"EL ESTADO DE COLIMA"

"PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO"

FRANQUEO PAGADO - PUBLICACIÓN PERIÓDICA

PERMISO NO: 0 0 7 0 9 2 1 CARACTERÍSTICAS: 114182816

AUTORIZADO POR SEPOMEX

DIRECTOR Y RESPONSABLE: LIC. HÉCTOR MICHEL CAMARENA, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

"LAS LEYES, DECRETOS Y DEMÁS DISPOSICIONES OBLIGAN Y SURTEN SUS EFECTOS DESDE EL DÍA DE SU PUBLICACIÓN EN ESTE PERIÓDICO, SALVO QUE LAS MISMAS DISPONGAN OTRA COSA"

Tomo XCIII	Colima, Col., Sábado 23 de Febrero del año 2008	Número 09	100 págs. 300 ejemplares

SUMARIO

DEL GOBIERNO FEDERAL
SECRETARÍA DEL TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL

Pág.

CONVENIO DE COORDINACIÓN PARA FORTALECER EL ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA DE APOYO AL EMPLEO 2007 334

DEL GOBIERNO DEL ESTADO
PODER EJECUTIVO

ACUERDO Y SÍNTESIS DEL PROGRAMA PARCIAL DE URBANIZACIÓN DEL FRACCIONAMIENTO DENOMINADO "PASEOS DE LA HACIENDA", LOCALIZADO AL NORTE DE ESTA CIUDAD CAPITAL, DESARROLLADO POR LA EMPRESA DENOMINADA "URBANIZADORA HORACIO CERVANTES S.A. DE C.V." 338

ACUERDO Y SÍNTESIS DEL "PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO-TURÍSTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA-ISLA NAVIDAD 351

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN

LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL No. 06002-003-08 PARA LA CONTRATACIÓN DE SERVICIO DE SEGURIDAD PRIVADA PARA INMUEBLES DE GOBIERNO DEL ESTADO, PARA LA DIRECCIÓN DE SERVICIOS GENERALES 419

LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL No. 06002-004-08 PARA LA ADQUISICIÓN DE HARINA DE MAÍZ PARA LA DIRECCIÓN GENERAL DE PREVENCIÓN Y READAPTACIÓN SOCIAL 420

LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL No. 06002-005-08 PARA LA ADQUISICIÓN DE LECHE ENTERA DE VACA, PARA LA DIRECCIÓN GENERAL DE PREVENCIÓN Y READAPTACIÓN SOCIAL 421

DEL GOBIERNO MUNICIPAL
H. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE COMALA, COL.

INCORPORACIÓN MUNICIPAL DEL FRACCIONAMIENTO DENOMINADO RESIDENCIAL CAMPESTRE LOS MEZCALES QUE SE UBICA AL NOROESTE DE COMALA, COL. EN EL KM. 2 + 000 DE EL CAMINO COMALA – LA CAJA 423

H. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE MANZANILLO, COL.

FE DE ERRATAS AL DICTAMEN DE INCORPORACIÓN MUNICIPAL CORRESPONDIENTE A LAS MANZANAS M-450 LOTE L-1, Y MANZANA M-452 LOTE L-5 Y LOTE L-6, DE LA "ESTACIÓN DE SERVICIOS ENERGÉTICOS DEL PACÍFICO", APROBADA EN EL PUNTO NUEVE DE LA SESIÓN PÚBLICA No. 31 CELEBRADA POR EL H. CABILDO EL 17 DE ABRIL DEL AÑO 2007 ..... 429 FALTA

AVISOS GENERALES 431

ANEXO

SUPLEMENTO No. 1 ACTAS DE LAS SESIONES PÚBLICAS ORDINARIAS NÚMS. 16, 17, 18 Y 19, Y ACTAS DE LAS SESIONES SOLEMNES NÚM. 4 Y 5 CELEBRADAS POR LOS CIUDADANOS DIPUTADOS DE LA QUINCUAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA.

SUPLEMENTO No. 2 REGLAMENTO PARA LA FRABRICACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE TORTILLAS PARA EL MUNICIPIO DE CUAUHTÉMOC.

DEL GOBIERNO FEDERAL
SECRETARÍA DEL TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL

CONVENIO

DE COORDINACIÓN PARA FORTALECER EL ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA DE APOYO AL EMPLEO 2007.

