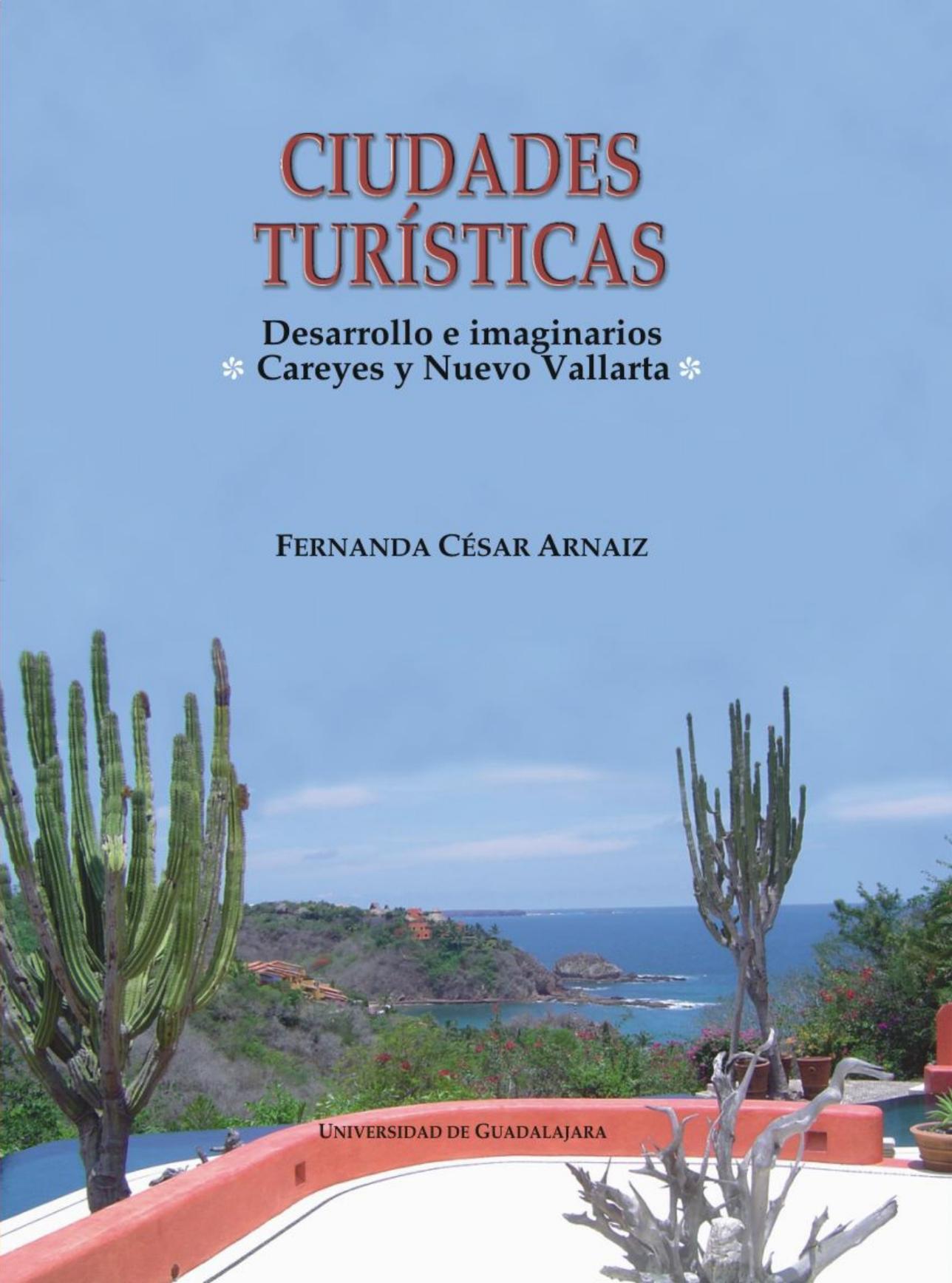


CIUDADES TURÍSTICAS

Desarrollo e imaginarios
* Careyes y Nuevo Vallarta *

FERNANDA CÉSAR ARNAIZ



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA

Ciudades turísticas:
Desarrollo e imaginarios
Careyes y Nuevo Vallarta

Ciudades turísticas:
Desarrollo e imaginarios
Careyes y Nuevo Vallarta

FERNANDA CÉSAR ARNAIZ



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Centro Universitario de la Costa

En memoria del Dr. Gladstone Oliva Gutiérrez

Primera edición 2007

© D.R. 2007, Universidad de Guadalajara
Centro Universitario de la Costa
Av. Universidad de Guadalajara 203, Delegación Ixtapa
48280 Puerto Vallarta, Jalisco, México

ISBN 978-970-27-1213-8

Impreso y hecho en México
Printed and made in Mexico

Contenido

Prólogo	9
Presentación	11
Introducción	15
I. La transformación del turismo: problemática y teorías.	19
Antecedentes históricos del turismo	19
Definición y conceptualización del turismo.	22
Teorías o paradigmas	27
II. El urbanismo y el nacimiento de las ciudades	41
Surgimiento de la sociología urbana	41
La ciudad como un modelo de desarrollo	43
Desarrollo del urbanismo	56
Imaginario social y turístico	60
Imaginario turístico	66
III. Ciudades del ocio, imaginario turístico y parques temáticos	69
Surgimiento y desarrollo de los parques temáticos	69
IV. Nuevo Vallarta: La construcción de un destino	91
La localización y la creación de Nuevo Vallarta	91
La situación en que se encuentra hoy en día Nuevo Vallarta	99
Impactos sociales y las estrategias de ordenamiento	110
V. Careyes: un paraíso desconocido	119
La idea de crear un hotel exclusivo	119
El desarrollo de la zona y los alrededores	123
La escasa difusión dentro del país	125
IV. Sustentabilidad, imaginario y desarrollo turístico	127
La sustentabilidad y su desarrollo local	127

Imaginarios y destinos turísticos	129
Estudio comparado: Nuevo Vallarta y Careyes	131
Bibliografía	137
Bibliografía electrónica	142
Entrevistas	143

Prólogo

La era de la globalización se ha caracterizado por la apertura indiscriminada de las fronteras comerciales, tanto a las mercancías como a los servicios. Como actividad económica fundamental de las economías modernas, el turismo no podía quedar fuera. Por ello, uno de los temas en la agenda del turismo mundial es el relacionado con el imaginario y la reingeniería de las ciudades turísticas o ciudades destino, cuyo modelo más acabado en México es Cancún.

En el Pacífico mexicano se han generado dos interesantes experiencias. Por un lado, el desarrollo de Nuevo Vallarta, la ciudad náutica creada por el Estado; por otro, Careyes, un centro destino que es la expresión de la imaginería italiana combinada con la genialidad de uno de los grandes de Jalisco, cuya arquitectura lleva impreso el toque de tonos pasteles y líneas que han caracterizado la obra de Luis Barragán.

Hacer un estudio comparativo de estos dos importantes destinos turísticos es un mérito que ha distinguido a su joven autora. Para mí es enormemente satisfactorio tener la oportunidad de prologar este trabajo de Fernanda, porque no sólo fui su profesor en la Maestría en Desarrollo Sustentable y Turismo, donde pude constatar sus enormes aptitudes para la investigación y la escritura, sino porque su esfuerzo nos permite dar continuidad a una línea de investigación en la que la Universidad de Guadalajara es pionera. Me atrevería a decir que es una línea de investigación que tiene que ver con el desarrollo turístico regional y local, que no se ha desarrollado en ninguna otra parte del occidente del país. Es una línea de investigación que ha recibido muy poco apoyo y muy poco interés de los investigadores no sólo en las universidades de nuestro país sino también en el extranjero.

Es en el Centro Universitario de la Costa (CUC), de la Universidad de Guadalajara donde más publicaciones se han generado en relación con estos temas del turismo; ello se explica por estar el CUC enclavado

en la región de Bahía de Banderas, donde se requieren este tipo de estudios para llevar a cabo una adecuada planeación de esta actividad económica y garantizar la sustentabilidad de su desarrollo.

Doblemente orgullosos nos sentimos porque no sólo es un trabajo con el que el CUC seguirá contribuyendo al conocimiento y al desarrollo de destinos turísticos mexicanos, sino porque se hizo acreedor a uno de los premios del Concurso de Tesis de Maestría 2006 organizado por la Secretaría de Turismo, cuyo resultado confirma la calidad de los egresados de nuestros programas de posgrado.

El estudio es relevante porque muestra que en el turismo los imaginarios dominan las perspectivas del turista. En este caso se trata de la visión pionera del Estado y la de la inversión privada, cuyo resultado son dos modelos de desarrollo muy diferentes pero que tienen en común el hecho de que ambos proyectos fueron planeados.

Como rector de este Centro Universitario, estoy seguro que tanto nuestro Doctorado en Ciencias para el Desarrollo Sustentable como nuestra Maestría en Desarrollo Sustentable y Turismo seguirán rindiendo frutos, no sólo por la calidad de sus egresados sino también por las aportaciones que sus profesores y alumnos realizan en sus prácticas cotidianas de investigación a favor del desarrollo de nuestros destinos turísticos en el Pacífico mexicano.

Dr. Javier Orozco Alvarado
Rector
Centro Universitario de la Costa
Universidad de Guadalajara

Presentación

El presente libro es la culminación del proyecto de investigación que realizara Fernanda César Arnaiz a lo largo de su formación académica en la Maestría en Desarrollo Sustentable y Turismo que ofrece el Centro Universitario de la Costa de la Universidad de Guadalajara, con sede en Puerto Vallarta.

Uno de los intereses académicos que mueven a este Centro Universitario en materia de investigación es contribuir al conocimiento del fenómeno turístico, con el fin de que la región donde se encuentra ubicado, es decir, la región de Bahía de Banderas pueda seguir siendo un factor de desarrollo económico de la región, pero planificada de manera sustentable. Por ello es prioritaria la publicación de temas que abordan el fenómeno del turismo, como es el caso de *Ciudades turísticas: desarrollo e imaginarios. Careyes y Nuevo Vallarta*.

En esta obra se aborda de manera general el fenómeno del turismo y en particular el caso del surgimiento de dos destinos turísticos: Careyes y Nueva Vallarta. Ambos destinos desempeñan un papel importante en el desarrollo económico de nuestro país, de ahí la relevancia de este estudio.

Cabe destacar que la autora fue distinguida por la Secretaría de Turismo del gobierno federal, el cual le otorgó un reconocimiento en materia de investigación turística, en la convocatoria que anualmente organiza para reconocer el esfuerzo de los investigadores que abordan este fenómeno social.

En la primera parte del libro, la autora realiza un pertinente recorrido histórico sobre la evolución el concepto de turismo. Este concepto ha sido entendido de diferentes maneras pues, al igual que muchos otros de los que se manejan en las ciencias sociales, ha adquirido significados diferentes que responden a la organización social que impera en determinada sociedad.

Se menciona, por ejemplo, que el turismo practicado en la Antigüedad obedecía a motivos religiosos, políticos, bélicos y culturales; mientras que en la Edad Media se practicó con un propósito de conquista. Luego, en el siglo XVIII, surge el “*Grand Tour*” aristocrático, destinado a otros fines: ahora el turismo estaba reservado a la clase aristocrática, que podía pagar lo suficiente para viajar y recorrer grandes distancias; en esta época, señala la autora, el concepto adquiere un significado distinto, pues viajar no sólo ofrecía estatus sino que también contribuía a la ampliación de la cultura burguesa.

El turismo de masas, entendido como un fenómeno social, también tiene lugar en una determinada época y responde igualmente a una forma de organización social específica: emerge después de la II Guerra Mundial, momento en el que confluyen varios factores, entre ellos las revoluciones sociales y tecnológicas. A partir de entonces, el turismo ha venido cobrando un auge importante, pues se ha convertido en una de las actividades económicas más dinámicas a escala mundial.

Se podría pensar que los efectos del turismo han sido positivos, pero la realidad se ha encargado de mostrarnos lo contrario. Al respecto, la autora refiere que las consecuencias sociales, políticas y ecológicas no son siempre positivas: el daño que se inflige al medio ambiente muchas veces es irreversible, y lo mismo se puede decir al respecto de la pérdida de la cultura e identidad de los pueblos receptores.

También se incluyen en esta obra los diversos paradigmas que han tratado de explicar al turismo.

Por otra parte, el estudio de caso muestra claramente que el imaginario juega un papel indispensable dentro de la actividad turística, pues los destinos turísticos están condicionados por él.

Como preámbulo al análisis sobre Careyes y Nuevo Vallarta, en la obra se incorpora un apartado donde se analizan algunos de los parques temáticos que gozan de reconocimiento internacional; tal es el caso de Disneylandia y Las Vegas en Estados Unidos de América, y de Cancún en el Caribe mexicano.

A diferencia de los destinos turísticos naturales, los parques temáticos —nos dice la autora— surgen precisamente de un proyecto bien estructurado en el cual el imaginario juega un papel primordial, ya que ofrecen un espacio que permite al individuo escapar del mundo real, pero además hacen posible crear una ilusión a partir de algo que no es real en ese momento. Un parque temático va más allá de ser un simple

negocio, es más bien un agente económico y social que modifica sustancialmente el entorno que lo circunda.

Finalmente, en este libro se presenta el desarrollo de dos proyectos turísticos ubicados en el Pacífico mexicano, el primero conocido a nivel mundial como Nuevo Vallarta, en la Bahía de Banderas, una de las más hermosas del mundo. Este desarrollo se caracteriza por contar con playas extremadamente bellas, limpias y seguras, elementos que al conjugarse con las áreas montañosas que la rodean favorecen que este lugar sea percibido en el imaginario del turista como paradisíaco.

Siguiendo el camino por la costa, hacia el sur, se encuentra la Bahía de Chamela, donde se localiza Careyes, el otro desarrollo turístico estudiado por la autora, caracterizado y proyectado por su desarrollador como un lugar de magia y colorido, de espacios abiertos a la imaginación, de alta calidad de vida y de energía y paz.

Ambos desarrollos turísticos guardan similitudes pero también tienen diferencias, las cuales afloran conforme va uno leyendo este interesante estudio.

Patricia Núñez Martínez
Centro Universitario de la Costa
Universidad de Guadalajara

Introducción

El turismo se ha convertido en la industria más importante del mundo, ya que representa anualmente más de \$3.7 billones de dólares; además, este sector emplea a más de 204 millones de personas, esto es, el 10.6% de la fuerza laboral del mundo, y la tendencia, según la Organización Mundial de Turismo (OMT), es que siga en aumento.

Esto la hace, sin duda, una de las actividades más importantes y más complejas en el planeta, ya que va más allá de ser un servicio para convertirse, en algunos casos, en el motor para lograr desarrollar áreas que nunca se pensaron, y que hoy en la actualidad se han transformado en paraísos escondidos, y en muchos casos hasta desarrollos exclusivos.

De ahí que esta actividad se haya convertido en una de las más importantes fuentes de riqueza para muchos países, como México, que cuenta con el Caribe mexicano y, en el Pacífico, con destinos famosos, como Los Cabos y Puerto Vallarta.

Los imaginarios turísticos han sido estudiados desde diferentes disciplinas; en general, podemos decir que se construyen a partir de imágenes reales o poéticas (inmersas en el campo de la fantasía). Los imaginarios son fundamentales para comprender los modelos turísticos que existen en la actualidad, los fracasos y los aciertos que han tenido. Aquí chocaríamos con la tan famosa visión económica del turismo, donde el agente económico es quien determina el éxito de los modelos turísticos. Desgraciadamente, esta visión es la más dominante dentro de los estudios del turismo, pero con ella estamos olvidando un factor esencial y gracias al cual surgen los imaginarios: el factor social.

El paisaje tiene un papel fundamental dentro de la actividad turística, más específicamente en la planeación de desarrollos turísticos, que es en donde se generan los destinos; por lo tanto, el paisaje no es ajeno a los imaginarios.

Careyes y Nuevo Vallarta pueden considerarse imaginarios, ya que fueron construidos a partir de imágenes reales, en el caso de Nuevo Vallarta, y poéticas, en el caso de Careyes, ambas inmersas en el campo de la fantasía. Tal vez Careyes englobe más las definiciones de imaginarios, ya que fue creada de una idea personal del dueño, que soñó con tener un hotel en ese punto geográfico exacto, y como dice una de las tantas definiciones de imaginario: es un conjunto de creencias, imágenes y valoraciones que se definen en torno a una actividad, un espacio, un periodo, una persona o una sociedad en un momento dado.

En la Costa de Jalisco encontramos a Careyes, un desarrollo poblado de casas espectaculares, con diferentes estilos y hoteles exclusivos. Un lugar soñado, donde el paisaje juega con la fantasía y la realidad.

“La Magia de Careyes” es conocida mundialmente, y esto se debe principalmente a la hospitalidad de su gente, a la tranquilidad y, sobre todo, a que cada casa cuenta con una gran privacidad, donde nada la perturba; los conocedores lo llaman: “el secreto mejor guardado de México”.

Es sorprendente que en medio de la nada, en una carretera como cualquier otra, y sin ningún señalamiento, en el municipio de La Huerta un pequeño camino lleve a este lugar tan carismático y, sobre todo, tan desconocido para la mayoría de la sociedad. La arquitectura del lugar es impresionante, ya que combina varios estilos, desde lo tradicional mexicano hasta lo mediterráneo, con el sello de Barragán.

Careyes es conocido también por su atmósfera de total privacidad y la marcada ausencia de todo lo que recuerde el mercantilismo; las casas que se encuentran a la renta son completamente diferentes, cada una tiene su propio estilo e historia; el arquitecto Barragán, junto con los dueños del lugar, han plasmado sus sueños e ilusiones en cada detalle. Existen varias casas importantes, como Mi Ojo, Casa de Oriente, Casa de Occidente, Casa Candelabros, Casa las Huertas, Casa Torre de las Conchas, entre muchas otras.

Por otro lado, en el norte de la costa de Bahía de Banderas, en el estado de Nayarit, encontramos a Nuevo Vallarta, que es un fraccionamiento náutico que no solamente alberga residencias, sino además cuenta con desarrollos turísticos, hoteles, condominios, delfinario, marina, centro comercial y un sin fin de atracciones que lo hacen ser uno de los complejos turísticos residenciales más importantes del país, una ciudad de fantasía.

Este fraccionamiento se inició a finales de los setenta, y se consolidó en los noventa, quiere decir que lleva más de dos décadas desarrollándose. Fue planeado con todas las facilidades de acceso, tanto por tierra como por mar, ya que la mayoría de los terrenos que se ofrecen cuentan con vista al canal, y estos canales navegables permiten trasladarse de cualquier punto del desarrollo hasta la puerta de la residencia o directamente hasta el mar.

Nuevo Vallarta se localiza en la parte suroeste de Nayarit, dentro del municipio de Bahía de Banderas, a unos pocos minutos de Puerto Vallarta y a 150 kilómetros de Tepic. Cuenta con dos marinas para más de 400 embarcaciones y 10 km de canales navegables que lo transformaron en el primer fraccionamiento náutico de México y el más importante hasta la actualidad.

Ambos proyectos tienen mucho en común, aunque también grandes diferencias: Careyes es inversión privada y Nuevo Vallarta pública.

La diferencia fundamental, sin embargo, está dada en la ubicación territorial, ya que Nuevo Vallarta está junto a Puerto Vallarta, el cual ha transformado al primero en una verdadera ciudad satélite como parte de su proyecto de expansión. Por el contrario, Careyes está en medio del corredor Costa Alegre, el cual, desde su constitución a comienzos de los años noventa, no ha tenido grandes avances.

I

La transformación del turismo: problemática y teorías

Antecedentes históricos del turismo

La sociedad moderna se ha ido desarrollando sobre las bases económicas del mundo (la producción y la distribución), éstas existen desde las épocas más primitivas, pero es en los tiempos modernos donde comienzan su transformación y sus impactos en las sociedades (Fernández Fúster, 1991).

El turismo es una actividad que ha existido desde hace varios siglos, ya que está comprobado que los romanos y los griegos realizaban un tipo de turismo (viajes a los baños termales) que, aunque diferente al de hoy, se fundamentaba de igual forma, es decir, viajaban para encontrar la tranquilidad y relajarse después de trabajar durante cierto periodo (Smith y Eadington, 1995).

De acuerdo con Casson (1974), en el Imperio Romano se realizaban varios viajes que se podían catalogar como turismo, ya que se hacían principalmente para cambiar de aire y de lugar, es decir, para tomarse unas vacaciones (Smith y Eadington, 1995).

En la antigüedad, los viajes se realizaban por diferentes motivos, entre los más comunes estaban los religiosos, los políticos, los bélicos y los culturales. Como mencionamos, existían viajes por placer, pero se limitaban a las condiciones sociales de la gente, ya que solamente viajaban quienes tuvieran los recursos necesarios para hacerlo, hecho que hasta la actualidad se puede observar. En la historia del turismo existe un elemento que desempeña un papel fundamental: el transporte.

La Edad Media se caracteriza por sus desplazamientos religiosos hacia la Tierra Santa, más bien con propósitos de conquista; en esta época se sientan las bases de la hotelería. Las peregrinaciones hacen que los templos construyan anexos que funcionan como albergues, y en 1407 se implementa en Europa el libro de registro (Jiménez, 1992).

Al continuar en la historia, encontramos que en el siglo XVI existía un gran auge de viajes, pero la mayoría de ellos eran en busca del poder y la riqueza. Un siglo más tarde, el viaje era realizado más por los peregrinos, con fines religiosos.

En el siglo XVIII se realizaba lo que se ha llamado “el Gran Tour” aristocrático, básicamente en busca de aventuras, ya que los viajes todavía eran bastante peligrosos y solamente asistían a ellos los más arriesgados. Durante este siglo, la burguesía se vuelve independiente y tiene el viaje como parte de su formación, ya que le proporcionaba un mayor estatus y ampliaba su cultura.

Las bases de lo que será el turismo contemporáneo se sientan en mediados del siglo XIX, gracias al desarrollo de la tecnología. En este periodo surgen los avances más importantes en el transporte, como la máquina de vapor y el ferrocarril; también se da una industrialización masiva en Inglaterra, lo que permite un mayor desplazamiento de turistas en toda Europa.

En 1841 se inventa el viaje organizado. El inglés Thomas Cook, antiguo impresor, organiza el primero de Leicester a Loughborough, y a partir de su ejemplo el alemán Stanger funda la primera agencia de viajes en Alemania, al organizar en 1873 el primer viaje a Palestina, y en 1878 el primero alrededor del mundo (Jiménez, 1992).

En 1871 el *Diccionario universal del siglo XIX* define al turista como: “gente que viaja por el placer de viajar, lejos de la curiosidad, es gente que no tiene nada mejor que hacer y también para divertirse recordando el viaje” (Smith y Eadington, 1995).

Uno de los aspectos que logró que a finales del siglo XIX y principios del XX se desarrollara más el turismo fue el transporte, ya que el ferrocarril y, después, el automóvil, lograron reducir el costo de los viajes y, además, aumentaron el interés de la gente por viajar a distancias más lejanas (Smith y Eadington, 1995).

Se empieza a desarrollar el viaje en automóvil, pero éste trae consigo un conjunto de dificultades, como, por ejemplo, la necesidad de construir más lugares para alojar a los visitantes; en Estados Unidos, para 1918 ya existían los *motor inn*, para alojar a los turistas en las carreteras.

Por otra parte, existían los viajeros transcontinentales, los cuales solamente podían viajar en barco, y esto hacía que los desplazamientos fueran muy demorados e incómodos. Sin embargo, eso terminó con el invento del avión a principios del siglo XX, el cual en muy poco tiempo se convirtió en el medio más importante para largas distancias, y su desarrollo se vinculó muy rápidamente a los avances tecnológicos modernos.

En este momento de la historia se empieza a ver el mundo desde otro punto de vista, es decir, la gente se da cuenta de que no es tan grande como lo percibían, ya que el avión redujo el tiempo de los viajes; por consiguiente, fue uno de los inventos más importantes para el desarrollo del turismo mundial.

Al “reducirse” el mundo, y al haber una cantidad mayor de tiempo libre y recursos para disfrutarlo, el movimiento de viajeros comienza a tener mayor importancia, y con él, los efectos se dejan sentir con mayor claridad. Así, sobre todo en Europa, el movimiento de viajeros empieza a ser estudiado en forma sistemática por suizos, franceses, alemanes e italianos, que le dan significado económico y social a estos desplazamientos desde el primer cuarto del siglo XX (Jiménez, 1992).

En 1937, en el Consejo de la Liga de las Naciones, se hizo un primer esfuerzo por unificar un criterio para definir al turista internacional, el cual, si bien no fue asumido como una categoría, sirvió para operar estudios y estadísticas.

La Comisión de Estadísticas de la Organización de Naciones Unidas (ONU) adopta en 1953 el criterio elaborado en 1937, y, en 1968, la misma Comisión aprobó nuevos conceptos para definir: visitante, turista y excursionista, criterios propuestos por la Unión Internacional de Organizaciones Oficiales de Viaje (IUOTO). Pero en realidad es en 1976 cuando se aprueban los lineamientos para realizar las estadísticas del turismo internacional (Jiménez, 1992).

Esta concepción amplia permite sentar las bases del turismo como una actividad compleja capaz de transformar una realidad nacional o regional, y convertirse, en algunos casos, en la única actividad viable para reactivar la quiebra de alguna economía regional, equipar un área olvidada, repoblar una zona despoblada e integrar una región aislada (Arnaiz y César, 1998).

Definición y conceptualización del turismo

Para poder plantear una definición, deberíamos preguntarnos: ¿Qué es el turismo?, y sería muy difícil dar la respuesta de manera lineal, ya que el turismo es un fenómeno que ha existido desde hace varios siglos, pero ha ido cambiando, hasta alcanzar lo que es hoy, una de las actividades económicas más importantes en el ámbito mundial.

El turismo es una actividad que ha cobrado importancia en la economía y en la política internacional durante la segunda mitad del siglo XX. Aunque no es un fenómeno nuevo, su importancia, sobre todo a partir de la Segunda Guerra Mundial, se origina en la evolución de las condiciones socioeconómicas y técnicas de los países, en su mayoría los desarrollados, lo que ha permitido una expansión considerable en el número de personas con posibilidades económicas y tiempo para viajar, lo cual influye en la vida económica y social de los lugares y las comunidades que visitan y, paralelamente, las afecta (Jiménez, 1992).

A principio de los noventa se definía el turismo como un fenómeno multifacético, ya que implica que las personas hagan un viaje y se alojen en lugares distintos a los de su normal residencia. Esto nos lleva a analizar la concepción del turismo y dividirlo en tres elementos básicos:

- a) Un elemento dinámico, que implica viajar a un destino o a destinos seleccionados.
- b) Un elemento estático, que implica permanecer en el destino.
- c) Un elemento consecuencial, resultante de los elementos anteriores, relacionado con los efectos de los subsistemas económico, físico y social con los cuales el turista está en contacto directa o indirectamente (Mathieson y Wall, 1990).

El primer elemento es el dinámico, y se divide en dos, en la demanda y en las formas de viaje turístico. La demanda de turismo es el número de personas que viajan o desean viajar, para utilizar instalaciones turísticas y servicios lejos de sus lugares de trabajo o residencia. La demanda consta de tres componentes principales:

- La demanda actual o efectiva se usa en forma sinónima con la participación y se refiere a la gente que comúnmente viaja a destinos turísticos y utiliza sus servicios e instalaciones.
- El segundo tipo de demanda potencial incluye a las personas motivadas a viajar, pero que no son capaces de hacerlo debido a restricciones temporales o financieras.

- La tercera es la demanda diferida, que incluye a las personas que podrían viajar si fueran motivadas, pero no lo hacen porque carecen del conocimiento de oportunidades y facilidades.

Varios escritores han notado influencias económicas en la demanda (Peters, 1969; McIntosh, 1977; Schmoll, 1977). El incremento de la demanda turística se ha estimulado por un número de factores más específicos, como el desarrollo del viaje, las facilidades de aviones y una mejor organización dentro de la industria del turismo, entre otros. Dichos factores han logrado el crecimiento de la industria turística y, además, han logrado que la gente que no se interesaba por viajar ahora lo haga, y de una manera muy frecuente (Mathieson y Wall, 1990).

El segundo factor del elemento dinámico es la forma de viaje turístico; en este sector se investiga a los individuos, es decir, se crea una tipología del turista. Las clasificaciones se dan en dependencia de los autores; por ejemplo, Wahab (1975: 10) y Smith (1977: 2-3) han establecido tipologías basadas en el propósito del viaje. Wahab los clasificó en cinco tipos, que incluyen turismo recreacional, turismo cultural, turismo de salud, turismo de deporte y turismo de conferencias, pero hoy en día nos damos cuenta de que sus clasificaciones no son totalmente claras.

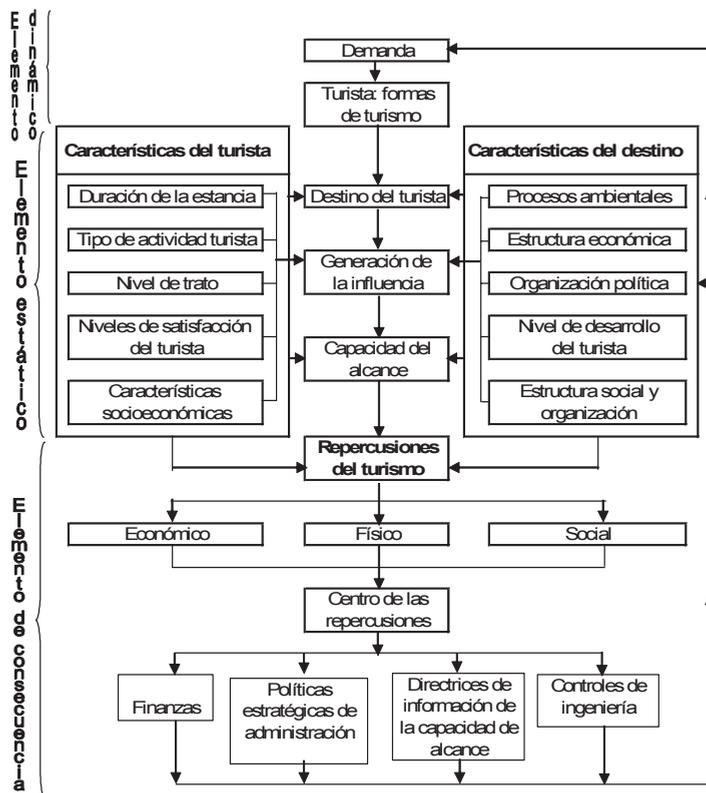
Otro autor fue Cohen (1972: 167-168), quien sugirió una clasificación de turistas sobre la base de las experiencias turísticas. Cohen pensó en cuatro tipos importantes para el estudio de los turistas: primero el turista masivo organizado, el turista masivo individual, el explorador y el trotamundos. Cada uno de los cuatro representa los papeles del turista según su comportamiento (Mathieson y Wall, 1990).

El segundo elemento es el estático, el cual se divide principalmente en dos ramas, las características del turista como tal y las características del destino turístico. Entre las características del turista, encontramos que es muy importante saber cuánto tiempo va a permanecer en el destino, las actividades que va a realizar, sus condiciones socioeconómicas, y al final de la estancia se necesita saber cuál fue su nivel de satisfacción y el nivel de trato que recibió.

Las características del destino son cuatro: la estructura económica, los procesos ambientales, la organización política, y la estructura y organización del lugar. Es importante analizar las características del destino y las del turista, ya que, en su conjunto, se pueden obtener los niveles de capacidad del destino y los intereses del turista, y así se puede lograr un mutuo acuerdo, es decir, que el turista satisfaga sus demandas, al igual que el destino.

El tercer y último elemento de la concepción del turismo es el con-secuencial. En este punto se plantean tres repercusiones importantes: la económica, la física y la social. La repercusión económica abarca los costos monetarios y los beneficios que resultan del desarrollo y el uso de instalaciones turísticas y servicios; las físicas incluyen las alteraciones en el ambiente natural, como el aire, el agua, el suelo, la vegetación y la vida salvaje, así como los cambios en el ambiente construido; las sociales son los cambios culturales de los residentes de las áreas del destino. Con esto, los tres elementos resultan importantes para la conceptualización del turismo. Lo podemos observar en la figura 1, que es un resumen de las dinámicas del turismo y destaca los enlaces entre cada etapa.

Figura 1
Estructura conceptual del turismo



Fuente: Mathieson y Wall, 1990.

Actualmente, el turismo está desempeñando un papel muy importante en el mundo globalizado, ya que se ha convertido en una de las actividades más importantes, y por esta razón su conceptualización ha evolucionado, ya que se ha adecuado a la modernización por la que el mundo está pasando.

El turismo en los países emergentes se ha transformado en un agente de la modernización, ya que abre nuevas fronteras, antes dominadas por una sola economía mercantil simple, y transforma sociedades cerradas, al introducirlas en forma acelerada a la economía de mercado.

En el Caribe continental occidental, por ejemplo, el turismo es un modelo de reemplazo económico de la vieja economía de plantación que se agotó a mediados del siglo pasado. Los ecosistemas afectados por esta actividad eran zonas no integradas plenamente a la economía de mercado; eran paraísos perdidos que hoy forman parte de una nueva realidad a la cual tienen acceso grandes grupos de ciudadanos del Primer Mundo. El análisis de este proceso de desarrollo del turismo y del comportamiento de los turistas y de la sociedad de acogida plantea el surgimiento de un nuevo proceso, definido como recolonización (César y Arnaiz, 1994).

El turismo es en la actualidad un fenómeno masivo de grandes consecuencias económicas, sociales, culturales y ambientales, pero, a pesar de ello, ha sido realmente poco estudiado, lo cual genera un vacío importante en la visión de la economía a escala mundial.

Es importante señalar que este fenómeno no es una disciplina y, por ello, su abordaje implica una visión multidisciplinaria, que no siempre es aceptada y convalidada por las diferentes visiones de las ciencias sociales, y en ello hay parte del reto de abordar este complejo tema, que representa uno de los pilares del proceso de globalización (César y Arnaiz, 1994).

