

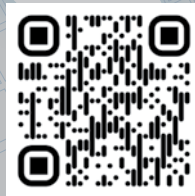


Amado Rojas Ubaldo

La traza urbana de Cancún: el concepto del plato roto



VERSIÓN
DIGITAL



VIDEO
YOUTUBE

CAN 50
CUM 50

Conferencia sustentada
el 28 de enero de 2020, en la
Biblioteca Nacional de la Crónica



Fernando Martí: Cuando se discute la paternidad de Cancún —o la maternidad, para estar a tono con la igualdad de género—, siempre se habla de los políticos: que si fue Luis Echeverría el que impulsó el proyecto, que si se inició en el sexenio de Díaz Ordaz, que fue una idea de Rojo Gómez, o los méritos que tuvieron Enrique Savignac y Ernesto Fernández Hurtado. Esa discusión nunca la vamos a superar, porque está motivada por visiones políticas. Pero lo que no tiene discusión, en cuanto a méritos, es quiénes construyeron la ciudad, es decir, los urbanistas, los técnicos, los ingenieros, los arquitectos, a quienes los políticos les dieron una tarea inconmensurable: imaginar y construir un centro turístico. Fueron ellos quienes tomaron las grandes decisiones, o al menos

hicieron las propuestas cruciales, sobre la fisonomía que iba a tener la zona hotelera, sobre la ubicación del aeropuerto, y sobre nuestro actual hogar, o sea, la ciudad de Cancún. Uno de los participantes destacados en esa toma de decisiones, en ese equipo inventor, fue el ingeniero Amado Rojas Ubaldo. *(Aplausos)*

La traza urbana de Cancún es una cuestión que ha sido muy analizada, muy discutida, y ha sido también muy polémica. Sabemos de algunos antecedentes, sabemos que los urbanistas que la diseñaron estaban influenciados por la fundación de Brasilia, que fue en 1960, y por el trazo de Ciudad Satélite en la Ciudad de México, proyecto que se originó a finales de los 50s. Con esa idea, renunciaron a la idea de hacer



INTRODUCCIÓN

Durante la época de crecimiento económico nacional, bajo el esquema básico de la industrialización, el Gobierno mexicano, entre los años 1968 y 1969, inició la búsqueda de actividades económicas que, por su propia naturaleza, permitieran generar divisas, crear altos niveles de empleo en regiones que permanecían al margen del desarrollo del país y que, además, contaban con playas y bellezas naturales para generar un potencial turístico para México.

La estrategia de desarrollo se apoyó, inicialmente, en la selección de sitios ubicados en las costas del país que tenían un enorme atractivo en sus playas, en el entorno natural y, sobre todo, que contaban con un clima agradable la mayor parte del año. Tomando en cuenta la demanda



una retícula tradicional —la cuadrícula tradicional de las ciudades españolas—, e introdujeron un modelo que hemos llamado de *plato roto*. Plato roto, en urbanismo, es un diseño que no corresponde a un patrón geométrico, es decir, es como un plato que se rompió y quedan los pedazos sueltos. Ese patrón lo tienen los centros de muchas ciudades antiguas, Madrid, Roma, París, Jerusalén, todas con un centro histórico de plato roto.

No hace mucho, sin embargo, oí en una entrevista de radio a Amado Rojas diciendo, esto no es un plato roto, lo que nosotros queríamos hacer era un sistema de barrios. Pues vamos a ver... Amado, por favor explícanos qué fue lo que pasó aquí.

Amado Rojas: En realidad, fueron dos trazos diferentes: el de la zona turística y el de la zona urbana. El trazo de la zona turística fue muy sencillo, porque es una ciudad lineal, como prácticamente lo son todas las ciudades que se dedican al turismo cerca de playa, con variables muy destacadas entre una y otra. Es el caso, por ejemplo, de Río de Janeiro con las playas de Botafogo, Copacabana, Ipanema, entre otras; también de algunos centros españoles, como Marbella, se construyen los hoteles respetando el límite del mar, dejando la playa totalmente libre. Existe una vialidad a lo largo de la playa que la convierte en ciudad lineal, y después se ubican las instalaciones hoteleras. El caso de Río de Janeiro es muy especial: hay muy pocos hoteles, pero