CONVENIO DE COORDINACIÓN PARA FORTALECER EL ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA DE APOYO AL EMPLEO QUE CELEBRAN, EL EJECUTIVO FEDERAL, A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DEL TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, REPRESENTADA POR SU TITULAR, LIC. JAVIER LOZANO ALARCÓN, ASISTIDO POR LOS CC. DR. JAIME DOMINGO LÓPEZ BUITRÓN, SUBSECRETARIO DE EMPLEO Y POLÍTICA LABORAL; LIC. HIPÓLITO TREVIÑO LECEA, COORDINADOR GENERAL DE EMPLEO, Y C.P. JOSÉ DANIEL RODRÍGUEZ HERRERA, DELEGADO FEDERAL DEL TRABAJO EN EL ESTADO DE COLIMA; A LA QUE EN ADELANTE SE LE DENOMINARÁ "LA SECRETARÍA" Y, POR LA OTRA, EL GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA, REPRESENTADO POR SU GOBERNADOR C. LIC. JESÚS SILVERIO CAVAZOS CEBALLOS, ASISTIDO POR LOS CC. LIC. JUAN JOSÉ SEVILLA SOLÓRZANO, SECRETARIO DE DESARROLLO SOCIAL, Y LIC. JOSÉ MARTÍNEZ PAREDES, DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO SOCIAL Y TITULAR DEL SERVICIO NACIONAL DE EMPLEO COLIMA, AL QUE EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARÁ "EL GOBIERNO DEL ESTADO", DE CONFORMIDAD CON LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLÁUSULAS SIGUIENTES:

ANTECEDENTES

I. El Servicio Nacional de Empleo (SNE) fue constituido en 1978 a partir de las reformas a la Ley Federal del Trabajo y está integrado por 32 Servicios de Empleo, uno por entidad federativa que, en coordinación con **"LA SECRETARÍA"**, se encargan de la operación del Programa de Apoyo al Empleo (PAE) en la República Mexicana.

II. El SNE es la única institución pública que se ocupa de la atención al desempleo y dentro de sus facultades se encuentran las de orientar a los buscadores de empleo hacia las vacantes existentes; auxiliar a las empresas para cubrir sus necesidades de personal y proporcionar orientación, capacitación y apoyos económicos a la población para que incrementen sus posibilidades de encontrar un empleo o trabajar por cuenta propia; así como fortalecer sus capacidades productivas.

III. El PAE constituye un instrumento de política activa de mercado de trabajo que responde a la problemática que enfrentan desempleados o subempleados para incorporarse o mejorar sus oportunidades en el mercado laboral. En este sentido, al interior del PAE se han incorporado varios subprogramas y esquemas dirigidos a atender los requerimientos o necesidades de diversos grupos de población en materia de orientación laboral, búsqueda de empleo, vinculación a un puesto de trabajo, apoyos para la capacitación para el trabajo y de colocación en el trabajo o actividades productivas más apropiadas a sus necesidades.

IV. Con el propósito de fortalecer las acciones que se llevan a cabo en el marco del PAE, **"LA SECRETARÍA"** ha diseñado el esquema de "Estímulo a la Aportación Estatal" que permite a las entidades federativas un incremento de la asignación presupuestal federal. Dicho esquema está planteado, en origen, para que, por cada peso que los gobiernos estatales asignen a la ejecución del PAE, la federación asignará una cantidad equivalente al doble de su aportación (numeral 6.2 de las Reglas de Operación e Indicadores de Evaluación y de Gestión del PAE, publicadas en el Diario Oficial de la Federación, el 16 de marzo de 2007, conforme al Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2007).

DECLARACIONES

1. "LA SECRETARÍA" declara que:

1.1. Conforme a lo dispuesto en los artículos 26 y 40 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 537, 538 y 539 de la Ley Federal del Trabajo, es una Dependencia del Poder Ejecutivo Federal que tiene, entre otras atribuciones, las siguientes:

ACUERDO

Y SÍNTESIS DEL "PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO-TURÍSTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA-ISLA NAVIDAD".

JESÚS SILVERIO CAVAZOS CEBALLOS, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Colima, en ejercicio de la facultad que al Ejecutivo a mi cargo le confiere el artículo 58, fracción III, de la Constitución Política Local, y con fundamento en lo previsto por los artículos 58, fracción XXXIV, del propio texto constitucional y 71, 283 y 284 de la Ley de Asentamientos Humanos del Estado; y

CONSIDERANDOS

PRIMERO.- Que mediante oficio número 01.072/08, de fecha 15 de febrero del año 2008, y recibido en la Dirección General de Gobierno el día 20 del mismo mes y año, el Secretario de Desarrollo Urbano solicitó del Ejecutivo a mi cargo, la publicación en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional "El Estado de Colima", de la síntesis del **"PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO-TURÍSTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA-ISLA NAVIDAD"**, promovido por el Gobierno del Estado, a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Secretaría de Turismo.

