

11.

De pueblo a ciudad

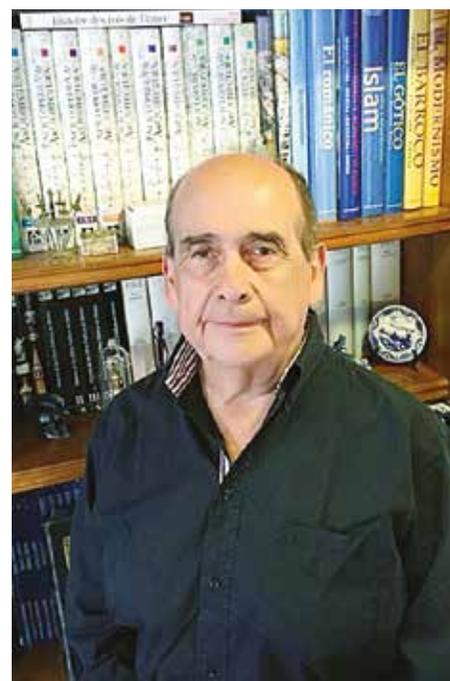
En 1970, sobre el papel, Cancún era la ciudad mejor planeada del país. El documento que rigió su fundación, el *plan maestro*, contemplaba hasta el más mínimo detalle: el trazo de calles y avenidas, la ubicación de escuelas y hospitales, los espacios de parques y edificios públicos, la densidad de las zonas habitacionales, la superficie de los lotes, el tamaño de los hoteles, y hasta el flujo de turistas del aeropuerto.

Cinco décadas después, sobre el terreno, Cancún es una ciudad colapsada, donde la problemática urbana, en vez de solucionarse, cada día se complica más. Deficiente en sus servicios, irregular en la tenencia de la tierra, saturada en sus vialidades, insegura en sus barrios, desabrida en su apariencia, petrificada en su economía y quebrada en sus finanzas, la ciudad está muy lejos del paraíso que prometían sus creadores.

¿Cómo pudo suceder eso?

La opinión de tres directores consecutivos del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), puede proporcionar algunas pistas. Carlos Díaz Carvajal: "El crecimiento explosivo de la zona hotelera, para el cual *sí estaba* preparado Fonatur, provocó un crecimiento explosivo de la ciudad, para el cual *no estaba* preparado el municipio. Tuvimos años con un 25 por ciento de aumento en el tamaño de la población. La mancha urbana se desbordó por todos lados."

Eduardo Ortiz Jasso: "El crecimiento se dio en total desorden, con asentamientos irregulares en toda la periferia de la ciudad. Todos



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

Juan Meza: "Queríamos la ciudad cerca del mar."



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

Carlos Díaz Carbajal.

los servicios públicos se volvieron deficitarios: agua, drenaje, transporte, basura, seguridad. No había manera de atender a tal cantidad de gente."

Santy Montemayor: "El origen del problema fue el éxito, que se tradujo en la tasa de crecimiento más alta del país. Pero también hay que señalar que, desde el punto de vista urbanístico, la ciudad estuvo abandonada muchos años. Teníamos buenos planes en el papel, pero a la autoridad le faltó voluntad para aplicarlos. Y el problema se salió de control."

Los expertos coinciden: la avalancha migratoria fue la piedra angular del caos. Mas no fue el único factor. La historia de Cancún como ciudad abunda en conceptos erróneos, soluciones inadecuadas y decisiones inexpertas, que dieron origen a un casco urbano defectuoso y disfuncional, incapaz de enfrentar los retos que planteó la explosión demográfica.



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

Eduardo Ortiz Jasso.

Si las ciudades, como las personas, no pueden desligarse de sus orígenes, hay que revisar la estructura primaria de la ciudad, donde se encuentran muchos de los males que la aquejan en la actualidad.

Un primer tema es la ubicación. En un principio, los directivos de Infratur querían situar el poblado a la orilla del mar, en los terrenos donde hoy se encuentra Puerto Cancún. Juan Meza, quien colaboró en el diseño de la traza urbana, recuerda el episodio. "En los bocetos, colocamos la plaza principal frente al mar, y a los costados, un ancho malecón. Pero cuando hicimos las primeas mediciones descubrimos que esos terrenos eran inundables. Servían para una marina, no para el centro histórico. Así que tuvimos que buscar otro lugar."

La opción fue utilizar como eje la carretera a Tulum (que estaba en construcción), colocando la plaza en el costado oriente (la ubicación actual de la Plaza de la Reforma), a unos ocho metros sobre el nivel del mar. Desde ahí, la mancha urbana se prolongaría hacia el norte apenas un kilómetro, hasta el entronque con la carretera a Mérida (la esquina conocida como El Crucero, sobre la actual avenida López Portillo). Hacia el sur llegaría algo más lejos, poco más de tres kilómetros (hasta el Distribuidor Vial, donde se encuentra la réplica de la torre de palapa). En los planos, la mayor parte de la ciudad fue colocada en el ángulo que forman ambas carreteras, lo que obligó a pensar en un libramiento, para evitar que el tráfico carretero ingresara a la población.



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

Santy Montemayor.

La solución adoptada para el libramiento fue convertir la vieja aeropista en avenida (el Libramiento Kabah, después avenida Rodrigo Gómez), prolongando su trazo hasta topar con las carreteras. Eso, más la prolongación del bulevar Kukulcán en la misma dirección (con el nombre de avenida Cobá, y después, avenida Andrés Quintana Roo), dio origen a una mancha urbana con forma triangular, donde algunas avenidas tendrían por necesidad un trazo oblicuo, y las manzanas internas, una geometría irregular.

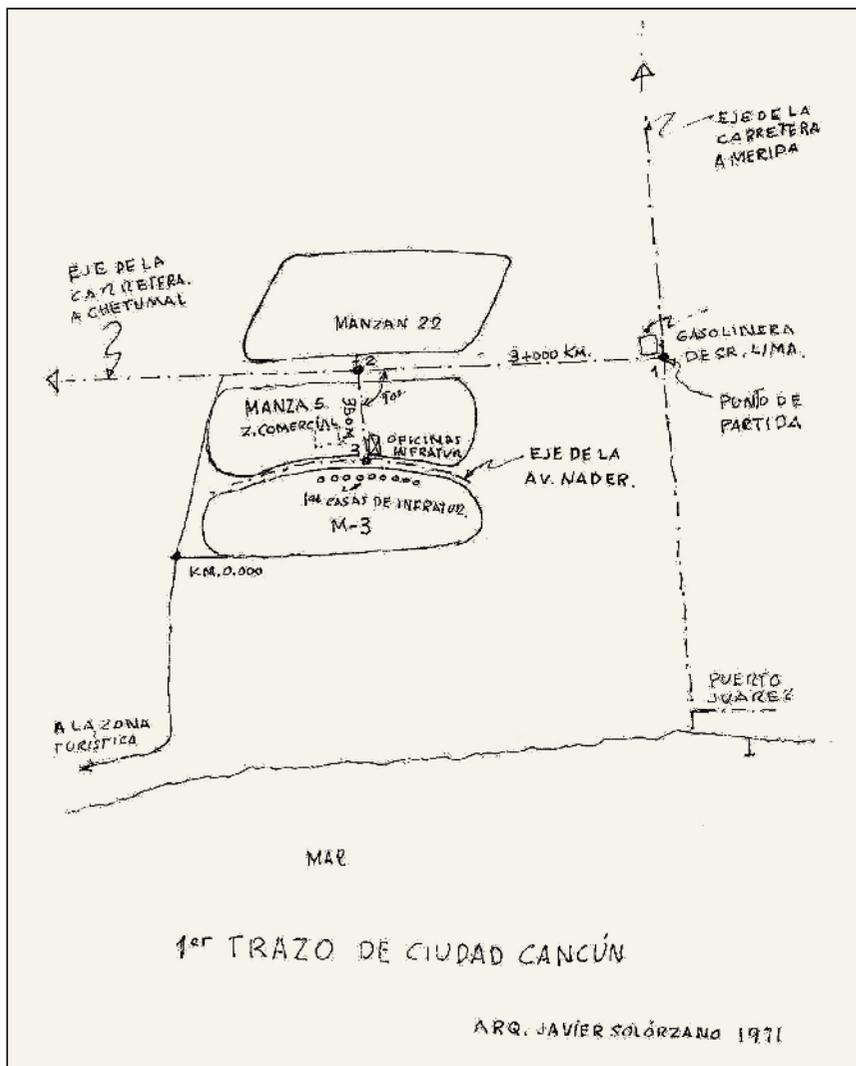
Más allá de la forma, la decisión de ubicar la ciudad en el límite de los terrenos que controlaba Infratur, la carretera a Mérida, desquició por completo la propuesta urbanística. Si bien la elección tiene lógica,

pues se encuentra frente al acceso a la zona hotelera, pegar la mancha urbana a un ejido, el Isla Mujeres, era una invitación abierta a la creación de un núcleo irregular (como efectivamente sucedió). Infratur ignoró (o desdeñó) la experiencia nacional en ese rubro, abundante en ejemplos de ciudades perdidas asentadas en terrenos ejidales (el caso notable de la Ciudad de México en múltiples escenarios: el Ajusco, el Cerro de la Estrella, Cuajimalpa, Topilejo, Nezahualcóyotl, Ecatepec y varios más). Aunque el hubiera no existe, es de suponer que otra hubiera sido la historia si, atendiendo ese riesgo, el casco urbano se hubiese colocado en algún otro paraje de las 12 mil hectáreas que comprendía el proyecto. Hoy día, más de la mitad de la población se ubica al norte de la carretera a Mérida, en terrenos que estaban fuera del *plan maestro*.



ARCHIVO JORGE LOBO

María Cristina Castro Sariñana.



