

# 19.

## La salida al mar

**E**l ritual tenía lugar de tanto en tanto. Con la concurrencia de las fuerzas vivas y en presencia del Señor Secretario, el Señor Director, el Señor Gobernador y el Señor Presidente Municipal, Fonatur anunciaba el solemne compromiso de equis grupo empresarial, para iniciar el proyecto que le daría a Cancún una salida al mar, tal como estaba previsto en la versión original del *plan maestro*.

Aviones con periodistas traídos desde México, templetes y mamparas gigantescos, coloridas láminas que explicaban paso a paso el plan de desarrollo, una cauda de magnates de prosperidad indiscutible y costosas inserciones en los periódicos y la televisión, acostumbraban servir de marco al montaje, cuyo acto central solía consistir en la colocación de la primera piedra.

Ahí, entre bromas y palmoteos, se hablaba de docenas de hoteles, de centenares de embarcaciones de recreo, de miles de cuartos, y de millones de turistas y de dólares, cifras alegres que presagiaban un éxito garantizado. Pero la secuela no era tan feliz: a la primera piedra nunca seguía una segunda, ya no digamos las restantes. El desenlace siempre era agrio: los inversionistas incumplían los plazos de pago, no iniciaban la construcción, se peleaban entre sí, especulaban con la tierra, y terminaban distanciados de Fonatur, y en más de una ocasión, litigando en los tribunales.

En cuanto al proyecto, lo mismo podía tratarse de Puerto Cancún, concebido como una extensa red de canales que se ubicaba entre la ciudad y Bahía de Mujeres, o del Malecón San Buenaventura, una marina de



**El primer logo de Puerto Cancún no dejaba duda de su vocación: conectar a la ciudad con el mar.**

sobradas dimensiones sobre la laguna Nichupté, cuyo objetivo principal era darle servicio a los habitantes de Cancún. Ambos proyectos habían permanecido durante años en el cajón de los pendientes, ambos requerían una inversión cuantiosa (que el gobierno no quería afrontar), ambos se presentaban como salidas al mar, pero ambos se atoraban una y otra vez, yendo de tropiezo en tropiezo.



**El concepto original de Puerto Cancún incluía una zona industrial y una terminal de tren, que por suerte no se construyeron.**

Puerto Cancún, el más vistoso, fue desde siempre objeto de atenciones especiales. Para empezar, tenía una ubicación privilegiada, ocupando un predio de 325 hectáreas aledaño a la ciudad, con vista directa sobre la vecina Isla Mujeres. En los orígenes, se barajó la posibilidad de ubicar ahí el centro de la ciudad, pero la amenaza de inundaciones obligó a buscar otro emplazamiento. Entonces se pensó en un puerto de cabotaje, con base en un proyecto de la firma Felipe Ochoa y Asociados (FOA), que en principio tenía carácter dual: una terminal de carga con sus andenes y sus bodegas, que incluía una estación de ferrocarril, y una zona de canales para albergar hoteles y condominios. Con esa fisonomía figuró en los planos por más de una década, pero en los 80 Fonatur desechó la parte industrial y le dio una vocación mitad urbana, mitad turística.

Recuerda Kemil Rizk, en aquel momento titular del Fondo: “Queríamos que la ciudad creciera hacia el mar, que se convirtiera en puerto. Es más, pensamos que ahí debía estar el corazón de la ciudad, con un nuevo palacio municipal, una zona comercial y mucha vivienda para los cancunenses, pero que fuera un atractivo para los visitantes.”

Con esa idea, el Fonatur que tomaba riesgos buscó al diseñador francés François Spoerry, célebre a nivel mundial como creador de Port Grimaud, una ciudad lacustre que funcionaba con mucho éxito en la Riviera



Francesa. Otra vez Rizk: “Grimaud es un pueblo autónomo, con su iglesia y su mercado, edificios de aspecto mediterráneo para vivienda y una red de canales para miles de embarcaciones privadas. Un concepto muy atractivo para vivir, y también para visitar, algo muy magnético. Así que le pedimos dos diseños: uno para Loreto, otro para Puerto Cancún.”