SEGUNDO.- Que el día 13 de enero del año en curso, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Secretaría de Turismo, publicaron en uno de los periódicos de circulación estatal, información en el sentido de que se encontraba en proceso de elaboración el **"PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO-TURÍSTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA-ISLA NAVIDAD"**, e invitaba a todas las organizaciones de profesionistas, colegios, cámaras, organizaciones de la sociedad civil y público en general a que participarán en ese proceso de planeación y para tal fin a partir del lunes 14 y hasta el viernes 25 de enero del presente año, estaría disponible en los pasillos de la Secretaría de Desarrollo Urbano, con domicilio en Bulevar Camino Real No. 435 de esta Ciudad Capital un ejemplar de la propuesta del Programa referido; así mismo, invitaba al foro de consulta pública que sobre el particular se llevaría a cabo el mismo día 25 de enero en la Sala "B" del Complejo Administrativo, ubicado en Tercer Anillo, esquina con Libramiento ejército Mexicano, en el cual podrían externar sus comentarios y opiniones al respecto.

TERCERO.- Que efectivamente, el día 25 de enero del año en curso, en el marco de la cuarta reunión de la Comisión Estatal de Desarrollo Urbano, se llevó a cabo el Foro de Consulta Pública presentándose el **"PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO-TURÍSTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA-ISLA NAVIDAD"**, el cual se sometió a consideración de los participantes, quienes lo validaron, conforme se asienta en el acta que para tal efecto levantó la Secretaría de Desarrollo Urbano, la cual remite el titular de dicha dependencia y obra archivada en el expediente correspondiente que tiene a su cargo la Dirección General de Gobierno.

CUARTO.- Que el C. Ing. Eduardo Gutiérrez Navarrete, Secretario de Desarrollo Urbano, en apego a lo señalado en las fracciones I y X de la Ley de Asentamientos Humanos del Estado de Colima, dictaminó la congruencia del **"PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO-TURÍSTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO-ISLA NAVIDAD"**, según consta en el oficio de petición que se menciona en el Considerando Primero del presente Acuerdo.

QUINTO.- Que por haberse cumplido los requisitos previstos en la Ley de la materia y para que surta los efectos legales correspondientes, es procedente publicar en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional "El Estado de Colima", de la síntesis del **"PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO-TURÍSTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA-ISLA NAVIDAD".**

En tal virtud, he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO

ÚNICO.- Por haberse cumplido con las disposiciones legales correspondientes, se ordena la publicación, en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional "El Estado de Colima", de la síntesis del **"PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO-TURÍSTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA-ISLA NAVIDAD"**, mismo que fue validado en el Foro de Consulta Pública, celebrado el 25 de enero del año en curso, en el marco de la cuarta reunión de la Comisión Estatal de Desarrollo Urbano.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional "El Estado de Colima".

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo, en Palacio de Gobierno el día veinte de febrero del año dos mil ocho.

Por lo tanto mando se imprima, publique, circule y observe.

Atentamente. SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN. EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO, LIC. JESÚS SILVERIO CAVAZOS CEBALLOS. Rúbrica. EL SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, LIC. HÉCTOR MICHEL CAMARENA. Rúbrica. EL SECRETARIO DE DESARROLLO URBANO, ING. EDUARDO GUTIÉRREZ NAVARRETE. Rúbrica. EL SECRETARIO DE TURISMO, LIC. SERGIO MARCELINO BRAVO SANDOVAL. Rúbrica.

1.- ANTECEDENTES

La riqueza cultural y los atractivos naturales de Colima son uno de los patrimonios más relevantes del país, sin embargo, el aprovechamiento de esta riqueza no se ha reflejado a plenitud como palanca del desarrollo económico y social en el Estado.

Esta realidad ha motivado que el Gobierno Estatal establezca como uno de los objetivos prioritarios para impulsar el desarrollo integral de la Entidad, que su sector turístico sea uno de los de mayor dinámica en la economía, ya que a corto y mediano plazos constituye la más sólida alternativa para generar empleos, aplicar las capacidades de sus jóvenes profesionistas, elevar el poder de compra, crear o consolidar proveedores dentro del Estado y premiar la eficiencia del microempresario, logrando así una mejor distribución del ingreso.

Lo anterior aunado a los niveles de calidad de vida con que cuentan los habitantes en el estado: primer lugar en seguridad pública; entidad federativa con el menor índice de corrupción, alta cobertura de equipamiento en materia de salud pública, educación y cultura; certidumbre jurídica para la inversión y en la tenencia de la tierra; baja tasa de desempleo, entre otros.

