a gestar la Agenda 21 y lo que hoy se conoce como desarrollo sustentable, el cual involucra todas las actividades humanas, incluyendo, por supuesto, el turismo.

La primera definición del concepto de Desarrollo Sustentable fue planteada por la Comisión Mundial de Naciones Unidas para el Medio Ambiente y Desarrollo en 1987 y se plasmó en el Informe Brundtland como sigue:

“El Desarrollo Sustentable satisface las necesidades esenciales de la generación presente sin comprometer la capacidad de satisfacer las necesidades esenciales de las generaciones futuras”

Este fue un concepto muy general pero que ayudó al reconocimiento internacional de ésta problemática. Actualmente se ha venido exigiendo un nuevo enfoque de las políticas turísticas que ha obligado a la planeación y al desarrollo sustentable de la actividad a estar en función de las necesidades de los turistas y a favor de un ambiente más sano y mejor conservado.

De hecho, la Organización Mundial de Turismo reconoce que los recursos naturales, históricos y culturales empleados por el turismo deben ser conservados para su uso continuo y de largo plazo. La OMT, en conjunto con el Consejo de Viajes y Turismo y el Consejo de la Tierra, elaboró en 1996, la Agenda de Viajes y Turismo, en el cual se sientan las bases para el desarrollo sustentable de la actividad turística.

Los principios de sustentabilidad se refieren, entonces, a los aspectos ambiental, económico y sociocultural del desarrollo turístico, debiéndose establecer un

equilibrio adecuado entre estas tres dimensiones para garantizar la sustentabilidad a largo plazo.

Así pues, "el turismo sustentable (o sostenible) debe:

- a) *Dar un uso óptimo a los recursos ambientales*, que son un elemento fundamental del desarrollo turístico, manteniendo los procesos ecológicos esenciales y ayudando a conservar los recursos naturales y la diversidad biológica
- b) *Respetar la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas*, conservar sus activos culturales arquitectónicos y sus valores tradicionales, y contribuir al entendimiento y a la tolerancia intercultural.
- c) *Asegurar unas actividades económicas viables a largo plazo, que reporten a todos los agentes unos beneficios socioeconómicos bien distribuidos*, entre los que se cuenten oportunidades de empleo estable y de obtención de ingresos y servicios sociales para las comunidades anfitrionas y que contribuyan a la reducción de la pobreza." (*Desarrollo Sostenible del Turismo. Conceptos y Definiciones. OMT. 2004*)

En México, en la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, de 1997, se define el desarrollo sustentable como "un proceso evaluable mediante criterios e indicadores del carácter ambiental, económico y social que tiende a mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, que se funde en medidas apropiadas de preservación del equilibrio ecológico, protección al ambiente y aprovechamiento de recursos naturales, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras"

Es así como las acciones en materia de desarrollo turístico sustentable que se han emprendido en nuestro país, se han hecho a través de la Secretaría de Turismo (SECTUR) y el Centro de Estudios Turísticos de México (CESTUR), que han identificado un creciente deterioro ambiental no regulado producido por los megaproyectos turísticos. A consecuencia existe el peligro de la subsistencia exitosa de la actividad por el agotamiento mismo de la calidad ambiental y de su belleza paisajística pues es la base esencial de su propio sustento.

La SECTUR plasma dentro del Programa Nacional de Turismo 2001-2006 una propuesta de desarrollo de la actividad turística que coadyuve a la política ambiental, ayudando a preservar el ambiente en los nuevos proyectos turísticos que se impulsen.

Dentro de la *Agenda 21 para el Turismo Mexicano* se contempla impulsar el turismo local pues el municipio es el espacio en donde se llevan a cabo las actividades. Esto se pretende lograr a través de la definición de modelos e

integración de metodologías para el diseño y aplicación de empresas y destinos turísticos en los gobiernos locales.

Paralelamente al turismo sustentable, el segmento turístico que presentan un alto crecimiento de la actividad en Estados Unidos, que es considerado el principal mercado de México, es el segmento denominado como “naturaleza” entre las que se incluyen actividades como buceo, ecoturismo y aventura. (Tabla 1.6.)

	Negocios	Cruceros	Naturaleza			Náutico	Golf
			Buceo	Ecoturismo	Aventura		
TCMA%	10.1	8.7	8.5	5	4	3.2	3.1

Fuente: OMT

Con lo expuesto anteriormente, será primordial orientar el desarrollo de la actividad hacia un turismo sustentable y acorde a las nuevas tendencias de la demanda del mercado de tal suerte que el proyecto que se emprenda tenga la calidad y cualidad que el turista espera.

Este desarrollo del turismo sustentable no será posible si se continúa desintegrando la estructura urbana del factor geográfico (medioambiental) por lo que hay que empezar reconociendo que los espacios urbano-medio ambiente están constituidos por sistemas complejos, dinámicos e interrelacionados, espacial y funcionalmente.

Será necesario que el proyecto propuesto considere e integre al menos tres aspectos: las áreas urbanas existentes y su población, las reservas para el crecimiento urbano y las áreas de preservación ecológica.

El Ayuntamiento deberá ser el principal promotor del desarrollo turístico que, de acuerdo al modelo de gestión sustentable, requerirá acciones concertadas por parte de los sectores público, privado y social para lograr objetivos comunes.

Si bien la tarea del ayuntamiento es cada vez más ardua, debido a los procesos de descentralización, es también una oportunidad de encaminar el desarrollo del municipio de acuerdo a sus propios intereses y condiciones medioambientales.

Así pues el proyecto turístico debe impulsar una mejora en la calidad de vida de la población pero debe, además, contribuir al fomento de otras actividades dentro de la región.

1.4. La Planeación del Desarrollo Turístico en dos Casos Análogos: Sitges-Barcelona y Acapulco, Guerrero.

A continuación se realiza un análisis comparativo de las políticas de planeación en materia de desarrollo turístico en dos casos análogos: Sitges-Barcelona en Cataluña y Acapulco en Guerrero, que permitan identificar los resultados obtenidos de su implementación y que sirvan a su vez como base para integrar las propuestas de desarrollo turístico para el caso de estudio de la presente investigación: Guaymas San Carlos.

Debido a que Guaymas y San Carlos, junto con Empalme, se encuentran en un proceso de conurbación al corto plazo, antes de hacer una propuesta de desarrollo turístico, se hace necesario definir las políticas a seguir para la integración regional de las tres ciudades. Es por esto que se eligió el caso Sitges y Barcelona en Cataluña, España, pues junto con Badalona, forman un complejo y dinámico sistema de ciudades en donde la planeación regional ha jugado el papel más importante para lograr su éxito.

Se eligió el segundo caso pues tanto Acapulco como Guaymas iniciaron como una población de pescadores que se convirtieron en puertos de altura en siglos pasados. Mientras Acapulco desarrolló su actividad turística a principios del siglo XX y tuvo su mayor auge en las décadas de 1950 y 1960, la falta de planeación y de visión repercutió en una caída vertiginosa en la década de 1980 y actualmente se encuentra en plena recuperación. Se analizarán las políticas de planeación implementadas en Acapulco que sirvan de experiencia para las propuestas en San Carlos.

1.4.1. Caso Sitges – Barcelona

Históricamente, Barcelona ha ido integrando las ciudades y regiones aledañas a su región metropolitana la cual presenta una gran diversificación económica. Dentro la metrópolis se encuentra Badalona, una zona industrial y comercial de gran importancia para España. Tanto Barcelona como Badalona tienen playas turísticas que son frecuentadas por la población local. En pleno proceso de metropolización se encuentra Sitges, centro turístico tradicional convertido en el desarrollo turístico más importante de Cataluña y de los mejores en España.

De manera análoga, Guaymas juega el papel de centro integrador con una clara tendencia de conurbación en el mediano plazo con Empalme y San Carlos. Actualmente hay una gran integración económica pues Empalme representa un fuerte apoyo industrial, de acopio y distribución de bienes (rol parecido al que presenta Badalona) y San Carlos que nació como un centro turístico tradicional es actualmente es el más importante de Sonora.

Antecedentes

Barcelona se localiza en la zona costera de la comarca del Barcelonés, al oriente de España, en una franja litoral presidida por el macizo del Garraf, comprendida entre el pequeño delta del río Llobregat al sur y el río Besós al norte de la ciudad.

En los últimos diez años, Barcelona y su Región Metropolitana han tenido un gran dinamismo económico. Su población económicamente activa ocupada ha crecido en un 23 por ciento en los últimos diez años, pasando de 1.24 a 1.5 millones. Esto no ha sido exclusivo de la metrópolis pues el resto de Cataluña también ha crecido solo que a un ritmo más lento, un 16 por ciento en los últimos diez años, pasando de 574,000 a 668,000.

Este notable crecimiento de la PEA ocupada ha repercutido en la configuración del espacio funcional de la comarcas del Barcelonés y del Garraf,¹⁹ que tienen a Barcelona como motor principal y centro articulador, reestructurando el sistema de ciudades y ejerciendo una fuerte presión urbanística en las localidades y regiones de sus alrededores.

Aunque esta presión urbana se ha dado en toda la región, puesto que se encuentra en pleno proceso de integración metropolitana, las excelentes condiciones territoriales y de accesibilidad así como dotación de infraestructura y calidad ambiental y social han sido los factores primordiales para que se haya dado con mayor intensidad en Sitges.

Región y ciudad. Cambio del modelo urbanístico.

Actualmente, la ordenación del territorio en Cataluña va más allá del sentido estricto de la propia disciplina y propone un "proyecto de ciudad o región" donde se definen estrategias de acuerdo a la "personalidad" (características fisiográficas, actividades económicas actuales, vocación, etc.) de las zonas urbanas o regiones.

La nueva ordenación y planeación estratégica se interrelacionan por la concertación, la coordinación de un mayor número de agentes y la elaboración de proyectos más complejos que toman en cuenta no solo aspectos físicos sino conceptuales.

El incremento del nivel de dotación de infraestructura ha tenido un papel determinante en el proceso de metropolización que se refleja en el crecimiento económico y de nivel de integración funcional. Uno de los elementos más

¹⁹ El área metropolitana de Barcelona aporta un 63% al PIB de la economía de Cataluña y un 13% al PIB de la economía de España.

importantes ha sido la infraestructura vial permitiendo recorrer distancias cada vez más largas a un costo, en términos de tiempo y economía, cada vez menores.

La creación de autopistas rápidas y el incremento en el servicio de líneas ferroviarias ha permitido que la población trabaje en Barcelona y viva en las afueras de la ciudad. Tan solo en 1986 el 7 por ciento de la población del Garraf trabajaba en la RMB, 10 años más tarde, ésta participación había aumentado a más del 20 por ciento (Aproximadamente 7,000 personas). En el caso de Sitges, en 1996, cerca de 2,000 residentes trabajaban en la RMB, lo que representaba un 30 por ciento de la PEA ocupada.

El nivel de interrelación e interdependencia económica entre los diferentes partes del territorio metropolitano es cada vez más grande. En el período 1996/2001 la región del Garraf tuvo un incremento de población del 19.63 por ciento llegando a los 108,194 habitantes y Sitges del 18.40 por ciento llegando a los 19,893 habitantes, tasa superior al 4.15 por ciento de toda Cataluña en el mismo período.

Este incremento de la población en las afueras de la RMB ha sido provocado por el gran número de personas que han abandonado la metrópolis y las principales ciudades de la región a causa de los elevados costos del suelo o para obtener mejores condiciones de vida aprovechado el mejoramiento de la red vial metropolitana.

Figura 1.1 Ubicación del Sistema de Ciudades Barcelona Sitges Badalona



Este proceso está produciendo un cambio en el modelo urbanístico y comienza a proliferar un tipo de urbanización que requiere un elevado consumo de suelo²⁰

²⁰ Las densidades de población en la RMB están estrictamente controladas y son diferentes para cada región. En Sitges a densidad de población para el año 2001 era de 453.7 habitantes por kilómetro cuadrado mientras que para Badalona fue de 9,723 habitantes por kilómetro cuadrado.

(habitaciones unifamiliares ya sea adosadas o aisladas) y que en la práctica obliga a la población a realizar sus desplazamientos en automóvil privado, ya que a una mayor dispersión de la población es difícil que el transporte público cubra las necesidades de la población, lo que provoca, entre otras cosas, una mayor congestión, contaminación y accidentes.

La especialización de las ciudades

Las diferentes partes que integran el territorio metropolitano cumplen diferentes funciones por lo que se puede decir que hay una tendencia a la especialización de ciudades y regiones.

En general, la lógica de la distribución de funciones a nivel metropolitano es muy parecida a la que se observa al interior de los núcleos urbanos, en donde los usos residenciales tienden a separarse de los productivos. Aunque está claro que la población tiende a agruparse de acuerdo a su condición social y económica, las zonas habitacionales tienden a concentrarse. Tal como sucede con diferentes sectores productivos, que tienden a concentrarse en polígonos industriales o el comercio que se localiza en función de la población.

No obstante lo anterior, en la mayoría de los casos el proceso de metropolización no sustituye las bases económicas de los diferentes territorios que se van integrando, sino que los adopta manteniendo, fundamentalmente, su estructura económica tradicional y en muchos de los casos intensificándola.

El rol de Sitges y Badalona en la región metropolitana

Sitges se localiza a 36 kilómetros al sur de Barcelona, con una extensión de 43.9 km² y una población de 19,893 habitantes para el 2001, la principal actividad económica de Sitges es la de servicios, especialmente los relacionados con el turismo, que se llevan a cabo a largo de 4 kilómetros de playa²¹.

Badalona se localiza a 10 kilómetros al norte de Barcelona, en las costas de la región del Barcelonés. Tiene una población de 205,836 habitantes en una superficie de 21.2 km² y se encuentra inmersa en la zona metropolitana de Barcelona.

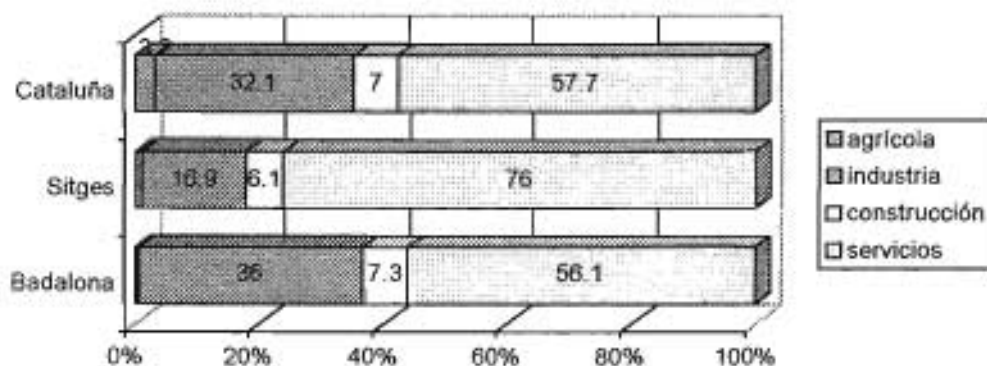
Su ubicación geográfica privilegiada y el gran número de inversiones públicas en infraestructura de comunicación hechas en años anteriores han permitido la

²¹ Sitges cuenta con tres puertos deportivos, Port Ginesta con 1,063 espacios, el puerto de Aiguadolc con 742 espacios (más 20 correspondientes a la flota local de pescadores) y el puerto del Garraf con 604 espacios lo que permite una gran variedad de actividad náutica. Además cuenta con un pequeño puerto industrial en Vallcarca. En la actualidad, la ciudad cuenta con aproximadamente 4,500 cuartos de hotel, la mitad de ellos en hoteles de cuatro estrellas lo que la convierte en la segunda localidad más importante después de Barcelona en oferta de cuartos.

localización de los principales polígonos industriales de la ciudad y de la zona metropolitana en Barcelona.

En 1996, la PEA ocupada en el sector servicios de Sitges fue del orden del 76 por ciento del total, muy por arriba del 57.7 de Cataluña, siendo los rubros más importantes el de alojamiento y comercio. Al contrario, Badalona participó en este rubro con el 56.1 por ciento, casi 2 por ciento por debajo de Cataluña. (Gráfica 1.7)

Gráfica 1.7 Población ocupada por sector

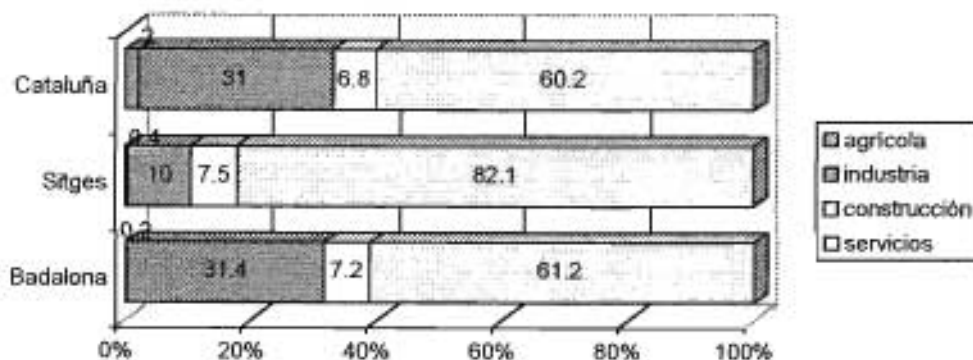


Fuente: Institut d'Estadística de Catalunya. Datos de 1996

Los empleos en la industria de Sitges representaron un 16.9 por ciento, muy por debajo de empleos en este sector en Cataluña que fueron del 32.1 por ciento. Por otro lado, Badalona presentó una alta participación en este sector con un 36 por ciento, casi 4 por ciento por arriba de Cataluña.

En términos del PIB, se puede observar el mismo comportamiento anterior. La participación del sector servicios en Sitges fue del 82.1 por ciento, muy por arriba de Badalona y Cataluña que fue de alrededor del 60 por ciento para cada una. (Gráfica 1.8)

Gráfica 1.8 Participación del PIB por sector



Fuente: Institut d'Estadística de Catalunya. Datos de 1996.

El sector industrial en Sitges participó con tan solo el 10 por ciento del PIB mientras que Badalona tuvo una participación en el sector industrial similar a la de Cataluña, con el 31.4 y 31 por ciento respectivamente.

En Sitges, la gran afluencia turística durante todo el año ha permitido la construcción de una gran cantidad de casas y chalets que cumplen la función de segunda residencia o de ocupación estacional hasta el punto que durante los meses de verano el número de turistas duplica al de habitantes.

El considerable incremento de la población está agotando las reservas territoriales urbanizables en Sitges y se encuentra bajo una presión urbana sobre el territorio, la infraestructura y los recursos naturales que favorecen la especulación, de hecho, el precio por metro cuadrado en Sitges es el más elevado de Cataluña. Esto ha provocado que algunos pobladores locales de bajos ingresos busquen alternativas más baratas fuera de Sitges.

Badalona presenta una extensa área industrial que se ha subdividido en 5 sectores que la han llevado a experimentar un gran desarrollo industrial, principalmente en lo que se refiere a la transformación de metales y la confección de textiles y cueros y que la ha convertido en uno de los principales puertos comerciales de España y Europa.

Es así como la región se encuentra en una etapa de metropolización en donde Barcelona está intensificando su rol integrador y prestador de servicios, Badalona con un rol industrial y Sitges como el principal centro turístico.

1.4.2. Caso Acapulco, Guerrero

Sabiendo de antemano que la dotación de infraestructura juega un papel importante en el éxito de un desarrollo turístico, tal como en el caso expuesto de Sitges Barcelona, las políticas de impulso del desarrollo turístico en México se han dirigido a la construcción de importantes obras de equipamiento e infraestructura.

No cabe duda que las carreteras, aeropuertos y otras obras de infraestructura que se han desarrollado en los centros turísticos nacionales han beneficiado no solo al turismo, sino también a la población local. Pero es necesario hacer notar que se ha dado una fuerte segregación espacial entre las zonas turísticas y de vivienda de la población de apoyo, en detrimento de las condiciones de vida de éstos últimos.

Un ejemplo claro de la falta de planeación en un centro turístico adaptado es Acapulco. A continuación se hace un recuento de la problemática del desarrollo urbano de la actividad turística enfrentada en Acapulco. Así como un análisis de las políticas en materia de planeación implementadas para el rescate del centro turístico.

Antecedentes

Acapulco cobró importancia como destino turístico a finales de la década de 1920, cuando en 1927 se construyó la carretera Taxco-Acapulco que por medio del tramo Cuernavaca- D.F. se conectó con la capital del país y con la construcción del primer aeropuerto en 1928. Antes de esto, Acapulco era una pequeña población de apenas algunas casas alrededor del zócalo pero con una gran riqueza natural que más tarde atrajo a miles de turistas.

Los primeros hoteles turísticos se construyeron en la década de 1930. Lo hicieron en el área cercana al zócalo de la ciudad y apenas si modificaron la estructura urbana de la población debido a su baja densidad de cuartos. A ésta zona se le conoce hoy como el Acapulco tradicional por ser la parte más antigua.

Primera políticas de impulso y cambio de estructura urbana.

Entre 1945 y 1954 Acapulco empezó a ser reconocido como destino turístico a nivel internacional, sobre todo durante y después de la segunda guerra mundial, puesto que los destinos europeos eran considerados como inseguros por los estadounidenses. Esta incipiente afluencia turística generó la expropiación y venta de terrenos ejidales a precios muy bajos, adquiridos principalmente por unos cuantos compradores, los que más tarde se convertirían en los primeros grandes inversionistas hoteleros del puerto.

En esta misma época el gobierno federal incentivó la inversión en materia turística provocando que el puerto se favoreciera con el financiamiento de infraestructura y servicios turísticos. Se construyó un nuevo aeropuerto, se dio inicio a la construcción de la autopista D.F.- Acapulco y del bulevar costero lo que permitió el desarrollo de grandes hoteles frente al mar pero a los cuales no se dejó acceso público a las playas.

Por otro lado, la migración de grandes masas de pobladores al puerto dio origen a nuevas colonias populares y la creación de nuevas zonas residenciales lo que modificó la estructura urbana de la ciudad que antes se encontraba concentrada en el zócalo y generó la disparidad entre la zona turística y el área urbana.

En el período 1955-1971 se da la mayor inversión nacional y extranjera en Acapulco, promovida principalmente por el gobierno mexicano y la cual fue destinada en su mayor parte al impulso del turismo.

Acapulco, como principal centro turístico de México y de América Latina, se convirtió en la principal fuente de divisas para el país hasta antes que lo fuera el petróleo en 1979.

Las políticas del gobierno fueron clave para el desarrollo del turismo en Acapulco pues se apoyó con estímulos fiscales y simplificación administrativa la introducción de grandes cadenas hoteleras y participó como accionista con la iniciativa privada para la instalación de infraestructura y servicios. Uno de los principales logros fue cuando en 1967 el actual aeropuerto entró en funciones y permitió la llegada de aviones de gran capacidad, se introdujeron los vuelos charter y se incrementó la oferta de vuelos permitiendo así la llegada masiva de turistas.

El auge turístico y el crecimiento fuera de control

Fueron tales las políticas de impulso al desarrollo que para finales de la década de 1960, la estructura y paisaje urbano de Acapulco estaba completamente modificado. La zona denominada Acapulco Dorado se encontraba repleta de grandes hoteles verticales frente a la playa que impedían la vista a la bahía y que ofrecían todos los servicios sin necesidad de salir de sus instalaciones. Esto permitió que el Acapulco Tradicional quedara a la zaga.

Sin un plan que regulara el desarrollo urbano, las colonias populares crecieron sin orden y control lo que provocó una deficiente cobertura de infraestructura básica y esto a su vez acentuó aún más la segregación espacial de la población provocada por el propio turismo que ya de por sí se estaba dando desde hacía algunos años.

Aun cuando el crecimiento turístico de Acapulco siguió adelante, no se crearon nuevos atractivos para los visitantes y el entorno ambiental, atractivo principal del puerto, se empezó a deteriorar debido a la alta contaminación de la bahía provocada por la propia actividad turística.

Poco a poco el turista extranjero se alejó del puerto mientras que el nacional empezó a incrementar sus llegadas. Para principios de 1980 hubo un cambio en el perfil del visitante de Acapulco. Hubo un estancamiento en la construcción de cuartos de hotel y una proliferación de edificios condominiales.

La creación en 1976 de un fondo tripartita (gobierno federal, estatal y municipal) llamado Fideicomiso Acapulco el cual pretendía elaborar e instrumentar planes y programas de desarrollo urbano, no fue suficiente para enfrentar la problemática del puerto. En la década de 1980, sobran los problemas para Acapulco: la infraestructura de servicios estaba deteriorada, los servicios urbanos eran insuficientes y la bahía se encontraba contaminada, entre muchos otros.

