

Turismo y planeación urbano-ambiental en el corredor Cancún-Tulum

Heriberto García Zamora*

En este trabajo se presentan los resultados del análisis de los esfuerzos de planeación regional, urbana y ambiental que se han realizado durante el siglo pasado y el presente para la zona norte del actual estado de Quintana Roo, enfatizando en los antecedentes de planeación que respaldaron el desarrollo económico y el inicio del turismo tanto en Cancún como en el Corredor Cancún-Tulum, aunque sin detenerme en el análisis de alguno de esos documentos en particular.

Estos estudios evidencian la transformación de la visión del Territorio/Estado que ha prevalecido en cada etapa de su desarrollo, desde su conceptualización como un territorio inhóspito destino de presidiarios, paso de contrabandistas de armas y abastecimientos para grupos contrarios al régimen Porfirista, zona intransitable dominada por los rebeldes mayas apenas pacificados durante la segunda década del S. XX, enclave forestal productor de maderas preciosas, palo de tinte y chicle, copra y recientemente polo turístico con múltiples

centros, algunos apenas explotados y otros sujetos al saqueo y devastación extensivo de sus riquezas naturales.

A la etapa pre revolucionaria se remontan los primeros antecedentes de planeación que fueron realizados por necesidades de seguridad nacional para integrar esa parte del país mediante la definición, colonización y el control de la frontera sur y la pacificación de los mayas.^[1] Pero principalmente, lo que motivó la intervención del gobierno federal fue la posibilidad de explotar las riquezas naturales del lugar mediante la concesión de grandes superficies a ciudadanos mexicanos y extranjeros, ante el auge del mercado internacional de maderas y palo de tinte.

A la caída del régimen de Díaz y con el establecimiento de los gobiernos revolucionarios se realizaron nuevos intentos para controlar la frontera y explotar la selva. Los aspectos más relevantes de esa política fueron el impulso a la colonización del territorio, el apoyo a la producción agrícola y ganadera, la fundación de nuevas ciudades y puertos en lugares de interés estratégico militar y la inversión en obras de comunicaciones y transportes, infraestructura y servicios urbanos para las principales localidades de Quintana Roo, entonces localizadas al sur y al interior del Territorio.

Sin embargo, en el contexto nacional, las políticas urbanas posrevolucionarias que se aplicaron al hoy estado de Quintana Roo significaron muy poco, de hecho mostraron que esa parte del país no era prioritaria. El Gobierno Federal con el apoyo de grupos locales y nacionales, mantuvo al Territorio como un área de reserva de recursos naturales, con mínima infraestructura, disponible para los capitales nacionales e internacionales.^[2] Mientras que las prioridades nacionales se enfocaban al desarrollo de la industria,

urbanización y desarrollo de mercados regionales y/o locales localizados en otras regiones del país, ninguna de ellas se refería a Quintana Roo.

La gran influencia que la dinámica económica de la zona del caribe estaba ejerciendo sobre las islas y el territorio de Quintana Roo, así como la situación política generada por la presencia permanente de una colonia de la Gran Bretaña al sur del territorio, hicieron que el gobierno federal realizara diversos esfuerzos por refuncionalizar la explotación capitalista del Territorio. Fue así como en 1925 se formuló un estudio a cargo del Gral. Amado Aguirre (conocida como Expedición Aguirre).^[3] En 1934 dentro del período de gobierno del presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940), se realizó otro estudio a cargo de una Comisión del Gobierno Federal conocida como Comisión Irigoyen,^[4] para analizar el estado en el que se encontraba esa región del país, que entonces se había anexado nuevamente a los estados de Campeche y Yucatán. Asimismo, en 1944 Lázaro Cárdenas emitió el primer Plan Sexenal. Las estrategias propuestas por estos planes privilegiaba la atención de la zona sur (con tierras de alta productividad agrícola) y de la zona maya, dejando el norte en manos de las compañías concesionarias. Las expectativas se basaban en el gran potencial de recursos naturales que poseía Quintana Roo, así como en el desarrollo de la agricultura y ganadería.