ARCHIVO JAVIER SOLÓRZANO

Un apunte manuscrito de la primera traza urbana: el centro de la ciudad se colocó a un kilómetro escaso del ejido Isla Mujeres.

Un segundo aspecto a considerar son las dimensiones del triángulo. La abogada María Cristina Castro, asesora en varias ocasiones del gobierno municipal, estudió con detenimiento el problema: "Infratur planeó una ciudad muy pequeñita. Con cierta ingenuidad, pensaron que podían determinar su tamaño, usando como referencia el crecimiento de la zona hotelera. Así que plantearon una relación aritmética: tantos cuartos, tantos habitantes."

La ciudad original, sobre la carretera Puerto Juárez-Chetumal. Contrasta el trazo ordenado de la ciudad de Fonatur con el caos visible en la Colonia, que incluyó una invasión en los terrenos del Fondo. A la derecha, la aeropista Puerto Juárez, que años después se convertiría en el Libramiento Kabah. Prácticamente toda la ciudad planeada se colocó dentro de un estrecho triángulo, sirviendo como base las carreteras a Chetumal y a Mérida.



AROFOTO

Más ingenua aún fue la pretensión de ponerle un techo al crecimiento de la ciudad. La mancha urbana era diminuta porque el número de habitantes tenía un límite: 200 mil, de acuerdo a las proyecciones de Infratur. Las reservas territoriales se calcularon para llegar a esa cifra, mas no para seguir creciendo. Otra vez, un cierto menosprecio por la realidad del país, donde ninguna ciudad ha podido controlar, ya no digamos detener el crecimiento.

El tercer elemento es la estructura interna del triángulo, es decir, la traza urbana. Su principal autor, Javier Solórzano, recordaba en su momento: “Estábamos muy influidos por las ideas de Mario Pani y su diseño de Ciudad Satélite. Esa fue la primera traza moderna, y se hizo sin la retícula tradicional, que te obligaba a poner un semáforo en cada esquina. Aquí decidimos hacer algo interesante, sin mucho tráfico vehicular, donde la gente hiciera muchas cosas caminando.”

La propuesta fue el modelo del plato roto. Otra vez Solórzano: “Nos fuimos por la idea de las súper-manzanas, o sea, colonias autónomas con todo su equipamiento: escuela, parque, zona comercial, y desde luego, vivienda. La idea era que podías ir de compras, llevar a los niños a la escuela, pasear en el parque, todo caminando, sin usar el coche. La circulación se limitaba a los retornos, calles de entrar y salir, a baja velocidad. Cada súper-manzana tenía unas 20 hectáreas y estaba envuelta por una vialidad, y donde se juntaban había glorietas, para evitar los semáforos. Toda la filosofía del tráfico consistía en ceder el paso.”



Las ideas de Mario Pani y su diseño de Ciudad Satélite fueron factor de gran influencia en los urbanistas que diseñaron Cancún. A la derecha, sobre la vía de circulación rápida (el Periférico), se aprecian las famosas Torres de Satélite, de Mathías Goeritz y Luis Barragán.

BRANCUSSI

Adoptar ese modelo enfrentó ciertas resistencias: “Tuvimos problemas con el Banco de México. Veían la traza muy moderna y tenían miedo de que no pegara. Ellos querían la cuadrícula tradicional, pero al final se convencieron. Además, el plato roto no es un diseño tan radical. Las súper-manzanas son muy parecidas una a la otra, si las ves desde el aire tienen una estructura similar: un parque en el centro, retornos que desembocan a las avenidas, y las zonas comerciales en la periferia. Lo único que realmente eliminan son las líneas rectas.”

Con esos criterios, Infratur inició la construcción de la ciudad en 1970, con un ritmo muy lento. El punto de partida fue la súper-manzana 5, sobre la carretera a Chetumal, rebautizada como avenida Tulum. Aunque se sabía que ahí estaría la plaza central, de momento sirvió para instalar el tanque de agua, el campamento de los técnicos, las bodegas de material y el comedor comunal. Luisa Canché, que llegó al proyecto con el primer grupo de chicleros, manejaba ese centro de reunión:

“El comedor estaba donde hoy está el Palacio. Al principio no había mucho trabajo, pero en marzo o abril empezó a llegar un montón de gente. Cabían 150 personas y siempre estaba lleno. Servíamos 300 desayunos, 300 comidas, y lo mismo de cenas. Empezábamos a cocinar a las 2 o 3 de la mañana, y terminábamos a las diez de la noche, o después, si los ingenieros se querían quedar a platicar.”

Junto a la súper-manzana 5, cruzando una avenida sin camellón, la Nader*, se empezaron a edificar las primeras quince casas en la súper-manzana 3. Enfrente, del otro lado de la carretera, se inició el trazo de la súper-manzana 22, que siempre tuvo vocación comercial. Ahí se instaló la primera Conasupo, la primera iglesia (Cristo Rey, un

*Aunque habían jurado y perjurado que la nomenclatura de Cancún no tendría nombres heroicos, que se repiten en forma mecánica a lo largo y ancho del país (Hidalgo, Morelos, Juárez, Obregón, Carranza), los directivos de Infratur impusieron a esa avenida el nombre de su propio héroe, Carlos J. Nader, el abogado que armó la estrategia jurídica del proyecto, fallecido en enero de 1970 en un accidente aéreo.

diseño de Pedro Ramírez Vázquez que aún funciona), y el primer jardín (el Parque de las Palapas, llamado así en honor de una palapa de dos pisos, de gusto muy dudoso, edificada por Miguel Valverde).

No fue sino hasta 1972 que los trabajos se intensificaron. En su apretada traza, Infratur quiso meter de todo: zonas habitacionales de alto ingreso (súper-manzanas 2A, 3 y 4), de interés social (la 24 y la 25), y un mercado popular (en la 28), que se fueron desdoblando hasta alcanzar en unos años el libramiento Kabah. En forma preventiva, se perfilaron las serpenteantes avenidas del centro histórico: la Uxmal, la Chichén-Itzá, la Labná-Sayil-Tankah, la Xcaret, y las dos vías, esas sí rectas, que atravesaban el desarrollo de norte a sur, la Tulum y la Bonampak.

Las líneas ondulantes de las súper-manzanas 24 y 25, donde ya se muestran algunas construcciones. Al fondo, las súper-manzanas de retícula tradicional, ordenadas años después por el Fideicomiso Puerto Juárez.



Donde el plan falló desde el principio fue en las súper-manzanas ubicadas junto a la carretera a Mérida (de la 60 a la 64), ocupadas con total desorden por los migrantes. En este caso, más que obreros de la construcción (que vivían en los campamentos), se trataba de familias de escasos recursos dedicadas al comercio ambulante, a la venta de alimentos en la vía pública, y a un rosario de oficios: mecánicos, herreros, carpinteros, pintores, rotulistas, costureras, artesanos, choferes, taxistas y un largo etcétera. Parte de esa invasión se registró en terrenos de Infratur*, frente a la invasión del ejido Isla Mujeres, conocida como la Colonia Puerto Juárez (o, en forma práctica, la Colonia), del otro lado de la carretera.

El Fondo no se sintió con la fuerza para expulsar su invasión (o prefirió no hacerlo, por razones políticas), y se conformó con regularizar los lotes y venderlos a precio castigado, a través de un fideicomiso que

* Hay una versión que sostiene que el límite de los terrenos de Fonatur era la avenida Chichén-Itzá, donde inicia el trazo de las súper-manzanas de plato roto, pero numerosos planos incluyen las manzanas de retícula tradicional que se ubican entre la Chichén-Itzá y la carretera. Otros levantamientos señalan como propiedad del Fondo la 65 y la 66, situadas al otro lado de la carretera, y también se sostiene que parte de la franja era propiedad particular (hacia el norte, donde quedaron la 59, la 58 y la 98), un fragmento de la antigua hacienda de Santa María. Más allá de su estatus jurídico, esa zona fue ocupada en desorden y tuvo que ser regularizada en época posterior a la invasión.

