

300603

25

Pej

UNIVERSIDAD LA SALLE

ESCUELA DE ARQUITECTURA
INCORPORADA A LA U.N.A.M.

**"CLUB DE YATES, MARINA DE PUERTO
ESCONDIDO, B.C.S."**

TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE ARQUITECTO

PRESENTA
LUIS MENDEZ JIMENEZ IZQUIERDO

DIRECTOR DE TESIS: ARQ. ANTONIO ATTOLINI LACK

MEXICO, D.F. A 4 DE SEPTIEMBRE DE 1992.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

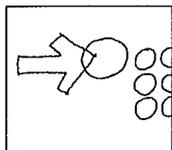
DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

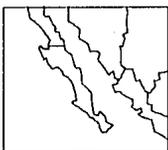
El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

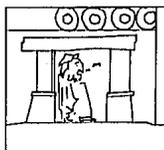
INDICE



INTRODUCCION 1

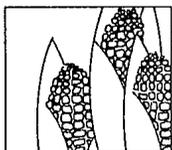


LOCALIZACION 3

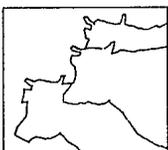


ANTECEDENTES HISTORICOS 7

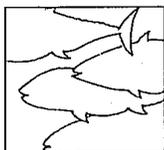
1 ESTRUCTURA ECONOMICO - SOCIAL



AGRICULTURA 12



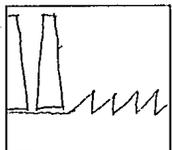
GANADERIA 12



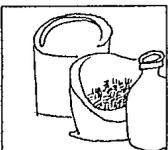
PESCA 16



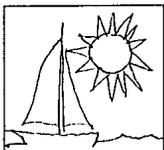
SILVICULTURA 16



INDUSTRIA 17



COMERCIO 17



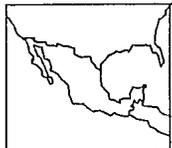
TURISMO 18



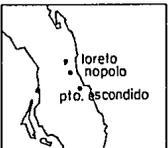
POBLACION MUNICIPAL DISTRIBUCION DE LA POBLACION 19

CONCLUSIONES 22

2 SECTOR TURISMO



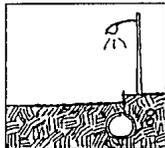
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 24



EL CORREDOR 25



MERCADO ACTUAL MERCADO POTENCIAL 27

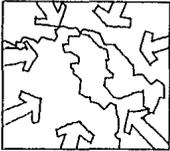


INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO 32

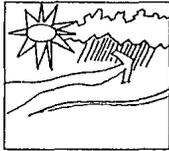
CONCLUSIONES 35

INDICE

3 ANALISIS DE SITIO

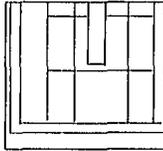


TERRENO 37

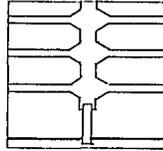


CLIMATOLOGIA 40

4 PROGRAMA ARQUITECTONICO

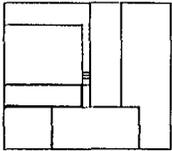


AREAS 44

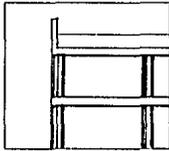


MARINA 56

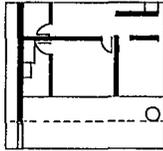
5 PROYECTO ARQUITECTONICO



FACHADAS 61

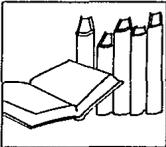


CORTES



PLANTAS

6 BIBLIOGRAFIA



DOCUMENTOS

INTRODUCCION



INTRODUCCION

En los últimos años, importante ha sido el impulso dado al desarrollo de actividades recreativo-turísticas en el país, buscando la generación de divisas y empleos.

En este, los centros turísticos de playa han participado de manera significativa, aunque en número reducido (Cancún, Ixtapa, etc.), en la creación de polos de desarrollo regional, permitiendo el dar respuesta (en parte) a una descentralización económico-social al lograr un crecimiento y distribución de la población al interior del territorio, fuera del altiplano.

La necesidad de continuar con esa política de diversificación, no condicionándose al manejo de un número limitado de centros turísticos de desarrollo, sino buscando un mayor abanico de opciones que, a la vez de permitir el crecimiento de la oferta turística de relevancia, permita tener una cobertura más amplia del mercado nacional e internacional, ha llevado al sector turístico a asumir una política cuyo punto principal ya no es el ampliar lo sólidamente desarrollado, sino el establecer la creación de nuevos sitios y/o la consolidación de centros recién iniciados. Política dentro de la cual cabe destacar la integración del corredor Loreto-Nopolo-Puerto Escondido a través del proyecto de Puerto Escondido B.C.S.

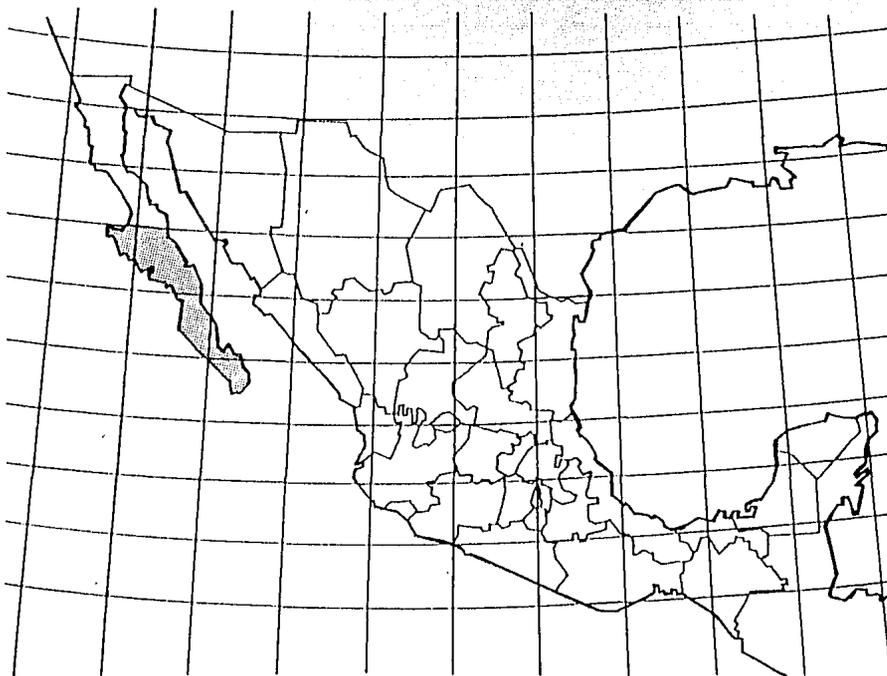
Proyecto a partir del cual, buscando responder a parte de la posible demanda turística de equipamiento e infraestructura, surge el tema de tesis, Club de Yates, Marina en Puerto Escondido, el cuál pretende ser una alternativa de solución de las posibles existentes.

El comprender que toda obra arquitectónica no se puede conceptualizar soslayando las características del entorno en el cuál se inscribe, sino por el contrario, considerando las condicionantes del contexto, implica necesariamente la realización de un estudio económico-social de la región (municipio de Comondú) para conocer el impacto del tema propuesto; para tener una fundamentación objetiva del tema. Tal situación vino a establecer la orientación que se siguió en el desarrollo del presente trabajo.

LOCALIZACION

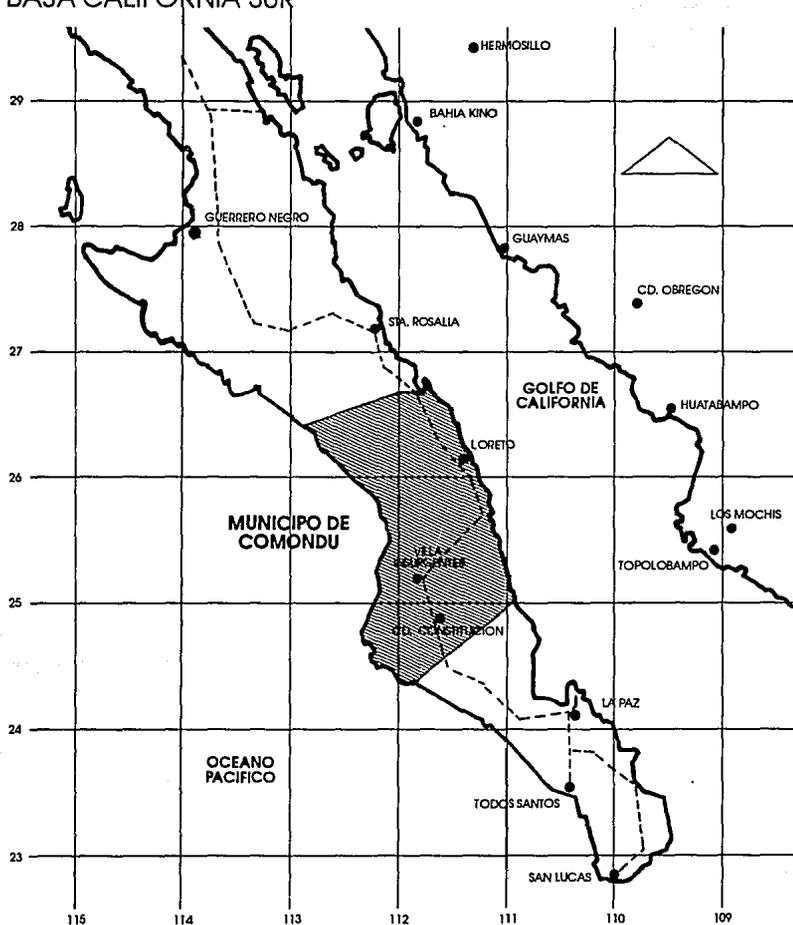


LOCALIZACION



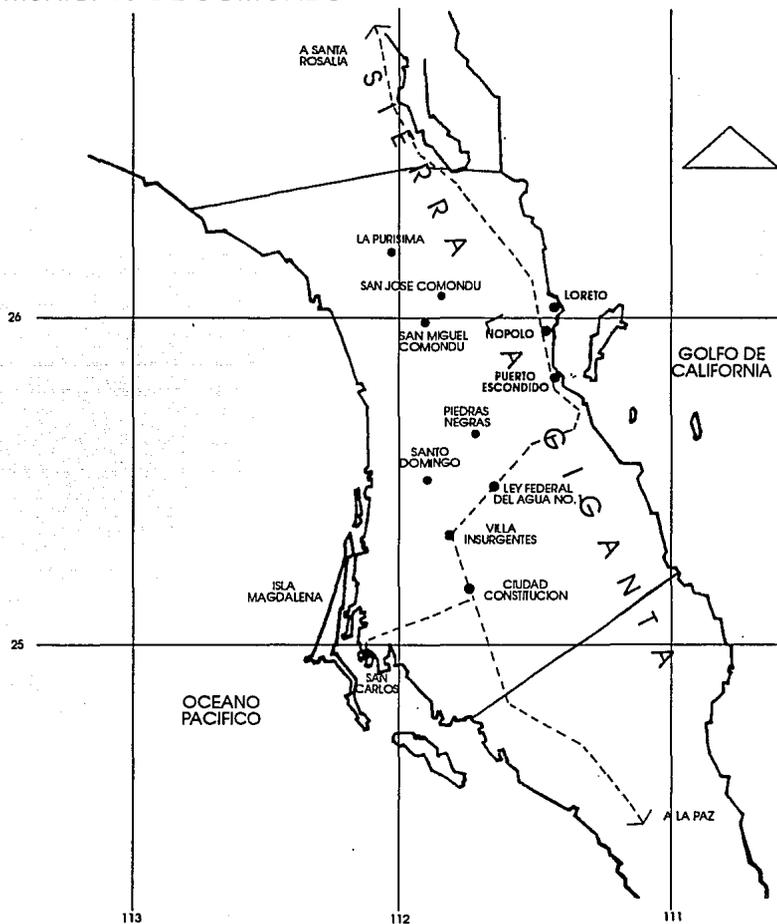
LOCALIZACION

BAJA CALIFORNIA SUR



LOCALIZACION

MUNICIPIO DE COMONDU



ANTECEDENTES HISTORICOS



Baja California fué descubierta desde la época de la conquista en que el propio Hernán Cortés llevó a ella una expedición, el desconocimiento era tal, que se suponía que era una isla.

La exploración y colonización del norte de la Nueva España tuvo como fines principales: La evangelización y la búsqueda de riquezas minerales. Los continuos intentos por consolidar dicha empresa y crear nuevos núcleos de población permanentes en aquellos lugares se desvanece en una primera etapa, sobre todo en Baja California ya que a pesar de la llegada de los Franciscanos en 1535, la hostilidad del medio y la imposibilidad de garantizar el aprovisionamiento permanente de víveres y recursos, hacen prácticamente imposible la conquista del territorio y ello posterga la empresa por siglo y medio. Es hasta 1697 que los Jesuitas reciben la licencia para encargarse de la evangelización de las californias, fundando la primera misión de nuestra Señora de Loreto el padre Eusebio Kino. A este hecho le sucedió la creación de varios establecimientos misionales que se constituyen en la base para el poblamiento y conquista posterior de la región.

En 1804, las californias son separadas y a cada una se le concede un gobierno independiente, otorgándoseles el carácter de territorios en 1931, más tarde, en 1952, el estado de Baja California Norte se constituye como tal.

Buscando dar respuesta al aislamiento de la región como consecuencia de su situación geográfica, se desarrollan las siguientes obras de infraestructura para comunicar a la península con el resto del país.

La construcción del ferrocarril Sonora-Baja California terminado en 1948, que comunica la parte norte de la península con el resto del país.

En 1965, esa infraestructura es ampliada con la inauguración de la ruta marítima La Paz-Mazatlán.

La construcción de la carretera transpeninsular en 1973 que comunica por vía terrestres la península. Constituyéndose en la base de la infraestructura de vías de comunicación.

La construcción del Aeropuerto Internacional "Manuel Marquez de León".

El 1o. de enero de 1972 se restituyen los municipios libres de Baja California Sur. Se establecen tres municipios: La Paz, Comondú y Mulegé.

En 1974, se constituye el estado de Baja California Sur, y en 1978 se extienden decretos para la creación del municipio de los Cabos.

1 ESTRUCTURA ECONOMICO-SOCIAL



CLUB DE YATES

MARINA DE

PUERTO ESCONDIDO

INTRODUCCION

Comondú, ubicado en la parte central del estado, es prácticamente recorrido en toda su longitud por la Sierra de la Giganta. Sierra que corre a lo largo de toda la península, y cuya vertiente del suroeste, tiene una pendiente suave que se alterna con mesetas, lomerios y cañadas. Hacia la zona del golfo, la sierra termina abruptamente, determinando una costa rocosa en algunas bahías e islas de la misma naturaleza de la sierra.

Dada la naturaleza del clima semidesértico, y la distribución de la lluvia que se concentra en verano en unos cuantos aguaceros al año, el déficit de agua en la mayor parte del municipio (y del estado) es muy grande. No existen cuerpos importantes de agua al interior del municipio, solamente depósitos de aguas subterránea.

Estas son las condiciones en las cuales se enmarcan las actividades económicas del municipio que, determinadas por los recursos y la situación geográfica se exponen a continuación.

1.1. AGRICULTURA

A diferencia de los demás municipios del estado, Comondú se presenta con el mayor porcentaje de población económicamente activa (PEA) dirigida al sector primario (Tabla 1), al contar con el mayor potencial agrícola (37 mil HA-Plano 1) que representa el 67.5% del total de la superficie cultivada en la entidad.

La escasa pluvialidad y las características desérticas y semidesérticas de la superficie estatal, conlleva a una agricultura de riego con un elevado nivel tecnológico que caracteriza a una agricultura intensiva mecanizada, basada en la utilización de maquinaria y equipo moderno. Esta situación permite obtener en las cosechas agrícolas rendimientos superiores a los promedios obtenidos a nivel nacional.

La actividad agrícola se concentra fundamentalmente en los valles aptos para labores agropecuarias de los diferentes municipios, dentro de los cuales se destaca el Valle de Santo Domingo en Comondú.

Sin embargo, comienzan a presentarse una serie de problemas como son la sobre explotación de los mantos acuíferos y su falta de recarga, el bajo valor agregado a los productos agrícolas por falta de plantas agroindustriales, falta de crédito, alto costo de producción, etc., lo cual limita a la utilización de parte del total de tierras aptas para el uso agrícola (plano 2).