En este contexto, la Costa del Estado de Colima comprendida entre Puerto Santiago de la Laguna e Isla Navidad, ubicada a lo largo de aproximadamente 30 kilómetros, representa un gran potencial para impulsar el desarrollo económico y social de la región a partir de la actividad turística, en virtud de los atractivos naturales con que cuenta.

Para su acceso, la región cuenta con una carretera federal y aeropuerto internacional; así mismo cuenta con un puerto marítimo que ocupa el primer lugar en movimiento de contenedores en el país y del que actualmente el gobierno estatal esta revalorizando para que permita la llegada de transbordadores.

Cabe destacar que en un radio menor de 100 km., el área de estudio cuenta con 4 campos de golf, de los cuales, uno es de 27 hoyos, dos de 18 y uno más de 9 hoyos. Por lo anterior es de destacarse que en una superficie tan pequeña se encuentren 81 hoyos de golf.

FONATUR, a través de su Programa de Asistencia a Estados y Municipios, elaboró los alcances del presente estudio contando con la opinión del Gobierno del Estado.

2.- DIAGNÓSTICO

- **Análisis integrado del diagnóstico y pronóstico**

2.1. Análisis integrado del diagnóstico y pronóstico

Se presenta una síntesis integrada del análisis de la situación actual y sus tendencias a futuro, identificando la problemática y potencialidad turística, urbana y ambiental. Este análisis permite contar con una visión integral de los aspectos más relevantes de la situación actual y previsible.

2.1.1. Resumen integrado

Colima es una de las entidades federativas más seguras y con menor nivel de corrupción. También el Corredor Costero se inmersa en este panorama alentador, lo que representa un aspecto fundamental para cualquier tipo de desarrollo, sea turístico, urbano, económico en general e inclusive ambiental.

Dos tercios de la superficie del Área de Estudio están aprovechándose con una intensidad muy baja hasta nula, ya que se trata de cerros y montañas cubiertos de selva baja, además de humedales y cuerpos de agua. Estas zonas representan un gran valor ecológico, ya que cuentan todavía con numerosos especies de flora y fauna que en otros lugares cercanos ya han sufrido mayores presiones humanas, destacando entre ellos tortugas, cocodrilos y numerosos

aves. Esta riqueza natural contrasta con las amplias zonas urbanizadas en los alrededores de Manzanillo que se extienden hasta el extremo este del Corredor (La Boquita / Club Santiago).

La zona naturalmente también cuenta con frentes de mar. Entre Punta Gram. (Isla navidad) y Punta Majagua (este de Playa Peña Blanca) se extiende una larga playa de buena calidad, pero que al ser de mar abierto tiene una 'nadabilidad' restringida. Entre Punta Majagua hasta Punta Juluapan el frente de mar es abrupto y solamente interrumpido en Majagua por una pequeña playa de buena calidad. Esta zona se presta para desarrollos que aprovechan la vista.

El tercio restante del Área de Estudio se aprovecha en su gran mayoría para usos agrícolas intensivos, gracias los suelos fértiles y la abundancia de agua en las cercanías del Río Marabasco que permite realizar varias cosechas al año.

Solamente en el extremo poniente del Corredor existe un aprovechamiento turístico intensivo en la actualidad, gracias a las inversiones masivas que se han ejercido en el desarrollo del Grand Bay Isla Navidad, con su hotel de alta categoría, su marina, su amplio campo de golf y otras instalaciones de apoyo. Este impulso ha llevado a ciertas presiones de desarrollo en términos inmobiliarios hacia la zona adyacente de Playa El Coco. En el extremo opuesto del Corredor, en la zona de Punta Juluapan, se puede observar una dinámica similar, con ciertos desarrollos inmobiliarios que aprovechan la relativa cercanía con Manzanillo y la excelente vista hacia el Pacífico.

Con el aeropuerto internacional Playa de Oro, el Corredor además cuenta con un elemento de infraestructura de gran importancia que abastece no solamente la zona urbana de Manzanillo sino y sobre todo los desarrollo turísticos en toda la costa, tanto colimense como jalisciense. Por medio de la vértebra de comunicación vial para toda la costa del Pacífico mexicano, la Carretera Federal 200, el Corredor Costero dispone de una excelente accesibilidad terrestre.