Durante la etapa previa a la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos establecieron un control mas estrecho sobre la región del Caribe, incluyendo las colonias europeas^[5] y en donde nuestro país no fue la excepción, ya que fue en esta época cuando E. U. solicitó autorización del gobierno mexicano para construir un aeropuerto en la isla de Cozumel y establecer así un puente aéreo entre Miami y la península de Yucatán, que se reforzaría con la construcción de ejes carreteros en Cuba y México, en torno al Golfo de México y al Caribe para proteger las

fuentes de energéticos y de materias primas de la zona, así como una de las principales rutas del comercio exterior norteamericano.[\[6\]](#)

Otro hecho que tendría gran trascendencia en el futuro del Territorio y particularmente de la zona norte del mismo, fue el apoyo gubernamental al turismo mediante la construcción de 3 hoteles en Chetumal, Cozumel y Tulum,[\[7\]](#) turismo que entonces se desarrollaba con gran fuerza en la región del Caribe.[\[8\]](#) Sin embargo, la tendencia de la economía nacional al estancamiento surgida en la década de los 50 hizo crisis en los dos primeros años de la década de los 60. Agotados los índices de sustitución de bienes de consumo tradicionales y saturada su demanda, se planteó la alternativa de continuar el proceso de industrialización con base en la producción de bienes de consumo duradero, intermedios y de capital.[\[9\]](#) Aunado a lo anterior, el huracán Janet azotó a finales de los 50 al Territorio, destruyendo las plantaciones costeras del sur, lo que sumado a la crisis de la copra, el chicle y las maderas preciosas en el mercado internacional, provocó que se abandonaran las costas, mismas que se volverían a poblar con el auge del turismo más de dos décadas después.

Por otra parte, el triunfo de la Revolución Cubana representó un cambio en las condiciones prevalecientes en el Caribe en general y en el Territorio de Quintana Roo en lo particular, ya que un poder extra hemisférico pudo establecer su presencia militar, política e ideológica en la zona. Eso propició que los norteamericanos formularan planes económicos y de seguridad para enfrentar la posible expansión del comunismo en el Caribe (y en el hemisferio): la Carta de Punta del Este en la que se ratificó la Alianza para el Progreso, [\[10\]](#) plan propuesto por Kennedy en 1961 mediante el cual Estados Unidos se comprometió a suministrar los recursos económicos necesarios para impulsar el desarrollo de los países firmantes. El requisito para acceder a ellos era realizar planes de desarrollo, por lo que nuestro país constituyó en 1962 la Comisión Intersecretarial para formular planes de desarrollo económico y social, la que elaboró el Plan de Acción Inmediata 1962-1964 y el Plan de Desarrollo Económico y Social 1966-1970,[\[11\]](#) ejecutados durante los gobiernos federales de los presidentes Adolfo López Mateos (1958-1964) y Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) respectivamente. Pero también se creó la Dirección de Planeación dependiente de la Secretaría de la Presidencia,[\[12\]](#) cuyo objetivo, entre otros, fue la planeación del Territorio de Quintana Roo.[\[13\]](#) Ahora si era necesario reforzar la presencia mexicana en el Caribe y provocar otro ajuste en el equilibrio de fuerzas en la región.

Los efectos de la Alianza para el Progreso en Quintana Roo pusieron en relieve un Territorio que hasta entonces había permanecido en segundo plano: se reactivaron los programas de atención a la población marginada, se dio franca apertura a los grupos locales dominantes para ejecutar proyectos comerciales y turísticos en Cozumel, Isla Mujeres y Puerto Juárez[\[14\]](#) y se destrabaron las obras o acciones que estuvieron suspendidas durante

mucho tiempo. Las políticas de inversión que se habían seguido hasta entonces y que priorizaron la zona sur e indígena del territorio fronterizo con Belice, cambiaron diametralmente y se orientaron prioritariamente hacia la zona norte de Quintana Roo.^[15]

El bloqueo comercial que los Estados Unidos impusieron a Cuba después del triunfo de la revolución permitió que nuestro país captara un mayor número de turistas norteamericanos. Esto dinamizó la construcción de instalaciones turísticas en las islas de Cozumel y Mujeres, las que antes de este episodio habían pasado casi desapercibidas en el entorno turístico caribeño pero que experimentaron un crecimiento explosivo en su infraestructura turística en la década de los 60 del orden de 900% y 500%, respectivamente. Así fue como en el período de 1963 a 1971 el crecimiento del turismo nacional y extranjero registró un 453%, mientras que en todos los centros internacionales del Caribe el incremento fue del 279%.^[16]