que mostraba el turismo de playa y sol, en particular la corriente turística proveniente de Norteamérica, que constituye el mercado natural de nuestro país, correspondió a los especialistas del Banco de México el análisis y evaluación de varios sitios costeros que cumplieran con estas cualidades, y que podían generar centros turísticos integrales que actuaran como polos de desarrollo económico y social, a partir de los objetivos de desarrollo. Se fijaron los criterios de selección para que el desarrollo turístico constituyera la opción más viable en esas regiones. Se analizó la oferta financiera que ofrecían los organismos internacionales para apoyar estos proyectos, tomando en consideración la acción multiplicadora que el turismo genera en otras actividades económicas.

hay muchos edificios. Los hoteles están un poco retirados de la costera. Los edificios, en su mayoría, eran de uso habitacional, que la gente rentaba en época de turismo. En cambio, en Miami se hizo algo similar a lo que hicimos aquí en Cancún, la vialidad principal se desarrolló entre la laguna Nichupté y la playa del Caribe, ubicando los hoteles entre esta vialidad y la playa, asignando un área para las instalaciones del drenaje sanitario, electrificación subterránea en alta y baja tensión, con dos circuitos, ductos telefónicos y jardinería, reuniendo así las características de una ciudad de trazo lineal.

El diseño de la zona urbana fue distinto. Originalmente se pensó en la tradicional retícula para el diseño de casas unifam-

miliares, que respondieran a las necesidades de la población de la península. En aquel entonces todos éramos muy jóvenes e inexpertos en diseño de centros turísticos, no había de dónde copiar. Brasilia fue un centro administrativo. No había ejemplos en el mundo de un centro turístico que se hubiera planeado desde cero, entonces se tuvo que iniciar por hacer la investigación, para después planear. Se consideró que el diseño podría ser una retícula, como todas las ciudades mexicanas, por el origen del trazo español. Pero empezaron a opinar los antropólogos diciendo, no, aquí es una zona maya y tenemos que responder al diseño maya. ¿Y cuál es el diseño maya?, era la pregunta. Ellos se confundían con la casa



LÁMINA 3

En el Caribe la selección fue para Cancún, y obedeció a la superioridad de las condiciones de su belleza y sus recursos naturales, en especial a su cercanía con el generador del mercado turístico del sur y del este de Estados Unidos. En el Pacífico se seleccionaron Ixtapa-Zihuatanejo, en el estado de Guerrero, y Bahías de Huatulco, en el estado de Oaxaca. Este último sitio se pospuso por la falta de infraestructura regional, que lo hacía económicamente inviable. También se seleccionaron proyectos turísticos en San José del Cabo, Cabo San Lucas y Loreto, en Baja California Sur.



redonda, incluso recomendaron que los lotes fueran para casas redondas, que además tuvieran un solar para la siembra de productos de autoconsumo. La mayor parte nos opusimos. ¿Por qué casas redondas? Mérida no tiene ese tipo de construcción, Valladolid tampoco, y aquí, en Cancún, no había habitantes. Había 160 habitantes en toda la zona, entonces, a quién íbamos a satisfacer, una necesidad de quién, si no había prácticamente nadie.

Así fue como se empezó a analizar un sistema que estaba en boga hace 50 años. Los estudios sociológicos demostraban que la gente cada día era más individualista y no se comunicaba con sus vecinos, llegando a tal grado que en las grandes

ciudades, incluyendo la Ciudad de México, no se conocían los vecinos, no se sabía ni quiénes eran, ni a qué se dedicaban, ni cómo se llamaban. Y peor era en los condominios, allá era el caos. En nuestro equipo empezó a influir el aspecto social, había que procurar que las ciudades integraran a su población. Entonces, se fue adoptando el concepto del sistema de barrios, que en aquel entonces ya era conocido por los urbanistas. ¿Qué es el sistema de barrios? Es una súper-manzana, siguiendo el sistema de Ciudad Satélite. Cada súper-manzana se diseña y se equipa para evitar los grandes cruces vehiculares. ¿Para qué? Para que obliguemos a la gente a caminar y que se conozcan entre ellos. ¿Cómo? Colocando en el centro