Con la crisis económica se agravaron los problemas pues se paralizaron las inversiones y no hubo la promoción adecuada, además, la creación de nuevos centros turísticos como Cancún y las nuevas tendencias turísticas contribuyeron al deterioro de Acapulco.

La nueva planeación del desarrollo turístico

No fue hasta que empezó el decaimiento del puerto que se empezaron a corregir errores que demandaban una atención previa, lo cual denotó la ausencia de planeación en esos años que permitiera prever y corregir los problemas que se estaban presentando.

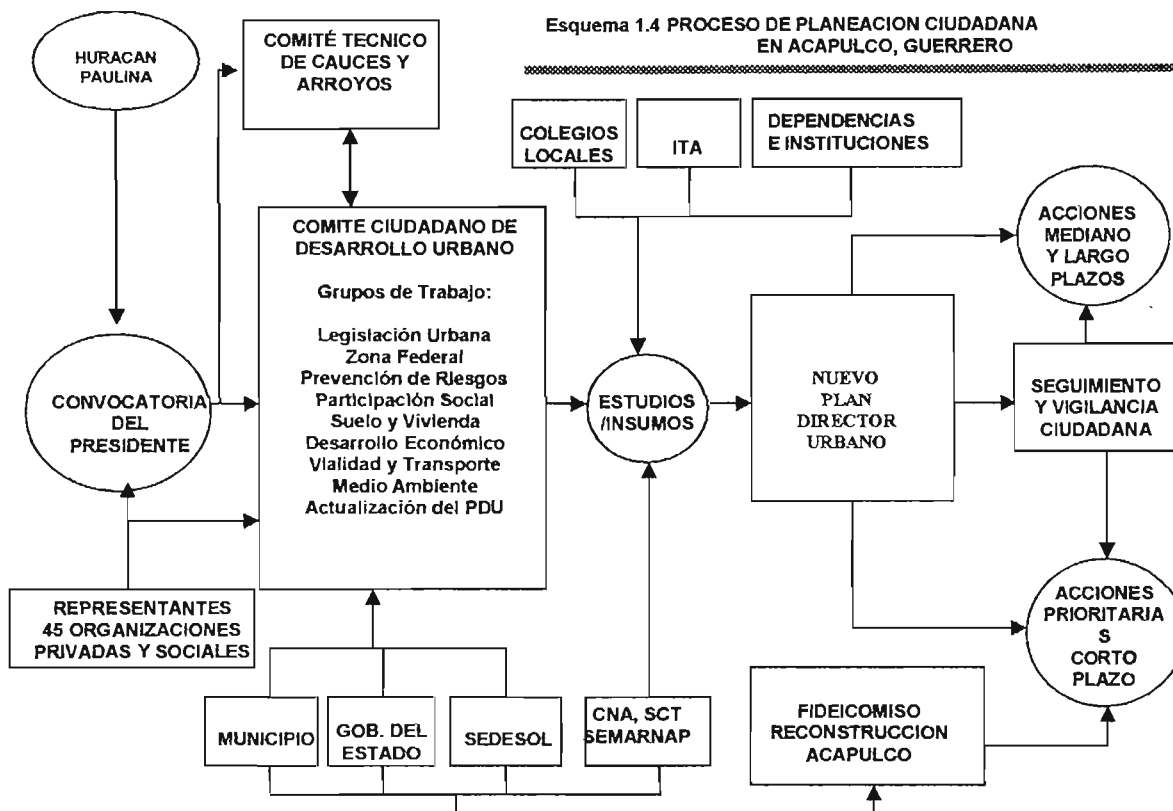
Las primeras propuestas de corrección solo dieron una solución parcial a la problemática pues no se atacaron los problemas de fondo. Un ejemplo claro fue el desarrollo turístico Punta Diamante. Para llevar a cabo este proyecto se expropiaron terrenos ejidales pero la excelente infraestructura y la planeación urbanística de baja densidad rodeada de grandes extensiones de áreas verdes no han sido suficientes para alcanzar su éxito. El problema es que no se contempló la planeación del desarrollo de acuerdo a las nuevas tendencias internacionales del turismo, que ya no solamente buscan una belleza paisajista sino que exigen un entorno ambiental libre de polución, diversidad de actividades turísticas y el contacto con la cultura local.

Una vez más, se repitieron los mismos esquemas de desarrollo basados en la existencia de recursos naturales, ofreciendo la privatización de playas y del paisaje a través de la venta de hoteles y condominios. Todavía se sigue pensando en cada uno de los componentes del producto turístico de manera aislada y sin ninguna relación entre sí, lo que obstaculiza un desarrollo integral de la región.

En 1990, el Gobierno del estado de Guerrero instrumentó un programa de renovación turística que trataba de dar solución al rezago en infraestructura y servicios urbanos, reglamentar la venta de tiempo compartido y detener la contaminación de la Bahía entre otras. Para lograrlo se crearon una serie de leyes y reglamentos: la Ley de Regulación y Fomento del Sistema de Tiempo Compartido del Estado de Guerrero, la Ley de Fomento al Turismo, el Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco, la Declaratoria de Usos y Destinos del Suelo y se creó el Fondo Para la Promoción Mixta.²²

A continuación se muestra un esquema básico de la nueva planeación del desarrollo en Acapulco, con una alta participación ciudadana a través de varias instancias como el Comité Ciudadano de Desarrollo Urbano, colegios locales, representantes de organizaciones sociales y privadas, así como la participación íntegra de los gobiernos municipal, estatal y federal. (Esquema 1.4)

²² Actualmente se encuentra vigente la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Guerrero, la cual se actualizó en 1994 y fue aprobada y publicada en el 2001. El Programa Estatal de Desarrollo Urbano se elaboró en 1979 y se requiere de su actualización. Está vigente el Plan Director de la Zona Metropolitana de Acapulco, Guerrero, formulado por el Comité de Desarrollo Urbano de Acapulco. El plan se actualizó técnicamente en 1999 y el ayuntamiento lo actualizó en el 2000 elaborando su Reglamento y Normas Complementarias, publicado en octubre de 2001 en la Gaceta Municipal. Fuente: Dirección General de Desarrollo Urbano y Regional. SEDESOL. Chilpancingo, Guerrero, abril 2002.



Fuente: Dirección General de Desarrollo Urbano y Regional. SEDESOL. Chilpancingo, Guerrero, abril 2002.

De acuerdo a lo anterior se pueden rescatar algunos puntos importantes que deben tomarse en cuenta para la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano Turístico de Guaymas San Carlos.

- La dotación de infraestructura juega un papel muy importante en el éxito de un desarrollo turístico. Pero esta no debe centrarse solamente en el centro de las actividades turísticas sino que debe atender de manera paralela a la población de apoyo, pues si no, se crea una fuerte segregación espacial y social.
- No es suficiente un programa de desarrollo urbano que proponga estrategias espaciales de los usos de suelo, es necesario un “proyecto de ciudad o región” donde se definan estrategias de acuerdo a la “personalidad” (características fisiográficas, actividades económicas actuales, vocación, etc.) de las zonas involucradas.

- Los procesos de metropolización no deben sustituir las bases económicas de las regiones que va integrado, sino que debe adoptar su estructura económica tradicional y si es posible, intensificarla.
- Los proyectos específicos deben de tomar en cuenta no solo aspectos físicos sino también conceptuales.
- No se debe considerar el producto turístico de manera aislada a su entorno pues obstaculiza el desarrollo integral de la región.
- Debe existir una alta diversificación de la actividad turística y crear de manera constante nuevos atractivos para atraer al mayor número de visitantes posibles.
- La planeación del desarrollo turístico debe contemplar las nuevas y cambiantes tendencias internacionales de la actividad pues no solo se busca la belleza paisajística, sino la diversidad de actividades y el contacto con las culturas locales.
- Debe existir una alta participación ciudadana a través de diversas instancias de los gobiernos municipal, estatal y federal para asegurar la viabilidad de los proyectos.

2. Marco Regional de Referencia

Aún cuando la producción industrial rebasó a la agrícola, hecho que ocurrió en 1965, la ganadería y la agricultura siguen siendo actividades económicas muy importantes para el estado de Sonora pero se hace más evidente la importancia que la actividad turística está adquiriendo, no solo en el impulso que recibe por parte de los gobiernos estatal y federal, sino que se ve reflejado en términos de afluencia turística, y más específicamente en derrama económica y empleos generados.

El estado de Sonora posee un enorme potencial turístico basado en su vecindad con Arizona, en sus casi 1,000 kilómetros de playa y en la diversidad de ecosistemas que ofrece su amplio territorio, el segundo más grande en extensión territorial después de Chihuahua. A pesar de esto, solamente existen dos regiones claramente identificadas como zonas turísticas: San Carlos y Puerto Peñasco, las únicas que han recibido apoyo en materia de infraestructura y promoción para ubicarlas en el mercado turístico nacional.

Sin facultades que le permitan a la Comisión de Fomento al Turismo del Estado de Sonora llevar a cabo un plan de desarrollo urbano turístico y la falta de interés por parte de la Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología así como de los mismos ayuntamientos involucrados, la planeación del desarrollo turístico en el estado, se ha limitado a la reserva de zonas específicas para tal actividad dentro de los planes de desarrollo urbano de centros de población.

No existen programas de desarrollo urbano turístico específicos, por lo que la actividad se ha venido desarrollando de manera natural, sin un orden, sin un plan estratégico de desarrollo, con una infraestructura turística inadecuada, muchas de las veces inexistente, y de acuerdo a intereses de particulares.

2.1. Importancia Económica del Turismo en Sonora

El número de llegadas de turistas nacionales y extranjeros al estado en 1996 fue de 3 millones 430 mil que generaron una derrama económica del orden de los 3.79 millones de pesos. Para el año 2003, el número de llegadas se incrementó a 5 millones 721 mil que generaron una derrama de 12.25 millones de pesos. Esto quiere decir que en siete años el número de llegadas aumentó en un 66.76 por ciento mientras que la derrama económica se incrementó en un 222.95 por ciento, casi un 32 por ciento anual.

Esto significa que aún cuando el estado no cuenta con una estrategia clara en materia de desarrollo turístico, la actividad se ha ido desarrollando y consolidando debido, principalmente, al impulso de unos cuantos desarrolladores privados.

A continuación se presentan una serie de datos estadísticos que refuerzan la importancia de la actividad turística en el estado, razón por la cual tanto el gobierno estatal como los gobiernos municipales e inversionistas nacionales y extranjeros, apuestan por el turismo como alternativa económica para el estado.

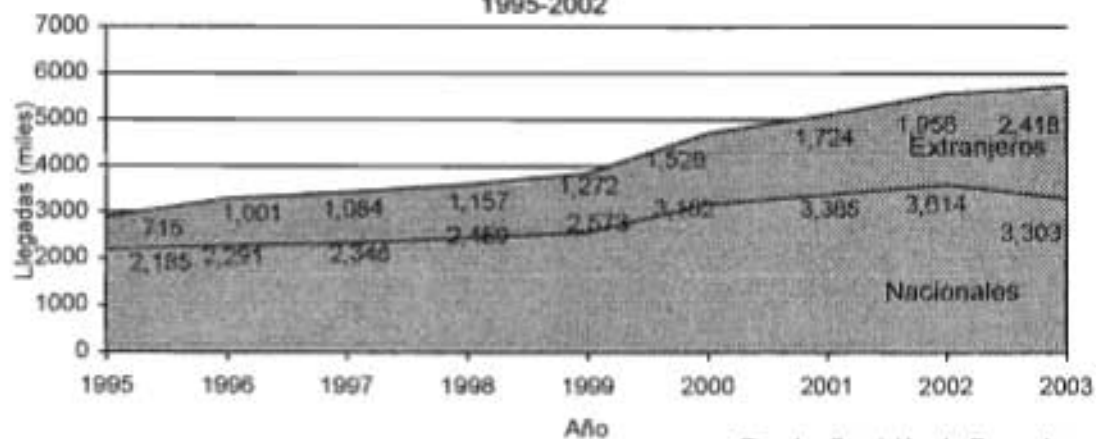
La Afluencia Turística

En el estado de Sonora, la llegada de visitantes entre 1995 y 2003 ha presentado una tasa de crecimiento positiva. El número de llegadas ha pasado de 2.9 millones en 1995 a 5.72 millones en el 2002, lo que representa una tasa de promedio anual de alrededor del 10 por ciento.

En la gráfica 2.1 se observa que en los últimos 9 años, el turismo nacional ha sido más representativo que el extranjero pues representa alrededor del 60 por ciento de las llegadas de los visitantes a Sonora. Pero es el turismo extranjero el que presentó tasas de crecimiento más altas que el nacional llegando a ser del 23.62 por ciento en el período 2002/2003 en el que se observa, además, un leve retroceso del turismo nacional.

Los atentados del 11 de septiembre tuvieron una repercusión negativa en el número de llegadas internacionales pues el principal emisor de turistas, Estados Unidos, disminuyó el número de viajes y los que decidieron viajar optaron por viajes cortos y por carretera lo que de alguna manera se ve reflejado en la llegada de turistas a Sonora, pues aún cuando en 2001 y 2002 se presentaron tasas de crecimiento menores que las de 2000, éstas siempre fueron positivas. Es necesario hacer notar la gran recuperación del turismo extranjero en el 2003, que paso de 1 millón 956 mil en 2002 a 2 millones 418 mil en 2003.

Gráfica 2.1 Afluencia Turística a Sonora
1995-2002



Fuente: Comisión de Fomento al Turismo

Derrama Económica y Empleo

Acorde con el comportamiento de la llegada de turistas, la derrama económica presentó también una tasa de crecimiento promedio anual positiva, pasando de 3.79 millones de pesos en 1997 a 12.25 millones de pesos en 2003, lo que representó una tasa de crecimiento promedio anual de 31.8 por ciento en el período.

Año	Nacional	Extranjera	Total
1997	2.50	1.28	3.79
1998	2.84	1.48	4.34
1999	3.22	2.19	5.42
2000	4.77	4.22	8.99
2001	5.38	5.05	10.43
2002	5.69	4.80	10.49
2003	5.72	6.53	12.25

Fuente: SEFOTUR

En la tabla 2.1 se muestra un acelerado crecimiento en la derrama económica especialmente en el período 1999/2000, que fue de aproximadamente del 65 por ciento, en contraste, en el período 2001/2002 el crecimiento fue menor del 1 por ciento y al igual que la llegada de visitantes, se observa una gran recuperación en el período 2002/2003 con un crecimiento del 16.7 por ciento.

El gasto de los extranjeros tuvo un crecimiento de casi el 12 por ciento en promedio anual en el período 1997/2002. Pero es el gasto del turismo nacional, en términos generales, el más representativo pues más de la mitad de la derrama en el mismo período fue del turista nacional. En el último período hay un cambio en el comportamiento de la derrama pues se observa que el gasto de los extranjeros representó más de la mitad de la derrama, pasando de 4.80 a 6.53 millones de pesos, un crecimiento del 36 por ciento.

En términos de empleo directo por actividad turística en Sonora, la tasa de crecimiento promedio anual entre 1997 y 2002 fue de 6.38 por ciento. La tasa más baja se presentó en el período 2001/2002 que fue del 0.3 por ciento para un total en 2002 de 32,049 empleos directos generados por el turismo. (SEFOTUR, *Indicadores de la actividad Turística*)

El turismo de internación en Sonora

Sonora y Arizona comparten poco más de 500 kilómetros de frontera y de acuerdo con el Estudio de Internación realizado por el CIAD (CIAD, 2000), el mercado natural y más grande para Sonora por su cercanía, es el estado de Arizona, en Estados Unidos. (Tabla 2.2)

Del total de turistas que se internan por carretera en Sonora, el 79 por ciento corresponde a turistas cuyo origen es el estado de Arizona, un 13 por ciento vienen de Nuevo México, mientras que un 5 por ciento son de California, en EUA.

Las principales ciudades de origen de los turistas de internación son el área metropolitana de Phoenix, capital del estado de Arizona (con una población de 1'240,775 habitantes según el censo del 2000) y la ciudad de Tucson (con 475,000 habitantes). Por otro lado, se estima que en Arizona se cuenta con un registro aproximado de 180,000 embarcaciones, lo cual determina un amplio mercado náutico para Sonora.

Lugar de Origen	Turistas
Arizona	79 %
California	5 %
Nuevo México	3 %
Otros estados de EUA	11 %
Canadá	1 %
Otros países	1 %

Fuente: CIAD

En términos generales, el turismo en Sonora no se ha desarrollado a la par de otros estados a nivel nacional, pero cada día adquiere más importancia para el Gobierno pues se ha convertido en una verdadera alternativa económica para enfrentar los problemas que actualmente sufren la ganadería y la agricultura en el estado.

Para desarrollar de manera efectiva la actividad turística en el estado hay que tomar en cuenta que el turismo que arriba a Sonora es predominante doméstico y de internación fronterizo, principalmente del estado de Arizona.

Por otro lado, aún cuando el número de turistas nacionales rebasa el de extranjeros, es el extranjero el que realiza un mayor gasto per cápita en sus viajes al estado. Además, la mayoría de los turistas viajan por tierra (automóvil) y no por avión, principalmente porque el área de influencia es a nivel regional, incluyendo como región el sur del estado de Arizona.

Con esto queda claro el papel de la actividad turística en la economía de Sonora, pues si bien es cierto que no es el principal generador de ingresos para el estado si representa una excelente alternativa para la diversificación económica tan necesaria en cualquier economía del mundo.

2.2. La Planeación del Desarrollo Turístico en Sonora

Al igual que la mayoría de los centros turísticos del país (a excepción de los centros integralmente planeados, CIPs, impulsados por FONATUR), los dos principales polos de desarrollo turístico del estado, San Carlos y Puerto Peñasco, se han venido desarrollando de manera desordenada. Ambos centros han crecido apartados de los puertos que les dieron origen y de los cuales dependen, desintegrando a la comunidad local de la zona turística. Todo esto debido principalmente a la falta de un plan regional de desarrollo y de planes de desarrollo turístico específicos.

La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sonora aún se encuentra en proceso de actualización y no hay una Ley de Fomento al Turismo para el estado.

El Programa Estatal de Desarrollo Urbano

Dentro del Programa Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Sonora 2003-2009 se destaca la importancia de la actividad turística dentro del sector servicios, que aporta el 63 por ciento del PIB a la economía estatal. Se hace referencia, también, a la importancia de elaborar planes de desarrollo urbano y de ordenamiento del uso del suelo pues estos “propician un sistema funcional de las ciudades y potencian las capacidades productivas de las regiones”.

Dos de las estrategias y líneas de acción que propone el PEDU 2003-2009 y que recaen de manera directa en la actividad turística son:

- *“Aprovechar la fuerza de las regiones, modernizar y diversificar las producción local”*. Con esto se reconoce la importancia de hacer una evaluación para identificar las ventajas competitivas y las limitaciones de cada región para diseñar políticas económicas específicas en el mismo ámbito local.

Se promueve, además, el desarrollo de proyectos orientados a diversificar las actividades productivas aprovechando el potencial de las regiones. Así pues, se pretende impulsar y consolidar la vocación turística natural de Guaymas, Empalme y San Carlos.

- *“Aprovechar plenamente las oportunidades que ofrece la industria turística”*, con lo que el estado pretende enfocar la promoción turística hacia mercados de gran potencial como el vecino estado de Arizona, en Estados Unidos. Para lo cual es necesario que la industria turística amplíe y mejore su infraestructura y eleve la calidad de sus servicios.

Dentro de los proyectos que contempla el PEDU y con los que se pretende impulsar la actividad turística del estado son:

- Impulsar la elaboración de una Ley Estatal de Turismo que regule y promueva la actividad
- Gestionar la ampliación de la zona libre de tránsito vehicular hasta Guaymas Empalme
- Fortalecer los programas de ecoturismo y de desarrollo turístico regional

- Conformar la plataforma marítima y terrestre necesaria para detonar el desarrollo turístico con:
 - La construcción de una carretera costera que una los dos centros turísticos más importantes del estado, Puerto Peñasco y Guaymas San Carlos
 - El impulso al establecimiento y operación del proyecto Mar de Cortés/Escalera Náutica.

El Programa Estatal de Fomento al Turismo

Acorde con el plan, la Comisión de Fomento al Turismo del Estado de Sonora elaboró el Programa Estatal de Fomento al Turismo 2003-2009 en donde se menciona que para lograr el desarrollo turístico del estado es necesario fomentar la inversión nacional y extranjera de tal manera que impulsen no solo la cantidad y diversidad de la oferta de productos turísticos sino también la calidad para poder competir internacionalmente.

La Comisión ha propuesto varias estrategias para lograr el impulso de la actividad en el estado, (Figura 2.1 Estrategias de Desarrollo Turístico). Las estrategias más destacadas son:

- La consolidación y promoción de destinos turísticos de playa: Guaymas-San Carlos, Puerto Peñasco y Bahía de Kino, a través del mejoramiento de infraestructura turística básica como palapas, regaderas, baños y el impulso a la construcción de infraestructura turística mayor como aeropuertos pues solo Guaymas puede recibir aviones de mediano tamaño.

De los tres centros de población, solamente se encuentra vigente el Programa de Desarrollo Urbano Zona Conurbada Guaymas Empalme San Carlos, mientras que los programas de los otros dos aún se encuentran en proceso de aprobación. Los tres forman parte del proyecto Escalera Náutica lo que ha permitido prestarle un mayor apoyo.

- Elaboración de estrategias y promoción de circuitos turísticos en el Río Sonora, las Misiones del Padre Kino, la Sierra Alta y la Sierra-Mar.

Estos circuitos se crearon con el objetivo de diversificar la actividad económica de las zonas rurales del estado a través del impulso del turismo rural. Aunque la infraestructura vial es excelente y hay proyectos para la señalización de las rutas, hay una gran deficiencia en la infraestructura turística básica.

- Apoyo turístico en la franja fronteriza que incluye las puertas de entrada de Nogales, Agua Prieta, Sonoyta y San Luis Río Colorado. Se han elaborado diversos convenios entre Arizona y Sonora para promover el turismo en ambos estados.

Se creó la Comisión Sonora –Arizona y el programa de internación para automovilistas "Only Sonora" (aún en vigencia pero que desaparecería al aprobarse el proyecto de ampliación de la zona libre de tránsito vehicular hasta Guaymas Empalme). Sólo en Nogales se ha contemplado llevar a cabo un proyecto de mejoramiento de imagen urbana el cual aún se encuentra en proceso.

- Destinos ecoturísticos y de aventura: El Pinacate, Sierra Las Mariquitas y Arroyo Cuchujaqui. Con el fin de impulsar el turismo de aventura se identificaron tres áreas de gran valor ecoturístico. La estrategia de desarrollo aún se encuentra en investigación pues no ha habido una verdadera coordinación con el IMADES (Instituto del Medio Ambiente del Estado de Sonora) para la elaboración de un plan.

Figura 2.1 Estrategias de desarrollo turístico



Fuente: Comisión de Fomento al Turismo

Una de las prioridades para la Comisión es la consolidación de Guaymas–San Carlos como un polo de desarrollo turístico prioritario y uno de los primeros pasos del estado para el ordenamiento de la región Guaymas San Carlos fue la aprobación y publicación del Programa de Desarrollo Urbano de Zona Conurbada Guaymas Empalme San Carlos en el año 2001.

Dentro del Programa se establece que el desarrollo turístico de la región se puede basar en el impulso del turismo de internación de tipo marítimo y terrestre que accede desde los estados del suroeste de Estados Unidos (principalmente Arizona, por ser vecino de Sonora). De ahí la importancia de establecer una plataforma marítima y terrestre basada en la construcción de una carretera costera y la escalera náutica tomando como mecanismo impulsor el libre tránsito vehicular desde la frontera hasta Guaymas Empalme San Carlos.

Así mismo, en el Programa se incide en que es necesaria la integración de un programa de desarrollo urbano turístico para San Carlos con el fin de apoyar la planta turística instalada y ordenar el crecimiento de la zona.

Inversión Turística

En materia de inversión turística tanto privada como pública hay una gran disparidad entre los dos centros turísticos más importantes, pues mientras en Puerto Peñasco se invirtieron 11 millones de dólares en obras, en San Carlos apenas se invirtieron 5 millones.

Para este 2004, se tiene contemplado invertir 81.4 millones de dólares en la actividad turística del estado de los cuales aproximadamente el 70 por ciento, es decir, 55.7 millones de dólares serán destinados a Puerto Peñasco y el resto se distribuirá en el estado, principalmente en Guaymas San Carlos, en donde se invertirán 25 millones de dólares en dos proyectos:

- La reactivación del proyecto Marina Bacoichampo en Guaymas, dentro del proyecto Escalera Náutica, para la creación de infraestructura marítima, (tres marinas para más de 2,000 embarcaciones, lotes residenciales, villas y condominios, muelles privados, cuartos de hotel y centro de convenciones) con una inversión para este año de 20 millones de dólares.
- La construcción de 125 residencias turísticas con marina en San Carlos con una inversión de 5 millones de dólares.