El turismo es uno de los sectores de más rápido crecimiento de la economía mundial, y por ello los países en desarrollo se integran a esta actividad para atraer a la inversión extranjera y generar empleos.

La Organización Mundial del Turismo (OMT) señala que el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos (Organización Mundial del Turismo, 1999).

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) cree que el crecimiento descontrolado de esta industria puede provocar graves problemas sociales y ambientales, pero sostiene que esos efectos negativos pueden

controlarse y reducirse (Pleumaron, 1999). Para enfrentar esta situación, la ONU creó la Comisión de la Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sustentable, la cual incluyó importantes aportaciones sobre el tema de turismo y la sustentabilidad.

Así, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó una resolución acerca del turismo sustentable como parte del “Programa para la aplicación de la Agenda 21”, adoptado por la Cumbre de la Tierra, celebrada en Río de Janeiro en 1992. Esta resolución reconoce la necesidad de considerar la importante participación del turismo en la Agenda 21. Entre otros asuntos, establece que:

[...] para un modelo sustentable de consumo y producción en el sector de turismo, es esencial fortalecer las políticas nacionales y aumentar la capacidad en las áreas de planteamiento físico y la evaluación del impacto y el uso de los instrumentos económicos y regulatorios, así como en la información, la educación y el *marketing*.

Además, la resolución exhorta a la participación de todas las partes interesadas en el desarrollo de políticas y la aplicación de programas de turismo sustentable (Pleumaron, 1999).

Después de ver las diferentes definiciones y conceptualizaciones que existen a través de los años, podemos señalar que el turismo es el movimiento temporal de personas hacia destinos distintos de sus lugares normales de trabajo y residencia, de manera que implica tanto las actividades emprendidas durante su estancia en esos destinos, como las instalaciones creadas para satisfacer sus necesidades. Estudiar al turismo es analizar a la gente fuera de su hábitat habitual, a los establecimientos que responden a los requerimientos de los viajeros y a las repercusiones que tienen en el bienestar económico, físico y social de sus anfitriones.

La conceptualización del turismo es un difícil camino orientado hacia el redescubrimiento de esta compleja actividad, la más dinámica del planeta por el empleo que genera y por los recursos que mueve.

Antecedentes y desarrollo del turismo de masas

El turismo de masas es un fenómeno económico-social que emerge a partir de la segunda posguerra y que tuvo como principales causas las revoluciones tecnológicas y sociales que se produjeron en la segunda mitad del siglo XX. Este proceso crece y se expande hasta consolidarse

como una de las actividades económicas más dinámicas de la economía post-industrial.

Para 1950, el turismo tenía un movimiento mundial de 25.3 millones de personas, y para 1998 llegó a tener 625.2 millones.

Según la Organización Mundial del Turismo, en los años noventa, y gracias a los avances tecnológicos, el turismo de masas se incrementó en gran medida y logró un crecimiento promedio de 6.9% a escala mundial (César y Arnaiz, 1994).

Las consecuencias económicas de la expansión del turismo masivo son inmensas, tanto respecto de la balanza de pagos de los Estados, como respecto de las inversiones, el producto bruto nacional de las naciones, su renta y su empleo. Por el contrario, las consecuencias sociales, políticas y ecológicas no son siempre positivas, pese a que el viaje hacia los países extranjeros puede considerarse como un factor importante del progreso social y cultural que permite el entrecruzamiento de las civilizaciones, a la vez que contribuye a mejorar las instituciones, al hacer nacer, o transferir de país a país, ideas nuevas e innovaciones (Lanquar, 1978).

El turismo masivo ha hecho que varios países se preocupen por el futuro de sus zonas turísticas, ya que el daño ecológico que se causa en el entorno a veces es reversible, pero la pérdida de la cultura y la identidad son aspectos normalmente irreparables, algo que ni los más abundantes recursos financieros o técnicos pueden recuperar. Tal es el caso de pequeñas poblaciones en Europa (sobre todo en España, Italia y Grecia) que han tenido impactos culturales provocados por el turismo, que han sido terribles.

Estos impactos que genera el turismo reflejan la falta de planeación y control de las visitas en los destinos. En el caso de México, tenemos a Cancún o a Los Cabos, entre otros, como ejemplo de la pérdida de las tradiciones y la adopción de una cultura extranjera.

Teorías o paradigmas

El turismo no es una ciencia, sino un fenómeno social. Las concepciones que existían del turismo antes de los años setenta eran teorías disciplinarias que explicaban y analizaban el fenómeno del turismo desde su campo de acción y separado del resto de la sociedad. A fines de los años setenta comienzan a emerger teorías y paradigmas más complejos sobre

el tema, comenzando por el desarrollo sustentable, que luego tomamos en el turismo como el desarrollo sustentable turístico.

Paradigmas pioneros:

Los estudios al inicio del turismo moderno

La mayoría de los autores que han abordado el estudio del turismo concuerda en que hay dos grandes etapas de evolución de esta actividad, la cual coincide con dos periodos del pensamiento sobre el tema, que tienen como punto de partida las primeras décadas del siglo XX, y como parteaguas, la segunda posguerra mundial.

Luis Fernández Fúster, uno de los autores con mayor obra escrita en España, país pionero en el turismo masivo, siguiendo esta perspectiva, divide la evolución del pensamiento turístico en cuatro generaciones. La primera, que comienza con el siglo XX y termina en los años cincuenta, y de ahí tres más que conforman subdivisiones de la denominada etapa del turismo de masas (Fernández Fúster, 1991).

El primer texto de la época moderna del turismo es *La industria del forastero en Italia: economía política del turismo*, que aparece en 1922 y es obra del italiano Angelo Mariotti, trabajo pionero para el desarrollo de los estudios sobre forasteros (Fernández Fúster, 1985).

Pocos años después, Morgenroth aborda el tema de los motivos del viajero y plantea una definición sobre el tránsito de forasteros en el sentido estricto, sosteniendo que:

[...] es el tránsito de personas que temporalmente se ausentan de su domicilio habitual, para satisfacción de exigencias vitales o culturales o deseos personales de diversos tipos, convirtiéndose por otra parte, en usuarios de bienes económicos o culturales (Knebel, 1974).

En general, los estudios pioneros se concentran en Europa, en las zonas que históricamente generaron los primeros movimientos turísticos, las primeras actividades sociales masivas, desde los clubes alpinos hasta los clubes de la naturaleza, dos propuestas diferentes por el contenido social que han desempeñado un papel pionero en los movimientos masivos locales. Estos pasos sólo fueron superados por la idea de Thomas Cook, quien es, sin lugar a dudas, el pionero en el movimiento de visitantes, aunque inicialmente se produjo por motivos religiosos, una constante

que viene desde las peregrinaciones que algunos autores consideran son la prehistoria del turismo moderno (Knebel, 1974).

Ash: el turismo y la expansión del capitalismo

El escritor e investigador John Ash presenta, junto con Louis Turner, la obra titulada *La horda dorada*, en la cual explican cómo se desarrolla el turismo internacional y la periferia de placer. Esta visión nos permite abordar el turismo desde las relaciones internacionales y observar el comportamiento de los países ricos, emisores de turistas, que buscan, por lo general en los países menos desarrollados, los destinos para disfrutar de sus vacaciones.

La periferia del placer se puede definir, geográficamente, como un pequeño cinturón turístico que rodea las grandes zonas industrializadas del mundo. Por norma general, se encuentra a dos, o a lo sumo a cuatro, horas en avión de los grandes centros urbanos, unas veces al este y otras al oeste, pero por lo general al sur, hacia el ecuador y el sol (Turner y Ash, 1991).

Por ejemplo, los países europeos, en su mayoría, buscan su periferia de placer en el sur, especialmente en el Mediterráneo, o pueden llegar a alejarse más, hasta llegar al Caribe. Los Estados Unidos buscan su tranquilidad en las playas mexicanas o en las del Caribe, y así sucesivamente; Japón busca en lugares cercanos, como las Filipinas o Bali, que se encuentra en Indonesia.

Estas periferias de placer nunca constituyen centros estáticos, dado que poseen un dinamismo propio, que suele depender del alcance de las líneas aéreas y del incremento del ocio y la opulencia, en términos generales. Los turistas que podrían considerarse como pioneros se desplazan continuamente en busca de nuevos lugares que aún no hayan sido saturados por el turismo de masas (Turner y Ash, 1991).

Hoy, en la globalización, estas periferias de placer llegan a ser más internacionales, ya que, gracias a los avances tecnológicos, un turista puede viajar a cualquier parte del mundo sin importar la distancia a que se encuentre, y por esta razón el turismo comienza a globalizarse.

En el pasado se consideraba el ocio como el tiempo en que la gente no tenía nada que hacer, después de haber terminado su trabajo; después el ocio pasó a ser un tiempo real y no tanto una actividad; poco a poco el tiempo después del trabajo se fue haciendo indispensable, hasta que se volvió una necesidad cotidiana.

El tiempo libre se había convertido en la búsqueda de la tranquilidad, y para varias empresas se empezó a convertir en un negocio para la industria turística. El turismo pasó a ser una mercancía meramente comercializada. Y en este momento surgen los diferentes tipos y las diferentes formas del turismo, ya que se necesitaba satisfacer a distintos grupos de personas, las cuales contaban con gustos y actividades propias.

El capitalismo se expandía cada vez más en este sector, ya que se necesitaba abrir más líneas aéreas, que se ocuparan de la gran cantidad de turistas que se estaban desplazando de un país a otro, y además todo lo que esto implica, es decir, construcción de hoteles, restaurantes, servicios de transporte por tierra, operadores turísticos, rentas de vehículos, y la gran cantidad de empresas relacionadas con este sector, desde las maquilas de los manteles de los hoteles hasta el agua, y los servicios de fabricación de lanchas y de motos. Como se puede ver, el sector de turismo logra un gran aumento en la tasa de empleos, ya que necesita mucho personal para su buen funcionamiento.

Es esta industria la que ha dado lugar a la periferia de placer, ya que refuerza el instinto del ser humano de alejarse de la contaminación y de la alienación que generan las sociedades industrializadas y urbanizadas, al tiempo que se encarga de proporcionar los medios necesarios para poner en práctica el cumplimiento de los sueños de viajar de la población (Turner y Ash, 1991).

La industria del turismo logra atraer muchas divisas para el país receptor, y por este motivo el gobierno apoya mucho a este sector, y es capaz de sobresaturar los aeropuertos o los aviones para atraer a los turistas, porque es gracias a esta fuente de ingresos que varios países o ciudades se han desarrollado. Un caso concreto es el de Cancún, que ha crecido más que la propia capital de Quintana Roo.

Pero en este momento de gran auge los gobiernos se tienen que preocupar más por el medio ambiente, ya que, si no lo hacen, en un futuro esa gran fuente de ingresos podría caer hasta el punto de morir, como lo es el caso de Acapulco, que actualmente no recibe ningún vuelo directo internacional. Este punto lo desarrollaremos más adelante, en el capítulo dos.

John Ash, en su libro, explica que, en un primer nivel, la industria internacional de turismo efectivamente ha empezado a redibujar la geografía mundial; se empieza ya a detectar una lenta caída de las industrias norteamericanas y europeas del norte hacia el cinturón turístico del sur, lo cual indica que las regiones industriales del norte van a un cambio. En

un segundo nivel se puede admitir que la creación de la periferia del placer ha supuesto un paso de vastísima importancia, equivale por completo a la expansión del imperialismo durante el siglo pasado. En un tercer y último nivel, ya solamente se puede sostener que el turismo internacional es como la imagen inversa del Rey Midas, por tratarse de un instrumento destinado a la destrucción de todo aquello que efectivamente tenga una cierta belleza (Turner y Ash, 1991).

Esta concepción se ha aplicado en el Caribe, conocido como el patio trasero de Estados Unidos, ya que el turismo es una actividad muy significativa en la zona, y es una de las alternativas que se plantean para reemplazar a la ya agonizante economía de plantación.

En la década de los sesenta, con la Revolución Cubana, el turismo abrió una nueva perspectiva para la región caribeña, y al cabo de dos décadas logró desplazar a las demás actividades económicas y consolidarse como el eje del desarrollo de la cuenca y su opción de futuro (César y Arnaiz, 1994).

Kadt: el turismo y el desarrollo

Kadt, como investigador del Instituto de Estudios del Desarrollo, realizó un importante aporte a los estudios del turismo a partir del análisis del desarrollo basado en sus principales actores, los turistas, ya que son el punto principal del desarrollo, son los encargados de la compra de bienes y servicios, al igual, de las divisas que entran a un país y, por tanto, de la economía nacional.

Pero las preocupaciones acerca del desarrollo del turismo se han modificado con el paso de los años, y esto ha hecho que se comience a estudiar el equilibrio del turismo y la distribución de los bienes materiales. Al mismo tiempo, la definición de desarrollo está siendo cuestionada, y no sólo en cuanto a lo que a su interpretación se refiere, sino también en sus dimensiones social, política y humana (Kadt, 1979).

Existen varios autores que estudian el desarrollo del turismo, como Leonard Lickorish (Lickorish, 1994), quien piensa que el desarrollo del turismo trae consigo ventajas y desventajas para todos los países, pero, en el caso de los países en vías de desarrollo, ellos deben asumir la responsabilidad de planificar sus sectores turísticos y asegurar el control y la minimización de las desventajas, además de lograr las ventajas potenciales.

Kadt menciona que en el pensamiento sobre el desarrollo existen tres áreas que son importantes para el turismo. La primera es entender que el desarrollo no puede, por arte de magia, lograr la desaparición de la pobreza en los países, ya que cerca de la mitad de la población del mundo vive en la pobreza, por eso se necesitan crear estrategias para el desarrollo sin olvidar a este sector de la población, ya que, al mismo tiempo que se impulse el turismo, se necesitará crear vías de desarrollo que permitan satisfacer las necesidades básicas de la población, como centros de salud, luz, agua, etcétera.

La segunda área importante es la de las supuestas causas de desigualdad mundial y el funcionamiento del sistema económico mundial. Es aquí donde dice que ninguna estrategia de desarrollo económico funciona bien, porque primero se tienen que reestructurar las relaciones Norte-Sur, en todos los sentidos, desde el comercio hasta el intercambio de nuevas tecnologías.

El debate de esta área es que el nuevo orden económico comercial se está dando en los países desarrollados, pero se necesita dar igualdades a todos los países para lograr realmente un orden. El turismo es una industria que no amenaza el empleo, sino, al contrario, ayuda a generarlo, y por esto tiene una aceptación muy grande a escala internacional.

La tercera área es la que llama “una sola tierra”, en la cual es importante plantear hasta cuándo los países van a poder seguir teniendo el aumento en el consumo de masas, dado el gran problema que está produciendo, esto es, el deterioro ambiental, el cual es un grave problema al que el turismo se tiene que enfrentar y pensar rápidamente en planear un desarrollo que se preocupe por cuidar el medio ambiente, evitar que se tire basura al mar, y también lograr una conciencia de cuidado en los turistas, ya que si ellos llegan y no cuidan sus paseos, están afectando sobremanera al lugar de visita (Kadt, 1979).

Con estas tres áreas Kadt abre un camino muy amplio por el cual el turismo tiene que pasar, y además por los temas que son de suma importancia para lograr un turismo desarrollado y planeado.

Paradigmas holísticos: la teoría de la sustentabilidad

El desarrollo turístico sustentable pretende hacer compatible el desarrollo turístico con los recursos naturales, teniendo como eje su preocupación por el futuro del ser humano, tanto de los turistas como de la comunidad receptora. De aquí que en el turismo este esquema sea particularmente

relevante y se reconceptualice tanto la naturaleza y el aprovechamiento de los recursos turísticos, como el papel que la población local desempeña en este modelo, no únicamente como instrumento operativo de los servicios turísticos sino también como el fin último del desarrollo.

En el informe del ECOMOST, que constituye la Comisión Europea sobre Turismo Sustentable, se define la sustentabilidad en el turismo como el esfuerzo por mantener un equilibrio que permita al turismo funcionar con rentabilidad, pero no a expensas de los recursos naturales, culturales o ecológicos (Hughes, 1994).

Es muy importante buscar un cambio paulatino en el turismo que considere los principios de sostenibilidad como prioritarios para el desarrollo de la actividad, así como para beneficio de los países que lo implementan.

En el contexto actual, la planeación turística debe considerar una jerarquía diferente de prioridades, que podría atenderse en este orden: a) el cuidado del recurso y su aprovechamiento sustentable, b) la atención a las necesidades de la población local y al beneficio que las actividades económicas relacionadas con el turismo deben derivar hacia ella, c) la atención al turista en la satisfacción de sus necesidades y en su interrelación con la población local y con el aprovechamiento de los recursos (Jiménez, 1995).

Es importante señalar el gran acercamiento que existe entre el turismo y los postulados del desarrollo sostenible. Esta relación ha sido señalada por la Organización Mundial del Turismo, al afirmar que el turista y el medio ambiente son interdependientes. Claro que el hecho de que sean interdependientes no significa que el turismo no lo utilice, sino al contrario, ya que muchas de las atracciones turísticas se encuentran en el medio ambiente. Desarrollar y administrar el turismo para que sea compatible con el medio ambiente, sin degradarlo, representa un factor principal en el logro del desarrollo sustentable.

Para que un turismo sea sustentable debe ser entre otras cosas, rentable, competitivo, seguro, aceptable, y encontrarse bajo las normas del turismo internacional. Por este motivo podemos señalar que el turismo no sólo se centra en el desarrollo sustentable, sino también en la viabilidad perdurable de la industria en su conjunto.

En el mundo entero se han realizado reuniones para discutir la importancia de la sustentabilidad del turismo; podemos mencionar como la más importante la Cumbre de Río.

A partir de la Cumbre de Río de 1992, el Consejo de la Tierra (The Earth Council), la Organización Mundial del Turismo (OMT) y el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (CMVT) propusieron en septiembre de 1994, en Londres, *La Agenda 21 para los Viajes y la Industria del Turismo, hacia un Desarrollo Ambientalmente Sostenible*, donde se identificó el turismo como una industria capaz de contribuir positivamente al logro de un planeta más saludable, mediante un real interés en la protección de los recursos ambientales, de los animales en peligro de extinción y de la cultura (Instituto Nacional de Ecología 2000).

Desde este importante logro en el turismo sustentable, se le ha dado un impulso mayor en todos los países, anualmente se realizan reuniones en las que se discuten temas relacionados con la sustentabilidad del turismo. Tal es el caso de la reunión que se llevó a cabo en España, en la isla canaria de Lanzarote, en 1995, en la cual se llegó a conclusiones sobre el tema que se plasmaron en la *Carta de Lanzarote sobre Turismo Sostenible* (Instituto Nacional de Ecología, 2000).

En dicha carta se plantean dieciocho puntos, referidos a las características que debe tener el turismo para que sea considerado sostenible. El punto más importante de esta carta es que reconoce que la sustentabilidad es la mejor vía que tienen los países para poder desarrollar un turismo que no afecte al medio ambiente, pero se señala que el turismo no puede desarrollarse solo, sino que necesita de otros sectores para lograr un equipo, y además que la cooperación internacional sería de gran ayuda.

Como conclusión, en esta Carta se reconoce la imposibilidad de que la actividad turística pueda ser sostenible por sí misma, ya que la viabilidad de la actividad depende de la implementación de los principios del desarrollo sostenible a todas las esferas del desarrollo regional. O sea, que pueda tomarse a esta actividad como el eje de un verdadero desarrollo en los sectores que la rodean, es decir, que fuera como la integradora para un desarrollo sustentable.

La teoría de agrupamiento: cluster

Los estudios sobre competitividad a escala de empresas señalan que las compañías de clase mundial tienden a concentrarse en pequeñas áreas geográficas, específicas para cada tipo de industria; este agrupamiento de compañías interrelacionadas es lo que conforma un *cluster* (Porter, 1998).

También suelen integrarse en los *clusters* empresas que constituyen eslabones posteriores de la cadena, es decir, canales de distribución y clientes, fabricantes de productos complementarios, proveedores de infraestructura, instalaciones públicas y privadas que facilitan formación, información, investigación y apoyo técnico especializado.

El ámbito geográfico de ubicación del *cluster* no se limita a regiones específicas, sino es posible que abarque un estado, un país o un grupo de países.

El *cluster* de turismo representa la agregación de los diferentes niveles empresariales y de gestión pública y privada que se dan en el turismo, a los que se suman nuevos actores institucionales, como la infraestructura educativa, que integra actores nuevos a esta actividad.

En esta concepción del *cluster* de turismo se encadenan tres grandes grupos de empresas y organismos:

- La industria relacionada y de soporte
- La infraestructura pública y privada
- La superestructura

Michael Porter señala que:

Un *cluster* es una reunión de empresas que, teniendo en cuenta su cercanía geográfica y el encadenamiento de sus productos, se asocian para maximizar su productividad con altos índices de calidad, a través del trabajo en equipo. Para ello se elaboran planes de mutuo beneficio en los que cada uno asume una labor diferente con miras a producir un mismo resultado que destaque a todo el grupo.

El nacimiento de un *cluster* puede asociarse a diversas circunstancias; en Holanda por ejemplo, la vasta experiencia en los negocios marítimos, la ubicación en el centro de Europa, la extensa red de canales fluviales, y la eficiencia del puerto de Róterdam, dieron pie a la formación del eficiente *cluster* holandés de transporte.

En Israel, el bravo clima del desierto no le permitía al país desarrollar sistemas de auto abastecimiento agrícola, produciendo serias carencias y costos para el país. Superar este inconveniente produjo el desarrollo de un importante equipo especializado en tecnologías agrícolas avanzadas.

La existencia de una o más campañas, instituciones o proveedores en una región es apenas el comienzo. Las empresas deben tener participación activa para maximizar los beneficios, donde son relevantes las relaciones personales, el contacto cara a cara, el sentido del interés común y el status de miembro de *cluster*.

El crecimiento se da cuando una compañía crea prestigio de solidez para consolidar una base fuerte con la cual todos se beneficien y se adhieran al sistema (Porter, 1998).

La competitividad de una empresa se explica según la situación de cuatro fuentes principales de competitividad que actúan dentro de los climas de

negocios que envuelven un *cluster* específico. Según el Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible y el Harvard Institute for International Development (1999), estas cuatro fuentes son:

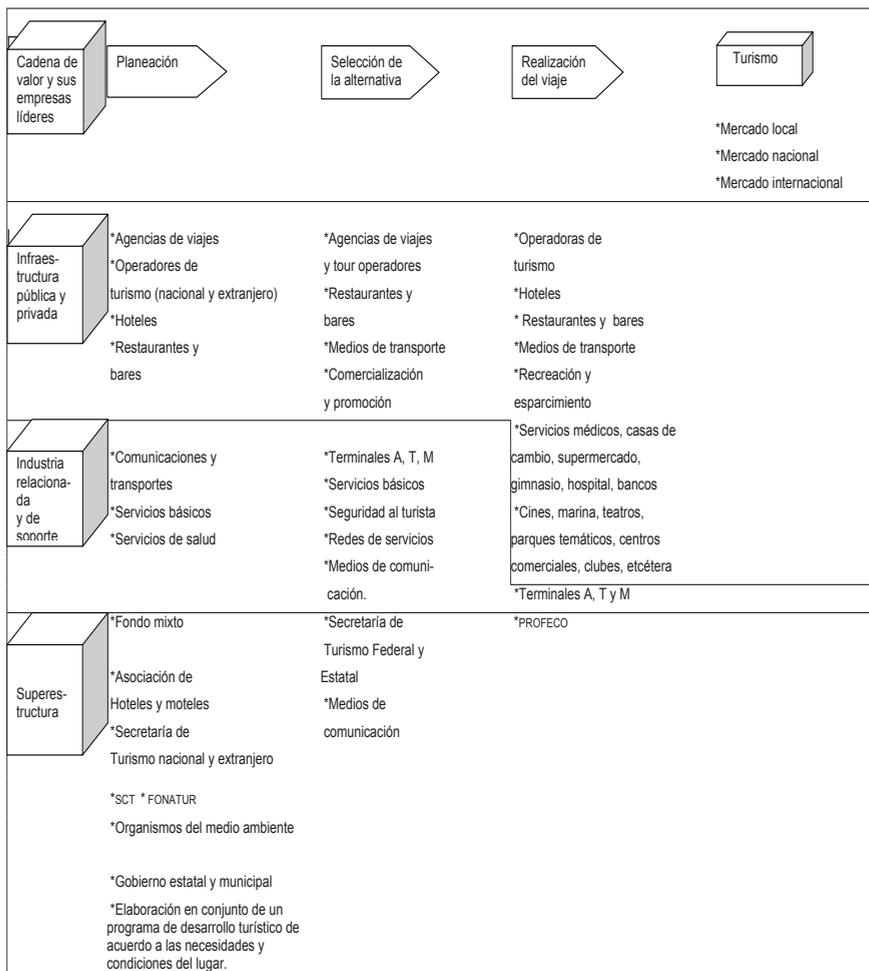
- las condiciones de los factores (se refiere a su calidad y especialización, más que a su cantidad o su costo);
- las reglas que rigen la estrategia, los patrones de inversión y la rivalidad entre las empresas;
- las condiciones de la demanda local (sofisticación, exigencia y especialización de los clientes locales);
- las industrias afines (la capacidad y competitividad de las empresas proveedoras, así como la eficacia de las entidades de apoyo).

Figura 2
El “diamante” de la competitividad



Fuente: INCAE y Harvard, 1999.

Cuadro 1
Diagrama conceptual del *cluster* de turismo



Fuente: ITESM, 2000.

La situación concreta de estas fuentes de competitividad y la interacción entre ellas explican por qué innovan y se mantienen competitivas las compañías que se ubican en regiones determinadas. En la figura anterior se presenta un esquema que sintetiza esto.

Los estudios más avanzados han encontrado que las empresas más productivas y más exitosas se agrupan en espacios geográficos determinados, en los cuales se desarrollan las condiciones más favorables para que mejoren la productividad de manera sostenida y alcancen ventajas comparativas de primer orden.

En el sector turístico, los *clusters* han aumentado la participación del sector privado en las políticas turísticas de los países, por ejemplo, en el diseño de campañas, promociones, con financiamiento a empresas turísticas más pequeñas, para lograr un desarrollo real. En el siguiente cuadro se observan las diferentes empresas e instituciones que conforman este *cluster* de turismo.

A manera de conclusión, podemos señalar que durante el siglo XX se fueron configurando diferentes interpretaciones sobre el fenómeno del turismo, que siempre reflejaron la realidad de su época y su entorno.

Al comienzo del siglo pasado, las visiones disciplinarias empezaron a querer entender un fenómeno que era desconocido y que tenía un lento despertar. Así aparecen escuelas psicologistas, otras más economistas, otras sociológicas; era la época del auge de las disciplinas (Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible y Harvard Institute for International Development, 1999).

Pero fue la Segunda Guerra Mundial el parteaguas del siglo, luego que el mundo dejó de tener partes grises, zonas sin conocer, lugares aislados, todo el planeta estaba descubierto y la mayoría ocupado. Una profunda revolución en los transportes y las sociedades aceleran cambios que antes se consideraban imposibles, desde la revolución femenina a la cultural de los años sesenta.

El turismo entra en su etapa masiva y ahí aparecen las primeras interpretaciones que lo asocian a la industria; se lo llama industria sin chimeneas, en oposición a la real de la época, primer indicio de la contaminación urbana.

En los setenta aparecen las interpretaciones más audaces; Ash ve al turismo como un mecanismo de expansión de un imperialismo que pretendía, lo que logró, la hegemonía mundial.

Kadt lo asocia al desarrollo y, con ello, le suma los costos que el modelo genera. Valene Smith realiza el análisis antropológico, el turismo en

los países atrasados que impacta y las transformaciones sociales que se generan.

Con la emergencia del problema ambiental aparecen las interpretaciones ecológicas; así se comienza hablar del ecoturismo, la contraparte del ecodesarrollo que se plantea a mediados de los años setenta.

En los años ochenta aparece el paradigma de la sustentabilidad y, en los noventa, el turismo lo adopta luego de la reunión de Río, en 1992.

En plena globalización, Porter hace la última extrapolación del mundo industrial al turismo, los *cluster*, y con ello una visión más amplia, desde la perspectiva económica de éstos.

En el siglo pasado, el turismo se consolidó y emergió como un modelo de desarrollo, que asume la mayoría de las características de su tiempo, la globalización. Así tenemos:

- Un modelo con capacidad para desarrollar países, regiones o áreas específicas.
- Un complejo sistema que queda fuera del control de los países y que cada vez tiende a concentrarse en menos grupos.
- Un fenómeno en cambio permanente, liderado por las megatendencias mundiales.
- La actividad más dinámica del planeta en cuanto a la generación de empleo y riquezas y la absorción de tecnologías.

En síntesis, un fenómeno que rebasa las fronteras nacionales, por lo que se transforma en un problema que debe ser abordado desde la perspectiva internacional, lo cual lo convierte en uno de los espacios de realización de las relaciones internacionales como estudio, aunque hasta hoy su abordaje es mínimo (Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible y Harvard Institute for International Development, 1999).

El turismo tiende a homogeneizar formas de vida, formas de pensar, de enfrentar el tiempo libre, de hablar, ya que lo domina el idioma inglés, hoy hecho universal; en síntesis, es quizás uno de los caminos para abordar el estudio de la globalización a partir de nuevas necesidades de la sociedad, de nuevas utopías, aunque sean lúdicas.

II

El urbanismo y el nacimiento de las ciudades

Surgimiento de la sociología urbana

Dentro de la etapa de la industrialización, las ciudades cambiaron de forma radical. Crecieron, aumentaron la inmigración y la proletarización, la contaminación; se estratificó socialmente el espacio y hasta comenzó a cambiar el valor del suelo, de acuerdo con el valor de cambio.

La sociología urbana (aunque todavía no tuviera esa denominación) comienza en esta etapa. Debido a la contaminación que provocaban las fábricas y las condiciones de vida que soportaba la clase obrera (generalmente inmigrada), se inician estudios y teorías relacionadas con la ciudad, hasta dar cuerpo a un acopio sistemático de conocimientos (Alabart, 2003).

Uno de los primeros grupos que podríamos considerar como estudiosos del medio ambiente, que diagnosticaron problemas y trataron de darles solución, fueron los higienistas. Esta era una corriente intelectual que defendía la importancia del medio ambiente y los efectos beneficiosos de la naturaleza (sol, aire y agua) como forma de luchar contra las epidemias, la sobre-mortalidad y la morbilidad propias de las ciudades de la primera industrialización. Son considerados como iniciadores de la medicina preventiva, de la medicina natural y, de cierto modo, del ecologismo. En España, uno de los higienistas más importantes fue Pere Felip Monlau (Alabart, 2003).

Años más tarde, en Europa empezaron a surgir investigadores, conocidos mundialmente, que estudiaron la sociedad y las ciudades. Po-

demos citar a Villermé (1782-1863), quien fue un médico francés que realizó un estudio de los obreros de su país; Le Play (1806-1882), francés, que hacía estudios de las familias obreras y de la localidad en que vivían; Quételet (1796-1874), estadístico belga, que estudió el desarrollo social y las facultades de la población para relacionarse. Uno de los más conocidos es Engels, quien en 1845 publicó sus estudios sobre la población obrera de Inglaterra, y planteó temas que posteriormente constituirían aspectos claves de la sociología urbana.

La teoría del urbanismo, que preferimos llamar sociología del urbanismo, trata de comprender la verdadera naturaleza de esta actividad, analiza desde el punto de vista sociológico las propuestas y las realizaciones urbanistas, y las consecuencias sociales que de ellas se han derivado. Por su parte, la teoría sobre urbanismo se refiere a la metodología y a la práctica de la planificación, es decir, a la técnica y su aplicación (Hall, 1996).

Para comprender y para explicar la morfología de la ciudad, su estructura y su dinámica, hay que relacionarlas con el conjunto del sistema social, económico y político en que están insertas. Hay dos teorías que compiten en esta explicación: la de los neomarxistas, cuya variable explicativa la constituyen las relaciones de propiedad, y la de los neoweberianos, cuya variable explicativa reside en el mercado (Alabart, 2003).

Los neomarxistas explican la ciudad recurriendo a las lógicas e intereses combinados de los elementos que componen el sistema urbano (producción, consumo, intercambio y gestión), o bien considerando la “teoría de los agentes urbanos”, es decir, las actualizaciones de aquellos que son los verdaderos artífices de la ciudad, porque tienen suficiente poder (económico y político) para conseguir que la ciudad se desarrolle de acuerdo con sus intereses (González, 1979).

En el capitalismo industrial, se puede afirmar que los propietarios de los medios de producción y servicios, los propietarios del suelo, los promotores y constructores y la administración en su múltiple papel de regular, de dictar normas, de actuar como árbitro y de ser agente propiamente dicho, son los cuatro grupos que pudieran lograr un cambio urbano.

El nacimiento del urbanismo y de la sociología urbana coincide debido a la complejidad de las ciudades y los problemas que traía consigo el surgimiento de la “ciudad paleotécnica”, como la llama Anna Alabart. Desde la sociología se intenta comprender y explicar los problemas, y, desde el urbanismo, dirigir de forma consciente el desarrollo de la ciudad, de acuerdo con las necesidades sociales y los problemas que se tengan.

La ciudad como un modelo de desarrollo

La ciudad se puede estudiar desde diferentes disciplinas y visiones, ya que es una de las invenciones más fascinantes y trascendentes realizadas por el ser humano a lo largo de la historia. La ciudad ya no puede tratar de explicarse siguiendo una teoría urbana única, ya que dentro de su espacio encontramos varias dinámicas que interactúan, y cada vez se mezclan más, lo que dificulta su separación para el estudio.

Desde la perspectiva del diseño urbano y la creación de imaginarios, la ciudad puede definirse como un asentamiento de tipo urbano, integrado por una comunidad humana y un medio físico en continua interacción. Por tal motivo, para lograr un estudio completo de ciudad se necesitará observar las relaciones entre comunidad y medio físico, mediante disciplinas como la antropología urbana, la economía, la demografía, la sociología y la arquitectura, entre otras (Schjetnan, 1997).