EL DESARROLLO DE CANCÚN

AREA DE INFLUENCIA DE CENTROS DE ANIMACION

1970

- Estudios de detalle,
- Proyectos ejecutivos de ingeniería.
- Trabajos preliminares
- Estudios de mercado
- Planes maestros de desarrollo
- Etapas de desarrollo

Cancún fue el primer polo con el que se inició el programa integral de Centros Turísticos, en el que se pretendía crear un moderno centro turístico que compitiera con destinos del Caribe, por lo que su objetivo concreto, en términos de mercado, era captar una mayor corriente de turistas provenientes del exterior, en particular de la costa este de la Unión Americana, e incrementar a corto y mediano plazos los ingresos de la balanza de pagos.

LÁMINA 4

En 1970 se realizaron estudios de los detalles y los proyectos ejecutivos de ingeniería, y se iniciaron los trabajos en Cancún con la construcción del campamento y oficinas. Posteriormente se continuó en Ixtapa-Zihuatanejo, en Guerrero, y le siguieron Loreto y Los Cabos, en Baja California Sur. Años después, cuando la región ya contaba con la infraestructura básica, se iniciaron las acciones en Huatulco. En cada uno de los Centros Turísticos Integrales se realizaron estudios de mercado y se elaboraron planes maestros de desarrollo que definieron cada una de las etapas. En forma simultánea, se realizaron los proyectos de ingeniería.

de cada súper-manzana lo que se denominaba en aquel entonces, técnicamente, los *focos diarios*, o sea, instalando los negocios a los que todo mundo acude a comprar los alimentos básicos, el pan, las tortillas, la miscelánea, la lechería, todo lo que se consume a diario. Eso obligaba a los habitantes a tener intercambios, a conocerse, a ser vecinos.

Con ese criterio, varias de esas súper-manzanas formarían un gran centro en donde se ubicarían los comercios formales. Esa era la idea y así se hizo, todos convencidos de que iba a funcionar, respondiendo a una necesidad social de aquel entonces. Pero, ¿qué pasó? Pasó lo que vemos ahora. Todo el perímetro de las súper-manzanas y algunos retornos se convirtieron en

comercios. No estuvo mal, definitivamente no estuvo mal. Lo que nos faltó ahí fue proyectar más comercios.

Esos errores fueron con Cancún, que nos sirvió de laboratorio. Si ustedes han ido a Huatulco, observarán que actualmente la tendencia del turismo exige integrarse con la población, tener contacto con la gente, platicar con ellos. Y lo que hicimos, después de corregir varios errores, fue crear una ciudad que recibiera a los turistas, y ha sido todo un éxito. En el caso de Huatulco, había una población muy pequeña, Santa Cruz. Se hizo otra atrás, ya grande, La Crucecita, que siempre está llena de turistas, los turistas van a comer, a cenar, a comprar. Eso a muchos hoteleros no



LÁMINA 5

Los estudios del Plan Maestro se rigen por los conceptos generales que consolidan la construcción de una ciudad turística autosuficiente, que permitiera concentrar una importante planta hotelera y servicios de alta calidad y, al mismo tiempo, crear las condiciones para proporcionar vivienda, comercio, educación y actividades lúdicas a la población de apoyo. El Plan Maestro de la primera etapa de Cancún, cuyos alcances se habían definido de acuerdo a los alcances de los estudios de mercado y la evaluación financiera, definió el uso del suelo en las zonas urbana y turística. Se determinaron los usos de suelo, las densidades, el espacio para las zonas arqueológicas de San Miguelito y de El Rey, y se ubicaron las áreas de playas públicas y del campo de golf.



les gusta, pero se ha creado un área que cubre una demanda de los turistas.

Entonces, ¿qué es lo que hay que hacer aquí en Cancún? Yo creo que ya pasaron 50 años y hemos aprendido que en todo diseño turístico se debe incluir a la población. Aquí no se hizo porque no había población, pero ya tenemos ahora una ciudad muy grande, y una población realmente preparada. Hay que preguntarle a esa población qué le gusta, qué no le gusta, qué hay que conservar del trazo y qué hay que cambiar. Eso nos daría un nuevo diseño urbano, quizá una combinación entre los diferentes tipos de diseño urbano que existen, pero sería muy recomendable, porque inclusive el trazo de plato roto es pedido por la población.