En materia de inversión pública, se está trabajando con el Convenio de Reasignación de Recursos para la Promoción y Desarrollo Turístico del 2003 establecido con el gobierno federal, que consiste en el mejoramiento de la imagen urbana de Guaymas.

Uno de los megaproyectos que se han adherido a la Escalera Náutica impulsada por FONATUR es el *Proyecto de modernización del Puerto y Marina de Guaymas*, que busca la reconversión del puerto para transformarlo de una vocación pesquero comercial a una vocación turística náutica, a través de la construcción en 100 hectáreas, de una marina con 1,500 puntos de atraque, un muelle para cruceros y la promoción de nuevas inversiones turísticas y comerciales.

La problemática

En general, se identificaron varios problemas que impiden el impulso y consolidación de la actividad turística en el estado. Entre otros, los más importantes fueron:

- La inversión en infraestructura se ha dirigido al turismo de playa y se está desaprovechando un gran potencial en actividades como buceo, el campismo, el cultural, la observación de aves, entre otros que pueden ser utilizados para diversificar la actividad turística en Guaymas San Carlos y Puerto Peñasco.
- Existe una gran discrepancia en la inversión turística pues mientras se ha estado apoyado fuertemente el centro turístico de Puerto Peñasco, San Carlos ha quedado rezagado.
- Existe una gran apatía por parte de los prestadores de servicios al tratar temas en materia turística lo que se ha traducido en una escasa vinculación entre gobierno y prestadores en perjuicio de los esfuerzos del gobierno estatal.²³
- Se han promocionado circuitos turísticos como el Río Sonora o Las Misiones del Padre Kino sin contar con los requerimientos mínimos de infraestructura necesarios para atender al turista y cuyos atractivos, como las propias iglesias en Las Misiones, no tienen un mantenimiento preventivo.
- No ha habido una fuerte difusión sobre los programas de crédito a la inversión para el apoyo de actividades productivas turísticas.

²³ Un ejemplo claro fue el proyecto de iluminación y balizamiento del aeropuerto de Guaymas, lo cual aumentaría la afluencia turística al poder recibir turismo tipo charter. Se llegó a un acuerdo tripartita de aportación entre gobierno estatal, gobierno municipal y prestadores de servicio para llevar a cabo la obra. La obra quedó inconclusa pues los prestadores no hicieron su aportación y el ayuntamiento solo pudo aportar una parte.

- No se han revisado las políticas de apoyo para el fortalecimiento de la actividad cinegética que representa una derrama económica de 12 millones de dólares anuales.
- No existen los instrumentos necesarios para una verdadera participación ciudadana en el quehacer turístico

La falta de planeación turística en el estado y la apatía tanto del estado y ayuntamientos como de los prestadores de servicio y de la misma ciudadanía ha repercutido en el atraso de tan esperado despegue turístico de Guaymas. Sin embargo, como se verá a continuación el gobierno federal, a través de FONATUR ha desarrollado varios proyectos, algunos fallidos otros en proceso, para impulsar la región.

FONATUR en la planeación del desarrollo turístico en Sonora

La actividad turística en San Carlos, aunque modesta, ha mantenido un crecimiento constante en los últimos años. Las políticas nacionales de desarrollo turístico llevaron a FONATUR²⁴ ha desarrollar un megaproyecto que fuera punta de lanza para San Carlos: El Soldado de Cortés. Desde su presentación en 1990, este proyecto tuvo una serie de contratiempos en materia ambiental pues originalmente contemplaba el desarrollo de una marina turística en el cuerpo de agua del estero que le da nombre.

Se solicitó una Manifestación de Impacto Ambiental la cual no fue aceptada por falta de un ordenamiento ecológico de la región. Al hacer el estudio de Ordenamiento Ecológico, la sugerencia fue proteger el espejo de agua del estero y los manglares y las partes altas de las montañas aledañas, que son contribuyentes hidrológicos del estero. Por esta razón se tuvo la necesidad de modificar el proyecto finalizándolo en 1994.

El megaproyecto Soldado de Cortés fue diseñado como una nueva estrategia para incrementar la actividad turística de Sonora. El megaproyecto actuaría como un detonador para la consolidación definitiva del sector.

El concepto básico del proyecto era crear una ciudad lacustre con instalaciones hoteleras y departamentales, que incluirían 2,720 condominios y 1,414 villas residenciales, canales internos de comunicación, una marina con capacidad de 550 espacios, un campo de golf de 18 hoyos, 24 canchas de tenis, estadio para torneos, varios clubes de playa, centros de diversión y entretenimiento en una extensión de 800 has y 3.5 Km de playa.

²⁴ Otro proyecto impulsado por FONATUR en el estado de Sonora es el de impulsar y consolidar la actividad turística de Puerto Peñasco con la creación del Centro Integralmente Planeado *Nuevo Puerto Peñasco* que se desprende como parte del *Estudio Gran Visión de Turismo en México 2020*.

El megaproyecto Soldado de Cortés en San Carlos, presenta una problemática común a los centros turísticos neogénicos impulsados por FONATUR en los que hay una clara segregación espacial y social de la población de apoyo ubicada principalmente en el puerto de Guaymas y en menor medida en San Carlos.

No existía, además, un plan regional de ordenamiento territorial que integrara el proyecto al puerto de Guaymas. Por otro lado la inestabilidad económica y social del país en 1995 no permitió que el proyecto se consumara.

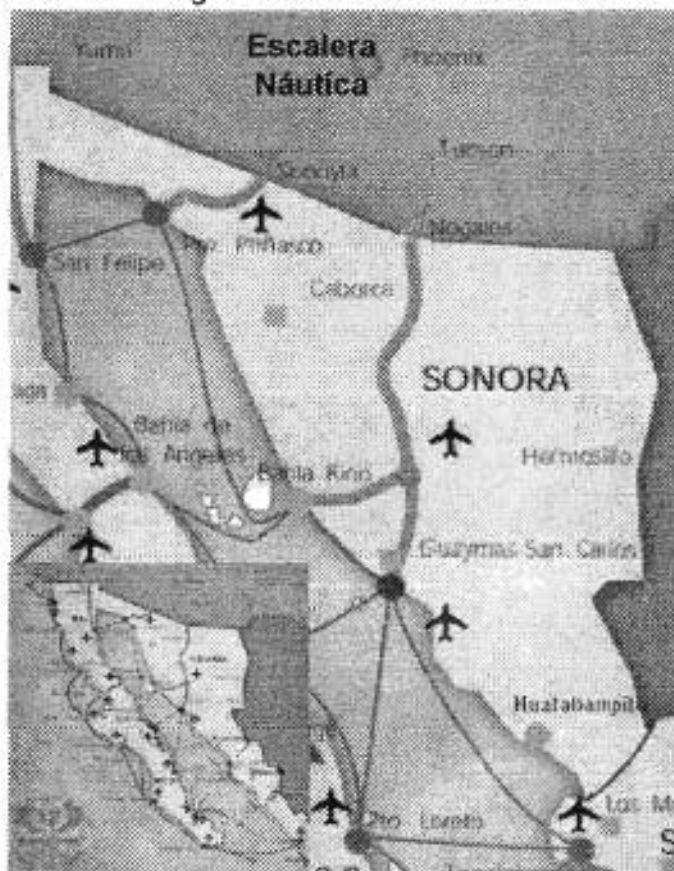
Actualmente FONATUR está impulsando uno de los proyectos más importantes en el puerto de Guaymas: La Marina Bacochibampo, como parte del proyecto Escalera Náutica.

Después de 19 años sin construir nuevos destinos turísticos, FONATUR lanza el Proyecto Escalera Náutica, formalizado el 21 de febrero del 2001 en La Paz, Baja California Sur. Éste es el primer proyecto de FONATUR que involucra de manera conjunta a 5 estados: Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y Nayarit. (Figura 2.2)

Figura 2.2 Escalera Náutica

El proyecto consiste en una red de 26 puertos de abrigo distribuidos a una distancia menor de 120 millas náuticas en donde se proporcionarán servicios básicos de atraque, suministro de combustible, reparaciones menores, avituallamiento, marina seca, alojamiento, radiocomunicación y auxilio en casos de emergencia.

En el caso particular del estado de Sonora se tienen contemplado 4 puertos: Complementar y modernizar la antigua dársena en Puerto Peñasco, construir 2 nuevos puertos en Bahía de Kino y Huatabampito, e impulsar el proyecto Marina Bacochibampo en Guaymas-San Carlos.



Ubicada en Guaymas y sin acceso directo desde la zona turística de San Carlos, la Marina Bacochibampo inició como un proyecto privado a finales de la década de 1980. Actualmente se han ganado 45 hectáreas al mar para el desarrollo del proyecto, se ha terminado de introducir la infraestructura básica para la primera etapa y se encuentra trabajando en el levantamiento de 30 condominios horizontales.

El lento avance de la obra se ha debido a los múltiples problemas de financiamiento por lo que se recurrió a FONATUR para rescatar el proyecto que en estos momentos forma parte ya de la Escalera Náutica.

Como se ha visto, la participación del estado en la planeación del desarrollo turístico se ha limitado a la promoción de inversiones para obra pública, a planes y programas estatales de turismo orientados solamente al fomento de destinos y planes de desarrollo urbano en los que el turismo aparece como una reserva de uso de suelo.²⁵

Se hace notar la ausencia de un programa de ordenamiento turístico para Guaymas San Carlos, por lo que éste se ha desarrollado de manera natural, bajo los intereses de los particulares, provocando una segregación espacial entre el puerto y la zona turística.

Es por lo tanto, necesario llevar a cabo un plan maestro de desarrollo urbano turístico para San Carlos que logre integrar física y socialmente el puerto de Guaymas con el centro turístico de San Carlos. Como apoyo para la integración se propone desarrollar un producto turístico acorde con la vocación natural de la región y con las tendencias actuales de turismo sustentable.

La propuesta es incorporar el área natural Estero del Soldado con el mínimo impacto ambiental. Para esto, se ha considerado necesario hacer un análisis comparativo de políticas de desarrollo turísticas implementadas en dos casos análogos con los que se identificarán los resultados de las políticas aplicadas que sirvan como base para integrar las políticas de desarrollo para Guaymas San Carlos.

²⁵ Otros proyectos que se tiene contemplados en la región son *El Corredor Fiscal Ferroviario Guaymas – Nogales*, impulsado y aprobado en junio del 2003 por el Ejecutivo Federal y que tiene como objetivo incrementar el flujo de mercancía entre Estados Unidos y México con los países asiáticos que desembarcan su carga en Guaymas. Por otro lado está el *Proyecto Interport*, impulsado por el Gobierno del Estado y sustentado en el Programa de Zona Conurbada Guaymas Empalme San Carlos 2000, que tiene como objetivo consolidar la región como una zona de apoyo industrial y de carga. Existe además el proyecto del corredor CANAMEX donde la región sirve de apoyo para el tráfico de bienes entre Canadá y México.

3. Caso de Estudio Guaymas – San Carlos

A finales de la década de los ochenta se enfrentó una crisis en el sector pesquero de la región que generaba aproximadamente el 80% de los ingresos directos e indirectos de los pobladores del municipio de Guaymas. Esta crisis aún no se ha superado por lo que es importante considerar una reorientación de la base económica para evitar la fragilidad y dependencia en una sola actividad productiva.

En el Programa de Desarrollo Urbano Zona Conurbada Guaymas Empalme San Carlos 2000, se establece como prioridad la diversificación de la economía de la región consolidando la actividad turística y portuaria e impulsando la industria como una alternativa a las actividades pesqueras y agropecuarias de la región.

El diagnóstico regional es indispensable para conocer la situación geográfica y económica del caso de estudio a partir del cual se definirán las posibilidades de desarrollo económico que para el presente estudio serán enfocadas al turismo.

El análisis del medio natural servirá para identificar áreas susceptibles de desarrollo urbano y turístico. A través del análisis del medio transformado se podrá reconocer la interdependencia económica y urbana regional entre Guaymas, Empalme, San Carlos y sus alrededores.

Al final, con el análisis turístico será posible identificar los nichos de mercado actuales de la región y que junto con los resultados obtenidos en el medio natural se podrán definir nuevos mercados potenciales, a partir del cual se definirán las estrategias de desarrollo regional y turístico para San Carlos.

3.1. Antecedentes

San Carlos forma parte del sistema urbano Guaymas-Empalme–San Carlos que de acuerdo al crecimiento natural de las poblaciones, conformarán en el corto y mediano plazo una unidad demográfica, económica, social y físico espacial; con la ciudad de Guaymas como centro integrador y de servicios con una diversificación económica, con Empalme como centro de apoyo industrial y recopilador y distribuidor de bienes y San Carlos como el principal centro turístico de la región.

El sistema de ciudades se identifica como la más importante zona portuaria de carga, pasaje y turística del estado y es el punto de convergencia de los corredores económicos sobre el eje troncal que conforma la carretera federal México No. 15: los corredores sur, Guaymas-Guadalajara y norte, Guaymas-Nogales, identificados en el Programa Estatal de Desarrollo Urbano 1997-2003.

Además, dentro del Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006, se establece el corredor Guaymas – Nogales – Phoenix como uno de los cuatro sistemas urbanos fronterizos más importantes entre México y Estados Unidos. (Figura 3.1)

Guaymas nace como un pequeño puerto comercial y pesquero que al paso de los años logró consolidarse como puerto de altura. Más tarde, el descubrimiento de sus atractivos naturales impulsó la llegada de turistas norteamericanos del vecino estado de Arizona principalmente.

La demanda turística en la región dio origen a San Carlos que nace como un apéndice del puerto de Guaymas y cuyo fundo legal se estableció en 1963 sin un previo plan de ordenamiento.

Con estos antecedentes resulta incuestionable la necesidad de un ordenamiento territorial para San Carlos que permita:

- Integrar el puerto de Guaymas y el centro turístico de San Carlos espacial, social y económicamente.
- Desarrollar un producto turístico acorde con la vocación natural de la región y con las tendencias turísticas actuales
- Incorporar el área natural del Estero del Soldado con el mínimo impacto ambiental

Todo esto con la finalidad de ofrecer una alternativa económica que genere divisas y empleos para el puerto de Guaymas a través de la actividad turística y consolidar el centro turístico de San Carlos con la oferta de nuevos atractivos turísticos.

Figura 3.1 Relación Urbana Transfronteriza entre Sonora y Arizona



3.2. Situación Actual

La región contiene tres núcleos de asentamientos humanos principales: los centros de población de Guaymas, Empalme y San Carlos, así como un conjunto de asentamientos dispersos sobre los predios ejidales que los limitan ubicándose entre las zonas costeras del centro y sur del Estado en los municipios colindantes de Guaymas y Empalme, sobre una extensión territorial aproximada de 9,000 hectáreas que contiene los diversos usos urbanos, portuarios y turísticos.

3.2.1. Área de Estudio

El área donde se localizan los asentamientos urbanos de Guaymas, Empalme y San Carlos está constituido por un macizo montañoso formado por la sierra de El Aguaje y los cerros de las Pirinolas y el Gualamo; el valle de San José de Guaymas; el macizo montañoso de las sierras de La Ventana y Santa Ursula; el valle de Santa María de Guaymas; las zonas costeras de Guaymas y Empalme claramente diferenciadas y separadas entre sí por el gran estero de El Rancho y de la Bahía de Empalme y la zona costera de San Carlos.

Descripción de las zonas que integran el sistema

La zona costera de Empalme se localiza al oriente del Estero El Rancho en el municipio de Empalme y se caracteriza por sus extensas playas de mar abierto. Se extiende en dirección W-E desde la barra Morro Inglés, que delimita hacia el sur la bahía de Empalme, hasta la Bahía de Guásimas. Esta zona esta constituida por una playa de aproximadamente 16 kilómetros de longitud que recibe los nombres de Empalme, El Cochórit y El Sol y son visitadas por la población local.

Estas playas se prolongan tierra adentro en un área de suelos inundables, numerosos escurrimientos y un gran valle aluvial, el de Santa María de Guaymas, que es la principal área agrícola de riego de la región. Las principales actividades económicas de Empalme son del tipo industrial relacionadas con la maquila, de transporte, acopio de productos agrícolas y distribución de insumos agropecuarios.

Al oeste del Estero El Rancho se encuentra la zona costera de Guaymas en el municipio del mismo nombre, la cual se caracteriza por la presencia de numerosas bahías, ensenadas y caletas protegidas. Esta se extiende en dirección W-E desde la Bahía Bacochibampo hasta el puente Douglas en Punta Blanca, con una longitud litoral aproximada de 56 kilómetros.

Las zonas más destacadas por su magnitud e importancia son las bahías de Guaymas y Paraje Viejo, las ensenadas Bacochibampo y Las Salinitas, que están separadas por elevaciones que se internan al mar formando penínsulas y puntas, como la península de Guaymas y la Punta Colorada, generando un paisaje variado y de gran atractivo turístico, visitadas principalmente por la población local.

La ciudad de Guaymas se asienta en esta área y se extiende entre una topografía complicada que fractura su estructura urbana. Las principales actividades son la pesca y la industria. Al norte se localiza el valle San José de Guaymas, con un uso agrícola extensivo que dio lugar a la creación de varios asentamientos menores.

Al oeste del cerro Bacochibampo se encuentra la zona costera de San Carlos, de aproximadamente 37 kilómetros de longitud. Se extiende en dirección W-E desde la Bahía de los Anegados hasta la Bahía Bacochibampo. Aquí se ubica la bahía de San Francisco, la más extensa de la región, la pequeña bahía de San Carlos, las ensenadas gemelas de Los Algodones, bahía Los Anegados y estero El Soldado.

Al norte se localizan las llanuras de San Carlos y de Los Algodones, de grandes extensiones, que carecen de potencial agrícola en su mayor parte y que están prácticamente deshabitadas y que se encuentran separadas por la prolongación al mar de la Sierra El Aguaje y que forma el cerro Tetakawi, símbolo de San Carlos.

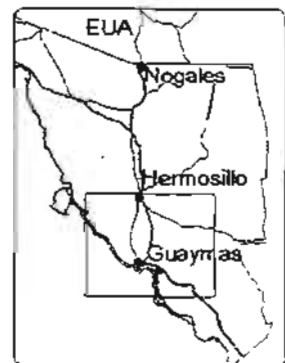
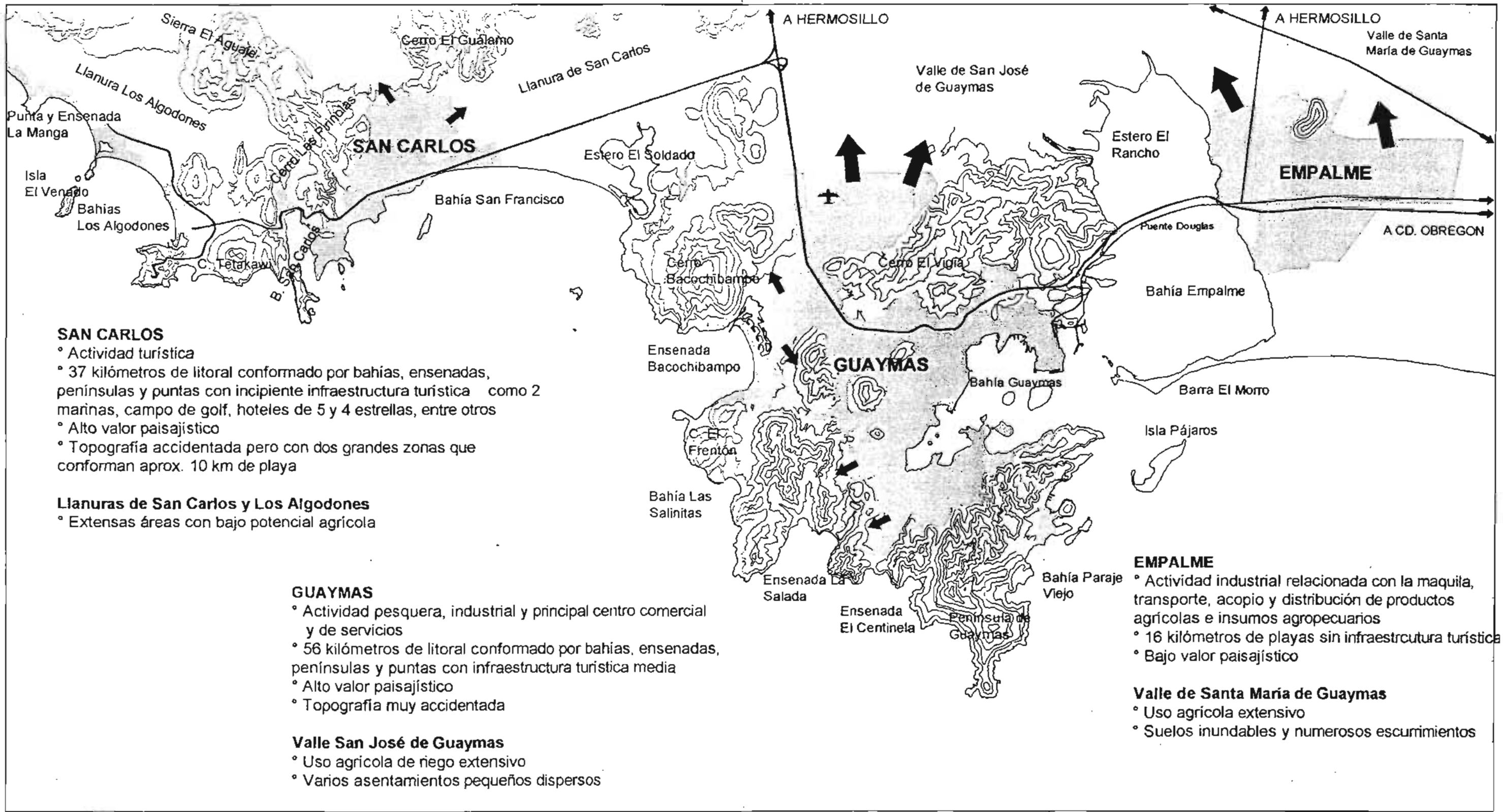
Evaluación de las zonas

Desde el punto de vista de mercado, existen mayores atractivos turísticos en la zona costera de San Carlos por la riqueza, variedad y seguridad de su litoral y la belleza del paisaje, que le confieren un alto potencial para las actividades turísticas, en particular para las de turismo náutico que se han venido desarrollado desde hace muchos años.

Esto la sitúa en una posición muy ventajosa con respecto a la zona costera de Empalme, cuyo uso potencial se limita a las actividades de playa, y la zona costera de Guaymas, cuyas reservas de suelo urbano están muy limitadas.

Como se prevé en el Programa de Zona Conurbada, la conurbación física entre Guaymas, Empalme y San Carlos se dará a través del valle de San José de Guaymas, al norte de la zona de estudio, donde actualmente hay una serie de pequeños asentamientos humanos. Se aprovechará, además, las partes bajas de las llanuras conformadas por las Bahía de San Francisco y de las ensenadas de Algodones, cuyos límites naturales son los macizos montañosos de los cerros Las Pirinolas y El Gualamo.

De acuerdo a éste análisis previo y para efectos del presente trabajo el área de estudio para la localización del desarrollo turístico se inserta entre las zonas costeras de Guaymas y San Carlos, considerando como la zona de mayor potencial turístico el oeste de la zona urbana actual de Guaymas que incluye la ensenada Bacochibampo; la bahía San Francisco; la bahía San Carlos, las ensenadas Los Algodones y La Manga. (Plano 3.1)



SIMBOLOGÍA	
	Mancha Urbana Actual
	Tendencia de Crecimiento
	Vialidad Regional
	Vía Férrea
	Principales Elevaciones

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO	
MAESTRIA EN URBANISMO	
DESARROLLO URBANISTICO DEL TURISMO GUAYMAS EMPALME SAN CARLOS	
PLANO 3.1 SITUACION ACTUAL DEL SISTEMA DE CIUDADES	
SIN ESCALA	OCTUBRE 2003

3.2.2. Análisis del Medio Natural

El análisis del medio natural y el medio transformado se realizó tomando como base información digital georeferenciada. Las principales fuentes fueron las cartas geográficas publicadas por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística, INEGI, las cartas temáticas generadas por el Instituto del Medio Ambiente y el Desarrollo Sustentable, IMADES, ambas en escala 1:50,000; la estructura urbana digital proporcionada por el Instituto Catastral y Registral de Sonora, ICRESON, e información de proyectos turísticos de la Comisión de Fomento al Turismo del Estado de Sonora.