En términos de asentamientos humanos, el Corredor cuenta con muy poca población estable. Las localidades de El Naranjo, La Central, Emiliano Zapata, El Chavarín, El Centinela y Marabasco son pequeños asentamientos de los ejidatarios originales de la zona, dedicados a actividades agrícolas e incipientemente a ciertos servicios dirigidos al turismo (renta de cuatrimotos, tours a la playa, etc.).

En términos ecológicos, no existe planeación de las actividades productivas, situación que se agrava por la falta de marco normativo; bajo esta panorámica se realizan actividades comerciales, pesqueras, generación de energía, industrial y turística, teniendo como consecuencia serios problemas ambientales.

En lo que se refiere al desarrollo social en la zona, destaca que hay gran cantidad de asentamientos irregulares que dificultan su atención; en ellos, la organización social se desarrolla en forma irregular, creando alianzas entre autoridades y gestores, permitiendo el manejo discrecional de recursos.

En el sector educativo como fundamento para el desarrollo de la actividad turística, no ha habido acciones que permitan al magisterio regional proyectar sus habilidades y aptitudes, circunscribiéndose al núcleo escolar. Los padres de familia carecen de información para enfrentar la problemática, en virtud de no existir programas de orientación psicopedagógica. Y, existen sectores rurales que carecen de servicios educativos o adolecen de mantenimiento.

A pesar de que Manzanillo tiene el compromiso de convertirse en centro cultural de primer nivel, la enseñanza de historia y conservación de las tradiciones y costumbres, se ha olvidado, perdiéndose la identidad cultural; y se diluyen los esfuerzos de la autoridad y grupos culturales, al promover los eventos en algunos sectores de la población y orientados a divertir y entretener al turismo.

En términos de salud pública, destaca que hay que atender la contaminación del medio ambiente: abasto de agua, eliminación de excretas, basura e higiene en la preparación de los alimentos, además, la salud de personas no inscritas en ningún régimen de seguridad social, coordinando acciones con instituciones del sector salud.

Respecto a las actividades económicas resalta que Manzanillo es el principal puerto de manejo de carga contenerizada, factor fundamental en la generación de empleos; sin embargo, es necesario evitar que su crecimiento impacte negativamente el entorno ecológico y promover la recuperación de las áreas afectadas.

En referencia al turismo se puede detectar que falta la voluntad para resolver aspectos que inciden negativamente en la actividad turística, entre otros, la mala programación de las obras en las principales vialidades.

En términos de equipamiento e infraestructura, se enfrenta un grave rezago como consecuencia de las inversiones realizadas; la escasez de recursos gubernamentales y la falta de visión del gobierno federal al no proveer al municipio de recursos provenientes de la derrama económica, por utilización del Puerto.

Para vivienda, el Ayuntamiento no cuenta con reservas territoriales para el crecimiento habitacional, originando gran cantidad de asentamientos irregulares.

En lo que se refiere a la limpieza pública, la topografía del centro de Manzanillo dificulta la recolección; y el crecimiento a lo largo de la costa propicia la dispersión, disminuyendo la eficiencia. El relleno carece de algunas obras y concluir etapa de abandono de tiradero a cielo abierto.

No hay inventario de áreas públicas y no tienen aspecto satisfactorio los parques y jardines, pues el mantenimiento es inadecuado y el equipamiento insuficiente.

La Comisión de Agua Potable, Drenaje y Alcantarillado de Manzanillo no ha obtenido apoyos federales para operar con eficiencia. En la actualidad solo el 39.75% de la población rural cuentan con agua potable, y el 2.65% tiene drenaje.

El desarrollo urbano de la zona está caracterizado por el hecho que existen 35 asentamientos irregulares, en zonas de topografía accidentada e inundables o cercanas a cuerpos de agua. Además las obras y acciones de desarrollo urbano se realizan, con insuficiente coordinación interinstitucional, sin aplicar los instrumentos de planeación y visión integral a mediano y largo plazo.

2.1.1.1. Fortalezas

- Consolidación de la política de turismo como prioridad estatal
- Clima de seguridad y estado de derecho.
- Buena infraestructura de comunicación general, tanto terrestre (autopista) como aérea (aeropuerto Playa de Oro) y náutica (puerto de Manzanillo, marinas turísticas)
- Disponibilidad de infraestructura y servicios básicos: agua y energía
- Disponibilidad de personal capacitado localmente en instituciones de educación superior.
- Existencia de oferta turística variada y con larga historia.
- Destinos y marcas 'Manzanillo' y 'Las Hadas' arraigados en los mercados turísticos nacionales e internacionales.
- Abundancia de atractivos naturales y culturales: Playas de alta calidad, vistas panorámicas, tortugas, humedales y esteros, oferta cultural en Manzanillo, gastronomía regional, etc.
- Cercanía con importantes atractivos adicionales: Volcán de Colima, Reserva de la Biosfera Sierra de Manantlán
- Sitios por consolidar y oferta de proyectos
- Cercanía con uno de los principales mercados emisores de turismo nacional (Guadalajara y Bajío)