**El proyecto de Spoerry para el Caribe mexicano, con un mayor contenido de canales que de tierra firme.**

La propuesta para Cancún fue una réplica tropicalizada de Port Grimaud: un sistema de islas y penínsulas, mitad residencial, mitad comercial, con cierta vocación peatonal, que contaba con un atracadero en media luna para recibir grandes barcos, una dársena para las embarcaciones locales, y en la parte posterior, un campo de golf de 18 hoyos, con alguna capacidad residencial. En el centro mismo también existía una zona de servicios, donde iban a estar la capitanía de puerto y el palacio. Los edificios tenían una altura máxima de cuatro pisos, e incorporaban elementos arquitectónicos coloniales (arcos, tejados, balcones) y materiales constructivos de la península (palma, piedra ticul, piedra conchuela), que de alguna manera lo hacían lucir mexicano.

Comenta Rizk: “La idea era desarrollarlo nosotros mismos, al estilo Fonatur, pero no tuvimos recursos suficientes. Bahías de Huatulco era la prioridad del gobierno, y la introducción de infraestructura resultó muy costosa, se llevó todo el efectivo disponible. No queríamos dejar Puerto Cancún a la mitad, así que preferimos no arrancar. Pero sí dejamos los planos y el proyecto.”

Esos documentos fueron utilizados por un Fonatur todavía emprendedor, que a mediados de 1990 se asoció con la empresa italiana Società Erciso Cantieri (SEC), creando una empresa con el acrónimo de ambas entidades: *Fonasec*. A cambio del 51 por ciento del negocio, el consorcio se comprometió a construir una versión modificada de la propuesta de Spoerry. Pero el asunto se enredó tras la colocación de la primera piedra: los italianos incumplieron los plazos para pagar, ignoraron los plazos para invertir, y muy a la italiana, demandaron a Fonatur por incumplimiento.

Una vez concluido el amargo juicio, que se prolongó años, el segundo intento tuvo lugar en 1999, cuando Fonatur convocó a un concurso, sin sujetar el predio a un proyecto específico, pero reservándose el derecho



**Michael Kelly y su inagotable chequera.**



**Rafa Lang, siempre al frente.**

de aprobarlo. Dos postores presentaron ofertas. El ganador, una sociedad armada por el empresario local Orlando Arroyo (una década antes, director del proyecto Cancún), y encabezada por la empresa Ingenieros Civiles Asociados, la ICA, ofreció un pago de 30 millones de dólares. Pero tal vez los socios no acordaron al detalle las obligaciones de cada quien, pues seis meses después retiraron la oferta y disolvieron la sociedad.

Recuerda Orlando Arroyo: “Yo invité a ICA a participar. Son magníficos concursantes, expertos en elaborar proyectos. El que hicieron para Puerto Cancún fue soberbio, por eso ganamos la licitación. Iniciamos la preventa de lotes, recibimos anticipos por una cantidad mayor al valor del predio, unos 44 millones de dólares, que depositamos en un fideicomiso. Pero luego empezaron los problemas. ICA cotiza en bolsa y a sus directivos les pareció riesgoso vincular el valor de sus acciones a un negocio de riesgo. Me pidieron que buscara un tercer socio, pero no fue posible ubicarlo, teníamos el plazo encima. Con mucho pesar, tuvimos que devolver el dinero y retirarnos. Un negocio muy atractivo se nos fue de las manos.”