El análisis²⁶ se logró integrando la información a través de un sistema de información geográfico (SIG), en donde se sobrepusieron una serie de capas agrupadas por temas relacionadas entre sí para hacer el cruce de información de los aspectos físicos naturales y de la estructura urbana.

Este cruce de información servirá como base para definir las estrategias para lograr un crecimiento adecuado y equilibrado a nivel regional así como para identificar la mejor ubicación para el proyecto turístico de acuerdo a la vocación natural del área.

Localización

El área de estudio se ubica en la zona costera sudoccidental del Municipio de Guaymas en el Estado de Sonora, en la provincia ecológica No.8 denominada Sierras y Llanuras Sonorenses. La región más occidental tiene contacto con el Mar de Cortés, originando numerosas bahías, ensenadas, penínsulas y esteros que han propiciado el desarrollo de actividades turísticas y pesqueras. Las características físicas de los suelos de la región nororiente han permitido el desarrollo agropecuario.

Clima

seco desértico con lluvias en ?

De acuerdo con la clasificación de Köpen, el clima es del tipo (BW)(h)W(e), que se define como un clima extremoso, muy seco y muy cálido. La temperatura promedio anual es de 19.2 °C, siendo los meses más calurosos julio y agosto con una temperatura promedio de 31 °C y una máxima de 47 °C y los meses más fríos enero y febrero con un promedio de 18 °C y una mínima de -2 °C.

²⁶ Para la caracterización del medio natural y transformado se tomó como referencia las metodologías propuestas en el Manual para la Elaboración de Planes de Desarrollo Urbano de Centros de Población publicado por la SAHOP, el Manual de Criterios de Diseño Urbano de Jan Bazant, los Principios de Diseño Urbano Ambiental de Schjetnan, Calvillo y Peniche y el Manual de investigación Urbana de Martínez y Mercado.

La precipitación total anual es de 232.9 mm y un promedio de 35 días al año con lluvia. La época de lluvia se registra en los meses de agosto y septiembre con una máxima en agosto de 84 mm y mínimas mensuales de marzo a junio con 5 mm.

La insolación media anual es una de las más altas del país, con 43 días nublados al año en promedio. La humedad relativa media anual es del 45 por ciento, siendo la máxima en los meses de julio y agosto con 58 por ciento. Los vientos dominantes son del oeste y en menor intensidad los del suroeste en verano. La incidencia ciclónica es poca, con más riesgo relativo en el mes de septiembre.

Fisiografía

La fisiografía se caracteriza por la presencia del anfiteatro de la Bahía de Guaymas, de un gran valle perpendicular litoral y por la franja costera, angosta y paralela al litoral fragmentado por diversas elevaciones que conforman las bahías y ensenadas.

El cerro de Bacochibampo separa a la ensenada del mismo nombre de la bahía de San Francisco, que es la más amplia y en donde se encuentra el estero de El Soldado; la Bahía de San Francisco se separa de las ensenadas de Los Algodones por las elevaciones de los cerros de las Pirinolas que se adentran en el mar formando el cerro Tetakawi y en su interior a la pequeña Bahía de San Carlos; finalmente las ensenadas de Los Algodones están separadas de la ensenada La Manga por la punta del mismo nombre; a partir de aquí se desplanta el macizo montañoso de la sierra de El Aguaje que llega hasta el mar delimitando el crecimiento de San Carlos hacia el oeste.

Hacia el oeste del cerro Tetakawi existe otra llanura aluvial de menores dimensiones que la anterior, que se extiende entre las estribaciones de los cerros de las Pirinolas y las ensenadas de los Algodones y de La Manga.

Hacia el norte del anfiteatro de la bahía de Guaymas y del cerro El Vigía se localiza el valle de San José de Guaymas, el cual se ramifica hacia el oeste en una llanura aluvial y paralela al litoral que se extiende entre los cerros del Gualamo y la Bahía de San Francisco, en donde forma dos pequeños valles interiores.

Al oriente de la Bahía de Empalme se localizan grandes áreas de suelos inundables y numerosos escurrimientos intermitentes y torrenciales en época de lluvia. Al poniente de la misma, se localizan los principales afluentes de la bahía en donde se ubican aguas de poca profundidad.

Topografía

De acuerdo con las características fisiográficas del territorio, en el área de estudio se distinguen claramente tres rangos de pendiente.

Del 0 al 15 [?] por ciento corresponden a las llanuras aluviales de Los Algodones y San Carlos y del valle de San José, que en su mayor parte son aptos para el desarrollo urbano y turístico.

Del 15 al 30 [?] por ciento que corresponden a la zona de transición entre la llanura y los cerros por lo que presentan limitaciones para los usos urbanos y turísticos sobre todo por los altos costos que implicaría la introducción de redes de infraestructura básica.

Pendientes ^o mayores al 30 por ciento que corresponden con las elevaciones de la península de Guaymas, los cerros de Bacochibampo, El Vigía, del Gualamo, Las Pirinolas y las sierras del Aguaje y Santa Ursula, que no se consideran aptos para el desarrollo urbano y turístico.

Por otra parte, en relación con la altura del territorio sobre el nivel del mar se considera que no presentan limitaciones para el desarrollo urbano aquellas áreas ubicadas hasta la cota 60 msnm. El aprovechamiento del terreno se encuentra condicionado en aquellas zonas que se encuentran entre las cotas 60 y 100 msnm debido al abastecimiento de agua potable. Por arriba de la cota 100 msnm se presentan fuertes limitaciones por éste mismo concepto.

Geología

En correspondencia con los rasgos fisiográficos, el área de estudio presenta una gran brecha volcánica en las sierras del norponiente, el Aguaje y el Gualamo, y en los límites del anfiteatro de Guaymas en donde predominan las rocas ígneas extrusivas que por su dureza presentan fuertes limitaciones para el desarrollo.

En las mismas sierras pero en menor medida se encuentran rocas calizas y conglomerados por lo que su uso está condicionado por el costo que implican las excavaciones en ellos.

Existe una zona lacustre en las playas de Empalme, al suroriente de la zona de estudio. Esta está precedida por una gran zona de suelos aluviales en las principales llanuras y valles. En menor escala se pueden encontrar aluviones en los valles que desembocan en las bahías de San Carlos y Los Algodones, por lo que en estas áreas no se presentan limitaciones para su uso urbano y turístico.

Edafología

En el área de estudio se presentan varios tipos de suelo, la mayoría de baja fertilidad por lo que su potencial agrícola es limitado, mientras que su potencial urbano varía en función de las fases físicas y químicas que presentan.

En correspondencia con las elevaciones que forman los anfiteatros de la Bahías de Guaymas y San Carlos, los suelos de los cerros de Bacochibampo, Las Pirinolas, El Gualamo y en la sierra El Aguaje no son aptos para el desarrollo urbano por la presencia de roca a menos de 10 cm de profundidad. (*litosoles*)

Ocupando una pequeña superficie en el entronque de la carretera federal No. 15 con el boulevard a San Carlos se localiza rocas calizas a menos de 10 cm de profundidad lo que impide su desarrollo urbano. (*xerosol háplico*)

En el valle de San José de Guaymas, entre el cerro El Vigía y el Estero El Rancho se presentan suelos moderadamente salinos cuya principal limitante es la presencia de rocas a menos de 1 metro de profundidad. (*yermosol*)

A lo largo de la carretera a San Carlos y hacia el norte de la misma hasta los cerros de El Guálamo y en el oriente entre el estero El Rancho y San José de Guaymas hay suelos de alta salinidad que limitan el desarrollo urbano. (*Xerosoles*)

Ocupando franjas a lo largo del litoral en la ensenada Bacochibampo, en casi la totalidad de la Bahía San Francisco y en las ensenadas de Los Algodones, los suelos presentan textura arenosa y salinidad moderada. (*Zolanchak*)

Los suelos que se localizan en la llanura y en los pequeños valles que se forman entre los cerros de las Pirinolas y las ensenadas de Algodones y La Manga son suelos arenosos sujetos a hundimientos en época de lluvias, lo que condiciona su uso urbano (*Regosoles*)

Al norte de cerro El Vigía, en la localidad de San José de Guaymas y hasta los entronques de la carretera federal No. 15 con los accesos a Bacochibampo y San Carlos son suelos profundos y aptos para la agricultura cuya condicionante es la presencia de arcillas expansivas. (*Vertisoles*)

Existen además suelos arenosos que facilitan la infiltración del agua para formar acuíferos que corresponden con los cauces de escurrimiento y áreas de inundación para los esteros El Soldado y El Rancho.

Todos los suelos presentan una o varias limitaciones para su uso con fines urbanos y turísticos, siendo las más fuertes la presencias de rocas superficiales, de suelos corrosivos y de suelos inundables.

Hidrología

Las corrientes superficiales son del tipo intermitente ya que solo presentan caudal en época de lluvias. Los más importantes son Río San José que desemboca en el estero El Rancho; Arroyo el Gualamo que desemboca en el estero el Soldado; El Macapule y Palma Quemada que desembocan en la Bahía de San Carlos; los arroyos de los cañones El Alacrán y El Ovejano que desembocan en la ensenada Los Algodones.

Existen otros escurrimientos menores desde las llanuras de San Carlos y Los Algodones. En el primer caso, los escurrimientos han sido obstruidos por la carretera a San Carlos creando áreas de inundación al norte de la misma e infiltrándose en los suelos arenosos.

La única fuente de agua de la zona de estudio son los acuíferos subterráneos, con profundidad regular pero que presentan abatimientos por la baja capacidad de recarga causado por la baja precipitación de la región.

Vegetación

En el área de estudio predomina la vegetación de matorral de altura baja que varía de los 0.50 m a 1.5 m como mezquites, nopaleras, agaves, candelillas entre otras y que varía a lo largo de las laderas y sierras.

En los valles y llanuras aluviales predomina matorral desértico y vegetación arbustiva; en el área del estero del soldado existe la vegetación del tipo mezquital y manglar.

En San José de Guaymas y San Germán se encuentra palmar asociado con mezquital; al norte de San José de Guaymas se practica la actividad agrícola de riego con cultivos anuales y permanentes, al igual que la cría de ganado bovino.

La vegetación halófila, el manglar, la agricultura de riego y la de temporal limitan el aprovechamiento urbano y turístico mientras que el resto de la vegetación solo lo condiciona.

Uso del suelo

El uso de suelo urbano se concentra en el anfiteatro de Guaymas, al sur del Valle de Santa María en Empalme y en menor medida en San Carlos. En los valles de San José de Guaymas y Santa María de Guaymas existen numerosos asentamientos de muy pequeño tamaño en correspondencia con el uso agrícola de la zona. El uso turístico se localiza en la zona de la ensenada Baco-chibampo en Guaymas y las bahías San Francisco y Los Algodones en San Carlos.

Litoral

La zona de estudio se localiza en la porción central de la costa oriental del Mar de Cortés. El promedio de profundidad de esta porción es de 200 m llegando a existir depresiones de hasta 900 m.

En términos generales se puede identificar cuatro grandes zonas:

a) Zona Guaymas. Aquí se localiza la Bahía de Guaymas que está conformada por un anfiteatro irregular en cuyo interior se presentan elevaciones e islas que dan un paisaje variado y rico en vistas pero cuyo aprovechamiento turístico es prácticamente nulo ya que es aquí donde se asienta la ciudad y el puerto de Guaymas. En esta zona el área conocida como las playitas es utilizada por la población local con fines recreativos.

Al sur se encuentra la península de Guaymas cuyo relieve accidentado origina numerosas bahías, ensenadas, puntas e islas de pequeño tamaño y de gran atractivo paisajístico. Aquí se localiza la zona industrial pesquera. La mayoría de las bahías y ensenadas son topográficamente inaccesibles aunque algunas zonas se encuentran parcialmente ocupadas.

b) Zona Bacochoibampo. Aquí se localiza la ensenada Bacochoibampo, limitada hacia el sureste por el cerro El Frentón y hacia el noroeste por el cerro Bacochoibampo. La ensenada tiene un frente de playa aproximado de 2 Kilómetros de largo en donde se localiza la zona residencial turística de Miramar, prácticamente saturada.

Atrás de la zona residencial, ocupando el antiguo estero, se localiza el proyecto Marina Bacochoibampo, impulsado por FONATUR como parte de La Escalera Náutica. En el fondo del anfiteatro se localiza una zona urbana.

c) Zona San Francisco. Aquí se localiza la Bahía de San Francisco delimitada en sus extremos por los cerros Bacochoibampo al oriente y Tetakawi al oeste. En su interior se encuentra el estero de El Soldado, la playa Las coloraditas y la Bahía de San Carlos.

El litoral es variado pero se caracteriza por una playa extensa y amplia con presencia de dunas, que se inicia en la boca del estero El Soldado en el extremo oriente y termina en San Carlos al oeste. La presencia de puntas, islas y el cerro Tetakawi le brindan una mayor riqueza paisajística.

El aprovechamiento turístico de la bahía se concentra en San Carlos, en donde se encuentra la marina del mismo nombre y que ha sido la base del desarrollo turístico de la zona.

d) Zona Algodones. Aquí se localizan la ensenada La Manga y las ensenadas gemelas de Los Algodones, separadas por la punta e isla El Venado. Las ensenadas Los Algodones se caracterizan por playas extensas y la presencia de dunas que se inician en la punta San Antonio, en el cerro Tetakawi al oriente y termina en la punta La Manga al oeste. Aquí se encuentran varias instalaciones turísticas como la Marina Real, el Hotel Plaza San Carlos, el Hotel Paradiso (antes Club Med), Villas Premiere Vacation Club y 3 zonas residenciales turísticas.

La ensenada La Manga es de menores dimensiones que las anteriores y se encuentra delimitada por un pequeño anfiteatro. Actualmente se localiza una colonia de pescadores y asentamientos irregulares.

e) Zona Empalme. Esta zona se extiende hacia el sur hasta la Bahía de Guásimas con un total de aproximadamente 16 km de playas de arena. El aprovechamiento turístico es mínimo pues solo hay infraestructura turística básica como palapas.

Aptitud Territorial

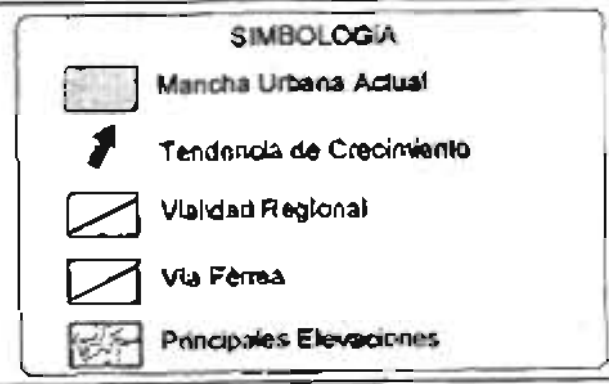
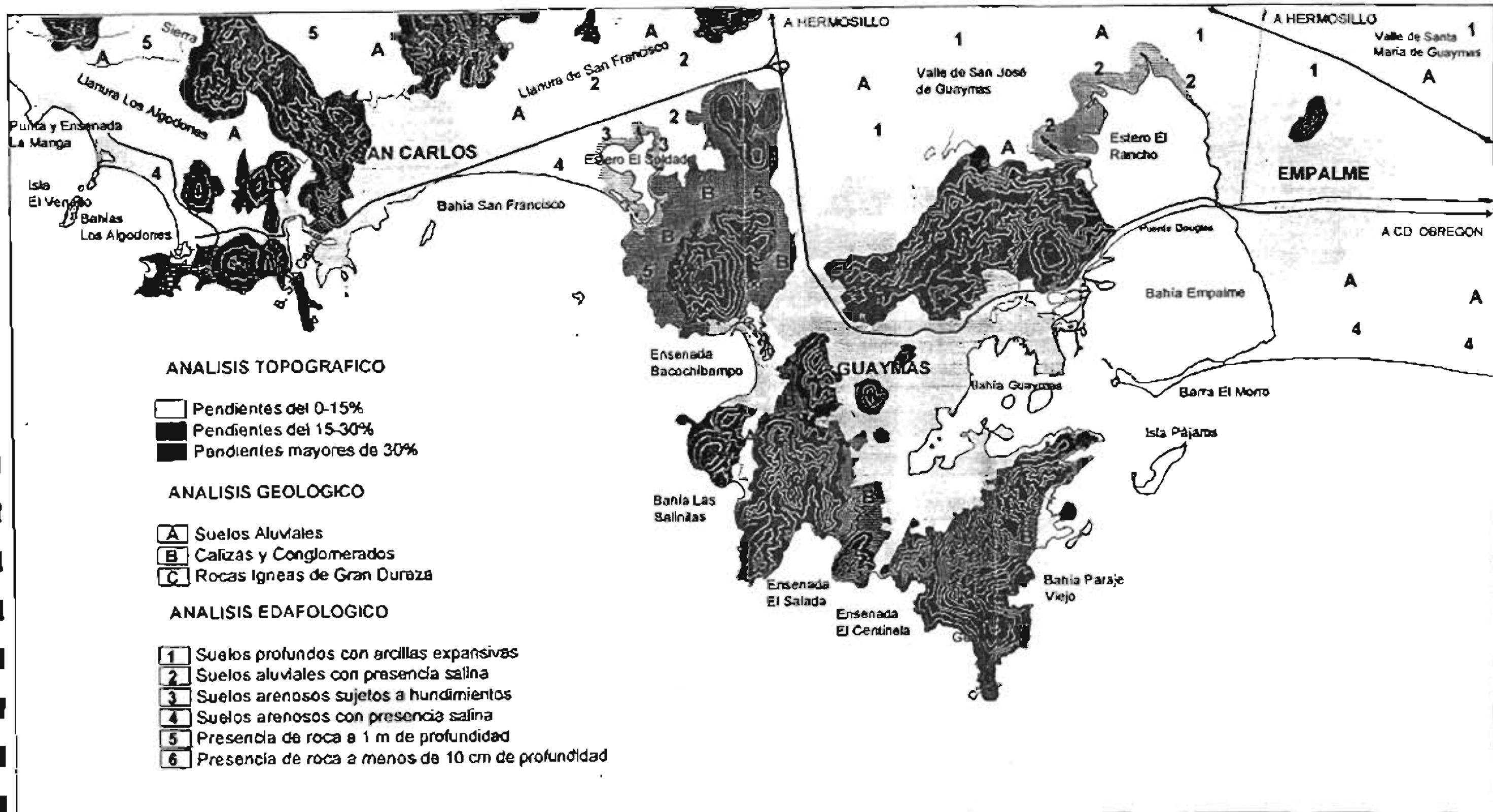
De acuerdo con el análisis del medio físico, se presentan algunas limitaciones para el aprovechamiento urbano y/o turístico, siendo las principales sus características topográficas, edafológicas, la disponibilidad de agua y la presencia de escurrimientos intermitentes que en temporada de lluvia son torrenciales.

El valle de San José, exceptuando las zonas bajas que rodean el estero El Rancho y las áreas agrícolas, se considera apto para el desarrollo urbano debido al tipo de suelo presente y su nulo valor paisajístico para el turismo.

Las llanuras aluviales de San Carlos y Los Algodones en donde las pendientes son menores de 15% se consideran aptas para el desarrollo urbano y/o turístico que no requiera de playa.

Las zonas de transición entre las llanuras y los cerros en donde las pendientes varían entre 15 y 30% son aptas para el desarrollo urbano residencial y/o turístico por sus excelentes vistas, a partir de aquí la pendiente se incrementa drásticamente por lo que el desarrollo está condicionado y en ciertas zonas es imposible su desarrollo.

El oriente de la bahía de San Francisco es la más apta para el desarrollo turístico pues al oeste de la bahía se localiza la más grande concentración urbana turística que es San Carlos; las bahías gemelas Los Algodones presentan ya cierto grado de urbanización que dificultaría la realización de algún proyecto turístico importante; la ensenada y punta La Manga está ocupada por un pueblo de pescadores y asentamientos irregulares y la ensenada de Miramar en Guaymas está a punto de saturación con el proyecto Marina Bacochibampo. (Plano 3.2)



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO
 MAESTRIA EN URBANISMO
 DESARROLLO URBANÍSTICO DEL TURISMO
 GUAYMAS EMPALME SAN CARLOS
 PLANO J.2 APTITUD TERRITORIAL
 SIN ESCALA
 OCTUBRE 2003

3.2.3. Análisis del Medio Transformado

Medios de Comunicación

El sistema de comunicación está estructurado por las vías terrestres que la comunican al norte con Hermosillo y al sur con Ciudad Obregón, a través de la carretera federal México No. 15 y a partir de la cual se articulan las diversas vías urbanas y regionales que le permite la integración a su interior y con su región de influencia.

La vía férrea de ferrocarriles Nacionales de México, concesionado al arrastre de carga a la empresa Ferromex, comunica a la región a través de Empalme en la ruta Guadalajara-Nogales.

El enlace aéreo se presenta en el Aeropuerto Internacional de Guaymas, a través de rutas comerciales y charters que lo comunican en un radio de dos horas con las principales ciudades de la región y suroeste de Estados Unidos, sin embargo presenta limitaciones de horarios en su servicio nocturno pues a pesar de contar con la iluminación en pista no cuenta con el balizamiento de obstáculos.²⁷

La comunicación marítima es posible por las instalaciones portuarias en Guaymas, fundamentalmente para el tránsito marino de carga de largo alcance, el transbordador de pasajeros con una única ruta comercial que lo comunica con el Puerto de Santa Rosalía en Baja California Sur y por las instalaciones de dos marinas náuticas recreativas en San Carlos con un total de 650 espacios.

Infraestructura Básica

Las fuentes de abastecimiento de agua se integran por el acueducto Yaqui-Guaymas y la batería de pozos en la zona de captación en San José de Guaymas, que aporta un caudal de 1,427 lps conducido a 12 tanques de regularización en Guaymas, 1 en Empalme y 1 en San Carlos; se estima una cobertura del servicio en redes de distribución del 85% en toda la región.

La recolección de aguas residuales presenta serias deficiencias en su servicio y en su disposición final. Las descargas son directas a las diversas bahías de Guaymas y Empalme que acentúan su problemática de contaminación. Se estima una cobertura del servicio de sistema de redes de cerca del 60% en Guaymas y Empalme y del 80% en San Carlos.

²⁷ El Gobierno del Estado en conjunto con el Ayuntamiento de Guaymas y los prestadores de servicio turístico llevaron a cabo las obras de iluminación del aeropuerto internacional de Guaymas y aún se encuentra en proceso el proyecto de Balizamiento de Obstáculos para el mismo aeropuerto con lo que se pretende incrementar el horario de servicio.

El servicio de energía eléctrica presenta una cobertura del 93% en Guaymas, 95% en Empalme y 100% en San Carlos. El servicio de alumbrado público presenta un déficit del 50% sobre las vialidades de Guaymas y Empalme.

Población

La tasa de crecimiento promedio anual de la población en el municipio de Guaymas en el período 1980/1990 fue del 3.17 por ciento, por arriba de la media estatal que fue del 2.5 por ciento en el mismo período, mientras que la de Empalme fue de 1.2 por ciento.

Para 1990/2000 la tasa de crecimiento promedio anual de Guaymas fue apenas del 0.09 por ciento pasando de 129,092 a 130,329 habitantes, una de las más bajas del estado, mientras que a nivel estatal fue de 2.15 por ciento pasando de 1'823,606 a 2'216,969 habitantes. (Tabla 3.1)

Mpio/Edo	1980	1990	2000	T.C.P.A.
Guaymas	97,962	129,092	130,329	1.65%
Empalme	41,063	46,017	50,130	1.10%
Sonora	1,513,731	1,823,606	2,216,969	2.32%

Fuente: INEGI, Censos de Población y Vivienda 1980,1990,2000

La población de ambos municipios se concentra en las cabeceras municipales, Guaymas con el 67.77 por ciento de la población municipal y Empalme con el 78.13 por ciento, esto indica que la población de la región es principalmente urbana.

A su vez, las cabeceras municipales presentan una tasa de crecimiento sensiblemente superior al de sus respectivos municipios. Es decir, hay un crecimiento de las áreas urbanas debido principalmente a la inmigración de población de otros estados de la república hacia estas ciudades pero una alta expulsión de población nativa hacia otras regiones del estado, principalmente a la capital, Hermosillo, y a Cd. Obregón, la segunda ciudad más grande del estado, en busca de fuentes de empleo.