2.1.1.2. Debilidades

- Campañas de promoción insuficientes
- En y alrededor de Manzanillo, contaminación del aire, visual y del agua à Impacto negativo de la termoeléctrica y del puerto.
- Falta de un organismo operador
- Falta de modernización de instalaciones turísticas y hoteles existentes.
- Diversos activos turísticos en litigio
- Falta de masa crítica para romper círculo vicioso avión-hotel: Falta de frecuencias de vuelos comerciales à Altos precios de vuelos nacionales
- Falta de accesibilidad y servicios en sitios con potencial de desarrollo
- Carencia de reservas territoriales propiedad del estado
- Falta de una visión integral de la problemática turística de playa y ecológica entre Colima y Jalisco.
- Insuficientes líneas de crédito a tasas preferenciales

2.1.1.3. Oportunidades

- Fuerte dinámica del turismo alternativo a nivel nacional y global (ecoturismo, turismo verde, turismo de aventura, turismo cultural, etnoturismo, etc.),

- Mercado inmobiliario y oferta turística extrahotelera con fuerta dinámica (segundas casas, condominios, residencias, etc.)
- Creciente flujo de turismo náutico desde el Proyecto Mar de Cortés (Escalera Náutica).
- Establecimiento de circuitos turísticos, que vinculen los atractivos del centro del país y del estado con estancias en la playa.
- Demanda dinámica internacional por destinos de golf.
- Creciente interés de pensionados estadounidenses y canadienses en destinos vacacionales y permanentes en México.

2.1.1.4. Amenazas

- Fracaso en la reconversión y relanzamiento de productos como Las Hadas y Manzanillo, perpetuando el ciclo vicioso entre 'Disminución de la calidad de la oferta' – 'Atracción de turismo de menores recursos' – 'Menos derrama' – 'Falta de inversión'.
- Dificultad de frenar la degradación ambiental (contaminación, deforestación, extinción de fauna, etc.).
- Incapacidad de crear una imagen publicitaria renovada en los mercados emisores hacia Manzanillo y la costa norte de Colima.

3.- OBJETIVOS Y METAS

- Alternativas de desarrollo y metas:

Escenario Tendencial, Escenario de Impulso, Escenario Conservador, Resumen de Escenarios, Escenario adoptado.

3.1.1. Escenario adoptado

A fin de tomar como base a un escenario con una visión ambiciosa pero factible a la vez, se ha decidido adoptar el **escenario de impulso**.

A continuación se exponen de manera resumida los beneficios para el municipio de Manzanillo, si la estrategia expuesta a continuación se realice de tal manera que se puedan aprovechar óptimamente las dinámicas del mercado.

RESUMEN DE BENEFICIOS PARA EL MUNICIPIO DE MANZANILLO
ESCENARIO DE IMPULSO

	2005	2025
Afluencia Total (pers.)	705,097	1,590,337
Oferta (cuartos)	3,669	7,715
Crecimiento (ctos / año)	42 /1	202
Extranjeros (pers.)	74,019	179,589
Derrama (millones pesos)	1,377	3,243
Divisas (millones USD)	15	38
Empleos /2	8,252	25,604
Población /2	52,100	161,653