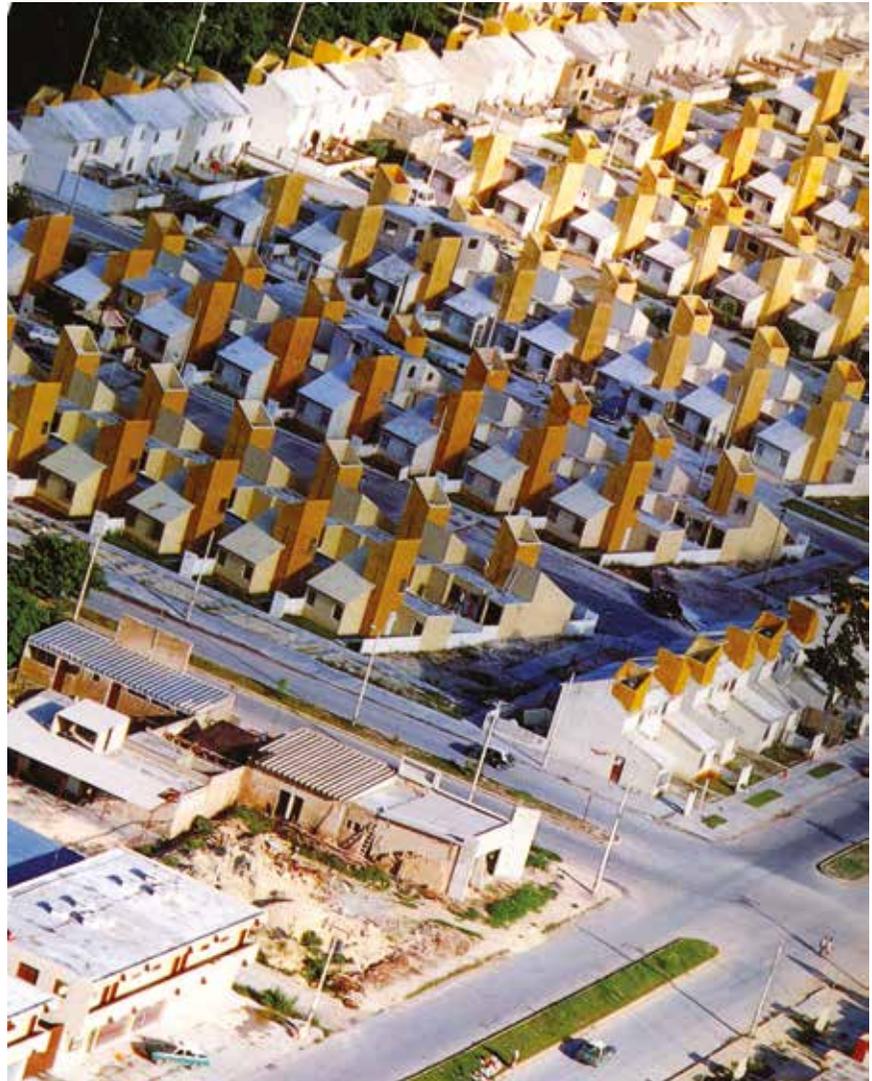


La primera gasolinera que hubo en Cancún, propiedad de la familia Lima, de Isla Mujeres. La gráfica fue lograda en los 80, cuando el negocio ya había suspendido operaciones.

formó en alianza con el gobierno del Estado. Mas hubo que rectificar la traza, adoptando la retícula convencional de calles rectas y manzanas cuadradas. Con el paso de los años esa zona, netamente popular, terminó con una imagen caótica, donde las casas habitación disputaban el espacio a talleres y locales comerciales, y donde colindaban edificaciones de dos pisos, bien terminadas (herrería, vidrios, pintura), con simples cuartos de bloques grises, e incluso, con jacales de lámina. Ahí jamás se respetaron las restricciones de construcción, y mucho menos de densidad, pues algunos lotes unifamiliares contenían más de una casa.

No así en las súper-manzanas reguladas, que exigían a los propietarios dejar un frente libre de cinco metros, un fondo de tres metros, y cierto espacio en las colindancias con los lotes vecinos. También existía una restricción de altura (no más de dos pisos en casas habitación), y lo más drástico, Infratur tenía que autorizar el proyecto, y no titulaba el lote hasta que la construcción tuviera un avance significativo, normalmente el 80 por ciento, tratando de evitar la especulación con baldíos.

Con esas reglas, durante la primera década, el Cancún planeado por Infratur (desde 1974, Fonatur) fue creciendo más o menos al ritmo previsto, e incluso un poco más despacio. De acuerdo al censo, en 1980 tenía cerca de 40 mil habitantes, una quinta parte del pronóstico inicial. Pero un buen número residía en la zona irregular, que crecía más rápido que la ciudad formal y que era terreno de nadie. Por ley, la facultad de ordenar esa ciudad espontánea le correspondía al gobierno del Estado, pero la administración de Jesús Martínez Ross (1975-81) ignoró el asunto. Para Chetumal, el problema lo había creado Fonatur (de hecho, para Chetumal, *el problema era Fonatur*). De modo que se cruzaron de brazos: no ampliaron el fondo legal, ni crearon reservas territoriales para atender la nueva ciudad que se les venía encima. Su única acción fue correctiva: el Fideicomiso Puerto Juárez, un tímido esfuerzo para regularizar las zonas ya invadidas (que se explica con mayor detalle en el siguiente capítulo).



MICHAEL CALDERWOOD / ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

Una probadita de Nuevos Horizontes, el plan de rescate urbano que consumió más recursos en la historia de la entidad.

Del otro lado, el Fonatur de López Portillo (encabezado por cuatro directores: Romárico Arroyo, José Antonio Murillo, Miguel Ángel Reta, Mario Moya Palencia), adoptó una estrategia similar: se encogió de hombros. Es cierto que las reglas de operación eran rígidas, pero el Fondo no realizó ningún esfuerzo por relajarlas, y mantuvo sus exigencias en la venta de terrenos y en el crédito, muy consciente de que eran inalcanzables para la mayoría y que las oleadas de migrantes se iban a asentar en la periferia. Como si el problema no existiera, Fonatur siguió construyendo una ciudad divorciada de la realidad, que tenía un aeropuerto internacional, una zona hotelera de primer mundo, una traza urbana sofisticada y moderna, pero que no tenía colonias y barrios para instalar a los trabajadores. Esa falta de coordinación entre Fonatur y Chetumal sería el primero de una serie de desencuentros, que actuarían como un lastre en el crecimiento de la ciudad.

Ya entrados los 80, dos hechos tuvieron un alto impacto en la estructura urbana. Primero, el gobierno del estado, ahora a cargo de Pedro Joaquín Coldwell (1981-87), inició un ambicioso programa de regularización en la zona ejidal, Nuevos Horizontes, que atacaba el problema con un menú variado: trazado y alineación de calles, introducción de



INEGI

servicios básicos (agua y energía eléctrica), lotes sin servicios, lotes con servicios, programas de pies de casa y construcción de vivienda de interés social. El alcalde en turno era José Irabién Medina: “Era el asunto más complicado en la agenda del municipio. Tuvimos que atacar todos los frentes, poner un principio de orden, tratar de contener la avalancha.”

El otro factor fue la reforma al artículo 115 constitucional, aprobada por el Congreso en 1983, famosa porque convirtió el predial en un impuesto municipal, pero igualmente relevante porque facultó a los ayuntamientos en materia de desarrollo urbano. Así lo veía María Cristina Castro: “Cancún fue de los primeros municipios que organizó un grupo de trabajo. A la cabeza estuvo Jorge Lobo, quien propuso una visión integral, de conjunto: una sola ciudad, un mismo plan, pues lo

Hacia 1991, la mancha urbana se empezaba a desbordar en todas direcciones, aunque todavía conservaba la forma de triángulo del plan original de Fonatur. En la gráfica se aprecia con claridad que los asentamientos al norte de la carretera a Mérida (que se puede identificar como una prolongación de la línea blanca que se aprecia a la izquierda), igualan en tamaño a la ciudad planeada por Fonatur.



CANCÚN MAGAZINE

Jorge Lobo.

Los fraccionamientos de la zona urbanizada por el gobierno del Estado, tras el inoportuno repliegue de Fonatur, tienen una fisonomía distinta al centro histórico, evidente en los fraccionamientos de las nuevas áreas residenciales.

que sucede en la zona hotelera estaba conectado con la ciudad y con la Colonia.”

En ese documento, que se aprobó en 1985 como *Plan de Desarrollo Urbano* (PDU), la mancha urbana ya no tenía forma triangular, pues incorporó todas las zonas colonizadas del ejido (aunque persistió una distinción semántica, pues las súper-manzanas conservaron ese nombre, mientras las colonias periféricas, en forma un tanto peyorativa, fueron denominadas *regiones*). Agrega Castro: “Era evidente que el plan de Fonatur se había quedado corto, que no sería útil para regular el crecimiento futuro de la ciudad. El plan del 85 creó reservas territoriales para solventar la expansión de la mancha, tanto en los costados de la carretera a Mérida como en la parte posterior del libramiento Kabah. Y de paso, desechó para siempre el diseño del plato roto.”

La aprobación del PDU fue muy oportuna, pues coincidió en el tiempo con el programa financiero de los *swaps*, que provocaron un alud de inversiones en la zona hotelera y otra avalancha de migrantes hacia la población. Resume Díaz Carvajal: “La ciudad se convulsionó. Todas las zonas aledañas se poblaron, regulares algunas, irregulares la mayoría. En pocos años, la problemática urbana de Cancún se multiplicó.”

En efecto, la mancha urbana se expandió en todas direcciones. A los costados de la carretera a Mérida (rebautizada políticamente como avenida José López Portillo), literalmente brotaron las colonias (las regiones 90, que al poco tiempo se extendieron al poniente, iniciando la serie de las 100). En dirección a Puerto Juárez, con patrocinio de las centrales obreras, dos fraccionamientos se ubicaron en zonas inundables: la Donceles y la Lombardo Toledano. En la prolongación de la avenida Tulum se edificaron La Cuchilla (la 89), y las regiones 70 y 80. Y al sur de la ciudad empezaron a surgir brotes irregulares en las inmediaciones del ejido Bonfil.

En lo referente a la ciudad planeada, sin tanto apuro, Fonatur fue concluyendo la apertura de sus súper-manzanas, ajustando su oferta a la ley de la demanda: la 20, sobre la Tulum; la 23, sobre la Chichén; la 26



ARCHIVO EDGAR LIZAMA



ARCHIVO EDGAR LIZAMA



ARCHIVO MUNICIPAL DE CANCÚN

Durante la gestión de Miguel Borge, se propuso que la ciudad empezara a crecer hacia arriba, criterio que se adoptó lo mismo en las áreas turísticas que en las residenciales.

y 27, aledañas al mercado 28; más tarde la 29 y la 30, seguidas por la 31 y 32, todas del lado oriente del Libramiento Kabah, dejando libre el predio que luego se llamaría Ombligo Verde (croquis página 241).

El estirón no se detuvo durante el sexenio de Miguel Borge. La serie de las regiones 100 se siguió extendiendo hacia el poniente, en tanto las 200 comenzaron a agruparse con rumbo norte, hacia la línea divisoria con el municipio de Isla Mujeres. Al sur de la ciudad formal, se creó otra zona precarista, que luego se convertiría en las regiones 500. Al mismo tiempo, pegado a Puerto Juárez surgió el fraccionamiento Corales. La marca distintiva de la época, notoria también en el centro histórico, son los primeros desarrollos verticales, que reflejan una preocupación por detener la expansión de la mancha urbana.