Esta realidad se debe a un cambio en el patrón de actividades, en el cual las actividades urbanas demandaron nueva población y las actividades rurales, independientemente de su crecimiento, no tuvieron capacidad de ofrecer suficientes empleos.²⁸

En la región se presentan tres fenómenos característicos en relación con la población en la última década: un ligero crecimiento de su participación en la población municipal, una elevada concentración en la ciudad de Guaymas. Las

²⁸ Programa de Desarrollo Urbano de Zona Conurbada Guaymas-Empalme-San Carlos. 2000

localidades de Empalme y San Carlos presentan una menor concentración de población. La existencia de numerosas localidades de menor tamaño concentradas principalmente en San José de Guaymas, mientras que el resto del territorio se encuentra prácticamente deshabitado.

Estructura Urbana

Para caracterizar el espacio que conforma la estructura urbana se hizo el análisis de varios componentes, entre los que destacan: heterogeneidad, densidad, base económica, diferenciación espacial de funciones, hegemonía sobre otros espacios, usos de suelo, comunicaciones, medio natural y tendencias de crecimiento.

Es así como la estructura urbana está constituida por un sistema de asentamientos humanos integrado por la ciudad y puerto de Guaymas como centro principal con funciones portuarias, industriales, comerciales, de servicios y habitacionales; por San Carlos como centro secundario, con una función turística; por Empalme con una función industrial relacionadas con la maquila, de transporte, de acopio de productos agrícolas y de distribución de insumos agropecuarios, y por un conjunto de asentamientos dispersos en el área de San José de Guaymas en donde se asienta la población agrícola.

Estructura urbana de Guaymas

La estructura urbana se encuentra fragmentada por las condiciones topográficas que se presentan, en donde además de las elevaciones que lo delimitan, existen otras aisladas en su interior que condicionan su crecimiento y dificultan la integración vial.

Las principales actividades comerciales se llevan a cabo en el corredor que forma la carretera federal No. 15 al integrarse al área urbana y su prolongación en la calzada A.G. López así como en la avenida Aquiles Serdán que desemboca en el centro cívico de Guaymas en la parte norte de la Bahía de Guaymas.

Otros centros importantes son la zona portuaria industrial localizada al norte de la bahía cerca del centro cívico; el parque industrial pesquero Gral. Sánchez Toboada al oriente de la península de Guaymas; la zona educativa y la unidad deportiva municipal ubicada en el área de las playitas en el sur de la bahía.

Las tendencias de crecimiento se orientan hacia el sur en el interior del anfiteatro, en donde los cerros constituyen el límite natural del crecimiento; hacia el norte, rumbo al aeropuerto, en donde se localiza San Germán y hacia el poniente en donde se localiza el ejido Buenos Aires.

Estructura Urbana de San Carlos

San Carlos presenta una estructura urbana lineal, apoyada en el boulevard paralelo al litoral. La oferta de fraccionamientos residenciales se ha desarrollado de manera dispersa sobre esta arteria por lo que es difícil distinguir un centro simbólico. Por ésta misma razón es que existe una subutilización de la red de servicios básicos.

Los principales usos comerciales turísticos se localizan a lo largo del boulevard de acceso y entre éste y el litoral se localizan los principales usos hoteleros, condominiales y fraccionamientos residenciales turísticos. Al norte del boulevard se localizan también fraccionamientos turísticos.

Estructura Urbana de Empalme

Empalme presenta una traza urbana reticular más o menos regular, desintegrada por la presencia de las vías de ferrocarril al sur, oeste y noroeste de la misma.

Está delimitada al sur por los talleres y la vía del ferrocarril así como por la carretera federal No. 15 que al internarse en la ciudad presenta diversos usos comerciales de tipo corredor y que limita el flujo de escurrimientos al mar en época de lluvias.

Al oeste de la población se localizan un corredor comercial de mínima importancia y entre éste y la bahía de Empalme se asienta gran parte de la población pesquera. En la zona centro es donde se localizan las principales áreas habitacionales, de servicio e industriales. Las actividades turísticas de la población local se realizan en las playas ubicadas al sur de la carretera federal No. 15 y de las vías de ferrocarril.

La tendencia de crecimiento es hacia el noroeste de la localidad. Actualmente, en ésta zona, delimitada por el estero El Rancho y las vías de ferrocarril, se presentan asentamientos de tipo irregular.

3.2.4. Análisis de la Actividad Turística

Para caracterizar la actividad turística del sistema Guaymas Empalme San Carlos se ha retomado el concepto de sistema turístico de Leiper analizado en el primer capítulo: *el turista*, su comportamiento en términos de estadía, ocupación y otros; *los elementos geográficos*, representados por las regiones generadora, destino y de tránsito en términos de demanda, oferta y atractivos; y *la industria turística*, en términos de infraestructura.

La demanda turística

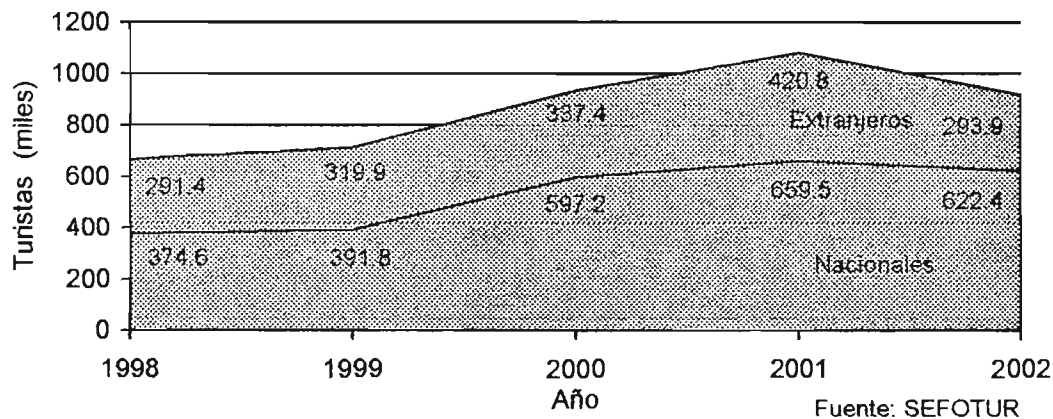
La región de Guaymas San Carlos se caracteriza por el atractivo que representa el clima, el paisaje semidesértico relacionado con el mar, el valor paisajístico de su litoral, la riqueza de la pesca, la seguridad en la navegación y su proximidad con el mercado del suroeste de Estados Unidos, por lo que resulta atractiva para los segmentos náutico y de playa del mercado nacional y extranjero, principalmente del estado de Arizona.

Guaymas San Carlos es considerado como uno de los principales polos de desarrollo turístico del estado. En el año 2002, captó a 916,300 turistas nacionales y extranjeros que dejaron una derrama económica en el estado de 1,702.7 millones de pesos.

El número de llegadas de turistas a Sonora presentó una tasa de crecimiento promedio anual del 17.81 por ciento entre 1998 y 2001, muy por arriba del promedio nacional. Pasó de recibir 666,000 turistas en 1998 a 1'080,000 en 2001.

Una vez rebasado el millón de turistas en 2001, en el último período 2001/2002 se presentó una tasa negativa en la afluencia turística del -15.18 por ciento. Esto fue provocado principalmente por la disminución en la afluencia de turistas extranjeros, que pasaron de 420,800 en 2001 a 293,900 en 2002, una caída real del 30.15 por ciento. Sin duda esto se debe a que el principal mercado de Sonora, el estado de Arizona en la Unión Americana, disminuyó el número de viajes por los atentados del 11 de septiembre de 2000 y la tensión política con medio oriente. (Gráfica 3.1)

Gráfica 3.1 Afluencia Turística a Guaymas-San carlos



Por otro lado, el turista nacional también disminuyó sus llegadas a Guaymas San Carlos este último año, siendo la tasa del orden del -5.6 por ciento en el período 2001/2002, muy por debajo de las llegadas de extranjeros.

El número de turistas nacionales es más representativo que el extranjero pues en el último año representaron el 67.9 por ciento del total de llegadas.

Conforme al comportamiento de la llegada de turistas, la derrama económica en Guaymas San Carlos presentó un comportamiento positivo en el período 1998/2001, con una tasa de crecimiento por arriba del 15 por ciento pero con una caída del 25.38 por ciento entre 2001 y 2002. (Tabla 3.2)

Año	Nacional	Extranjero	Total
1998	474.3	465.3	939.6
1999	537.0	552.9	1,089.9
2000	895.8	932.8	1,828.6
2001	1,049.0	1,233.0	2,282.0
2002	980.7	722.1	1,702.7

Fuente: SEFOTUR

En este caso fue el turista extranjero el que redujo su gasto casi a la mitad en el último año, acorde con la recesión económica de Estados Unidos pues aproximadamente el 90% del turismo extranjero que llega a Sonora por carretera es del vecino estado de Arizona. (CIAD. Estudio de Internación. 2000)

La oferta y planta turística

El desarrollo de las actividades turísticas, es uno de los renglones que tienen alta potencialidad en la región. Actualmente los servicios turísticos y náuticos recreativos se concentran en San Carlos. Guaymas presenta una actividad turística menor, aprovechada principalmente por la población local, pues tiene a concentrar los servicios urbanos de la región. La actividad turística de Empalme es pequeña y sirve a la población local.

Guaymas San Carlos cuenta con una oferta de 1,497 cuartos distribuidos en 28 establecimientos de hospedaje, de los cuales 2 hoteles son de categoría 5 estrellas y 7 hoteles son de 4 estrellas.

Cuenta con dos marinas que en conjunto ofertan 700 espacios húmedos y 350 espacios secos, además de un campo de golf de 18 hoyos. (Tabla 3.3)

Establecimiento	Categoría (estrellas)					Total
	5	4	3	1 y 2	S/C	
Hoteles	2	7	11	6	2	28
Cuartos	217	566	476	191	47	1,497
Trailer Park						5
Espacios T.P.						415
Marinas						2
Espacios Marina						700
Restaurantes						59
Otros	Campo de golf de 18 hoyos					

Fuente: SEFOTUR

Actualmente se están llevando a cabo obras de infraestructura básica en el proyecto Marina Bacochibampo en Guaymas, impulsado por FONATUR, la cual aportará al corto plazo 350 espacios húmedos.

Empalme no cuenta con infraestructura con categoría turística pero dentro del Programa de Desarrollo Urbano de Zona Conurbada se plantea llevar a cabo un centro vacacional denominado "El Cochórit", en las playas del mismo nombre, enfocado principalmente al mercado de turismo social.

Una de las bases para el desarrollo turístico de la región es el impulso al turismo de internación del tipo marítimo que accede desde los estados del suroeste de Estados Unidos, a través del proyecto Escalera Náutica impulsado por FONATUR.

El Turista

La afluencia turística se caracteriza en gran parte por visitantes no hoteleros que llegan por carretera a una segunda casa o en sus propias casas rodantes, a estos últimos se les conoce como "snowbirds" (pájaros de la nieve) para los cuales no existen estadísticas por lo que la corriente turística de visitantes hospedados en hotel no refleja la afluencia real. (Tabla 3.4)

Alojamiento	%
Hotelero	43.7%
Residencial-Condominio	44.0%
Trailer Park	10.0%
Otros	2.3%
Total	100%

Fuente: Estadísticas básicas de la actividad turística. Estimado. SEFOTUR.

En términos de estadía, el turismo extranjero que se hospeda en segunda casa y casas rodantes presenta una mayor afluencia a partir del mes de diciembre y puede ser desde una semana hasta varios meses prolongándose hasta el mes de abril cuando disminuye considerablemente. Son principalmente retirados cuyo origen es Arizona.

El turismo extranjero que visita el lugar con fines recreativos se hospeda en hotel, tiene una estadía que varía de cuatro a siete días y su estacionalidad baja de manera considerable durante el verano. Su origen es principalmente Arizona extendiéndose a California, Nuevo México y otros estados de EUA y Canadá.

El turismo nacional llega durante todo el año, aunque su mayor afluencia se presenta en el período vacacional que comprende los meses de junio a agosto, su estadía varía de 2 a siete días y generalmente se hospedan en hotel.

Los segmentos que visitan Guaymas San Carlos son: el turismo de negocios, básicamente de origen nacional que tiene como destino Guaymas y se hospeda en hoteles; el de placer con fines recreativos que desarrolla actividades náuticas, de playa y deportes acuáticos, tanto de origen nacional como extranjero y se

hospeda en hoteles; el náutico que accede principalmente por carretera y el turismo de campismo que viaja en casas rodantes.

La infraestructura

La principal vía de acceso para el turismo nacional y extranjero es la terrestre. Aproximadamente el 77.7 por ciento de los visitantes llegó por tierra, mientras que el 13.4 por ciento lo hizo por aire y sólo un 8.8 por ciento lo hizo por mar.

El crecimiento de San Carlos no ha logrado consolidar ninguna de las áreas originales, existiendo grandes zonas de baldíos con infraestructura vial, eléctrica y de agua potable subutilizadas debido a su baja densidad. Esto permite que exista un conflicto con nuevos proyectos pues no hay consolidación de áreas.

La oferta turística se ha orientado hacia el desarrollo inmobiliario y náutico en congruencia con el potencial de los atractivos naturales de la región. En este sentido la oferta de marinas, que es de buena calidad, resulta competitiva con la de otros centros de la región del Mar de Cortés como Mazatlán o Loreto mientras que en la inmobiliaria su calidad es inferior por lo que se encuentra en desventaja para captar segmentos de mayores ingresos.

Las limitaciones del servicio aeroportuario no permite la llegada masiva de turistas por avión y la mayoría acceden por carretera por lo que es necesario prever algún proyecto para mejorar el servicio del aeropuerto.

3.2.5. Análisis Tendencial

Este análisis, determinado a partir de las tendencias poblacionales y turísticas históricas al corto y mediano plazo; servirá no solo para dimensionar el plan de desarrollo turístico y la población de apoyo sino como un marco para insertar las actividades turísticas de San Carlos dentro de su región de influencia.

Dentro del Programa de Zona Conurbada se propone el impulso a la actividad turística en San Carlos con lo que se plantea una hipótesis de generación de empleo de manera directa en la misma localidad y de manera indirecta en Guaymas y Empalme, proyectándose una población de 461,186²⁹ habitantes y un requerimiento de 5,459 has. de suelo.³⁰

Las actuales reservas territoriales de Guaymas son pocas y la saturación de áreas baldías no es suficiente para la población estimada. El crecimiento de Empalme

²⁹ Tasa de crecimiento base para definir altas tendencias de crecimiento en desarrollos turísticos. Dato de Reservas Territoriales de Vivienda en la Región Guaymas-San Carlos. 1993. FONATUR.

³⁰ Población calculada estimando 0.86 empleos directos por cuarto y 2.5 empleos indirectos para la actividad turística. PMDU Guaymas-Empalme-San Carlos 2000. SIUE.

está muy restringido pues tanto el estero El Rancho al poniente y las áreas aluviales al sur limitan naturalmente su crecimiento, además, el libramiento, las vías de ferrocarril y la carretera federal No. 15 rompen con la estructura urbana.

De acuerdo al Programa de Zona Conurbada, San Carlos tiene aproximadamente 3,000 hectáreas susceptibles de desarrollo urbano pero son insuficientes para albergar a toda la población. Para resolver esto será necesario la creación de un subcentro urbano que albergue la población de apoyo a las actividades turísticas en el propio San Carlos, al norte del boulevard de acceso, y de apoyo a las actividades complementarias y de crecimiento natural en el Valle de San José, al norte de la región, en la confluencia del sistema de ciudades entre Guaymas, Empalme y San Carlos.

El comportamiento de la actividad turística actual y del turismo potencial objetivo definirá la estrategia del plan de desarrollo turístico a partir del cual se identificará que tipos de productos (hoteles, marinas, campo de golf, etc.) son los más adecuados para desarrollar.

La región del Golfo de California es uno de los atractores turísticos más importantes de la frontera norte de México. La demanda turística actual de hospedaje en Guaymas San Carlos está enfocada principalmente a residencias turísticas y cuartos de hotel, en menor medida condominios y trailers parks. La demanda recreativa más fuerte son las marinas y el campo de golf.

Arizona representa un mercado turístico potencial importante pues las ciudades de Phoenix y Tucson, a cuatro horas en auto desde Guaymas, cuentan con una población conjunta de poco más de tres millones y se tienen registradas cerca de 180,000 embarcaciones que representan un fuerte mercado turístico náutico.

Para consolidar el turismo náutico habrá que tomar en cuenta la creación de espacios para embarcaciones pues los 700 espacios húmedos y 500 secos que ofertan las dos marinas de San Carlos presentan una ocupación mayor al 80 por ciento.

Una proyección tendencial histórica de la afluencia de visitantes a Guaymas-San Carlos determina que en un plazo inmediato, año 2005, se recibirán 1.29 millones de visitantes y para el mediano plazo, año 2010, ésta ascenderá a 1.73 millones de turistas por lo que será necesario que la oferta turística satisfaga las necesidades de los visitantes esperados.³¹

³¹ La estimación del número de visitantes se hizo con base al método de mínimos cuadrados para obtener un cálculo tendencial de los datos referidos.

4. Propuesta de un Plan de Desarrollo Urbano Turístico para Guaymas San Carlos

Tomando como base el análisis efectuado en el sistema urbano Barcelona-Sitges –Badalona, se ha propuesto un modelo urbano polinuclear que integre físicamente las ciudades de Guaymas, Empalme y San Carlos a través de la creación de un subcentro urbano que ayude a generar la conurbación al mediano plazo de una manera ordenada.

El modelo polinuclear se logrará consolidando las actividades económicas que históricamente se han venido desarrollando en las ciudades de tal manera que se aproveche la infraestructura actual, así como impulsando la generación de nuevas actividades que por vocación y de acuerdo al análisis del medio natural sirvan como alternativa para diversificar la economía de la región.

Dentro de este ordenamiento se inserta la propuesta de un proyecto turístico en San Carlos que ayude a consolidar la actividad turística de la zona y convertirlo en el centro turístico más importante del estado. El análisis efectuado sobre los centros turísticos que han crecido de manera natural y aquellos que han sido integralmente planeados han ayudado a definir los criterios para el Plan de Desarrollo Urbano Turístico para San Carlos.

La propuesta toma como núcleo de desarrollo el estero El Soldado en San Carlos. El proyecto propone preservar el estero, con una zona de amortiguamiento y en torno al cual se llevaran a cabo las actividades turísticas. El desarrollo permitirá consolidar la oferta náutica, hotelera, condominial y residencial turística así como impulsar las actividades de pesca deportiva, buceo y golf entre otras.

La propuesta se asentará en el concepto de turismo sustentable pues éste puede ser constituido como un elemento detonador de las actividades económicas bajo un esquema de restauración, conservación, protección y aprovechamiento de los recursos naturales, así como el rescate y valoración de la cultura local.

4.1. Estrategia de Desarrollo Regional

Desde hace algunos años se viene desarrollando un cambio estructural en la economía global que exige la apertura de mercados y una menor intervención de los gobiernos. Una de las acciones que nuestro país ha puesto en práctica al adoptar este modelo económico es la descentralización, con lo cual se pretende incentivar a los gobiernos locales a ser promotores de su propio desarrollo.

De acuerdo con las tendencias internacionales, este desarrollo económico debe ser sustentable. Es decir, debe poder resolver la problemática ambiental,

entendiendo esta como los efectos negativos que se presentan en el medio ambiente, resultado de la interacción entre la sociedad y la naturaleza.

Estos procesos y actividades que tienen lugar en las ciudades o pequeños centros urbanos, afectan a las zonas que las rodean ya que estas no son sistemas cerrados, sino que mantienen un constante intercambio con el exterior del territorio que ocupan y dependen de este intercambio para su subsistencia. (Borja y Castells, citados por Ricuarte Quijano, Carla en *El Desarrollo Turístico Sustentable: El Caso de Ixtapa de la Sal*).

Es por esto que para llevar a cabo un buen proyecto de desarrollo turístico en San Carlos es necesario que éste se integre a una estrategia de desarrollo regional que involucre las zonas aledañas, en este caso Guaymas y Empalme, para el fortalecimiento económico de la región.

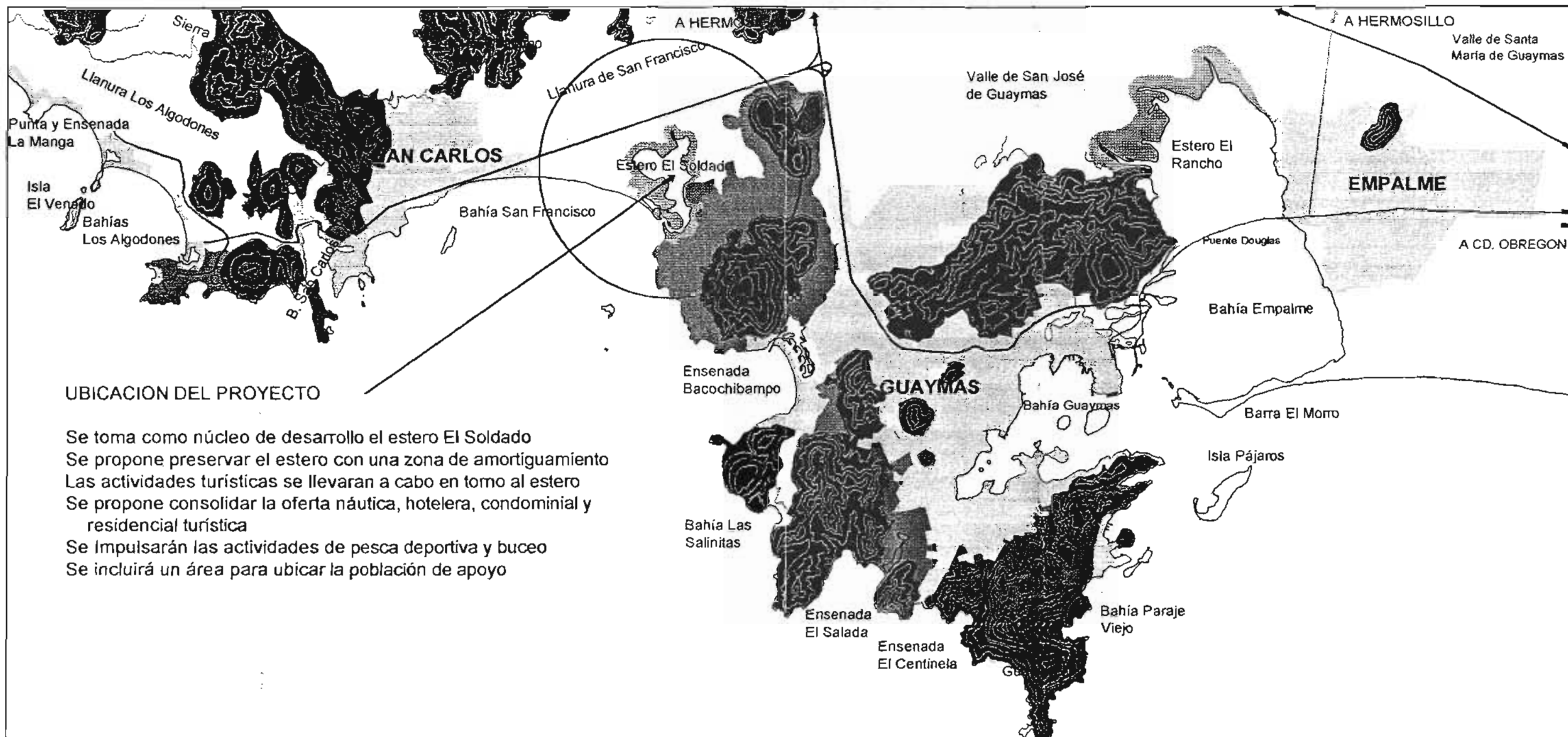
La propuesta se desarrollará bajo un esquema de planeación del desarrollo, pues sigue siendo un medio eficaz para modificar significativamente las tendencias económicas, sociales y medioambientales del momento; solo que ésta deberá ser más participativa, democrática, abierta y responsable para contribuir a un desarrollo justo y equitativo.

La Estrategia

El sistema de ciudades Guaymas-Empalme-San Carlos se apoyará dentro de una estructura urbana polinuclear en donde Guaymas se desenvolverá como el principal núcleo urbano comercial e integrador de servicios.

Empalme y San Carlos se desarrollarán como subcentros urbanos consolidando el rol económico que hasta el momento han realizado (turística para el caso de San Carlos e Industrial y de acopio para el caso de Empalme) e impulsando nuevas actividades para una diversificación económica de la región.