Remontándonos en la historia, al trazar las ciudades de plato roto se querían lograr varias cosas. Una, en el centro iba a quedar el casco feudal, el cacique, el gobernante, y las demás calles con muchos problemas de vialidad. ¿Para qué? Para evitar el paso de ejércitos enemigos, para bloquearlos y, en todo caso, acabarlos. Desde allí empieza el trazo de plato roto, que con el tiempo se fue perfeccionando. Actualmente, no me atrevería a decir que Ciudad Satélite corresponde a un trazo de plato roto. Hay varias ciudades que están ensayando eso, pero debe corresponder a varios factores. Uno, a que la topografía de la zona demande ese tipo de trazos —Cancún no lo demandaba porque era totalmente plano—. Dos, a que exista un símbolo de poder alrededor del



LÁMINA 6

Se pretendió que la traza de la zona urbana fuera a través de barrios integrados por vivienda unifamiliar y multifamiliar, ubicando en el centro de cada barrio un área comercial para los usos diarios: panadería, tortillería, verdulería, frutería, etcétera. Adicionalmente, se contempló una zona comercial con comercios formales para cada cuatro barrios. La traza urbana debería proporcionar la mejor seguridad vial y la integridad vecinal. Es importante señalar que se realizaron estudios económicos para definir el tamaño de los lotes, así como estudios antropológicos para definir el tipo de vivienda. Aquí quiero hacer una aclaración, cuando Cancún empieza a atraer población, para la gente que venía era muy difícil comprar un lote, porque Fonatur los vendía condicionados a que se desarrollaran de inmediato, para evitar la especulación. Mucha gente quería, pero llegaban en busca de trabajo, no tenían dinero y no podían. ¿Y qué fue lo que pasó? Se fueron a Puerto Juárez, a hacer lo que ahora es una zona habitacional igual o más grande que Cancún. Cuando eso se dio, Fonatur ya no pudo hacer nada porque estaba fuera de sus terrenos y no podía normar. Aun normando, Fonatur nunca fue autoridad, y los que querían saltarse las recomendaciones, lo hacían. Es importante señalar que Cancún tiene influencia en el corredor comprendido entre Puerto Juárez y Tulum, a pesar de que el desarrollo se concentraría en la isla de Cancún, donde se llevarían a cabo importantes obras de equipamiento urbano y turístico. El Plan Maestro demandó los siguientes proyectos de ingeniería básica.

cual se empiece a desarrollar la ciudad con el trazo de plato roto —Cancún tampoco lo tenía—. A lo mejor cabría hacer nuevas investigaciones, ver qué es lo que le falta y qué es lo que le sobra a este trazo del barrio, o llamémosle de plato roto, el nombre poco importa, lo que importa es la comodidad y la libertad de la gente para disfrutar y vivir su ciudad.

Hay una cosa muy importante que creo que todos deben conocer. Cuando iniciamos Cancún nadie, nadie nos creía. ¡Nadie! Decían, ¿un centro turístico a más de mil kilómetros de la Ciudad de México? ¿En plena selva? Están locos, va a ser un fracaso. Los hoteleros pensaron lo mismo, por eso Fonatur se vio obligado a construir los primeros hoteles. Las

demás instancias tampoco estaban convencidas. Con la Secretaría de Recursos Hidráulicos se convino que hiciera las obras hidrosanitarias, la zona de captación, la conducción, la potabilización y Fonatur pagaría el costo de las obras y la supervisión. El acuerdo no funcionaba correctamente; con toda razón, los funcionarios de la secretaría decían, yo tengo muchos problemas en el país, donde la población carece del servicio de agua potable, yo no voy a invertir mi tiempo en Cancún, construyendo una ciudad con todos los servicios para una población que no existe. Entonces se modificó el acuerdo. Fonatur realizaría los estudios y proyectos, ejecutaría las obras y la Secretaría de Recursos Hidráulicos revisaría los proyectos