Observador de primera línea del brote fue el entonces director de Desarrollo Urbano, Juan Caballero: "Todo se transformó a una gran velocidad y todo se hizo al mismo tiempo. Apenas se estaban pavimentando las avenidas, y al mismo tiempo ya se levantaban las unidades de vivienda. En unos meses la avenida Kohunlich, que era un lodazal, se convirtió en una arteria transitada, con residentes a ambos costados."

El crecimiento fue tan desmedido que inutilizó el PDU. En opinión de Castro: "En cinco años el plan quedó obsoleto. Durante la gestión de Mario Villanueva como alcalde, tuvimos el desafío de crear nuevas reservas territoriales, y de revisar toda la estructura de prestación de servicios públicos. Cancún se había convertido en un enorme rompecabezas."

Sucesor de Villanueva en la silla municipal, Arturo Contreras aporta su visión: "La presión sobre las finanzas municipales era tremenda. Nuestros recursos eran insuficientes para atender a los recién llegados, y eso que teníamos el apoyo del gobierno estatal. Además, no podías desatender a la población estable. En mi último año nos cayeron encima unas lluvias torrenciales, una tras otra, que destrozaron calles y avenidas. Hasta en la Tulum teníamos baches, y las críticas subieron



LAVERDADESIMONE

Arturo Contreras.

de tono. Como alcalde tienes que definir tus prioridades, pero en este caso, todo era prioritario, y todo era urgente, y las arcas del municipio estaban vacías. ¡Una pesadilla!"

Fue precisamente en ese instante cuando, víctima de la ola neoliberal de los 90, Fonatur se desentendió del casco urbano. El Fondo no sólo canceló las obras de cabecera (avenidas, acueductos, plantas de tratamiento), sino que dejó en suspenso la apertura de nuevas zonas habitacionales y acto seguido, en calidad de donación, entregó al Estado una enorme reserva de 800 hectáreas, donde estaban programadas las súper-manzanas de las series 30 y 40. Para administrarlas, y para poner orden en las regiones, el gobierno creó en los siguientes años varios organismos de vivienda (Inviqroo, primero; Infovir, después; más adelante, IPAE), que aportaron al naciente caos una generosa cuota de inexperiencia y burocracia.

En los terrenos originales del Fondo, el impacto más notable se registró al Poniente del Libramiento Kabah, en especial a los costados de la avenida La Luna, donde surgieron numerosos desarrollos de clase media (Alborada, Pedregal del Bosque, Pueblo Nuevo, Puesta del Sol, Framboyanes, y otros), con un aspecto algo más abigarrado que el centro histórico. Concesionados a la iniciativa privada, esos núcleos fueron menos respetuosos de las normas y dejaron sin efecto las famosas restricciones de construcción. Aun así, no fueron suficientes para atender la demanda, de modo que a un costado de la carretera al aeropuerto brotó una sarta de fraccionamientos (las colonias Doctores, Colegios, Álamos 1, Álamos 2, Campestre), destinados a la clase media alta que no encontraba acomodo en el centro histórico.

El desorden se extendió en forma natural a la propia carretera. En el origen, con otra dosis de candidez, Infratur no previó que las carreteras que confluían a Cancún pudieran incorporarse a la mancha urbana. Con tal lógica, desde el supuesto límite de la ciudad (el Distribuidor



Fernando Martí

Vial), y hasta el aeropuerto, se habilitó un camino de cuatro carriles sin acotamientos, sin camellones y sin banquetas, a cuyos costados se fueron amontonando toda clase de negocios: fraccionamientos, centros comerciales, distribuidoras de automóviles, viveros en abundancia, casas de material, bodegas en renta, escuelas y universidades, los terrenos de la feria, la central de abastos, los inevitables moteles de paso, y hasta un autódromo.

Con otro nombre de político (bulevar Luis Donaldo Colosio), ese tramo se municipalizó años después, e incluso se construyeron tres pasos a desnivel (el Distribuidor Vial; el acceso al ejido Bonfil; y un medio trébol en las universidades), pero aun con este equipamiento dista mucho de ser un espacio urbano, pues está plagado de anuncios espectaculares, carece de veredas peatonales, sigue sin banquetas, y mantiene el aspecto descuidado y polvoriento que lucen las carreteras mexicanas en las proximidades de una población.

Un crédito muy especial en ese deterioro debe reconocerse a los ejidatarios de Bonfil quienes, violando todas las leyes ambientales e industriales, explotaron durante décadas grandes minas a cielo abierto, las famosas sascaberas (de *sascab*, el nombre maya de la arena de construcción), provocando una devastación casi irreversible. Toda la zona fue expropiada años después, y en ella se han alojado negocios de bajo impacto ambiental (universidades, viveros, el edificio del CRIT, y en los últimos años, un faraónico Auditorio del Bienestar, que por alguna razón ignota está fuera de uso), pues su cercanía a la laguna la descalifica para alojar vivienda. Muy a pesar de su nueva vocación, desde la carretera aún es posible observar los enormes huecos de las viejas minas, con muchos metros de profundidad y la extensión de varios campos de fútbol, verdaderos cementerios biológicos donde no crece ni la yerba.

Algo similar aconteció en la carretera a Mérida, con la diferencia de que ahí se instalaron las más extensas invasiones, y a su vera florecieron

Mitad avenida, mitad carretera, toda clase de negocios se han instalado a la vera del bulevar Colosio, que mantiene el deslucido aspecto de una carretera libre.



ARCHIVO JORGE LOBO

docenas de ciudades perdidas. Mal iluminada, llena de baches, repleta de tráfico pesado, la vía se saturó de negocios menos vistosos: quebradoras de piedra, distribuidoras de gas, embotelladoras de refrescos, fábricas de bloques, sascaberas menos visibles, moteles más sórdidos, y una zona de tolerancia que funcionó en el kilómetro 21. En años recientes, un programa federal permitió modernizar ese acceso, que fue ampliado a ocho carriles, con iluminación profusa, mejorando en grado notable la apariencia de toda la zona.

Mención aparte merece el remate de la carretera, que aún figura como destino final en los mapas oficiales: Puerto Juárez. Muelle de cruce a la vecina Isla Mujeres al fundarse Cancún, el pequeño poblado creció en idéntico desorden, ajeno a las regulaciones de cualquier plan. En los escasos cinco kilómetros que lo separan de Punta Sam, se alinearon sin orden negocios de tipo playero: hoteles con marina, restaurantes de mariscos, edificios de condominios, criaderos de langosta, clubes de playa. Por alguna razón, ahí se asentó la capitanía de puerto (que sigue siendo Puerto Juárez, no Cancún), una zona habitacional de la Marina, y también funcionó con éxito un balneario popular, la Playa del Niño, la mejor opción para los habitantes de los barrios, conforme se fueron clausurando las playas públicas de la zona hotelera. Un programa de imagen urbana, consistente en la erección de unas arcadas que le dieran aspecto colonial (y que taparan el aspecto ruinoso de las fachadas), fue emprendido por el gobierno estatal a principios de los 90, pero se quedó a medias: los arcos no tapan nada y el deterioro de las fachadas es hartamente perceptible.



El maquillaje de las fachadas de Puerto Juárez no alcanzó para ocultar su notable deterioro.

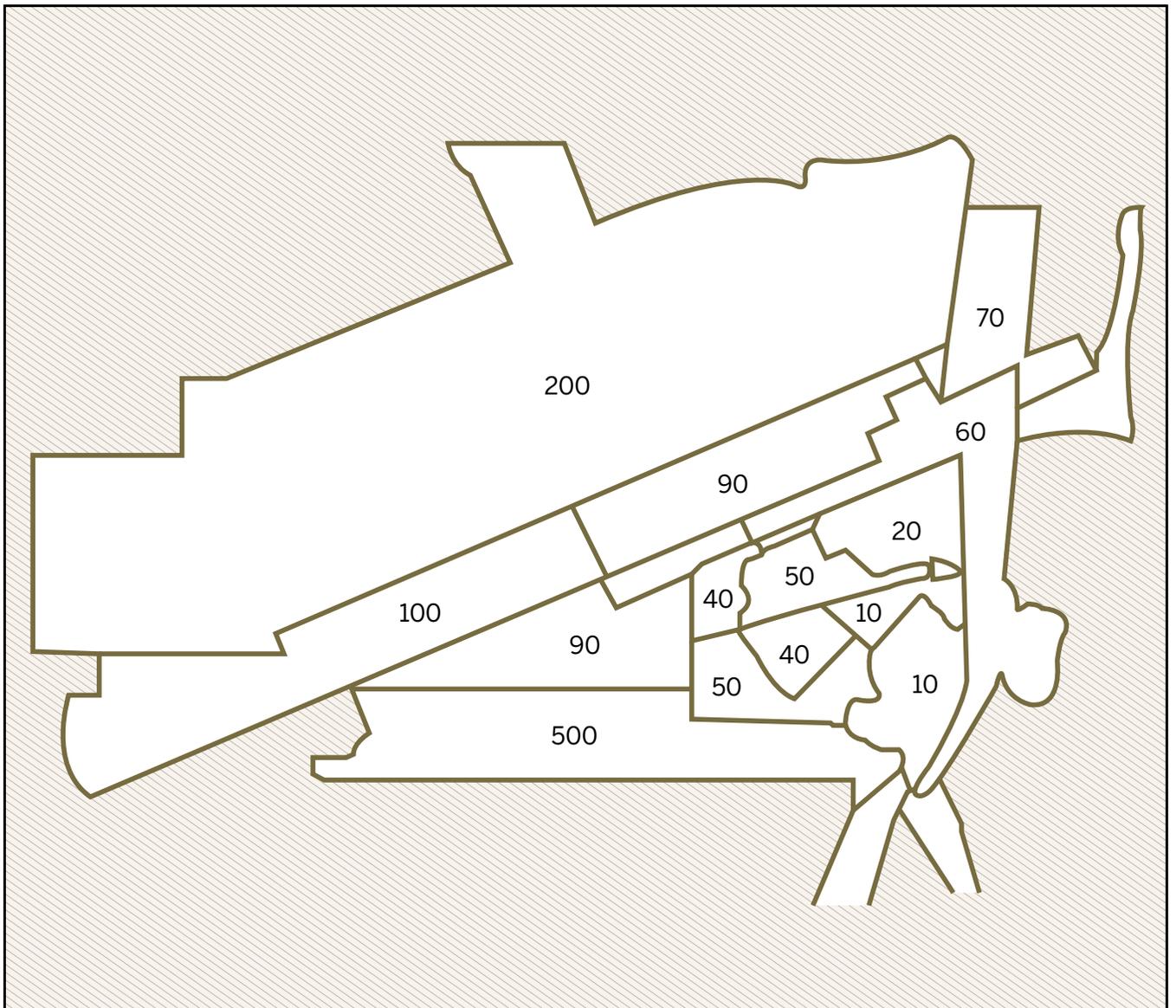
En cuanto a la ciudad formal, las cosas también se complicaron. El diseño de plato roto nada más no funcionó: los barrios con vocación peatonal fueron pura teoría, y las avenidas curvadas resultaron insuficientes e incómodas para dar fluidez al tráfico de las regiones. Muchos centros de manzana, reservados para parques, se convirtieron en parajes degradados, depósitos habituales de cascajo y de basura, y en el peor de los casos, igual que los andadores, en pasajes peligrosos, refugio de