Por último, se impulsará el nuevo crecimiento urbano hacia la zona del valle de San José al norte de Guaymas y norponiente de Empalme en donde se generará un nuevo subcentro urbano que albergue el crecimiento de la región al mediano y largo plazo. (Plano 4.1)










UBICACION DEL PROYECTO

- Se toma como núcleo de desarrollo el estero El Soldado
- Se propone preservar el estero con una zona de amortiguamiento
- Las actividades turísticas se llevarán a cabo en torno al estero
- Se propone consolidar la oferta náutica, hotelera, condominial y residencial turística
- Se impulsarán las actividades de pesca deportiva y buceo
- Se incluirá un área para ubicar la población de apoyo



SIMBOLOGÍA

 Mancha Urbana Actual	 Pendientes del 0-15%
 Vialidad Regional	 Pendientes del 15-30%
 Vía Férrea	 Pendientes mayores de 30%
 Principales Elevaciones	

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO	
MAESTRIA EN URBANISMO	
DESARROLLO URBANISTICO DEL TURISMO GUAYMAS EMPALME SAN CARLOS	
PLANO 4.2 UBICACION DEL PROYECTO	
SIN ESCALA	OCTUBRE 2003

De acuerdo a lo anterior se definen tres núcleos a consolidar: Guaymas, Empalme y San Carlos, y un núcleo a impulsar: San José.

Guaymas

Guaymas continuará su función como principal centro urbano integrador de la zona con actividades industriales, pesqueras y primordialmente como prestador de servicios regionales y comerciales.

Se plantea una política de mejoramiento y consolidación de áreas baldías dentro de la ciudad para uso comercial, habitacional, servicios y equipamiento.

En materia turística se seguirá impulsando la oferta de hoteles de categorías complementarias a las prestadas por San Carlos y atendiendo las necesidades recreativas de playa de la población local.

Es necesario el rescate de la Bahía de Guaymas y su malecón así como su centro histórico para promover el área como un atractivo turístico digno. Para tal efecto, tal y como se prevé en el Programa de Zona Conurbada, se plantea el rescate ecológico del cuerpo de agua y malecón.

Se propone, además, la reubicación de zonas pesqueras y servicios regionales de almacenamiento de combustible de la bahía de Guaymas dentro de la zona industrial que se propone establecer en Empalme.

Apoyado en la actual zona residencial denominada Miramar y en el hotel Villas del Cortés, se localiza el área de Baco-chibampo en el antiguo estero de la ensenada del mismo nombre en donde se está desarrollando un proyecto turístico residencial náutico de densidad media y baja, apoyado por FONATUR. El impulso de este desarrollo proyectará a Baco-chibampo como la zona turística náutica y residencial de Guaymas.

Líneas de acción

Consolidación del boulevard prolongación de la carretera federal no. 15 en el medio urbano, desde el entronque con el camino al aeropuerto en Guaymas hasta los límites orientales de Empalme, exceptuando el tramo que cruza el puente Douglas en la Bahía de Empalme.

Impulso al crecimiento y consolidación de un corredor de uso mixto comercial y de servicios sobre la actual carretera federal no. 15 desde el entronque con el boulevard San Carlos hasta el entronque con el camino al aeropuerto.

Impulso y consolidación de la zona industrial ligera y de bajo riesgo que se está generando en el corredor norte de la prolongación de la carretera federal no. 15.

Reubicación de la zona industrial pesada ubicada al oriente de la bahía de Guaymas para impulsar y consolidar la industria media y de bajo riesgo.

Consolidación de las áreas baldías de las ciudades promoviendo desarrollos habitacionales, comerciales y de servicios con densidad variable según las tendencias de las zonas.

Impulsar y consolidar la oferta turística en categorías complementaria a las que ofrece San Carlos.

Consolidar la ciudad como centro turístico para la población local y regional con el impulso al rescate de la Bahía de Guaymas y su Malecón así como el rescate del Centro Histórico de la ciudad.

Empalme

En Empalme se reforzará la actividad industrial relacionada con la maquila y como centro de acopio de productos agrícolas y distribución de insumos agropecuarios con la propuesta de creación de un nuevo centro industrial portuario al sur de la localidad en la bahía de Empalme.

Se plantea una política de mejoramiento y consolidación de áreas baldías para uso comercial, habitacional, servicios y equipamiento dentro de la localidad.

Se inducirá el crecimiento poblacional hacia el Valle de San José, al noroeste de la localidad, para aprovechar la propuesta de un nuevo subcentro urbano que se tiene planteada.

En materia turística se seguirá impulsando el desarrollo de actividades de playa para la población local en las playas del Cochórit al sur de la localidad. Se tiene contemplado, además, una propuesta para la creación de un centro turístico enfocado al turismo social.

Líneas de acción

Se propone consolidar e Impulsar las actividades de acopio y distribución de productos agropecuarios así como inducir el crecimiento de la industria pesada y de mediano y alto riesgo al sur de Empalme a través del proyecto de Zona Industrial Portuaria para Empalme, el cual según Programa de Zona Conurbada, está sujeto a la realización de proyectos especiales.

Promover zonas habitacionales de alta densidad al noroeste de Empalme como apoyo a las nuevas zonas industriales propuestas a consolidar, impulsar y de nueva creación, que ayude a consolidar el área de San José de Guaymas como nuevo subcentro urbano

Consolidación e impulso de actividades turísticas para la población local con el desarrollo de un proyecto turístico enfocado al turismo social

San Carlos

Se propone que San Carlos continúe con su rol de comunidad urbano turística de densidad media y baja, apoyada en la prestación de servicios náuticos. En este sentido, la oferta turística continuará orientándose al visitante extranjero de temporada o de segunda casa con ingresos medios que arriban principalmente por carretera y al turismo nacional de fin de semana o vacaciones de verano.

En el área denominada propiamente como San Carlos se promoverá el desarrollo de zonas residenciales turísticas apoyadas en la oferta de los servicios de la marina San Carlos con 350 espacios húmedos y 300 secos, campo de golf de 18 hoyos, corredor comercial y servicios turísticos.

Se propone la disposición de áreas especiales para la instalación de trailers parks para proporcionar servicios básicos y de estacionamiento a las casas rodantes.

Se promoverá la edificación de condominios en las zonas de playas que actualmente se encuentran sin uso definido para el máximo aprovechamiento de litoral.

En el área denominada Los Algodones, se promoverá la consolidación de las zonas residencial, hotelera y condorminial mixta de media y baja densidad que se ha venido desarrollando hasta el momento, apoyándose en los servicios que ofrece la marina Real con 300 espacios húmedos.

Se propone el impulso al comercio y los servicios turísticos en el corredor del actual boulevard de San Carlos.

En el área denominada Bahía San Francisco se contempla la propuesta de un proyecto turístico integral con distintas densidades en función de su producto que incluye servicios náuticos, oferta residencial y hotelera, campo de golf y zona comercial.

Al norte del boulevard de San Carlos, en las llanuras de San Francisco y Los Algodones en donde se tiene un bajo valor turístico se propone inducir el establecimiento de la población de apoyo al turismo.

Líneas de acción

Impulso y consolidación como corredor comercial y de servicios en el boulevard San Carlos, desde el entronque con la carretera federal no.15 hasta la punta y ensenada La Manga

Impulso y consolidación de zonas residenciales turísticas, hoteleras y condominiales mixtas de media y baja densidad, así como impulso al turismo de casa rodante con la construcción de trailer parks.

Inducción del crecimiento urbano de apoyo al turismo en las llanuras de San Carlos, al norte del boulevard San Carlos, generando así un nuevo subcentro urbano.

Diversificación de atractivos turísticos consolidando actividades como el buceo, yatismo, golf, tenis y pesca deportiva e impulsando actividades ecoturísticas.

Aprovechamiento de los recursos naturales del litoral en razón de sus atractivos susceptibles a desarrollarse y de acuerdo al medio natural:

Turismo ecológico al poniente de la punta y ensenada La Manga

Turismo campestre en las llanuras altas de la bahía de Los Algodones

Turismo de uso especial en el Estero El Soldado

Turismo residencial, condominial y hotelero de densidad variable en el litoral y partes bajas del cerro Baco-chibampo

San José de Guaymas

De acuerdo a las tendencias naturales de crecimiento y según los resultados del análisis del medio natural se propone la creación de un nuevo subcentro urbano al norte de la ciudad de Guaymas.

Este subcentro captará la población que genere el crecimiento natural de las ciudades de Guaymas y Empalme con lo que se pretende que la inminente conurbación que se dará en el mediano plazo se lleve a cabo de manera ordenada.

Esta nueva zona urbana se asentará en la actual población de San José de Guaymas y cumplirá las funciones de un subcentro urbano con el equipamiento, servicios y comercio necesario para atender a la población que albergue.

Líneas de acción

Creación de la prolongación del boulevard San Carlos hacia el oriente, cruzando el valle de San José de Guaymas, uniéndolo con el boulevard Las Torres en

Empalme. Con esto se dará impulso al crecimiento de esta zona generando de esta manera un nuevo subcentro urbano.

Impulsar un corredor urbano de uso mixto comercial y de servicios a lo largo de la prolongación del boulevard San Carlos hasta Empalme.

Se promoverán zonas habitacionales de alta densidad al poniente de San José de Guaymas como apoyo a las zonas industriales propuestas a consolidar, impulsar y de nueva creación que se tienen contempladas en Empalme.

Se promoverán zonas habitacionales de alta y media densidad al poniente de San José, en las inmediaciones de la carretera federal No. 15 como apoyo a la industria de bajo impacto que se tiene contemplado impulsar en la zona.

Se promoverán zonas habitacionales de densidad media, en las inmediaciones del nuevo subcentro urbano y a lo largo del corredor urbano propuesto de usos mixtos, comerciales y de servicios que atravesará el valle de San José de Guaymas oriente-poniente.

Se promoverán zonas habitacionales de baja densidad al norte de la prolongación del boulevard San Carlos.

4.2. Estrategia de Desarrollo Turístico

Para que el proyecto turístico se apegue a las tendencias actuales del desarrollo sustentable debe tomar como base tres aspectos: el crecimiento económico, un desarrollo equitativo y el buen uso del medio natural.

El manejo del proyecto debe llevarse a cabo de acuerdo a los siguientes lineamientos:

- Debe tener un enfoque interdisciplinario que involucre aspectos económicos, sociales y medioambientales.
- Debe contar con la participación de los sectores públicos y privados y la comunidad en general pues no se podrá lograr el desarrollo sustentable si se continúa trabajando aisladamente.
- Debe impulsar el desarrollo local regional
- Debe dar una mayor autonomía a los gobiernos locales sin dejar a un lado la participación estatal y federal.
- Debe generar y difundir valores éticos ambientales

El proyecto debe entonces tener como base actividades turísticas sustentables, es decir, las actividades que se propongan:

- Deben rescatar, proteger, aprovechar y conservar los recursos naturales y culturales de la región, pues son el propio sustento de la actividad turística.
- Deben favorecer la permanencia de los ecosistemas y sus procesos biológicos básicos, pues de ello depende su estabilidad.
- Deben fomentar mejores niveles de vida generando beneficios sociales y económicos, especialmente para la comunidad receptora.
- Deben considerar, efectivamente, las condiciones geográficas de la región que limiten o favorezcan el desarrollo turístico (atractivos culturales, paisajes, recursos naturales como el agua, suelo y vegetación, etc.).

El proyecto se concibe como un desarrollo náutico turístico apoyado en el atractivo paisajístico de su litoral y en las marinas ya establecidas en la región a partir de lo cual se diversifique la oferta hotelera de San Carlos y se desarrolle una fuerte componente inmobiliaria para reforzar la imagen de comunidad residencial turístico recreativa.

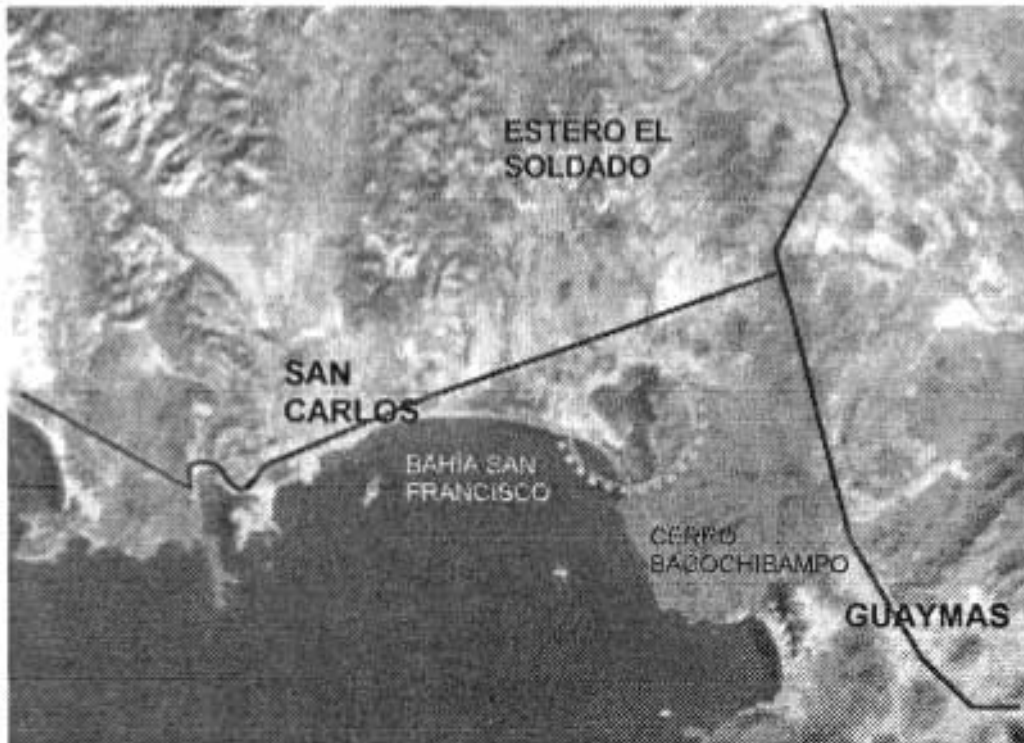
De acuerdo a los estudios del medio natural de la región se han identificado tres zonas susceptibles a desarrollarse turísticamente: Playas del Cochórit en Empalme, Los Algodones al poniente de San Carlos y Estero El Soldado al oriente de San Carlos.

La zona del Cochórit, ubicada al suroriente de Empalme y que se extiende hacia el sur hasta la Bahía de Guásimas, cuenta con aproximadamente 16 km de playas de arena pero es una zona propensa a inundaciones, su valor paisajístico es bajo por ser una zona casi plana y su aprovechamiento turístico a corto plazo es mínimo pues solo hay infraestructura turística básica como palapas y se requiere de una gran inversión para iniciar algún proyecto. Esta zona se puede aprovechar para impulsar el turismo social, popular y local.

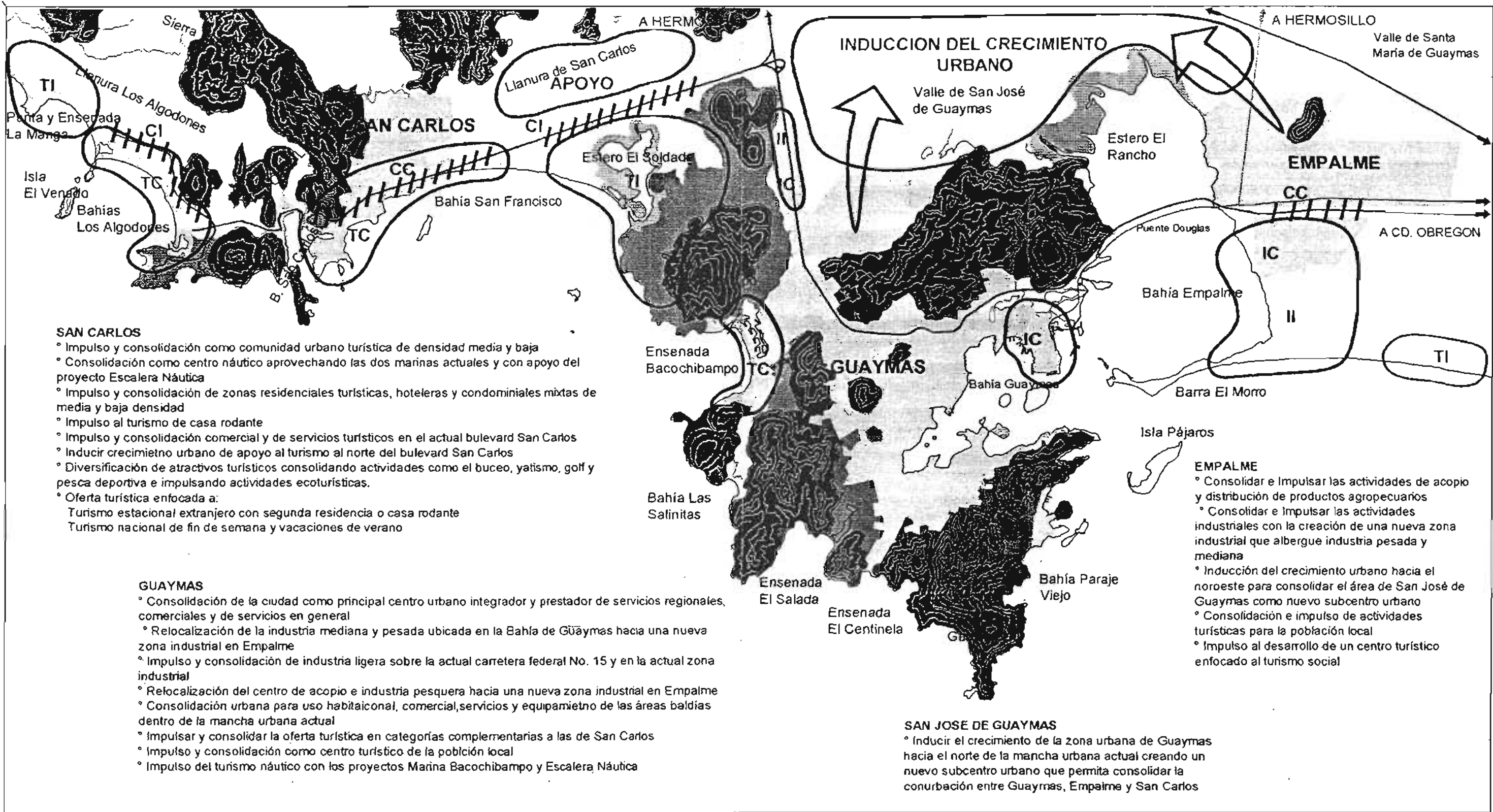
La zona de las ensenadas de Los Algodones, al poniente de San Carlos, tiene buena infraestructura turística pero el litoral está ocupado en un 75% por hoteles y condominios lo que dificulta llevar a cabo un proyecto turístico de gran magnitud. Más al poniente se localiza la ensenada La Manga en donde se localiza una colonia de pescadores y asentamientos irregulares. Ya que esta zona se extiende en las partes bajas de la sierra El Aguaje, se puede aprovechar para impulsar un turismo del tipo ecológico, con senderos, rutas para bicicletas y caballos, etc.

La zona del estero El Soldado, comprendida desde el oriente de la bahía San Francisco en San Carlos siguiendo una dirección oeste-este hasta el cerro Bacochibampo al poniente de Guaymas, presenta una gran diversidad de características físicas que pueden ser aprovechadas a su máximo potencial turístico y urbano. La infraestructura de acceso es excelente y se cuenta ya con redes de infraestructura básica en ciertas áreas, por lo que se ha considerado como la mejor ubicación para el proyecto turístico. (Plano 4.2)

Figura 4.1 Ubicación del Proyecto de Desarrollo Urbano Turístico



Tomando en cuenta que el Instituto del Medio Ambiente y el Desarrollo Sustentable del Estado de Sonora (IMADES) ha propuesto dentro de su Sistema de Áreas Naturales Protegidas al estero El Soldado como una *Zona Sujeta a Conservación Ecológica* y que las tendencias del turismo actual están orientadas al aprovechamiento y respeto del medio ambiente es necesario tomar en cuenta lineamientos adecuados para llevar a cabo un proyecto turístico que integre las actividades de recreación a su propio entorno.



SAN CARLOS

- ° Impulso y consolidación como comunidad urbano turística de densidad media y baja
- ° Consolidación como centro náutico aprovechando las dos marinas actuales y con apoyo del proyecto Escalera Náutica
- ° Impulso y consolidación de zonas residenciales turísticas, hoteleras y condominiales mixtas de media y baja densidad
- ° Impulso al turismo de casa rodante
- ° Impulso y consolidación comercial y de servicios turísticos en el actual boulevard San Carlos
- ° Inducir crecimiento urbano de apoyo al turismo al norte del boulevard San Carlos
- ° Diversificación de atractivos turísticos consolidando actividades como el buceo, yatismo, golf y pesca deportiva e impulsando actividades ecoturísticas.
- ° Oferta turística enfocada a:
 - Turismo estacional extranjero con segunda residencia o casa rodante
 - Turismo nacional de fin de semana y vacaciones de verano

GUAYMAS

- ° Consolidación de la ciudad como principal centro urbano integrador y prestador de servicios regionales, comerciales y de servicios en general
- ° Relocalización de la industria mediana y pesada ubicada en la Bahía de Guaymas hacia una nueva zona industrial en Empalme
- ° Impulso y consolidación de industria ligera sobre la actual carretera federal No. 15 y en la actual zona industrial
- ° Relocalización del centro de acopio e industria pesquera hacia una nueva zona industrial en Empalme
- ° Consolidación urbana para uso habitacional, comercial, servicios y equipamiento de las áreas baldías dentro de la mancha urbana actual
- ° Impulsar y consolidar la oferta turística en categorías complementarias a las de San Carlos
- ° Impulso y consolidación como centro turístico de la población local
- ° Impulso del turismo náutico con los proyectos Marina Bacochibampo y Escalera Náutica

EMPALME

- ° Consolidar e Impulsar las actividades de acopio y distribución de productos agropecuarios
- ° Consolidar e Impulsar las actividades industriales con la creación de una nueva zona industrial que albergue industria pesada y mediana
- ° Inducción del crecimiento urbano hacia el noroeste para consolidar el área de San José de Guaymas como nuevo subcentro urbano
- ° Consolidación e impulso de actividades turísticas para la población local
- ° Impulso al desarrollo de un centro turístico enfocado al turismo social

SAN JOSÉ DE GUAYMAS

- ° Inducir el crecimiento de la zona urbana de Guaymas hacia el norte de la mancha urbana actual creando un nuevo subcentro urbano que permita consolidar la conurbación entre Guaymas, Empalme y San Carlos



SIMBOLOGÍA					
	Mancha Urbana Actual		Turismo Impulso		Corredor Impulso
	Vialidad Regional		Turismo Consolidar		Corredor Consolidar
	Vía Férrea		Industria Impulso		Inducción crecimiento
	Principales Elevaciones		Industria Consolidar		

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
 MAESTRIA EN URBANISMO
 DESARROLLO URBANISTICO DEL TURISMO
 GUAYMAS EMPALME SAN CARLOS
PLANO 4.1 ESTRATEGIA REGIONAL DE DESARROLLO
 SIN ESCALA OCTUBRE 2003

4.2.1. Estructura General de Desarrollo

Descripción del sitio

A lo largo de las zonas costeras se pueden encontrar diferentes hábitats dentro de los que se encuentran los esteros, los cuales desarrollan diversas funciones, entre ellas las de ser zonas de "guarderías" para postlarvas y juveniles de peces, moluscos y crustáceos.

El estero El Soldado se localiza a 20 kilómetros al noroeste de Guaymas, al oriente de la Bahía de San Carlos. El estero cuenta con una extensión de 1.4 km² y aguas someras, con una profundidad promedio de 61 cms. Lo que ocasiona que cuando se presentan mareas muy bajas, quede expuesto el fondo en casi toda el área, exceptuando la cabeza del estero.

El estero aporta una gran riqueza al paisaje debido al contraste entre el cuerpo del agua y el entorno desértico. Además, permite la existencia de un microclima que mejora sustancialmente su entorno inmediato.

Las características especiales del cuerpo de agua, permiten la existencia de un importante ecosistema de manglar, que incrementa el atractivo paisajístico y que constituye un valioso y raro recurso en la región.

Figura 4.2 Vista aérea del área de estudio para el proyecto



Estero El Soldado

En estos manglares y en las aguas del estero habitan de manera permanente una variedad importante de especies, algunas endémicas y muchas de ellas comerciales, como peces, cangrejos, moluscos y otros invertebrados que utilizan al estero como zona de protección, alimentación, reproducción y crianza.

Es por ésta razón que el esquema base del desarrollo turístico se proyecta desde y hacia el estero El Soldado como principal punto de atracción, rigiendo el diseño y perfil de los proyectos turísticos insertados en el plan de desarrollo.