Este crecimiento de los espacios turísticos fue impulsado por la intensificación de los apoyos gubernamentales, tanto en el gobierno de Adolfo López Mateos como en el de Gustavo Díaz Ordaz, ya que el Gobierno Federal esperaba que el turismo se constituyera como un detonador del desarrollo económico y como una alternativa de captación de divisas, que permitieran mantener el ritmo de crecimiento económico. Por ello, se eligió al turismo masivo y el Banco de México evaluó diferentes proyectos turísticos como alternativas de desarrollo en ese sector. Elegir el norte de Quintana Roo no fue casualidad si se toma en cuenta lo anteriormente señalado: la presencia militar inglesa en Belice y la norteamericana en Cuba, Puerto Rico y Centroamérica aseguraban el control estratégico del Canal de Panamá y del mar Caribe. Sin embargo, la entrada hacia el Golfo de México no estaría totalmente cubierta sin la presencia de los intereses norteamericanos al norte de la Península de Yucatán, cerrando la pinza con Florida. De ahí la necesidad de establecer un punto de acceso al continente en Puerto Juárez y crear la infraestructura necesaria para rodear el Golfo de México por vía terrestre para asegurar las comunicaciones en torno a las aguas del Golfo.

Fue así como a partir de 1971 se observó en el país un auge económico inducido por la aplicación de programas de inversión en proyectos no prioritarios pero que estaban listos para ejecutarse, como es el caso del Proyecto Cancún. El Gobierno Federal creó y perfeccionó los mecanismos necesarios para echar a andar estos proyectos, por lo que diseñó 2 fideicomisos ex profeso: el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR)^[17] en 1974, como resultado de la fusión de los

fondos existentes anteriormente denominados FOGATUR e INFRATUR, así como el Fideicomiso Caleta de Xel-Ha y del Caribe (FIDECARIBE) en 1972.[\[18\]](#)

Los trabajos de edificación de la ciudad iniciaron[\[19\]](#) en febrero de 1970 con fondos públicos provenientes del Gobierno Federal y complementados con un préstamo de \$21.5 millones de dólares solicitado por Nacional Financiera al Banco Interamericano de Desarrollo. La inversión en Cancún fue de tal magnitud que llegó a absorber por si solo el 21% de las inversiones federales realizadas durante la mitad de la década de los 70 y casi el 80% de la inversión realizada en el sureste en la misma época. Algunos autores señalan que un cuarto de la deuda externa contratada durante esa década se canalizó solamente a Cancún.[\[20\]](#)

En tan sólo 7 años de operación (1980), Cancún superó en un 300% el número de visitantes que arribaron a Cozumel (anterior centro turístico dominante en la zona) y en casi el 400% a los recibidos por Isla Mujeres. Pero este éxito alcanzado en el aspecto turístico ha estado empañado desde un principio por las condiciones precarias de vida de los habitantes del lugar. Las serias limitaciones con que el FONATUR planeó Cancún justificadas porque la prioridad era el disfrute del turismo extranjero,[\[21\]](#) dieron como resultado la construcción de una ideal zona urbana que sería habitada por una clase media emergente, y en donde no estaba pensado alojar a ninguna persona de clase baja.[\[22\]](#) Pero la llegada de colonos y trabajadores superó todas las expectativas. Ya en 1973, casi 6 mil personas vivían en campamentos o se asentaban irregularmente en los límites o dentro de los terrenos controlados por INFRATUR,[\[23\]](#) principalmente en la

Colonia Puerto Juárez que en ese entonces alojaba al 70% de la población no turista de la localidad.

La construcción del proyecto Cancún propició además nuevas condiciones políticas en el territorio de Quintana Roo. Influyó en la decisión de convertir el territorio en estado,[\[24\]](#) y obligó a crear una nueva división política municipal, que concedía un territorio propio a Cancún resultado de mutilar al de Isla Mujeres. Las disputas político-económicas se recrudecieron desde ese momento. El FONATUR, única autoridad en el lugar hasta entonces, logró posicionarse como primer Presidente Municipal a Alfonso Alarcón, ex empleado suyo, por lo que el gobierno municipal de Benito Juárez no obedecía otra ley más que la dictada por el FONATUR, con lo que se logró marginar a las autoridades estatales.[\[25\]](#)