Fernando Martí

vagos y delincuentes. Lo mismo que en el centro del país, hubo vecinos que se organizaron para cerrar con plumas los retornos, alegando inseguridad. Ya en el colmo, calles y avenidas se llenaron de baches, y el casco urbano empezó a presentar un aspecto descuidado y sucio.

En resumen, a la vuelta del siglo, la ciudad mejor planeada en la historia de México, se había convertido en una colección de parches urbanos, desarticulados unos de otros, en algún sentido marginales, con un déficit creciente de servicios, que contrastaban en forma escandalosa con la otra mitad de Cancún, la zona hotelera.

Para empeorar las cosas, en la siguiente década, la del 2000, se concretó una amenaza ajena al municipio e injusta para la ciudad: los turistas dejaron de visitar el centro histórico. El motivo: un deterioro evidente de la primera etapa de la zona hotelera, lo que llaman los expertos *envejecimiento del producto*. En forma inexorable, los negocios instalados en los primeros kilómetros de la zona hotelera fueron cediendo clientela a sus



competidores de la segunda etapa. Muchos optaron por mudarse, y los incautos que se quedaron vieron contraerse sus ventas hasta quebrar (el restaurante *1900*, el frontón *Jai-Alai*, la discoteca *La Boom*, el centro comercial *Plaza Nautilus*, y uno que no podía migrar, el club de golf *Poktapok*). Un caso dramático: el restaurante *Carlos'n Charlie's*, que en 1985 facturaba 800 cenas y obtenía ingresos diarios por 16 mil dólares (y que apareció como ejemplo del auge en la primera edición de *Fantasia de banqueros*), terminó apagando sus hornos y clausurando su marina.

A la larga, el efecto fue devastador para el centro histórico. Los negocios con vocación turística, que se alineaban a lo largo de la Tulum, pronto cerraron sus puertas. Otro tanto sucedió en la Yaxchilán (con un perfil noctámbulo), y en los ruidosos andadores peatonales que comunicaban la Tulum con el Parque de las Palapas (Tulipanes), donde bares y terrazas lucían desiertos. La plaza de toros, concebida para



ARCHIVO MUNICIPAL DE CANCÚN



ARCHIVO VÍCTOR RUIZ

El aspecto pueblerino que presentó durante años la Avenida López Portillo y su nueva imagen, tras una remodelación integral (con fondos federales).



ARCHIVO JORGE LOBO



ARCHIVO JORGE LOBO

vivir del turismo, suspendió la corrida tradicional de los miércoles y se transformó en centro de espectáculos para los locales (en fines de semana), y en una suerte de emporio cantinero (entre semana).

Esa crisis condujo a la formación, desde mediados de los 90, de un Comité de Reactivación del Centro, integrado por autoridades municipales y empresarios afectados, que en dos décadas de sesiones no ha logrado reactivar nada. Ritualmente, al inicio de cada administración, el alcalde en turno asiste a las sesiones del grupo para escuchar propuestas sobre campañas de publicidad e imagen urbana, todas enfocadas a rescatar el flujo de visitantes, pero tales esfuerzos no han tenido ningún efecto práctico. La modalidad hotelera del todo incluido, que se ha impuesto en casi toda la isla, no ha hecho sino empeorar la situación.

Para Cancún como ciudad, la inercia del deterioro tuvo un amplio paréntesis a la vuelta del siglo, con una serie de inversiones cuantiosas que, si bien figuraban como promesas, jamás se habían concretado. La primera: Fonatur inició la urbanización de las súper-manzanas pendientes, todas ubicadas en la parte sur de su triángulo. Cambiando las reglas del juego (al cesar la exigencia de construir antes de escriturar), el Fondo habilitó cientos de lotes para casas habitación y para condominio, con altos estándares de calidad, que se vendieron y se poblaron

En el radio de unas pocas cuadras, son notables los contrastes entre el abigarramiento de las zonas populares y la profusión de albercas en colonias residenciales.

casi de inmediato. Ese dinamismo propició la llegada de los grandes almacenes (Wallmart, Sam's, Costco), de un par de hospitales (Hospitalen, Galenia), e incluso de hoteles de negocios (Ibis, City Express), que se instalaron en la misma área.

La segunda: un grupo inversionista edificó un vasto centro comercial en la súper-manzana 7, Plaza LasAméricas (luego Malecón Américas), con cerca de 200 locales y con Sears, Liverpool, Sanborn's y Cinépolis, como tiendas ancla. El éxito de ese concepto pronto fue replicado en otras zonas de la ciudad (Plaza Outlet, la Gran Plaza, Plaza Cancún 2000), que introdujeron la moda de pasar en los centros comerciales el fin de semana.



ARCHIVO FONATUR

Fonatur volvió a asumir las tareas de urbanización hasta fines de la década de los 90.

La tercera: bajo la batuta del empresario capitalino Moisés El-Mann, Plaza Las Américas adquirió una manzana completa, la 6, ampliando la oferta de locales al triple (para lo cual fue necesario techar una calle), y construyendo varios rascacielos de departamentos y de oficinas, que incluso alojan un hotel (en conjunto, Malecón Américas). El empuje de El-Mann desató una reacción en cadena: la zona se llenó de edificios y plazas, y terminó por convertirse en la nueva meca del entretenimiento, desplazando por completo al centro histórico.

La cuarta: la inesperada irrupción de Michael Kelly, un empresario americano que apareció en escena con una chequera inagotable. En unos años, manejando fondos de retiro, Kelly adquirió un par de hoteles (que manejó con la marca Avalon), el campo de golf Poktapok (de manos de la japonesa Hazama), y lo más importante para la ciudad, el proyecto Puerto Cancún, que llevaba años atorado en maniobras especulativas. Aunque la aventura de Kelly terminó en una gigantesca bronca penal, con el dueño de la chequera en la cárcel, Kelly invirtió suficientes dólares para terminar la marina y el fraccionamiento.

La quinta: la iniciativa de arrancar el proyecto del malecón, que llevaba años acumulando polvo en los archivos de Fonatur. Contemplado en el

plan maestro con el nombre de San Buenaventura, el proyecto había rebotado entre varios inversionistas, todos muy prometedores pero muy incumplidos. Rescatado al final por Fonatur, los terrenos fueron habilitados como el nuevo centro de Cancún, previendo la instalación del palacio municipal y una basílica, al centro de una zona comercial y de servicios. Rebautizado como Malecón Tajamar, su apertura ha enfrentado infinidad de juicios de corte ambientalista, sobre todo en medios de comunicación, que de momento lo mantienen paralizado, pero la inversión de recursos sin duda tuvo un efecto sobre la economía de la ciudad.

Y aún la sexta: para completar la expansión hacia el sur, a un costado de la carretera al aeropuerto surgieron extensos fraccionamientos privados, con un inventario de cientos de lotes, que de alguna manera siguieron el ejemplo de Fonatur: urbanización de alta calidad para compradores pudientes. Villa Magna primero, Lagos del Sol después, y con mucha fuerza, Cumbres, todos fuera de la zona fundacional, concentraron en esa área la oferta de vivienda adecuada y funcional para la clase media.

Esa cascada de inversiones tuvo un efecto notorio al otro extremo de la ciudad, en el predio conocido como el Polígono Norponiente, una extensión de 7 mil hectáreas perteneciente al ejido Isla Mujeres, que los planes municipales destinaron para vivienda popular. Amparados por los cambios a la legislación impulsados por los gobiernos de Vicente Fox y Felipe Calderón, todos los fraccionadores con presencia nacional participaron en la urbanización de esa zona (Ara, Sadasi, Homex, y un largo etcétera), mostrando su habitual repertorio de construcciones defectuosas, contratos amañados y promesas incumplidas. Para colmo, en una interpretación mañosa de la norma, el Ayuntamiento aceptó registrar muchos fraccionamientos como condominios, pues en ese régimen no están obligados a respetar los mínimos estipulados para lotes y para casas habitación (anomalía que se repitió a lo largo y ancho del país). Las constructoras tapizaron el antiguo ejido con unidades habitacionales tipo colmena, núcleos urbanos chatos y disfuncionales incrustados como un cáncer en el paraíso turístico.