Podemos encontrar autores que señalan que el concepto de ciudad empieza a desarrollarse, sobre todo, cuando surgen las grandes metrópolis. Teniendo en cuenta la recomposición de los territorios de las metrópolis, y el surgimiento de nuevos espacios urbanos que no son fáciles de comprender, y que no se encuentran dentro del concepto que se tenía hace años de la ciudad, cuando se creía que simplemente era un conjunto de municipios, con límites institucionales (Godard, 1996). En la actualidad este concepto queda totalmente fuera de la realidad, ya que una ciudad agrupa mucho más elementos que los límites territoriales.

Desde el punto de vista sociológico, dentro del *Diccionario de sociología*, Werner Sombart recoge diferentes definiciones y las clasifica según respondan a los criterios sintéticos o a conceptos interpretativo-analíticos. También señala que al ser un concepto analítico e histórico, se ha estudiado desde diferentes tiempos, lugares, culturas y de ahí que llega a tener un sin fin de definiciones (Alabart, 2003).

Después de analizar diferentes conceptos de ciudad, queda claro que este concepto nos permite un estudio complejo, muy variable, ya que en cada disciplina se le da una definición según la utilización y el enfoque que se pretende estudiar. La sociología deja claro que debemos estudiar la ciudad y su población en conjunto, ya que la ciudad es la forma y el símbolo de una relación social integrada, y según sea esta relación social, así será la ciudad a estudiar.

A diferencia de lo que se creía hasta hace algunos años, en la actualidad se afirma con certeza que la ciudad no es un espacio homogéneo,

factible de ser explicado bajo un modelo de ciudad clásico, y capaz de evitar las transformaciones producidas por las propias dinámicas de la vida moderna (Latorre, 2004). Desde los inicios de la investigación de las ciudades, se ha planteado la interrogante acerca de cuál es la mejor opción de ciudad, la difusa o la compacta. Hoy la realidad de las ciudades, sobre todo las denominadas megaciudades, demuestra que todos los modelos y variaciones confluyen en ella.

Es interesante en este apartado plantear la agrupación de los términos ciudad y desarrollo, esto sucedió en los años ochenta y noventa. Para tal efecto, coincidimos con el profesor Luis Mauricio Cuervo, de la Universidad de los Andes, quien plantea que esta agrupación se debió principalmente a dos razones, la primera es subjetiva y tiene que ver con la hegemonía del pensamiento económico neoliberal y neoconservador de los ochenta y noventa y los procesos de reformas y cambio social vividos en el mundo occidental alrededor de temas como el desarrollo, el crecimiento y los propósitos de debilitar la función social del Estado nación. La segunda razón es la objetiva, que proviene del hecho de que se vive actualmente en un mundo primordialmente urbano donde tienden a desaparecer las diferencias, e incluso lo rural pierde la posibilidad de ser entendido por sí mismo, y se ve obligado a ser visto a través de lo urbano (Cuervo, 2002).

Esta explicación que menciona el autor deja claro que la unión de fenómenos y dimensiones da respuesta a lo que desde hace años se ha buscado, una razón para la confluencia del desarrollo y de la ciudad, y ahora podemos darnos cuenta de que para encontrarla tendríamos que pasar por lo nacional, lo territorial y lo regional de una ciudad.

Los conceptos de ciudad y desarrollo pueden ser vistos a través de los principales paradigmas de la planeación urbana que se han ido desarrollando en los últimos años, y que van de la mano con los conceptos de globalización y con la recomposición del Estado nacional.

Luis Mauricio Cuervo, a quien mencionamos anteriormente, desarrolla un documento referente a los paradigmas de la planeación urbana como agentes de diferentes conceptos de desarrollo. Plantea cuatro paradigmas de ciudad, que van de la mano con esta investigación: ciudad global, ciudad gobernable, ciudad sostenible y ciudad competitiva. Cada uno de ellos será estudiado en dos dimensiones: primero, resaltando la tensión, el conflicto o la contradicción central que intenta abordar y resolver, y, segundo, el de la fórmula, la solución o la salida planteada en la resolución de esa tensión.

El paradigma de la ciudad global está influido por una tensión de tipo espacial; en él podemos ver la existencia de un dualismo urbano entre ciudades grandes y pequeñas, ciudades desarrolladas y subdesarrolladas, centro y periferia, ciudades globales y no globales. Las ciudades globales cuentan con sus tres grandes estructuras; por ejemplo, Nueva York, Londres y Tokio. El concepto de ciudad global intenta responder a la necesidad de plantear una salida integral al problema del desarrollo en la ciudad. Podemos decir que la ciudad global pretende darle importancia a la ciudad en el mercado internacional mediante exportaciones y la atracción de inversiones extranjeras, y así plantea organizar la intervención urbana en la consolidación en los factores de la productividad, como la infraestructura y la educación.

El paradigma de la ciudad gobernable surge a partir de la dificultad de hacer converger los intereses públicos y privados y de la búsqueda de un interés público importante. Este paradigma está marcado por una búsqueda eminentemente prospectiva, ya que se procura generar una institucionalidad colectiva que garantice la primacía del interés público mediante procesos de generación de propósitos y metas de interés colectivo (Cuervo, 2002).

El paradigma de la ciudad sostenible se mueve en una dimensión generacional; se llama así porque interroga a la sociedad acerca de la importancia del medio ambiente en la actualidad, pero para que en un futuro sirva a otras sociedades. La ciudad sostenible se desarrolla a partir de la dificultad planteada por la teoría ambiental de conciliar la supervivencia de las generaciones presentes con la de las generaciones futuras, mediante la buena relación entre la ciudad y el medio ambiente. Podemos concluir que este paradigma busca que el elemento ambiental esté presente en la toma de decisiones políticas, económicas y sociales, a fin de lograr el cuidado del medio ambiente para las futuras generaciones.

El último paradigma que se maneja es el de la ciudad competitiva, que se da claramente en una dimensión económica. Plantea que el crecimiento económico urbano tiene su fundamento en el incesante desarrollo de la productividad y la eficiencia, lo que genera una tensión entre el crecimiento y sus fuentes. Este énfasis en el crecimiento como preocupación intenta restablecer la hegemonía de la economía sobre lo social y de su capacidad de integrar todas las dimensiones del desarrollo como la ambiental, la política y la cultural.

Todos estos paradigmas, en nuestro punto de vista, poseen características similares, aunque los orígenes son muy diversos, algunos de

origen intelectual, otros geográfico, político, social o económico. Sin embargo, todos han surgido y se han ido popularizando a lo largo de los años y pasando del pensamiento escrito a una realidad que hoy existe y es tangible. Otro punto de comparación entre ellos es que todos intentan de una manera u otra reconstruir la diversidad, la divergencia y la multiplicidad de lo urbano a través de un elemento o dimensión considerados estratégicos. La última comparación es que rescatan o intentan hacer algo respecto de una visión integral de lo urbano, a partir de una dimensión particular.

En nuestro caso de estudio, vamos a ver que Nuevo Vallarta y Careyes han pasado por diferentes paradigmas, según se han ido desarrollando; actualmente estarían en el paradigma sostenible, ya que ambas pretenden crecimiento, pero cuidando el medio ambiente para las futuras generaciones.

Al mismo tiempo, nuestros destinos de estudio tienen diferencias muy grandes, entre ellas la relación entre lo público y lo privado; aquí es donde entraría el paradigma de la ciudad gobernable, ya que muchas veces es muy difícil la convergencia entre los intereses del gobierno y los de los ciudadanos, quienes son dueños de tierras en estos destinos.

En el caso de Nuevo Vallarta, hasta el día de hoy existen problemas de desarrollo, debido a que dependen todavía de un fideicomiso (FIBBA), que no siempre tiene la capacidad económica para sacar adelante al fraccionamiento, y es aquí donde los privados (hoteles, restaurantes y colonos) tienen que invertir para que no vuelva a caer el destino, como pasó en los años ochenta y los noventa.

Careyes, en cambio, podría entrar más en los conceptos de ciudad sostenible, como mencionamos, pero también como ciudad competitiva, ya que es uno de los destinos de sol y playa más exclusivos del mundo y está en constante competencia, ya que la belleza de sus playas y vistas ha sido escenario para una gran cantidad de películas, eventos y portadas de revistas alrededor del mundo.

Ambos destinos han sido modelos de desarrollo para sus regiones, ya que han contribuido en gran medida al desarrollo social y económico, pues gracias a la construcción de ambos se han creado fuentes de trabajo en la zona, y esto, a su vez, ha logrado un desarrollo social; con esto nos referimos a mejoras en la infraestructura, construcción de viviendas, escuelas y todos los servicios necesarios dentro de una comunidad. Más adelante, dentro de los capítulos quinto y sexto, ampliaremos este punto.

La imagen de la ciudad y sus componentes

La ciudad ha sido creada por la humanidad y, por tal motivo, está cargada de sentido y de realidades sociales. Es una construcción hecha de invenciones que sólo cobran sentido cuando alcanzan cierto grado de consenso. Necesitamos conocer los sentidos para entender la ciudad, ya que nos surgen preguntas como: ¿cómo se ha consolidado y creado la imagen de la ciudad?, ¿qué importancia tiene para la sociología urbana la imagen de la ciudad? Más adelante trataremos de dar respuesta a estas interrogantes.

Kevin Lynch, autor de las primeras obras relacionadas con la imagen de la ciudad, desarrolla el concepto de *imaginabilidad*. Se refiere a la cualidad del objeto físico que le da una elevada probabilidad de suscitar una imagen vigorosa, y lo relaciona con la *legibilidad*, que se refiere a la claridad con que se manifiesta el paisaje urbano, y pasa a considerar las imágenes ambientales tal como las percibe el observador. El autor trata de introducir el punto de vista del actor, comprobando como éste escoge, organiza y dota de significado lo que ve. El ser humano moderno cuenta con una cantidad de imágenes que le permite reconocer y aprehender el paisaje, especialmente el urbano, pero el desarrollo de la imagen constituye un proceso bilateral entre observador y observado (Lynch, 1966).

Si analizamos los conceptos que menciona Lynch, nos queda clara la idea de la observación, y de cómo cada ser humano puede desarrollar su propia imagen del medio ambiente, de acuerdo con el aprendizaje que haya tenido y la observación que percibió.

Debemos pensar en la ciudad como un lugar donde habitamos y como un lugar imaginario, donde la construcción de casas, de calles, de parques y de infraestructura constituye la imagen de la ciudad. Coincidimos con el autor Néstor García, quien escribe que las ciudades se configuran aparte de su infraestructura, con imágenes que pueden ser los planos que inventan y ordenan para crear una ciudad. Pero también las ciudades se cargan de fantasías, como la vida urbana de las novelas, las películas, las canciones, entre otras, lo que hace que un diseñador, creador o arquitecto pueda llevar a cabo una obra de construcción que estará dentro de la ciudad (García, 1997).

Las ciudades no se crean sólo para vivir en ellas, sino también para viajar por ellas. Un ejemplo sería la Ciudad de México, donde día a día viajan miles de personas de norte a sur, de este a oeste y viceversa, por motivos laborales, de diversión o cualquier otro, pero viajan dentro de

su propia ciudad, van en su coche y observan la vida de la gente en la calle, las diferencias sociales, las culturas variadas y, sobre todo, el gran problema de tránsito que existe en la ciudad, muchas veces irán pensando en un imaginario que ellos tienen de su ciudad, o lo que esperan que fuera la Ciudad de México.

En nuestro caso de estudio pasa algo similar en cuanto a la imaginación; Careyes se desarrolló gracias a la visita del señor Gian Franco-Brignone a los terrenos, en ese momento él tuvo una visión de lo que quería desarrollar justamente ahí y logró su objetivo. Por esta razón, tiene una casa llamada “Mi Ojo”, porque dice que gracias a su ojo bueno pudo desarrollar esta fantasía que hoy conocemos como Careyes.

En Nuevo Vallarta pasa lo mismo, llegan los desarrolladores y se dan cuenta de la belleza del lugar y de lo que ellos podrían crear ahí; surge el imaginario y lo llevan a la práctica. Ya veremos más adelante que durante muchos años ese sueño estuvo parado, por diferentes problemas, pero hoy en día vuelve a tener vida y a ser un “imaginario” muy bello para vivir.

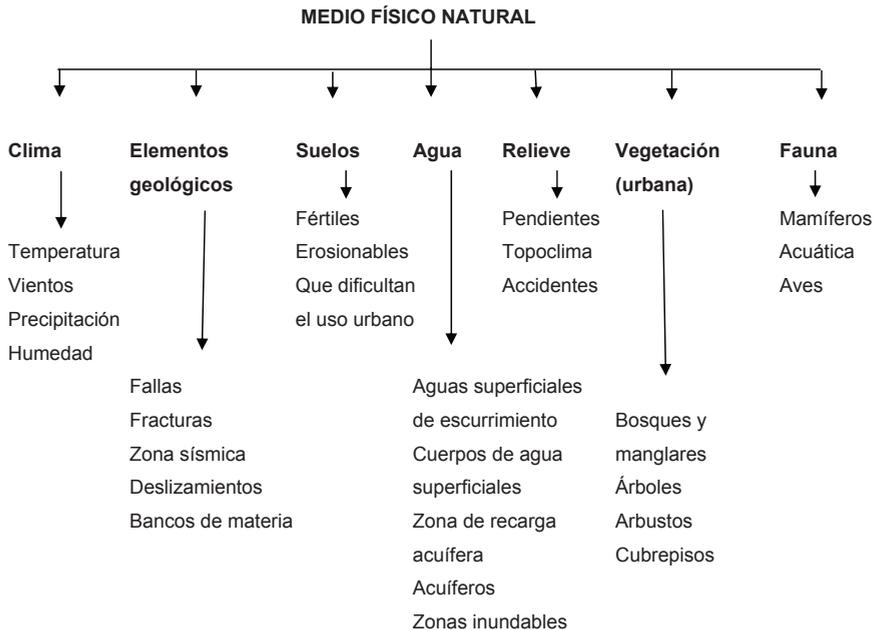
Como habíamos mencionado en el apartado anterior, la ciudad puede definirse como un asentamiento de tipo urbano, integrado por una comunidad humana y un medio físico que están en continua interacción. Por esto creemos que para lograr un estudio completo de la ciudad debemos utilizar la observación que mencionaba Lynch, de la comunidad y el medio ambiente, pero desde distintas disciplinas.

El medio físico urbano de una ciudad está integrado por dos tipos de componentes, los naturales y los artificiales, los cuales desarrollaremos en los cuadros dos y tres. Estos cuadros nos ayudan a ver cuáles son los aspectos físicos de la ciudad, para después compararlos con los sociales, y tener así un estudio de carácter integral.

En estos cuadros podemos observar la importancia que tiene el medio físico urbano dentro de las ciudades, ya que nos presenta por un lado el medio físico natural y por el otro el medio físico artificial, los cuales van de la mano, ya que, para poder realizar una adecuada planeación de los asentamientos humanos y la construcción de destinos, es básico comprender, respetar y conocer todos los componentes del medio natural, y saber sobre todo cuál será su reacción al introducirle algo artificial.

Todos los elementos deben interactuar de manera armoniosa, ninguno debe estar por encima del otro, porque ello podría causar reacciones que a veces pueden ser reversibles, pero otras veces no; como ejemplo, en Nuevo Vallarta no se tiene un buen control de la tala del

Cuadro 2
Componentes del medio físico natural urbano



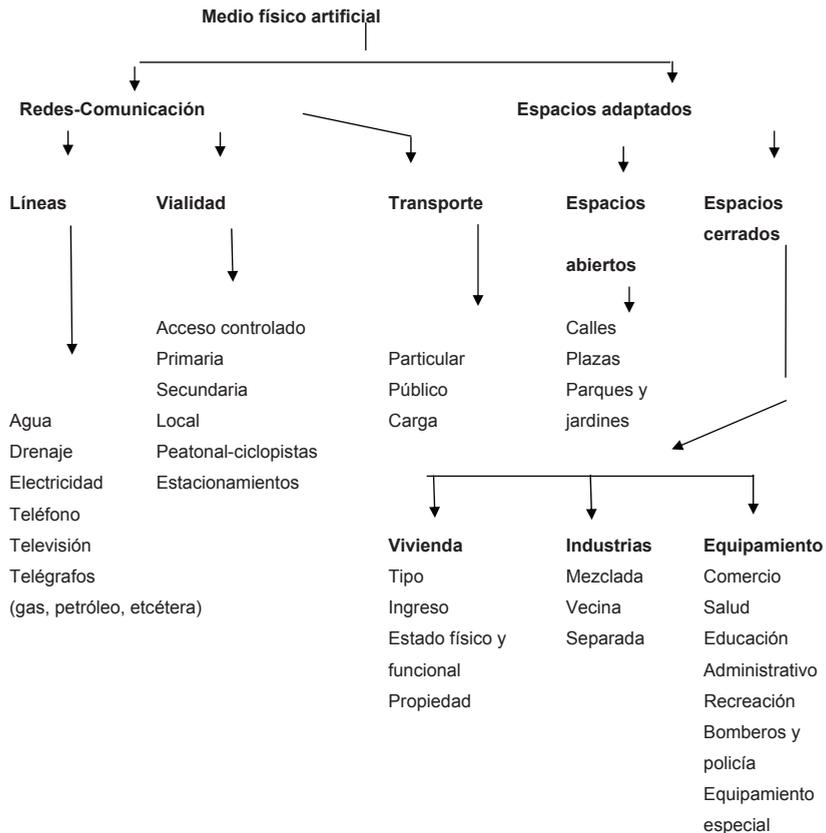
Fuente: *Principios de diseño urbano ambiental*, 1997.

manglar, esto ha ocasionado la pérdida de especies y la contaminación de los canales. Hablaremos más adelante de estos problemas.

Tenemos que tomar en cuenta que los recursos naturales son limitados y la mayor parte de ellos no son regenerables; además, hay que pensar que el medio ambiente cuenta con ecosistemas y cadenas alimenticias que se pueden ver afectadas si no se tiene un buen control de las especies, la simple tala de un árbol implica la pérdida de vivienda de muchos insectos y animales.

Existen distintas repercusiones, unas más graves que otras, de carácter económico, social, ecológico y hasta visual. Por ejemplo, la deforestación no sólo afecta en que el clima sea más caluroso; también económicamente hace que ocupemos una mayor cantidad de electricidad para ventilación, socialmente quitamos el pulmón de aire y el espacio para que jueguen los niños, y las repercusiones ecológicas son muy obvias, se produce una pérdida de agua en los acuíferos, en general, afecta a todo el ecosistema.

Cuadro 3
Medio físico artificial urbano



Fuente: Principio de Diseño Urbano Ambiental. 1997.

Por esto es importante el estudio desde el punto de vista ecológico en Nuevo Vallarta; la falta de cumplimiento de las normas relacionadas con la tala de manglar ha llevado a esta zona a perder grandes extensiones de esta planta, que da cobijo a un gran número de especies, algunas de ellas endémicas, por lo que corren peligro de extinción.

Existe también falta de límites para los constructores, que hacen muchas obras sin pedir permiso alguno, y llegan a cerrar calles, cambiar pavimento, cortar manglar y contaminar el canal; pero, por otro lado, han creado muchos empleos en la zona y han ayudado a su desarrollo. Seguiremos con el desarrollo de este tema en el capítulo cuarto.

¿Puede realmente ser sustentable una ciudad?

La palabra sustentable realmente plantea un reto a futuro, pero no nos especifica de cuánto tiempo, no sabemos si será por diez años, veinte años, o para siempre. Desde los inicios del concepto de sustentable, en los años setenta aproximadamente, comienzan a surgir preocupaciones ambientales, referentes al cuidado de los árboles, de los animales, de los bosques, pero no se planteaba nunca la sustentabilidad de las ciudades.

Tendríamos que regresar a la historia para saber por qué no se planteaba la sustentabilidad de las ciudades; tal vez se consideraba que las ciudades eran infinitas, o que nunca se había visto el caso de una ciudad que se acabara por haber consumido todo su medio ambiente; esto, realmente, nos hace pensar en más preguntas, como: ¿podemos hablar realmente de una ciudad sustentable?, ¿conocemos en la actualidad una ciudad sustentable?, ¿acaso las ciudades se crean pensando en la sustentabilidad? Deberíamos hablar con los creadores de las grandes ciudades y preguntarles si alguna vez se plantearon un límite de crecimiento y de sustentabilidad; lo malo es que esto sería imposible, a menos que existiera una máquina del tiempo.

En el mundo se comenzó a tratar el tema de la sustentabilidad cuando se evidenció que los recursos naturales, como el petróleo, los minerales o el agua, no eran para siempre. Las ciudades comenzaron a preocuparse, ¿pero realmente existe en el mundo alguna ciudad que se haya acabado? La respuesta más cercana nos la comenta Julio Carrisoza, estudioso del tema, quien plantea que son pocos los ejemplos de ciudades que se hayan acabado, pero sí existen ejemplos en algunas ciudades de Oriente que parecen haber sido muy poderosas y han desaparecido; las ciudades de los mayas, que, claro está, fueron muy importantes, también desaparecieron; además de estos ejemplos existen muchos casos de pueblos pequeños en Europa que después de la Segunda Guerra Mundial desaparecieron para siempre (Carrisoza, 2002).

Sin embargo, surge aquí la duda de saber si todos los tipos de ciudades pueden ser sustentables. Para hablar de la sustentabilidad tenemos que adentrarnos en la teoría de desarrollo sustentable, pero analizándola desde las ciudades; actualmente estos términos ya se encuentran hasta dentro de las constituciones de muchos países, y se han creado leyes a favor de una gestión sustentable de los recursos naturales.

Existen otras formas de ver la sustentabilidad, como el modelo neoliberal, que insiste en que dentro del mercado está la solución real para la sustentabilidad, y que una sociedad sustentable es una sociedad donde el mercado sea realmente libre y abierto. Pero este modelo no es mayoría en los neoliberales, ya que hay muchos que todavía dudan de él, pues no quedan claro los derechos de las tierras, impera la incertidumbre, y además no considera que existen muchos mercados que son precarios (Carrisoza, 2002).

Por otro lado, encontramos a los ambientalistas, quienes son mucho más radicales en su posición, ya que insisten en que puede existir un desarrollo sin crecimiento, y que ese es el verdadero desarrollo sustentable; que el crecimiento significa aumento de tamaño por adición de materias, y desarrollo significa expansión o realización de potencialidades (Carrisoza, 2002).

Para lograr que una ciudad sea sustentable hay que lograr primero que la población lo sea, ya que en una ciudad donde la gente no cuida lo que consume no se puede hablar de sustentabilidad, de aquí que haya mucha gente que piensa que no podemos hablar de la sustentabilidad de la ciudades, que es un término que no existe, porque ni siquiera sabemos qué es lo que queremos sustentar, a quién o cómo, y lo más importante es preguntarnos, ¿qué es lo sustentable dentro de una ciudad?

La respuesta la podríamos dar hablando de los sistemas territoriales de producción y consumo, y podríamos dar ejemplos, como ciudades de Estados Unidos donde, en lugar de consumir 2,300 kcal, que es lo que un humano necesita para sobrevivir, consumen 230,000 kcal; estamos hablando de que están consumiendo cien veces más kilocalorías por día de lo que requiere un ser humano común y corriente (Carrisoza, 2002).

La importancia que ha adquirido el medio ambiente para las ciudades se debe principalmente al reconocimiento tardío de evidencias y realidades, sobre cuyo contexto se han centrado en los últimos años el estudio, la discusión, las propuestas, la gestión y las acciones concretas para dar solución a los problemas que se acentúan con el acelerado proceso de urbanización. Entre estas evidencias se mencionan las principales:

1. La existencia y el funcionamiento de las ciudades y su desarrollo.
2. Los problemas ambientales generados en el ámbito urbano afectan indirectamente a la población que vive en las ciudades.
3. La calidad del medio ambiente es una determinación que incide directamente en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

4. Los graves conflictos ambientales urbanos afectan a las ciudades, su entorno inmediato, y pueden impactar de manera regional, nacional e internacional.
5. La dimensión ambiental, además de ser inherente a una dimensión cultural y a una dimensión social de los asentamientos lo es a una inherente a una dimensión territorial.
6. Hasta hace pocos años, la dimensión ambiental urbana estuvo ausente en los procesos de planeación de las ciudades.
7. La inversión abrupta de la distribución de la población a la concentración urbana especialmente a partir de los años cincuenta (adaptación del campesino a la ciudad).
8. La llegada masiva de inmigrantes, que persiste en el presente, implica una modificación y un impacto en los patrones tradicionales de la conformación y apropiación del espacio urbano, negado ahora a la naturaleza, fragmentado, empobrecido y excluido, pero enriquecido por una gran diversidad de culturas que están dando origen a un nuevo ciudadano y generan una nueva ciudad (Pérez, 2002).

Gracias a estas evidencias podemos darnos cuenta de que las ciudades son muy complejas, y que necesitan ser estudiadas muy a fondo, ya que cada una presenta diferentes realidades; en este caso se mencionan las más comunes, pero podemos encontrar otras que también cobran importancia. Además, deben tomarse estas evidencias para que en un futuro se puedan tener las ciudades que cada región quiera tener. No queremos decir con esto que el modelo de las ciudades norteamericanas o europeas sea el mejor; al contrario, pensamos que cada sociedad debe tener su identidad, y debe construir su ciudad a partir de su historia, sus raíces y su cultura.

En América Latina existen muchos casos de ciudades que tienen una historia o un valor cultural muy grande, y se han dejado americanizar, con tiendas, centros comerciales e infraestructura que rompen con el sello de Latinoamérica y que chocan con el medio ambiente y, por supuesto, no las hacen sustentable, ya que a veces la modernidad trae de la mano los conflictos sociales y económicos.

Consideramos que nos encontramos muy lejos de alcanzar la democracia y la tranquilidad social, ya que una ciudad también depende mucho de la política que aplique su país y de la población que viva en ella.

Existen cuatro casos de sustentabilidad urbana que analiza el autor Julio Carrisoza, los que analizaremos a continuación:

1. Un primer caso: se deteriora lo biofísico y prospera lo socioeconómico. El caso de la ciudad absorbidora de lo biofísico, que vive a costa suya y es tan débil en lo socioeconómico que no tiene la inventiva necesaria para lucrarse de lo biofísico sin deteriorarlo.
2. Un segundo tipo de caso: prospera lo biofísico y se deteriora lo socioeconómico. Es el caso de la ciudad maya, donde se deterioró lo socioeconómico, lo político, y prosperó lo biofísico hasta el punto de que cubrió la ciudad.
3. Un tercer caso: prospera lo biofísico y prospera lo socioeconómico, donde la ciudad ha tenido la inventiva, la posibilidad de creación suficiente para prosperar en sí misma para lograr que su entorno prospere, ejemplo de esto: Salzburgo, y ciudades de Brasil y Europa.
4. Desafortunadamente hay un cuarto caso, donde se deteriora lo biofísico y se deteriora también lo socioeconómico. Éste es el caso que más se acerca a la insustentabilidad, ya que se deteriora la ciudad, pero también el medio ambiente.

En estos cuatro casos podemos encontrar muchas ciudades de México y del mundo; lo triste de estos casos es que muchas ciudades se encuentran dentro del cuarto caso, y esto se debe principalmente a que todavía no tenemos una base sólida de qué es la sustentabilidad y el cuidado del medio ambiente, no nos importa dañarlo, y hasta hacemos como que no pasa nada. En nuestro caso de estudio éste va a ser un tema a tratar, por todo lo que se ha desarrollado en las zonas y que ha afectado en gran medida al medio ambiente.

La ciudad privada y la ciudad pública

A lo largo de la historia han existido diferentes modelos de ciudades, pero las que siempre han estado presentes son las que nos interesa estudiar: la ciudad pública y la ciudad privada. La primera es aquella que toma importancia por sus elementos y espacios públicos, donde se desarrollan las relaciones ciudadanas; la segunda es la contraria, donde lo importante es la privacidad que los habitantes puedan tener, pero que a su vez no se desconecta del campo.

La ciudad pública es densa, compacta y diversificada: las calles y las plazas son los lugares donde se desarrollan de forma combinada las actividades urbanas de comercio, residencia, paseo y producción, a diferencia de la ciudad privada, que es más bien difusa y en ella siguen teniendo importancia los elementos naturales, los jardines, espacios li-

bres, aquí entran los fraccionamientos cerrados con residencias privadas, o los destinos turísticos como Careyes, que, aunque tiene espacios grandes y verdes, es propiedad privada (aunque no debemos confundirnos, Careyes no es una ciudad, es un destino turístico).

La historia nos hace reflexionar sobre la importancia de ambas ciudades, y sobre cómo se han ido desarrollando: la pública se creó con el fin de que cada cual tuviera su casa y compartiera territorios y espacios comunes, como las plazas, que eran los lugares de reunión, donde se hablaba, se hacía política, se peleaba, etc., y hasta la fecha sigue siendo así en las pequeñas ciudades, ya que en las grandes estas plazas o han desaparecido o hay un gran número de ellas y la gente no se podría reunir como antes (Alabart, 2003).

A diferencia de la ciudad privada, que nace del instinto doméstico y se resiste a perder sus raíces rurales, los dos tipos de ciudades son realidades opuestas pero es muy importante tenerlas en cuenta para este estudio, ya que más adelante vamos a analizarlas en el estudio de caso; además hasta la actualidad existen, y tenerlas presentes es esencial para comprender las lógicas diferentes de las ciudades; además, así no podemos confundirnos a la hora de crear un proyecto de desarrollo urbano, tomando en cuenta los cuadros de los medios físicos urbanos.

Ahora, tomando a la ciudad como un escenario de lo público, nos debe quedar claro que el espacio público es por excelencia el territorio del ejercicio ciudadano, donde se comparten muchas relaciones entre las sociedades y entre la gente, la cual debe pensar con la razón para lograr una vida tranquila, y a veces dejar a un lado las relaciones familiares, para poder vivir en armonía.

Lo público, entonces, puede constituirse como el espacio para el nacimiento de formas de comunicación basadas en códigos alternos a los comunes; como señala Carolina Mejía Hernández, profesora de la Universidad de Colombia, se convierte en un espacio para “hablarse y mirarse” (Mejía, s/f).

Hemos querido hacer una breve explicación de la diferencia entre estos dos tipos de ciudades para que vayamos haciendo una diferenciación adecuada de los casos que vamos a estudiar.

Careyes es totalmente privado, pero Nuevo Vallarta es público y privado al mismo tiempo, ya que dentro del fraccionamiento, que es del Fideicomiso, existen terrenos y casas privadas, y cada vez se ve más la posibilidad de cerrarlo para que sea totalmente privado.

Desarrollo del urbanismo

Como expresamos al inicio de este capítulo, la teoría del urbanismo trata de comprender la verdadera naturaleza de esta actividad, analiza desde el punto de vista sociológico las propuestas y las realizaciones urbanistas, y las consecuencias sociales que de ellas se han derivado. Por su parte, la teoría sobre urbanismo se refiere a la metodología y a la práctica de la planificación, es decir, a la técnica y la aplicación.

Detrás de este estudio de urbanismo encontraremos el preurbanismo y su desarrollo; comenzaremos con su estudio, hasta llegar a lo que hoy día se conoce como urbanismo y urbanismo moderno.

Tenemos que aclarar que solamente tocaremos el urbanismo desde las perspectivas que interesan a este estudio, ya que nuestra investigación abarca diferentes disciplinas y no podemos extendernos tanto porque nos saldríamos del tema de estudio. Lo que queremos dejar claro aquí es el surgimiento del urbanismo y el desarrollo que ha tenido con el tiempo, para así comprender cómo y hacia dónde van nuestros destinos de estudio.

El preurbanismo

Podríamos pensar que el urbanismo surge desde sus comienzos como un objeto de estudio y de conceptualización; es sencillo pensar que desde que se crearon las ciudades se creó el urbanismo, y no fue así de fácil. A principios del siglo XIX surge lo que se conoce como la primera fase del urbanismo: el preurbanismo, que era más multidisciplinaria que transdisciplinaria.

En la época de la ciudad paleotécnica (la cual se explicó al inicio del capítulo) comienza la preocupación sobre cómo construir las ciudades, y cuál sería la mejor forma de hacerlo, las personas se dan cuenta de que no podían vivir a un lado de las fábricas, sino que necesitaban su propia zona, donde sólo hubiera casas y parques para caminar.

Así, las fábricas comienzan a abandonar los centros históricos, se piensa que las murallas de las ciudades deberían desaparecer, ya que crean un ahogo en la población y no permiten el crecimiento de las ciudades; también se habla de la creación de zonas de viviendas para los trabajadores de las fábricas. Claro que también, como en todo, existía la contraparte, que eran los radicales que creían que las ciudades no de-

berían crecer, que lo mejor es que fueran pequeñas, para poder controlarlas más fácilmente. A estos pensadores los llamaban “preurbanistas progresistas” (Alabart, 2003).

Francoise Choay, en su libro titulado *Urbanismo: utopías y realidades* (1971), plantea que en las ideologías y propuestas socialistas siempre se encontraban presentes las industrias y el crecimiento, a diferencia de los preurbanistas progresistas. Además, en todos los casos se plantea una división de actividades económicas, y nunca olvidan la agricultura, la industria y la sección para la vivienda.

Es interesante analizar que es en el preurbanismo donde nace la esencia del urbanismo; es decir, aquí se plantean las primeras ideas de cómo debe dividirse la ciudad y la importancia de cada una de las partes que la integran, como la industria, la vivienda, la zona comercial y los espacios libres, entre otros. Igualmente, resultan muy interesantes las ideas que tratan de la organización de las comunidades, ya que en todos los casos se consideran la autosuficiencia económica y la autogestión de la comunidad.

Los problemas sociales de la época eran muy diferentes a los actuales. A principios del siglo XIX se creía que la culpa de todos los males la tenía la mecanización, es decir, que el ser humano ya se había acostumbrado a fabricar todo en masa y no era capaz de crear ni un alfiler por sí solo. Esto pasaba porque las fábricas construían todo en serie. Por ejemplo, un trabajador sólo hacía zapatos, pero no sabía como hacer la suela, ni los cordones, así que dependía de que todos hicieran bien su trabajo para poder tener un producto de calidad, así se fue perdiendo la ilusión por las obras bien hechas y las artesanías.