1.2 GANADERIA

A pesar de las extensas áreas de vocación ganadera con que cuenta el municipio (Plano 1), la actividad se ha caracterizado por su bajo rendimiento e ingresos (a nivel estatal) como conse

ESTRUCTURA ECONOMICO-SOCIAL

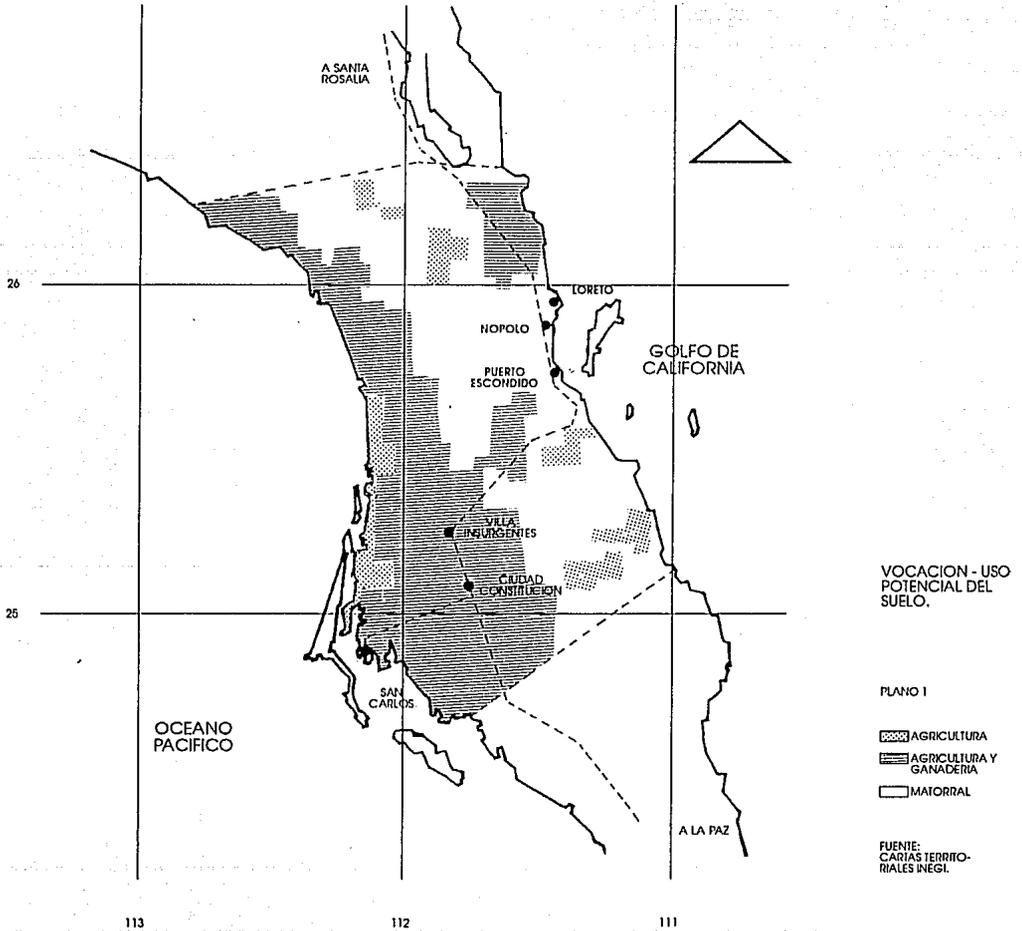
ENTIDAD	ESTRUCTURA P.E.A. POR SECTOR	No. PERSONAS	% MUNICIPAL	% ESTATAL
COMONDU Baja California Sur	Sector Primario	5,183	29.3	7.4
	Agropecuario	5,183	29.3	7.4
	Sector Secundario	2,320	13.12	3.3
	Minas-Canteras	45	0.25	0.06
	Manufactura	1,304	7.3	1.86
	Electricidad, Gas y Agua	57	0.32	0.08
	Construcción	914	5.16	1.3
	Sector Terciario	5,258	29.7	7.9
	Comercio	1,639	9.26	2.3
	Servicios Turismo	2,585	14.61	3.7
	Transporte	797	4.5	1.1
	Establecimientos Financieros	242	1.37	0.3
	No. Especificado	4,921	27.8	7.0
TOTAL	17,682	100	29.2	
PESCA	609			

Tabla 1
poblacion economicamente activa

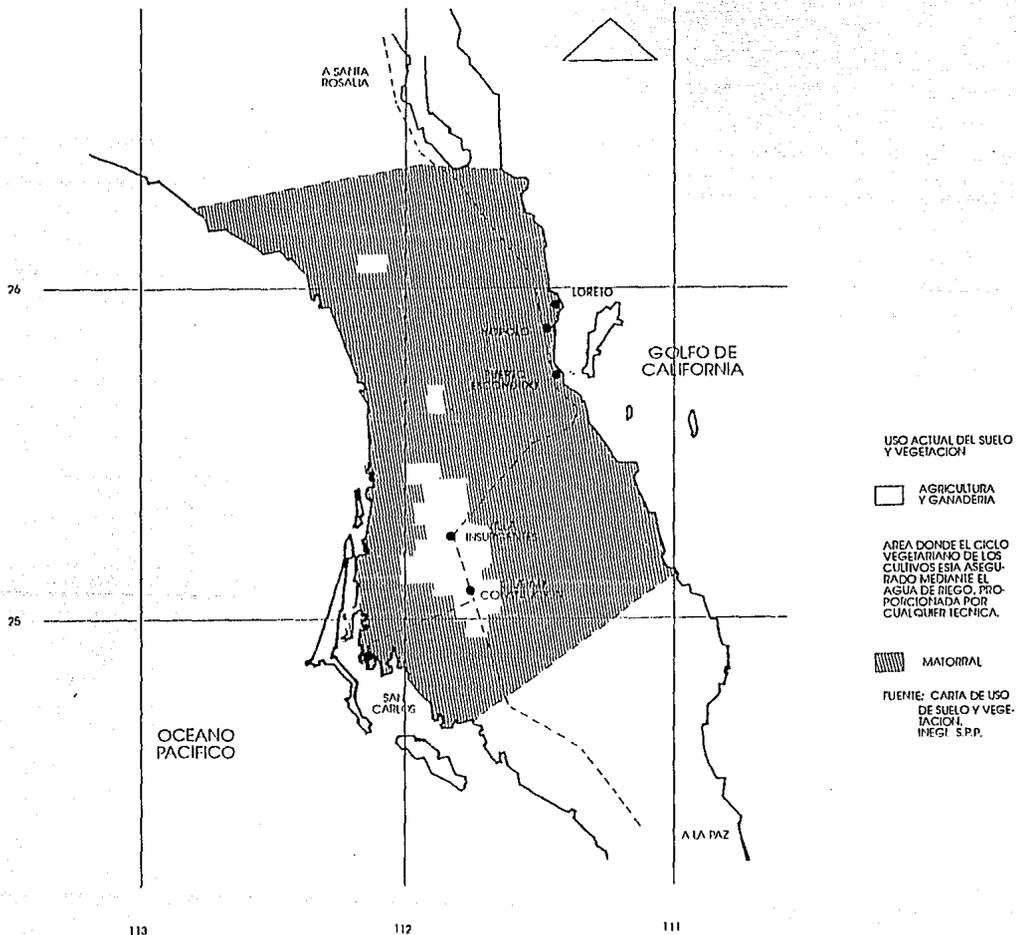
FUENTE: CENSO GENERAL DE POBLACION Y VIVIENDA, 1980
BAJA CALIFORNIA SUR, COMONDU, S.P.P.

*DATO TOMADO DEL CENSO ECONOMICO 1984. LAS ACTIVIDADES RESTANTES NO SE RETOMAN DEL CENSO POR SER RESULTADOS PARCIALES Y POR NO SER CONSIDERADAS ALGUNAS DE ELAS.

MUNICIPIO DE COMONDU



MUNICIPIO DE COMONDU



cuencia de una falta de infraestructura básica que permita su adecuada explotación. Una infraestructura que dé solución a los problemas (Libre pastoreo en agostaderos; la ubicación de los pastizales en regiones áridas; escasez de aguajes y períodos de fuertes sequías, etc.) que condicionan la actividad al limitarla a determinadas áreas (Plano 2).

1.3 SILVICULTURA

La mayor parte del municipio al ser un área desértica, cuenta con la siguiente vegetación: Matorrales desérticos con abundancia de cactáceas de gran tamaño, y plantas arbustivas cuyas hojas son de tamaño pequeño (Plano 2) cuyo aprovechamiento económico es mínimo, al no ser posible una explotación comercial, sino solamente, de tipo doméstico. Vegetación cuya importancia radica más en la infiltración de agua aprovechable para la agricultura y el consumo humano.

1.4 PESCA

La pesca, cuya aportación al producto primario de la entidad registró continuo aumento (de 13.3% al 31.5%) entre 1970-80, se constituye como una de las actividades económicas de mayor importancia gracias a sus considerables recursos marítimos. Esta situación pone a la entidad en un lugar privilegiado a nivel nacional a pesar de que el aprovechamiento actual de dichos recursos es apenas una fracción de lo posible (pesca ribereña). Sin embargo, se ha venido dando énfasis a el mejoramiento de la infraestructura portuaria de recepción y captura, buscando incrementar y diversificar la producción apoyados en 13 oficinas de pesca dentro de las cuales destacan San Carlos y Puerto Adolfo López Mateos en Comondú.

1.5 INDUSTRIA

La industria manufacturera basa su producción en los artículos derivados de las materias primas que genera la entidad, destacando, el sector pesquero, en donde se da un mayor grado de integración en la producción mediante la transformación industrial de los productos del mar. Integración que aunque no alcanzada en ese nivel por el sector agropecuario, al ser buena parte de la producción comercializada como materias primas de escaso valor agregado, abre una perspectiva de crecimiento a la actividad industrial. Sin embargo, al existir esa dependencia de la evolución del sector primario. Se ha buscado recientemente otras alternativas, como es el impulso al establecimiento de plantas maquiladoras. Plantas que a pesar de tener un reducido papel dentro de la economía de la entidad, tienen una importante posibilidad de crecimiento, de salvarse las condicionantes que las limitan: alejamiento de los principales mercados nacionales; reducido mercado interno; falta de infraestructura industrial, etc.

Comondú se destaca junto con la Paz por reunir casi el 40% de los establecimientos y más de tres cuartas partes de la población de la entidad.

1.6 COMERCIO

Las características de la actividad están definidas en gran medida por su propio desarrollo productivo. Desarrollo cuyas deficiencias le impiden autoabastecerse en forma adecuada de los productos básicos al presentarse una gran dependencia de las importaciones para cubrir sus requerimientos indispensables, aunado a un intermediarismo que incide en su encarecimiento, a una falta de canales de comercialización, de la insuficiencia de vías de comunicación y de centros de almacenamiento, y de la dispersión de la población que limita el abastecimiento de los productos.

Estas condicionantes caracterizan una infraestructura comercial insuficiente para cubrir la demanda de productos básicos y semibásicos por parte de la población.

1.7 TURISMO

Comondú al igual que el resto de los municipios del estado, posee un gran potencial turístico debido a su situación geográfica y los recursos naturales con que cuenta, por lo que se puede considerar como un foco turístico con grandes expectativas de desarrollo que, lamentablemente no ha podido ser aprovechado por las limitantes que obstaculizan su explotación; es decir, la deficiencia de transporte terrestre, infraestructura portuaria, falta de ampliación y modernización de la infraestructura turística, etc., a pesar de esto, se ha dado un incremento en el número de visitantes, tanto extranjeros, como en el número de turistas nacionales que, a principios de los 80's, se vió reducido como consecuencia de la situación económica por la cual atravesaba el país. Esto ha llevado (a nivel gobierno y sector privado) a la realización de estudios para la elaboración de proyectos de inversión; para fomentar y desarrollar el turismo. Buscando un mejor funcionamiento de la actividad y servicios para los visitantes.

1 ESTRUCTURA ECONOMICO-SOCIAL

19

2.1 POBLACION MUNICIPAL

Entre 1960-1980 la tendencia de crecimiento en el ritmo en que se incrementó la población (4.2%) colocó al Estado por encima del promedio nacional (3.4%), llegandose a ubicar entre los tres Estados de Mayor crecimiento de la población en los 70, aún cuando el ritmo se desacelero a partir de los 80.

La distribución de la población destaca al municipio de Comondú al reflejar este, uno de los mayores porcentajes del total estatal, y al contar con la mayor tasa de crecimiento de la entidad. (Ver tabla

ESTADO Y MUNICIPIO	POBLACION			PORCENTAJE ESTATAL DEL TOTAL		TASA DE CRECIMIENTO		DENSIDAD KM 2	
	1970	1980	1990	1980	1990	70-80	80-90	1980	1990
TOTAL	128019	215134	317326	100	100	5.1	-	2.92	4.3
LOS CABOS	24822	22992	43545	10.8	13.72	-	-	6.41	12.14
COMONDU	32260	57729	74165	26.8	23.37	5.8	-	3.44	4.4
MULEGE	19416	26983	38606	12.5	12.17	3.2	-	0.82	1.1
LA PAZ	51521	107435	161010	49.9	50.74	-	-	5.32	7.9

tabla 2

BAJA CALIFORNIA SUR:
POBLACION Y DENSIDAD
DEMOGRAFICA POR
MUNICIPIO.

Ese ritmo de crecimiento obedece principalmente a las altas tasas de natalidad (cuadro 3), así como a tasas de mortalidad (cuadro 4) por debajo de la media nacional, implicando una mayor incidencia de las presiones demográficas sobre la demanda general de bienes y servicios, así como también un incremento en la población económicamente activa (PEA), y por ende, en la demanda de fuentes de trabajo.

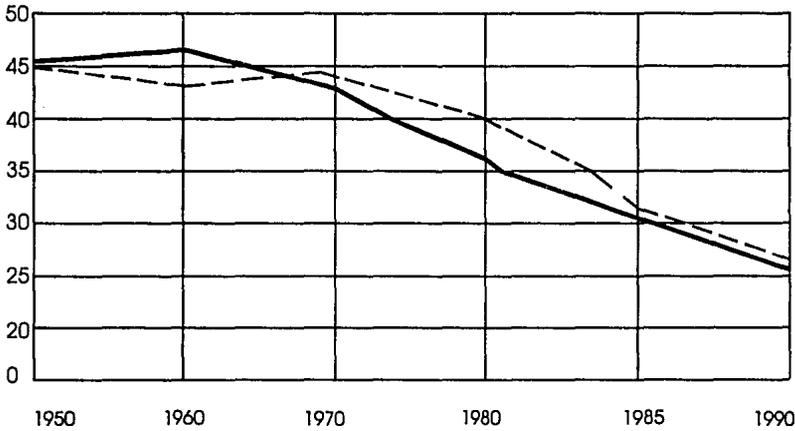
2.2. DISTRIBUCION DE POBLACION

Actualmente la población presenta una elevada concentración en los principales centros urbanos (Ciudad Constitución, Villa Insurgentes y Loreto) del municipio, enmarcándose dentro del 69.7% del total de la población urbana del estado, con una participación ligeramente mayor a la nacional (66.3%).

El crecimiento de las áreas rurales en la última década fué de 1.0% contra 1.2% a nivel nacional, y el de las zonas urbanas de 7.8% y 4.4% respectivamente.

Este crecimiento urbano, mayor al rural al interior del municipio, corrobora la tendencia de concentración en las ciudades.

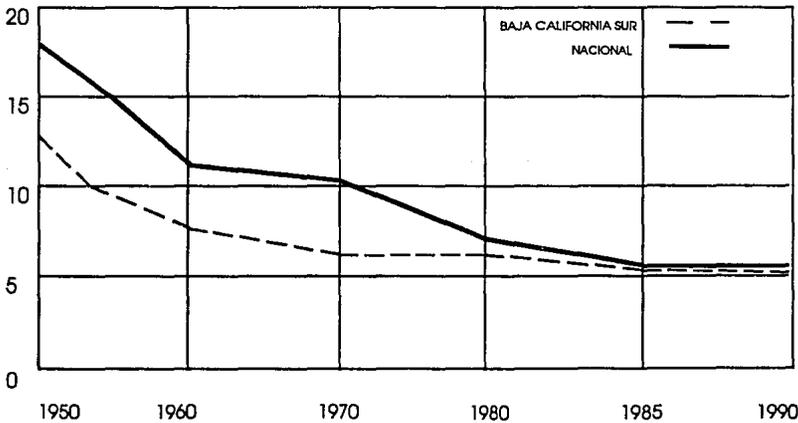
El movimiento migratorio que atrae población de las áreas rurales (y de menor desarrollo) se debe en parte a la escasa disponibilidad de recursos acuíferos que limitan el establecimiento de asentamientos humanos, esencialmente, al desarrollo de cualquier actividad productiva primaria (agricultura y/o ganadera).



BAJA CALIFORNIA SUR:
EVOLUCION DE LA NATA-
LIDAD Y MORTALI-
DAD DEL PAIS Y EL
ESTADO, 1950-1990.

CUADRO 3

TASA MEDIA
ANUAL DE
NATALIDAD



CUADRO 4

TASA MEDIA
TASA ANUAL DE
MORTALIDAD

CONCLUSION.

La actual estructura económica basada en el sector primario, principalmente agricultura (y en parte en la pesca), tiene como limitante a su desarrollo la escasez de agua, lo cuál si bien podría buscar su solución en el manejo de nuevas tecnologías (implementación de especies o variedades de cultivos con requerimientos mínimos de agua, e inclusive, cultivos, que puedan ser regados con agua de mar), no podría asegurarse en este momento la total solución al problema, ya que se caería en el campo de la especulación al afirmarlo, e inclusive siquiera, de que esa nueva tecnología realmente tenga éxito.

Esta situación lleva a la búsqueda de una diversificación de la estructura económica que permita a corto y mediano plazo, un desarrollo sostenido de la región, lo cual de antemano margina a toda actividad dependiente del sector primario.

Es ahí, donde el turismo como actividad económica que utiliza recursos renovables y abundantes a los cuales no es ajeno el municipio de Comondú, representa una alternativa viable de crecimiento económico, sobre todo si consideramos sus posibilidades de desarrollo (requiere de poca inversión y mano de obra calificada para generar ingresos elevados a corto y mediano plazo).

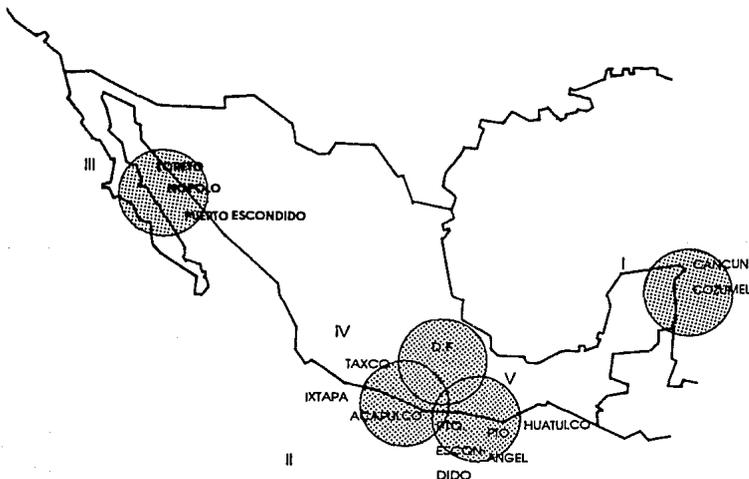
2 SECTOR TURISMO



3.1 EL TURISMO EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

Dentro del sector turismo, Fonatur ha mantenido una política de diversificación de nuevos sitios de playa para la creación de un amplio abanico de posibilidades en materia de actividades recreativo-turísticas, identificando 5 regiones como polos de desarrollo; los cuales son: La Costa Turquesa en el Caribe (I), la Costa del Sol en el Pacífico Central (II), el Mar de Cortés en B.C.S. (III), La Zona Metropolitana de la Ciudad de México (IV) y la Costa de Oaxaca en el Pacífico Sur (V). (Esquema 1).