El libramiento Kabah (hoy Rodrigo Gómez) es el límite entre el plato roto de Fonatur y la nueva retícula, que ahí adoptó un diseño radial, a partir del trazo diagonal de las avenidas Guayacán y Fonatur.

ARCHIVO FONATUR

Al inicio de los 80, Fonatur publicó una memoria de Cancún, que suele confundirse con el *plan maestro*. No lo es, pero abunda en información sobre los orígenes del destino.



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

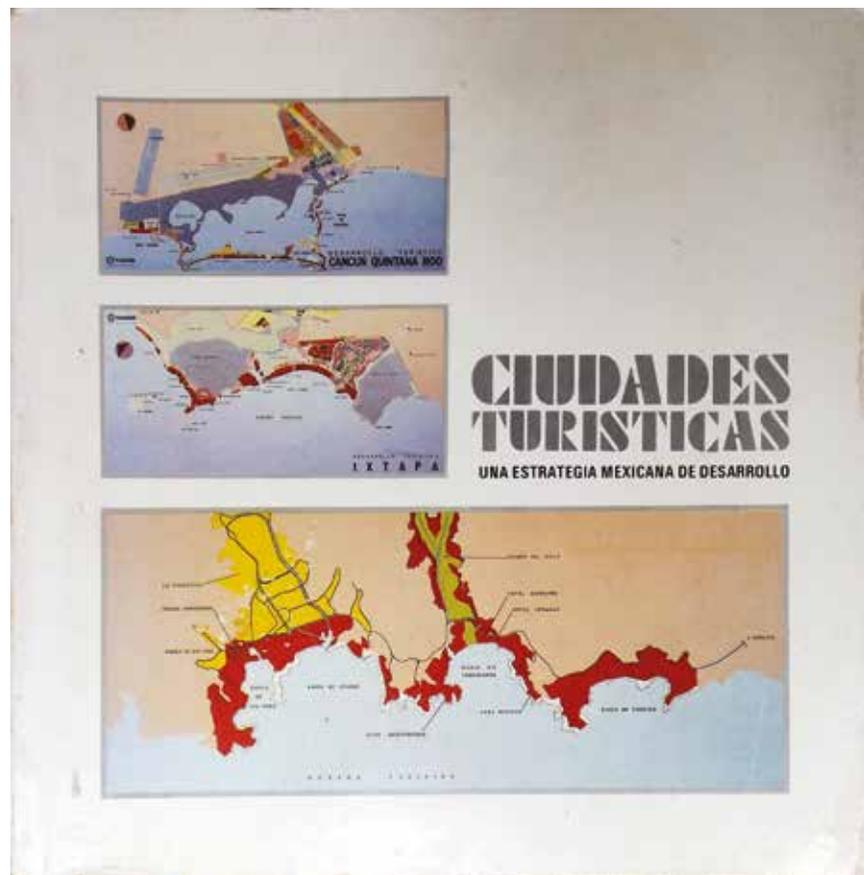
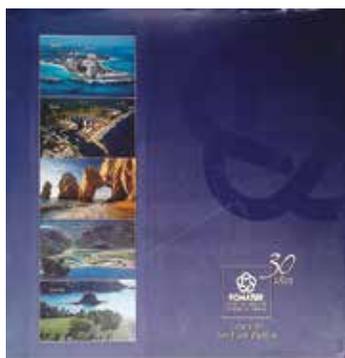
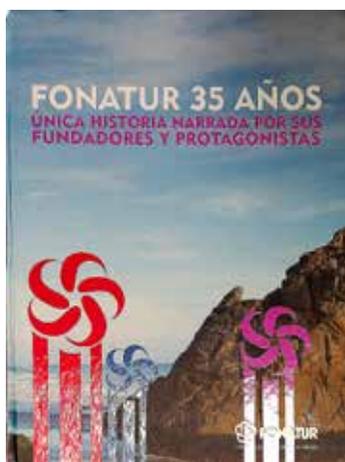
Ciudad de contrastes, la mancha urbana de Cancún se sigue extendiendo en todas direcciones, sin ninguna relación con la traza original de la ciudad. Hay una discusión vigente sobre el tamaño de la población que la habita, pero no hay discusión sobre la existencia de un caos urbano, sin solución a la vista. Un breve recuento:

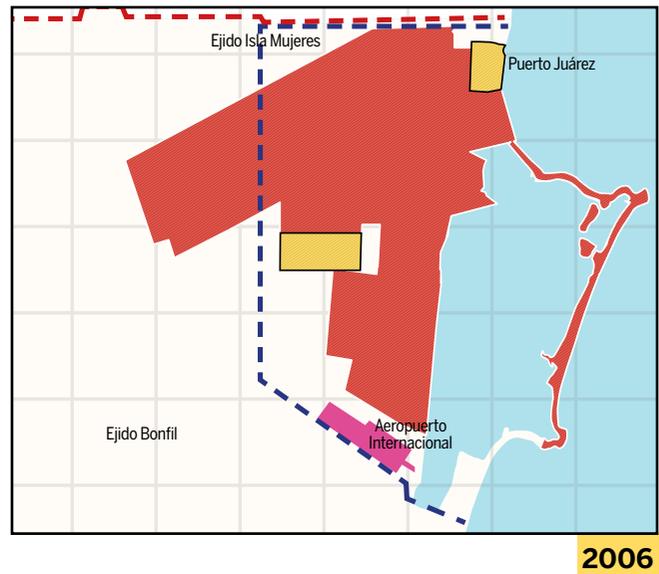
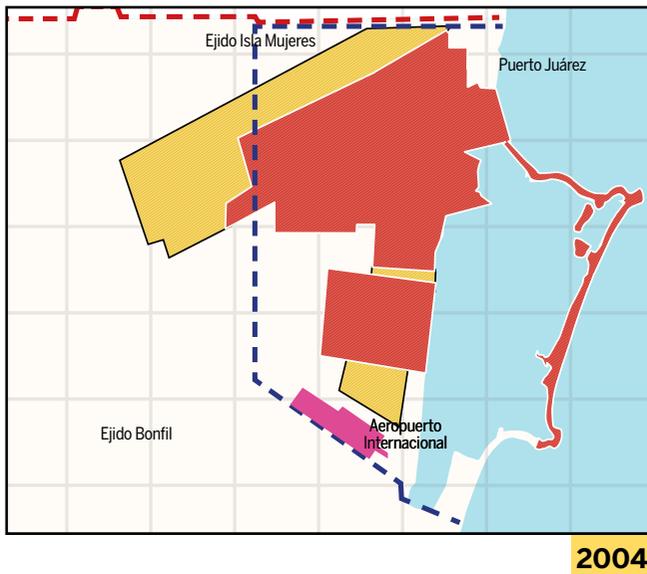
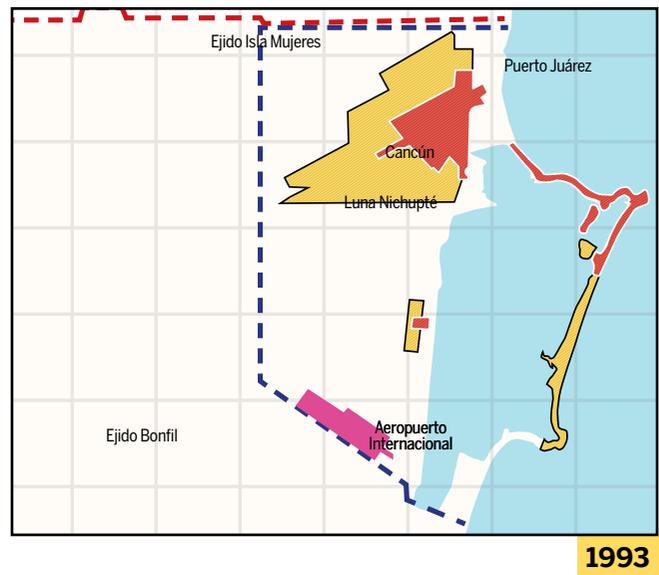
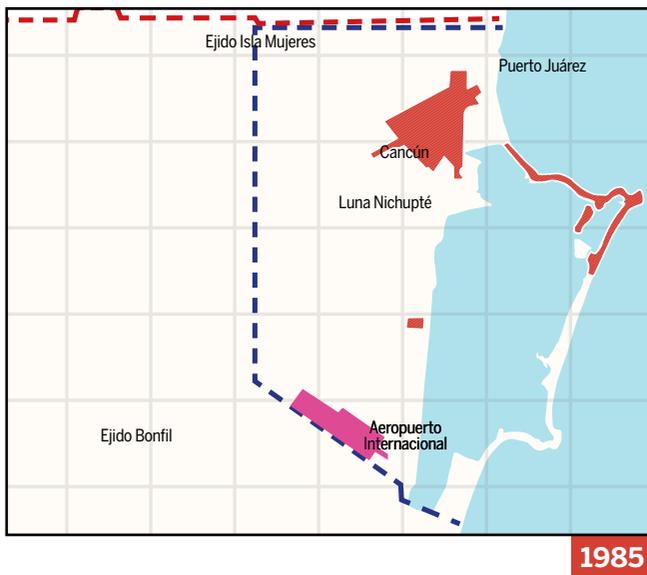
- Aunque nadie lo sabe con certeza, es probable que entre el 30 y el 40 por ciento de la mancha urbana sea irregular. Eso significa que un cuarto de millón de personas viven en predios que no tienen certeza jurídica. Apunta Santy Montemayor: “No ha habido firmeza por parte de la autoridad. Las invasiones se toleran, para arreglarlas después. Pero eso nunca sucede.”
- Rodeada de ejidos, Cancún ya no tiene para donde crecer. Al norte, ya se conurbó con el municipio Isla Mujeres. Al sur lo mismo, con el ejido Bonfil. La amputación de Puerto Morelos, aprobada en 2016 por un obsequioso Congreso local, la privó de su única área de expansión. Y al poniente, las invasiones están llegando hasta la zona de captación de agua potable. Advierte Ortiz Jasso: “Ya están arriba de la zona de extracción. Es un riesgo muy alto. Los mantos freáticos se están contaminando, aunque nadie lo vea. Tenemos que parar ese problema, tenemos que poner una rayita, y decir, este es el límite, de aquí no pasan.”
- El déficit en infraestructura es monstruoso. Hay carencias en todos los renglones: agua, drenaje, alumbrado público (que genera el 50 por ciento de las quejas ciudadanas), pavimentación, drenaje, seguridad. Si la ciudad dejara de crecer, se requeriría un par de generaciones para ponerse al día. Otra vez Ortiz Jasso: “Solamente en vialidades, tenemos un déficit de 6 mil millones de pesos. O sea, el presupuesto completo de tres años. Yo creo que en agua y drenaje tenemos otro tanto, y a eso hay que sumarle equipamiento, áreas verdes, hospitales. Eso ni siquiera lo hemos cuantificado.”