Entonces entró al quite el segundo lugar, la empresa Athlon (más tarde Promotora de Desarrollos de Puerto Cancún), conformada por dos grupos de inversionistas curtidos, uno liderado por Juan Elek, el otro por Alfredo Miguel, ambos radicados en la Ciudad de México. Esa sociedad mostró una mayor voluntad a dar el anticipo (por un monto de 22 millones de dólares), pero muy poca para fincar el predio, que sólo recibió migajas: en tres largos años, apenas se realizó el desmonte de unas 70 hectáreas. Lo más relevante de esa etapa fue la firma de un fideicomiso, impuesta por Fonatur, que obligaba a los dueños a destinar el dinero recaudado por la venta de lotes a la construcción de infraestructura urbana (aunque en esa etapa no se vendió un solo predio).

Comenta Rafael Lang, quien figuraba como director ejecutivo de la firma: “Los socios no tenían claro qué querían, y el capital estaba pulverizado, de modo que no era fácil tomar decisiones. Alguien proponía que blanco, otro que rojo, otro que azul, otro que negro, y al final volvía a aparecer el blanco. Y ahí no había soldados: puro general de división.”

El asunto se complicó cuando uno de los generales, Alfredo Miguel, en litigio por otros negocios, tuvo que salir del país. Cansados de discutir, los socios restantes llegaron a un acuerdo unánime: recuperar lo perdido. Esa tarea le fue encomendada a Juan Elek, quien entrevistó a varios compradores potenciales, pero nadie se animaba con un proyecto de esas dimensiones.

A la larga, sin embargo, la suerte estuvo de su lado. En 2003, apareció en escena el americano Michael Kelly, un magnate que manejaba fondos de retiro y que empezó a comprar cuanto negocio le ofrecían: hoteles, discotecas, un campo de golf. Puerto Cancún parecía una inversión excesiva, pero la chequera de Kelly siempre tenía fondos: ofreció 40 millones de dólares y aceptó sin chistar las cláusulas de un nuevo fideicomiso, todavía más estricto, en un traspaso supervisado de cerca por Fonatur.

Recuerda el titular del Fondo, John McCarthy: “Logramos que Fonatur se quedara con una comisión de cuatro millones de dólares, que usamos

## Fernando Martí

íntegra para encarpetar la Kukulcán. Y nos pusimos muy exigentes con las reglas de operación del fideicomiso: era preciso asegurarnos que los ingresos por la venta de predios se aplicarían al desarrollo. No queríamos otro fiasco.”

No lo hubo. La compraventa se firmó a mediados del 2003 y, antes de que terminara el año, las máquinas de Kelly empezaron a trazar calles, a dragar canales y a construir un campo de golf. Inusual en la historia de México, la tramitología no fue tan complicada, pues desde el año 2000 se habían obtenido los permisos ambientales y el Ayuntamiento había aprobado el Plan Parcial de Desarrollo, que autorizaba la construcción de 11 mil 406 llaves (entre hoteles y condominios), más el golf y la marina, y creaba una reserva ecológica de tres mil hectáreas, técnicamente conocida como *Manglares de Nichupté*.

El proyecto de Kelly eliminó para siempre el concepto de pueblo náutico, convirtiendo Puerto Cancún en un fraccionamiento privado, de acceso restringido. Además, coincidió en el tiempo con un viaje a Dubai del alcalde en turno, Francisco Alor, quien regresó convencido de que Cancún debía empezar su crecimiento hacia arriba. A partir de ese momento, el cabildo empezó a autorizar torres de condominios de 20 pisos de altura, que se instalaron en las márgenes de los canales (*Maiores, Novo Cancún*), y sobre todo, a lo largo de la avenida Bonampak (*Sky Cancún, Isola, Cancún Towers*).

Otra vez Kemil Rizk: “Eso no era lo que queríamos, no era una salida al mar. Con esa modalidad, se canceló en definitiva la idea de que la ciudad fuera puerto, de que los habitantes de Cancún tuvieran un acceso franco al agua.”