REGIONES TURISTICAS



ESQUEMA 1.

● REGIONES PRIORITARIAS PARA INVERSION

FUENTE: PLAN NACIONAL TURISMO DIRECCION DE PLANEACION ECONOMICO-URBANA, FONATUR, 1981

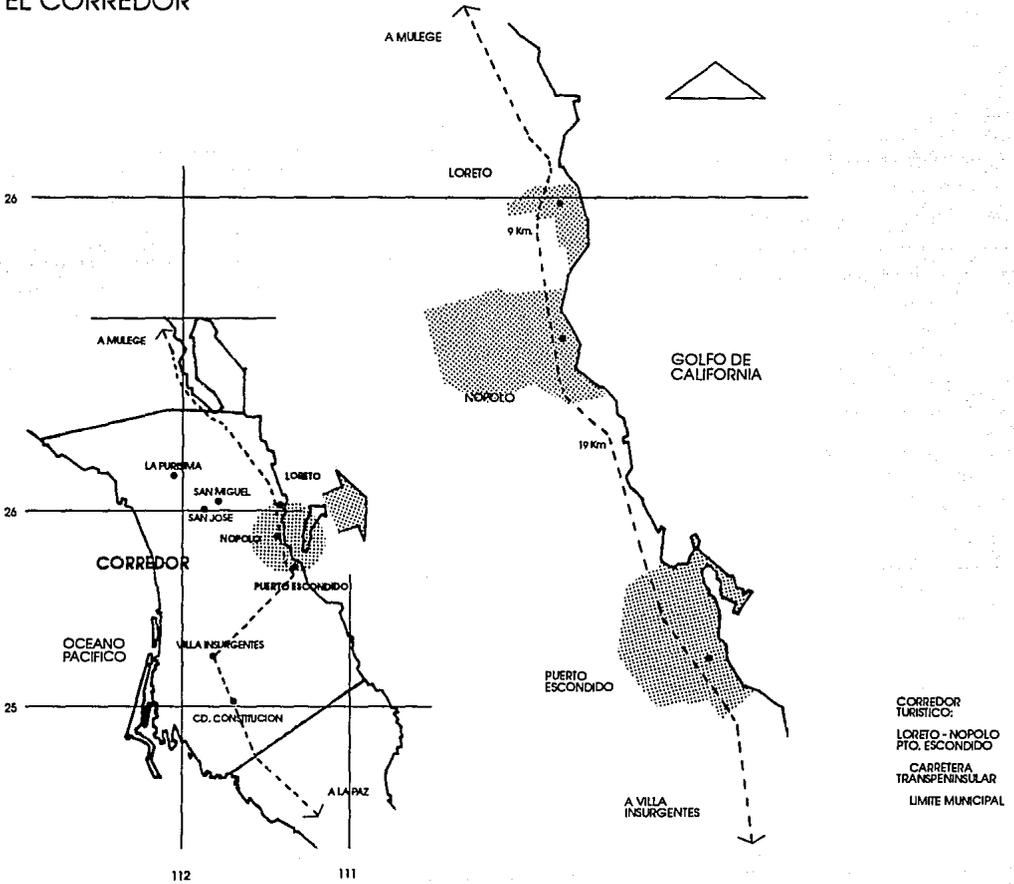
Con éstas regiones se busca la desconcentración fuera del altiplano de la actividad económica y social, contribuyendo por otra parte, al logro de los objetivos nacionales de crecimiento y distribución, en congruencia con las prioridades espaciales. Sin embargo, no todos los centros han alcanzado un nivel de desarrollo óptimo y, hasta la fecha, se ha tenido que posponer cualquier iniciativa de envergadura en la costa del pacífico sur.

En consecuencia, como parte de la política de diversificación, más que ampliar lo ya solidamente desarrollado, la estrategia a seguir consiste en la creación de nuevos sitios y/o en la consolidación de los centros recién iniciados. En este último caso destaca la integración del corredor Loreto-Nopolo-Puerto Escondido en Comondú, Baja California Sur (Plano 2).

3.2 EL CORREDOR

En la región del Mar de Cortés, la estrategia se ha orientado a consolidar la estructura turística y urbana de los destinos de playa, dentro de los cuales, el desarrollo turístico de Loreto, visualizado en 1969, pretende contribuir a impulsar definitivamente el desarrollo regional al incorporar el proyecto de Puerto Escondido, como eslabón final del corredor que se extiende desde Loreto hasta los límites de Nopolo; es decir, se busca la complementación para la consolidación de lo ya existente, pretendiendo con ello dar respuesta a corto plazo a proyectos de mínima inversión y con gran potencial turístico. Proyectos que en este caso (Nopolo y Puerto Escondido), en principio, se constituyen solamente como zonas turísticas en playa sostenidas por un poblado de apoyo (Loreto) con equipamiento y servicios necesarios.

EL CORREDOR



2 SECTOR TURISMO

27

3.3. MERCADO ACTUAL

Los recursos naturales con que cuenta el corredor turístico (Loreto-Napolo-Puerto Escondido) han hecho de la actividad náutica el Eje Central sobre el cuál gira su desarrollo, caracterizándose por el predominio de los turistas estadounidenses en su afluencia total. Un indicador de ello es el mayor número de visitantes extranjeros hospedados en hoteles (Tabla 1).

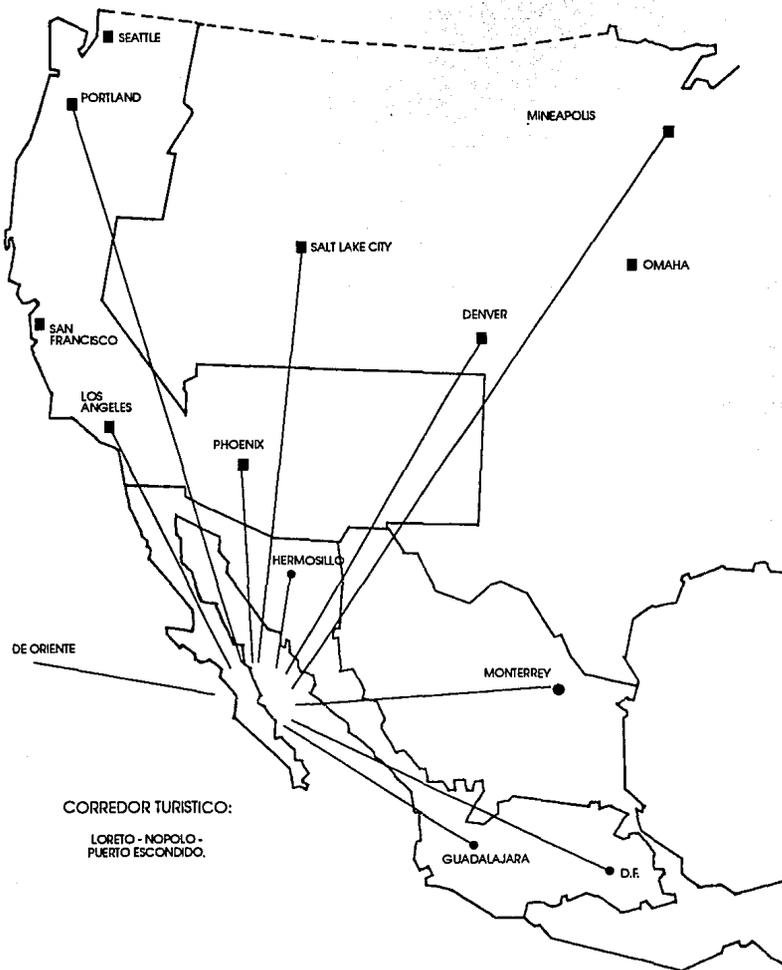
Tabla 1

CENTRO TURISTICO Y AÑO	VISITANTES HOSPEDADOS EN HOTELES (MILES)		
	TOTAL	NACIONAL	EXTRANJERO
LORETO			
1981	55.8	37.5	18.3
1982	55.7	36.6	19.1
1983	46.1	18.3	27.8
1984	47.7	16.6	31.1
1985	45.0	16.6	28.4

FUENTE: SECRETARIA DE
TURISMO, ESTADISTICAS
BASICAS DE LA ACTIVIDAD
TURISTICA, 1985.

Este predominio extranjero en la afluencia total se debe en parte a la cercanía del corredor a los mercados estadounidenses de mayor potencial para México; es decir, su origen se concentra hacia el oeste de E.U.A. (Plano 3), destacando su primer término el Estado de California, con el cuál se tienen las mayores facilidades de acceso a la región a diferencia del mercado nacional, en donde las conexiones terrestres implican en general un largo rodeo.

MERCADOS TURISTICOS



PLANO 3

- MERCADOS NACIONALES MAS IMPORTANTES
- MERCADOS NORTEAMERICANOS MAS IMPORTANTES

FUENTE: FONATUR-FOA, S.A. CONSULTORES, SEPTIEMBRE 1982.

2 SECTOR TURISMO

29

Las embarcaciones de California E.U.A. que se insertan en aguas mexicanas, requieren puntos intermedios en la península para abastecimiento de combustible, condición esencial que debe proveerse al yatista, de acuerdo con los radios de autonomía de las embarcaciones (tabla 2) cuyo promedio de radio autónomo de alcance es de 300 km

RADIO R EN KM (MILLAS)	PORCIENTO DE EMBARCACIONES
R ≤ 92 (50)	1.5 %
R ≤ 185 (100)	20.0 %
R ≤ 370 (200)	71.7 %
R > 370 (200)	28.3 %

TABLA 2

FUENTE: :
INFRAESTRUCTURA
M A R I T I M O -
TURISTICA: B.C.N.
B.C.S., SON. Y SIN.

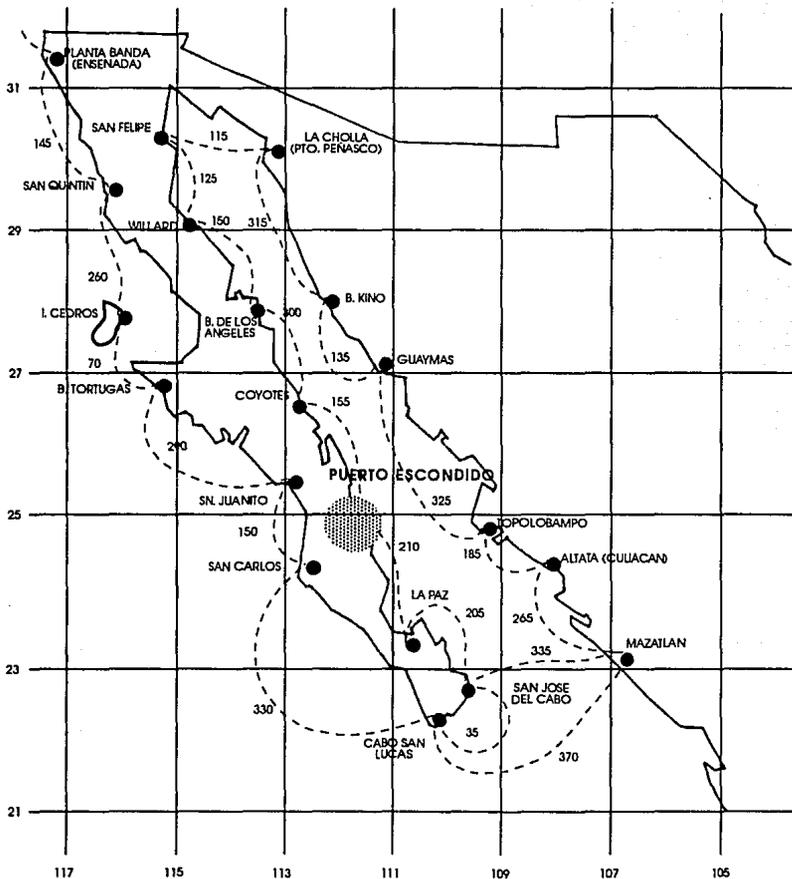
Esto establece la necesidad de un sistema de apoyo que permita el movimiento de embarcaciones en el área. Sistema que constituido por el conjunto de puertos de la península delinea la ruta que los yatistas deben recorrer (plano 4) para arribar a la zona de mayor atractivo: El Golfo de Cortés.

En el cuál Puerto Escondido como parte del corredor turístico se destaca como refugio natural que proporciona un abrigo satisfactorio.

MERCADO POTENCIAL

Al considerar que el periodo de planeación 1981-2000, la región de estudio recibirá un impulso de promoción e inversión necesaria para su adecuado desarrollo, Sectur desarrolló un estudio de mercado a futuro para el corredor turístico. Estudio en el que se llegó a considerar para 1985 que el 40% de turismo en el corredor

SISTEMA DE PUERTOS



PLANO 4

FUENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y MARINA MERCANTIL, DIRECCION GRAL. DE OBRAS MARITIMAS, 1977

DISTANCIA: KM.

2 SECTOR TURISMO

31

correspondería a nacionales; para 1990 ésta participación aumentaría a un 44% y llegaría al 54% en el año 2000.

De igual manera el turismo extranjero tendría un incremento específico que iría de 120.5 * en 1985 a 262.2 para el año 2000 (ver tabla 1).

REGION	NUMERO DE TURISTAS		
	1985	1990	2000
TOTAL E.U.A	119.1	189.0	262.2
ESTE	0.1	0.3	0.6
CENTRO-NORTE	0.1	0.4	0.7
NOROESTE	3.5	5.5	7.6
SUROESTE-			
-CENTROSUR	35.3	62.7	102.4
PACIFICO	80.1	120.1	150.9
OTROS PAISES	1.4	6.8	17.3
AFLUENCIA TOTAL ESPERADA	120.5	195.8	279.5

TABLA 1

* CIFRAS
EN MILES DE
VISITANTES

FUENTE: PLAN MAESTRO,
PUERTO ESCONDIDO,
B.C.S. FONATUR.

Haciendo una estimación general, estaríamos hablando de una captación turística aproximada de 500 mil visitantes en el corredor (Ioreto-Nopolo-Puerto Escondido en el año 2000).

Esto significaría por consiguiente ascender las cifras de arribos de embarcaciones de altura de 300, en 1985, a 1200 para el año 2000, y de 150 botes remolcables a 800 respectivamente.

Por otra parte, el estudio de Sectur llega a determinar los requerimientos en infraestructura y equipamiento derivados de la afluencia, los cuales se resúmen en unidades redondeadas a continuación:

2 SECTOR TURISMO

32

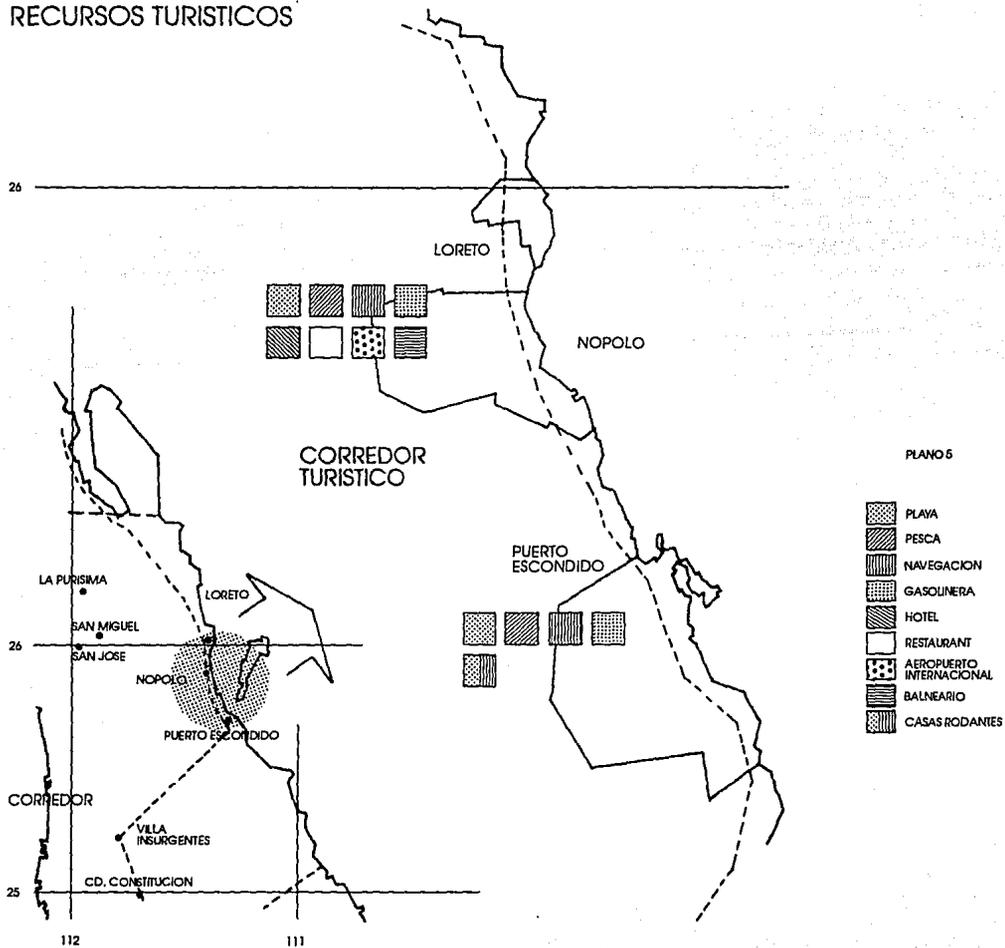
UNIDADES	1985	1990	2000
CUARTOS DE HOTEL	2100	2700	4700
VILLAS, CONDOMINIOS Y LOTES	500	1500	3900
ESPACIOS PARA REMOLQUE	200	600	1500
POSICIONES DE ATRAQUE O FONDEO	200	400	1000