Esta actitud del FONATUR también trajo como consecuencia el hecho de que ningún plan de desarrollo urbano entrara en vigencia o en operación antes de 1985. Es decir, durante la etapa inicial del proyecto, cuando se experimentaron en el área tasas de crecimiento poblacionales de más del 90% y turísticas de hasta 21%, dentro de un período de tiempo de casi 10 años, ninguna previsión de carácter urbano de observancia obligatoria (de acuerdo a la entonces recientemente publicada Ley General de Asentamientos Humanos) estuvo por encima de los dictados del Fondo. Mucho tiempo después, el Plan Maestro de Cancún creado por el FONATUR siguió siendo el instrumento rector del desarrollo de Cancún, aún por encima del propio Plan de Desarrollo Urbano vigente.[\[26\]](#)

A pesar de que el grueso de las inversiones estaban siendo canalizadas a Cancún, la zona del Corredor Cancún – Tulum atraía el interés de los grupos inversionistas, respondiendo a una inercia iniciada décadas atrás, cuando el desarrollo turístico de la zona norte del Territorio había iniciado en lugares que poseían condiciones mucho mas favorables que Cancún: Akumal, con un desarrollo habitacional desde los años 30 y el proyecto de la Posada del Capitán Laffite, son pioneros en la zona del Corredor. Muestra de lo anterior es el proyecto realizado por el FONATUR en 1978, denominado Cancún II y que pretendía desarrollar el turismo del sur de Cancún hasta Tulum, aunque este proyecto, como se sabe, nunca fue puesto en marcha.

Lo cierto es que desde su origen y ante el éxito alcanzado por el desarrollo turístico en Cancún y en la actualmente conocida como Riviera Maya, los intereses de las diferentes fracciones del capital han provocado que el lugar sea muy volátil ante el planteamiento de las políticas urbanas y ambientales. La determinación de los instrumentos de planeación a utilizar, la definición de las áreas de actuación del capital y la priorización de la inversión federal han sido definidos a partir de la defensa de los intereses de los principales grupos del poder y de su posición dentro del sistema de poder político. Las alianzas entre estos grupos que en un momento pudieron establecerse para apoyar desde la elaboración hasta la formalización legal de cualquier instrumento de planeación resultan tan inestables debido a los grandes intereses económicos involucrados en Cancún y en el Corredor, que muy pronto requieren del establecimiento de nuevos compromisos entre ellos para adecuar y/o definir nuevas condiciones de

explotación del área. Es decir, formalmente ningún planteamiento de dichas políticas puede permanecer más allá de 4 años, como lo corrobora el decreto por el cual se actualiza el Programa de Ordenamiento Ecológico del Corredor Cancún-Tulum,[\[27\]](#) que está sujeto a actualización desde finales del año 2005, aunque las autoridades del Municipio de Benito Juárez se apresuraron a emitir su Programa de Ordenamiento Ecológico Local (POEL) antes del término de la vigencia del original ordenamiento ecológico, que cubre solamente la extensión territorial municipal y cancela la posibilidad de continuar realizando la planeación ambiental regional del conjunto del Corredor al obligar a que cada uno de los actualmente 4 municipios de la región realicen por su lado la planeación ambiental de su Territorio.

Es una práctica muy común que casi inmediatamente que se da vigencia legal a esos planes sea objeto de presiones por grupos interesados en construir proyectos o megaproyectos contrarios a los acuerdos en él planteados, y que sean criticados o impugnados por grupos ecologistas (el Grupo de los Cien, el Grupo Ecologista del Mayab, a. C., Acciones para el Medio Ambiente de Quintana Roo, A. C., Amigos de Sian Ka'an, el Centro Ukana I Akumal, ECOCARIBE y la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an) u otras organizaciones que encuentran en ellos la oportunidad para acceder a nuevas cuotas de poder o para establecer nuevos ámbitos de negociación con las autoridades federales y locales y con los grupos capitalistas al amparo de la conservación del ambiente o del adecuado crecimiento urbano de las ciudades.

Estas presiones se han manifestado en Cancún y en el Corredor Cancún-Tulum demandando cambiar los planes urbanos o ambientales vigentes o formular otros para definir nuevas áreas de explotación y justificar sus inversiones desde el marco legal establecido o simplemente ignorar los existentes; generar áreas de excepción en donde a pesar de las fuertes presiones de ocupación de población derivadas de los grandes capitales invertidos en obras urbanas y/o turísticas observadas por muchos años, el Estado se ha abstenido de hacer la planeación del lugar, por lo que la carencia de argumentos técnico-legales han sido la justificación del capital para realizar sus inversiones sin ningún obstáculo. En otros casos, la parcialidad de los argumentos normativos y su aplicación exclusiva significaron el respaldo de las autoridades ambientales al validar los proyectos turísticos enmarcándolos solamente con su normatividad e ignorando la urbana por su inoperancia o su inexistencia; la incongruencia existente entre los instrumentos de planeación urbana y los de planeación ambiental; lo que ha acarreado disputas entre las burocracias que los administran, en donde la definición última la han tomado durante los últimos años las autoridades ambientales por su mejor posicionamiento dentro del sistema de poder y sus relaciones con el capital; el cambio constante de expectativas de crecimiento urbano, poblacional y de reservas territoriales y, finalmente, el bloquear la realización de instrumentos y de mecanismos de control de la zona.