A lo largo de los siguientes años, Puerto Cancún adquirió su perfil actual: más o menos 50 hectáreas de canales, más 70 hectáreas de campo de golf, más 132 hectáreas que se podían comercializar, con todo tipo de usos de suelo: residencial de lujo, torres de condominios, centros comerciales y clubes de playa. Con la zona de reserva interior (74 hectáreas), de esa forma quedaron distribuidas las 325 hectáreas que abarcaba el predio.

Si bien los propietarios cambiaron el concepto, hay que apuntar que el nuevo diseño corrió a cargo de firmas muy prestigiadas: Edward D. Stone se encargó del *plan maestro*, Artigas Arquitectos de la imagen

**En unos años, el paisaje sobre Bahía de Mujeres sufrió una modificación radical. Primero se excavaron los canales y se consolidaron las penínsulas: luego, la marina se conectó al mar, al tiempo que iniciaba la construcción de casas y edificios.**



urbana, Juan Gizzy de la arquitectura del paisaje, JHM de Julio Martínez de la marina y Jerde Architects del centro comercial. A partir de sus bocetos, el paisaje se pobló de grúas y de obras negras, pese al creciente rumor de que el hombre de la chequera, Michael Kelly, tenía vigente una orden de aprehensión en los Estados Unidos, lo cual le impedía viajar a su país natal.

El rumor resultó fundado: Kelly viajó a su país natal en 2006 y fue detenido en Florida por el FBI, acusado de utilizar los fondos de retiro en sus negocios privados, maniobra tipificada como fraude en las leyes del país vecino. Sometido a un largo proceso, terminó por confesarse culpable, siendo sentenciado a pasar varios años en prisión.



**La periferia de Puerto Cancún se pobló de rascacielos.**

ARCHIVO RAFAEL LANG

Ese incidente no pareció afectar la marcha del proyecto. Comenta Rafael Lang, quien probó su competencia permaneciendo al frente de la empresa desde el año 2000, pese al cambio de propietarios: “Cuando detuvieron a Kelly, ya habíamos invertido 125 millones de dólares en infraestructura, y ya teníamos ventas por más de 325, depositadas en el fideicomiso. Puerto Cancún ya era una realidad.”

Para reintegrar el desfaldo, la Corte Federal de Chicago inició un proceso en el 2008, disponiendo la venta de los activos de Kelly, pero su decisión coincidió con la crisis inmobiliaria de las hipotecas, en los Estados Unidos, que dejó sin hogar a millones de personas y sin solvencia a docenas de bancos. Por supuesto, no era una atmósfera ideal para encontrarle comprador a Puerto Cancún, cuyo principal segmento son las segundas residencias para extranjeros. Por suerte, la Corte permitió que la empresa siguiera operando, y aun en ese ambiente recesivo, Puerto Cancún prosperó.

Otra vez Rafa Lang, quien se mantuvo en el puesto durante el proceso penal: “En el 2009 terminamos toda la infraestructura del desarrollo. La crisis afectó la velocidad a la que crecíamos, pero no nos detuvo. En la época de Kelly abrimos el fraccionamiento residencial, la marina, los primeros edificios de departamentos, los clubes de playa. En fin, la masa crítica ya estaba en su lugar.”

## Fernando Martí

Al fin, en el 2012, el Grupo Mira, consorcio mexicano encabezado por Javier Barrios, adquiere las propiedades de Kelly. Con una visión diferente, Mira descarta la estrategia de vender predios a terceros, y se ponen a desarrollar ellos mismos, con bastante dinamismo. En la parte sur del predio, pegada a la laguna Morales (y bautizada, sin mucha imaginación, *La Laguna*), urbanizan una sección de 260 lotes de menos lujo, que se venden como pan caliente entre los residentes de Cancún. Y en un lote próximo al bulevar Kukulkán inician la construcción de un enorme centro comercial, el *Town Center*, con unos 200 mil metros cuadrados de construcción, que aspira a captar tanto el mercado local como el turístico, en un edificio masivo con vista a la zona de canales.