FUENTE: PLAN
MAESTRO PUERTO
ESCONDIDO B.C.S.
FONATUR

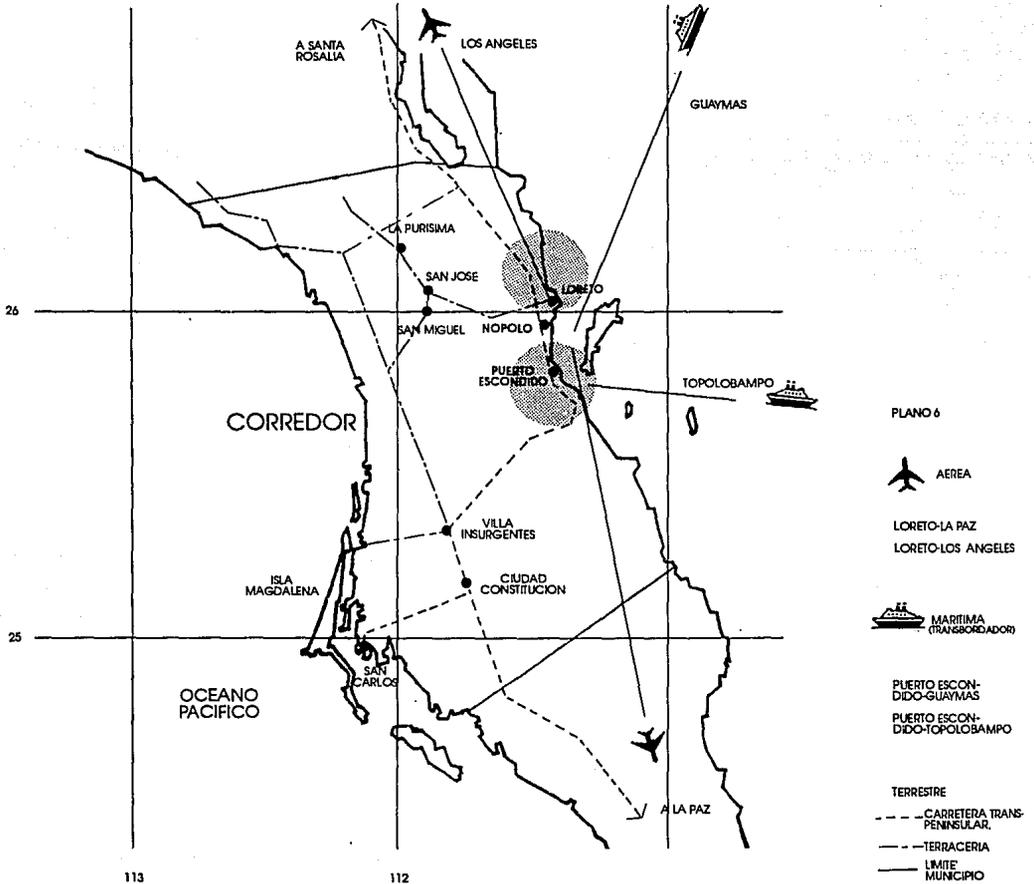
EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA

Ante esa demanda potencial, el corredor se ve forzado a incrementar el equipamiento e infraestructura turística con que cuenta actualmente (Plano 5); es decir cubrir el déficit (1500 cuartos de hotel; 3100 unidades para alojamiento residencial; 700 espacios para remolque y 800 posiciones de atraque o fondeo para embarcaciones de placer), que arroja la comparación entre las proyecciones realizadas en el estudio, y la oferta existente, dando mayor importancia a los servicios de apoyo náutico (señalamiento, acceso, atraque, etc.), cuya falta, ha limitado la afluencia de yatistas tanto de la modalidad de embarcaciones de altura como de unidades de remolque, ubicando esto al corredor dentro de la zona como un centro turístico secundario por debajo de Ensenada B.C.S., aún cuando cuenta con una adecuada infraestructura de vías de comunicación, carretera transpeninsular; aeropuerto internacional de Loreto y servicio de transbordador. (Plano 6).

RECURSOS TURISTICOS



VIAS DE COMUNICACION



CONCLUSION

Es evidente que el turismo en el corredor gira entorno a las actividades náuticas, pesca, buceo, veleo, etc., independientemente de otros atractivos paisaje natural, monumentos históricos, etc., que llegan a constituirse como un complemento. Esto llega a establecer hasta cierto punto, una dependencia de crecimiento del sector con respecto a aquellas, y por lo consiguiente, la necesidad de dar respuesta primeramente a la demanda de los servicios (equipamiento e infraestructura portuario y terrestre) con los cuales se relacionan esas actividades, pues es claro que, un incremento de ellas implacaría una mayor demanda de otros servicios (cuartos de hotel, espacios para remolque, etc.) ilógico sería dar respuesta a estos últimos sin antes haber generado la demanda que los valide. Para ello podría pensarse en satisfacer la demanda de servicios de apoyo náutico en cada uno de los poblados del corredor, sin embargo, esto representaría en primer lugar, un fuerte gasto económico, y en segundo, en vez de establecer una distribución adecuada de la oferta turística se caería en acentuar su concentración (como en el caso de Loreto), y con ello relegar algún poblado (Nopolo y Puerto Escondido).

Tal situación lleva a establecer la concentración de esos servicios de apoyo en un solo de los poblados, de los cuales Loreto se elimina de antemano por lo ya expuesto; Nopolo podría ser una adecuada solución al encontrarse entre los dos poblados restantes pero a pesar de ello, la mejor respuesta es Puerto Escondido, no solo porque permitiría impulsar un desarrollo regional amplio y equilibrado (al igual que Nopolo), sino porque cuenta con un abrigo natural para embarcaciones que es ofrecido por su bahía.

De tal forma, el ubicar los servicios de apoyo náutico (marina) en Puerto Escondido, llevaría a este, junto con Nopolo a constituirse como puntos de desarrollo turístico del corredor, en el cual, Loreto se manejaría como el poblado de apoyo.

Podría llegar a manejarse como un problema para el desarrollo del proyecto (marina) en Puerto Escondido, la escasez de agua, sin embargo, si consideramos que la demanda de esta con respecto a cualquiera de las actividades económicas primarias (agricultura y/o ganadería) es mucho menor, y además, la posibilidad de su tratamiento (desalinación y/o manejo de ecotécnicas) que permita su reutilización, la situación es diferente.

3 ANALISIS DE SITIO

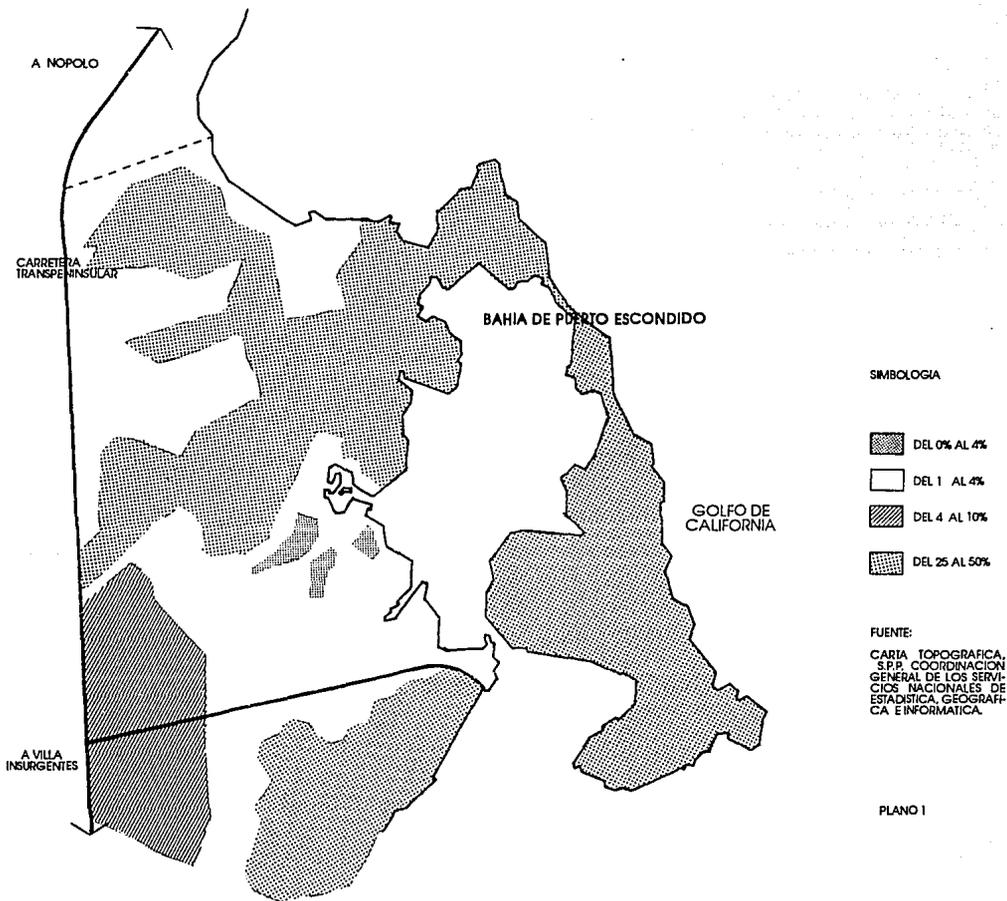


El posible crecimiento de Puerto Escondido como proyecto turístico, obliga a una planeación de sitio que permita un desarrollo ordenado en el establecimiento de la infraestructura y el equipamiento que el proyecto demande a corto, mediano y largo plazo. Esto implica la planeación de etapas de desarrollo en función a la penetración del proyecto (Puerto Escondido) en el mercado turístico, y de acuerdo a la rentabilidad derivada de las inversiones requeridas para cada crecimiento; etapas que encuentran enmarcado su inicio, con la necesidad de dar respuesta a la demanda de servicios de apoyo náutico (marina, club de yates), al ser estos la base que servirá de arranque para el impulso del proyecto.

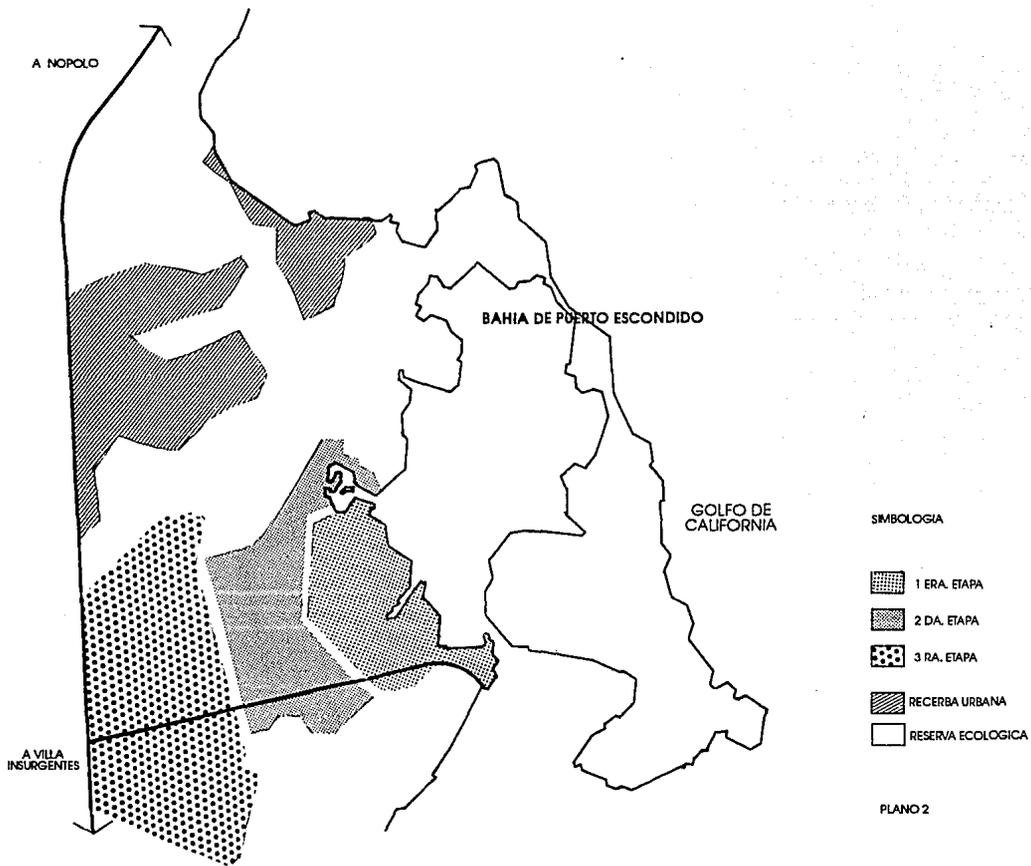
Puerto Escondido es un pequeño valle, que con una leve pendiente 0 a 4%, se abre hacia una bahía que se constituye en el aspecto central del proyecto, al girar este entorno a ella. Una bahía que se encuentra prácticamente cerrada y rodeada por tres islas unidas por escolleras naturales, y cuya topografía presenta fuertes pendientes (de 10% a 50%) al igual que el resto de la superficie que rodea a la bahía, a excepción del pequeño valle mencionado (ver plano) que se constituye en el más apto.

Estas condicionantes del terreno, junto con la necesidad en una primera etapa de dar respuesta a la demanda de los servicios de apoyo náutico, llegan a determinar una expansión del desarrollo de proyecto en dirección oriente-poniente (de la bahía hacia la carretera). Esto es, al ubicarse frente al agua los servicios de apoyo de la marina, necesario es el ocupar la superficie de terreno que junto a la bahía lo permita, siguiendo a esto un progresivo crecimiento (ver plano 2) en la dotación de la infraestructura y equipamiento turístico necesario en Puerto Escondido.

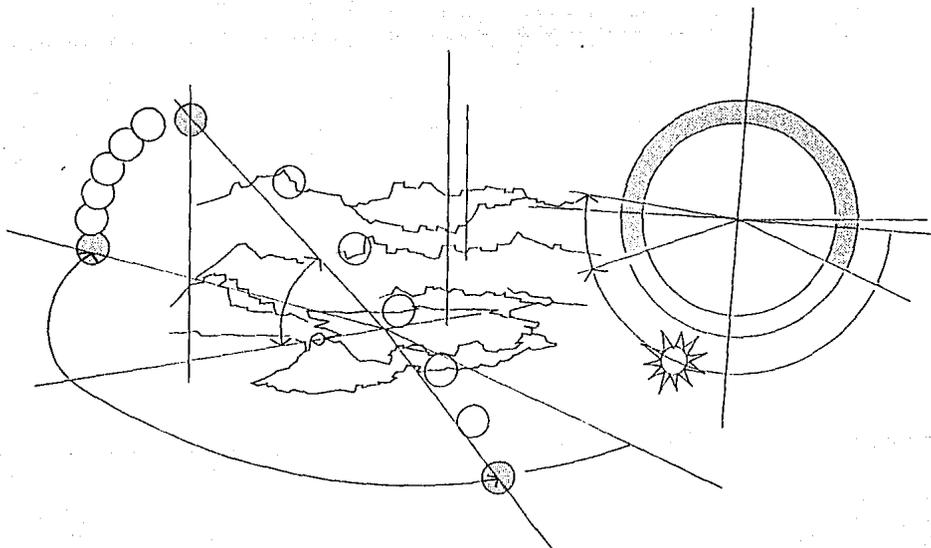
PENDIENTES DEL TERRENO



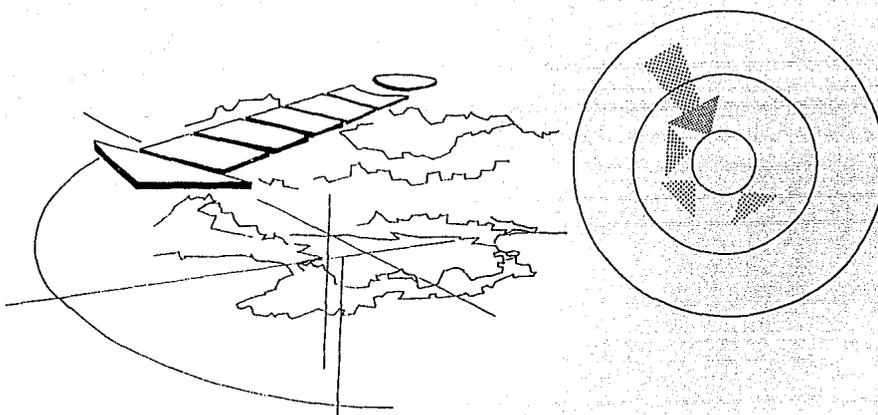
ETAPAS DE DESARROLLO

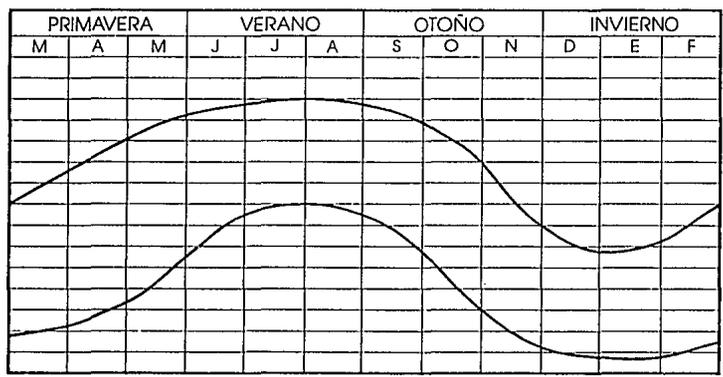
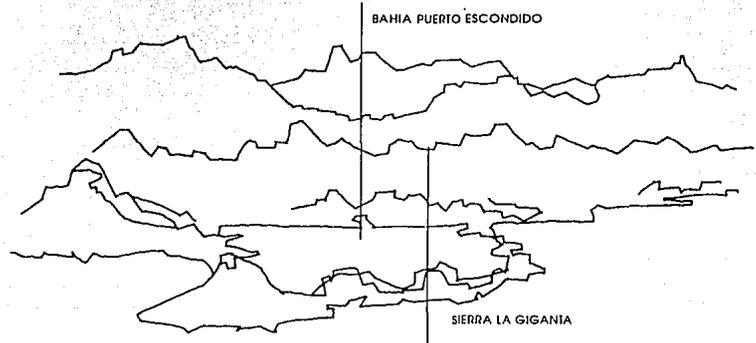


ASOLEAMIENTO

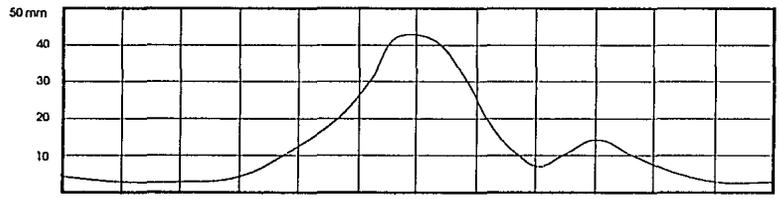


VIENTOS





TEMPERATURA
 TEMPERAJURA MEDIA ANUAL
 DE 24 C CON EXTREMOS DE
 30 Y 40 C



PRECIPITACION

4 PROGRAMA ARQUITECTONICO



I.- SERVICIOS EMBARCACIONES**A) ADMINISTRACION**

- RECEPCION	24	m2
- ADMINISTRACION	12	
- JEFE DE TALLER	12	
- JEFE DE VARADERO Y MARINA SECA	12	
- JEFE DE SERVICIOS PORTUARIOS	12	
- BODEGA DE ARCHIVO	4	
- WC HOMBRES	2.50	
- WC MUJERES	2.50	

SUBTOTAL 81 m2

B) BAÑOS VESTIDORES EMPLEADOS

- 3 WC, 2 LAVAMANOS, 3 REGADERAS	20	
- ZONA DE LOCKER Y ESTAR	9	
- BODEGA EXTERIOR	12	
- CUARTO DE LIMPIEZA	4	
- COMEDOR	24	

C) REPARACION DE BOTES

- AREA DE TALLERES MECANICO		
ELECTRICO		
VELERIA		
LIMPIEZA		
PINTURA		
CON TARJA DE LIMPIEZA	372	m2
- BODEGA GENERAL	35	
- REPARACION A FLOTE	160	
- PATIO DE MANIOBRAS	2975	

SUBTOTAL 3,611 m2

PROGRAMA ARQUITECTONICO

45

D) VENTA DE REFACCIONES

- AREA DE VENTA	10
- BODEGA	20

SUBTOTAL	30
----------	----

E) ESTACIONAMIENTO REMOLQUES

- CAPACIDAD 10 REMOLQUES

SUBTOTAL	825
----------	-----

F) ESTACIONAMIENTO GENERAL PARA MARINA Y SERVICIOS DE EMBARCACIONES.