Estas ideas comenzaron a verse reflejadas en el paisaje urbano, se comienza una rehabilitación de los centros históricos, y la reubicación de la zona de las industrias, entonces los culturalistas se empiezan a plantear la idea de ¿será mejor regresar a lo hecho a mano? Pero los trabajadores no podrían pagar algo que se elevaría mucho de precio al hacerlo manual, sería casi una artesanía. La respuesta a esta pregunta la plantea Walter Gropius (urbanista y progresista), quien señala que el problema fue echar al olvido toda la aportación de la cultura tradicional, no se trata de copiar, sino de comprender los objetos que ya existían y tratar de seguir dándoles el mismo uso y no tirarlos a la basura, después reproducirlos en las fábricas (Alabart, 2003). Sin olvidar que estamos hablando de la empresa alemana de entreguerras, cuando lo que más

les importaba era fabricar más y mejor, y no solamente tenían fábricas de uno o dos aparatos, sino que ellos competían en todos los sectores.

Después de esta etapa comienza lo que hoy llamamos urbanismo; el paso del preurbanismo al urbanismo se da al cambiar de siglo, y se consolida exactamente entre las dos guerras mundiales. Una de las realidades a que se enfrentan es que las ciudades ya no podían seguir administrándose como hasta ese momento. La sociedad cambiaba, la industria también, y por tal motivo el urbanismo necesitaba orientarse a los movimientos de la época. En pocas palabras, se necesitaba cambiar el funcionamiento y la organización de las ciudades de acuerdo con las necesidades.

El urbanismo

A finales del siglo XVIII, lo que se buscaba con el urbanismo era que las grandes empresas pudieran seguir su crecimiento, pero sin afectar a la población que a su vez buscaba la paz y la tranquilidad para vivir. Se debía buscar un pacto entre el capital y el trabajo que garantizara el crecimiento de las ciudades y su funcionabilidad (Alabart, 2003).

Los objetivos que se buscaban en esta nueva etapa del urbanismo eran muy sencillos, principalmente obtener espacios comunes y una verdadera calidad de vida de los ciudadanos, y lograr un verdadero plan de desarrollo urbano que se preocupara por los aspectos sociales más que por los económicos.

En varias ciudades de Europa, respondiendo al capitalismo de la época, comienza a desarrollarse un urbanismo en pro de la economía, donde lo que se necesitaba eran grandes áreas industriales, cercanas a las zonas de residencia de los obreros, y espacios comerciales para asegurar que la gente comprara lo más que pudiera. El centro de las ciudades comienza a transformarse en un centro de negocios, donde las calles, más que usarse para dar un paseo, tenían como finalidad ver lo que se vendía para poder comprarlo e intercambiar comercio. Claro está que en cuanto a las clases sociales media alta y alta eran diferentes, éstas gozaban de jardines y grandes casas para pasear tranquilamente (Alabart, 2003).

Podemos decir que es entonces cuando se dan las primeras divisiones y zonificaciones a las ciudades, además de clasificar a los ciudadanos; también se comienza a crear los edificios altos y los bloques unifamiliares y los llamados inmuebles villa, que eran enormes edificios capaces de albergar entre 1,500 y 2,000 personas, y en su interior con-

taban con todos los servicios de una pequeña ciudad, como escuelas, hospitales, librería, etcétera.

Las bases de la ciudad pública comienzan con los llamados urbanistas culturalistas, que intentan ir más allá de la organización de las ciudades y comienzan a preocuparse por la ciudadanía y la cohesión cultural. Surge entonces la preocupación por retomar las plazas como lugares públicos y de encuentro social, donde la gente pueda hablar, jugar y relacionarse con sus vecinos y amigos.

Finalmente, lo que buscaban los urbanistas culturalistas era lograr una planificación especial para cada ciudad, que tenga en cuenta la idiosincrasia de sus ciudadanos, sus características ciudadanas y sociales, para que todos puedan vivir tranquilos y sin problemas.

Con el paso de los años han surgido varios estudiosos de la ciudad que han creado alternativas para mejorar la vida en las ciudades. Tal es el caso de Ebenezer Howard y Raymond Unwin, quienes hicieron investigaciones para evitar el crecimiento de las ciudades, sus estudios fueron de una “Ciudad jardín”, de 1903 a 1919; después llegaron propuestas diferentes, como “La ciudad lineal”, de Arturo Soria (Soria, 1968).

Claro que hasta ahora hemos hablado de la mitad del siglo XX en Europa, pero es importante señalar que en otros lugares también se estaban llevando a cabo investigaciones sobre la ciudad, tal es el caso de países como Estados Unidos y la antigua Unión Soviética.

En el caso de estos países, los pensamientos eran diferentes porque la cultura, la economía y el desarrollo social eran muy distintos, además de las características territoriales y las situaciones históricas en que estaba inmerso cada uno.

En el caso de Estados Unidos, Frank Lloyd Wright fue uno de los urbanistas más importantes de la época. El modelo que él planteó fue el de “Broadacre city”, esto se refería a una ciudad jardín con casas unifamiliares, con terrenos grandes; claro que esto se facilitaba en Estados Unidos porque lo que les sobraba era territorio, lo que trataban de hacer era una ciudad libre para unos ciudadanos libres. Otro aspecto que facilitaba la creación de modelos de ciudades en esta región era que no tenían muchos elementos históricos como en Europa, donde se quería conservar su arquitectura y sus diseños antiguos, más que modernizar (Alabart, 2003).

En pocas palabras, lo que Wright quería lograr era libertad e individualidad en todos los norteamericanos, y cumplir los ideales de su cultura, como la necesidad de superar su complejo por no tener historia y libertad individual, entre otros aspectos.

El caso de la Unión Soviética era diferente, ya que para los años 1929 y 1930 lo que querían era formar la ciudad socialista, y aquí los que más sobresalieron fueron los urbanistas y los desurbanistas; esto se debía a que el desarrollo económico iba completamente ligado al social y abordaba temas relacionados con la ordenación territorial y la reorganización de la ciudad. Para los desurbanistas lo más sencillo era organizar una red de ciudades lineales, con ejes productivos y de servicios.

A manera de resumen podemos decir que preurbanistas y urbanistas han ido cambiando a través de la historia, de acuerdo con sus culturas, gustos y necesidades; hay quienes no salieron adelante, como los progresistas, y quienes no lograron poner sus ideas, como los urbanistas y desurbanistas soviéticos.

Además, muchos urbanistas se encontraban durante la Segunda Guerra Mundial, lo que les impidió ver si sus teorías se aplicaron bien o no.

Refiriéndonos a los culturalistas, fueron los que obtuvieron mayor éxito, aunque sus modelos de ciudades jardín no han ayudado mucho a evitar las congestiones viales, la especulación de la tierra y el crecimiento desmedido de las ciudades; la ciudad jardín se ha convertido en una zona de dormitorio, y con esto parece más una ciudad doméstica que una ciudad cultural, como era la idea principal.

Imaginarios sociales y turísticos

El propósito principal de este apartado es dejar en claro los diferentes conceptos de imaginario, saber de dónde surge y a qué se refiere; también, cuáles son los componentes que lo integran.

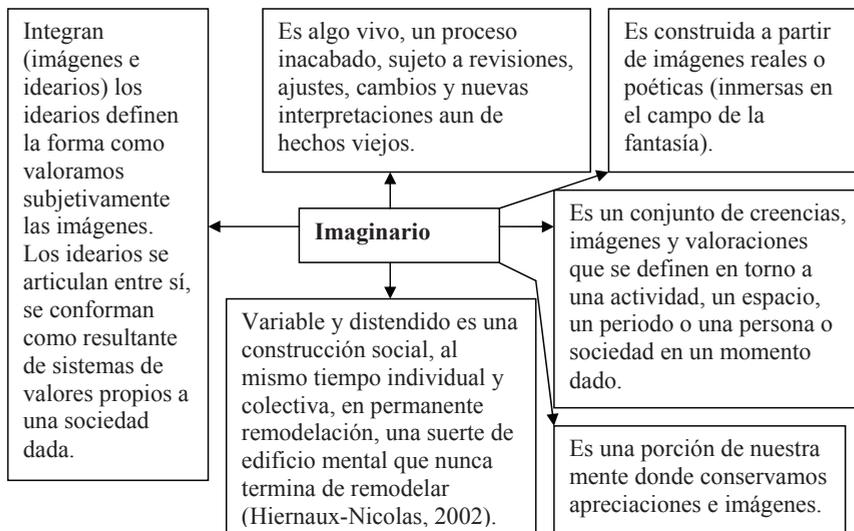
Como es sabido, el turismo es un tema que desde hace pocas décadas se ha tomado como objeto de investigación; actualmente se ha abierto paso dentro del desarrollo de las ciencias sociales. Y es que el turismo es hoy una realidad muy fuerte dentro de las actividades del ser humano, y además tiene presencia dentro de todas las sociedades. El turismo no sólo tiene impactos en lo económico, sino también en lo social, lo cultural y lo político.

Existen varios autores que han estudiado los imaginarios dentro de la actividad turística, entre los principales encontramos a Michel (2000), Amirou (2000), Corbin (1988), Christin (2000), Chesneaux (1999), Durand (1996), Harrison (1988), Michel Maffesoli (2000) y Hiernaux-

Nicolas (2002). Todos ellos han desarrollado el tema desde diferentes perspectivas, y aplicándolo a muy distintos lugares turísticos, como el turismo sol y playa, el de nieve, el de montaña, el de safari, y casi todas las ramas de esta actividad (Hiernaux, 2002).

En este trabajo vamos a tomar las definiciones que más se acerquen a nuestros destinos de estudio, para entender de una manera más clara los imaginarios. Tomaremos en cuenta definiciones de diferentes autores, aunque estaremos de acuerdo con la que presenta Hiernaux-Nicolas, en 2002. Para facilitar esta agrupación de definiciones presentamos el siguiente cuadro:

Cuadro 4
Definiciones de imaginarios



Fuente: Elaboración propia, 2005.

Como podemos ver en el cuadro 3 los imaginarios se integran de imágenes e ideas (idearios); podemos dejar claro este concepto con el siguiente ejemplo: si queremos realizar un viaje a Israel, pero unos días antes vemos en el noticiero que unos turistas fueron secuestrados en ese lugar por gente local, nuestro interés para realizar el viaje se modifica; en consecuencia, nos cambió la imagen del lugar, pero esto se debió a que sólo teníamos una imagen idílica de sus sitios turísticos.

Para dejar más claro el concepto citamos a Amirou, quien señala que el imaginario es una noción bastante vaga y forma parte de las representaciones que, citando a Goff:

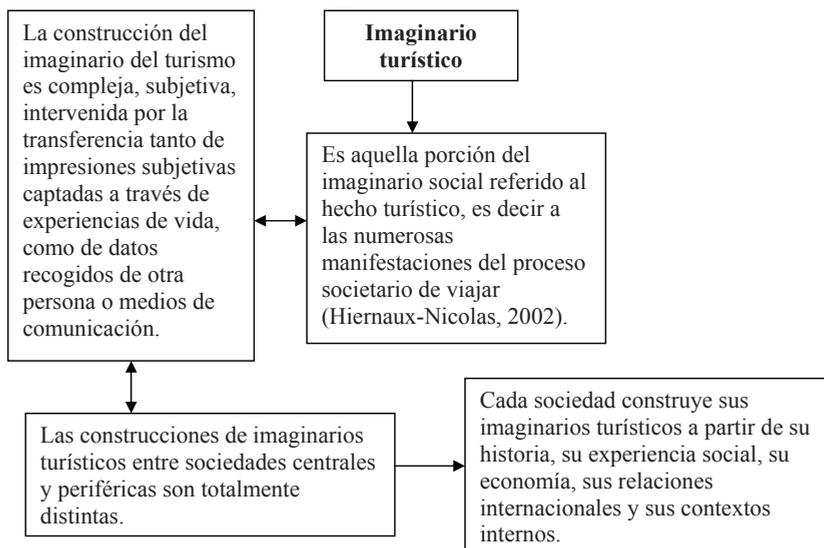
[...] engloba toda traducción mental de una realidad exterior percibida. El imaginario forma parte del campo de la representación. Pero ocupa la parte de la traducción no reproductora, no simplemente transpuesta en imagen del espíritu, sino creativa, poética en el sentido etimológico del término

Y después concluye: “la fantasía lleva al imaginario más allá del territorio de la representación, lo desborda” (Amirou, 1995).

Podemos afirmar que el imaginario es una construcción mental propia de cada persona y de una época; además, es susceptible de modificarse en la medida que en existan transformaciones en el lugar o dentro de las mismas sociedades.

La información que recibimos diariamente en los noticieros, por periódico, televisión, radio, Internet, o cualquier otro medio de comunicación, no forzosamente se relaciona con la imagen turística que nos hacemos de algún sitio, ella misma construida progresivamente, pero contribuye a destruir o reconstruir esta imagen.

Cuadro 5
Imaginarios turísticos



Fuente: Elaboración propia, 2005.

El imaginario recurre también a las construcciones propias de la representación, construcciones sustentadas por la imaginación, el sueño, la fantasía individual, o tal vez las ideas de toda la sociedad (Hiernaux, 2002).

Variable en el tiempo, el imaginario lo es también en la influencia que puede ejercer sobre las personas, así que es totalmente desplazado pensar que pueda identificarse un tipo de ideal “imaginario” que refleje el modo de ver el turismo del mundo entero. En el cuadro anterior vimos cómo se desarrolla el imaginario turístico, y al mismo tiempo las complejidades con que se enfrenta dentro de cada país.

Observamos que el imaginario turístico va de la mano con los imaginarios sociales que anteriormente señalábamos, pero que a su vez es muy difícil su interpretación, ya que el turismo engloba muchas actividades y sociedades diferentes que no se pueden regir en el mismo concepto.

Así podemos afirmar que el turismo es una construcción social típicamente occidental, ya que de ese mundo surge; resulta entonces profundamente marcado por los idearios del mundo occidental, sus anhelos, sus creencias, y las imágenes que se forman del otro a lo largo de la historia (Michael, 2000). Por esto en muchas ocasiones viajamos creyendo que en los lugares que visitamos actúan y piensan como nosotros y la gran mayoría de las veces no es así y podemos afectar sus creencias, su religión y su cultura.

Para explicar de una manera más clara estos imaginarios, Daniel Hiernaux señala que se necesita explicar por separado los componentes del imaginario: imágenes e idearios. El imaginario es la resultante de la interacción entre diversos idearios que permean las sociedades y los individuos que la componen. Estos idearios se conforman, a su vez, como resultante de sistemas de valores propios a una sociedad dada.

El autor define el ideario como un sistema de valorización particular, que tiende a priorizar como útiles y buenos ciertos ideales societarios que orientan las acciones de los miembros de la sociedad. Dichos ideales son resultado a su vez de las coyunturas particulares en las cuales viven las sociedades. Por ejemplo, para una sociedad que ha vivido un periodo de pobreza significativa, la abundancia se torna esencial y, por ende, un ideario de consumo intensivo y acelerado es susceptible de volverse uno de los ideales más anhelados por los miembros de dicha sociedad (Hiernaux, 2002).

Lo que menciona Hiernaux es muy importante, porque una sociedad a la que le pase lo del ejemplo anterior probablemente haga que exista un consumo intensivo, desperdicios, renovación permanente de bienes consumidos y esto formará parte de la normalidad de dicha sociedad. Ejemplos reales los podemos ver en islas del Caribe, donde el turismo cumplió sus ideales de desarrollo, pero sin darse cuenta de la contaminación ambiental que esto traería consigo y la pérdida de sustentabilidad turística que hoy en día enfrentan muchas de ellas.

Hiernaux estudia los imaginarios turísticos basándose en cuatro idearios principales: la conquista de la felicidad, el deseo de evasión, el descubrimiento del otro y el regreso a la naturaleza. La combinación diferencial de estos idearios de base es lo que determina la existencia de imaginarios turísticos diferentes entre sí y, finalmente, la posibilidad de que se creen modelos turísticos óptimos para distintos grupos sociales (Hiernaux, 2002).

Ejemplo de ello podría ser el turismo de la naturaleza, ir a acampar a una zona; esto traería una mezcla de los cuatro idearios, ya que se busca la felicidad en la naturaleza, se evade de las ciudades, y se descubre un entorno nuevo y otras personas.

Los imaginarios turísticos son fundamentales para comprender los modelos turísticos que existen en la actualidad, los fracasos y los aciertos que han tenido. Aquí chocaríamos con la tan famosa visión económica del turismo, donde el agente económico es quien determina el éxito de los modelos turísticos. Desgraciadamente, esta visión económica es la más dominante dentro de los estudiosos del turismo, pero entonces estamos olvidando un tema esencial y gracias al cual surgen los imaginarios: el tema social.

Esto nos lleva a la necesidad de repensar el turismo mediante la reconstrucción idealista y social de los imaginarios, ya es hora de dejar a un lado la visión limitada de que el turismo es una actividad únicamente económica y una industria que crece gracias a las divisas que los turistas dejan en el lugar y los empleos que se crean. Todo esto existe, pero es solamente una parte de la actividad, debemos orientarnos a la parte social y a los imaginarios, que a fin de cuentas son los que realmente motivan el turismo mundial.

La construcción de imaginarios acaba sosteniendo una relación directa con la vida cotidiana, tanto en el acto turístico como, a manera de retroalimentación, en la vida cotidiana en sí, la vida de todos los días, en el entorno del trabajo y de la residencia (Hiernaux, 2002).

Por otra parte, es importante saber que una de las características principales de los imaginarios turísticos es la transmisión a otros de las experiencias que se dan dentro de los viajes, ya que la experiencia del viaje contado por alguien a manera de narración participa de manera directa en la creación del imaginario de otro hasta llegar a un imaginario colectivo. Es aquí donde podemos entender que los imaginarios turísticos suelen ser individuales y a la vez colectivos.

Tenemos que interpretar el viaje de cada individuo y saber si el imaginario que se planteaba coincide con la realidad. Actualmente, ya se habla de la importancia de los objetos traídos (*souvenirs*), que se convierten en detalles que aparentemente no significan nada, pero en el fondo son los mejores instrumentos de reencuentro con los imaginarios del turismo en la vida cotidiana.

Como ejemplo de la aplicación de las investigaciones de imaginarios en México, Daniel Hierneaux está elaborando una investigación a través de algunas Universidades que se aplica a la Ciudad de México. Aquí explicaremos brevemente de qué se trata, ya que esto podría ser aplicado a varias ciudades del país.

Las ciudades de México han sido estudiadas por muchos investigadores desde diferentes disciplinas, como la economía, la sociología, la geografía y la psicología, entre otras. Sin embargo, hoy en día existen nuevas lecturas de las ciudades, ya que estamos inmersos en transformaciones de todo tipo y que afectan a todos los grupos y actores que conforman una ciudad. Estos actores mantienen visiones exógenas de la ciudad en su totalidad o en sus partes, que construyen a partir de diversos imaginarios sobre los espacios.

Existen muchos ejemplos de investigaciones de las ciudades de México, entre ellas la de Daniel Hiernaux, quien a manera de explicación, presenta los tres imaginarios potentes que han orientado la acción de los actores urbanos dentro de la Ciudad de México:

- El primero es el de la globalización y la modernidad, que ha conllevado la transformación radical del paisaje urbano, particularmente a lo largo del Paseo Reforma, y en las áreas oeste de la ciudad. En particular, conviene recalcar que los códigos y símbolos de la arquitectura y el urbanismo posmoderno han influido en la constitución de estas nuevas áreas.
- El segundo es el de la revalorización de las áreas centrales, en un proceso conocido en el mundo anglosajón por el “gentrificación”. En este contexto, la valoración de las áreas centrales patrimoniales

ha conducido a una reorganización de los espacios del centro histórico de la Ciudad de México, pero también de otras áreas con tradición patrimonial, como San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, etc. Este imaginario es tan relevante que conduce, en buena medida, las políticas urbanas de la Ciudad de México hacia el Centro Histórico, en una modalidad de régimen urbano inédita. Cabe también señalar la importancia de los imaginarios turísticos que han contribuido a esta revaloración de áreas centrales de las ciudades, a escala internacional y no sólo en el caso mexicano.

- El tercero, la periferia, como imaginario social de felicidad, es el que induce al crecimiento periférico tanto de grupos pauperizados como de segmentos de ingresos muy elevados. En ambos casos, podemos identificar idearios potentes que determinan esta decisión. Por lo que se refiere a la periferia popular, entra en juego el “mito de la casa propia”, y, para sectores acomodados, idearios de seguridad y exclusión voluntaria, que se analizaron inicialmente en otro trabajo (Hiernaux, 2002).

El autor señala que el estudio que están haciendo va a tener varias entradas que se desarrollan en paralelo. Una entrada será la reconstrucción conceptual sobre los imaginarios urbanos y las utopías, que servirá de referencia para interpretar el caso de la Ciudad de México.

Hasta aquí dejamos claros los imaginarios sociales y turísticos, pero aún nos falta por analizar la imagen de los destinos turísticos dentro de los desarrollos urbanos y cómo se complementan, lo que en el siguiente apartado explicaremos.

Imaginarios turísticos

La imagen de un destino turístico urbano es fundamental para su éxito, su crecimiento y su desarrollo futuro, esto, ligado a la competencia que actualmente existe en el mercado, ha hecho que todos los destinos turísticos trabajen con más seriedad y eficacia en la imagen que quieren ofrecer.

Para poder tener una imagen clara, es necesario conocer cuál es la percepción real de los turistas que visitan la zona. La correspondencia entre la imagen anterior a la visita, es decir, las expectativas generadas en los turistas y la realidad encontrada por ellos al llegar al destino, es fundamental para la satisfacción y el pronto retorno de los visitantes (Gandara, 2000).

Es sumamente importante que los turistas al viajar traten de tener una verdadera imagen del destino turístico urbano, es decir conocer cuál es la realidad social que se vive en el país, y cuán riesgoso es, ya que muchas veces nos encontramos con realidades diferentes; el turista cree que todo es color de rosa y no toma precauciones, o, al contrario, no sale de su habitación por miedo a un asalto, cuando en realidad la zona es muy tranquila.

El turismo es una actividad que exige que los destinos estén efectivamente preparados para recibir visitantes. Roberto Goycoolea Prado hace un análisis de esta situación en un documento titulado: *Los imaginarios turísticos en la configuración urbana*, donde señala qué averiguar que piensan los turistas ya no es tan evidente como años atrás, tanto por la dificultad que supone enterarse de la opinión de un grupo cultural y económicamente heterogéneo, como por el desconocimiento del idioma, las instituciones locales y la falta de tiempo inherente a su temporalidad residencial (Goycoolea, 2003).

Debido a las dificultades anteriores, el autor plantea que para averiguar la imagen que los turistas tienen del destino se debe retomar una idea apuntada por Xavier Sust hace casi 30 años, esto es, estudiar el fondo de donde los visitantes toman sus ideas, y es aquí donde plantea la importancia de analizar las “guías turísticas”. Retoma ejemplos como la *Guía Michelin de México, Guatemala y Belice*, que aunque no analiza su contenido, sí muestra que cada vez hay más turistas interesados en tener una guía de viaje, ya que no tendrán tiempo de visitar todo, al menos visitarán lo que se les marque con más estrellas y se considere importante.

Muchas veces estas guías ofrecen una imagen diferente de la que el destino esta queriendo vender, y es que para una arquitectura se muestre como turísticamente significativa debe ser...” grandiosa en dimensiones, rara y antigua, que esté profusamente decorada, que tenga un destino noble y que pueda contar con algún que otro alarde constructivo” (Sust, 1975).

Al hablar de imagen de un destino turístico debemos dejar claro que la imagen es la suma del producto global que se ofrece (los distintos productos que pueda ofrecer un destino), más el conjunto de acciones comunicativas de que es objeto este destino. Siempre se debe tener en cuenta que la suma de la imagen debe ser analizada, fundamentalmente, por el modo en que la perciben los consumidores, para quienes se diseñó cierta imagen. Esta definición relaciona la imagen no solamente con las acciones comunicativas, sino también con la calidad del destino (Gandara, 2000).

Para tener una imagen real y adecuada del destino turístico es indispensable saber cómo y cuándo actuar, ya que de lo contrario podríamos tener demasiada información del destino y esto, en lugar de ayudar, perjudique y disminuyan las visitas.

La OMT en cuanto a la imagen, destaca que:

La decisión de compra por parte del consumidor turista se guía por una cautela mayor que para otros bienes de consumo, ya que el riesgo percibido es más alto. En consecuencia, la imagen que exista en la mente del consumidor sobre un destino o un servicio concreto será decisiva para el proceso de toma de decisión y afectará el tipo de vacaciones elegido, aunque dicha imagen no se corresponda con la realidad (Organización Mundial del Turismo, 1998).

Para que una imagen sea válida lo más importante es que se corresponda con la realidad, y que además sea creíble, porque de lo contrario no serviría de nada, ya que los visitantes no la creerían. Además, debe ser fácil de comprender, es decir, sencilla, lo más importante en una imagen es la claridad de la información, y en algunos casos de las imágenes que se presenten, que deben ser actuales y reales, de otro modo sólo ayudaría a crear una imagen falsa del destino y que los visitantes no regresaran.

Los destinos turísticos urbanos deben preocuparse por la calidad de vida de la comunidad local, ya que ésta es el reflejo de la tranquilidad o inseguridad que puede tener el destino. Si el gobierno deja a un lado la sociedad y se preocupa sólo por el crecimiento de los hoteles y los servicios turísticos, estaría cometiendo un error muy grave, como el caso de Cancún o de Los Cabos en los noventa, cuando los trabajadores de la construcción vivían sin servicios básicos y esto afectó al turismo, ya que no daba una buena imagen de la ciudad en su conjunto.

Para concluir y citando al doctor Gandara, tanto la calidad del producto o destino como su comunicación y su distribución son aspectos que, tratados de manera poco profesional seguramente traerán, tarde o temprano, resultados indeseados. Al considerar la imagen como un instrumento de sostenibilidad para los productos o destinos turísticos, la preocupación con ella se convierte en una responsabilidad fundamental por parte de los gestores y de la comunidad local, así como de los responsables por la distribución de los referidos productos o destinos (Gandara, 2000).

Hemos presentado en este capítulo los elementos teóricos de la investigación; en el capítulo tercero daremos ejemplos de ciudades creadas, imaginarios y parques temáticos, para más adelante analizar estas perspectivas dentro de nuestras áreas de estudio.

III

Ciudades del ocio, imaginarios turísticos y parques temáticos

Surgimiento y desarrollo de los parques temáticos

La historia de la creación de los parques temáticos puede remontarse tan atrás como el comienzo de las civilizaciones, cuando las personas buscaban un espacio para poder distraerse o conocer algo diferente a lo que estaban acostumbradas, pero siempre con un tema específico, aunque fuera simplemente un lugar de ocio o de fin de semana.

Podemos ligar este tema al término “paraíso”, ya que para cualquier ser humano o para cualquier religión significa lo mismo, es un lugar que está lleno de felicidad. Para el hinduismo, el paraíso representa la fusión con la divinidad, mientras que el budismo lo imagina como el estado supremo y eterno de inmutabilidad y paz. Para el cristianismo, la felicidad suprema es la felicidad de Dios y ésta es la única tarea a realizar para los que son capaces de alcanzar su paraíso. En el islam, debido a que sus seguidores son más gráficos y menos metafísicos, ofrecen a los hombres un jardín lleno de placeres sensuales y espirituales, donde pueden hacer lo que se les antoje, eso sí, para lograr esto tenemos que morir y despojarnos de todas nuestras pertenencias, al igual que en la mayoría de las religiones (Teo, 1998).

Por estas razones se comenzó a pensar en por qué esperar a la muerte, si estando en vida se pueden disfrutar de estos espacios, jardines o parques, y así empezaron a surgir primero los jardines, como el

del Edén, mítica y fertilísima llanura, encerrada entre ríos, ubicado en Israel. También surgieron en todo el mundo, como el jardín medieval, los jardines barrocos italianos, los jardines japoneses, entre otros. Estos jardines podríamos tomarlos como los ancestros de los parques de atracciones actuales, ya que, aunque los jardines no representaban la felicidad de los parques de diversiones de hoy en día, por lo menos sí lograban que la gente se mantuviera distraída de los problemas cotidianos y pudieran soñar con fantasías.

Existen, sin duda, muchos paraísos naturales en todo el mundo, playas poco exploradas, islas desiertas, montañas vírgenes, desiertos misteriosos en África, selvas extraordinarias en Brasil, entre muchos otros; también existen recónditos paraísos artificiales para minorías, tan ocultos y tan refinados que ni siquiera sabemos dónde se localizan, aunque esto puede resultar un peligro, como lo acabamos de vivir en diciembre de 2004 con el *tsunami* en Asia, donde ya se han registrado más de 280 mil muertos (información del 25-01-2005, periódico *Reforma*, de México). Allí se encontraban muchas de las playas más exclusivas del mundo.

Como parte de la evolución de estos parques encontramos los temáticos abiertos, que son una prometedora extensión de este término, ya que son propuestas de comunicación que unen a empresas, edificios o ciudades ya existentes con una o varias líneas temáticas, con un fin en común: la promoción y la impartición de una educación no formal.

Un parque temático bien desarrollado como espacio ideal puede aprovechar su diseño, en el que los edificios estén bien ubicados y las vías de comunicación bien diseñadas para lograr un espacio donde el visitante interactúe con todos los servicios.

Un parque temático no es solamente un espacio de ocio y comunicación, sino es también una dimensión superior a la de los parques de atracciones, y además un fenómeno social y económico de primer orden. Una aventura infraestructural y económica importante para sus promotores y para la ciudad en que se encuentra.

Como fenómeno de masas, un parque temático va más allá del simple negocio para convertirse en un agente económico y social que modifica sustancialmente su entorno. Como tal, asume una importancia sociológica, administrativa e incluso política que lo configura como uno de los elementos definidores de la cultura occidental actual (Teo, 1998).

Por estos motivos podemos recalcar que los parques temáticos pueden ser muy diversos y existir en diferentes realidades, y que es tan grande su influencia que puede llegar a cambiar el lado económico, político e incluso social de alguna ciudad. En el caso de Las Vegas es muy obvio que los casinos administran la economía de la ciudad y que las leyes se mueven y transforman de acuerdo con las necesidades de los empresarios. Es tan influyente este parque que hasta cambió la sociedad de la ciudad y de los alrededores, ya que mucha gente de todo el mundo se ha quedado a vivir en Las Vegas para trabajar ahí, y esto ha provocado un proceso de aculturación muy grande de la población. Por poner un ejemplo, dentro de los casinos, más del 30% de los empleados es de origen latino.

Para dejar más claro el concepto de parque temático es importante hacer una relación de diferentes definiciones de lo que para esta investigación significa el término:

- Transmite a la gente una experiencia intelectualmente enriquecedora en todos los sentidos.
- Dentro de un parque temático, el aspecto cultural y científico debe ser integrado a conceptos estéticos.
- Ofrece un escape del mundo real, y crea una ilusión de algo que no es real en ese momento.
- Son experiencias extraterritoriales que permiten realizar fantasías.
- Son espacios de comunicación, donde intervienen varios factores como el ambiente, lo físico y lo real.
- Son una mezcla de fantasía y educación.

En pocas palabras, y citando a Antonio Teo: “lo que distingue a un parque temático de un circo, feria o parque de diversiones es un interés educativo y cultural”. Los parques temáticos lograron crear la educación no formal, es decir aprender divirtiéndote, algo que se creía imposible.

Disneylandia: el parque temático que más se ha desarrollado

Al inicio los parques temáticos eran cerrados y reservados a sus afortunados propietarios y a la gente con más recursos, pero con los años los empresarios se dieron cuenta del negocio que significaban y los fueron haciendo cada vez más accesibles; además, cada vez se vuelven más grandes y con más espacio para más gente.

Encontramos ejemplos como “Bakken”, parque de atracciones que se encuentra en Copenhague, y que existe desde 1583 y hasta la fecha está abierto al público. Otro ejemplo es el “Prater” de Viena, que acoge a sus visitantes desde 1766.

A finales del siglo XIX ya se tenía un dominio de la naturaleza y en algunos casos la fuerza de la velocidad y la fuerza centrífuga, lo que hace que se creen los parques de diversiones. Con la creciente riqueza de las sociedades europea y norteamericana aparece la civilización del ocio y con ella la era dorada de los parques de diversiones. En Estados Unidos se dio este fenómeno después de la Guerra Civil y éste fue uno de los países que desarrollaron esta moda de los parques con mayor ímpetu.

Para 1919 se contaban alrededor de 1,500 parques de diversiones solamente en los Estados Unidos, y esto se debió a que Europa se encontraba en guerra. Por el contrario, América se encontraba en prosperidad para seguir su crecimiento, ya que era la fase perfecta para desarrollar algo para el ocio de la población. Pero toda esta prosperidad terminó hacia 1929 con la Gran depresión; la tristeza se apoderó de la gente alrededor del mundo, y por primera vez se evidenció que el ocio está íntimamente ligado a la situación económica de sus sociedades. Esto fue tan grave que para 1935 sólo quedaron 400 parques de diversiones, y solamente lograban sobrevivir los más baratos.

Un año más tarde surge lo que se le conoce como el primer parque temático en Estados Unidos como tal, es decir, que gire en torno a un solo tema en especial. Fue el parque Knott’s Berry Farm, en Orange County, California, que surgió de un puesto de mermeladas de bayas junto a una carretera de Buena Park. Todo comenzó con el éxito de las mermeladas, después se puso un restaurante, pero para llamar la atención se dividió en zonas y cada una las fue decorando con temas del viejo oeste americano; esto hizo que la gente disfrutara y aprendiera a la vez (www.Knotts.com).