FUENTE: CUERA

NOTA: 1/Promedio 1990 - 2005
2/Estimación, generada por el desarrollo turístico

DISTRIBUCIÓN DE CUARTOS

DESTINO	CUARTOS EN HOTELES					UNIDADES DE CONDOMINIOS Y RESIDENCIAS					EQUIVALENCIA CUARTOS EN CONDOMINIOS Y RESIDENCIAS				
	2007-09	2009-15	2015-21	2021-25	TOTALES	2007-09	2009-15	2015-21	2021-25	TOTALES	2007-09	2009-15	2015-21	2021-25	TOTALES
PTI Puerto Santiago	153	280	280	187	900	255	467	467	311	1,500	766	1,400	1,400	933	4,500
FTR Juluapan - Higueras	17	31	31	21	100	51	93	93	62	300	153	280	280	187	900
UT Majagua	8	14	14	10	46	17	31	31	21	100	51	93	93	62	300
UT Peña Blanca	102	187	187	124	600	34	62	62	41	200	102	187	187	124	600
UT Playa de Oro	34	62	62	41	200	17	31	31	21	100	51	93	93	62	300
UTEs Ecoturísticos	17	31	31	21	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FTR Playa El Coco	51	93	93	62	300	68	124	124	83	400	204	373	373	249	1,200
PTI Isla Navidad	51	93	93	62	300	68	124	124	83	400	204	373	373	249	1,200
TOTAL CORREDOR	**434**	**792**	**792**	**528**	**2,546**	**511**	**934**	**934**	**622**	**3,000**	**1,533**	**2,801**	**2,801**	**1,866**	**9,000**
Resto Municipio	255	467	467	311	1,500	341	622	622	415	2,000	1,022	1,867	1,867	1,244	6,000
TOTAL MANZANILLO	**689**	**1,259**	**1,259**	**839**	**4,046**	**851**	**1,556**	**1,556**	**1,037**	**5,000**	**2,554**	**4,668**	**4,668**	**3,110**	**15,000**

DESTINO	CUARTOS TOTALES		
	Hoteles	Condom. y Resid.	TOTALES
PTI Puerto Santiago	900	4,500	5,400
FTR Juluapan - Higueras	100	900	1,000
UT Majagua	46	300	346
UT Peña Blanca	600	600	1,200
UT Playa de Oro	200	300	500
UTEs Ecoturísticos	100	-	100
FTR Playa El Coco	300	1,200	1,500
PTI Isla Navidad	300	1,200	1,500
TOTAL CORREDOR	**2,546**	**9,000**	**11,546**
Resto Municipio	1,500	6,000	7,500
TOTAL MANZANILLO	**4,046**	**15,000**	**19,046**

EMPLEO GENERADO

DESTINO	EMPLEO ADICIONAL				
	2007-09	2009-15	2015-21	2021-25	TOTALES
PTI Puerto Santiago	866	1,582	1,582	1,054	5,085
FTR Juluapan - Higueras	135	247	247	164	793
UT Majagua	51	93	93	62	300
UT Peña Blanca	344	629	629	419	2,022
UT Playa de Oro	124	227	227	152	731
UTEs Ecoturísticos	48	87	87	58	280
FTR Playa El Coco	260	474	474	316	1,524
PTI Isla Navidad	260	474	474	316	1,524
TOTAL CORREDOR	**2,088**	**3,815**	**3,815**	**2,542**	**12,259**
Resto Municipio	1,298	2,371	2,371	1,580	7,620
TOTAL MANZANILLO	**3,385**	**6,186**	**6,186**	**4,122**	**19,879**

POBLACIÓN GENERADA

DESTINO	POBLACIÓN ADICIONAL				
	2007-09	2009-15	2015-21	2021-25	TOTALES
PTI Puerto Santiago	2,176	3,977	3,977	2,650	12,780
FTR Juluapan - Higueras	242	442	442	294	1,420
UT Majagua	111	203	203	135	653
UT Peña Blanca	1,451	2,651	2,651	1,767	8,520
UT Playa de Oro	484	884	884	589	2,840
UTEs Ecoturísticos	172	314	314	209	1,010
FTR Playa El Coco	725	1,326	1,326	883	4,260
PTI Isla Navidad	725	1,326	1,326	883	4,260
TOTAL CORREDOR	**6,087**	**11,122**	**11,122**	**7,412**	**35,743**
Resto Municipio	3,627	6,628	6,628	4,417	21,300
TOTAL MANZANILLO	**9,714**	**17,750**	**17,750**	**11,829**	**57,043**

VIVIENDA DEMANDADA

DESTINO	VIVIENDAS ADICIONALES				
	2007-09	2009-15	2015-21	2021-25	TOTALES
PTI Puerto Santiago	550	1,004	1,004	669	3,227
FTR Juluapan - Higueras	61	112	112	74	359
UT Majagua	28	51	51	34	165
UT Peña Blanca	366	669	669	446	2,152
UT Playa de Oro	122	223	223	149	717
UTEs Ecoturísticos	43	79	79	53	255
FTR Playa El Coco	183	335	335	223	1,076
PTI Isla Navidad	183	335	335	223	1,076
TOTAL CORREDOR	**1,537**	**2,809**	**2,809**	**1,872**	**9,026**
Resto Municipio	916	1,674	1,674	1,115	5,379
TOTAL MANZANILLO	**2,453**	**4,482**	**4,482**	**2,987**	**14,405**