- CAPACIDAD 42 AUTOS
26 M2 POR AUTO INCLUYE AREA DE CIRCULACION

SUBTOTAL	1092
----------	------

G) MARINA SECA A CUBIERTO	1720	m2
A DESCUBIERTO	500	m2

SUBTOTAL	1220
----------	------

H) RAMPA DE DESEMBARCO

- AREA APROXIMADA 14 x 15

SUBTOTAL	210	m2
----------	-----	----

TOTAL	7069
-------	------

2 MARINA

ENTRADA-RECEPCION-LOBBY
ACCESO MARINA

A) PLAZA DE ACCESO

B) ADMINISTRACION

- RECEPCION CON AREA DE ESPERA	20
- GERENTE GENERAL	24
- SECRETARIA	13.5
- GERENTE ADMINISTRATIVO	13
- CONTABILIDAD	13
- JEFE DE PERSONAL	13
- SECRETARIAS	13
- SALA DE JUNTAS	13
- WC HOMBRES	4.5
- WC MUJERES	4.5
- CAJA, TELEFONO Y FAX, RADIO	21
SUBTOTAL	152.5

C) ZONA DE ALIMENTOS

- VESTIBULO GENERAL	30
- SANITARIOS PARA RESTAURANTE	30
- SANITARIOS SALON DE USOS MULTIPLES	75 m2
- HOMBRES: 6 WC, 7MINGITORIOS, 4 LAVABOS.	
- MUJERES: 6 WC, 4 LAVABOS.	
- RESTAURANTE (200 PERSONAS)	

G) SERVICIOS MARINA

- ESTACIONAMIENTO PARA SERVICIOS	70
- PATIO DE MANIOBRAS CON ANDEN DE CARGA Y DESCARGA	252
- JEFE DE RECEPCION DE MERCANCIA	8
- BODEGA GENERAL CON TALLER	40
- BODEGA DE MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA	17
- BAÑOS Y VESTIDORES PARA EMPLEADOS HOMBRES: 4 REGADERAS, 2 WC, 2 MINGITORIOS, 2 LAVAMANOS ZONA DE LOCKERS Y ESTAR	25
MUJERES: 4 REGADERAS, 4 WC, 2 LAVAMANOS, ZONA DE LOCKERS Y ESTAR	25
- COMEDOR CON COCINETA	18
- CUARTO DE MAQUINAS CALDERA, AIRE ACONDICIONADO PLANTA DE LUZ Y TRANSFORMADORES BOMBA Y EQUIPO HIDRONEUMATICO EQUIPO DE EMERGENCIA	100
SUBTOTAL	555

H) ESPARCIMIENTO EXTERIOR

- ALBERCA	1500
- POOLBAR	36
- WC HOMBRES 3 WC, 3 MINGITORIOS, 2 LAVABOS	6
- WC MUJERES 2 WC, 2 LAVABOS	7.5

PROGRAMA ARQUITECTONICO

50

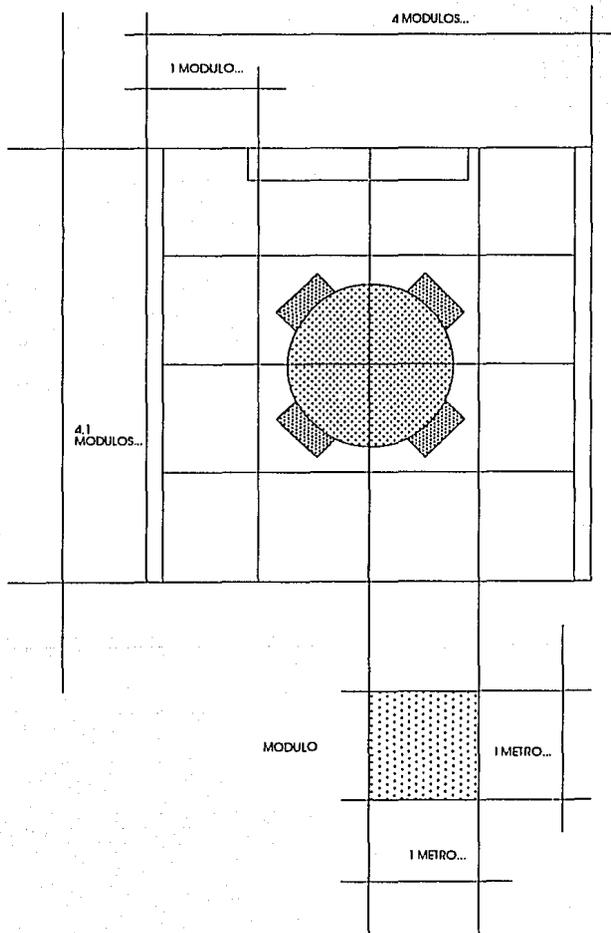
ZONA BUFFETE	40
BARRA-COCINA	
- CANCHAS DE TENIS (2)	521
SUBTOTAL	2110.5

I) AREAS VERDES 14,025

J) URBANIZACION CON SERVICIOS GENERALES

TOTA 18,696.5

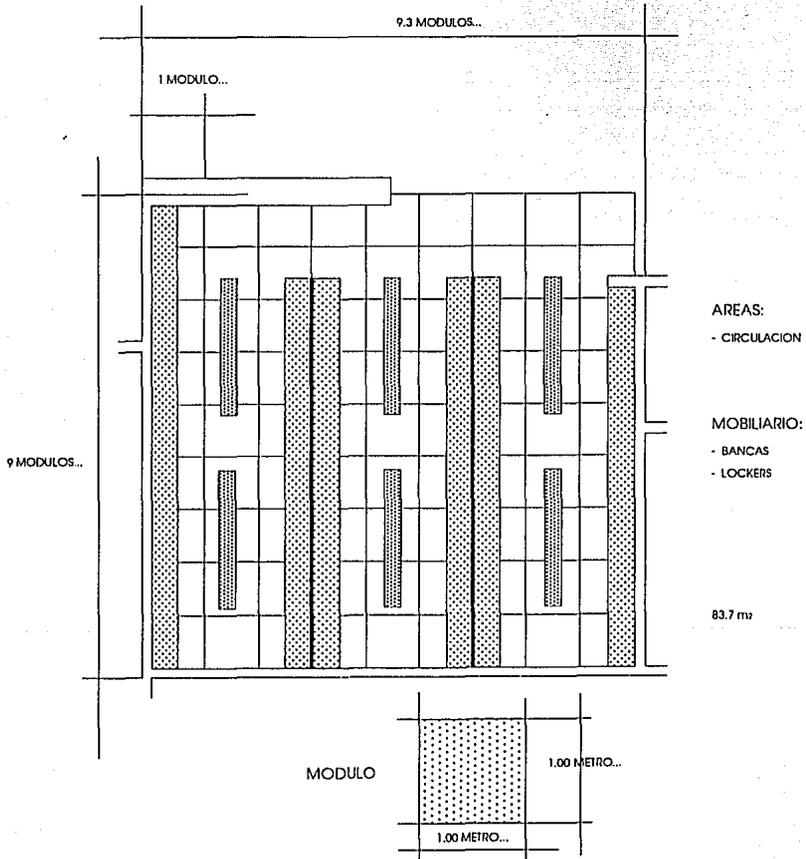
SALA DE JUNTAS



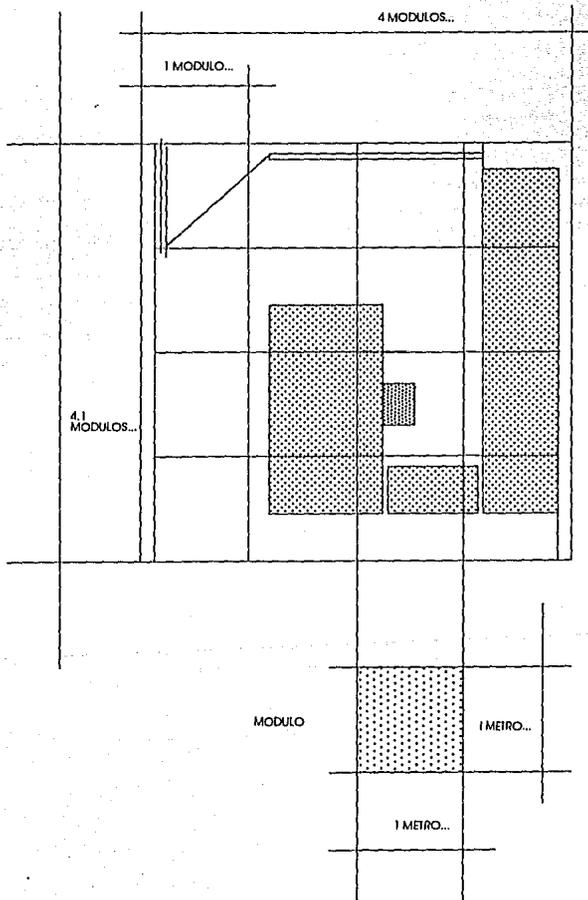
MOBILIARIO:
- MESA
- SILAS

16,4 m²

VESTIDORES HOMBRES



OFICINA TIPO...

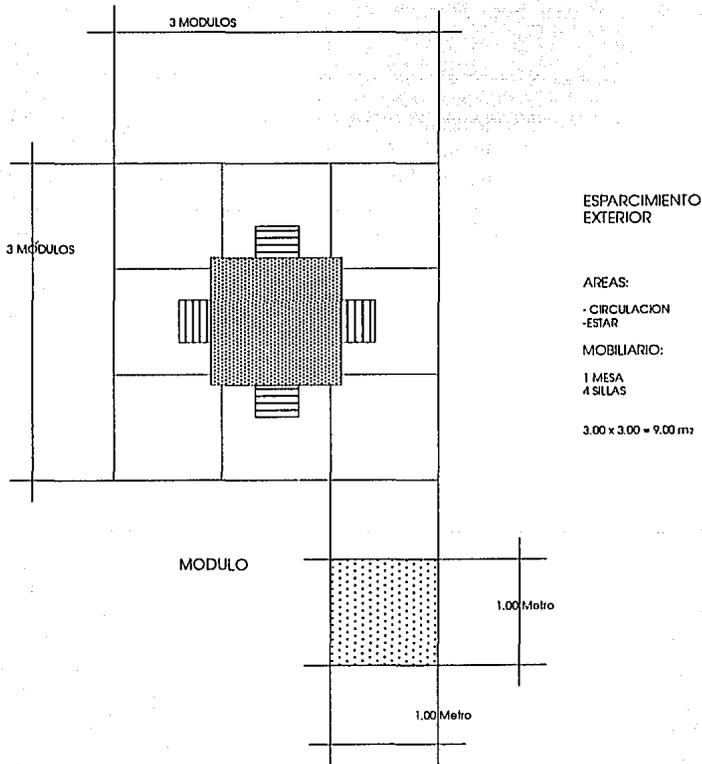


MOBILIARIO:

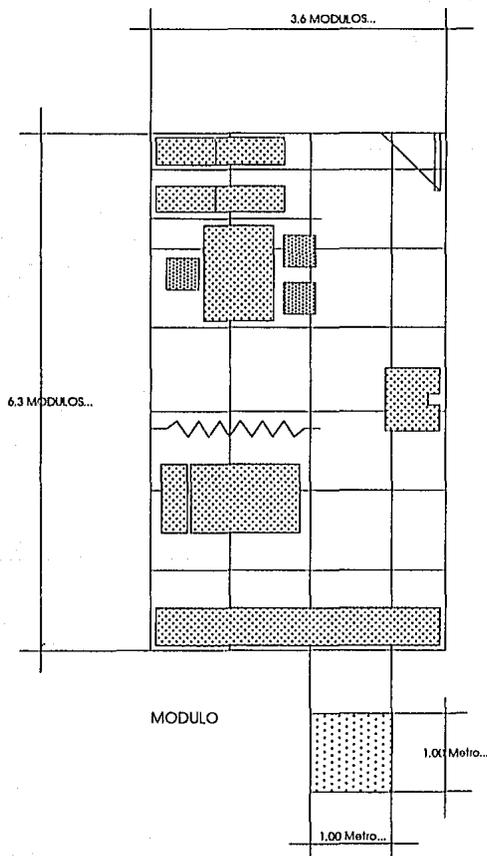
- ESCRITORIO
- SILLON
- CREDENZA
- MESA
- TELEFONO

16.4 m²

ZONA DE MESAS



CONSULTORIO



ENFERMERIA

AREAS:

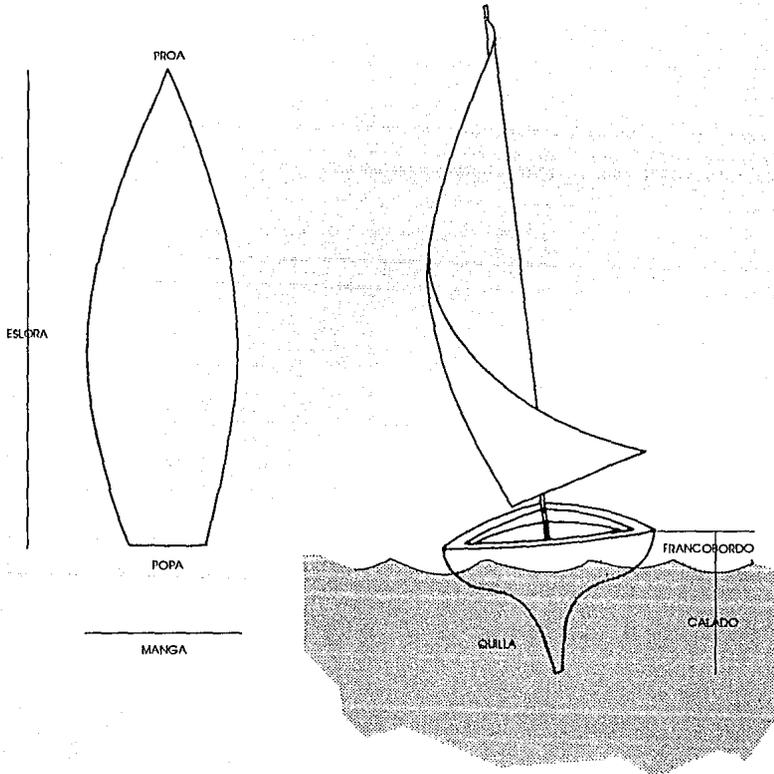
- ARCHIVERO
- CONSULTA

MOBILIARIO:

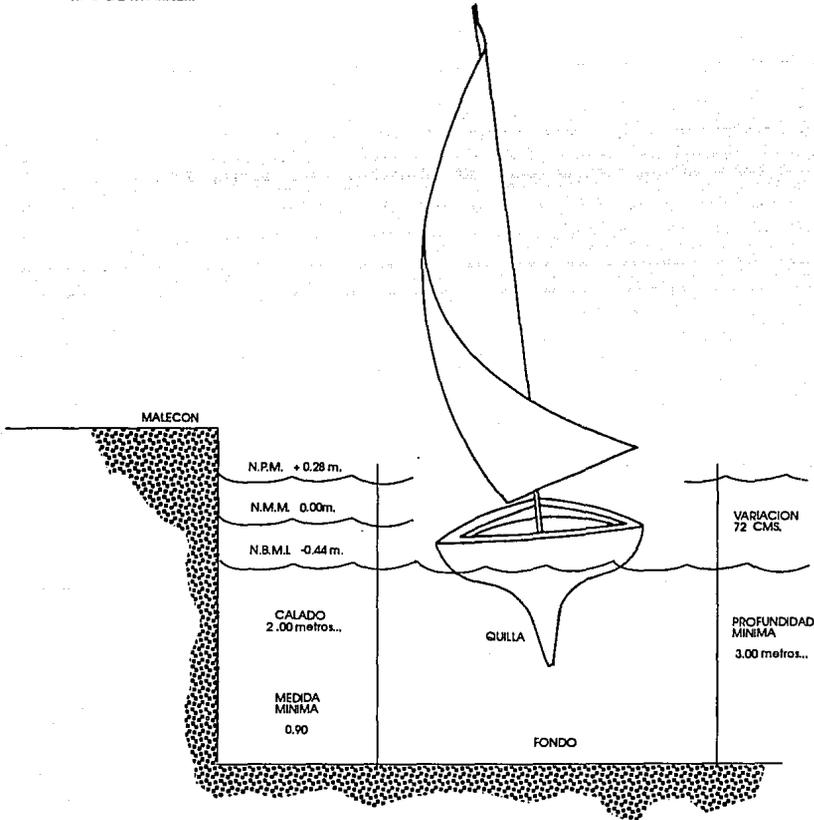
- 2 ARCHIVEROS
- 1 ESCRITORIO
- 3 SILLAS
- 1 MESA AUSCULTACION
- 1 LAVABO
- 1 MESA DE TRABAJO
- 1 CORTINA (BIOMBO)

3.60 x 6.30 = 24.68 m²

EMBARCACIONES



NIVEL DEL MAR
TIPO DE MUELLE...