La familia Knott continuó su desarrollo y para 1937 ya contaba con más de 60 hectáreas, escenificadas de la vida salvaje del Oeste y la vida de sus pioneros, y además dentro del parque ya se contaba con trenes históricos, recorridos de la historia, restaurantes y espectáculos, entre otras atracciones. Actualmente está abierto al público como lo podemos ver en las siguientes imágenes, desde sus inicios con la venta de mermeladas, hasta hoy en día que ha crecido mucho.



Fuente: www.knotts.com.

Años más tarde comienzan a surgir más parques de atracciones. En 1952 surge Disney, que no era un parque común, ya que estaba organizado temáticamente, separando a sus más de veinte atracciones diferentes (*Fantasyland, Tomorrowland, Frontierland, Adventureland*, entre otras), y cada una era de un tema específico por conocer. El éxito fue inmediato, lo interesante que tenía Disney es que era completamente inteligente, ya que cualquier visitante de cualquier edad tenía satisfechas todas sus necesidades de diversión, pero además con un toque de cultura bien dosificado y adecuado a sus posibilidades.

El surgimiento de este parque hizo que las familias norteamericanas y de cualquier lugar del mundo sintieran la necesidad de ir a conocerlo, ya que además de diversión generaba conocimientos, y los visitantes salían de él hablando de historia, de tecnología y de ciencia.

Walt Disney, creador del parque, impuso la moda y se vio muy inteligente al saber la fórmula exacta para un buen parque temático: fantasía y educación, claro está, complementadas con toda la tecnología y las maquinarias más nuevas del mercado. La fama que creó el parque fue tan grande que a los pocos días de inaugurado, los reporteros comentaban que ese no era un parque de atracciones, sino la obra de un mago. La estrella principal del parque era un ratón llamado Mickey Mouse, que actualmente es uno de los personajes favoritos de miles de niños en el mundo.

Disneylandia se inauguró en los años cincuenta, pero se han encontrado bocetos y planos que datan de 1930, es decir, cinco años después de que Mickey Mouse hiciera su estreno cinematográfico (disneyworld.disney.go.com). En la siguiente página se muestra uno de los primeros dibujos de Mickey Mouse y de varios dibujos animados que nacieron al poco tiempo.

Durante años, el proyecto de Disneylandia durmió un profundo sueño, ya que la Segunda Guerra Mundial paralizó todo y Mickey Mouse y Donald se alistaron con los demás dibujos animados para hacer una

guerra de películas para alegrar a la gente, pero pese a ello el parque nunca se olvidó. En 1954 Disneylandia ya tenía su propio programa de televisión de una hora y se veía en varios países, lo que animaba a la gente a visitar el parque.

Primeros personajes de Disney



Fuente: www.disneyworld.disney.go.com.

Luego de Disneylandia, su creador Walt Disney empezó a construir lo que hoy conocemos como Walt Disney World, una versión mejorada de Disneylandia. Sin embargo el creador murió antes de que se terminaran las obras, y fue su hermano, Roy Disney, quien siguió al frente de la compañía para poder terminar el parque; así, en 1971 se inaugura el parque en Orlando, Florida, y dos meses más tarde Roy también muere y deja a la familia Disney a cargo de los parques y de la compañía.

Actualmente podemos describir al mundo de Disney como un fenómeno social; es una compañía que ha llegado a la cima del éxito, con sus parques de atracciones, sus películas, caricaturas, cuentos, comerciales, en fin, la mercadotecnia ha sido el arma principal para lograr lo que hoy en día es: el parque temático más grande del mundo. Los norteamericanos de hoy ven a Mickey Mouse y sus amigos como parte de su historia y de su nacionalismo.

Si bien la mayoría quiere a Disney, no todo es color de rosa dentro de la historia de Disneylandia, ya que su fundador, Walt Disney, ha sido criticado por muchos escritores en distintos países, tal es el caso de Ferraiuolo, quien escribió el libro titulado: *El lado oscuro de Disney, promotor o detractor de los valores familiares*, que narra su versión y sus ideas contra Disney como persona y contra todas sus caricaturas, películas y el parque de atracciones. Escribe que todos los cuentos que ha sacado tienen su parte oscura y sexual, y que su creador sacó todos sus miedos y experiencias personales en sus personajes.

Ferraiuolo divide su libro en capítulos que sorprenden mucho, como: “Hechiceros, demonios y obsesión”, “Mickey sale del *closet*”, “La

enfermedad espiritual de Disney”, entre otros. No cabe duda de que acaba con la ilusión de Disney en minutos, ya que señala que cuando murió Disney, en 1966, se perdió la inocencia de sus creaciones y que hoy en día todo lo que toca el nombre Disney, Mickey o cualquier otro personaje, está lleno de magia negra, homosexualidad, budismo, ocultismo, mitología griega, satanismo, y hasta señala que es la antítesis de todo aquello en lo que creen los cristianos (Ferraiuolo, 2004).

Como el autor anterior, existen varios que están en contra de Disney y sobre todo porque dicen que choca con su religión; otro es el caso del ministro de la Iglesia Presbiteriana de Coral Ridge, el doctor James Kennedy, quien señala que: “cuando el público estadounidense despierte y vea lo que Disney está haciendo, se sentirá profundamente ofendido” (Ferraiuolo, 2004).

Por otro lado, también existen muchos que apoyan a Disney y que comentan que los que están en contra son exagerados y extremistas. Al final, lo que quisimos mostrar con estos pros y contras de Disney es el desarrollo tan grande de este parque, que en todo el mundo lo conocen, hablen mal o bien de él lo importante es que hablen, ya que le están dando publicidad gratis.

La cultura del ocio y la comunicación hacia la que se dirige la sociedad occidental en el siglo XXI valorizará sin duda los parques temáticos abiertos, cuyas flexibilidad y economía los convertirá en potentes armas para instituciones y empresas que quieran conectar mejor con sus potenciales visitantes y consumidores, y cuyas expectativas de rentabilidad vayan más allá del beneficio económico inmediato.

Las Vegas: su oscuro pasado, su constante crecimiento y su brillante futuro

Las Vegas se encuentra ubicada en la esquina suroeste del estado de Nevada, y colinda con California y Arizona. Está situada en un extenso y plano valle desértico, rodeada por estériles montañas. En épocas de lluvia solamente alcanza a tener cinco centímetros de agua al año. Este es uno de los detalles que más sorprenden, ya que al llegar a Las Vegas lo primero que se ve son miles de jardines llenos de flores y plantas, como si lo que sobrara fuera el agua (Morales, 2001).

Si observamos con detenimiento la ubicación de Las Vegas, lo primero que se nos ocurre es pensar, ¿qué tiene de especial ese estado

para llenarlo de casinos, si es un simple desierto?, y la respuesta la podríamos encontrar en dos leyes que se aplicaron en la región.

En 1931, la Asamblea del Estado de Nevada emitió una ley que abolía todas las restricciones de juego dentro de su estado (excepto las loterías), esto no significa que antes no existiera el juego, sino que estaba prohibido y ahora, con esta nueva ley, los jugadores podían estar apostando con permiso del gobierno. La segunda ley fue que se concedía a cualquier ciudadano estadounidense el derecho de solicitar un divorcio con el único requisito de cumplir con seis semanas de residencia en el estado, así que la gente podía ir a Las Vegas a perder desde su dinero hasta su pareja, si así lo deseaba.

La creación de estas leyes fueron un regalo para los que en los años veinte y treinta, durante la ley seca, buscaban dónde poder beber y jugar al mismo tiempo sin ser molestados, y encontraron en Las Vegas una ciudad perfecta a la que llamaron “Sin City”, la ciudad del pecado. Se llamó Las Vegas porque es lo único que había por ahí durante la dominación española. Estas leyes no impidieron que en todo el país continuaran los casinos clandestinos, pero sí atrajo como imán a miles de clientes incautos, que salían desplumados del lugar, pero felices de que podían jugar sin tener que sobornar a las autoridades (Morales, 2001).

La mayoría de los empresarios de juego estaban involucrados de una u otra forma con las familias de la mafia, así que fue sólo cuestión de tiempo para que muchos casinos de Las Vegas se convirtieran en protectorados de los grupos de crimen organizado y las grandes mafias.

Otro factor que ayudó a la creación de Las Vegas fue la construcción de la presa Hoover, para poder controlar las aguas del río Colorado, a unos 50 km de distancia y un costo de 50 millones de dólares. Esta presa fue inaugurada por el presidente Roosevelt en 1935. Pero aun con su presa, Las Vegas no podía competir con los paisajes que ofrecía Reno, que se hacía llamar “la pequeña ciudad más grande del mundo”, estaba llena de montañas, lagos; en contraste, Las Vegas sólo tenía cinco casinos de poca importancia en el centro de la ciudad. El *strip*, como se denominaba la parte del bulevar de Las Vegas donde hoy se encuentra la mayoría de los casinos, no existía en ese momento (Ventura, 2000).

Se llamaba *strip* a las aceras elevadas de madera, cubiertas, por las que se caminaba sin estar expuesto al sol y se podía dejar los caballos. Esta calle es la misma que hoy es un súper bulevar que atraviesa la ciudad y es el más importante de Las Vegas.

Hoy en día Las Vegas se conoce como “la ciudad que nunca duerme”, ya que sus casinos están abiertos las 24 horas, los 365 días del año, y con ellos una multitud de espectáculos, centros nocturnos, centros comerciales, restaurantes y supermercados. La infraestructura de la ciudad ha ido creciendo año tras año, pero no solamente eso, sino también la población flotante es cada vez más grande, actualmente se calculan unos 32 millones de personas al año. Esto hace que el espacio urbano tenga que estar bien diseñado y, sobre todo, actualizado.



Fuente: Aprendiendo de Las Vegas, 2000.

La vía comercial, en particular el *strip* de Las Vegas, desafía al arquitecto a asumir un punto de vista positivo, no a mirarla por encima del hombro. Los arquitectos que desarrollan Las Vegas tienen que ser muy imaginativos, y no frenarse ante el diseño o ante las normas que la arquitectura plantea. Las Vegas es la ciudad donde el arquitecto puede echar a volar su imaginación y crear los casinos y los hoteles más impresionantes del mundo.

El gran crecimiento de Las Vegas ha hecho que todos los años se coloquen nuevos letreros o construyan nuevos hoteles. Un ejemplo de esto fue el hotel Golden Nugget, que de sólo tener un letrero grande pasó a estar tapizado de anuncios con luces que se programan por computadora.

El diseño urbano de la ciudad se ha ido creando en torno al *strip*, y ha dado pie a que los visitantes no tengan que moverse de una sola avenida para conocer todos los casinos de Las Vegas. Los grandes espacios entre los hoteles son característicos del *strip*, y hacen que sea difícil tomar una perspectiva de toda la avenida. Las fachadas delanteras y laterales están muy bien cuidadas, pero por detrás los casinos son totalmente diferentes, no tienen ningún atractivo. En este caso está la mayoría, aunque existen algunos que son completamente visibles y por donde se vean están bien terminados (Ventura, 2000).

El uso de suelo en la zona de *strip* es totalmente comercial, no se observan viviendas. Detrás de de la ciudad, la única transición entre el *strip* y el desierto de Mojave es un vertedero cubierto de latas de cerveza oxidadas. Esto no lo ven los visitantes, pero habla muy mal del espacio urbano; lo podemos ver en la siguiente imagen.

Partes traseras de los hoteles de Las Vegas



Podríamos decir que Las Vegas es el parque temático abierto más grande del mundo, ya que es una ciudad que cuenta con un tema especial que es el juego, y además cada uno de los hoteles que existen son pequeños parques temáticos.

Caminando por Las Vegas se puede sentir que se cambia de ciudad, de país y hasta de continente, ya que conociendo el Luxor pode-

mos creer que en realidad estamos viendo una pirámide egipcia, pero con caminar unos pasos nos encontramos con que estamos en Nueva York con todo y la Estatua de la Libertad. Seguimos nuestro recorrido y encontramos la torre Eiffel y a París con todo su encanto, su comida, vestidos y gente, y continuando podemos dar un paseo en una góndola, tal cual estuviéramos en Venecia. Y qué decir del hotel Treasure Island, que tiene un volcán que cada 30 minutos hace erupción. Cruzando la calle encontraremos un castillo con todo y sus torres color azul. Así es que se han creado una gran variedad de parques temáticos.

Dentro de cada hotel existen atracciones que llaman la atención a los visitantes, como el Show de los piratas, el Manhattan express, Hackett Bungy, Las Vegas Paracaídas, teatros, museos, Cinema Ride, santuario de pájaros de Gilcrease, planetario, mundo del oeste, fábrica de chocolates, colección de autos, Star Trek y parque acuático, entre muchos otros.



Fuente: www.lasvegas.com.

Con todo esto podemos decir que Las Vegas es uno de los espacios turísticos por excelencia a escala mundial, y que podemos llamarla parque temático abierto porque ha unido la mercadotecnia de todos los hoteles y de la propia ciudad para lograr así una promoción de toda la ciudad, con un solo tema en común, el juego y la diversión.

Las Vegas empezó una reconversión importante para recuperar su antigua vocación de destino para familias construyendo parques temáticos dentro de los hoteles, como los mencionados anteriormente. Estos cambios incluyeron excavaciones de decenas de lagos artificiales en los suburbios, que tuvieron consecuencias notables sobre el suministro de agua de la ciudad, pero no redujeron la fuerza irresistible del desarrollo.

Aurora García menciona que es muy importante abordar el tema del panorama del diseño espacial urbano, ya que de ser olvidado podría traer consecuencias dramáticas para la ciudad (García, 1995). El empobrecimiento de la vida urbana ha sucedido en varias ciudades turísticas, y esto se debe a que la gente comienza a olvidarse que antes las calles eran un lugar de encuentros con los amigos, de diversión y paseo. Hoy en día muchas son peligrosas, más para las mujeres, y esto se ve apoyado por los medios de comunicación que nos muestran día a día lo que sucede en ellas.

En Las Vegas podríamos pensar que esto no sucede, pero no es así, sólo con caminar tres cuadras atrás del *strip*, y se comienzan a ver graffiti y gente sin casa, dispuestas a todo. De hecho no hace falta salir de la calle principal, en la que nos podemos encontrar en una esquina a gente con letreros que dicen: “Trabajaré por una cerveza” o “Trabajo por comida”. Las estadísticas mencionan que en la ciudad existen más de 4,000 personas sin hogar, de las cuales todas tienen sus motivos. Muchas llegaron a los casinos y lo perdieron todo, otras son alcohólicas, otros enfermos mentales; hay quien en verdad quiere trabajar y no habla inglés. En fin, las historias son muy tristes (Morales, 2001).

Las Vegas es una ciudad con un futuro muy incierto, ya que no sabemos hasta dónde pueda seguir creciendo. En el último año del siglo veinte su población aumentó en 50,000 habitantes, y la mayor parte de estos nuevos pobladores son atraídos por el juego o el deseo de encontrar trabajo.

Es aquí donde surgen preguntas como ¿hasta cuándo y dónde podrá seguir creciendo?, ¿qué capacidad de carga es la que podrá soportar?, ¿tendrá la suficiente infraestructura para albergar a los que sigan inmi-

grando?, es muy difícil dar respuesta a estas preguntas, pero algo que sí podemos afirmar es que la gente va a seguir buscando en Las Vegas una tierra de oportunidades.

Pablo Morales señala que Las Vegas puede convertirse en el lugar de filmación de Hollywood, ya que cuenta con un inagotable manantial de talento, además de bajos costos de producción y un clima ideal para filmar. También comenta que Las Vegas no sólo atrae a la industria cinematográfica, también a la del teatro, y que tal vez sería interesante intentar un desarrollo mediante la presentación de obras.

Para concluir, podemos ver que, si bien el futuro de Las Vegas es incierto, también lo es el de todas las ciudades del mundo, y lo que le queda a esta gran ciudad es tratar de diversificar su economía, tal vez creando industrias nuevas, o hacer lo que más le gusta hacer: seguir siendo la capital de la diversión y el más grande parque temático del mundo.

En mayo de 2005 Las Vegas cumplió cien años como ciudad y lo festejó en grande; se elaboró el pastel más grande del mundo, que se comieron los habitantes y turistas que se encontraban ahí. Además, para festejar, dos meses antes se inauguró el hotel más grande, llamado “The Wynn”, lo que generó más de doce mil empleos directos. Por eso decimos que esta ciudad no tiene límites ni final.

Cancún: el olvido de la región, su rápido crecimiento y su silenciosa decadencia

Por decreto del presidente Porfirio Díaz, Quintana Roo había sido territorio federal por decreto del 24 de noviembre de 1902, y sólo el 8 de octubre de 1974 se le dio su reconocimiento como estado de la República Mexicana; sin embargo, este reconocimiento es apenas una formalización de una trayectoria social, económica y ambiental única en el país. El estado de Quintana Roo se desarrolló rápidamente y cobró importancia por su acelerado desarrollo turístico y por su relevancia como generador de divisas (César, 1992).

A diferencia de los dos ejemplos anteriores (Las Vegas y Disneylandia), Cancún es un destino turístico en su mayoría de sol y playa. Pero la playa no sólo puede ser vista como un mero soporte de actividades, sino ha de ser concebida como un espacio natural.

La Organización Mundial de Turismo plantea que:

[...] ostenta gran singularidad dentro del ecosistema costero, consecuencia de aunar fragilidad y riqueza paisajística, cualidades que determinan la asignación de un valor para la conservación, a lo que hay que añadir la acción defensiva que dispensan a las zonas interiores junto con su importancia como recurso recreativo (Rubio, 2003).

Es decir, que la playa ha de ser vista como un recurso natural necesitado de protección y un excelente indicador de la calidad ambiental y de la calidad en la oferta de un municipio.

El caso de Cancún ha sido ejemplo de la creación de un destino en pocos años y que ha dado un resultado excelente en cuanto a la generación de divisas se refiere, no por gusto es hoy uno de los destinos favoritos a escala mundial, aunque han estado surgiendo destinos que, aunque están cerca, no son de la magnitud de Cancún, como el caso de la Riviera Maya y la Costa Maya. Analicemos el caso de Cancún.

Cancún se encuentra ubicado en el estado de Quintana Roo, nombre dado en honor de don Andrés Quintana Roo, poeta nacido en Mérida, Yucatán de cuya provincia formaba parte el ahora estado 31 de la República. En el siguiente mapa se puede ver la zona hotelera de Cancún en la actualidad.

El estado de Quintana Roo se comenzó a desarrollar entre varios hechos importantes y visiones diferentes. La primera visión, que es la más conocida y menos discutida, es la regionalista del sur, o sea, desde Chetumal y ésta se explica como una batalla épica de hombres y tiempo que termina en la erección del estado. La otra lectura se hace desde la perspectiva integral del estado, y es muy diferente de la planteada anteriormente, ya que no podemos leer la historia de Chetumal como historia de todo el estado (César y Arnaiz, 1998).

No podemos quedarnos solamente con las visiones regionales, debemos saber que desde fuera del estado, es decir, desde México como país, se contaba con una nueva estrategia en los sesenta, era la nueva coyuntura macro regional y mundial que lleva a redimensionar el papel estratégico de las fronteras. El país se da cuenta de que las fronteras estaban muy olvidadas y que eran importantes, ya que, en el caso del sureste, se tenía un flujo constante de barcos que llevaban mercancía a Estados Unidos, y si no se les daba la atención necesaria la zona se podría convertir en una región de tráfico de todo tipo.

Entre 1959 y 1975, la reforma agraria tuvo su auge más fuerte y se dotaron la mitad de los ejidos existentes hasta 1980. Dentro de este mismo periodo pasaron varios proyectos de colonización de la región, los cuales no tuvieron la mínima organización ni apoyos institucionales, además de que la población que llegaba resultaba un problema para la planeación (César y Arnaiz, 1998).

Quintana Roo tenía grandes producciones de chicle y copra. Para inicios de los setenta se dio una crisis que afectó a productores y campesinos, debida principalmente, en el caso de la copra, a los huracanes, y en el caso de la producción chiclera a la reducción de la demanda por el uso del chicle sintético. La región también pasó por un periodo importante de pesca, que se redujo a la llegada de hoteles, ya que se necesitaba mano de obra para la construcción (César y Arnaiz, 1998).

Cancún se desarrolló en gran medida por la importancia que el turismo estaba teniendo en todo el mundo; analicemos esta actividad desde dos marcos, el internacional y el nacional. En el marco internacional, México tenía grandes ventajas para el desarrollo turístico, la primera era que era un país con un gran desempleo, lo que ocasionaría mucha mano de obra buena y barata para la construcción de los hoteles y para su futura operación; la segunda ventaja era que se tenía un bajo grado de escolaridad, lo que representaba la creación de empleos con mínimo de capacitación; otra ventaja fue la posibilidad de impulsar el turismo en zonas marginadas, lo cual reduciría costos en la construcción.

En el marco nacional, México se encontraba con grandes deficiencias dentro del sector turístico, no existía una política turística a largo plazo, no había objetivos concretos, no operaban instrumentos financieros de fomento turístico, ni había planes de desarrollo. El surgimiento de otros destinos, como Mazatlán, Puerto Vallarta, Cozumel y Zihuatanejo se había dado en forma espontánea, con una debilidad estructural manifiesta que hasta el día de hoy se hace presente (Centros Turísticos Integrales, 1988).

México ya contaba con varias playas turísticas, pero la idea de construir ciudades turísticas integrales a partir de cero fue muy fuerte y el Banco de México realizó una detallada búsqueda de lugares para dicha creación, evaluaron muchos destinos poniendo como puntos principales el clima, el ecosistema, mareas, vientos, suelos, tenencia de la tierra, vías de comunicación, nivel socioeconómico, transportes, experiencia turística y alternativas de abasto, entre otros; con la información resultante el Banco de México recomendó, en 1969, la creación de cinco centros turísticos integrales, entre ellos se encontraba Cancún, que fue uno

de los lugares mejor evaluados. Los otros cuatro fueron: Ixtapa, Bahía de Huatulco, Los Cabos y Loreto (Centros Turísticos Integrales, 1988).

Por tal motivo se creó en 1969 el Fondo Nacional de Infraestructura Turística (Infratur), cuya misión fue iniciar la construcción de las dos primeras ciudades turísticas: Cancún e Ixtapa. No se tenía ningún precedente que garantizara el éxito de estas ciudades, pero ello no importó, ya que de inmediato comenzaron las investigaciones y se elaboraron varios documentos, como el plan maestro, donde se planteaba el desarrollo de ambas ciudades y la infraestructura que se podía crear, con sus tablas de densidades y capacidad de carga de los destinos, aspectos que hoy en día han rebasado en gran medida las investigaciones iniciales, sobre todo en el caso de Cancún, que sigue creciendo sin límite alguno.

Para 1970 se iniciaron los trabajos de campo en Cancún y esto generó una urbanización masiva de la población. La gente que se dedicaba al campo y a la pesca comenzó a buscar trabajo en la construcción porque era mejor el salario. Como refieren César y Arnaiz en su libro *El Caribe mexicano: una frontera olvidada*, la consolidación de la pesca está íntimamente ligada al desarrollo del turismo; pero su relación no será, como se esperaba, de complementación, pues en la próxima etapa el turismo comenzará por absorber pescadores y equipo para su sector, que había entrado en una expansión explosiva (César y Arnaiz, 1998).

Años de aislamiento habían generado en Cancún una pequeña industria casi artesanal que empieza a desaparecer con las comunicaciones y la llegada de productos del centro y de otras regiones, y la construcción de hoteles generó un cambio social muy importante. La delegación de Othón P. Blanco era la que mayor desarrollo tenía para 1970, como se puede ver en el siguiente cuadro, ya que en ella se erigía Chetumal, la capital del entonces territorio federal de Quintana Roo.

Cuadro 6
Cobertura de servicios por delegaciones en 1970

<i>Delegación</i>	<i>Viviendas</i>	<i>% con agua entubada</i>	<i>% con drenaje</i>	<i>% con electricidad</i>
Cozumel	2,285	35.5	21.9	53.2
Felipe Carrillo Puerto	5,530	23.9	2.1	16.3
Isla Mujeres	1,139	34.1	28.3	46.4
Othón P. Blanco	6,365	60.6	23.2	65.3

Fuente: IX Censo General de Población y Vivienda INEGI 1970.

En el cuadro anterior podemos darnos cuenta de algunos síntomas de modernidad dentro de estas cuatro delegaciones, y también podemos ver que la zona maya fue siempre una de las más olvidadas de los gobiernos, tanto es así que las carreteras y los caminos tardaron mucho en llegar a la región, y esto creaba un aislamiento de la zona.

En 1973 se inauguró el primer hotel en Cancún, y el gobierno federal se dio cuenta de la importancia que esto estaba teniendo, así que un año más tarde procedió a elevar el Departamento de Turismo al rango de Secretaría de Estado, al mismo tiempo que se fusionaba Infratur con el Fondo de Garantía del Turismo (FOGATUR), para formar una sola estructura que se llamaría Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur). Dos años más tarde, cuando asumió la presidencia José López Portillo, las ciudades turísticas de Fonatur mostraban signos inequívocos de fortaleza, a pesar de los problemas financieros por que atravesaba el país (Centros Turísticos Integrales, 1988).

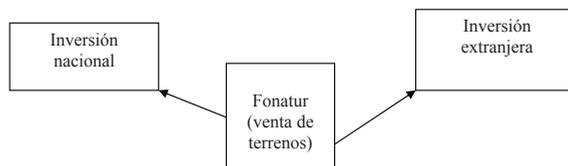
Fonatur (Fondo Nacional de Fomento al Turismo), a través del Fideicomiso del gobierno Federal, construye los cinco centros integralmente planeados (CIP) en México:

1. Cancún (Quintana Roo)
2. Ixtapa (Guerrero)
3. Los Cabos (Baja California Sur)
4. Loreto (Baja California Sur)
5. Bahías de Huatulco (Oaxaca)

Para el cumplimiento de los objetivos, Fonatur mantiene tres programas básicos:

- Desarrollar y consolidar sus cinco CIP, con la ejecución de proyectos de infraestructura y urbanización, inversión que es recuperada a través de la enajenación de predios.
- Financiar la oferta turística.
- Invertir directamente en la infraestructura turística de apoyo. (Fonatur, 1988).

Figura 3
Desarrollo de Fonatur



Fuente: Elaboración propia.

La figura 3 refleja de dónde obtuvo Fonatur las inversiones para desarrollar los CIP, las cuales representan una importante contribución al desarrollo turístico y socioeconómico de México. Además, han propiciado el crecimiento sostenido de otros sectores, como el de las comunicaciones, la industria y los servicios, y ha convertido poblados en ciudades de gran atractivo.

En estos centros de 1974 a 1996 se construyeron 226 hoteles, con 30,072 habitaciones. Cancún fue el primer centro creado por Fonatur, e Ixtapa fue el primero en contar con ayuda del Banco Mundial. Los Cabos está dividido en San José y Cabo San Lucas, comenzó en 1975, y hoy es el segundo destino turístico en México. Loreto es el destino preferido de ecoturismo y además cuenta con una belleza arquitectónica muy grande. En Bahías de Huatulco, el 21% del territorio es desarrollable, el 7% es para el aeropuerto, 2% uso agrícola, 70% reserva ecológica, son en total 21,000 hectáreas.

Para 1975 Quintana Roo ya tenía una infraestructura básica, moderna y funcional, de ahí en adelante comenzaría un rápido crecimiento en la ciudad y al mismo tiempo vendría el auge del turismo. Muchos pobladores de la zona vieron el desarrollo turístico que podría existir y comenzaron a invertir en hoteles, restaurantes y otros servicios para los turistas.

Fonatur afirmaba en sus estudios que:

las características de desarrollo turístico de la península de Yucatán, necesariamente, implican la existencia de grandes perspectivas para el futuro próximo, basado en un crecimiento autosostenido. De acuerdo con las tendencias experimentadas durante el periodo 1967-1970, se sacó una proyección del turismo de Mérida, Cozumel e Isla Mujeres, el que arroja un crecimiento acelerado para 1972 que ascendería a 170,000; 75,000 y 29,000 en los tres lugares, respectivamente... (Fonatur, 1982).

Para Fonatur, el proyecto de Cancún tenía tres objetivos claramente establecidos:

1. Fomentar nuevas fuentes de trabajo, aprovechando que la zona de Cancún tenía un alto potencial turístico y que la península de Yucatán contaba con una importante población rural o semi-rural de bajos ingresos, con límites alternables viables para el desarrollo de otras actividades económicas proveedoras de empleo.
2. Dar un fuerte impulso a la economía regional, mediante la diversificación de sus actividades, seriamente menguadas por las sucesivas crisis de sus principales riquezas: henequén, chicle y maderas preciosas.

3. Captar una mayor corriente turística proveniente del exterior e incrementar a corto y mediano plazos los ingresos de la balanza de pagos (Fonatur, 1982).

El proyecto se dividió en cinco sub-proyectos que conformaban la base para la futura ciudad y la zona turística, ambas separadas por una zona de amortiguamiento. El primero era crear la infraestructura de transporte, cuya función era comunicar y abrir opciones de comunicación para el polo; por ello, el aeropuerto internacional era la primera prioridad. Había que construir un puente que uniera la isla de Cancún con el continente.

El segundo se orientaba a la ingeniería sanitaria; el tema más importante y difícil era el del agua, ya que no hay cerca ni ríos ni lagos, esto se solucionó con la creación de pozos, además de plantas de aguas negras y desechos.

El tercero estaba relacionado con la electrificación, quería lograr una interconexión de la red de Yucatán.

El cuarto se refería a las comunicaciones por vía telefónica. Por último, el quinto sub-proyecto se refería a la urbanización de las partes básicas de la zona hotelera y de la futura ciudad (César y Arnaiz, 1998).

La pregunta que surge es ¿cuánto se gastó? Y ¿de dónde se financiaron?, pues el Estado aportó un 64%, que representaba 142.3 millones de dólares, con créditos del Banco Interamericano de Desarrollo por valor de 33.5 millones de dólares, además de la venta de terrenos, que suma un total de 46.7 millones de dólares. En el siguiente cuadro podemos ver las acciones y los gastos del proyecto de Cancún.

Cuadro 7
Inversión y gastos en el proyecto de Cancún

<i>Acciones</i>	<i>Inversión (millones de dólares)</i>	<i>% de inversión</i>
Estudios y proyectos de obras de infraestructura	8.7	4
Urbanización	91.3	42
Servicios	31.0	14
Equipamiento turístico y urbano	15.8	7
Operación de sistema y mantenimiento de obras públicas	15.1	7
Promoción y publicidad	7.8	4
Administración y supervisión de proyectos	49.0	22
<i>Total</i>	213.7	100

Fuente: Fonatur.

Las inversiones que se realizaron en Cancún e Ixtapa fueron de la misma magnitud al inicio, aunque los resultados en ambas sean tan diferentes; de hecho, hoy en día nos costaría pensar que son inversiones similares y que se iniciaron al mismo tiempo.

El proyecto de Cancún se planteó en tres etapas; la primera abarca desde la primera playa hasta el hotel Sheraton, la segunda de ahí a Punta Nizuc, y la tercera llega hasta la zona de las lagunas. Esto se planteó para finales del siglo XX, se cumplió y, como se esperaba, rebasó el límite de capacidad de carga. Este proyecto es quizá uno de los más importantes del siglo XX para México, y creemos que lo que buscaba era generar un desarrollo en la región, ya que existían grandes problemas sociales y la manera más fácil era utilizar la belleza del lugar para convertirlo en un destino turístico y a la vez crear empleo y desarrollo económico.

Actualmente, Cancún cuenta una zona hotelera de 25 km, donde se concentra la mayoría de los hoteles, centros comerciales, restaurantes y condominios, y el centro de convenciones, entre muchas otras instalaciones. Se tienen dos megaproyectos; el primero, que ya se encuentra en construcción es el autódromo para carreras de fórmula 1, y el segundo es el primer *home port*, “primer gran mega proyecto” para que cruceros de todo el mundo inicien travesía en Xcaret, situado en la Riviera Maya (la cual comprende desde el aeropuerto de Cancún, pasando por Playa del Carmen, hasta Tulum).

Quintana Roo cuenta en total con 57,000 cuartos de hotel. Hoy en día se encuentran las principales cadenas hoteleras, cientos de cadenas de restaurantes y servicios turísticos de alta calidad.

IV

Nuevo Vallarta: La construcción de un destino

La localización y la creación de Nuevo Vallarta

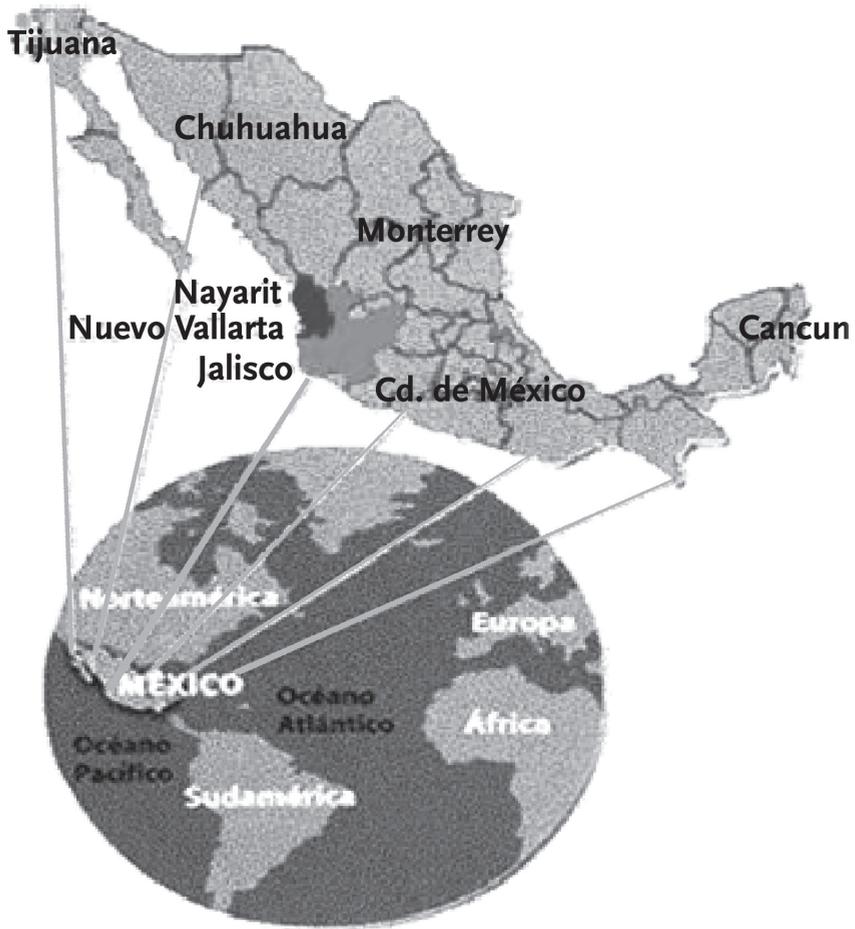
Nuevo Vallarta se localiza en la parte suroeste de Nayarit; pertenece al municipio de Bahía de Banderas, el cual tiene su cabecera municipal en el pueblo de Valle de Banderas. Se localiza a 150 km de la ciudad de Tepic, y a unos diez minutos de Puerto Vallarta, en Jalisco. Cuenta con un área total de 1,973 ha, 7 km de costa en el Océano Pacífico, y aproximadamente 3 km de anchura a todo lo largo, al sur colinda con el río Ameca y la población de Jarretaderas, al oriente con la carretera Tepic- Puerto Vallarta y las poblaciones de Mezcales y Mezcalitos, y al norte con Bucerías.