Bibliografía

Aguirre, Amado Gral: *Informe que rinde al C. Presidente de la República el Jefe de la Comisión, nombrada por él mismo, para hacer el estudio del territorio federal de Quintana Roo, integrada por el C. Gral. Amado Aguirre, Capitán de Fragata Alberto Centeno, Ing. Civil Salvador Toscano, C. Juan de Dios Rodríguez, Ing. Agrónomo Rafael López Ocampo y CC. Gregorio M. Avalos y J. Guillermo Freymann*. Tacubaya. Imprenta de la Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos. México, 1925.

Archivo General de la Nación. Grupo Documental Lázaro Cárdenas, Expediente 606.3/41 "Informes diversos Quintana Roo"; Expediente 606.3/109 "Informe".

_____. Grupo Documental Adolfo López Mateos, Expediente 545.3/26 "Creación Dirección de Planeación"; Expediente 433/172 "Desarrollo urbano ciudades fronterizas-portuarias"; Expediente 548/62 "Turismo República-Programa".

Dachary, Alfredo César, Arnaiz, Stella Maris (1992): *De la costa oriental de Yucatán al Caribe Mexicano*. Mimeo, México, 1992.

Dachary, Alfredo César: *Turismo y Desarrollo: una visión integral*. Mimeo, México, (s/f).

Diario Oficial de la Federación, 6 de octubre de 1972.

Diario Oficial de la Federación, 28 de enero de 1974.

FONATUR: *Cancún. Un desarrollo turístico en la costa turquesa*. México, 1982.

García M. Humberto y Rodríguez B. Jorge: "La política militar de los Estados Unidos hacia el Caribe en la Década de los 90", en ***El Caribe en la Postguerra Fría***, Centro Latinoamericano de Defensa y Desarme, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Chile, 1992 – 1993.

García Zamora Heriberto: *Contradicciones de la Planeación Urbano – Ambiental en la Costa Norte de Quintana Roo. El Corredor Turístico Cancún – Tulum*. Tesis de Maestría en Urbanismo. UNAM, México, 2006.

Irigoyen, Ulises: *Estudio sobre el problema económico y la repoblación del ex territorio de Quintana Roo*. México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Departamento de Biblioteca, Archivos Económicos y Publicaciones. México, 1934.

Secretaría del Patrimonio Nacional: *Estudio Básico y Plan Director Preliminares del Desarrollo Urbano de Cozumel, Q. Roo*. México, 1973.

Secretaría de Programación y Presupuesto: *Antología de la Planeación en México (1917-1985). Primeros intentos de planeación en México (1917-1946)*, México, 1985.

_____ : *La Programación de la inversión pública y la planeación regional por cuencas hidrológicas (1947-1958)*, México, 1985.

_____ : *Los programas de desarrollo y la inversión pública, (1958-1970)*. México, 1985.

Urioste, Ricardo; Martí, Fernando: *Cancún, fantasía de Banqueros*. Editorial Uno, S. A. de C. V., México, 1985.

<http://www.argentina-rree.com/13/13-022.htm>: El gobierno argentino frente a la Alianza para el Progreso y la cuestión cubana.

Ficha bibliográfica:

GARCÍA ZAMORA, H. Turismo y planeación urbano-ambiental en el corredor Cancún-Tulum. *Topofilia. Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*. Hermosillo: Centro de Estudios de América del Norte, El Colegio de Sonora, 1 de abril de 2009, vol. I, núm. 3.

* Estudiante del Doctorado en Urbanismo en el Centro de Investigaciones y Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional Autónoma de México. Correo electrónico: hgarcia_zamora@hotmail.com

[1] Las acciones más importantes de esta etapa fueron la fundación de Payo Obispo y que posteriormente sería conocida como Ciudad Chetumal, la construcción de los puertos de Vigía Chico y Xcalak y del ferrocarril decauville entre éste y La Aguada, para superar las limitaciones de acceso directo por la Bahía de Chetumal y entre Felipe Carrillo Puerto (Santa Cruz de Bravo) y Vigía Chico y la creación del campamento Gral. Vega, en la zona conocida como Punta

Allen. Dachary, Alfredo César, Arnaiz, Stella Maris (1992): De la Costa Oriental de Yucatán al Caribe Mexicano (pp. 37y 44).