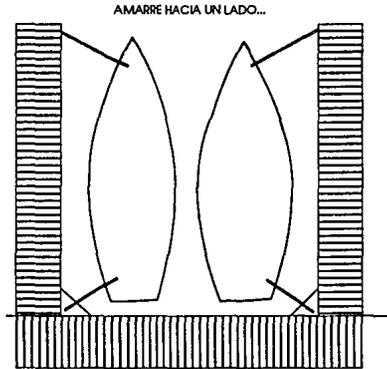
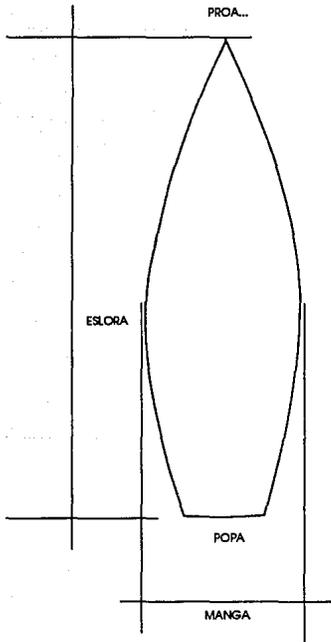
N.P.M. NIVEL PLEAMAR MEDIO.
N.M.M. NIVEL MEDIO DEL MAR.
N.B.M.L. NIVEL DE BAJAMAR
MEDIA INFERIOR.

LA VARIACION DE N.P.M. Y
N.B.M.L. EN PTO. ESCONDIDO
ES DE 72 CMS. POR LO CUAL
SE NECESITA MUELLE
FLOTANTE.

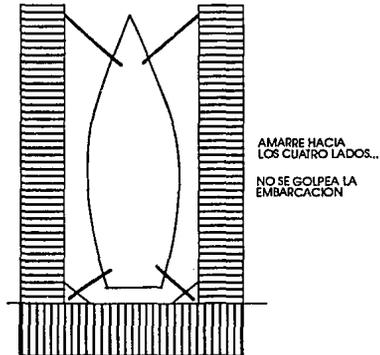
VARIACION MENOR A 40 CMS.
ENTRE N.P.M. Y N.B.M.L.
SE NECESITA MUELLE FIJO.

VARIACION ENTRE N.P.M. Y
N.B.M.L. > 0.50 m.
SE NECESITA MUELLE FLOTANTE.

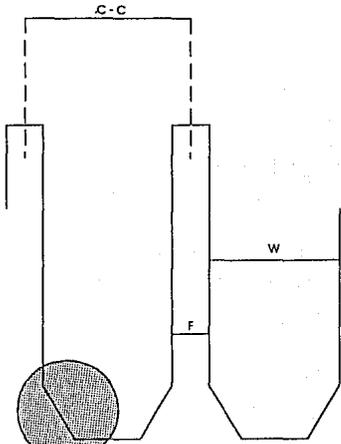
TIPO AMARRE...



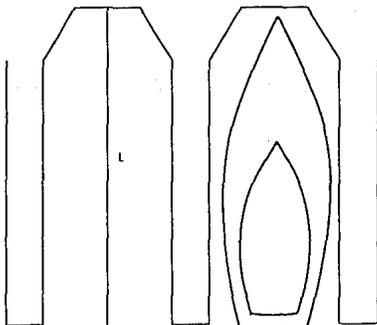
AMARRE INCONVENIENTE.
LAS EMBARCACIONES PUEDEN GOLPEARSE



DIMENSIONAMIENTO DE MUELLE



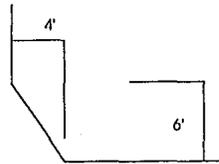
DETALLE A



EMBARCACION

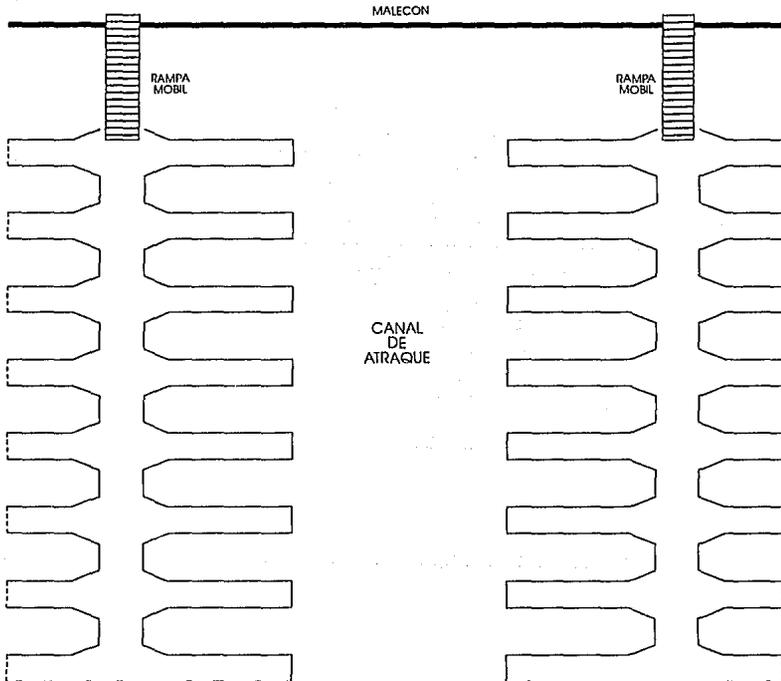
TAMAÑO DEL PEINE L	MUELLE		
	ESPACIO LIBRE W	ANCHO PEINE F	CENTRO A CENTRO C - C
7.26 m. (25')	3.66 (12)	0.915 (3)	4.57 (15)
9.14 m. (30')	3.94 (13.5)	(3)	4.88 (16.5)
10.67 m. (35')	4.57 (15)	1.22 (4)	5.79 (19.0)
12.19 m. (40')	4.88 (16.5)	(4)	6.10 (20.5)
13.72 m. (45')	5.18 (17.5)	(4)	6.40 (21.5)
15.24 m. (50')	5.49 (18.5)	(4)	6.70 (22.5)
16.76 m. (55')	5.79 (19.5)	(4)	7.01 (23.5)
18.29 m. (60')	6.10 (20.5)	(4)	7.31 (24.5)

ESCASAS EMBARCACIONES DE: 45' A 100' (ESLORA)



DETALLE A

MUELLE Y CANAL DE ATRAQUE

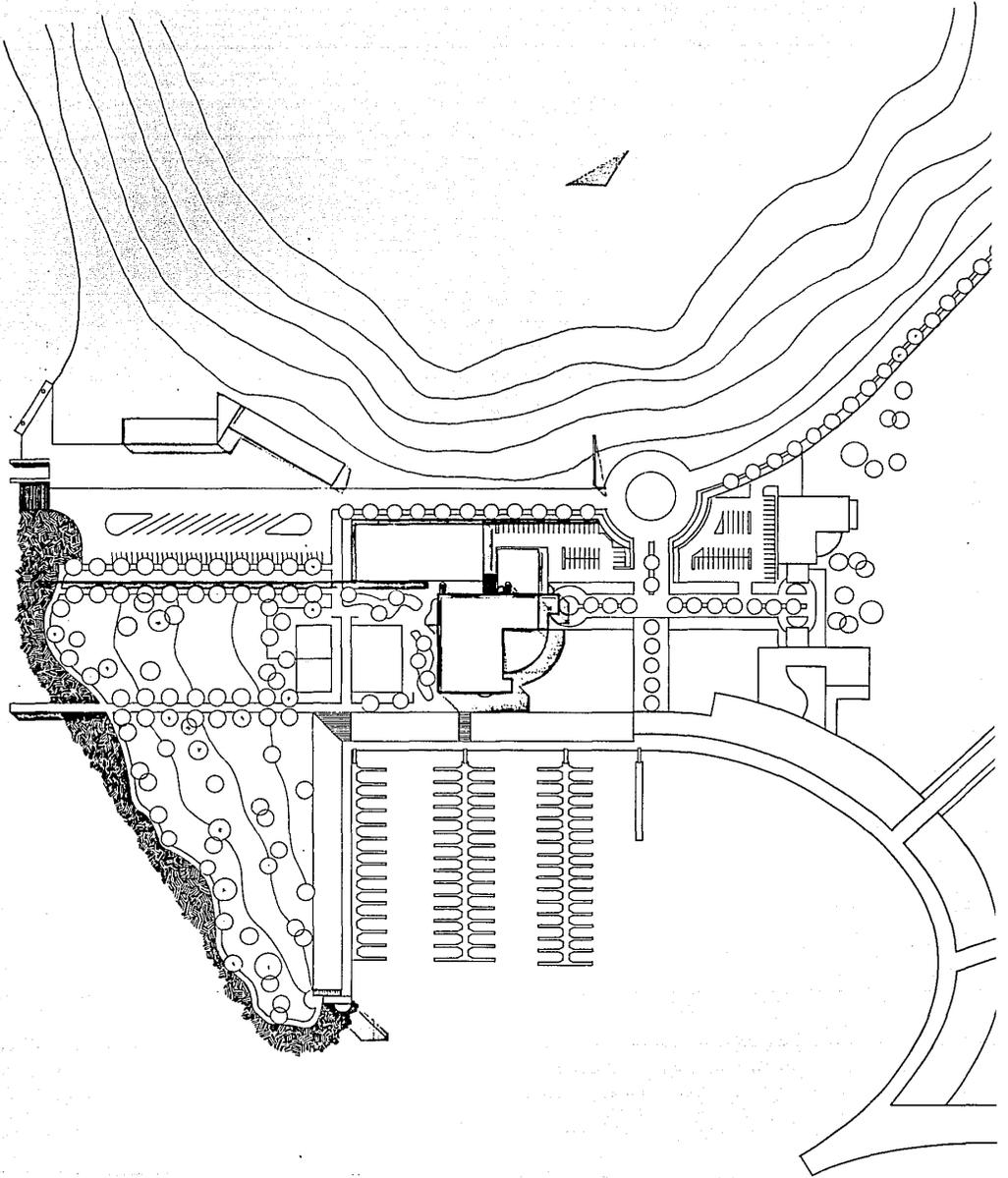


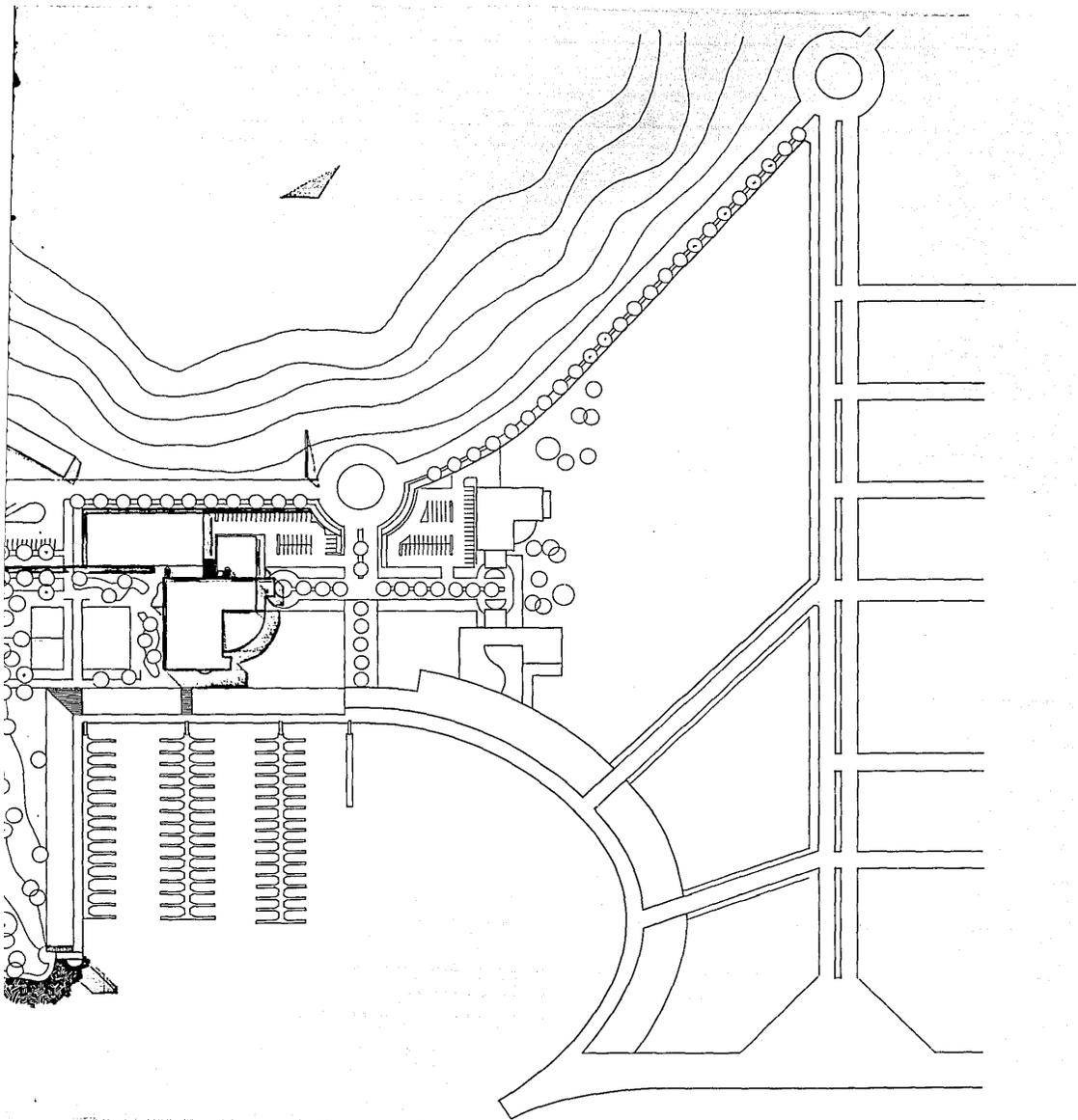
ANCHO MINIMO 15.00 mts.
O 1.75 VECES LA ESLORA DE
LA MAYOR EMBARCAACION
QUE ATRAQUE.