La zona turística compuesta por terrenos pertenecientes a los fraccionamientos turísticos de Nuevo Vallarta y Flamingos, y a los ejidos de Bucerías, Jarretaderas y Valle de Banderas, son hoy en día destinos turísticos muy importantes a escala mundial.

La gente que no conoce la zona se pregunta: ¿qué es Nuevo Vallarta?, ¿una ciudad, un municipio, un fraccionamiento con hoteles, o un desarrollo turístico? La respuesta que da el Gobierno del estado en sus folletos turísticos es: Nuevo Vallarta es el desarrollo náutico, turístico y ecológico residencial más exclusivo de México.

Nuevo Vallarta se encuentra dentro de Bahía de Banderas, que es una sub-región integrada por tres municipios: Puerto Vallarta y Cabo Corrientes en el estado de Jalisco y Bahía de Banderas, en el estado de Nayarit. Su superficie es de 3,001.88 km², lo que representa el 5.1% de la superficie total de Nayarit y el 36% de la región Costa Norte de Jalisco (Cedestur, 2001).

Mapa 2
Ubicación de Nuevo Vallarta dentro de México



Fuente: Secretaría de Turismo, 2004.

Nuevo Vallarta



Foto aérea de Nuevo Vallarta, se observa parte de la Marina, campos de golf y hoteles.

Cuadro 8
Municipios de la región Bahía de Banderas
y su extensión territorial

<i>Municipio</i>	<i>Superficie (km²)</i>	<i>Porcentaje</i>
Puerto Vallarta (Jalisco)	693.978	23.1%
Cabo Corrientes (Jalisco)	1,534.571	51.1%
Bahía de Banderas (Nayarit)	773.340	25.8%
<i>Total región</i>	<i>3,001.889</i>	<i>100.0%</i>

Fuente: *Bahía de Banderas a futuro, construyendo el provenir 2000-2025* (2001).

El municipio de Bahía de Banderas se localiza en las coordenadas geográficas siguientes: 21° 03' al 20° 54', de latitud norte y 104° 58' al 105° 32', de longitud oeste. Colinda al norte con el municipio de Compostela, al este con el estado de Jalisco, al sur con el océano Pacífico y el estado de Jalisco y al oeste con el océano Pacífico (Centro Nacional de Estudios Municipales, Secretaría de Gobernación, 2004).

Como la gran mayoría del territorio mexicano que desemboca en el océano Pacífico, Bahía de Banderas era hasta hace apenas cinco décadas un lugar aislado y olvidado por la población en general. Para los años cuarenta y cincuenta esto quedó atrás gracias al proyecto que se inició en el país de ocupación de las costas, el cual se llamó “La marcha al mar”. Es así como el Pacífico mexicano se comenzó a convertir en una zona de desarrollo, que en poco tiempo daría mucho de qué hablar (Cedestur-CEED, 2001).

La creación de Nuevo Vallarta se desarrolla gracias a que en 1970 se creó el fideicomiso de Bahía de Banderas, con el fin de impulsar el desarrollo del turismo en la región; por tal motivo se tuvieron que realizar varios cambios en la infraestructura cercana, por ejemplo se pavimentó la carretera Tepic-Puerto Vallarta, para hacer más fácil la llegada de los visitantes. Se expropiaron con fines de explotación turística 5,162 ha, principalmente de los ejidos de Bucerías y Jarretaderas. Los fideicomisarios conformaron una unión ejidal en 1972, lo que significó la base para la comercialización de las primeras áreas para desarrollos turísticos con inversión nacional y extranjera en los fraccionamientos Nuevo Vallarta y Flamingos (Cedestur-CEED, 2001).

Para 1972, las autoridades turísticas de la zona ya pensaban en la importancia que podría tener la creación de este fraccionamiento, y que era fundamental atraer inversiones de distintos países de Europa, de América o de cualquier otra parte del mundo. Cabe mencionar que, al expropiarse estas tierras, a los pobladores de la zona no se les realizó ninguna reubicación, ya veremos más adelante cómo afectó esto al desarrollo de la zona.

Este proyecto de desarrollo turístico fue establecido por el presidente Luis Echeverría, de acuerdo con un plan integral de desarrollo que consideraba el desarrollo social, agropecuario y turístico que permitiera un crecimiento estructurado y ordenado de la región. Hasta ese momento no se pensaba tan en serio en la actividad turística, ya que no se consideraba el empuje que tendría en un futuro.

En el siguiente apartado veremos cómo se fueron desarrollando los diferentes planes de desarrollo que se tenían para la región, y cómo el turismo superó las expectativas y se convirtió en la actividad más importante de la zona.

El fraccionamiento de Nuevo Vallarta comenzó a planearse a finales de los años setenta, y fue en los ochenta cuando comenzaron las construcciones de los primeros hoteles, de la marina y de algunas residencias. Para los años noventa el fraccionamiento ya tenía un desarrollo bastante importante, y contaba con una gran cantidad de obras construidas.



Vista de las islas, canales y Marina de Nuevo Vallarta

*La evolución y el desarrollo
de la infraestructura del destino*

Es importante estudiar el pasado histórico de Nuevo Vallarta para poder comprender el desarrollo que ha tenido y el futuro que le espera. El siguiente cronograma muestra el desarrollo del municipio de Bahía de Banderas.

Cuadro 9
Cronología histórica de Bahía de Banderas

1525	Región descubierta por Francisco Cortés de San Buenaventura.
1530	Nuño Beltrán de Guzmán sometió a los indígenas, y años más tarde Fray Martín de Jesús procedió a evangelizar el Valle de Banderas.
1531	Formó parte del reino de Nueva Galicia.
1823	Perteneció a la partida de Compostela del séptimo cantón del estado de Jalisco.
1824	Formó parte del departamento de Compostela del estado de Jalisco.
1885	Forma parte de la prefectura de Compostela del territorio de Tepic.
1904	Se crea la subprefectura de Valle de Banderas del territorio de Tepic.
1918	Se integra como parte del municipio libre y soberano del estado de Nayarit.
1937	Por resolución presidencial se asigna un reparto de tierras al ejido.
1970	Se crea el fideicomiso de Bahía de Banderas.
1975	Se pavimenta la carretera federal Tepic-Puerto Vallarta, Jalisco.
1989	Por decreto número 7261, del H. Congreso del Estado, se crea el municipio de Bahía de Banderas, y se separa territorialmente del municipio de Compostela.

Fuente: *Enciclopedia de los municipios de México.*

La historia de Bahía de Banderas comienza con la separación de la península de Baja California del continente, hecho que provocó que el agua entrara para crear el golfo de California y se formara así la Bahía de Banderas. Se han encontrado testimonios que acreditan la presencia de aztecas y toltecas en varias partes de la región, como Punta de Mita, San Juan de Abajo y Valle de Banderas, entre otros.

El territorio de Nuevo Vallarta fue transitado por diferentes tribus y pueblos en momentos distintos, durante la época colonial existieron tribus que pertenecían a la monarquía o hueytlahtonazgo de Jalisco; no se sabe con precisión quiénes fueron los primeros habitantes de la región.

Algunas investigaciones revelaron que en esta zona los habitantes enterraban a sus muertos en grandes ollas, aunque además se han encontrado tumbas de tiro. Se dice también que las comunidades náhuatl realizaron una guerra en contra de los españoles y que eran más de 20,000 indígenas, y que tenían vestimenta de pelea y armas decoradas con banderillas teñidas en color púrpura (Fray Antonio Tello, 1525; www.e-local.gob.mx 2004).

Francisco Cortés de San Buenaventura y fray Martín de Jesús, atraídos por las leyendas que contaban que en la zona existían grandes riquezas de oro y otros metales preciosos, descubrieron y conquistaron en 1525 el pueblo de “Tintoque”, que en 1931 formaría parte del reino de Nueva Galicia.

El cultivo de tabaco se intensificó durante el siglo XVII, y un siglo más tarde la bahía comenzó a ser empleada como refugio de embarcaciones que transitaban entre San Blas y Acapulco. Para el siglo XIX, la zona dependía de la alcaldía mayor de Compostela, una de las cuatro que existían en el hoy territorio de Nayarit; durante esta mitad de siglo la localidad tenía muy poca población.

La subprefectura de Valle de Banderas se creó en 1904, y para 1917 el estado libre y soberano de Nayarit, el cual integró a Compostela. En 1930 se intensificó el movimiento agrario y seis años más tarde, se da a los campesinos un total de 26,648 hectáreas, las cuales fueron divididas para formar nueve ejidos.

Para 1941 los pobladores de la región pidieron al gobierno se formase un nuevo municipio al sur de Compostela; así para 1954 se desarrolla Valle de Banderas (www.e-local.gob.mx 2004).

Entre los años cincuenta y sesenta dentro de Bahía de Banderas se desarrollaron varias actividades relacionadas con los animales y con la gran variedad de recursos naturales con que contaban. La ganadería se

volvió fuerte, principalmente gracias a la cría de ganado bovino, porcino, caprino, equino y lanar. La agricultura no se quedó atrás, ya que se cultivaba maíz, sorgo, café, tabaco y ajonjolí; igualmente la región poseía una gran diversidad de árboles frutales como el mango, lima, limón, guayaba, entre otros.

A finales de este periodo se construye la carretera de Tepic a Puerto Vallarta, la cual permitiría el auge comercial y turístico de la región; de hecho, en esta época se comienza a recibir turismo internacional. Esto llevó a que los pobladores se dieran cuenta de los atractivos turísticos que poseían y comenzaran a pensar en crear una gran infraestructura hotelera; esto, a su vez desarrollaría a la población y traería una nueva mancha urbana.

En este momento se crea el Fideicomiso de Bahía de Banderas (1970), y al mismo tiempo el proyecto de desarrollo del Presidente Echeverría, como expresamos anteriormente.

El desarrollo que planteaba el gobierno del Presidente Echeverría constaba de tres apartados; el primero se refería al desarrollo social, el segundo al agropecuario y el tercero al turístico, que es el que nos interesa en esta investigación. A continuación se explican en el siguiente cuadro:

Cuadro 10
Plan integral de desarrollo planteado
por el Presidente Echeverría

<i>Desarrollo social</i>	<i>Desarrollo agropecuario</i>	<i>Desarrollo turístico</i>
Apoyo a la ganadería	Desarrollar más la pesca	Cursos de alimentos y bebidas
Se crearon empleos	Mejorar pangas	Administración
Se creó una empresa de envasado de frutas	Dar a los pescadores mejores redes, anzuelos	Se impartieron cursos gratis de capacitación
Creación de plazas centrales y banquetas	Se entregaron tractores	Se creó el primer hotel ejidal de Bucerías
Agua, drenaje y luz	Mejores semillas	

Fuente: Elaboración propia (2005).

El plan que se tenía para la región era muy ambicioso y necesitaba de una inversión muy fuerte del gobierno, pero aun así se llevó a cabo, pero se sabe que existió un declive y un abandono total de los programas, debido a un problema que existe en la actualidad: el cambio de gobierno.

Apenas cambió el sexenio todo se olvidó, no se dio apoyo a ninguno de los sectores, y esto provocó grandes pérdidas, como la desnutrición del ganado, la falta de recursos para el campo, el abandono de la maquinaria; así, pues las pangas e instrumentos de pesca quedaron en manos del pueblo y no del gobierno. Este olvido de la región fue casi por trece años.

También se comenta que otra de las causas de declive de Nuevo Vallarta y la región fue la libertad otorgada a los funcionarios, que los llevó a actuar corruptamente poniendo los predios del fideicomiso como garantía para recibir prestamos del extranjero para uso personal; esto trajo como consecuencia el miedo de los inversionistas para desarrollarse en la zona.

La situación en que se encuentra hoy en día Nuevo Vallarta

Hoy en día Nuevo Vallarta está considerado como uno de los mejores y más importantes fraccionamientos turísticos del país; además, es uno de los más grandes en su tipo, cuenta con un desarrollo residencial y hotelero, tiene acceso tanto por tierra como por mar. Cuenta con una marina para 324 embarcaciones (Plan Parcial de Desarrollo, Ayuntamiento de BadeBa, 2004), 10 km de canales navegables, y un gran potencial para inversionistas, sean nacionales o internacionales.

En los últimos años se han realizado investigaciones sobre el desarrollo de la Bahía de Banderas; entre ellos se encuentran las investigaciones y los estudios de la Universidad de Guadalajara, campus Puerto Vallarta, que en el año 2001 publicó su proyecto *Bahía de Banderas a Futuro: Construyendo el porvenir 2000-2025* y con posterioridad a él se realiza la investigación *Vocacionalidad turística de la costa de Jalisco*. Ambas investigaciones se han ido actualizando año tras año para conocer mejor el crecimiento y el desarrollo de la zona.

Estos proyectos se han desarrollado debido a los problemas que han surgido en la región, como el rápido y desordenado crecimiento, la mala planeación urbana y, sobre todo, el mal uso de los recursos naturales, los cuales se han deteriorado mucho.

El Ayuntamiento de Bahía de Banderas, con el apoyo del gobierno del estado de Jalisco, por conducto de la Secretaría de Obras Públicas y las mesas de colonos de los fraccionamientos Flamingos y Nuevo Vallarta, elaboró un plan parcial de desarrollo urbano, el cual define por

completo la región, desde el uso del suelo, las directrices urbanas, las políticas de desarrollo y las áreas inmediatas de influencia y desarrollo.

Para la creación de este plan se necesitó elaborar un conjunto de estudios preliminares para encontrar las debilidades y aumentar las fortalezas, mediante un estudio FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas). Este plan parcial de desarrollo incluye a Nuevo Vallarta y hace un análisis de la situación en se encuentra, que es la siguiente (Plan Parcial de Desarrollo, Ayuntamiento de BadeBa, 2004):

- Dos plantas potabilizadoras de agua
- Electrificación
- Drenaje pluvial
- Alumbrado público
- Drenaje sanitario
- Central telefónica
- Cárcamos de bombeo
- Vialidades
- Planta de tratamiento de aguas negras
- Vialidad marina
- Emisor submarino
- Marina
- Campos de golf (en construcción)
- Escolleras y espigones

A continuación presentamos una foto de una zona de Nuevo Vallarta, donde podemos ver parte de la marina, los hoteles de la costa y los canales.



La descripción que hace el plan de cada uno de los servicios y de la infraestructura de Nuevo Vallarta es la siguiente:

Plantas potabilizadoras de agua. Existen dos en operación que se surten de cuatro pozos (dos en operación), con equipo automático moderno; llevan a cabo la precloración (tanque de almacenamiento) y postcloración (líneas de distribución para prevenir la contaminación bacteriológica). La distribución del agua potable se hace a través de una red que, a base de bombeo y por medio de tubería instalada en zanjas (con diámetros variables), llega a las conexiones domiciliarias.

Drenaje pluvial. Instalado a partir de un sistema superficial cuyo objetivo es recolectar y desalojar el agua proveniente de lluvias, y conducir las a través de vialidades y posteriormente a boca de tormenta y alcantarillas rectangulares de concreto reforzado que drenan hacia los canales.

Drenaje sanitario. Sistema separado de aguas negras, con eliminación por gravedad y bombeo a través de catorce cárcamos entre mayores y menores totalmente equipados, los cuales, por medio de tubería, depositan los desechos en una planta de tratamiento de aguas negras con capacidad total de 270 L.P.S. en tratamiento secundario; existe un convenio para que el 100% de estas últimas aguas sean enviadas a los dos campos de golf en proceso, para ser utilizadas en el riego.

Cárcamos. Se cuenta con nueve cárcamos mayores, con cuatro bombas cada una, capacidad promedio de veinte caballos de fuerza, con subestación y plantas de emergencia cada uno, lo que los hace autónomos, más cinco cárcamos menores y dos sin equipar.

Planta de tratamiento de aguas negras. En esta planta se lleva a cabo el tratamiento primario y secundario de aguas residuales y se cuenta con las unidades de pretratamiento (rejilla manual y automática, desarenador), tanques sedimentadores y para el tratamiento de lodos; se cuenta con las unidades de tanques espesadores, cárcamos de bombeo de lodos espesados y centrifugados y reactor biológico. Cuenta con una planta de emergencia con generador Diesel Roll Royce, con equipo de transferencia automática.

Esta planta tiene una capacidad total de 270 L.P.S. tratamiento secundario, considerando las dos etapas. Actualmente tiene capacidad para 67 L.P.S. tratamiento primario y 137 L.P.S. tratamiento secundario.

Emisor submarino. Para evitar la contaminación del mar y de los canales, se llevan las aguas negras a la planta de tratamiento, en la cual se clorifican, y se bombean a través de un emisor, que tiene una longitud aproximada de 1,300 m en su porción terrestre y de 2,600 m en la

porción marina y con una profundidad de 15 m; las aguas tratadas descargan en el medio marino sin que provoque contaminación, debido a la dispersión que se produce por las corrientes marinas.

Electrificación. Se cuenta para el servicio del desarrollo con una subestación reductora de 115,000 V/13,200 V, con capacidad instalada actualmente de 40 MVA, con la cual se satisfará la totalidad de requerimientos de energía eléctrica a futuro. Por medio de la subestación eléctrica se alimenta el desarrollo con cuatro alimentadores aéreos en existencia; se prevén otros cuatro.

Dentro del desarrollo todas las instalaciones son ocultas (subterráneas) y proporcionan acometidas en baja tensión (115 V) a lotes unifamiliares y en alta tensión (13,200 V) a lotes condominales y hoteleros; todas las instalaciones están actualmente recibidas y operadas por la Comisión Federal de Electricidad.

Alumbrado público. Se cuenta con 583 luminarias, de las cuales 52 (de 400 W) están en las vialidades de acceso, las demás están distribuidas en el fraccionamiento, se basa en arbotante formado por poste cónico circular de lámina calibre once, de 11 m de altura y brazo de 2.4 m, con luminaria de 250 W vapor sodio alta tensión 220 V. Actualmente se cubre el 100% del desarrollo, dividido en 42 circuitos.

Teléfono. Red subterránea oculta, alojada en zanja, con canalización de ducto de cuatro vías, registros de lámina galvanizada para acometida a cada lote. Se encuentra en operación la central telefónica con disposición inmediata de 1,000 líneas y con capacidad de ampliación a 10,000 líneas. Además se cuenta actualmente con 25 casetas telefónicas públicas, distribuidas en puntos estratégicos del desarrollo.

Vialidades. Bulevares principales con doble arroyo de 7 m de ancho cada uno y camellón al centro, jardinado con árboles y plantas de ornato de 6 m de ancho; calles secundarias de 10 m de ancho, seis puentes vehiculares con gábildo (altura) de 6 m (dos de ellos), 4.50 (uno) y 3.10 (tres), con respecto a la pleamar media.

Vialidad marítima. Más de 9 km de canales navegables, con un ancho de 20 m de plantilla (parte profunda del canal), con taludes laterales con pendiente de 2.4.1. El canal de acceso tiene 40 m de plantilla y taludes de 5.1. La profundidad de los canales en el acceso y la zona de muelles (marina) es de 4 m, en los canales interiores de 3 m, y en secundarios es de 2.5 m; la variación diaria de la marea en los canales es de 1 m de pleamar a bajamar media. La variación máxima de pleamar a bajamar registrada es de 2 m.

Escolleras. Con el objeto de proporcionar un área de agua interior tranquila en la marina, para permanencia y maniobra segura de los yates, se hizo necesario construir obras exteriores de protección, consistentes en dos escolleras localizadas en el ingreso a la marina, con una longitud de la escollera norte de 225 m y de la escollera sur de 205 m.

Espigones. Con el fin de proteger la playa de la erosión provocada por el acarreo litoral que estaba atacando fuertemente la playa sur del desarrollo, fueron construidos ocho espigones, con una longitud de 60 m aproximadamente.

En los últimos años se ha visto la necesidad de construir marinas a todo lo largo del litoral mexicano del Pacífico, para dar servicio adecuado a la demanda de embarcaciones comerciales y turísticas, de la costa del Pacífico de Estados Unidos y Canadá, demanda que se ha venido incrementando año tras año.

Marina. El desarrollo Nuevo Vallarta cuenta con dos marinas con capacidad para más de 400 embarcaciones, en siete atracaderos flotantes de tipo peine, formados por pasarelas y un muelle fijo (de servicios) con una longitud de 152 m; en éste se encuentra la capitanía de puerto, además de la estación de servicio, que cuenta con tres dispensarios para el suministro de combustible (uno para gasolina y dos para diesel, actualmente sin funcionar). Frente a estos atracaderos se cuenta con una capacidad aproximada para 120 embarcaciones y 100 más en proyecto.

Otros servicios con que cuenta la marina de Nuevo Vallarta son: suministro de agua potable y energía eléctrica en cada uno de los peines, equipo de emergencia contra incendios en las pasarelas principales, señalamientos marítimos visibles, como faros, balizas y boyas, que permiten una navegación segura durante las 24 horas del día. Hay que mencionar que estas instalaciones sufren actualmente un marcado deterioro.

La superficie del espejo de agua en la marina es de 81,700 m²; asimismo, se cuenta con seis embarcaderos públicos, de los cuales cuatro tienen botadero y dos están por construir. Cabe mencionar que dentro de la marina de Nuevo Vallarta se encuentran la marina local y la marina del hotel Paradise Village, la cual actualmente es la más moderna y con más crecimiento.

Campo de golf. Actualmente existen dos campos de golf, uno del hotel Paradise Village y otro del hotel Mayan Palace. Cabe mencionar



Marina del hotel Paradise Village



Marina de Nuevo Vallarta

que ambos han sido sede de diversos concursos nacionales e internacionales, lo que atrae turismo a la región.

Todas las especificaciones anteriores las presenta el plan parcial de desarrollo de Nuevo Vallarta y Flamingos, que se motivó para incentivar el desarrollo socioeconómico de la región; además este plan es apoyado por los residentes de ambos fraccionamientos.

Por otro lado, este plan incluía como equipamiento urbano un jardín de niños con una superficie de 0.058 ha, una escuela primaria con 0.63 ha, un vivero para conservación de áreas públicas de 2.44 ha en la villa 2, un área de reparación y mantenimiento de embarcaciones de 0.76 ha, una terminal de transporte público (sin superficie), un área de servicios públicos de policía, bomberos y salvamento de 0.21 ha en la villa 4, una capilla de 0.15 ha en la villa 5, y un centro de convenciones de 2.80 ha en la villa 9 (Plan Parcial de Desarrollo, Ayuntamiento de BadeBa, 2004).

Desde la construcción de Nuevo Vallarta, el Fideicomiso de Bahía de Banderas (FIBBA) convino con los colonos y el Ayuntamiento la nueva determinación de superficies para una capilla, un jardín de niños y una hectárea para equipamiento municipal, acciones que hasta el día de hoy no se han llevado a cabo, aunque se intentó hacer a la entrada del fraccionamiento el jardín infantil, pero nunca se concluyó, y los juegos se oxidaron y crecieron plantas alrededor.

El plan parcial propone la determinación de dos áreas, una para equipamiento regional y otra para equipamiento institucional, denominado centro de distrito, en las cuales se resuelven ampliamente los requerimientos de equipamiento para los desarrollos turísticos actuales

y futuros en las áreas de expansión propuestas (Ley de Asentamientos Humanos, 1985).

En la actualidad los megaproyectos turísticos cuentan sólo con el equipamiento propio para la infraestructura; dos subestaciones eléctricas, una central telefónica, quince cárcamos de bombeo, un tanque elevado, cisternas, plantas de tratamiento y otros equipos menores, así como algunos de servicio turístico, como los tres embarcaderos y las ventanas al mar. En virtud de lo anterior, el equipamiento con que cuentan los desarrollos turísticos es privado y se identifica con cuatro casetas de información turística y vigilancia, una plaza de usos públicos, un centro comercial privado y dos clubes de playa, los cuales hacen descuentos especiales a los residentes.

En cuanto al equipamiento relativo a la educación, la salud, el abasto, el deporte, la administración pública y el transporte, se localiza fuera de los límites de propiedad de los fraccionamientos y en las localidades inmediatas de Jarretaderas, Mezcales y Bucerías. Se deberían tener todos estos servicios dentro de la zona, para facilitar su utilización.

Los colonos de Nuevo Vallarta, por medio de su ex presidente de la mesa directiva, el señor Enrique Tron y el licenciado Gerardo Infante, enviaron un comunicado al Ayuntamiento de Bahía de Banderas, donde expresan que: “en el desarrollo urbano, todos debemos responsabilizarnos por un crecimiento armónico y respetuoso del entorno” (Nuevo Vallarta SA de CV, Reglamento y Restricciones de Construcción). Asimismo, no aceptaron el primer Plan Parcial de Desarrollo Urbano, argumentando que traería consecuencias e impactos negativos ecológicos, ambientales y de calidad de vida.

Los residentes expusieron su desacuerdo, ya que la mayoría venía de vivir en ciudades con problemas urbanos, y escogieron Nuevo Vallarta por su tranquilidad y calidad de vida; por otro lado, quieren que el fraccionamiento crezca de una forma sustentable, es decir, buscando el equilibrio entre las actividades económicas y los recursos naturales disponibles. De aquí crearon un reglamento de construcción y uso de suelo.

Actualmente Bahía de Banderas cuenta con varios atractivos, como las playas de Punta de Mita, Bucerías, Destiladeras, Flamings, Cruz de Haunacaxtle, Jarretaderas, Corral del Rico y el Anclote, entre otras y, claro está, el desarrollo náutico turístico residencial de Nuevo Vallarta.

En cuanto a la actividad económica, Nuevo Vallarta tiene una vocación primordialmente turística, la mayoría de los terrenos están des-

tinados a actividades relacionadas con ella, como hoteles, restaurantes, clubes de playa, comercios, etcétera.

La mayoría de la población económicamente activa se desenvuelve principalmente dentro del sector terciario (comercio, turismo y servicios); cabe destacar que muchos pasaron del sector primario al terciario, cuando se produjo el *boom* turístico.

En el siguiente cuadro podemos ver el porcentaje de los sectores económicos:

Cuadro 11
Población de Bahía de Banderas
económicamente activa por sector

<i>Sector</i>	<i>Porcentaje</i>
Primario (agricultura, ganadería, caza y pesca)	31.00%
Secundario (minería, petróleo, manufactura, construcción, electricidad)	17.72%
Terciario (comercio, turismo y servicios)	47.15%

Fuente: INEGI, XI Censo de Población y Vivienda y el conteo rápido, 1995.

La mayoría de las casas que existen no son habitadas todo el año, ya que pertenecen a turistas nacionales y extranjeros que las utilizan solamente en vacaciones. De acuerdo con el Plan Maestro de Fonatur, en el 2000 existían 209 habitantes o residentes de tiempo completo en el fraccionamiento; si comparamos esto con lo que se esperaba para el año 2000 al construir el fraccionamiento, que eran 19,950, podemos decir que fue un fracaso.

En 1998 llegaron a la zona aproximadamente 410,000 turistas, de los cuales más de la mitad eran extranjeros que llegaron en avión y el resto nacionales, llegados principalmente en automóvil, ambos dejaron una derrama de \$1,031'004,900 pesos.

En cuanto a la construcción, podemos decir que en los últimos diez años ha crecido más que nunca, tan solo en los últimos cinco años se han construido dos campos de golf, dos hoteles cinco estrellas y una cantidad impresionante de departamentos y clubes de playa, sin contar los grandes proyectos que tiene la empresa Paradise Village, que día a día crece más y no tiene límites. En el cuadro 5 podemos observar que Nuevo Vallarta es el fraccionamiento que más porcentaje de oferta hotelera tiene en toda la Bahía de Banderas.

Cuadro 12
Porcentaje de ubicación de la oferta de alojamiento
del municipio de Bahía de Banderas para el año 2000

<i>Ubicación</i>	<i>Porcentaje (%)</i>
Nuevo Vallarta	19.35
Flamingos	8.60
Bucerías	17.20
Playas de Huanacastle	10.75
La Cruz de Huanacastle	5.38
Costa Banderas	2.15
Punta de Mita	3.22
Sayulita	12.90
San Francisco	3.22
Lo de Marcos	11.83
San José del Valle	2.15
San Juan de Abajo	3.22
<i>Total</i>	100.00

Fuente: Secretaría de Desarrollo Económico del Estado de Nayarit. Delegación de Turismo Zona Bahía de Banderas, 2001.

Cuadro 13
Proyecciones del alojamiento turístico en Nuevo Vallarta,
Flamingos y Punta de Mita 2001-2015

<i>Año</i>	<i>Cuartos de hotel</i>	<i>Unidades de condominio</i>	<i>Total</i>
2001	3,600	1,270	4,870
2002	4,200	1,490	5,690
2003	4,800	1,700	6,500
2004	5,400	1,910	7,310
2005	6,000	2,130	8,130
2010	8,000	3,200	11,200
2015	10,000	4,200	14,200

Fuente: Gobierno del estado de Nayarit, FIBBA, 2000.

El ritmo de crecimiento de habitaciones entre 1992 y 1997 fue del 12.28% anual promedio, lo que hace un promedio de 252.2 cuartos al año, que significa que en este municipio se construían dos cuartos cada tres días en el periodo antes señalado.

De 1997 a 2000 el número de unidades rentables creció en el 60%. Según los estudios del Fideicomiso de Bahía de Banderas conjuntamente con el gobierno estatal, el alojamiento turístico en Nuevo Vallarta, Flamingos y Punta de Mita superarán para el 2015, los 14,000 cuartos de hotel y condominios (Cedestur-CEED, 2001).

En el cuadro 6 podemos ver que el municipio de Bahía de Banderas tendrá un excelente panorama de desarrollo económico, lo cual significará el rápido crecimiento de la actividad turística. De la mano de este crecimiento se tendrá que realizar estudios de protección del medio ambiente, ya que si estas proyecciones se cumplen se perderá gran parte del ecosistema que hoy existe.

Se deben realizar investigaciones que arrojen datos precisos sobre si este desarrollo será benéfico o dañino para la región, ya que no solamente se trata de crear cuartos de hotel, se debe pensar en la gente que va a llegar a trabajar a la zona y que va a precisar de servicios, vivienda, escuelas, entre muchas otras necesidades.

En el caso de la ocupación de Nuevo Vallarta, es de 69% promedio anual para el año 2000, lo que muestra una baja con los años anteriores, ya que en 1999 fue del 72% (Secretaría de Desarrollo Económico del Estado de Nayarit, 2001).

Cuadro 14
Porcentaje de ocupación promedio mensual
de Nuevo Vallarta de 1997-2000

<i>Mes</i>	<i>1997%</i>	<i>1998%</i>	<i>1999%</i>	<i>2000%</i>
Enero	87	77	91	79
Febrero	93	84	93	86
Marzo	90	79	86	81
Abril	72	79	81	77
Mayo	62	67	63	62
Junio	58	56	62	57
Julio	74	76	88	79
Agosto	77	69	77	72
Septiembre	55	41	47	46
Octubre	52	55	51	51
Noviembre	63	69	66	69
Diciembre	67	67	60	72
<i>Promedio total anual</i>	71	68	72	69

Fuente: Secretaría de Desarrollo Económico del Estado de Nayarit. Delegación de Turismo Zona Bahía de Banderas, 2001.

La ocupación tiende a crecer en gran medida, según el gobierno del estado de Nayarit, quien espera que para el año 2010 se reciban 1,114,000 turistas en Nuevo Vallarta, Flamingos y Punta Mita, y para el año 2015 se proyectan unos 1,402,000 turistas.

Actualmente Bahía de Banderas se ha convertido en uno de los destinos turísticos más importantes de México, y es que el área posee más del 90% de días de sol, además de que las playas cuentan con belleza escénica, agua clara, arenas limpias, oleajes moderados y, sobre todo, seguridad. La combinación de playas con áreas montañosas elevadas es considerada como única, y con mucho futuro para desarrollar diversos tipos de turismo (Cedestur-CEED, 2001).

Nuevo Vallarta cuenta con territorio de amplia biodiversidad, empezando por sus 9 km de canales navegables, que en un principio eran esteros y poco a poco se fueron drenando para hacerlos transitables para las embarcaciones; es impresionante la diversidad de vida animal que podemos encontrar al navegar por ellos, como aves, cocodrilos, peces, iguanas, entre muchos, los cuales viven en su mayoría en los manglares.

Aquí surge otro problema muy grave: los manglares están siendo cortados por intereses de particulares, sin pensar en lo que representan para el ecosistema. Muchos colonos, por construir un muelle, cortan todas las plantas que les estorban, sin importar si son endémicas o qué animales viven ahí. Llama mucho la atención el trámite para construir un muelle y el permiso que se necesita; es indignante que las autoridades que autorizan los muelles vivan en el Distrito Federal, y que desde sus oficinas decidan quién sí o quién no puede construir un muelle, sin ni siquiera conocer el destino, ni los impactos que podría tener (entrevista con la Capitanía de Nuevo Vallarta).