Aunque en fecha reciente dejó el cargo, Lang también condujo la empresa con el cuarto propietario: "Hoy tenemos un sector inmobiliario muy activo. Hay 22 torres de condominios en el predio, cinco de ellas en construcción. Hay más de cien casas terminadas, no queda un solo lote con frente de canal, y la marina alberga los barcos más grandes de Cancún. El centro comercial se va a inaugurar a mediados del 2017. No hay en Cancún una zona con mayor actividad de construcción y, ciertamente, es el lugar donde hay más grúas."

Pese al éxito del fraccionamiento, hay que aceptar que la queja de Kemil Rizk tiene fundamento: para la ciudad, Puerto Cancún no es una salida al mar. Los accesos no están controlados (de momento), pero todo el frente de los canales y de la costa es propiedad privada, fuera del disfrute de los visitantes. Tras una zaga melodramática de dueños inescrupulosos, juicios penales y crisis hipotecarias, hoy Puerto Cancún es una realidad en el paisaje urbano, aunque no corresponda a la propuesta original de Fonatur. El reverso de la moneda se halla a pocos pasos, cruzando el bulevar Kukulkán, donde otro proyecto pionero, hoy Malecón Tajamar, enfrenta el más sombrío de los presentes (y de los futuros).

Concebido también como una conexión urbana al mar (aunque en este caso se tratara de la laguna), el malecón adoptó en la versión original del *plan maestro* el nombre de un antiguo rancho porfirista, San Buenaventura. En los bocetos originales de Fonatur aparece como una marina de notable magnitud, que en la parte frontal ostenta un muelle de servicio, donde se suponía atracarían los taxis acuáticos que iban a conectar la ciudad con la zona hotelera.

**El diseño del fraccionamiento buscó una imagen de gran lujo. En las gráficas, las torres de acceso de Francisco Artigas.**





ARCHIVO FONATUR



ARCHIVO FONATUR

**La imagen urbana del malecón, en los 80, era muy distinta a la que manejaba Fonatur dos décadas después, excepto por el ancho de la rambla.**

El primer intento por hacerlo realidad tuvo lugar en circunstancias anómalas. Presionado por la falta de recursos al arranque del gobierno salinista, Fonatur inventó una fórmula para hacerse de metálico sin mucho esfuerzo, los *mega-proyectos*, que consistía en rematar grandes extensiones de su reserva territorial a precios castigados, a cambio de la vaga promesa de los compradores de construir instalaciones turísticas. En todas las ciudades de Fonatur, lotes muy valiosos se enajenaron con ese esquema, sin la exigencia de fincar en un plazo determinado, lo cual desembocó en un resultado previsible: los dueños se dedicaron a especular (por eso existen manzanas completas que permanecen como baldíos, no lejanas al centro de la ciudad, en el paisaje actual de Cancún).

En el caso de San Buenaventura, el predio fue adquirido por una sociedad de ocasión que contaba con media docena de socios, ninguno de los cuales tenía credenciales en el ramo turístico (entre las cabezas figuraban el



**También el malecón figuraba en la versión original del *plan maestro*, con elementos que después perdió: una terminal náutica y una gran marina.**

empresario yucateco Emilio Díaz Castellanos, el constructor capitalino Bernardo Domínguez, y un especialista en trafiques inmobiliarios, Ángel Rodríguez (a *El Divino*, que al final quedaría como cabeza visible de la sociedad). Más allá de poner la primera piedra y de cambiarle el nombre al proyecto, ahora Malecón Cancún, el grupo no hizo mayor cosa, salvo encargarle un largo muro de contención a un contratista local, y luego negarse a pagarlo (dando origen a un pleito que culminó en los tribunales, con un giro digno de mención: de manera temeraria, Fonatur había avalado a los inversionistas y terminó siendo el pagano). Al final, tras un largo periodo de jaloneos y desacuerdos, la sociedad se desintegró.