5 PROYECTO ARQUITECTONICO



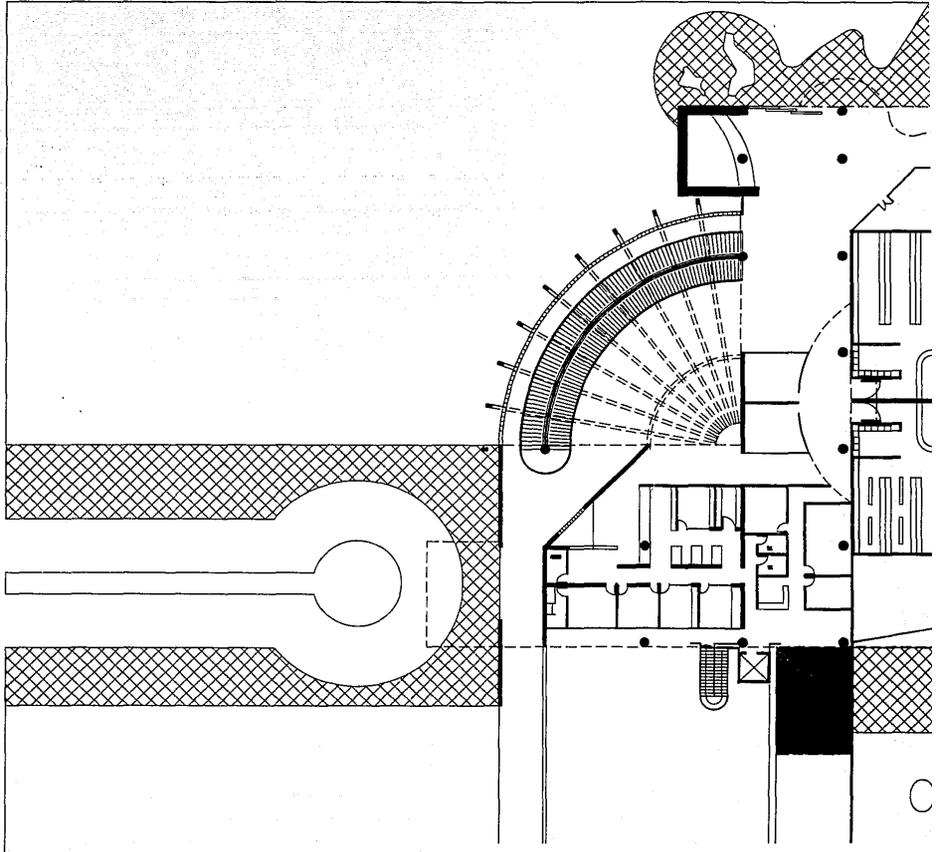
CLUB DE YATES MARINA DE PUERTO ESCONDIDO

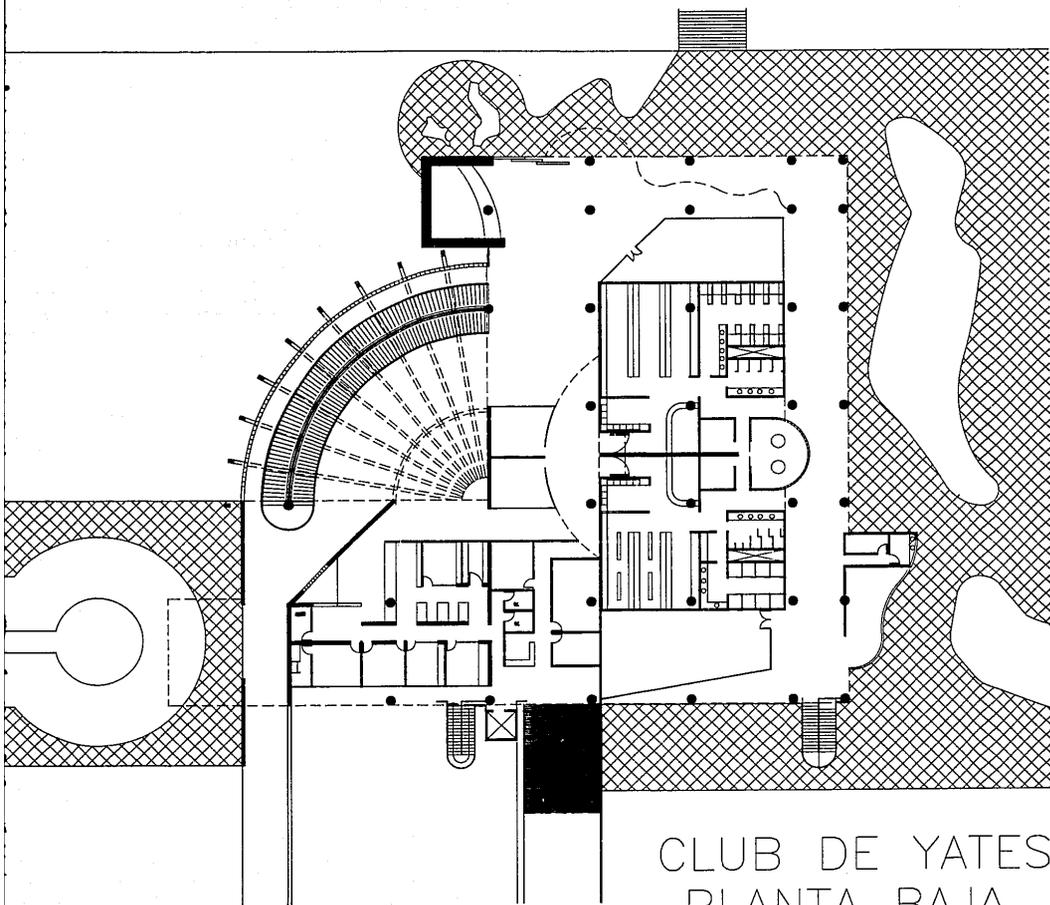
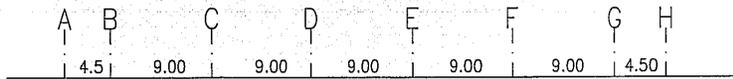




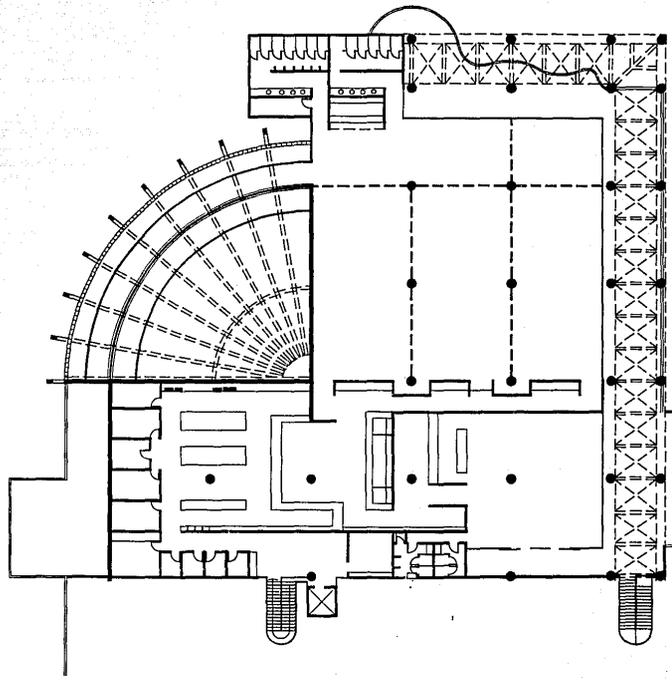
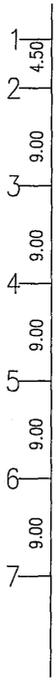
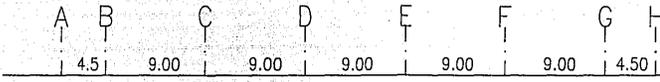
A B C D E
4.5 9.00 9.00 9.00 9.00

1 4.50
2 9.00
3 9.00
4 9.00
5 9.00
6 9.00
7 9.00

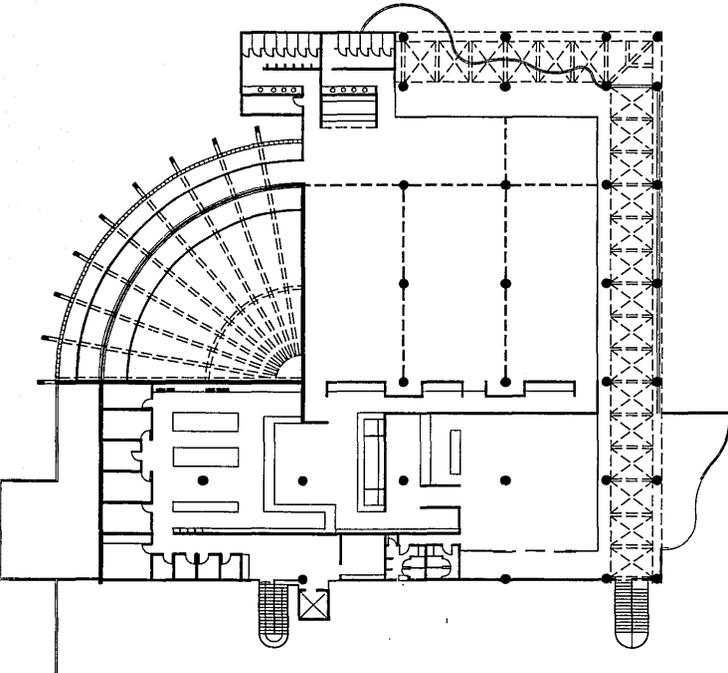




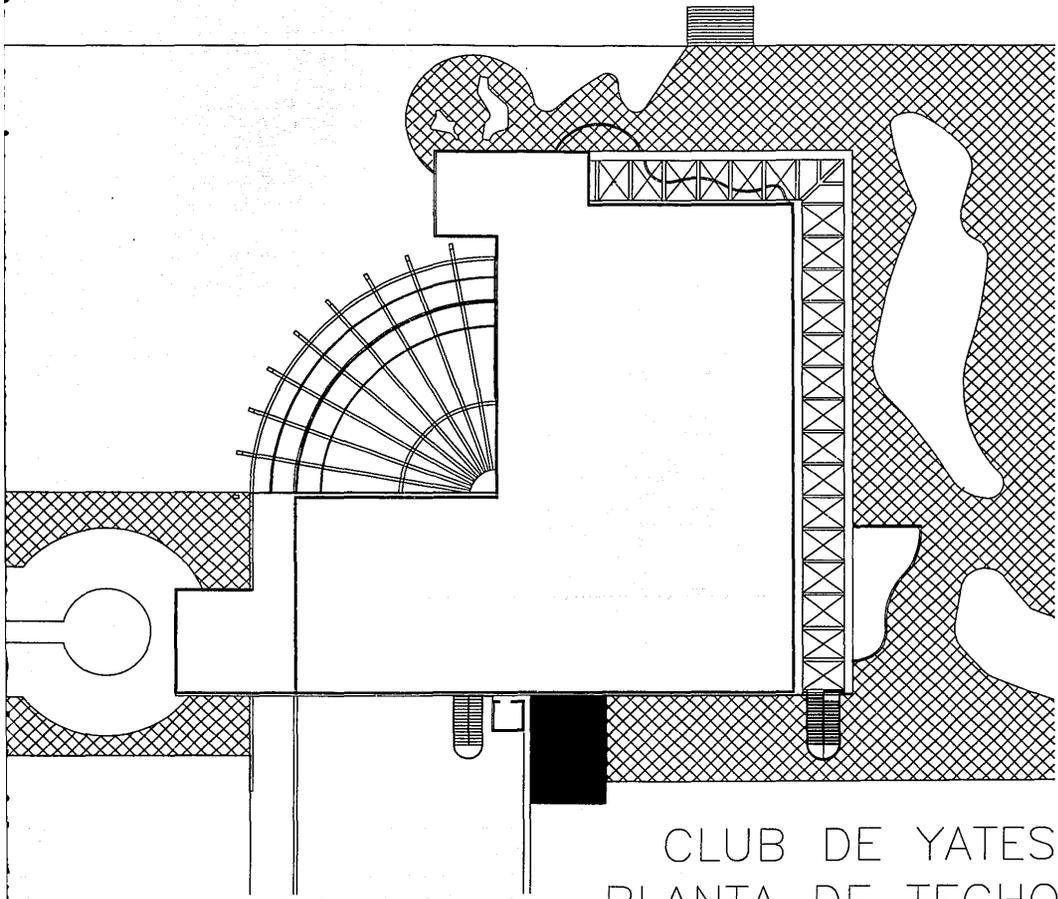
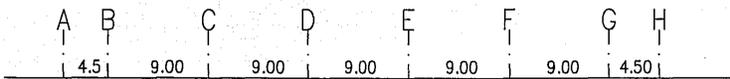
CLUB DE YATES
PLANTA BAJA



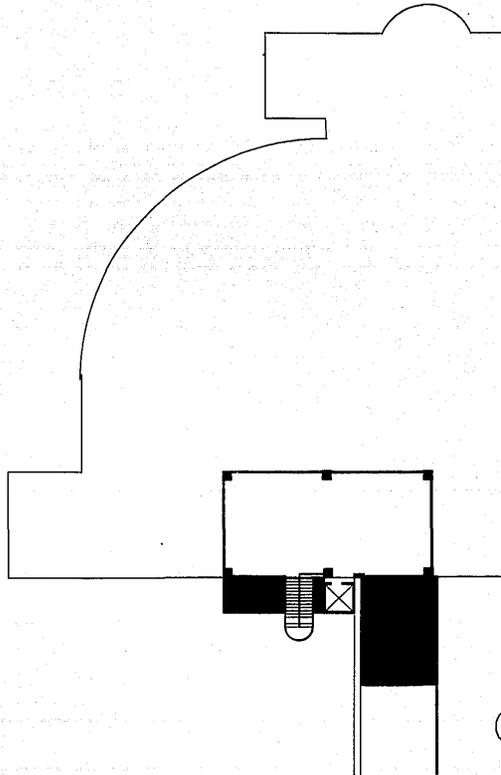
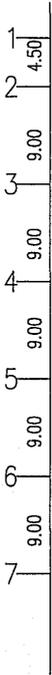
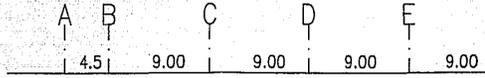
A B C D E F G H
4.5 9.00 9.00 9.00 9.00 9.00 4.50

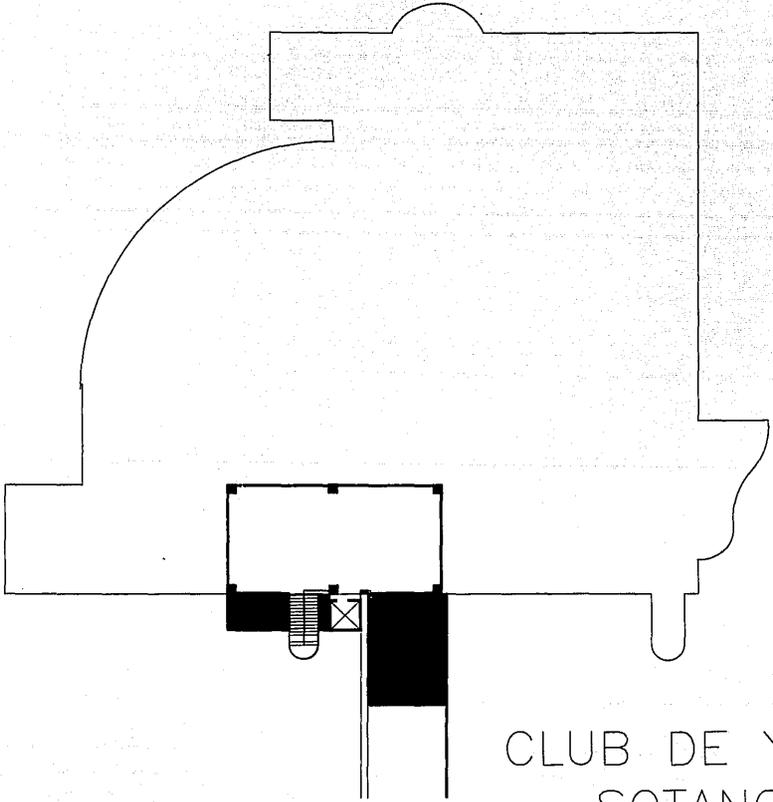
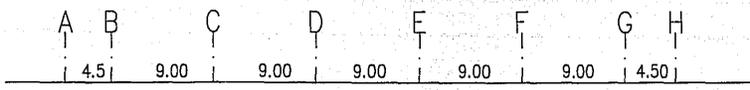


CLUB DE YATES
PLANTA ALTA

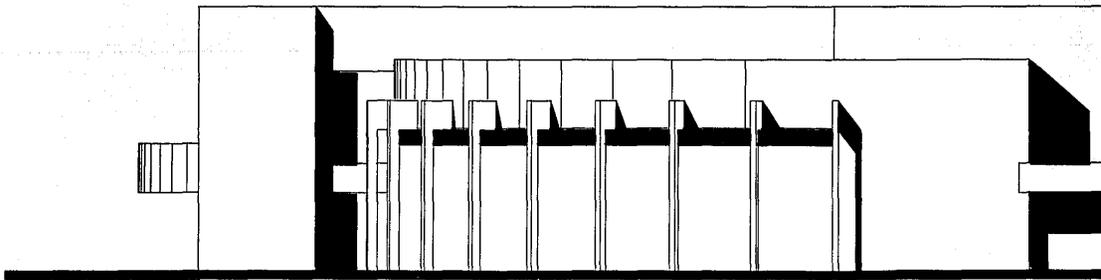
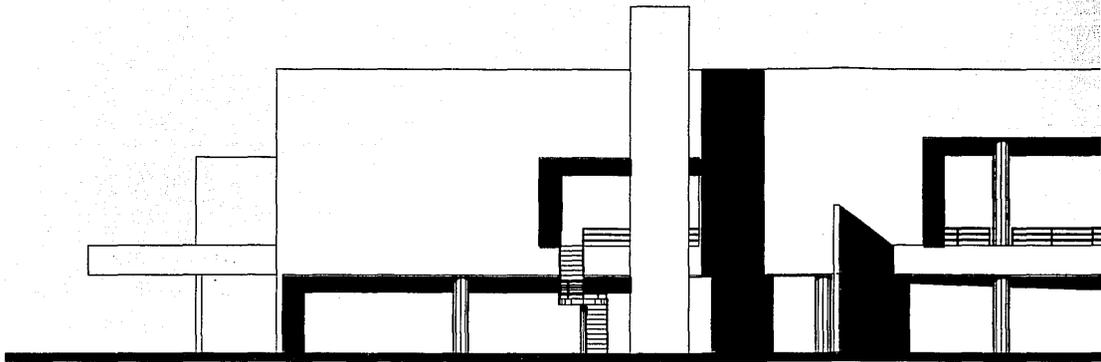