La Capitanía de Nuevo Vallarta está tratando de hacer conciencia de este problema tan grave de construcción, pero todavía no se ha podido desarrollar ninguna propuesta. Por otro lado, los colonos han tomado cartas en el asunto, y mediante la mesa directiva también han discutido el tema y están haciendo estudios junto con el Centro Universitario de la Costa para poder conocer la realidad de los canales.

En las siguientes fotos podemos ver la diferencia de un canal con su manglar y de una residencia que cortó todo el manglar sólo para tener una bonita vista; esto es lo que no se debe permitir, o por lo menos se debe reglamentar. Dentro del reglamento de construcción existe una cláusula que habla de la prohibición de cortar el manglar, pero, como

vemos en la foto, esto no se cumple. Estos casos se ven a todo lo largo de los canales; cada vez es más común que para iniciar una construcción se quiten todas las plantas y después se siembren plantas que tal vez no son de la región.



Canales de Nuevo Vallarta con y sin manglar.

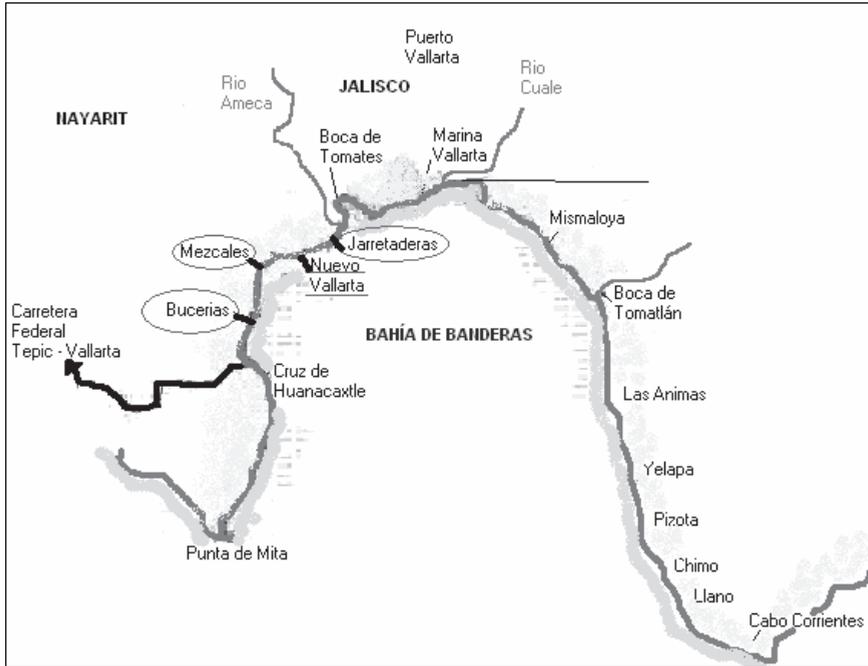
El problema más grave que tiene el fraccionamiento es cuidar el medio natural, la tendencia es que cada vez esté más afectado; también hay problemas que el turismo ha traído, como que existe un recorrido por los canales y el guía alimenta a los cocodrilos con pollos para que los turistas los vean. Esto está cambiando la alimentación de ellos, y ya hasta han atacado a perros. Esta situación es muy difícil de controlar, ya que el recorrido pertenece a uno de los hoteles más importantes de Nuevo Vallarta, Paradise Village.

Al desarrollarse el fraccionamiento de Nuevo Vallarta, también lo han hecho los poblados aledaños; algunos se han visto afectados, pero otros han crecido gracias a este desarrollo.

Impactos sociales y las estrategias de ordenamiento

Los poblados que se encuentran más cercanos a Nuevo Vallarta, y por lo cual son los que se han impactado, son: Jarretaderas, Mezcales y Bucerías. En el siguiente mapa podemos ver la cercanía que se tienen entre ellos y la influencia que puede tener Nuevo Vallarta.

Mapa 4
Poblados cercanos a Nuevo Vallarta:
Bucerías, Mezcales y Jarretaderas



Fuente: Elaboración propia.

Al noroeste de Nuevo Vallarta encontramos a Mezcales; el censo de población elaborado por el INEGI en el año 2000 arroja que cuenta con 2,632 habitantes, y que tiene una tasa promedio de crecimiento anual del 6.5%. La población está dividida por la carretera federal Tepic-Vallarta, que cruza totalmente el poblado, y se ha creado un área importante de comercio en el lugar (INEGI, 2004).

Mezcales se encuentra a sólo cinco minutos en automóvil desde Nuevo Vallarta, lo que hace que muchos de los habitantes del fraccionamiento realicen sus compras ahí; además cuenta con un centro de salud que es el más cercano al desarrollo.

Dentro de la investigación nos percatamos de que la construcción de Mezcales ha sido muy diversa, y que la mayoría de las casas no están terminadas, las calles son en su mayoría de tierra, y en épocas de lluvias

se vuelven muy difíciles de transitar, ya que entre los baches y el agua se vuelven lagunas.

Es indiscutible la falta de servicios, como alumbrado público o drenaje en algunos casos, pero también han estado mejorando, como la plaza pública que se construyó hace unos años. Hasta hace algunos años era muy grande el problema de migración por falta de servicios y de escuelas; actualmente sucede lo contrario, es más común ver a gente que llega a vivir ahí procedente de distintos lugares de la república, que van con el fin de encontrar nuevas oportunidades de empleo.

Platicamos con gente local, y al parecer nadie estaba en contra del desarrollo de Nuevo Vallarta, sino al contrario, creían que gracias a los hoteles y restaurantes cada vez eran más los turistas que pasan por ahí y que de una u otra forma les compran algo. Aunque varios habitantes trabajan en la hotelería, son pocos los que lo hacen en el fraccionamiento.

Hay un recurso natural muy importante que comparte Nuevo Vallarta con Mezcales y es la laguna del Quelele, aunque en realidad la entrada única a dicha laguna es por los canales de Nuevo Vallarta, aunque los pobladores comentan que por el campo de golf de Flamingos también se puede ingresar. Es este es un recurso que se debe cuidar mutuamente, ya que, como habíamos expresado antes, es un lugar bellísimo y lleno de vida animal.

En la investigación de campo realizada concluimos que los impactos que ha tenido Mezcales y los pequeños poblados dentro de la zona, como Valle Dorado y Rincón del Cielo, han sido poco perceptibles, ya que desde la creación de Nuevo Vallarta los habitantes de Mezcales sólo han contribuido con mano de obra, es decir trabajando en la construcción de los hoteles. Además, el hecho de que el fraccionamiento haya estado parado diez años hizo que la zona estuviera tranquila. Por esta razón los habitantes entrevistados de Mezcales no tienen una percepción negativa de Nuevo Vallarta.

A sólo diez minutos de Mezcales encontramos el poblado de Bucerías, el cual es mucho más grande que Mezcales, cuenta con una población de 8,833 habitantes para el 2000, lo que ha significado un alto índice de crecimiento poblacional, ya que hace apenas unos años era una población muy pequeña.

En las entrevistas con la gente local pudimos observar que ellos sí han visto un cambio radical desde la construcción de Nuevo Vallarta. Las personas comentaban que Bucerías era muy tranquilo, todos se conocían,

sembraban mango, tamarindo, frijol y maíz y pescaban mucho; ahora eso casi se ha terminado. Actualmente la población vive casi en su totalidad del comercio y del turismo, y ha dejado a un lado las actividades tradicionales.

Muchos son los pobladores extranjeros que llegaron de vacaciones y se quedaron a vivir en la comunidad por la tranquilidad y la cercanía al mar. Por el contrario, muchos jóvenes de la zona emigran a los Estados Unidos a trabajar, y es aquí donde la influencia de modas y costumbres se vuelve más fuerte.

Las construcciones que encontramos son variadas y más modernas, aquí ya hay más calles pavimentadas, aunque la gente local de mayor edad no está contenta con los nuevos edificios, a diferencia de los jóvenes, que opinan que así se ve mucho mejor. La ampliación de la carretera, que también pasa por en medio, ha favorecido la circulación, pero también ha causado muchos accidentes.

En conclusión, podemos decir que la población sí ha visto un impacto en cuanto a Nuevo Vallarta, pero no negativo en su totalidad, por la creación de empleos y el empuje al turismo que se ha dado. En realidad, es Bucerías quien está afectando más a Bahía de Banderas, ya que se sabe que muchas de las aguas negras pasan directamente al mar sin ningún tratamiento, además de los problemas de recolección de basura que han creado un ambiente de suciedad en algunas zonas.

La última población que visitamos para analizar es Jarretaderas, que en realidad es la más cercana al fraccionamiento, está a sólo tres minutos en automóvil, colinda con el río Ameca. La población que tiene en el censo del año 2000 es de 4,362 habitantes.

Esta población ha sido la más influenciada por Nuevo Vallarta, en general, con un impacto económico importante, ya que la mayoría de su población trabaja para el turismo: hay conductores, meseros, cocineros y gente trabajadora que es empleada por los hoteles del fraccionamiento.

Al igual que los otros dos poblados, Jarretaderas recibe mucha migración de otros estados, como Chiapas, son tantos los que viven ahí que ya existe un transporte directo Jarretaderas-Chiapas. Por otro lado, los entrevistados no conocían de casos de gente que se fuera a vivir al extranjero. Hasta el día de hoy la población no desarrolla actividades turísticas de importancia, sólo paseos a caballo o visitas a sus fiestas tradicionales.

El turismo empezará a verse más cuando los inversionistas, que han comprado muchos terrenos ahí, comiencen a desarrollar hoteles o cual-

quier tipo de servicio para los turistas. Será en ese momento cuando podamos medir más a fondo los impactos del turismo. Hasta el día de hoy Jarretaderas ha tenido más contacto con el hotel Mayan Palace, ya con él comparte el río y ha habido pláticas para la creación de un malecón por el río, lo que traería mejoras para ambos. En general, los entrevistados no ven efectos negativos por la creación de Nuevo Vallarta; al contrario, le agradecen la creación de empleos.

De acuerdo con los tres poblados, hemos comprobado que algo que ha impactado fuertemente es el cambio de uso del suelo; mucha gente perdió sus terrenos o los vendió a un precio muy bajo sin saber el valor real. También la especulación ha sido un factor que ha afectado a la región, la población local ya no puede tener acceso a la compra de terrenos. Esto llevará a que los habitantes tendrán que buscar nuevas zonas habitacionales.

Los colonos de Nuevo Vallarta han estudiado muy a fondo la estrategia de Ordenamiento Turístico, donde se establece que el modelo de desarrollo turístico que se propone para la zona de Bahía de Banderas tiende a buscar una distribución de la oferta hotelera, por lo que, al querer aumentar la densidad de cuartos hoteleros en Nuevo Vallarta, se está rompiendo con este modelo de desarrollo por concentrar en el fraccionamiento la oferta de dicho rubro.

El Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Bahía de Banderas establece que el concepto del desarrollo consiste en “disminuir la concentración de cuartos por hectárea partiendo desde Nuevo Vallarta y proponiendo el nuevo plan parcial un aumento de densidades, cae en una incongruencia con el citado Plan Municipal” (Nuevo Vallarta SA de CV).

Además, los colonos aseguran que los cambios en las densidades fueron idea de los hoteleros para poder seguir construyendo, y esto afecta directamente a los residentes; por tal motivo exponen que se deberá presentar un estudio de impacto urbanístico y ecológico que establezca claramente las mejoras urbanas que procederán para poder variar las densidades, observando en todo tiempo un desarrollo sustentable y estableciendo el plazo para su mejoramiento de conformidad con el artículo 42 de la Ley de Asentamientos Humanos y Desarrollo Urbano para el estado de Nayarit.

No se puede olvidar que existe la laguna del Quelele, la cual alberga a varias familias de animales, algunas de las cuales son endémicas, y si se sigue explotando este lugar sin protección ni control terminaremos con estas valiosas especies.

Desgraciadamente, es difícil separar los intereses económicos de los sociales, muchas veces por crecer y construir más no se piensa en que existe una capacidad de carga que no se puede superar, porque pondría en riesgo a todo el fraccionamiento. Tenemos un ejemplo muy claro justo a nuestro lado, la marina de Vallarta, hasta hace diez años era todavía un estero y no tenía tanta contaminación, hoy, si examinamos el agua cerca de la gasolinera, tendríamos urgentemente que clausurarla por la contaminación tan grande que genera, pero, como esto afecta intereses económicos, todos hacen como que no pasa nada. ¿Realmente queremos eso para Nuevo Vallarta?, definitivamente no, por eso investigaciones como ésta pretenden hacer conciencia de la situación y ayudar a pensar en el futuro y a que este objetivo se cumpla.

Nueva señalización turística de Bahía de Banderas

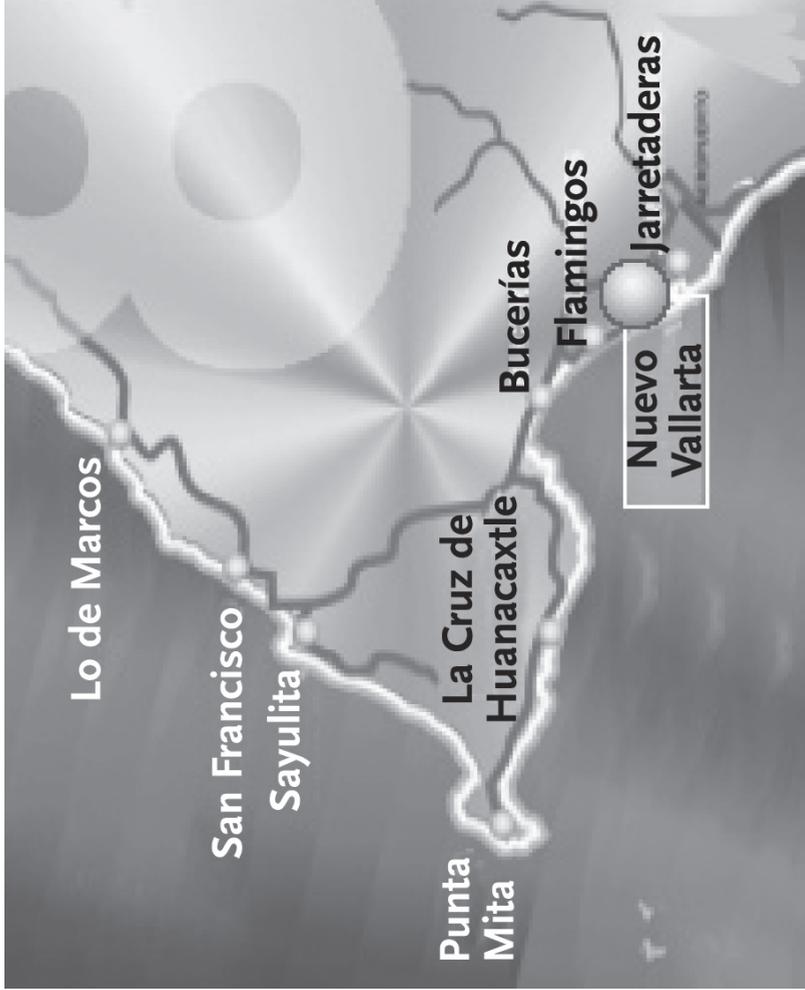
En el mes de abril del presente año se presentó a los colonos de Nuevo Vallarta una propuesta sumamente alentadora, referente a la señalización turística, pero no solamente se pretende abarcar el fraccionamiento, sino es para toda la Bahía de Banderas.

El objetivo que presentó el proyecto integral multidisciplinario fue lograr que el desarrollo de Bahía de Banderas retome su vocación inicial de ser un desarrollo de clase mundial (Bahía de Banderas, 2005).

Lo que se pretende realizar en este proyecto de señalización turística es homogeneizar todos los señalamientos que se encuentran dentro de los siguientes nueve destinos turísticos:

1. Lo de Marcos
2. San Francisco
3. Sayulita
4. La Cruz de Huanacastle
5. Punta de Mita
6. Bucerías
7. Flamingos
8. Nuevo Vallarta
9. Jarretaderas

Mapa 5
Señalización turística en 9 destinos de Bahía de Banderas



En el mes de junio del presente año se comenzaron a instalar los letreros del fraccionamiento, y además se están pavimentando todas las calles internas. Por otro lado, las dos entradas principales se están remodelando y convirtiendo de dos a cuatro carriles, con casetas de vigilancia más grandes y con mayor seguridad.

El fraccionamiento está creciendo muy rápido, en todas las villas se están construyendo casas y en la zona costera se levantan varios hoteles y condominios de tiempo compartido.

En las salidas del fraccionamiento que comunican a la carretera Vallarta-Tepic se están construyendo muchos fraccionamientos, tiendas, restaurantes y la Universidad Tecnológica de Bahía de Banderas.

No cabe duda de que Nuevo Vallarta está avanzando a pasos agigantados, pero no va solo, ya que las comunidades cercanas, como Mezcales, Jarretaderas y Bucerías, están cada vez más desarrolladas.

V

Careyes: un paraíso desconocido

La idea de crear un hotel exclusivo

La idea de crear Careyes surgió en 1968, en el viaje que Gian Franco Brignone hizo a México, cuando descubrió las bellas playas de la zona; él comenta en la entrevista que Dios lo inspiró, porque solamente Dios pudo hacer algo tan perfecto. Careyes se hizo como una historia de amor, y es por eso que se enamoró y dedicó su tiempo, su dinero y, sobre todo, su gran amor a este proyecto.

Él era enmarcador de cuadros y sólo le quedaba un ojo bueno, de ahí que la casa más bonita del lugar se llame así, “Mi Ojo”. Su idea comenzó a crearse al pensar en una arquitectura sencilla, de cemento, pero algo que no podía faltar eran las palapas, que para él son el símbolo de tranquilidad. Así creó “Casitas de las Flores”; de gran valor son las casas de “Sol de Oriente” y “Sol de Occidente”, pero no fue un trabajo fácil, le llevó más de veinte años acabar de construirlas.

Cada casa está orientada, como sus nombres indican, al oriente y al occidente; además, la forma arquitectónica de las casas representan un sol, cada rayo de éste es un cuarto en forma de triángulo. Las casas se encuentran una enfrente de la otra, lo que representa la unión entre las civilizaciones, las torres que tienen son el símbolo de la vieja Europa con un Mediterráneo nuevo; los meteoritos que tienen significan el cosmos (entrevista al señor Giorgio Brignone).

Careyes es un desarrollo poblado de casas increíbles que emergen de la selva, entrar a una de las casas es adentrarse en un universo particular lleno de estímulos sensoriales. Este destino es muy diferente a

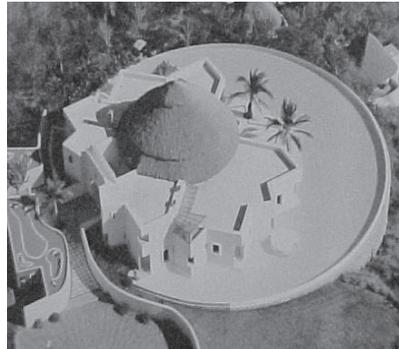
los tradicionales, tiene magia, a él acuden personalidades de todos los medios de comunicaciones, además de reyes, príncipes, viajeros, artistas y muchos arquitectos.

Brignone expresa que este proyecto se elaboró gracias a muchas personas que lo apoyaron, entre ellos los arquitectos Barragán, Diego Villaseñor, Jean Claude Galibert y Marco Aldaco, también gracias a sus hijos, su esposa, a sus amigos y sobre todo a los artesanos, que fueron quienes le dieron al lugar esa belleza en decoración.

En el marco de una arquitectura impresionante y de una decoración sofisticada, las casas de este lugar terminan por ser lo que se conoce como “la magia de Careyes”. Por su atmósfera de total privacidad y la marcada ausencia de todo aquello que recuerde el mercantilismo, lo comercial o las plataformas turísticas, se dice que este lugar es “el secreto mejor guardado de México”. Las casas en renta, al igual que las habitaciones del hotel, son territorios enigmáticos en los que se respira el misterio de esta zona aún desconocida para muchos (Faesler, 2003).



Casa “Mi Ojo”.



Casa de Oriente.

El desarrollo turístico de Careyes se encuentra al suroeste del estado de Jalisco, México; en el litoral del Pacífico, en la llamada Costa Alegre, entre Puerto Vallarta y Manzanillo, localizado en la bahía de Chamela en Punta Careyes, sobre el kilómetro 53.5 de la carretera a Barra de Navidad. En el mapa número seis podemos ver con exactitud su ubicación.

Careyes es una bahía privada que se asemeja a una aldea mediterránea, con jardines hermosos y con separaciones entre las casitas y el hotel; es un pequeño oasis donde lo más importante es la comodidad y la tranquilidad de los visitantes.

Mapa 6 Ubicación geográfica de Careyes



Fuente: www.ghmmexico.com/careyes.

La publicidad que se le ha dado ha sido mucha, entre el hotel y las Casitas de las Flores se llevan el éxito internacional. En el mundo se conoce como un desarrollo residencial de alto renombre, famoso por sus casas, sus fiestas, con las familias más poderosas del mundo; también se conoce por su control arquitectónico y ecológico.

En las siguientes imágenes podemos ver el desarrollo de las Casitas de las Flores y la publicidad que se les da:



Casitas de las Flores.



Vista de las casitas.

La gran mayoría de sus visitantes llegan por el aeropuerto de Manzanillo, que se encuentra a una hora y cuarto, ya que el aeropuerto de Vallarta está a dos horas y cuarto de Las Casitas de las Flores. Cuenta con casas amuebladas con todos los servicios, y de todos los tamaños, desde una habitación hasta más de cuatro.

Careyes divide sus actividades en cuatro puntos (entrevista con el señor Brignone):

- **Magia y colorido.** Azul profundo: Careyes es fantasía y creatividad en armonía con la naturaleza, ideal para el descanso del cuerpo y de la mente. En las cálidas aguas del Pacífico, que se disfrutan todo el año.
- **Espacios abiertos a la imaginación:** Casitas de las Flores, marco de bellos paisajes. Genial matrimonio de la arquitectura mexicana y la sensualidad del Mediterráneo. Una obra maestra de nuestros arquitectos y artesanos.
- **Alta calidad de vida:** Privacidad y calidez, en una interesante comunidad, de más de 25 nacionalidades apasionadas de Careyes.
- **Energía y Paz:** Deportes de mar. Club de Polo, paseos a caballo, Tenis, Spa, programa de protección a la tortuga marina.

Es así como en las costas de Jalisco encontramos este impresionante destino turístico, que además forma parte de la gran hotelería de *The Luxor Collection Starwood Hotels & Resorts*; esto lo pone a la altura de los mejores hoteles del mundo, por ser exclusivo y brindar un excelente servicio.



Hotel de Careyes.



Habitaciones del hotel.

El desarrollo de la zona y los alrededores

En la costa de Jalisco existen varios proyectos turísticos exitosos, entre los cuales se encuentra Careyes; esto gracias a su arquitectura, naturaleza y escenario y a la tranquilidad que se respira en la zona.

La mayoría de los proyectos están dirigidos al mercado mundial, pero los precios hacen que sean lugares exclusivos, y que sean visitados por artistas, políticos importantes y hasta por la realeza europea. Lo importante no es saber el segmento a que están dirigidos, sino que la derrama económica es muy alta (César y Arnaiz, 2004).

Cuadro 15
Proyectos exitosos en la costa de Jalisco

<i>Localidad</i>	<i>Establecimientos</i>	<i>Cuartos</i>
Hotelito desconocido	1	32
Boca de Iguanas	1	30
Quémaro	1	9
Tenacatita	3	226
Careyes	3	367
Cuitzmala	2	Sin datos
El Tamarindo	1	30

Fuente: Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco, 2002.

No es casual que todos estos micro destinos y hoteles tengan una dinámica muy diferente a los hoteles de la zona hotelera de Vallarta, ya que los turistas que reciben son de clase económica muy alta y de gustos muy diferentes, que buscan tranquilidad principalmente.

A Careyes lo consideran una comunidad residencial, cuenta con 1,500 ha, de las cuales sólo se ha desarrollado un 20%; no tiene endeudamiento, se pretende hacer una escuela, un *kinder* y un hospital, y seguir creciendo en beneficio de los habitantes.

El 20% de la población que vive ahí es fija, el otro 80% sólo viene por periodos cortos vacacionales, pero lo interesante es que han mencionado que si Careyes tuviera toda la infraestructura se quedaría ahí todo el año, con esto la mayoría se refiere a escuelas para sus hijos.

La mayoría de los habitantes son extranjeros, y de 27 nacionalidades diferentes; esto hace que sea una sociedad muy tranquila y privada, ya que la gente va a descansar. Cuenta con 42 casas construidas y otras que están en construcción.

En cuanto a los servicios básicos, cuenta con dos plantas de tratamiento, un pozo de agua, y la luz viene de Manzanillo. No existen tiendas de comida cercana, así que un camión con alimentos llega dos veces a la semana y surte de todo al hotel y a las casitas (entrevista al señor Giorgio Brignone).

La infraestructura marina que se tenía al momento de la entrevista era nula, pero se tenía una maqueta para una marina que albergue más de 100 barcos. Hoy en día esta es una realidad, ya se comenzó la construcción de la marina para recibir turistas de vela y yates.

Careyes tiene algo muy fuerte a su favor, y es que la calidad de vida que tienen sus colonos es única. Nos referimos a calidad de vida entendida como la satisfacción de las necesidades básicas, todo ser humano necesita consumir una cantidad mínima de alimentos para sobrevivir y desarrollar sus capacidades (Goycoolea, 2004).

Esta definición básica, indudablemente, tiende a la subsistencia, pero en ningún caso determina una aceptable calidad de vida; para alcanzarla se requieren otros factores en la condición de desarrollo. En pocas palabras, la calidad de vida es un sentimiento general y permanente de felicidad o bienestar.

El desarrollo de Careyes esta siendo muy estudiado y analizado para no caer en el exceso de infraestructura, que luego esté deshabitada, y sobre todo evitar la especulación de los terrenos. La infraestructura urbana de servicios es adecuada para el lugar y existe una armonía general.

El desarrollo de la zona va en aumento, aunque en las entrevistas realizadas a los trabajadores y habitantes de Careyes nos percatamos de que no quieren un aeropuerto cercano, ni vías de comunicación rápidas, ya que dicen que si ocurriera esto el lugar perdería su magia y se convertiría en un destino más de sol y playa.

Por otro lado, no pudimos encontrar hasta la fecha un mapa de crecimiento de las zonas aledañas; solamente se observan poblados pequeños, que no se ve que tengan un crecimiento inmediato.

En cuanto a los impactos de la zona, han sido en su mayoría positivos, todavía no se tiene registro de contaminación grave, ni aguas negras; en este momento Careyes es realmente un destino sustentable.

La escasa difusión dentro del país

Al desarrollar esta investigación nos encontramos con que es muy poca la información que se tiene de Careyes. Solamente se conoce lo que publican las revistas de viajes o turísticas. Pero no hay ninguna investigación científica real del desarrollo de este destino.

En las visitas de campo, los trabajadores y dueños de Careyes nos atendieron muy bien y nos presentaron un video de la creación de su sueño y una maqueta de la zona, pero ni aun ellos tenían información documentada de su desarrollo. En Internet encontramos algunas publicaciones, pero todas con la misma información tomada de la página oficial del destino.

Llama la atención que en ciudades de Europa conozcan a la perfección Careyes y hablen de él como el paraíso de México, y es que no podemos olvidar la fama internacional que posee.

Existe poca o casi nula bibliografía y cartografía del destino.

Los precios de las habitaciones del hotel son elevados, se aplican como mínimo para tres noches, están en dólares; aparte se tiene que sumar el 17% de impuestos y el 5% de cargos por servicios. El cuadro 2 nos brinda una muestra de la tarifas del año pasado.

En el mapa 7 podemos ver su ubicación en Internet, la cercanía de Careyes con Manzanillo y la lejanía con Puerto Vallarta; es casi el doble de tiempo, entre uno y otro aeropuerto, como señalamos anteriormente.

Mapa 7
Careyes dentro de Jalisco



Cuadro 16
Precios del hotel de Careyes

	<i>Resort</i>	<i>Pool</i>	<i>Jr. Ocean</i>	<i>Jr. Front</i>
Abril 2003	\$319	\$379	\$491	\$531
Mayo-oct. 2003	\$294	\$350	\$458	\$492
Nov-marzo 2004	\$340	\$406	\$529	\$569

Fuente: www.ghmmexico.com/promociones.

Careyes es un destino que va dirigido al mercado internacional, a eso le achacamos que casi no haya difusión dentro del país, sin contar las revistas de viajes y sociales. Aun así Careyes sigue siendo un imaginario turístico de gran relevancia para nuestro país.

IV

Sustentabilidad, imaginarios y desarrollo turístico

Este estudio nos ha permitido llegar a un conjunto de conclusiones que representan diferentes tendencias e interpretaciones del turismo, de los imaginarios turísticos y de las teorías en que se basan.

Por ello, en este apartado se integran los resultados obtenidos y se derivan las propuestas y conclusiones de la investigación.

La sustentabilidad y su desarrollo local

El desarrollo sustentable es un paradigma en formación que hoy es aceptado mundialmente y que se puede aplicar al turismo cuando éste domina como un modelo de desarrollo. Así, el desarrollo turístico y la sustentabilidad pretenden hacer compatible el desarrollo turístico con los recursos naturales, económicos y sociales.

De ahí que la planeación del desarrollo turístico debe atender tres prioridades fundamentales: la primera es el cuidado de los recursos naturales y culturales y su aprovechamiento sustentable; la segunda es atender las necesidades de la población local y lograr que la actividad turística genere recursos económicos y que éstos se distribuyan socialmente; la tercera es la atención a los turistas y la interacción de ellos con la población local y los recursos.

Dentro de nuestro universo observamos que se dan las tres premisas, aunque no equilibradamente, ya que en ambos casos la mayoría de los recursos económicos se regresan a la inversión privada y la comunidad local recibe sólo un pequeño porcentaje por su trabajo, lo cual concuerda con el modelo nacional.

En relación con el cuidado del recurso, en Careyes se mantiene muy clara la posición ambientalista, pero con el proyecto de construcción de la marina debemos seguir cuidadosamente su desarrollo, ya que podría pasar igual que en Nuevo Vallarta, que se contaminaron los canales, por la suciedad que arrojan los barcos y por el aumento de tráfico marino.

En México se debe tomar esta actividad como eje de desarrollo y apoyarla como tal, para que realmente sea un integrador del desarrollo sustentable y un generador de desarrollo nacional.

Ya no es posible seguir considerando el turismo como un problema hotelero; esta visión obsoleta y limitada ha dejado de existir, las nuevas teorías del agrupamiento industrial (*cluster*) han generado una relectura del fenómeno como un modelo que abarca países, regiones o estados.

El ser un modelo le permite al turismo transformarse en un mecanismo para desarrollar regiones y ser utilizado como una herramienta de modernización en otras partes del mundo, aunque sus costos son muy elevados cuando se aplican en sociedades con bajo índice de desarrollo.

Actualmente se vive una competencia diaria en los destinos turísticos, lo cual ha logrado que cada vez se preocupen más por la sustentabilidad y sobre todo por mantener una imagen fuerte y seria dentro del turismo internacional. El turista es cada vez más exigente en todos los detalles, y especialmente en la relación que el destino tiene con el medio ambiente.

La sustentabilidad en las ciudades es un problema fundamental para lograr un equilibrio y, sobre todo, desarrollo para el futuro; por esta razón concordamos con lo planteado por Jordi Borja, quien distingue tres niveles para mantener la sustentabilidad. En primer lugar hay que pensar en el medio natural y cultural del destino, es decir, analizar su entorno, las comunidades que lo rodean, la infraestructura, la sociedad, etc. En segundo nivel se debe estudiar el país al que pertenece, en nuestro caso, México, necesitamos evaluar el cuidado que da el país al agua, a la deforestación, al tratamiento de residuos, etc. Todo esto para llegar al tercer nivel, esto es, las repercusiones a escala global o planetaria, como el efecto invernadero, el cuidado de la capa de ozono, el consumo de recursos energéticos no renovables, etcétera.

No podemos pensar en un destino que no esté preocupado por lograr una verdadera sustentabilidad, tanto Nuevo Vallarta como Careyes deben reconocer los problemas que tienen y los que vendrán y buscar una solución, de la mano con la opinión colectiva, los habitantes y los trabajadores en ambos casos.

Borja menciona que los destinos son como seres humanos, organismos vivos, sistemas bio-socio-técnicos complejos; por eso es tan importante cuidarlos y protegerlos de malas gestiones. Existen experiencias a escala mundial donde podemos ver que una ciudad o un destino funcionan en armonía con el medio ambiente, solamente nos falta aprender a usar ese mecanismo y llevarlo a cabo.

Imaginarios y destinos turísticos

Como señalamos en el capítulo II, Hiernaux-Nicolas analiza los imaginarios turísticos basándose en cuatro idearios principales: la conquista de la felicidad, el deseo de evasión, el descubrimiento del otro y el regreso a la naturaleza. La combinación diferencial de estos idearios de base es lo que determina la existencia de imaginarios turísticos diferentes entre sí y, finalmente, la posibilidad de que se creen modelos turísticos óptimos para distintos grupos sociales.

Los imaginarios son fundamentales para comprender los modelos turísticos que existen en la actualidad, los fracasos y los aciertos que han tenido. Aquí enfrentamos la visión económica del turismo, donde el agente económico es quien determina el éxito de los modelos. Desgraciadamente, esta visión es la más dominante entre los estudiosos del turismo, pero con ella se olvida un aspecto esencial, gracias al cual surgen los imaginarios: el tema social.

Este análisis nos lleva a la necesidad de repensar el turismo mediante la reconstrucción idealista y social de los imaginarios. La construcción de imaginarios acaba sosteniendo una relación directa con la vida cotidiana, tanto en el acto turístico como, a manera de retroalimentación, en la vida cotidiana en sí, la vida de todos los días, en el entorno del trabajo y de la residencia.