Unos años más tarde, el Fonatur de John McCarthy entró al rescate del proyecto, con una triple estrategia: primero, resolver los litigios que aún estaban en curso; segundo, recuperar los predios mediante un juicio y un embargo, haciendo valer los numerosos incumplimientos de los propietarios; y tercero, rehacer el proyecto urbano, no tan sólo buscando una salida al mar, sino mudando hasta ahí el centro de la ciudad.

Recuerda McCarthy: “Con los años, el centro histórico de Cancún había perdido todo su atractivo. Así que decidimos aprovechar los terrenos del malecón, y elaboramos planos que comprendían la rehabilitación integral de la ciudad, en una superficie superior a 100 hectáreas. Había un malecón, desde luego, pero a eso le añadimos una rambla comercial y una alameda, y en el centro mismo apartamos el terreno para el palacio municipal. Junto a la laguna pusimos un gran parque recreativo, con su campo de golf, aparte de una terminal náutica y una pequeña marina. El resto lo destinamos a vivienda de alta densidad, en base a torres de condominios de 20 pisos, y otras zonas de baja densidad, para vivienda de lujo, por la zona de El Table. Hasta la terminal de un tren rápido que conectaría con el aeropuerto estaba en los planos. Todo repleto de calles peatonales, ciclistas, andadores, y hasta una iglesia. Se llamaba Malecón Cancún, pero era mucho más que eso: fue un intento deliberado por convertir el centro de la ciudad en un polo de atracción.”

A McCarthy le dio tiempo de gestionar los permisos en materia de impacto ambiental para la urbanización (2005), que preveía talar los

**La zona de El Table, aunque ya se encuentra urbanizada, también enfrenta un futuro incierto, al quedar comprendida en el polígono de los manglares de Nichupté.**



ARCHIVO FONATUR

manglares existentes (con vigencia hasta 2099), y también le dio tiempo de obtener la autorización de la Semarnat de cambio de uso de suelo (febrero de 2006), de *forestal* a *urbano*, al tiempo que el Ayuntamiento aprobaba el Plan Parcial de Desarrollo Urbano de Malecón Cancún, donde también se contempla el desmonte.

Con esas herramientas, el Fonatur de Miguel Gómez Mont arrancó las obras, aunque de manera caprichosa mandó suprimir la vocación de centro urbano, dejando tan sólo el malecón y las manzanas adyacentes. De modo que cuando en febrero del 2007, ya en el gobierno de Felipe Calderón, el Congreso adiciona la Ley General de Vida Silvestre con la norma *60 Ter*, que prohíbe la *remoción, trasplante o poda* de los manglares, Fonatur continuó removiendo, trasplantando y podando manglares, puesto que sus permisos se lo permitían. Y cuando en 2009 estaban por vencerse, tramitó y obtuvo de Semarnat una ampliación del permiso hasta el 2016, aunque un olvidadizo Felipe Calderón, ya expresidente, declaró a los periódicos que esa licencia no se generó en su gobierno.

En ese sexenio y sobre el muro existente, Fonatur completó un dique sobre la laguna Nichupté de 617 metros de longitud, y una altura de 4.5 metros sobre el espejo de agua, al que nuevamente le cambió el nombre, pasando a ser ahora *Malecón Tajamar* (los dueños anteriores se quedaron con la marca *Malecón Cancún*). En la parte posterior se urbanizaron 59 hectáreas, divididas en lotes, casi todas adquiridas por inversionistas, que pagaron alrededor de 2 mil millones de pesos, con una utilidad considerable para el Fondo, pues la inversión apenas redondeó 500 millones.

Gabriel Chavarría fungió como director del Fonatur local cuando la urbanización había concluido (2012-2014): “Jamás tuvimos el menor problema. La gente empezó a usar el malecón, venían a correr por las mañanas, a pasear con la familia por las tardes, incluso tuvimos un par de conciertos.”