LÁMINA 7

Sub-proyecto de transporte. La construcción del aeropuerto internacional, localizado aproximadamente a 17 kilómetros del centro turístico; la construcción de dos puentes, uno de aproximadamente 80 metros de longitud, el Nichupté, y otro que se construyó años después, el Nizuc, con los cuales se unió a la isla con la zona continental; la ampliación y mejoramiento del muelle de Puerto Juárez, el dragado en las dunas para consolidar y sanear el terreno. Aquí les quiero dar un dato que yo creo que es importante que lo sepamos. El aeropuerto internacional, como se construyó finalmente, solamente con una pista de rodaje y una pista de aterrizaje, más el edificio principal con todo lo que implicaba, más todas las ayudas de navegación aérea, tuvo un costo de diez millones de dólares, pero nos sobró dinero. Como entonces las obras del aeropuerto sí las hacía directamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se tomó la decisión de pavimentar la carretera de Cancún al aeropuerto, que son 17 kilómetros, con las mismas características de una pista para aterrizaje. Eso duró muchísimos años en buenas condiciones.



y, en su caso, los autorizaría. Después de construir las obras, Fonatur entregaría los sistemas de captación, conducción y potabilización, así como las redes de distribución, al organismo operador local para su operación y mantenimiento del sistema de agua potable; dicho organismo administraba los recursos de la inversión que Fonatur había realizado.

Lo mismo pasó con Teléfonos de México. Cuando Teléfonos era del Estado, Fonatur construyó la central telefónica, las redes de distribución subterráneas y aéreas, y después se las entregó a Teléfonos de México para su operación y mantenimiento. También en este caso, Telmex aprobaba los proyectos y Fonatur ejecutaba las obras.

Hay un caso muy especial con Teléfonos de México y se lo quiero comentar, porque creo que fue una de las razones que detonó el despegue de Cancún. En 1975 estaba programada la celebración, en Colombia, de la convención del Banco Interamericano de Desarrollo, el BID, pero por problemas de inseguridad hicieron que ese país retirara la celebración de la convención. En aquel entonces, el ingeniero Jairo Sánchez, funcionario del BID en Washington, de origen colombiano, era el enlace con Fonatur. Un día, a finales de 1974, durante una reunión me dice, oye, ¿y por qué no proponemos que la convención se haga en Cancún? Pues, ¿qué se requiere para hacerlo?, le pregunté. Se requiere que haya por lo menos 2 mil

EL DESARROLLO DE CANCÚN

Proyectos hidrosanitarios

- Pozos en la zona de captación de agua potable,
- Línea de conducción, y las estaciones de bombeo de agua potable.
- Planta potabilizadora,
- Redes de distribución en zona urbana y zona turística
- Redes del sistema de alcantarillado sanitario, construcción de plantas de tratamiento de aguas servidas en zona urbana y zona turística.



LÁMINA 8

Sub-proyecto de ingeniería sanitaria. Perforación de pozos en la zona de captación de agua potable. Construcción del acueducto, la planta potabilizadora, las redes de distribución en las zonas urbana y turística, las estaciones de bombeo de agua potable, construcción de las redes del sistema de alcantarillado sanitario, construcción de plantas de tratamiento de aguas servidas en zona urbana y turística. Control de la fauna nociva en zona urbana y turística, recolección y disposición de desechos sólidos en zona urbana y zona turística, saneamiento ambiental en Cancún e Isla Mujeres.

500 cuartos de hotel —en ese entonces ya los había—, y un centro de convenciones para cuatro mil personas. Eso no lo había, sólo se contaba con un centro de convenciones diminuto, con un salón para 400 personas. Le dije, no te preocupes, hay centros de convenciones que se instalan en cuatro o cinco meses, del tamaño que quieras.

Ustedes han de haber conocido el centro de convenciones inflable que había en la zona turística, se construyó e instaló en cuatro meses; afortunadamente existía la cimentación para construir un gran centro de convenciones, que se aprovechó. Yo había visto en las revistas de arquitectura que en el desierto del Medio Oeste existían unas grandes carpas para

almacenar víveres, y me dije, esto puede ser un centro de convenciones si le instalamos aire acondicionado. Nos trasladamos a Chicago, lugar donde estaba la fábrica de carpas, se contrató el diseño y construcción del que sería el centro de convenciones con carácter temporal, cuya vida útil era de dos años —las instalaciones duraron más de 15 años—. Esa construcción permitió la celebración de la convención del BID, evento que detonó Cancún. Cancún se conoció en todo el mundo ya que la penetración que tiene el BID no solamente en América, sino en todo el mundo, permitió dar a conocer el nuevo centro turístico del Caribe y empezó a venir el turismo, y empezó a crecer y crecer.