Siendo el estero el atractivo turístico principal en torno al cual se desarrollará el proyecto es necesario considerar un proyecto especial en el cuerpo de agua y sus alrededores para su apropiada conservación, de ahí la necesidad de limitar el aprovechamiento y uso del estero a actividades de bajo impacto así como la demarcación de una zona de amortiguamiento y protección de escurrimientos que lo alimentan para su preservación.

Con el análisis del medio natural y transformado de la zona se ha identificado que el área de influencia del estero presenta un gran potencial turístico desde los casi 4 kilómetros de playas hasta las excelentes vistas al mar y el estero en las partes bajas del cerro Bacochibampo, además la excelente infraestructura permite llevar a cabo un desarrollo autosuficiente turísticamente hablando.

Mercado turístico.

El mercado turístico potencial nacional e internacional está dividido en los siguientes segmentos: turismo náutico de embarcaciones de placer y pesca deportiva, turismo de casas rodantes y segunda casa, turismo de actividades playeras y acuáticas como buceo, turismo de campismo y de negocios.

De acuerdo a la demanda turística actual y potencial objetivo nacional e internacional se han definido los siguientes segmentos a consolidar: turismo náutico de embarcaciones de placer y pesca deportiva; turismo de remolques y segunda casa; turismo de playa y campismo; turismo de buceo y snorkel; turismo de negocios.

Además se propone impulsar un nuevo mercado en los siguientes segmentos: turismo de convenciones; turismo de salud; turismo ecológico.

Es así como el estero El Soldado se concibe como un desarrollo turístico, autosuficiente tipo resort de alta calidad con distintas densidades en función del mercado y los productos, dentro de los cuales se incluirán marina, campo de golf, hoteles, condominios, trailers parks, residencias turísticas, comercio y servicios.

Estructura general.

De acuerdo a lo anterior se han identificado ocho áreas que determinarán los lineamientos a seguir en el plan de desarrollo turístico.

Área de Reserva Ecológica Estero El Soldado

Siendo el estero El Soldado el recurso primario con que se cuenta para impulsar las actividades turísticas, implica, por un lado, el aprovechamiento de los recursos para ponerlos al servicio de la actividad y por el otro, conservarlos y mantenerlos, evitando su deterioro y degradación, no solo con el propósito de conservar el medio, que por sí mismo es justificación suficiente, sino para seguir contando con esos recursos que son los motores de la actividad turística.

Las condiciones del medio natural existente en el sitio demandan que se tomen las medidas adecuadas desde la planeación del proyecto a fin de que no alteren desfavorablemente en perjuicio del propio recurso turístico y ecológico. De hacerse de esa manera, no solo se puede garantizar la conservación del medio, sino un aprovechamiento adecuado de éste.

En gran medida, el estero representa el ecosistema más vulnerable, pero también el que mejor puede influir, si no se daña, en el éxito del proyecto. En ese sentido se ha propuesto no permitir el acceso de embarcaciones de motor al sitio; controlar los usos del cuerpo de agua, fomentar la investigación científica y la explotación racional de sus recursos.

Es evidente que deben conducirse estudios detallados para determinar con precisión los grados de tolerancia al desarrollo, de sus distintas componentes, así como definir e instrumentar, para poner en práctica, medidas restrictivas que efectivamente garanticen la permanencia del recurso.

Es necesario también garantizar la conservación y el adecuado aprovechamiento del manglar que crece en la parte sur occidental del estero, por su alto valor biótico, por su aspecto que mejora sustancialmente al paisaje y por el efecto benéfico que tiene sobre el microclima de su entorno.³²

³² Medidas especiales para la conservación del estero

- Es necesario tomar medidas especiales para evitar la contaminación y el deterioro ecológico mismas que se prevén y que específicamente se enlistan a continuación:
- Las aguas residuales se utilizarán para irrigación de áreas verdes y no serán vertidas al océano
- Las actividades náuticas serán desarrolladas fuera del estero
- Las aguas del estero solo serán usadas por pequeños botes en áreas designadas
- El estero tendrá áreas restringidas para actividades deportivas
- La costa del estero es considerada área protegida y no se permitirá su desarrollo
- El ecosistema del estero se constituye en área de conservación con acceso restringido

Las actividades turísticas que se pueden llevar a cabo son de bajo impacto como paseos en kayak, caminatas, paseos a caballo y descanso en general.

Área de Amortiguamiento

Se propone la designación de un área de amortiguamiento en el perímetro circundante del proyecto de tal manera que se conserve al máximo su identidad turística.

Área Restringida para el Desarrollo

Dentro del sitio seleccionado se encuentran áreas con pendiente topográficas mayores del 30 por ciento y suelos que presentan rocas de gran dureza a menos de 10 centímetros de profundidad presentando incompatibilidad para el desarrollo urbano.

Estas zonas se localizan al suroriente y nororiente del estero en las zonas altas de los cerros Baco-chibampo, San Martín, El Pajarito y La Ventana y al norte de las llanuras de San Carlos en los cerros del Guálamo.

Área de Influencia Vehicular

Es aquí donde se define la estructura vial urbana. Se refiere al boulevard que une a San Carlos con Guaymas, que también comunica directamente con el aeropuerto internacional y que permite una accesibilidad excelente.

El boulevard funciona además, como corredor urbano comercial y de servicios, y es la base de la estructura urbana del proyecto pues sobre él se localizan los servicios de infraestructura básica como agua potable, energía eléctrica y línea telefónicas necesarias para el desarrollo.

Además, ésta misma se comunica con la infraestructura regional compuesta por carreteras de primer orden, como la carretera federal No. 15 que une a Sonora con Arizona y con el sur de la república, la federal No.2 que lo comunica con California y Chihuahua; una estación de ferrocarril en Empalme, el puerto de altura en Guaymas, entre otros.

-
- Existe un área especial designada para construir un centro de preservación ecológica
 - Para impedir cualquier impacto negativo en el estero no se contemplan actividades de dragado en el área de acceso al estero

Área de Aprovechamiento de Litoral

El litoral del área seleccionada presenta diferentes características, de tal manera que se puede dividir en tres zonas muy bien definidas de acuerdo a su medio natural.

De W-E, primeramente se presenta una playa de más de 3.5 kilómetros, con excelente calidad de arena y la presencia de dunas a lo largo del litoral, tras de las cuales se presenta un suelo aluvial casi plano apto para el desarrollo turístico.

A continuación se presenta la boca del estero El Soldado y su área de influencia con arenas de excelente calidad. En este caso se propone la conservación del litoral como parte del área de reserva ecológica del estero.

Por último, al oriente, en la parte baja del cerro Bacochoibampo se presentan pequeñas playas de arena alternadas con litoral pedregoso con un alto potencial de desarrollo turístico.

Área de Aprovechamiento de Recursos Marinos

En general, las condiciones físicas de la bahía San Francisco permiten que las aguas sean apropiadas para la práctica de todos los deportes náuticos. En este caso se propone hacer una sectorización en donde se contemplen pistas de windsurfing y veleo, se proponga una ruta náutica que una las 2 marinas de San Carlos y la de Bacochoibampo en Guaymas con la propuesta en este proyecto, se propone la creación de arrecifes artificiales para impulsar el buceo y se impulse la pesca deportiva.

Área de Desarrollo Turístico

De acuerdo al análisis del medio natural se han determinado cinco áreas de desarrollo

Se propone que las excelentes vistas hacia el estero y el mar de las partes medias del cerro Bacochoibampo, en donde se requieren obras de ingeniería de media magnitud, sean aprovechadas para ubicar la zona residencial turística.

Las partes más bajas del cerro Bacochoibampo serán aprovechadas para la ubicación de una zona de condominios de baja densidad.

En el área al poniente del estero se propone la construcción de una zona residencial náutica con marina pública e instalaciones adecuadas para recibir botes deportivos de diversos tipos y tamaños. El nuevo cuerpo de agua, independiente del estero, se construirá aprovechando las suaves pendientes que

facilitan la construcción de todo tipo de obras de ingeniería, especialmente las de dragado.

Toda vez que las marinas representan una intensa actividad dentro de los cuerpos de agua, el que se propone no tendrá comunicación con el actual, lo que garantiza que no se generen impactos negativos en el estero.

Aprovechando la infraestructura y los servicios náuticos que presta la marina, en el proyecto se ha concebido la construcción de un hotel cinco estrellas o gran turismo al poniente de la misma.

Al nororiente de estero se localiza una pequeña planicie apta para la ubicación de una zona residencial con campo de golf y amenidades recreativas como cancha de tenis, club deportivo, etc.

Área de Apoyo

Al norte del boulevard San Carlos, en las llanuras inmediatas, se propone inducir el crecimiento de la población natural y de apoyo generada por el propio proyecto. Esta zona funcionaría como un subcentro urbano con todo el equipamiento, servicios y comercio para atender a la población inducida.

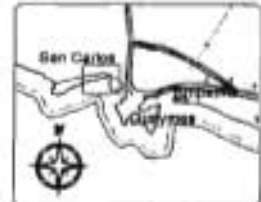
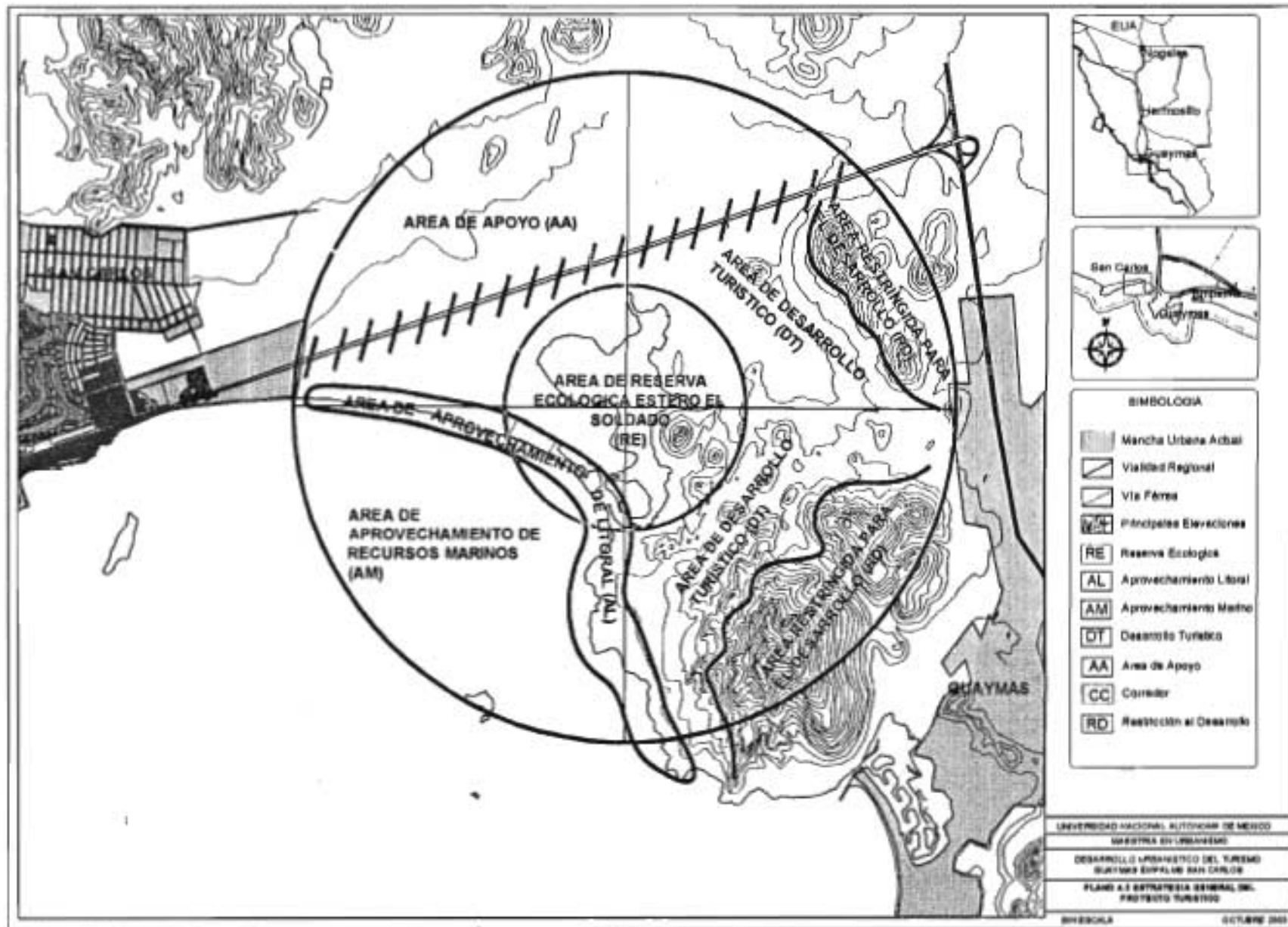
El área de apoyo estaría comunicada con las diferentes áreas de desarrollo turístico con una estructura urbana bien definida a través del mismo boulevard. (Plano 4.3)

Distribución de la oferta turística.

Con base a la distribución de la oferta actual y potencial y en la aptitud turística del territorio, se ha estimado la capacidad turística considerando la orientación actual y la vocación natural de la zona.

Para el máximo aprovechamiento del litoral se ubicarán hoteles de densidad media (60 ctos./ha.), hoteles de densidad alta (100 ctos./ha.), condominios densidad media (36 dptos./ha.) y condominios densidad alta (56 dptos./ha.) a lo largo de los 3.5 kilómetros de playa arenosa ubicados al oriente del estero y en los casi 5 kilómetros de litoral escarpado al sur del estero y oriente del cerro Baco-chibampo. Esto permitirá una mayor y variada oferta al turismo nacional y extranjero de temporada y fines de semana.

Para aprovechar al máximo las vistas escénicas que ofrecen las partes baja del cerro Baco-chibampo se ubicarán en ésta área zonas residenciales turísticas de baja densidad (10 resid./ha.) y de media densidad (35 resid./ha.). Con esta medida se incrementa y regula la oferta inmobiliaria para segunda casa dirigida principalmente a turistas extranjeros de altos ingresos.



SIMBOLOGÍA

-  Mancha Urbana Arbal
-  Vialidad Regional
-  Via Férrea
-  Principales Elevaciones
-  RE Reserva Ecológica
-  AL Aprovechamiento Litoral
-  AM Aprovechamiento Marino
-  DT Desarrollo Turístico
-  AA Área de Apoyo
-  CC Corredor
-  RD Restricción al Desarrollo

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
 SECRETARÍA DE URABANISMO
 DESARROLLO URBANÍSTICO DEL TURISMO
 GUAYMAS ESPECIALIDAD SAN CARLOS
 PLANO A 1 ESTRATEGIA GENERAL DEL
 PROYECTO TURISTICO

Al norponiente del estero se ubicarán dos pequeñas zonas residenciales turísticas de alta densidad (70 resid./ha.) con lo que se pretende satisfacer la demanda inmobiliaria para segunda casa dirigida principalmente a turistas de ingresos medios y nacionales.

Al oriente del estero se tiene un terreno de pendientes muy suaves apto para la ubicación de un residencial turístico con club deportivo y campo de golf de 18 hoyos, dirigido principalmente al turismo extranjero de medios y altos ingresos.

En esta misma zona se puede ubicar el área para trailer parks a razón de 56 espacios/ha., su ubicación al oriente del proyecto y cerca del acceso principal permitirá un menor flujo de casas rodantes por el boulevard San Carlos. Esta oferta va dirigida al segmento "snowbirds", extranjeros retirados de temporada invernal cuyo origen es principalmente Arizona.

Para consolidar el turismo náutico de la región y siguiendo las pautas del proyecto Escalera Náutica, se ha propuesto ubicar al poniente del estero una marina turística residencial y comercial enfocado a un segmento turístico de lujo.

Complementado la oferta se encuentra una marina seca, dos zonas comerciales y dos áreas para equipamiento turístico.

4.2.2. Descripción del Plan de Desarrollo Urbano Turístico

Asociados a las características de los mercados potenciales, el análisis del medio natural conduce a la definición y selección de los usos y las componentes más importantes del desarrollo turístico. Los requerimientos de esos usos y componentes, combinados con los objetivos de desarrollo y con las condicionantes físicos naturales del sitio, dan por resultados su distribución espacial.

El desarrollo contempla una variada oferta de alojamiento, tanto turístico, como inmobiliario entre los que se encuentran varios hoteles de playa de diferentes categorías, un fraccionamiento náutico residencial, un fraccionamiento residencial con campo de golf, una gran zona residencial turística de baja y media densidad, un área especial para casas rodantes, varios conjuntos condominiales, zonas comerciales, áreas especiales para equipamiento turístico y marina seca.

El plan pone énfasis en la componente náutica, que se orienta a uno de los mercados más importantes que se están impulsando actualmente a través del proyecto Escalera Náutica. Estos mercados encuentran en la Región del Mar de Cortés uno de los lugares más atractivos y con mejores condiciones para la práctica de sus actividades.

Dentro del plan se contempla una zona especial al norte del boulevard San Carlos para ubicar a la población de apoyo a las actividades turísticas. Dentro de la estrategia regional se contempla esta zona como un subcentro urbano que complementará los servicios regionales prestados por Guaymas y por el nuevo subcentro que se ubicará en el valle de San José.

La zona turística al sur del boulevard San Carlos y la zona de población de apoyo al norte quedarán integradas por un corredor de uso mixto comercial y de servicios que se extenderá a lo largo del mismo boulevard.

La estructura vial articulará las distintas componentes del proyecto, comunicando las zonas de alojamiento con las de diversión y concentración de actividades. Así se tienen zonas de alta privacidad y zonas de gran actividad que ofrecen múltiples opciones de diversión y esparcimiento. Dentro de la estructura vial principal se proponen carriles exclusivos para bicicleta.

Una de las características más importantes es la propuesta de una imagen arquitectónica derivada de las condiciones climáticas, físicas y culturales. Esta imagen constituye un concepto rector de los proyectos específicos que se vayan realizando. (Plano 4.4)

Usos de suelo propuesto

Usos de Suelo Urbano

Vialidad Regional

La Carretera Federal México No.15, Guaymas-Hermosillo será el enlace regional del proyecto.

Vialidad Primaria

Boulevard San Carlos desde el entronque con la carretera Guaymas-Hermosillo al oriente hasta su internación en la actual mancha urbana de San Carlos al poniente. Servirá para integrar la zona turística, localizada al sur del boulevard, con la zona de apoyo, al norte del mismo.

Nuevo boulevard de acceso a la zona turística desde las playas de Miramar y Marina Bacochibampo, al sureste del proyecto hasta el boulevard San Carlos al oriente.

Nuevo Boulevard perimetral al estero El Soldado que comunicará la nueva Marina y el fraccionamiento náutico residencial al poniente del estero con el boulevard San Carlos y las playas de Miramar al oriente.

Corredor Mixto Comercial y de Servicios

Se propone un amplio corredor de uso mixto comercial y de servicios a lo largo del boulevard San Carlos, que servirá además para integrar la zona turística al sur con la zona de población de apoyo al norte del mismo.

Subcentro Urbano (SU)

Con la propuesta de una zona para ubicar a la población de apoyo para las actividades turísticas al norte del boulevard San Carlos, se propone la creación de un subcentro urbano que brinde los servicios y requerimientos necesarios de los nuevos habitantes.

Equipamiento (Eq)

Dentro del subcentro urbano se plantea ubicar el equipamiento necesario de los nuevos habitantes como escuelas, parques y centros de salud.

Además del equipamiento urbano se plantea la necesidad de crear equipamiento turístico especial principalmente para la prestación de servicios médicos como cámaras de descompresión, primordiales en lugares donde se practica el buceo.

Zona Comercial (ZC)

Se propone ubicar dos zonas comerciales: una al sureste del estero, cerca de la zona residencial y frente a los hoteles de gran turismo y la otra dentro del proyecto de la marina turística al poniente del estero junto a hoteles y embarcaderos.

Habitacional (H)

Al norte del boulevard San Carlos se ubicará el área de apoyo a las actividades turísticas en donde se pretende lograr un uso habitacional mixto de densidad baja (H1), media (H2) y alta (H3).

Uso de Suelo Turístico

El uso habitacional turístico estará bien diferenciado puesto que el medio natural favorece en gran medida la generación de espectaculares vistas ya sea al mar, al estero o a las montañas.

Habitacional Turístico densidad baja (HT1)

Esta se ubicará al oriente del estero El Soldado, en un pequeño valle que forman los cerros de Baco-chibampo desde donde se tienen vistas de las montañas y el estero. Densidad aproximada de 10 resid./ha.

Habitacional Turístico densidad media (HT2)

Esta se ubicará al suroriente del estero El Soldado en las faldas de los cerros Baco-chibampo desde donde se tienen excelentes vistas al mar y al propio estero. Densidad aproximada de 35 resid./ha.

Habitacional Turístico densidad alta (HT3)

Esta se ubicará en dos pequeñas zonas al norponiente del estero, cerca del boulevard San Carlos y en una larga franja al oriente del Club de Golf. Densidad aproximada de 65 resid./ha.

Habitacional Condominial (Hc)

Los lotes condominiales se ubicarán en las playas de la Bahía San Francisco al poniente del estero en un conjunto turístico mixto con hoteles, se podrán ubicar dentro del área de la marina turística comercial y al suroriente del proyecto en el litoral que conforma el cerro Bacochibampo. Se proponen densidades medias, de 36 unidades/ha. y altas, de 56 unidades/ha.

Hotelero Popular (THp)

Este tipo de hotel se localizará al poniente del estero junto a la mancha urbana actual de San Carlos. En menor medida podrán localizarse en el corredor de usos mixtos sobre el boulevard San Carlos. Las densidades propuestas pueden ser media, de 60 cuartos/ha. y alta, de 100 cuartos/ha.

Hotelero Alto (Tha)

Hotelero Gran Turismo (THgt)

Este tipo de hoteles se localizarán al sur del estero junto a la zona comercial turística, en la parte baja del cerro Bacochibampo y dentro del proyecto de marina turística que se tiene contemplado al poniente del estero. Las densidades propuestas pueden ser media, de 60 cuartos/ha. y alta, de 100 cuartos/ha.

Club de Golf Residencial (Gf)

Al oriente del estero, en un área de poca pendiente y bajo valor paisajístico, se localizará una zona residencial de densidad media con club deportivo y campo de golf de 18 hoyos. Las densidades propuestas son entre 35 y 50 resid./ha.

Trailer Park (Tp)

Los trailers parks para casa rodante se localizarán al suroriente del club residencial de golf, en una extensa área de pendientes bajas.

Marina Turística (MT)

Siguiendo la tradición náutica de San Carlos, se propone ubicar al poniente del estero un proyecto de marina residencial turística con club náutico por un lado y hotel gran turismo, condominios y zona comercial con marina por otro.

Marina Seca (MS)

Al poniente del desarrollo, cerca de la mancha urbana actual de San Carlos se incluirá un área especial para ubicar una marina seca.

Uso de Suelo Recreativo

Balneario (Ba)

Se plantean payas públicas con infraestructura turística básica como palapas, regaderas y baños a lo largo del litoral contemplado en el desarrollo accesos a playas cada 500 metros desde las vialidades primarias.

Buceo (Bu), Arrecifes (Arr)

Se propone el hundimiento de algún avión o vagón de ferrocarril para la creación de arrecifes artificiales para complementar la oferta actual e impulsar las actividades de buceo y snorkel.

Mirador Escénico (Me)

Aprovechando la altura de los cerros de Bacochibampo, se propone la construcción de un mirador escénico.

Pistas Acuáticas (Pa)

Para impulsar actividades acuáticas como el veleo, jet sky y wind surf se plantea la creación de rutas acuáticas específicas para estas actividades.

Ruta Náutica (RN)

Se propone integrar la marina turística y residencial propuesta con la Marina San Carlos y Marina Real en San Carlos a través del desarrollo de una pequeña ruta náutica a la cual se podrá integrar el nuevo proyecto Marina Bacochibampo de Guaymas.

Usos de Suelo Especiales

De acuerdo al análisis del medio natural se ha determinado lo siguiente:

Aprovechamiento ecológico (ApE)

Se impulsarán como áreas de aprovechamiento ecológico aquellas áreas no aptas para el desarrollo urbano pero que pueden ser aprovechadas para llevar a cabo actividades turísticas de bajo impacto como senderismo o paseos a caballo y bicicleta, como en las laderas del cerro Bacochibampo y ciertas áreas de las inmediaciones del estero El Soldado.