[2] Los grupos locales desde los últimos años del S. XIX ya estaban integrados económicamente al sistema de comercio exterior controlado por las empresas norteamericanas, que monopolizaban la compra de productos a través de sus representantes locales en Cozumel y Belice. “Sin embargo, la venta no se controlaba en México sino en el vecino Belice, del que prácticamente dependía el comercio regional. De hecho, una de las figuras más relevantes del Quintana Roo de entonces era una traficante estadounidense, Robert S. Tourton, quien había monopolizado la compra del chicle mexicano. Tourton tenía un representante en Chetumal, Pedro Manuel Martínez, y a las entrevistas de ambos solían asistir el secretario del primero y el hijo del segundo... El secretario de Tourton era George Price, quien durante más de 25 años sería primer ministro de Belice. Y el hijo de su empleado era Jesús Martínez Ross, quien habría de convertirse en el primer gobernador del estado de Quintana Roo.” Urioste, Ricardo; Martí, Fernando: *Cancún, fantasía de Banqueros*. Editorial Uno, S. A. de C. V., México, 1985, (p. 17).

[3] Aguirre, Amado Gral: *Informe que rinde al C. Presidente de la República el Jefe de la Comisión, nombrada por él mismo, para hacer el estudio del territorio federal de Quintana Roo, integrada por el C. Gral. Amado Aguirre, Capitán de Fragata Alberto Centeno, Ing. Civil Salvador Toscano, C. Juan de Dios Rodríguez, Ing. Agrónomo Rafael López Ocampo y CC. Gregorio M. Avalos y J. Guillermo Freymann*. Tacubaya. Imprenta de la Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos. México, 1925.

[4] Irigoyen, Ulises: *Estudio sobre el problema económico y la repoblación del ex territorio de Quintana Roo*. México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Departamento de Biblioteca, Archivos Económicos y Publicaciones. México, 1934.

[5] Se refiere a Antigua, Barbados, Bermuda, Bahamas, Guyana Británica, St. Lucía y Trinidad y Tobago. García M. Humberto y Rodríguez B. Jorge: “La política militar de los Estados Unidos hacia el Caribe en la Década de los 90”, en ***El Caribe en la Postguerra Fría***, Centro Latinoamericano de Defensa y Desarme, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Chile, 1992 – 1993, (p. 27-28).

[6] A finales de los 70 llegarían a transitar por el mar Caribe 13,000 embarcaciones, que transportaron 154 millones de toneladas. De ellos, 4,000 barcos (con 47 millones de toneladas) pasaron frente a Quintana Roo. Dachary, Alfredo César: *Turismo y Desarrollo: una visión integral*. México, (s/f), Mimeo, (pp. 49 y 89).

[7] Archivo General de la Nación. Grupo Documental Lázaro Cárdenas, Expediente 606.3/41 “Informes diversos Quintana Roo”: Informe de Actividades del 1 de septiembre de 1938 al 31 de agosto de 1939. Oficio núm. 2212 exp. 12/939 del 18 de agosto de 1939.

[8] *“Conciente mi gobierno de la gran fuente de ingresos que significa la atracción turística y considerando las bellezas naturales que encierra la región, designé delegados a los congresos celebrados en la ciudad de México y Mérida, quienes hicieron campañas pro-turismo a favor del territorio, la que se intensificará seguramente al conocerse la existencia de los nuevos hoteles que están por terminarse, lo que se hará seguramente en la segunda quincena de octubre del corriente año (1941)”*. Ibid. Expediente 606.3/109 “Informe”: Oficio núm. 2921, exp. 12 1941. Informe de los trabajos realizados del 1 de septiembre de 1940 al 3 de agosto de 1941, que rinde el Gral. de Div. Gabriel R. Guevara, Gobernador del Territorio de Quintana Roo al Presidente Manuel Ávila Camacho.

[9] Secretaría de Programación y Presupuesto: *Antología de la Planeación en México (1917-1985). La Programación de la inversión pública y la planeación regional por cuencas hidrológicas (1947-1958)*, México, 1985, (p. 55).