Por otra parte, es importante saber que una de las características principales de los imaginarios turísticos es la transmisión a otros de las experiencias que se dan dentro de los viajes, ya que la experiencia del viaje contada por alguien a manera de narración participa de manera directa en la creación del imaginario de otro, hasta llegar a un imaginario colectivo. De esta forma podemos entender que los imaginarios turísticos suelen ser individuales y a la vez colectivos.

¿Cómo surgieron estos dos imaginarios turísticos? Careyes se desarrolló gracias a la imaginación poética del señor Brignone y su familia,

quienes, al llegar a las costas de Jalisco, se enamoraron del ambiente y fueron creando su imaginario a través de los idearios que tenían al visitar la región; es decir: se engloba toda la traducción mental de una realidad exterior percibida y se plasma en el destino.

En la entrevista realizada al señor Brignone, él nos explicó que a cada uno de los arquitectos que trabajaron en Careyes se le dio libertad en el diseño de las casas, ya que solamente se les informaba la idea que se tenía y ellos dejaban volar la imaginación; de ahí que surgieron todas las casas maravillosas que allí se levantaron. Algo muy importante es que se quiso cuidar el medio ambiente, así que podemos encontrar árboles dentro de las casas o junto a ellas; la idea es que uno llegue a este destino y se deje llevar por su magia.

En cuanto al aspecto económico, Careyes ha dejado mucho a los poblados cercanos, ya que, como no se tienen tiendas grandes cerca, se ha apoyado a las regiones cercanas, como a los microempresarios; lo mismo ha pasado con los trabajadores del hotel y de las casas, se intenta que todos sean locales para que puedan recibir a los visitantes más calurosamente y puedan explicar la región con mayor facilidad.

Es importante aclarar que Careyes no es una ciudad, es un destino turístico. Nuevo Vallarta tampoco es una ciudad, es un fraccionamiento residencial y hotelero náutico.

Con Nuevo Vallarta pasó algo parecido, ya que llegaron los desarrolladores y les encantó el lugar, por su belleza natural y por lo que se podría crear ahí; la diferencia es que aquí era inversión pública, lo cual trajo problemas posteriormente, ya que el crecimiento del fraccionamiento dependía del gobierno que ganara las elecciones, por eso estuvo tantos años detenido sin poder concluir la infraestructura básica, como lo es la escuela, la iglesia y los parques internos, que hasta el día de hoy son solamente planos guardados en un cajón.

No hay que pensar que es mejor la inversión privada que la pública, si no que en el caso de Nuevo Vallarta, el desarrollo se politizara mucho y eran los años en que el gobierno apoyaba más a los Centros Integralmente Planeados (CIP), casi no daba recursos a los demás destinos turísticos, y las inversiones se realizaban en estos CIP. Podría haberse dado el caso de que fuera inversión privada y de igual forma se detuviera el desarrollo. También hay que considerar que el gobierno de Nayarit estaba invirtiendo mucho en Guayabitos, que en los años setenta y ochenta tuvo un auge muy fuerte.

Nuevo Vallarta cuenta con una asociación de colonos, que ha sido la que ha tratado de resolver los problemas internos, ya que desde hace muchos años el Ayuntamiento no se hace responsable del fraccionamiento y ha dejado casi todo en manos de esta asociación. Dicha Asociación, junto con la Universidad de Guadalajara, hizo un estudio detallado de los terrenos y la situación en que se encuentra el fraccionamiento; dicha investigación dio como resultado un informe donde se señala lo que se tiene que arreglar.

Por otro lado, Nuevo Vallarta ha tenido constantes problemas con Puerto Vallarta, ya que a finales de los noventa se acordó utilizar una marca regional “Vallarta” sin más, con el fin de unir fuerzas para la publicidad de la zona y los viajes que se realizan a tianguis, ferias, entre otros. Pero el gusto no duró mucho y para el año 2003 se canceló este acuerdo y desde entonces Nuevo Vallarta se ha promocionado como Vallarta, Nayarit.

Careyes es totalmente privado; Nuevo Vallarta, en cambio, es público y privado a la vez, ya que dentro del Fraccionamiento, que es del Fideicomiso, existen terrenos del gobierno, pero a su vez existen casas privadas, y esta tendencia va encaminada a vender todos los terrenos y convertirlos totalmente en privados.

Estudio comparado: Nuevo Vallarta y Careyes

En esta investigación se ofreció una visión global de lo que significa la construcción de un destino integralmente planeado en dos casos diferentes, además se mostró la incidencia que ambos tienen en el desarrollo económico de México y, por otro lado, conocer la influencia e impactos socio-culturales, económicos y ambientales que generan.

Al inicio de la investigación nos planteamos dos hipótesis, la primera señala que los destinos turísticos planificados son la representación de los imaginarios de los creadores y éstos los dirigen a un segmento determinado del mercado. En relación con esta hipótesis se dirige el segundo capítulo de la investigación, que analiza el surgimiento y el desarrollo de los imaginarios turísticos; ahí señalamos que son construcciones mentales propias de la época y susceptibles de modificarse en la medida de las transformaciones internas o externas de una sociedad, este análisis se aplica a ambos casos de estudio. Tanto Nuevo Vallarta

como Careyes fueron construidos a partir de imágenes reales y hasta poéticas inmersas en el campo de la fantasía y orientadas a un tipo especial de turistas.

La segunda hipótesis plantea que los desarrollos turísticos exitosos pueden generar un gran impacto regional en los ámbitos sociocultural, económico y ambiental, en la medida en que se van consolidando. Esto queda comprobado dentro de los capítulos cuarto y quinto, ya que en el caso de Nuevo Vallarta observamos claramente el desarrollo de los poblados cercanos y las mejorías que se han dado en los servicios y las vías de comunicación; en Careyes también se encontraron impactos sociales, económicos y ambientales.

Esto nos lleva a observar la incidencia que ambos destinos han tenido en el desarrollo económico de México, ya que aportan una gran cantidad de divisas al producto interno bruto, y las megatendencias y los cuadros presentados muestran que seguirán creciendo y creando fuentes de trabajo en los próximos años.

El sector terciario (servicios) aporta actualmente un gran porcentaje al producto interno bruto del país, y en su mayoría estamos hablando de la actividad turística y los miles de empleos indirectos que genera en cada uno de los destinos.

Uno de los factores en que se basa el éxito de un destino se encuentra en la razón de que los turistas provoquen los menores problemas sobre dicho lugar. De esta manera lograremos que los residentes no valoren negativamente el turismo y lo apoyen. A continuación analizaremos los impactos de ambos destinos.

En el cuadro 1 observamos cuáles son los principales impactos positivos y negativos que ha generado la construcción de Nuevo Vallarta; es importante señalar que son resultado de la investigación y que están divididos según nuestro criterio, lo cual explicaremos a continuación.

- Para varios autores el movimiento poblacional podría ser negativo, pero en nuestro caso de estudio ha sido positivo, ya que trajo inversión, que dio como resultado la creación de viviendas, escuelas y centros de salud cercanos al destino.
- El uso de la cultura como atracción turística también ha sido positivo. Por ejemplo, los huicholes tienen permitido realizar bailes y artesanías dentro del centro comercial del hotel Paradise Village; con ello han logrado comercializar sus productos y, además, se ayuda a no perder sus tradiciones y costumbres, porque hasta utilizan su vestimenta tradicional.

- Encontramos diferentes impactos socioculturales, como la invasión de la privacidad; esto se refiere a que algunos turistas creen que pueden entrar a las casas de las comunidades cercanas y sentirse como en un museo, esto lo hacen principalmente cuando rentan motos o alguna excursión. A la gente local eso no le agrada, ya que viola su privacidad. Este punto puede verse desde otra perspectiva, y es que en Nuevo Vallarta se han cerrado accesos a las playas, y esto crea una privacidad del mar, algo que es indignante para la comunidad local.
- En cuanto a los impactos económicos, en su mayoría podrían ser positivos, pero también encontramos negativos, como el cambio de uso de suelo, lo cual, sin un plan previo, podría causar un problema de capacidad de carga. Por otro lado está el problema del “todo incluido”, que no deja derrama en el destino y está afectando a los comercios locales. No se puede dejar de mencionar que Nuevo Vallarta se mueve con los intereses personales de un grupo de inversionistas, que se sienten dueños del fraccionamiento y que hacen lo que quieren sin consultar a nadie, este es el caso de varios hoteles, que se siguen construyendo sin tomar en cuenta la capacidad de carga de sus terrenos, de su marina y de sus campos de golf.
- Los impactos ambientales negativos siempre son en mayor cantidad, y es porque es muy fácil dañar el ecosistema; en Nuevo Vallarta existen problemas que se deberán estudiar a profundidad en futuras investigaciones, como la contaminación de los canales por las marinas; el deterioro del manglar por falta de reglamentaciones, y uno que es muy importante: la cercanía de los hoteles con la costa.
- También encontramos impactos positivos, como la educación ambiental que se está tratando de impartir a los residentes por intermedio de la sociedad de colonos; la recolección de huevos de tortuga para su cuidado y liberación, y recientemente se está trabajando en la mejora de la infraestructura, a fin de que sea respetuosa con el medioambiente.

Los impactos socioculturales, económicos y ambientales de Careyes se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro 17
Impactos socioculturales, económicos
y ambientales de Nuevo Vallarta

<i>Impactos socioculturales</i>		<i>Impactos económicos</i>		<i>Impactos ambientales</i>	
<i>Positivos</i>	<i>Negativos</i>	<i>Positivos</i>	<i>Negativos</i>	<i>Positivos</i>	<i>Negativos</i>
Movimiento poblacional.	Cambio de la actividad tradicional.	Empleo.	Cambio de uso de suelo.	Cuidado de la anidación de la tortuga.	Contaminación de canales.
Mejora de la calidad de vida.	Invasión de la privacidad.	Aumento de oportunidades de vivienda.	Especulación inmobiliaria.	Educación ambiental.	Destrucción del manglar.
Uso de la cultura como atracción turística.	Introducción de enfermedades.	Generación de divisas.	El todo incluido.	Revitalización de áreas verdes.	Contaminación de la laguna El Quelele.
Aumento de servicios públicos.	Congestión vehicular.	Inversiones de capital.		Cuidado de la flora y la fauna.	Contaminación acústica.
Aumento de natalidad.	Aumento de robos.	Mejora de la infraestructura.		Mejora de la infraestructura.	Basura en los canales.
	Consumo de drogas.	Contribución a los ingresos estatales.		Realce del medio ambiente.	Erosión del suelo.
	Violencia.	Creación de carreteras.			Construcción de espigones.
	Xenofobia.				Presión ambiental.
					Reducción del hábitat.
					Aumento de la pesca.
					Contaminación del aire.
					Contaminación visual.
					Evacuación inadecuada de residuos.

Cuadro 18
Impactos socioculturales, económicos
y ambientales de Careyes

<i>Impactos socioculturales</i>		<i>Impactos económicos</i>		<i>Impactos ambientales</i>	
<i>Positivos</i>	<i>Negativos</i>	<i>Positivos</i>	<i>Negativos</i>	<i>Positivos</i>	<i>Negativos</i>
Mejora de la calidad de vida de la comunidad local.	Pérdida de identidad local.	Empleo. Generación de divisas. Inversiones de capital.	Cambio del uso de suelo. Especulación inmobiliaria.	Cuidado de la anidación de la tortuga. Rehabilitación de áreas verdes. Educación ambiental. Cuidado de la flora y la fauna.	Presión ambiental. Contaminación ambiental. Contaminación de los barcos. Pesca. Contaminación visual y auditiva.

En el caso de Careyes encontramos un número menor de impactos en general; esto se debe a que no cuenta con comunidades tan cercanas, como sucede con Nuevo Vallarta:

- Los impactos socioculturales de Careyes realmente se pueden medir desde adentro, es decir, con la gente que trabaja en la zona, ya que mucha se ha quedado a vivir ahí, por las distancias que implica el ir y venir diariamente; esto es lo que ha creado un movimiento poblacional, pero en realidad no ha afectado al destino de ninguna manera, sino al contrario ha aumentado los servicios públicos. En los negativos menciono la xenofobia, al igual que en Nuevo Vallarta, y es que al realizar entrevistas se observaron en algunos reacciones de rechazo hacia ciertos turistas.
- Los impactos económicos, al igual que en Nuevo Vallarta, son en su mayoría positivos, ya que se ha dejado una derrama económica muy importante en la zona, además de la creación de empleos, que año tras año ha crecido. Por otro lado, la especulación de la tierra ha hecho que la gente compre terrenos y los mantenga sin construir.
- Los impactos ambientales han sido pocos hasta la fecha, debido a la buena planificación y al controlado desarrollo que ha tenido Careyes. Realmente se observa una diferencia con Nuevo Vallarta, en cuanto al crecimiento paulatino de la zona. Claro está que también ha impactado a la zona.

Todos los impactos de Nuevo Vallarta y Careyes, socioculturales, ambientales y económicos, tanto positivos como negativos, están estrechamente relacionados. En el pasado se consideraba que los impactos económicos eran siempre positivos, ya que desarrollan los destinos turísticos, pero esto en exceso podría afectar la capacidad de carga del destino, como el caso de Cancún.

Los impactos que presentamos en la tabla anterior son los más relevantes, ya que existen muchos más que no son tan explicativos para esta investigación. Es importante conocer estos impactos y su clasificación, y por esa razón se necesita crear un sistema de indicadores locales, ya que la OMT ha creado los suyos a escala internacional.

Cualquier actividad supone un cambio; en nuestro caso, la actividad turística se ha definido como un catalizador de cambios. Dichos cambios tienen efectos, negativos o positivos, pero siempre dentro del destino. No podemos olvidar que, además de impactar en lo económico, en lo social y en lo ambiental, indirectamente estamos impactando en los turistas que llegan a nuestro destino; estos impactos inventariados y clasificados constituyen lo que denominamos impactos de la actividad turística. Muchos de estos impactos podrían ser reversibles si se cumplieran los reglamentos de construcción, por lo menos en su prohibición de retirar el mangle, ya que se ha visto que muchas casas retiran en su totalidad el mangle, con lo que destruyen ecosistemas completos.

El problema es la lógica general del modelo de desarrollo en México, que es asimétrico, que se reproduce en cada sector, y el turismo no es la excepción.

Bibliografía

- Alabart, Anna (2003), “Sociología urbana”, en Salvador Giner (coord.), *Teoría sociológica moderna*, Ariel, Madrid, España.
- Alexander, Jeffrey (1992), *Las teorías sociológicas desde la Segunda Guerra Mundial. Análisis multidimensional*, Gedisa, Barcelona, España.
- Álvarez, Antonio (1994), *El ocio turístico en las sociedades industriales avanzadas*, Turismo Bosch, Barcelona, España.
- Amirou, Rachid (1995), *Imaginaire touristique et sociabilités du voyage*, Editorial Universidad de Francia, París, Francia.
- Arnaiz, Stella y Alfredo César Dachary (1998), “Turismo: una conceptualización necesaria”, *Estudios y Perspectivas en Turismo*, vol. 7, núm. 1-2, Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos, Buenos Aires, Argentina, pp. 63-69.
- Arnaiz, Stella et al. (ed.) (2001), *Desarrollo sustentable y turismo*, Universidad de Guadalajara, México.
- Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2004), *Plan parcial de desarrollo*, BadeBA.
- Bahía de Banderas (2005), *Señalización turística de la bahía de Banderas*, Puerto Vallarta, Jalisco, México.
- Baigorri, Artemio (1995), *De lo rural a lo urbano*, Ponencia, V Congreso Español de sociología, Granada, España.
- (1998), *Hacia la urbe global. ¿El fin de las jerarquías territoriales?*, comunicación al XIV Congreso Mundial de Sociología de la Isa, Montreal.
- Barili, Roberto (1991), *Historia del Mar del Plata*, Plus Ultra, Buenos Aires, Argentina.
- Bayardo, Rubens et al. (2003), *Globalización e identidad cultural*, Ciccus, Argentina.
- Bengoa, José (1996), *La comunidad perdida*, ensayos sobre identidad y cultura: los desafíos de la modernización en Chile, Sur, Chile.
- Borja, Jordi y Manuel Castells (s/f), *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus.
- Bote, Venancio (1990), *Planificación económica del turismo. De una estrategia masiva a una artesana*, Trillas, México.

- Boullon, Roberto (2002), *Proyectos turísticos: Metodologías para acertar sin errores*, Ediciones Turísticas, Buenos Aires, Argentina.
- Bull, Adrián (1994), *La economía del sector turístico*, Alianza Madrid, España.
- Cabrales, Luis Felipe (2002), *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*, Universidad de Guadalajara-UNESCO, Guadalajara, Jalisco, México.
- Cacopardo, Fernando A. et al. (1997), *Mar del Plata: Ciudad e historia*, Alianza, UNMDP, Buenos Aires, Argentina.
- Carrisoza, Julio (2002), “La sostenibilidad de la ciudad”, en *La ciudad: hábitat de diversidad y complejidad*, Universidad Nacional de Colombia, Colombia.
- Cedestur-CEED (2001), *Bahía de Banderas a futuro construyendo el porvenir 2000-2025*, Universidad de Guadalajara, campus Puerto Vallarta, México.
- Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible y Harvard Institute for International Development (1999), *Centroamérica en el siglo XXI, una agenda para la competitividad y el desarrollo sostenible*.
- Centros Turísticos Integrales (1988), *Ciudades turísticas, una estrategia mexicana de desarrollo*, CTI, Martí y Asociados, México.
- César Dachary, Alfredo (1997), “El turismo sostenible en el Caribe. Notas para una propuesta”, *Revista Mexicana del Caribe*, año II, núm. 4, Universidad de Quintana Roo, México, pp. 168-183.
- César Dachary, Alfredo y Stella M. Arnaiz (1985), *Estudios socioeconómicos preliminares de Quintana Roo. Sector turismo*, CIQRO, Puerto Morelos, Quintana Roo.
- (1994), “Turismo y recolonización, un modelo acorde a la globalización”, *Estudios y Perspectivas en Turismo*, vol. 3, núm. 1, Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos, Buenos Aires, Argentina, p. 61.
- (1998), *El Caribe mexicano. Una frontera olvidada*, Universidad de Quintana Roo y Fundación de Parques y Museos de Cozumel, Chetumal, Q. Roo.
- (2002), *Globalización, turismo y sustentabilidad*, Universidad de Guadalajara, Puerto Vallarta, Jalisco, México.
- (2004), *Desarrollo y turismo en la costa de Jalisco*, Universidad de Guadalajara, Puerto Vallarta, México.
- César Dachary, Alfredo et al. (1992), *Quintana Roo: Los retos del fin de siglo*, Centro de Investigaciones de Quintana Roo, Chetumal, México.
- Chihu, Aquiles (2002), *Sociología de la identidad*, Universidad Autónoma Metropolitana, Miguel Ángel Porrúa, México.
- Choay, Françoise (1971), *El urbanismo. Utopías y realidades*, Lumen, Barcelona, España.
- Cuervo, Luis Mauricio (2002), “Paradigmas de planeación urbana y conceptos de desarrollo”, en *La ciudad: hábitat de diversidad y complejidad*, Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá, Colombia.

- De Mendieta, Yayo (2002), *Una aldea de montaña: Villa la Angostura y su historia en la Patagonia*, Argentina, Carlos A. de Mendieta.
- Devoto, Beto (2001), *La ciudad de la utopía*, Dunken, Buenos Aires, Argentina.
- Di Marino, Claudio (2000), “Turismo y economía, una unión beneficiosa”, *Universidad*, año 6, núm. 3, Universidad Argentina John F. Kennedy, Argentina, pp. 117-130.
- Eco, Humberto (1990), *Apocalípticos e integrados*, Lumen, España.
- Etulain, Juan Carlos (1999), Acerca de un nuevo enfoque de planificación, *Turismo y ambiente*, año 4, núm. 14, Asociación para el Ordenamiento y para Promoción de la Recreación, el Turismo y el Ambiente, Argentina, pp. 60-65.
- (2000), “La ordenación del espacio litoral”, *Turismo y ambiente*, año 5, núm. 15, Asociación para el Ordenamiento y para Promoción de la Recreación, el Turismo y el Ambiente, Argentina, pp. 38-44.
- Faesler, Carla (2003), “Paraísos privados: Careyes, lo mejor del Pacífico mexicano”, *Vuelo*, México.
- Fagnani, Fernando (2002), *Mar del Plata: La ciudad más querida: Desde sus orígenes hasta hoy*, Sudamericana, Buenos Aires, Argentina.
- Fariña, Pila (1994), “Desarrollo, turismo y espacios comunes (Guimara Tenerife)”, *Gize*, vol. 1, Asociación Canaria de Antropología, España, pp. 25-34.
- Fernández Fúster, Luis (1985), *Introducción a la teoría y técnica del turismo*, Alianza, Madrid, España.
- (1991), *Geografía general del turismo de masas*, Madrid, España, Alianza.
- Ferraiuolo, Perucci (2004), *El lado oscuro de Disney: promotor o detractor de los valores familiares*, Panorama, México.
- Fonatur (1982), *Cancún: un desarrollo en la costa turquesa*, Fonatur, México.
- Fonatur (1988), *Ciudades turísticas, una estrategia mexicana de desarrollo*, Fonatur, México.
- Gandara, José Manoel (2000), *La imagen de los destinos turísticos*, Universidad Federal de Paraná, Brasil.
- García Ballesteros, Aurora et al. (1995), *Geografía urbana 1. La ciudad: objeto de estudio pluridisciplinar*, Oikos-Tau, Barcelona, España.
- García, Néstor (1990), *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, Grijalbo, México.
- (1997), *Imaginario urbano*, Eudeba, Buenos Aires, Argentina.
- (1999), *La globalización imaginada*, México, Paidós, Estado y Sociedad.
- Getino, Octavio (1991), *Turismo y desarrollo en América Latina*, Limusa y Grupo Noriega, México.

- Godar, Francis (1996), *Pensar en la ciudad de hoy y de mañana*, Cuadernos del CIDS, Serie III, Centro de Investigaciones sobre Dinámica Social, Universidad Externado de Colombia.
- González, Tamarit (1979), *Para comprender la ciudad*, Nueva Cultura, Madrid, España.
- Goycolea Infante, Roberto (2004), “Ciudad ‘versus’ calidad de vida”, *Revista Científica de América Latina y el Caribe*, año 7, núm. 9, Concepción, Chile.
- Goycolea Prado, Roberto (2003), “Los imaginarios turísticos en la configuración”, *Revista Científica de América Latina y el Caribe*, año 6, núm. 8, Concepción, Chile.
- Hall, Peter (1996), *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo del siglo XX*, Serval, Barcelona, España, p. 20.
- Haulot, Arthur, (1997), *Turismo social*, Distrito Federal, Trillas, México.
- Hernández, Ramón (1994), “Promotores inmobiliarios, planificación institucional, turistas y locales: de la dualidad de usos y valoraciones a espacios interferidos”, *Guize*, vol. 1, Asociación Canaria de Antropología, pp. 35-46, España.
- Hiernaux-Nicolás, Daniel (2002), *Imaginarios sociales y turismo sostenible*, Cuaderno de Ciencias Sociales, 123, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), sede en Costa Rica.
- Hughes, Peter (1994) “La planificación del turismo sostenible. El proyecto ECOMOST”, en *Sinopsis del Informe del DWF*, Federación Internacional de Tour operadores, Reino Unido.
- Instituto Nacional de Ecología (2000), *Medio ambiente y turismo*, Semarnap, México.
- Jiménez Martínez, Alfonso (1995), *Análisis y perspectivas de la sustentabilidad turística en México*, Universidad de Quintana Roo, México.
- (1992), *Turismo, estructura y desarrollo*, McGraw-Hill, México.
- Judd, Dennis, (1999), *The Tourist City*, Yale University Press, Estados Unidos.
- Kadt, Emanuel D(1979), *Turismo. ¿Pasaporte al desarrollo?*, Endimión, Madrid, España.
- Knebel, Hans J. (1974), *Sociología del turismo*, Barcelona, Hispano-Europea.
- Lanquar, Robert (1978), *Turismo internacional*, Huelmul, Buenos Aires, Argentina.
- Latorre, Lucio (2004), “La ciudad, ese fenómeno cambiante y contradictorio”, *La ciudad*, núm. 04.
- Lolich, Liliana (1993), *Patagonia: Arquitectura rural en madera*, Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, San Carlos de Bariloche, Argentina.
- Lynch, Kevin (1966), “La imagen de la ciudad”, en Salvador Giner (coord.), *Teoría sociológica moderna*, Infinito, Buenos Aires, Argentina.

- Lickorish, Leonard J. (1994), *Desarrollo de destinos turísticos. Políticas y perspectivas*, Diana, México.
- Maas, Winy et al. (2000), *Costa Ibérica. Hacia la ciudad del ocio*, ACTAR, Barcelona, España.
- Mathieson, Alister y Geoffrey Wall (1990), *Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales*, Trillas, México, p. 27.
- Mejía, Hernández, Carolina (s/f), *Ciudades en uso y desuso*, Universidad Pontificia Boliviana, Medellín, Colombia.
- Mena, José (2001), “El paseo de los taínos: Ordenamiento y algo más que soñar”, en *Planificación Física Cuba*, núm. 2, Instituto de Planificación Física, Cuba, pp. 16-23.
- Michael, Franck (2000), *Désirs d'ailleurs*, París, Francia, Armand Colin.
- Morales, Pablo (2001), *Las Vegas 2001 al desnudo vivo*, Diana, México.
- Morgenroth, O. (1974), “Fremdenverkehr”, en *Sociología del Turismo*, Hans Joaquín Knebel, Hispano-Europea, Barcelona.
- Moreno, Sergio y Daniel Celis (2003), “La calidad en los destinos turísticos emergentes. El caso de República Dominicana”, *Estudios y Perspectivas en Turismo*, vol. 12, núm. 1 y 2, Ciet Argentina, pp. 141-157.
- Nuevo Vallarta SA de CV (2004), *Reglamento y restricciones de construcción*, Nuevo Vallarta, Nayarit, México.
- Organización Mundial del Turismo (1994), *National and Regional Tourism Planning*, Nueva York, Routledge, Estados Unidos.
- (1998), *Introducción al turismo*, OMT, Madrid, España.
- (1999), *Guía para administraciones locales: Desarrollo turístico sostenible*, OMT, Madrid, España.
- Pleumaron, Anita (1999), *Turismo, globalización y desarrollo sustentable*, www.revistadelsur.org.
- Pastoriza, Elisa (ed.) (2002), *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*, Biblio, Argentina.
- Pearce, Douglas (1991), *Desarrollo turístico, su planificación y ubicación geográficas*, Trillas, México.
- Pérez, Edmundo (2002), “La relación entre ciudad y medio ambiente. El paradigma urbano”, *La ciudad: hábitat de diversidad y complejidad*, Universidad de Colombia, Colombia.
- Pérez, Ruy et al. (1995), *Sociedad, ciencia y cultura*, México, Cal y Arena.
- Porter, Michael (1998), “Cluster y la Nueva Economía”, *Harvard Business Review*, núm. nov-dic.
- Rivero, Ángela (2001), “El turismo en Misiones (Argentina): agua, selva y gente”, *Turismo*, 1 año 1, núm. 1, septiembre, México, pp. 13-20.
- Rubio López, Dulce (2003), *Gestión integral de playas*, Síntesis, Madrid, España.

- Ruiz, Lourdes (1999), "Arquitectura sustentable para el turismo", *Turismo y Ambiente*, año 4, núm. 13, Asociación para el Ordenamiento y la Promoción de la Recreación, el Turismo y el Ambiente, Argentina, pp. 61-68.
- Santana, Agustín (1997), *Antropología y turismo (nuevas hordas, viejas culturas)*, Ariel Antropología, Barcelona, España.
- Schjetnan, Mario (1997), *Principios de diseño urbano ambiental*, Árbol Editorial Colombia.
- Smith, Valene L. y William R. Eadington (ed.) (1995), *Tourism Alternatives Potentials and Problems in the Development of Tourism*, University of Pennsylvania, Philadelphia, Estados Unidos de América.
- Soria, Arturo (1968), "La ciudad lineal", *Revista de Occidente*, Madrid, España.
- Sust, Xavier (1975), *Las estrellas de la arquitectura*, Tusquets, Cuadernos Ínfimos, p. 58.
- Svampa, Maristella (2001), *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*, Biblos, Buenos Aires, Argentina.
- Teo, Antonio (1998), "Los nuevos paraísos: historia y evolución de los parques temáticos", *Arbor*, vol. CLX, pp. 109-131, España.
- Toledo, Gerardo et al. (2002), "Planificación estratégica de empresas de turismo y desarrollo sustentable del sector. Propuesta de un modelo", *Estudios y Perspectivas en Turismo*, vol. 11, núm. 3 y 4, julio-octubre, CIET, pp. 197-225.
- Turner, Louis y John Ash (1991), *La horda dorada. El turismo internacional y la periferia del placer*, Endimión Madrid, España.
- Vecchiet, Hugo (1998), "Nuevas modalidades turísticas relacionadas con la naturaleza y el conservacionismo", *Universidad*, año 4, núm. 1, Universidad Argentina John F. Kennedy, Argentina, pp. 39-42.
- Venturi, Robert et al. (2000), *Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*, GG Barcelona, España.
- Vera, Fernando et al. (1997), *Análisis territorial del turismo*, Ariel Geografía, Barcelona, España.
- Wallerstein, Emmanuel (1996), *Abrir las ciencias sociales*, Siglo XXI, México.
- Zizumbo, Lilia (1998), *Turismo y vida cotidiana*, Facultad de Turismo, Universidad Autónoma del Estado de México, México.

Bibliografía electrónica

- Careyes: www.careyes.com.mx
 Nuevo Vallarta: www.visitnayarit.gob.mx
 Careyes: www.ghmexico.com/careyes/localizacion.html

Parques temáticos: www.themeparks.com
Parque de atracciones: www.knotts.com
Disneylandia: www.disneyworld.disney.go.com
Enciclopedia de los Municipios de México: www.e-local.gob.mx
Periódico Reforma: www.reforma.com
www.lasvegas.com
www.viajar.com

Entrevistas

Al señor Giorgio Brignone.
A la Capitanía de Nuevo Vallarta, señor Luis Antonio Santana Aréchiga.
A colonos del fraccionamiento de Nuevo Vallarta.
A trabajadores de Careyes.
A trabajadores de Nuevo Vallarta.
A pobladores de Jarretaderas, Bucerías, Mezcales, Careyes y Nuevo Vallarta.

Índice de cuadros

Cuadro 1	
Diagrama conceptual del <i>cluster</i> de turismo	37
Cuadro 2	
Componentes del medio físico natural urbano	49
Cuadro 3	
Medio físico artificial urbano	50
Cuadro 4	
Definiciones de imaginarios	61
Cuadro 5	
Imaginarios turísticos	62
Cuadro 6	
Cobertura de servicios por delegaciones en 1970	85
Cuadro 7	
Inversión y gastos en el proyecto de Cancún.	88
Cuadro 8	
Municipios de la región Bahía de Banderas y su extensión territorial	93
Cuadro 9	
Cronología histórica de Bahía de Banderas	96
Cuadro 10	
Plan integral de desarrollo planteado por el Presidente Echeverría	98
Cuadro 11	
Población de Bahía de Banderas económicamente activa por sector	106
Cuadro 12	
Porcentaje de ubicación de la oferta de alojamiento del municipio de Bahía de Banderas para el año 2000	107

Cuadro 13	
Proyecciones del alojamiento turístico en Nuevo Vallarta, Flamingos y Punta de Mita 2001-2015	107
Cuadro 14	
Porcentaje de ocupación promedio mensual de Nuevo Vallarta de 1997-2000.	108
Cuadro 15	
Proyectos exitosos en la costa de Jalisco	123
Cuadro 16	
Precios del hotel de Careyes	126
Cuadro 17	
Impactos socioculturales, económicos y ambientales de Nuevo Vallarta	134
Cuadro 18	
Impactos socioculturales, económicos y ambientales de Careyes	135

Índice de figuras

Figura 1	
Estructura conceptual del turismo	24
Figura 2	
El “diamante” de la competitividad	36
Figura 3	
Desarrollo de Fonatur	86

Índice de mapas

Mapa 1	
Zona hotelera de Cancún	83
Mapa 2	
Ubicación de Nuevo Vallarta dentro de México	92
Mapa 3	
Plano zona sur de Bahía de Banderas	94
Mapa 4	
Poblados cercanos a Nuevo Vallarta:	
Bucerías, Mezcales y Jarretaderas	111
Mapa 5	
Señalización turística en 9 destinos de Bahía de Banderas	116
Mapa 6	
Ubicación geográfica de Careyes	121
Mapa 7	
Careyes dentro de Jalisco	126

*Ciudades turísticas:
Desarrollo e imaginarios
Careyes y Nuevo Vallarta*

se terminó de imprimir en mayo de 2007
en los talleres de Ediciones de la Noche,
Guadalajara, Jalisco.

El tiraje fue de 1000 ejemplares.
edicionesdelanoche@gmail.com

Los imaginarios turísticos han sido estudiados desde diferentes disciplinas; en general, podemos decir que se construyen a partir de imágenes reales o poéticas (inmersas en el campo de la fantasía). Los imaginarios son fundamentales para comprender los modelos turísticos que existen en la actualidad, los fracasos y los aciertos que han tenido.

Careyes y Nuevo Vallarta pueden considerarse como parte de estos imaginarios, ya que fueron contruidos a partir de imágenes reales, en el caso de Nuevo Vallarta, y poéticas, en el caso de Careyes, ambas inmersas en el campo de la fantasía. Los dos proyectos tienen mucho en común, aunque también grandes diferencias: Careyes es inversión privada y Nuevo Vallarta pública.

Ciudades turísticas: desarrollo e imaginarios. Careyes y Nuevo Vallarta aborda de manera general el fenómeno del turismo y en particular el caso del surgimiento de dos destinos turísticos que desempeñan un importante papel en el desarrollo económico de nuestro país.



Centro Universitario de la Costa