Fernando Martí

- La marginalidad tiene un costo social muy elevado. Desde hace años, a nivel estatal, Cancún figura a la cabeza en las oprobiosas listas de alcoholismo, drogadicción, pandillerismo, violencia familiar y suicidios. Subraya Díaz Carvajal: "La calidad de vida se ha pulverizado. Las insatisfacciones generan inseguridad, hay un encono social permanente. No hemos llegado a un San Mateo Atenco, pero podríamos estar cerca."
- El solo hecho de ir a trabajar es un problema. Desde las regiones hasta la zona hotelera, el viaje puede significar dos trasbordos y dos horas, que consumen cerca de la mitad del salario mínimo. Ortiz Jasso: "La movilidad está comprometida, y eso no sólo te pega en lo social, también te pega en lo económico. Si queremos una ciudad equitativa, tenemos que empezar por ahí."
- Más comprometidas están aún las vialidades. Los embotellamientos y las horas pico son ya criterios habituales para los conductores de la ciudad. Santy Montemayor: "Un plato roto saturado no funciona nunca. El centro de la ciudad fue pensado para no circular, y ahora tenemos demasiados autos." Ortiz Jasso: "Hace 20 años que no se plantea un programa serio de vialidades primarias que desahogue el centro de la ciudad."
- Por último, el centro histórico se muere de inanición. Un estudio reciente reveló que el 45 por ciento de los locales comerciales ubicados en la zona fundacional están desocupados (y, en su inmensa mayoría, pintarrajeados con grafiti). La apariencia del área es tan

Memorias publicadas por Fonatur para documentar sus logros, con diversos grados de rigor en la información. A pesar de los tirajes abultados, hoy son muy difíciles de conseguir.





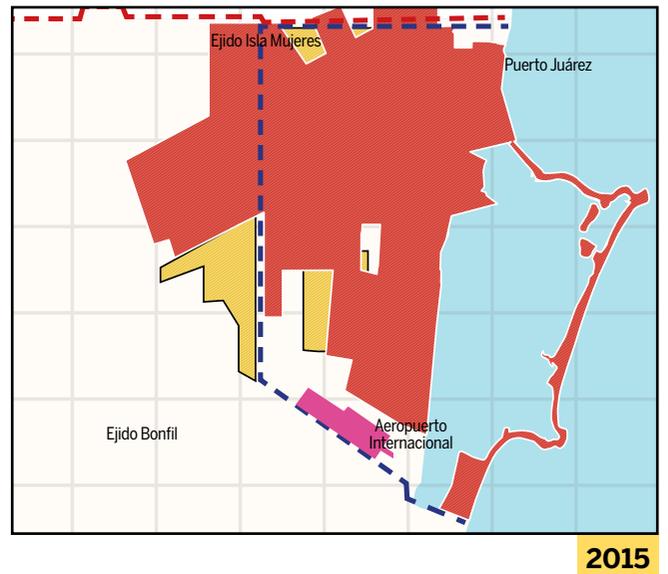
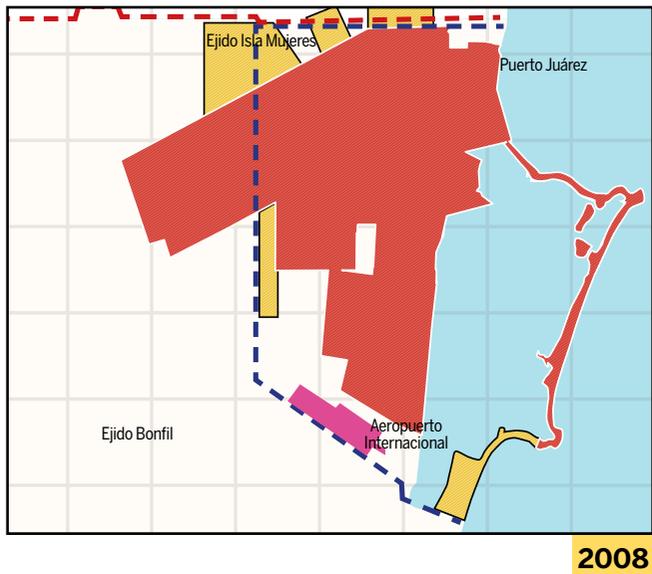
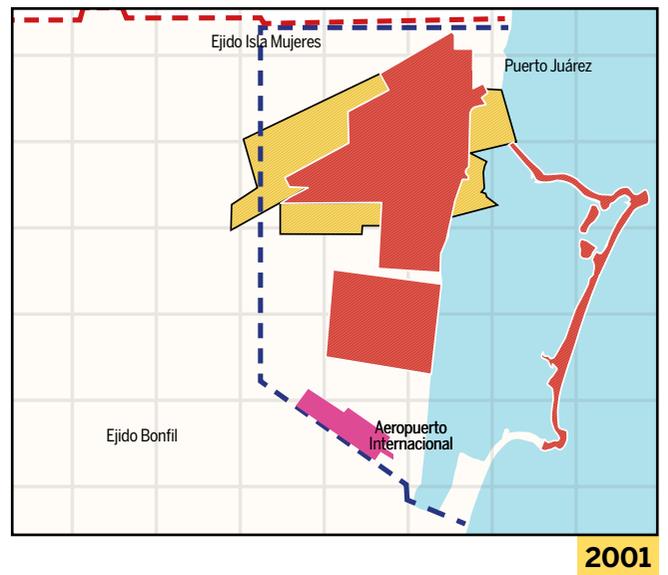
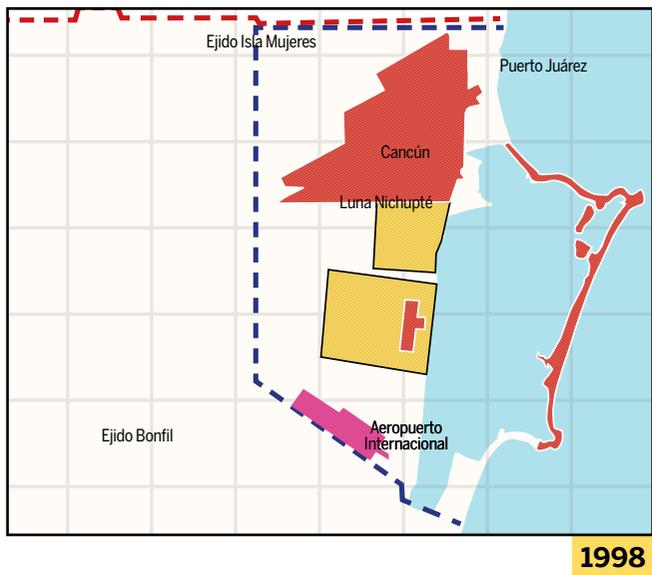
SIMBOLOGÍA

- MANCHA URBANA
- CRECIMIENTO DEL PERIODO

lúgubre que un alcalde interino, Jaime Hernández Zaragoza, se atrevió a decir que sentía gobernar “una ciudad muerta”.

Obviamente, la problemática urbana de Cancún ha sido estudiada y medida en detalle, evaluada y cuantificada en pesos y centavos, discutida y sopesada en comités y reuniones, y al final plasmada en un amasijo de documentos, que en buena parte no pasaron del papel. Al PDU de 1985 siguió el Plan Director de Desarrollo Urbano (el PDDU) de 1993, el Plan Parcial de la Reserva Sur (el PPRS) de 1998, el Plan Parcial de la Reserva Norte (el PPRN) del 2000, más el Plan Maestro de Puerto Cancún (el PMPC) y el Programa Parcial de Reordenamiento Urbano Turístico de Punta Cancún (el PPRUTPC), ambos del 2001.

Acto seguido se elaboraron el Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Polígono de la SM 524 (el PPDUP-524) en el 2002, y el Plan Parcial del Polígono Punta Nizuc (el PPPPN) del 2003, año en que también se aprueba la Carta de Tendencias de Expansión de la Mancha Urbana de



ANGEL RUIZ

Cancún (la CTEMUC). En 2004 se aprueba otro Plan Parcial de Desarrollo Urbano, ésta vez para el Polígono 11 (el PPDUP11), como preámbulo al nuevo Plan de Desarrollo Urbano del 2005, que agrupa los planes parciales anteriores bajo una nueva sigla (el PDUCP).