[10] <http://www.argentina-rree.com/13/13-022.htm>: *El gobierno argentino frente a la Alianza para el Progreso y la cuestión cubana*.

[11] Secretaría de Programación y Presupuesto (1985): op. cit (p. 57) y *Los programas de desarrollo y la inversión pública (1958-1970)*, (p. 122).

[12] En 1958 se promulga la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, por la que se crea la Secretaría de la Presidencia, con funciones muy importantes en materia de planeación. Secretaría de Programación y Presupuesto: *Antología de la Planeación en México (1917-1985). Primeros intentos de planeación en México (1917-1946)*, México, 1985, (p. 55).

[13] *“Su primer tarea consistirá, por acuerdo del Sr. Presidente, en la planeación del territorio de Quintana Roo. Se elaborarán las bases para fomentar el desarrollo económico y social de ese territorio y para emprender de inmediato las obras necesarias y tomar las medidas adecuadas para asegurar el progreso de esa entidad federativa.”* Archivo General de la Nación. Grupo Documental Adolfo López Mateos, Expediente 545.3/26 “Creación Dirección de Planeación”.

[14] *“En el circuito del Golfo y del Caribe se planea el desarrollo y creación de nuevos centros de turismo, simultáneamente a la conclusión de las vías de comunicación terrestre, marítima y aérea, que se encuentran en proceso de construcción;*

Proyectar la creación de centros turísticos en Cozumel, Isla Mujeres, Puerto Juárez y demás puntos estratégicos del Circuito Golfo-Caribe.”

Archivo General de la Nación. Grupo Documental Adolfo López Mateos, Expediente 548/62 “Turismo república-Programa”.

[15] Archivo General de la Nación. Grupo Documental Adolfo López Mateos, Expediente 433/172 “Desarrollo urbano ciudades fronterizas-portuarias”: oficio núm. 80.-6608 del 17 de noviembre de 1960, del Lic. José López Portillo, Director General de las Juntas Federales de Mejoras Materiales al Arq. Jaime Cevallos, Subdirector de Planeación de la Secretaría de la Presidencia.

[16] Secretaría del Patrimonio Nacional: *Estudio Básico y Plan Director Preliminares del Desarrollo Urbano de Cozumel, Q. Roo.* México, 1973, (pp. II.24 y II.36-II.40). El estudio menciona que para 1969, 48 turistas nacionales visitaron la isla, y en 1971 fueron 1,286 personas, lo cual contrasta con los 10,000 turistas extranjeros que la visitaron el 1970. Este crecimiento de la demanda requirió del incremento de la oferta de alojamiento, por lo que para principios de 1973 ya existían 17 hoteles con 487 cuartos, la mayoría de ellos de primera categoría. Dachary, Alfredo César (s/f): op cit, (p. 84).

[17] El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) fue creado por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1974, con el propósito de ser entregado en Fideicomiso a la Nacional Financiera para asesorar, desarrollar y financiar planes y programas de fomento al turismo. Se le señalaron, entre otras las siguientes funciones: Impulsar la formación y desarrollo de empresas mexicanas dedicadas a la actividad turística; llevar a cabo el desarrollo de nuevas regiones y centros turísticos y el fomento de los ya existentes; fomentar y orientar la inversión privada hacia aquellas zonas y proyectos turísticos de interés nacional; adquirir, urbanizar, fraccionar, vender, arrendar y administrar bienes inmuebles para proyectos turísticos y, garantizar a las instituciones de crédito los préstamos que otorguen a las personas dedicadas a las actividades turísticas o conexas a éstas. Este Decreto menciona además que el Fondo se integrará con las aportaciones que el Gobierno Federal, gobiernos estatales y municipales, organismos y empresas públicos y los particulares aporten; con los créditos que se obtengan de fuentes nacionales o extranjeras y del producto de sus operaciones, principalmente. El Fondo tiene un Comité Técnico y de Distribución de Fondos integrado por las Secretarías de Turismo, de Hacienda y Crédito Público y de Desarrollo Social y por el Banco de México, S. A.