EL DESARROLLO DE CANCÚN



Infraestructura Eléctrica

- Línea de transmisión eléctrica de 150 km de longitud.
- Redes subterráneas y aéreas de distribución de energía eléctrica.
- Subestaciones eléctricas

LÁMINA 9

Sub-proyecto de energía eléctrica.

Construcción de la línea de transmisión de 150 kilómetros de longitud, incluyendo subestaciones eléctricas, construcción de las redes de distribución aérea en la zona urbana, y subterránea en la zona turística. ¿Por qué se hizo la diferenciación de zona urbana y zona turística? Como ustedes conocen, el subsuelo de Cancún es roca calcárea que se tiene que dinamitar para meter el agua y demás, y meter la electricidad

salía muy caro, y disminuiría las posibilidades de que la gente pudiera comprar sus terrenos ahí.

Y en la zona turística, ¿por qué se hizo subterránea? ¿Porque podían pagar más los hoteles? No, para evitar los daños en las redes aéreas por los ciclones, y ya vimos lo que pasó en el 88.

Sub-proyecto de teléfonos.

Construcción y equipamiento de una central telefónica con servicio de larga distancia —era muy importante porque no había servicio de larga distancia

en Cancún—, incluyendo redes de distribución aérea en zona urbana, y subterránea en zona turística.

Sub-proyecto de urbanización.

La construcción de redes de agua potable, redes de drenaje sanitario, redes de drenaje pluvial, redes aéreas de distribución de energía eléctrica, y redes subterráneas en la zona turística. Existía el problema del drenaje pluvial por las lluvias. En la zona turística fue muy fácil, porque se hacían colectores cada determinada distancia, y el agua



Volviendo a Teléfonos de México, Fonatur le había pagado a Telmex para que comprara el equipo para la torre de microondas que había construido Fonatur, instalación ubicada en la zona turística. Cuando se aceptó que se celebrara la convención del BID pedimos que ya instalaran el equipo, que era vital para la convención que se celebraría en cuatro meses. Telmex informó que no había comprado el equipo, porque el director de Telmex dijo, ¿para qué voy a gastar, si eso va a ser un fracaso? Y era dinero de Fonatur, no de Teléfonos. Pues cuando vino la orden de la Secretaría de Hacienda y de la Presidencia informando que en Cancún se celebraría la convención, Telmex instaló un equipo que había comprado para una ciudad del norte del país, un equipo similar al

que requería Cancún, lo enviaron, lo instalaron y se realizó la convención del BID en Cancún, con lo que se dio a conocer el nuevo destino del Caribe y se inició el despegue de Cancún.

Hay otras situaciones que nos causaron problemas. Por ejemplo, querían que se hiciera un aliscafo. ¿Qué es un aliscafo?, yo me preguntaba... pues a mí me encargaron ese proyecto. Me puse a investigar en la Ciudad de México si se podía conseguir un aliscafo, pues vendían lanchas de motor y todo eso, pero no aliscafos. El monto del crédito del BID ya estaba casi completo, pero metimos un rubro de relleno, el aliscafo, y le pusimos dos o tres millones de dólares. Ya después supimos qué era, ustedes también saben la historia del aliscafo de Cancún.

EL DESARROLLO DE CANCÚN

ADQUISICIÓN DE TERRENOS

Una de las primeras acciones que emprendió Infratur fue la adquisición de los terrenos para el desarrollo turístico integral, la cual se fundamentó en un estudio de la tenencia de la tierra y la aplicación de las leyes agrarias nacionales. Asimismo, se aportaron los terrenos, propiedad del Gobierno Federal. Esta gestión de carácter institucional permitió que Fonatur se hiciera propietario de 12 mil 700 hectáreas, de las cuales el 50 por ciento corresponden al sistema de lagunas y zonas de conservación ecológica, distribuyéndose el resto entre la zona turística y la zona urbana



se depositaba en la laguna o en el mar. Pero en el caso de Cancún, hacer redes de drenaje pluvial cuando las lluvias caen también hubieran sacado de costo los terrenos, por eso se hicieron pequeños colectores. En la zona urbana el drenaje pluvial se tuvo que solucionar sin hacer redes de drenaje, porque además las lluvias son muy fuertes. Se hicieron pequeños colectores, y el agua se inyectaba al subsuelo, lo que en precipitaciones muy grandes ha ocasionado inundaciones, pero de 15 o 20 minutos.