En 2006 se autorizan el Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Complejo Sur (el PPDUCS) y el Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Malecón Cancún (el PPDUMC), y tras unos años de inactividad, en 2013 aparece el Programa Municipal de Desarrollo Urbano del Municipio Benito Juárez (el PMDUMBJ), texto que ordena elaborar un nuevo PDU. En cumplimiento de esa orden, el Ayuntamiento elabora un Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población Cancún 2014-2030 (el PDUCCP/2014-2030).

Opina Santy Montemayor: “Planes siempre hemos tenido, y muy buenos, muy profesionales. Lo que nunca hemos tenido son recursos para sacarlos adelante.”

Del crecimiento acelerado derivan buena parte de los problemas urbanos de Cancún. La línea punteada en rojo muestra la frontera con el municipio de Isla Mujeres, que la mancha urbana ya rebasó. La línea punteada en azul marca los límites al crecimiento que se establecieron en el PDU de 1985, que ya quedaron obsoletos.



@CARLOSCARDIN

Carlos Cardín.

Coincide Díaz Carvajal: "Siempre dicen que falló la planeación. Pero lo que en realidad ha fallado es el recurso. El gobierno no ha hecho una reflexión interna de lo que representa este deterioro, de lo que significa realmente tener un desarrollo sustentable. Han fallado los tres niveles de gobierno."

Esta historia no estaría completa sin una mención, aunque sea superficial, de tales fallos. En efecto, gran parte del problema ha sido el gobierno. Desde su fundación, Cancún creció en un enrarecido entorno político, donde los pleitos y los prejuicios de sus gobernantes siempre estuvieron por delante de las prioridades de la ciudad. La primera fricción, como quedó asentado, fue un desencuentro entre el Gobierno del Estado y Fonatur, pero ese diferendo persistió a lo largo de décadas, creando una relación tensa y recelosa entre las dos principales ciudades del Estado.

Para Chetumal, hay que decirlo sin rodeos, la creación de Cancún tuvo algo de afrenta, una suerte de invasión a su patio trasero. Nadie les preguntó, nadie les consultó (o así los sintieron), y la respuesta tuvo algo de desdén y mucho de resquemor. Con ese ánimo, Chetumal le aplicó a Cancún una fórmula de gobierno odiosa, que ella misma había padecido por décadas: el gobernante venido de fuera. Desde Rafael Melgar (1935) hasta David Gustavo Gutiérrez (1975), todos los gobernadores del Territorio provenían de la Ciudad de México, dejando a los locales desplazados y dolidos. Llegado el momento, Chetumal hizo exactamente lo mismo: desde Felipe Amaro (1978) hasta Carlos Cardín (1996), todos los alcaldes de Cancún fueron chetumaleños de origen o habían forjado su carrera política en la capital del Estado.

Cuando eso ya no fue posible, Chetumal buscó otras formas de mantener el control político. Por ejemplo, una distritación electoral desbalanceada y tramposa, hecha a modo, que hasta el año 2011 le permitió tener más diputados en el Congreso local (cinco de Chetumal, cuatro de Cancún), a pesar de que Cancún cuadruplicaba en población a la ciudad capital.

Con esos antecedentes, nada tiene de extraño que los alcaldes residentes en Cancún hayan sostenido una relación tormentosa con los gobernadores en turno, no sólo por el ninguneo político (que se traduce en la exigencia habitual de Chetumal de nombrar parte del equipo municipal, y en forma destacada el tesorero y el jefe de la policía), sino también por los abusos en el manejo del presupuesto (es rutinario que Chetumal atrase por meses la entrega de las participaciones federales, y en más de un caso, que se las gaste sin dar explicaciones). En ese contexto, Joaquín Hendricks (1999-2005) se llevó muy mal con Magaly Achach, y se llevó peor con Juan Ignacio García Zalvidea, a quien quiso destituir y meter a la cárcel. Félix González (2005-2011) se entendió perfecto con Francisco Alor, pero se enfrentó con Gregorio Sánchez, a quien logró destituir y meter a la cárcel. Y Roberto Borge (2011-2016) hostilizó todo lo que pudo a Julián Ricalde, para luego defalcarse al municipio durante la gestión de Paul Carrillo.

Tales pleitos tienen algo de anecdóticos, pero en la práctica han entorpecido el desarrollo de Cancún como ciudad, pues Chetumal actúa con frecuencia como un adversario, no como un aliado (y mucho



EXPRESO DE CAMPECHE

Roberto Borge Angulo.

menos como un líder). A la hora de gestionar recursos federales, las demandas de Cancún suelen ser las últimas de la lista, y no se promueven con suficiente entusiasmo. Un ejemplo: hasta la década del 2010, Cancún no tuvo un solo paso a desnivel, pese al agobiante tráfico de sus 250 mil vehículos. Ahora tiene cuatro (tres sobre la Colosio, uno sobre la López Portillo), pero es obvio que necesita muchos más: sobre la entrada a la zona hotelera, sobre la zona de discotecas, sobre las lagunas Bójorquez y Nichupté, sobre la zona de colegios. Los proyectos existen, pero el interés por concretarlos ha sido escaso (y la capacidad del Ayuntamiento ha sido nula). En un caso similar se hallan otras instalaciones que se antojan necesarias, por no decir urgentes: el equipamiento del bulevar Colosio, la rehabilitación del centro histórico, el hospital de oncología, la Casa de la Cultura, la central camionera (y el Auditorio del Bienestar, de futuro incierto).

Chetumal no ayuda, pero hay que apuntar que Cancún tampoco se ayuda solo. Los abusos del Cabildo en materia de desarrollo urbano, sobre todo en la zona hotelera, son una antología del uso vicioso del poder, y revelan un desamor absoluto por la suerte de la ciudad. Ciudad que no nació como ciudad, sino como un poblado de apoyo, ese concepto limitado y despectivo que usó Infratur en sus primeros documentos. Es significativo que el *plan maestro* contuviera la ubicación de mercados, escuelas, palacio y aeropuerto, pero es más significativo aún que no previera la construcción de universidades, de estadios, del teatro, del museo, como si ese equipamiento no fuera fundamental para tener una ciudad hecha y derecha.* A Fonatur se le olvidaron esos detalles, pero en el frenesí del crecimiento, entre invasiones ejidales, asentamientos irregulares, cambios de uso de suelo, déficit de servicios y pleitos con Chetumal, quizá era mucho pedir que el Ayuntamiento los recordara.

Otro vicio letal ha sido la corrupción. Desde Mario Villanueva, cuatro gobernadores consecutivos se han enriquecido en forma escandalosa (*vox populi*), conducta emulada con entusiasmo a nivel municipal. Ningún alcalde ha combatido esa lacra, ni siquiera de palabra, y todos los servicios municipales se tasan en pesos y centavos: las licencias de funcionamiento, las inspecciones de comercio, los permisos de protección civil, las normas ambientales, las infracciones de tránsito. Un porcentaje de mordida es habitual, lo mismo en compras que en contratos de obra, y no es inusual que los proveedores tengan que dar otra tajada para gestionar sus pagos. Los aviadores se cuentan por cientos, las plazas sindicales se subastan, las contrataciones tienen moche. Lo mismo que los diputados en el Congreso, los regidores negocian en metálico su voto en las sesiones de Cabildo. A nivel alcalde, si no hay voracidad desmedida, al menos ha habido complicidad silenciosa en este ambiente de saqueo, dentro del cual es poco menos que imposible ordenar el crecimiento de la ciudad.

* Sin excepción, los campus universitarios de Cancún tuvieron que colocarse lejos del centro histórico, pues no tenían espacios reservados en el *plan maestro*. Sobre la carretera al aeropuerto (La Salle, Anáhuac, Tecnológica), o al norte, en el ejido Isla Mujeres (Universidad del Caribe), quedaron un tanto desvinculados de los centros de población. El proyecto del Teatro de la Ciudad, emprendido sin apoyo estatal por la alcaldesa Magaly Achach, fracasó por falta de continuidad, y la única sala que existe (Teatro de Cancún), es privada y se ubica en la zona hotelera. El caso del museo es todavía peor: el único digno de tal nombre pertenece al INAH, que en forma disparatada eligió un paraje aún más lejano: casi al final de la zona hotelera, a 20 kilómetros del centro de Cancún.



JESÚS TIJERINA/SIPSE

El polémico Auditorio del Bienestar, con sus leyendas demagógicas.

Víctima de muchos lastres, el Cancún del siglo XXI se parece muy poco a la ciudad modelo que imaginaron sus creadores. La mancha urbana, caótica y disfuncional, se ha extendido en todas direcciones y empieza a tener las características de una megalópolis. Por el norte, se ha conurbado con el municipio de Isla Mujeres, con el cual comparte una frontera incómoda, repleta de asentamientos irregulares; hacia el sur, ha invadido la dotación del ejido Bonfil y en pocos años envolverá el perímetro del aeropuerto; y hacia el poniente, empieza a tocar los límites físicos de la comunidad agraria de Leona Vicario.

Dado que se encuentra en la cumbre como destino turístico, quizás resulte difícil aceptar que Cancún, como ciudad, enfrenta un panorama incierto. De seguir avanzando, por lógica, el deterioro urbano tendrá consecuencias sociales: marginalidad que alienta la criminalidad, niveles intolerables de pobreza, un creciente rencor social, la amenaza de violencia. Y tampoco hay que ser adivino para predecir que una situación así tendrá consecuencias funestas para el destino turístico. Sin afán de ser alarmista, eso fue exactamente lo que le pasó a Acapulco, que pasó de la cumbre al abismo en unos pocos años. No dejaría de ser paradójico que, como país, conocida la lección, nos tropecemos dos veces con la misma piedra. ●