[18] Diario Oficial de la Federación, 6 de octubre de 1972 (pp. 25-27). En este Decreto se señaló que la Secretaría de Hacienda y Crédito público con la intervención de la Secretaría del Patrimonio Nacional y del Departamento de Asuntos Agrarios y colonización constituirán un fideicomiso traslativo de dominio en el cual será fideicomitente el gobierno Federal representado por la Secretaría de Hacienda y Crédito público; como fiduciario la Nacional Financiera, S. A. y fideicomisario el Fondo Nacional de Fomento Ejidal. El objeto del fideicomiso sería que el fiduciario transmitiera a personas físicas o morales la propiedad de los terrenos o lotes provenientes de su fraccionamiento y procediera a establecer en dichos terrenos transmitidos las empresas turísticas y negocios pertinentes para el desarrollo económico de Quintana Roo, y mejorara el valor de dichos terrenos. Serían patrimonio del fideicomiso los terrenos y recursos puestos a su disposición por el Gobierno Federal.

[19] *“Fernández Hurtado convocó a tres importantes contratistas del Banco de México -Raúl Cházaro, Agustín Ibañez, Ignacio Cortina-, los persuadió de formar una nueva compañía, poniéndola al mando del Ing. José García de la Torre. Así nació Consorcio Caribe, empresa que estableció el primer campamento en enero de 1970”. (p. 25-26): “la secretaria del comité de INFRATUR se encomendó a Miguel de la Madrid Hurtado, a la sazón subdirector de Crédito de la Secretaría de Hacienda, se encargó e negociar los fondos con la Secretaría de la Presidencia.” Urioste, Ricardo, Martí, Fernando (1985) op. cit. (p. 27-29): Asimismo, en Dachary, Alfredo César (s/f) op cit, (p. 104), se asienta que el financiamiento fue mayoritariamente aportado por el estado (64%) que representaba 142.3 millones de dólares, con Créditos del BID, además de 46.7 millones de dólares que generó la venta de terrenos.*

[20] Dachary, Alfredo César (s/f), op cit, (p. 141).

[21] FONATUR: *Cancún. Un desarrollo turístico en la costa turquesa.* México, 1982, (p. 18).

[22] *“La playa se iba poblando de hoteles. Sin embargo...se estaba gestando un problema de dimensiones considerables: aún antes de nacer, Cancún ya tenía su ciudad perdida... Desde luego, parte del problema lo había ocasionado la rigidez, de las normas de INFRATUR y del propio proyecto. Este preveía la creación de un conglomerado perfecto, básicamente de clase media, en donde vivirían los habitantes regulares de Cancún. Pero no había lugar para los pobres y México, simple y sencillamente, es un país de pobres.”* Urioste, Ricardo, Martí, Fernando (1985) op. cit. (pp. 43-44).

[23] *“Recuerda Alfonso Alarcón, empleado de FONATUR, responsable del proyecto de ciudad y a la postre, primer Presidente Municipal de Benito Juárez: “Estaba prevista la construcción de un mercado definitivo, el 23, así que fui y le dije a los puesteros que, al menos, se pasaran a la manzana vecina, ya en terrenos de INFRATUR . No se si fue mejor o peor aquello se me convirtió en un verdadero chiquero. Los. puestos se amontonaron en una forma extraordinaria y eso casi se convirtió en un **ghetto**, con escondrijos de todas clases, expendios clandestinos de vino y prostitución encubierta. Y era el único lugar al que se podía ir de compras. La gente le decía Calcuta y, en verdad, tenía un cierto sabor asiático.”* Ibid. (p. 43).

[24] *“El censo de 1970 había revelado que Quintana Roo no contaba más que con 235 mil habitantes, ni siquiera los suficientes para tener dos diputados. Pero los, problemas más graves se derivaban de la estructura interna del estado. Por principio de cuentas, la distribución de tan escasos habitantes, cuya mayor parte se concentraba en la porción sur de la entidad, con una vocación agrícola no muy entusiasta.”* Ibid. (pp 45-46).

[25] *“Cancún se convirtió en un estado dentro de otro estado. El que tomaba todas las decisiones era FONATUR. Y Alfonso Alarcón era gente de FONATUR.*

FONATUR no pagaba prediales en terrenos hoteleros, FONATUR establecía el monto de los prediales en terrenos urbanos, FONATUR controlaba la oficina recaudadora, FONATUR decía a qué horas y en dónde. El Gobierno del Estado, de hecho, fue obligado a firmar un convenio por medio del cual cedía al ayuntamiento sus facultades para otorgar permisos de construcción en la ciudad". Ibid (p. 50).

[26] Aún ahora, las autoridades municipales acusan al FONATUR de actuar como autoridad paralela a la legalmente reconocida.

[27] Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Quintana Roo, del 16 de noviembre de 2001.