LÁMINA 10

Infratur se hizo para construir la infraestructura turística, pero la infraestructura turística no era suficiente, se requería también de la oferta hotelera. Por eso desapareció Infratur y se fusionó Infratur con Fogatur, otro fideicomiso de Nacional Financiera, para crearse Fonatur, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, que además de construir la infraestructura daba créditos para la construcción de hoteles. La situación se repitió para la creación de obras eléctricas y telefónicas, en las cuales la Comisión Federal de Electricidad, así como Teléfonos de México, aprobaban los proyectos y supervisaban las obras, pero Fonatur las construía.

Otro dato que es importante que conozcan es cuando trajimos el centro de convenciones. Nos fuimos a Chicago a subir el equipo para que lo trajeran, eran unas cajas gigantísimas. Bueno, ¿pues en qué lo vamos a traer? No había avión con las características para trasladar esas cajas grandísimas, de cientos de toneladas. Los dueños, los que nos habían vendido el centro de convenciones, dijeron, nosotros tenemos relaciones con el ejército, podemos ver que nos renten un avión de carga. Adelante, dijimos, ¿cuánto nos va a costar? Hablaron con el ejército y nos ofrecieron el avión sin costo, pero para que aterrizara un avión militar en México había que conseguir un permiso de la Secretaría de la Defensa, un trámite muy complicado. En fin, era el 1 de mayo, la convención sería el 16 de mayo, y urgía una solución.

Al final, se contrató un avión al que se le tuvieron que adaptar las puertas para que cupieran las cajas; para subir las cajas gigantes de madera utilizaron un montacargas de gas. Cuando vi eso dije, ¿cómo vamos a bajar esas cajas en Cancún? No había equipo todavía en el aeropuerto para eso. Entonces, allí mismo le dijimos al dueño de la fábrica, oiga, pues regálenos o véndanos el montacargas, y nos lo vendió en mil 500 dólares. Gracias a esa facilidad se logró traer el montacargas, que debe existir todavía como reliquia en los almacenes de Fonatur. A esos niveles llegábamos porque nadie creía en nada de esto.

Preparé una presentación en láminas que voy a mostrar en estos momentos, creo que así se entenderá mejor lo que he dicho.

EL DESARROLLO DE CANCÚN

FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

- Recursos federales
- Créditos de organismos internacionales (BID)
- En 1976, 21.5 millones de dólares para la primera etapa de la infraestructura. Posteriormente se tramitaron créditos adicionales con el BID, para las obras de la segunda y tercera etapas.



Todos los pronósticos y proyecciones que se hicieron sobre el crecimiento de Cancún, quedaron cortos ante la realidad, ya que a 50 años de operación Cancún se ha convertido, por su oferta turística, por el número de vuelos, por el número de visitantes, por la derrama económica que genera, en el centro turístico más importante de país, cuya operación ha contribuido al desarrollo del corredor turístico Cancún-Chetumal.

LÁMINA 11

Desde su concepción, se consideró que el proyecto se financiaría mediante recursos federales y recursos provenientes de organismos internacionales de crédito. De hecho, Cancún fue el primer proyecto turístico en México para el que se solicitó el financiamiento externo, y fue el Banco Interamericano de Desarrollo, BID, el organismo financiero que respaldó este proyecto. Las condiciones eran muy ventajosas para el país, ya que el 50 por ciento del costo de las obras lo aportaba el Gobierno mexicano, y el otro 50 el crédito del BID. Con el paso del tiempo cambió esa situación, y el BID únicamente aportaba el 30 por ciento. En 1971 se recibió el primer préstamo del BID por 21.5 millones de dólares, que se destinaron a la construcción de obras de la primera etapa de la infraestructura, cuyo costo total se estimó en 47.1 millones de dólares. Posteriormente se tramitaron créditos adicionales con el BID para las obras de la segunda y tercera etapa.