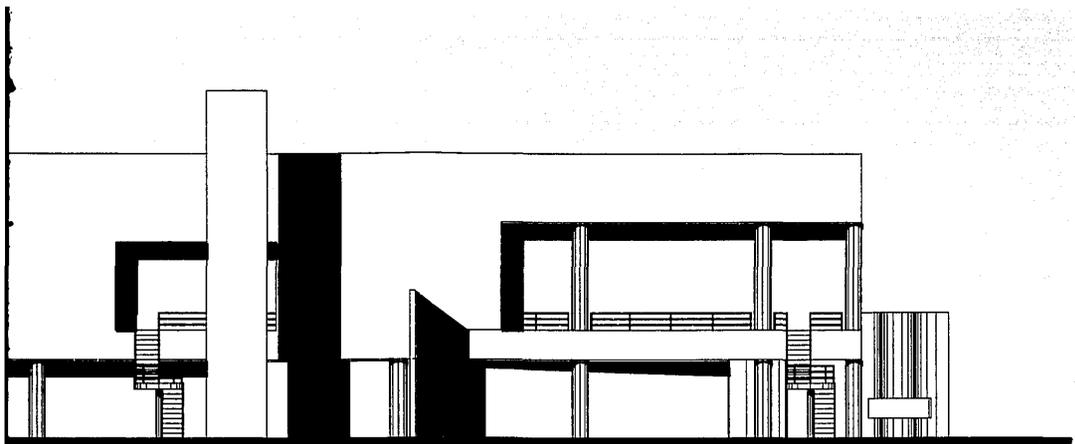
CLUB DE YATES
PLANTA DE TECHOS



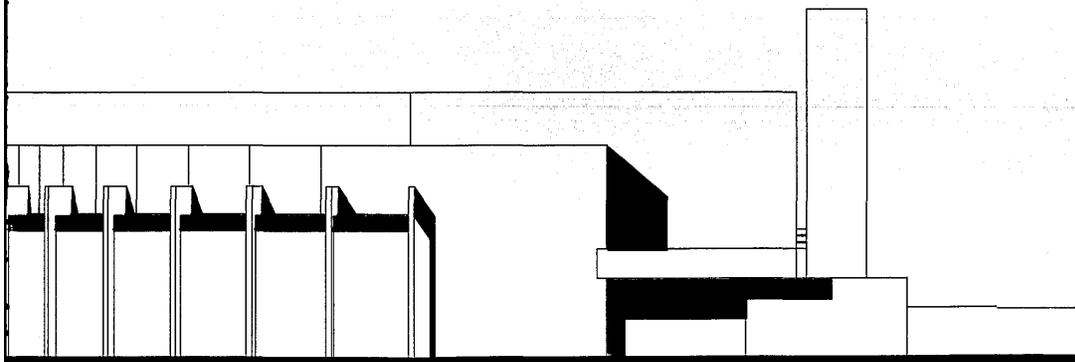


CLUB DE YATES
SOTANO

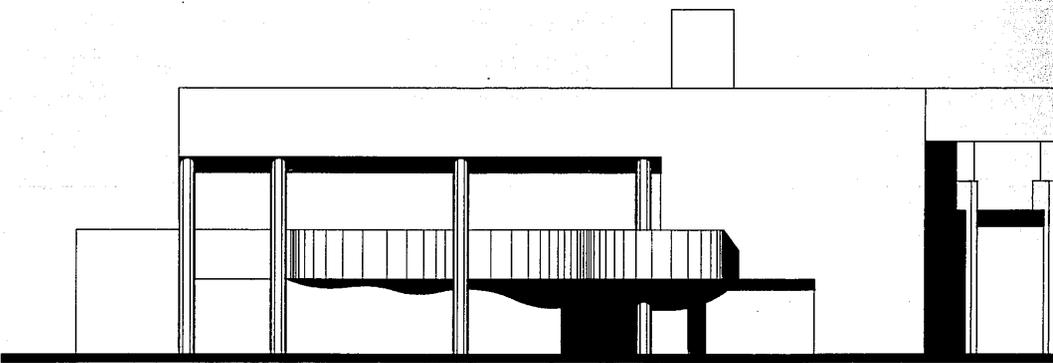
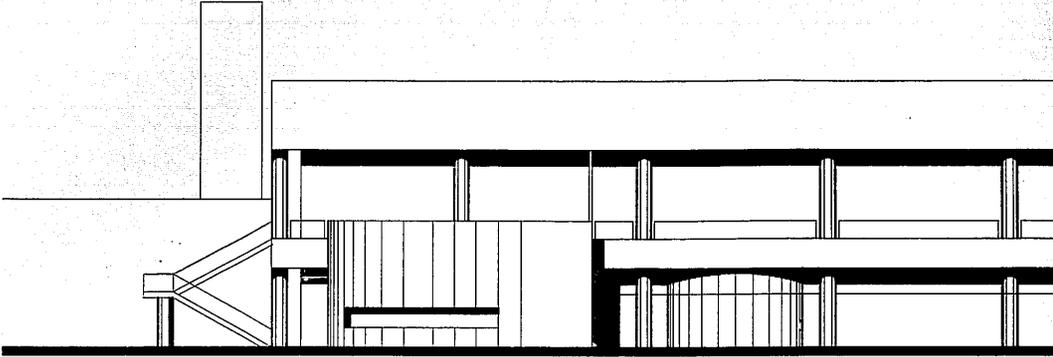


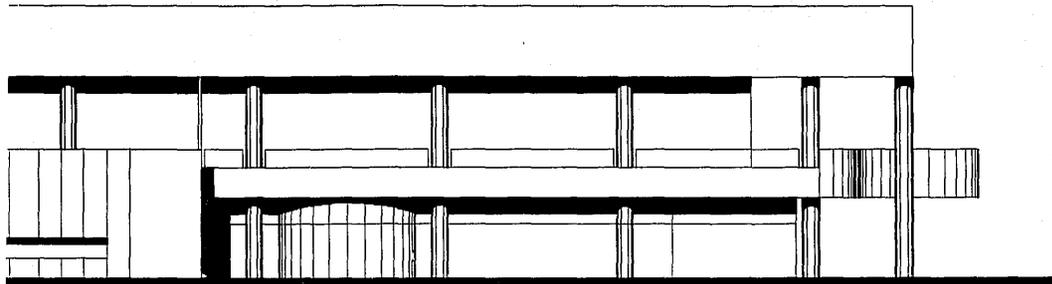


FACHADA DE SERVICIO
FACHADA SUR-OESTE

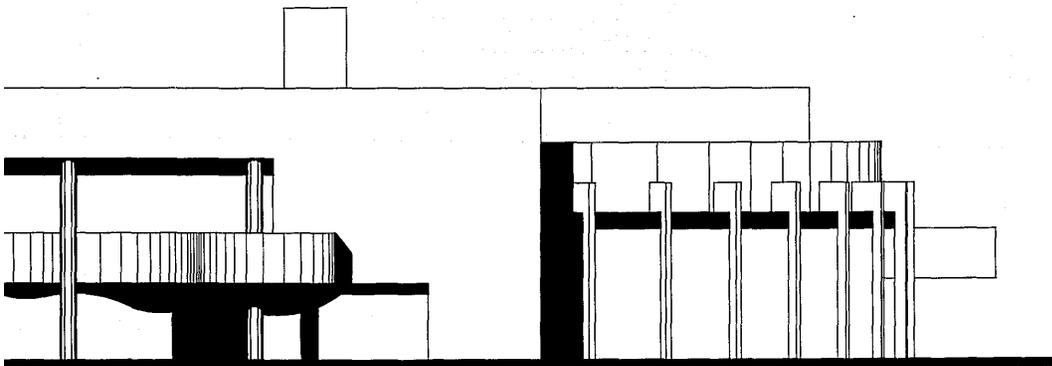


FACHADA DE ACCESO
FACHADA NOR-OESTE

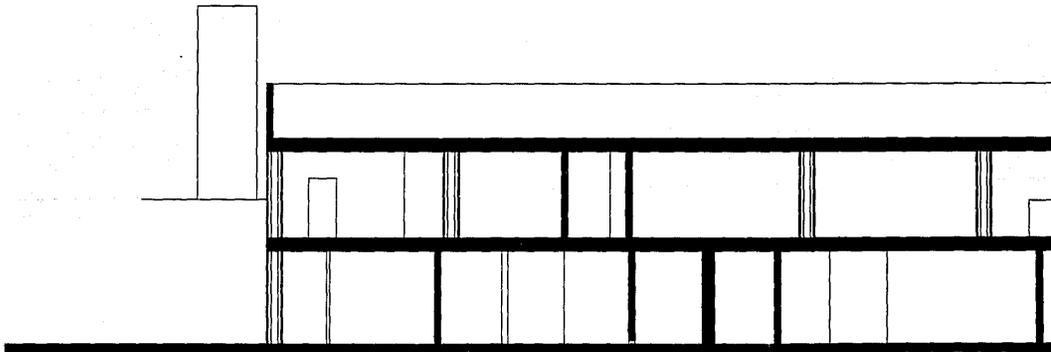
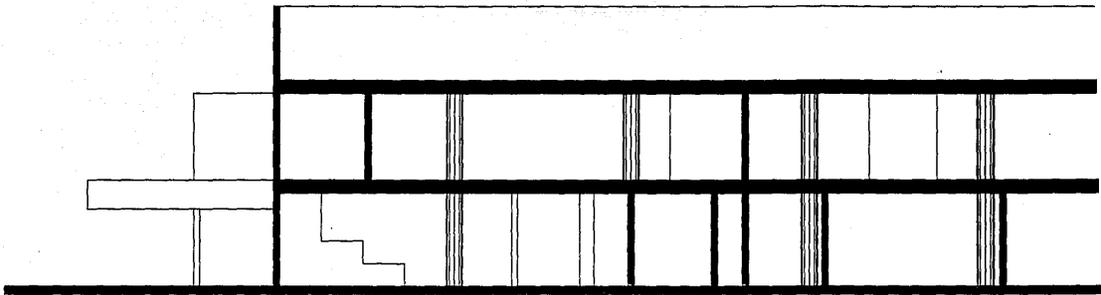


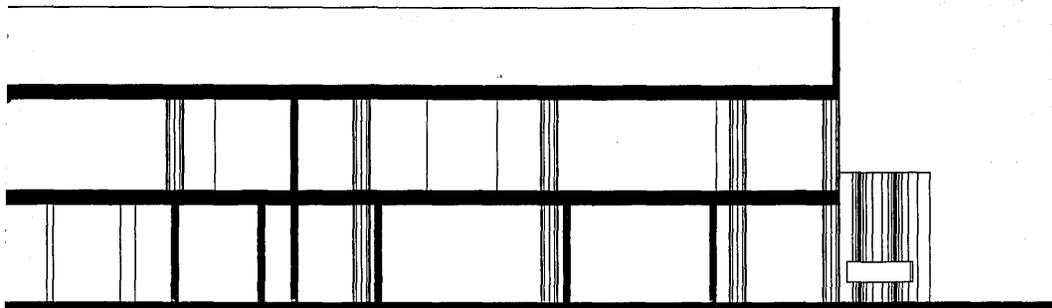


FACHADA SALONES
FACHADA SUR-ESTE

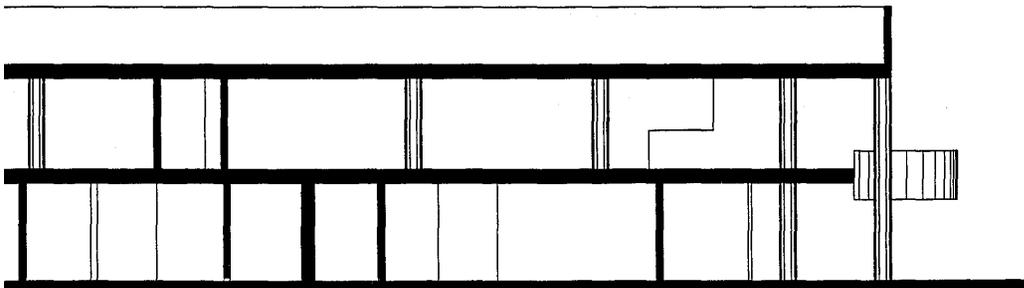


FACHADA PRINCIPAL
FACHADA NOR-ESTE

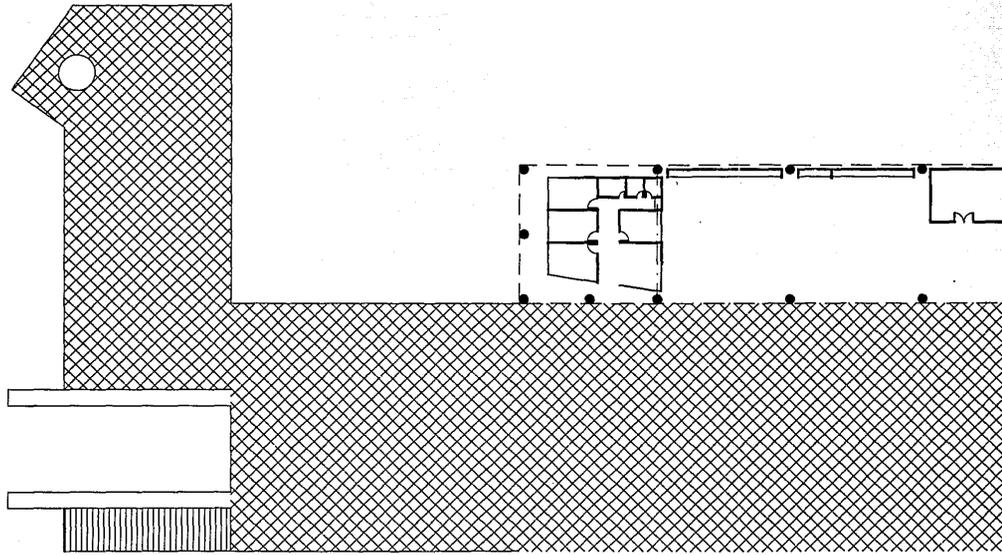
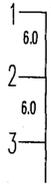
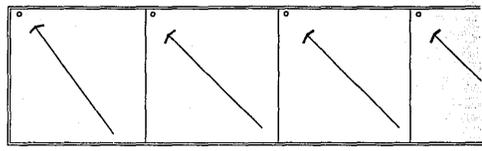
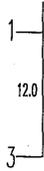
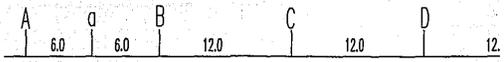


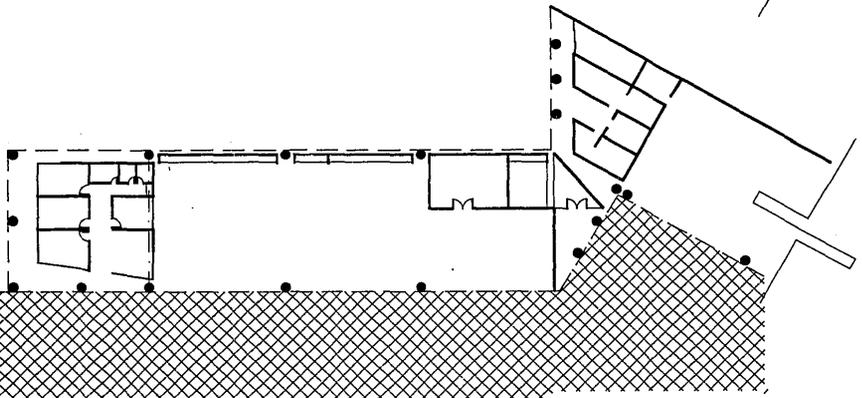
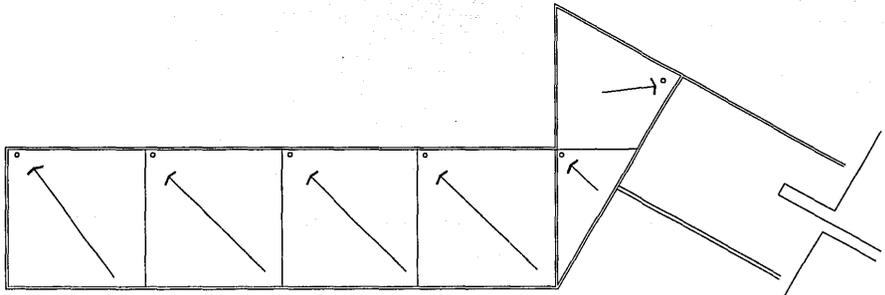


CORTE LONGITUDINAL

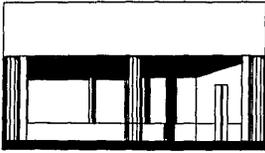


CORTE TRANSVERSAL

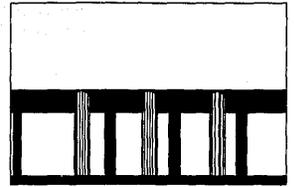




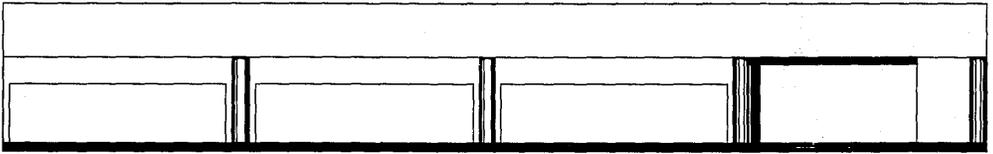
OFICINA Y TALLERES
DE MARINA



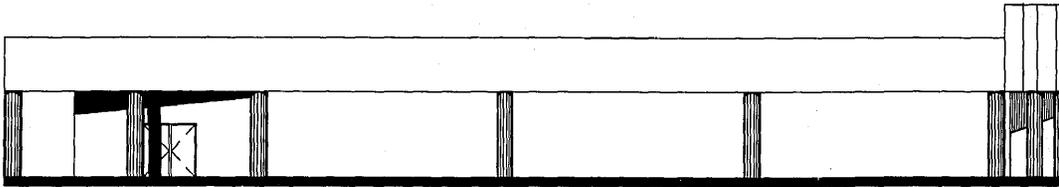
FACHADA
OFICINAS



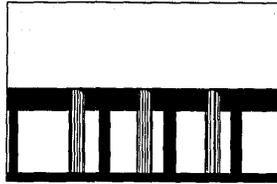
FACHADA
SERVICIO



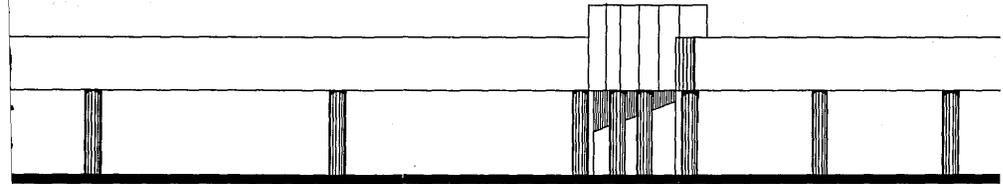
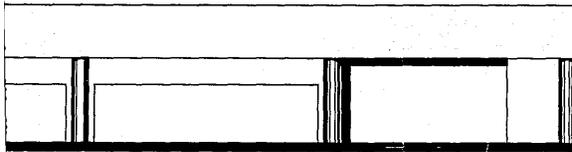
FACHADA A
PATIO DE SERV.



FACHADA OFICINAS
Y ACCESO TALLER.



FACHADA
SERVICIO



NAS
LER.

6 BIBLIOGRAFIA



BIBLIOGRAFIA

X CENSO DE POBLACION Y VIVIENDA 1980 I.N.E.G.I.

CENSOS ECONOMICOS 1989 BAJA CALIFORNIA SUR I.N.E.G.I.

CUADERNOS DE INFORMACION PARA LA PLANEACION BAJA CALIFORNIA SUR I.N.E.G.I.

CARTAS TOPOGRAFICAS DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, MUNICIPIO DE COMONDU I.N.E.G.I.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1988-1994.

PLAN MAESTRO DE PUERTO ESCONDIDO, BAJA CALIFORNIA SUR. FONATUR.

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD ECONOMICA, DEARINA EL SABALO-MAZATLAN-SINALOA. FONATUR.

LE MONITEUR DES TRAVAUX PUBLICS ET DU BATIMENT JOURNAL.