Preservación (Pv)

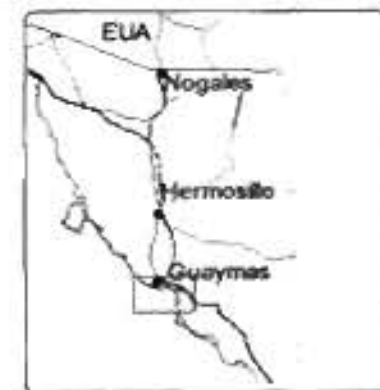
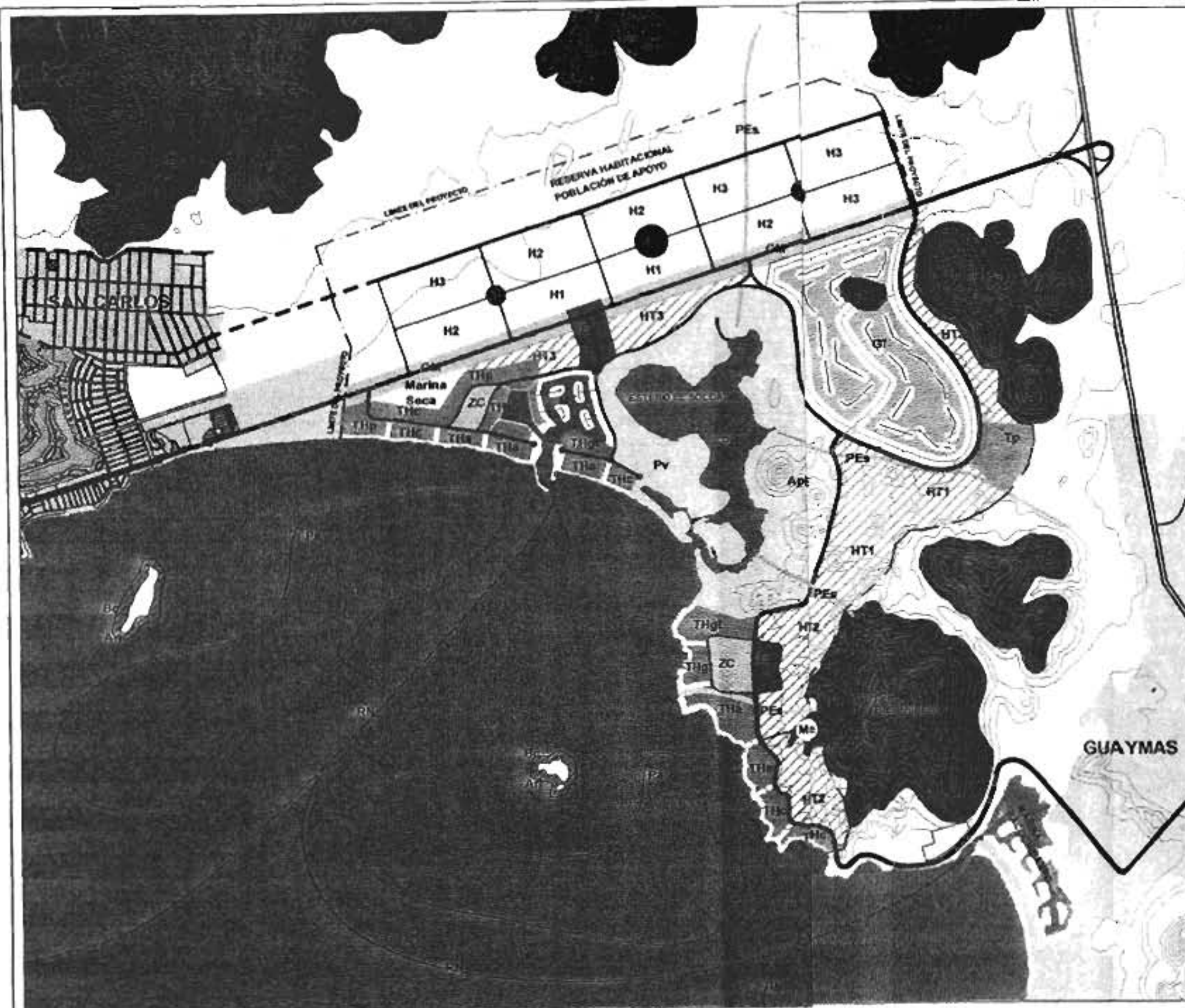
Se impulsarán como áreas de preservación aquellas zonas con un alto valor ecológico y en donde no podrán llevar a cabo ningún tipo de actividades económicas o turísticas por representar un medio ambiente frágil. Tal es el caso del cuerpo de agua del estero El Soldado, sus límites terrestres y las áreas de escurrimiento que sirven como afluentes del estero.

Protección de Escurrimientos (PEs)

Como parte de la protección del estero, se han delimitado áreas que permitan a los escurrimientos pluviales continuar alimentando el estero.

Zona Sujeta a Proyecto Especial (PrE)

El estero El Soldado, que representa el punto de partida del proyecto, debe someterse a un análisis de impacto ambiental para ver la posibilidad de explotar actividades como paseos en kayak y senderismo que desemboquen en un proyecto especial para aprovechar las ventajas turísticas que representa sin menoscabo de su entorno ambiental.



SIMBOLOGIA

<p>Uso Urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> Visidad Regional Visidad Primaria Corredor Mixto Subcentro Urbano Equipamiento 	<p>Habitacional</p> <ul style="list-style-type: none"> H1 Densidad Baja H2 Densidad Media H3 Densidad Alta
<p>Uso Turístico</p> <ul style="list-style-type: none"> TH1 Densidad Baja TH2 Densidad Media TH3 Densidad Alta THc Condominial MT Marina Turística 	<p>Hotelero</p> <ul style="list-style-type: none"> THp Hotel Popular THa Hotel Alto THgt Hotel Gran Turismo Gf Club de Golf Tp Trailer Park
<p>Uso Recreativo</p> <ul style="list-style-type: none"> Ba Balneario Bc Buceo Ar Arrecifes 	<ul style="list-style-type: none"> Me Mirador Escénico Pa Pistas Acuáticas RN Ruta Náutica
<p>Uso Especial</p> <ul style="list-style-type: none"> ApE Aprov. Ecológico Pv Preservación 	<ul style="list-style-type: none"> PEa Protec. Escourimientos PrE Proyecto Especial

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
 MAESTRIA EN URBANISMO
 DESARROLLO URBANISTICO DEL TURISMO
 GUAYMAS EMPALME SAN CARLOS
 PLANO 4.4 PLAN DE DESARROLLO URBANO
 TURISTICO DE SAN CARLOS
 SIN ESCALA OCTUBRE 2003

5. Conclusiones y Recomendaciones

Marco General de Referencia

El turismo como actividad recreativa se comenzó a gestar a principios del siglo XIX pero no fue sino hasta después de la segunda guerra mundial, en la década de 1950, que ayudado por la bonanza económica y los avances tecnológicos, el turismo se convirtió en una actividad de masas.

El turismo genera grandes ingresos y se ha caracterizado por un desarrollo fuerte y estable, por una creciente tendencia a la diversificación del producto turístico y en la búsqueda constante de nuevos destinos, desarrollando una competencia fuerte entre destinos para atraer a los turistas.

El turismo se presenta como un fenómeno social, político, económico y cultural que incide sobre millones de personas y que por su misma naturaleza es complejo, cambiante y flexible. Esta complejidad ha dado lugar a una variada gama de definiciones a lo largo del tiempo que han sido adaptadas al ámbito y los componentes del fenómeno turístico de cada período.

El turismo repercute de manera directa en la generación de empleos y captación de divisas pero, como cualquier actividad económica, es muy sensible a la problemática internacional. Es por eso que debe identificarse no como una panacea sino como una propuesta económica alterna para el caso de países con superávit de mano de obra y como un medio efectivo que brinda oportunidades de empleo en regiones de escaso desarrollo para aquellos países más industrializados.

El turismo modifica el paisaje natural y urbano, económico y cultural en los núcleos que invade. Por lo que es necesario llevar a cabo una planeación que integre éstos aspectos que resulten en proyectos detonadores de la economía regional.

Se reconoce la existencia de un sistema turístico conformado por tres regiones: el lugar generador de viajes, el destino del viaje y la región de tránsito. Se considera al destino como la más importante de las tres regiones pues es aquí donde se desarrollan la mayoría de las actividades turísticas.

Una vez que el Estado reconoció la importancia económica de la actividad turística, principalmente el generado por playas, crea el FONATUR para planear los centros turísticos. La planeación en México adoptó los lineamientos internacionales sin hacer nuevas propuestas por lo que se presentaron los mismos problemas que habían enfrentado el resto de los países años anteriores.

La planeación del desarrollo urbano turístico se ha dado en dos vertientes: los centros integralmente planeados y los centros adaptados al medio o tradicionales. La principal problemática en ambos casos fue la desintegración física y cultural de la ciudad de apoyo (para el caso de nuevos centros) o la ciudad origen (para el caso de centros tradicionales). En materia económica se convirtieron en enclaves turísticos sin beneficios para la región.

Las nuevas tendencias turísticas están orientadas a un mayor contacto con el medio cultural y natural en el destino que se visita por lo que el desarrollo de la actividad se deberá orientar hacia un turismo sustentable con la calidad y cualidad que el turista espera.

El proyecto deberá considerar e integrar al menos tres aspectos: las áreas urbanas existentes y su población, las reservas para el crecimiento urbano y las áreas de preservación ecológica.

El Ayuntamiento deberá ser el principal promotor del desarrollo turístico que, de acuerdo al modelo de gestión sustentable, requerirá acciones concertadas por parte de los sectores público, privado y social para lograr objetivos comunes.

En el caso Sitges-Barcelona-Badalona se determinó que la región se encuentra en un proceso de metropolización, con Barcelona como motor principal y centro articulador del sistema de ciudades, Badalona como zona industrial y Sitges como centro turístico.

Para lograr una mejor integración de la región se invirtió en infraestructura vial con grandes autopistas y un mejor servicio de transporte público inter urbano. Esto permitió un cambio de la estructura urbana de la región en donde en algunos casos se intensificó la actividad tradicional o se generaron nuevas actividades lo que resultó en un beneficio para la mayoría de la población.

En el segundo caso, Acapulco, es un ejemplo de la falta de visión estratégica en materia de planeación turística, lo que lo llevó de un gran auge en los años sesenta a su caída en los ochentas. Actualmente se encuentra en plena recuperación, atendiendo las necesidades del turista y con una mayor participación ciudadana.

Marco Regional de Referencia

La actividad turística en Sonora ha crecido fuertemente en los últimos años. En 1996 el turismo generó 3.79 millones de pesos. Para el año 2002, la derrama económica se incrementó a 10.49 millones de pesos lo que representó una tasa de crecimiento de casi un 30 por ciento anual

El turismo más importante para el estado es el extranjero de internación. Presentó tasas de crecimiento más altas que el nacional pues en los dos últimos años ha sido del orden del 13 por ciento anual, por arriba del 6 por ciento del nacional. El turismo de internación proviene principalmente de Arizona y entra vía carretera por lo que es importante contar con una buena infraestructura vial.

La actividad turística en el estado de Sonora es reciente si se toma en cuenta que los dos centros más importantes del estado, San Carlos y Puerto Peñasco, no rebasan los 40 años. Sin el apoyo de una institución como FONATUR, hay una clara inexperiencia por parte del estado en materia de planeación y economía turística.

Aunque existen varios programas de apoyo como el programa de internación vehicular "Only Sonora" y la creación de la Comisión para el Desarrollo Turístico Sonora Arizona, hay una clara deficiencia en la planeación turística pues no existen los instrumentos para lograrlo. La Ley de Desarrollo Urbano aún se encuentra en proceso de actualización, no existe una Ley de Fomento al Turismo para el Estado, el Plan de Desarrollo Urbano y el Programa de Fomento al Turismo no están actualizados.

Caso de Estudio Guaymas-San Carlos

Existe una notable relación urbana transfronteriza entre los estados de Arizona y Sonora. Esta relación económica y cultural se refleja en la gran cantidad de cruces fronterizos en la principal frontera de Sonora: Nogales. Forma parte, además, de uno de los cuatros sistemas fronterizos impulsados por el gobierno federal en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano.

Existe una clara tendencia de conurbación en la región entre las ciudades de Guaymas, Empalme y San Carlos. Guaymas juega el papel de centro integrador y prestador de servicios regionales. Empalme representa un fuerte apoyo industrial, de acopio y distribución de bienes. En San Carlos la principal actividad económica es el turismo pues los casi un millón de turistas que llegaron a San Carlos en el 2002 generaron una derrama económica de 1,702.7 millones de pesos

Hay una clara falta de planeación en San Carlos. La actividad turística solo se ha planteado de manera informal provocando una exagerada oferta de suelo e infraestructura, descuidando la consolidación de las áreas originales. Existe una desarticulación de San Carlos y su región. Esto ha impedido el aprovechamiento de las áreas de alto potencial escénico, histórico, cultural y de servicios localizados en Guaymas.

Existe una clara diferenciación turística en la región. Mientras en San Carlos llegan visitantes de mediano y alto ingreso, en Empalme se ha impulsado un turismo de

bajos ingresos debido principalmente a la falta de servicios y en Guaymas solo se ha atendido las necesidades recreativas de la población local.

La Bahía de San Francisco, entre la mancha urbana actual de San Carlos y el cerro Bacochibampo, en un área que comprende el Estero del Soldado, es la de más alto potencial turístico. El estero es por si mismo un atractivo pero al incluirlo en un desarrollo turístico se corre el riesgo de lastimarlo por lo que es necesario llevar a cabo un estudio a detalle del medio natural para evaluar posibles daños.

Propuesta de un Plan de Desarrollo Urbano Turístico

Para consolidar el turismo estacional extranjero de segunda residencia y casa rodante se proponen zonas residenciales turísticas de densidad media y baja para los primeros y zonas de estacionamiento con servicios para casas rodantes.

Para impulsar el turismo de altos ingresos se propone llevar a cabo tres proyectos específicos: un fraccionamiento náutico residencial, un fraccionamiento residencial con campo de golf y una zona residencial turística con excelentes vistas paisajísticas.

Para el turismo nacional y extranjero ocasional se propone la creación de edificios horizontales en condominio de densidad media.

Se propone impulsar una variada oferta de alojamiento hotelero de media y alta densidad, desde hoteles de tipo popular en playa o en el corredor comercial hasta hoteles de gran turismo en playa o dentro de la marina.

En cuanto a la oferta de atractivos sobresale el proyecto de la marina con servicios de apoyo constituidos por talleres, comercios, marina seca, gasolinera, club náutico para la renta de embarcaciones, con instalaciones para el manejo de las capturas y un club de yates privado.

Se propone la creación de una ruta náutica que integre la Marina San Carlos y la Marina Real con el proyecto náutico propuesto en el plan y con el proyecto Marina Bacochibampo en Guaymas.

Para impulsar actividades como el buceo, yatismo y jet sky será necesario implementar pistas acuáticas de windsurf y jetsky , así como la creación de arrecifes artificiales para impulsar el buceo.

Es conveniente resaltar la importancia de llevar a cabo un proyecto especial para el aprovechamiento y cuidado ecológico del cuerpo de agua del estero El Soldado, su área de influencia y escurrimientos que lo alimentan.

Recomendaciones Finales

Las conclusiones expuestas no estarían completas sin mencionar que un plan de desarrollo representa apenas una componente del complejo sistema que es la planeación urbana.

Es necesario resaltar la necesidad de analizar una serie de elementos que llevarán al éxito cualquier plan o programa como la revisión de las bases jurídicas, administrativas y financieras para su instrumentación, normatividad y criterios de desarrollo urbano, entre otros.

Así mismo, cualquier proyecto deberá integrar estudios de manifestación de impacto ambiental, ordenamiento ecológico, programas económicos, proyectos de prevención de riesgos y de protección ambiental, entre otros.

Los programas y proyectos de desarrollo se deberán complementar con la elaboración de programas de vivienda, vialidad y transporte, equipamiento urbano, e infraestructura básica, entre otros.

Siendo los ayuntamientos los principales promotores y administradores del desarrollo económico de su jurisdicción, deberán elaborar mecanismos de consulta, seguimiento, evaluación y retroalimentación de los programas y proyectos de desarrollo urbano que se propongan.

La planeación del desarrollo debe integrar al sector público, municipal, estatal y federal, al sector privado y a la comunidad en general en la elaboración de los planes y proyectos.

Anexos

Bibliografía

Ajuntament de Sitges. *Pla General d'ordenació municipal*. Barcelona, España. 2001.

Ajuntament de Badalona. *Activitats econòmiques de l'àrea Metropolitana de Barcelona*. Barcelona, España. 2000.

Bazant S., Jan. *Manual de Criterios de Diseño Urbano*. Editorial Trillas. México, D.F. Segunda Reimpresión 1991.

Bringas Rábago, Norma L. *Políticas de Desarrollo Turístico en dos Costeras del Pacífico Mexicano*. Revista Región y Sociedad. Vol. XI. No. 17. El Colegio de Sonora. Sonora, México. 1999

Boullón, Roberto. *Planificación del Espacio Turístico*. Editorial Trillas. México, D.F. 1994.

Cooper C., Fletcher J., Gilbert D., Wanhil S., *Turismo. Principios y Práctica*. Editorial Diana. México, D.F. 1997.

Del Carmen, Rocío. *Fundamentos para la Planeación del Turismo Sustentable en Estudios Urbanos y Regionales*. Universidad Autónoma del Estado de México. México. 2004.

Fernández Fuster, Luis., *Enciclopedia del Turismo*. Tomos 1 al 6. Nueva Editorial Interamericana. México, DF. 1985

Fondo Nacional de Turismo. *Gran Visión del Turismo en México 2020*. México, D.F. 2000.

Fondo Nacional de Turismo, Secretaría de Desarrollo Social, Centro de Investigación y Desarrollo del Estado de Sonora. *Plan de Manejo Integrado del Estero del Soldado, Sonora, México*. México, D.F. 1994.

Guerrero, Gobierno del Estado. Dirección General de Desarrollo Urbano y Regional. 2002.

Hernández, Edgar Alfonso. *Planificación Turística*. Editorial Trillas. México, D.F. 1996.

Insitut d'Estadística de Catalunya. *Estadística de població 1996*. Barcelona, España. 1997

Instituto Nacional de Ecología. *Medio Ambiente y Turismo. Logros y Retos para el Desarrollo Sustentable 1995-2000*. México, D.F. 1995.

Instituto Nacional de Ecología. *Manual de Ordenamiento Ecológico del Territorio*. México, D.F. 2002.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Diversas Cartas Temáticas del Medio Natural* para la región Guaymas- San Carlos. México. 2003.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Cuaderno Estadístico del Municipio de Guaymas*. México. 2001.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Cuaderno Estadístico del Municipio de Empalme*. México. 2001.

Lucke Sánchez, Oscar. *Base Conceptual y Metodología para los Escenarios de Ordenamiento Territorial*. Publicado por el Sistema Nacional para el Desarrollo Sostenible. Costa Rica. 2003.

McHarg, Ian L. *Design With Nature*. Eugen Feldman, The Falcon Press, Philadelphia, USA, 1971.

Organización Mundial del Turismo. *Tourism Highlights*. 2002

Organización Mundial del Turismo. *Introducción al Turismo*. Junio 1998.

Oseas Martínez, Teodoro; Mercado M. Elia. *Manual de Investigación Urbana*. Editorial Trillas. México, D.F. 1992.

Poder Ejecutivo Federal. *Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006*. México, D.F. 2001.

Ricuarte Quijano, Carla. *Desarrollo Turístico Sustentable: El Caso de Ixtapa de la Sal* en Estudios Urbanos y Regionales. Universidad Autónoma del Estado de México. México. 2004.

Schjetnan, Mario; Calvillo, Jorge; Peniche, Manuel. *Principios de Diseño Urbano / Ambiental*. Editorial Concepto, S.A. México, D.F. 1984.

Secretaría de Desarrollo Social. Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio. *Manual para la Elaboración de Planes de Desarrollo Urbano de Centros de Población*.

Secretaría de Desarrollo Social. Dirección General de Ordenamiento del territorio. Ley de Planeación. 2000.

Secretaría de Desarrollo Social. Dirección General de Ordenamiento del territorio. Ley General de Asentamientos Humanos. 2000.

Secretaría de Turismo. *Programa Nacional de Turismo 2001-2006*. México, D.F. 2001.

Secretaría de Turismo. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *Cuenta Satélite de Turismo en México (CSTM) 1996-2001*. México, D.F. 2002.

Sonora, Gobierno del Estado. Secretaría de Planeación y Finanzas. *Plan Estatal de Desarrollo 2003-2009*. Hermosillo, México. 2004.

Sonora, Gobierno del Estado. Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología. *Programa Estatal de Desarrollo Urbano 2003-2009*. Hermosillo, México. 2004.

Sonora, Gobierno del Estado. Secretaría de Economía. Comisión de Fomento al Turismo. *Programa Estatal de Fomento al Turismo 2003-2009*. Hermosillo, México, 2004.

Sonora, Gobierno del Estado. Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología. *Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Sonora*. Hermosillo, México. 1997.

Sonora, Gobierno del Estado. Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología. *Programa de Desarrollo Urbano Zona Conurbada Guaymas Empalme San Carlos*. Diario Oficial del Estado. 2000.

Villa Terán, Alberto Eduardo. *Estudio de los Peligros Naturales de la Ciudad de Guaymas, Sonora*. Tesis de Maestría en Ciencias Geológicas. Universidad de Sonora. División de Ciencias Exactas y Naturales. Departamento de Geología. Hermosillo, 2003.

Índice de Tablas

1.1 Llegada de Turistas Internacionales Nacional 2000-2004	20
1.2 Llegada de Turistas Internacionales por País 2002-2003	21
1.3 Ingresos Internacionales por País 2002-2003	22
1.4 Balanza Turística Nacional 2003-2004	23
1.5 Consumo Turístico Nacional 1997-2002	25
1.6 Tendencias de Turismo en Estados Unidos 2002	35
2.1 Derrama Económica del Turismo en Sonora 1997-2002	49
2.2 Origen del Turismo Internacional a Sonora	50
3.1 Censo de Población 1980-2000 Sonora/Guaymas/Empalme	73
3.2 Derrama Económica del Turismo A Guaymas San Carlos 2002	77
3.3 Infraestructura Turística Guaymas San Carlos 2002	77
3.4 Visitantes Extranjeros por tipo de alojamiento a Sonora 2002	78

Índice de Gráficas

1.1 Llegada de Turistas Internacionales 1950-2000	18
1.2 Ingresos por concepto de Turismo Internacionales 1950-2000	19
1.3 Análisis Tendencial del Turismo 2020	22
1.4 Composición del PIB Turístico Nacional 1996-2002	24
1.5 Participación del Personal Ocupado en el Total de la Ocupación Nacional 1996-2002	25
1.6 Personal Ocupado en el Sector Turístico Nacional 1996-2002	26
1.7 Población Ocupada por Sector en el Sistema de Ciudades Sitges/Cataluña/Badalona	40
1.8 Participación del PIB por sector en el Sistema de Ciudades Sitges/Cataluña/Badalona	40
2.1 Afluencia Turística a Sonora 1995-2002	48
3.1 Afluencia Turística a Guaymas San Carlos 1998-2002	76

Índice de Planos

3.1 Situación Actual del Sistema de Ciudades Guaymas Empalme San Carlos	63
3.2 Aptitud Territorial del Sistema de Ciudades Guaymas Empalme San Carlos	71
4.1 Estrategia Regional de Desarrollo del Sistema de Ciudades Guaymas Empalme San Carlos	83
4.2 Ubicación del Proyecto de Desarrollo Urbano Turístico en el Sistema de Ciudades Guaymas Empalme San Carlos	91
4.3 Estrategia General del Proyecto de Desarrollo Urbano Turístico	

en el Sistema de Ciudades Guaymas Empalme San Carlos	98
4.4 Plan de Desarrollo Urbano Turístico de San Carlos	105

Índice de Esquemas

1.1 Modelo del Sistema Turístico de Leiper	14
1.2 Esquema Turístico de Boniface y Cooper	16
1.3 Esquema de Evolución del Destino Turístico de Butler	28
1.4 Proceso de Plantación Ciudadana en Acapulco, Guerrero	45

Índice de Figuras

1.1 Ubicación del Sistema de Ciudades Barcelona/Sitges/Badalona	38
2.1 Estrategia de Desarrollo Turístico del Estado de Sonora 2003	53
2.2 Estrategia del Proyecto Escalera Náutica 2002	57
3.1 Relación Urbana Transfronteriza entre Sonora y Arizona	60
4.1 Ubicación del Proyecto en el Área de Estudio	90
4.2 Vista aérea de la Ubicación del Proyecto. Estero El Soldado.	92