En esas condiciones, ya presidente, Enrique Peña Nieto inauguró la obra en mayo de 2014, un acto meramente protocolario, pues el malecón ya tenía

## Fernando Martí

un par de años abierto al público (de hecho, se esperaba que lo inaugurara Calderón en 2012, pero un final de sexenio complicado impidió el viaje). Y dos años después, en un montaje de película, torpe e innecesario, los policías antimotines de Cancún cercaron la zona, de noche, para que unas cuadrillas de trabajadores volvieran a desmontar las manchas de manglar que se habían recuperado tras la primera poda.

No está claro quién orquestó el burdo operativo, porque ninguna autoridad dio la cara. Pero la reacción no se hizo esperar: la maniobra fue denunciada como un ecocidio, halló eco en los medios de comunicación y se reprodujo hasta el infinito en las redes sociales. Las fotografías de los manglares podados dieron la vuelta al mundo, aderezadas con otras que no correspondían a la noche de los hechos (cocodrilos y aves muertas, sobre todo). El Centro Mexicano de Derecho Ambiental, Greenpeace México y un grupo de ocasión, Salvemos Manglar Tajamar, interpusieron amparos para detener no sólo los desmontes, sino cualquier edificación dentro de la zona urbanizada. Fueron más allá: por medio de barricadas, cerraron todos los accesos a Tajamar y se convirtieron en autoridad por vía de hechos, impidiendo la entrada incluso a los inspectores de Profepa. Desde luego, los inconformes ganaron la batalla mediática y continúan posicionados de las entradas, donde han sido desplegadas mantas que anuncian que la apropiación ha cumplido más de un año.

Apocado ante las críticas, el Fonatur de Héctor Gómez Barraza ni siquiera defendió el proyecto. Tuvo que salir al quite el titular de la Secretaría de Turismo, Enrique de la Madrid, quien afirmó que siempre se actuó conforme a la ley, que los permisos ambientales estaban vigentes, que en diez años nunca se registraron protestas y que la invasión era, a todas luces, oportunista y mal intencionada. De la Madrid: "El impacto ambiental tuvo lugar hace muchos años, desde que salieron los permisos. Y siempre se actuó conforme a derecho, no hubo ninguna acción que no estuviera soportada por una autorización en regla. Para efectos de atraer inversión, de tener buena imagen, de generar confianza, estamos mandando un pésimo mensaje, esto es, que aquí no se respeta la ley."



ADNPOLITICO

**Una voz solitaria en el desierto, el secretario Enrique de la Madrid.**

Pero esa prédica es un clamor en el desierto. Ni la autoridad municipal, ni la estatal, ni la ambiental, se han pronunciado con la misma claridad en torno al conflicto, que sin duda se encuentra en punto muerto. Ni siquiera existen propuestas para destrabarlo, como no sea el disparate de que Fonatur devuelva el dinero a los inversionistas, con sus respectivos intereses, y convierta Tajamar en un parque (costaría una fortuna, el equivalente al presupuesto anual del municipio). Irreductibles las posturas, la única perspectiva a la vista es el desgaste.



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

**Barricadas y alambre impiden el acceso de vehículos al malecón.**



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

Aun en el caso de superar su actual parálisis, Malecón Tajamar tampoco cumplirá con su misión original: conectar a la ciudad con el agua. Lo mismo que en el caso de Puerto Cancún, los residentes no tendrán acceso franco, ni posibilidad de gozar de una embarcación, ni podrán disfrutar el bello espectáculo de las marinas náuticas. Puerto Cancún, concebido como un poblado mediterráneo con sabor mexicano, terminó siendo un fraccionamiento repleto de torres de departamentos. San Buenaventura, planeado como la gran marina, es un muro de concreto frente a la laguna, con un presente de lotes baldíos y un futuro incierto. En todo caso, más que salidas al mar, ambos son ventanas al mar, ventanas desde donde se puede observar qué fácil es hacer fracasar el más cuidadoso de los planes. ●