SUPERFICIE URBANIZADA DEMANDADA

DESTINO	SUPERFICIE URBANIZADA ADICIONAL (ha)				
	2007-09	2009-15	2015-21	2021-25	TOTALES
PTI Puerto Santiago	11.0	20.1	20.1	13.4	64.5
FTR Juluapan - Higueras	1.2	2.2	2.2	1.5	7.2
UT Majagua	0.6	1.0	1.0	0.7	3.3
UT Peña Blanca	7.3	13.4	13.4	8.9	43.0
UT Playa de Oro	2.4	4.5	4.5	3.0	14.3
UTEs Ecoturísticos	0.9	1.6	1.6	1.1	5.1
FTR Playa El Coco	3.7	6.7	6.7	4.5	21.5
PTI Isla Navidad	3.7	6.7	6.7	4.5	21.5
TOTAL CORREDOR	**31**	**56**	**56**	**37**	**181**
Resto Municipio	18.3	33.5	33.5	22.3	107.6
TOTAL MANZANILLO	**49**	**90**	**90**	**60**	**288**

SUPERFICIE BRUTA DEMANDADA

DESTINO	SUPERFICIE BRUTA ADICIONAL (ha)				
	2007-09	2009-15	2015-21	2021-25	TOTALES
PTI Puerto Santiago	15.7	28.7	28.7	19.1	92.2
FTR Juluapan - Higueras	1.7	3.2	3.2	2.1	10.2
UT Majagua	0.8	1.5	1.5	1.0	4.7
UT Peña Blanca	10.5	19.1	19.1	12.7	61.5
UT Playa de Oro	3.5	6.4	6.4	4.2	20.5
UTEs Ecoturísticos	1.2	2.3	2.3	1.5	7.3
FTR Playa El Coco	5.2	9.6	9.6	6.4	30.7
PTI Isla Navidad	5.2	9.6	9.6	6.4	30.7
TOTAL CORREDOR	**44**	**80**	**80**	**53**	**258**
Resto Municipio	26.2	47.8	47.8	31.9	153.7
TOTAL MANZANILLO	**70**	**128**	**128**	**85**	**412**

SERVICIOS ADICIONALES DEMANDADOS EN DESTINOS: TOTAL

DESTINO	SERVICIOS ADICIONALES DEMANDADOS POR TURISMO TOTAL 2025				
	Agua potable (l/s)	Aguas servidas (l/s)	Desechos sólidos (t/día)	Energía eléctrica	Líneas de teléfono
PTI Puerto Santiago	49	39.6	6.8	8,550	2,790
FTR Juluapan - Higueras	8	6.6	1.2	1,350	550
UT Majagua	3	2.4	0.4	507	185
UT Peña Blanca	16	13.1	2.1	3,300	420
UT Playa de Oro	6	4.9	0.8	1,200	200
UTEs Ecoturísticos	2	1.6	0.3	450	10
FTR Playa El Coco	14	11.5	2.0	2,550	750
PTI Isla Navidad	14	11.5	2.0	2,550	750
TOTAL CORREDOR	**114**	**91**	**16**	**20,457**	**5,655**
Resto Municipio	72	57.6	9.8	12,750.0	3,750.0
TOTAL MANZANILLO	**186**	**149**	**25**	**33,207**	**9,405**

CRECIMIENTO POBLACIONAL TOTAL: DISTRIBUCIÓN DEL IMPACTO

ZONA / PROYECTO	LOCALIDAD	PARTICIPACIÓN	POBLACIÓN ADICIONAL
PTI Puerto Santiago FTR Juluapan – Higueras UT Majagua	Manzanillo	80%	11,883
	El Naranjo	15%	2,228
	La Central	5%	743
	TOTAL	**100%**	**14,853**
UT Peña Blanca UT Playa de Oro	Manzanillo	65%	7,384
	El Naranjo	15%	1,704
	La Central	15%	1,704
	Emiliano Zapata	5%	568
	TOTAL	**100%**	**11,360**
UTEs Ecoturísticos	Manzanillo	50%	505
	Emiliano Zapata	30%	303
	El Chavarín	0%	0
	Marabasco	15%	152
	El Charco	5%	51
	El Centinela de Abajo	0%	0
	TOTAL	**100%**	**1,010**
FTR Playa El Coco PTI Isla Navidad	Manzanillo	35%	2,982
	Municipio de Cihuatlán (JAL)	65%	5,538
	TOTAL	**100%**	**8,520**
TOTAL CORREDOR			**35,743**

CRECIMIENTO POBLACIONAL TOTAL: IMPACTO POR LOCALIDAD

LOCALIDAD	PARTICIPACIÓN	POBLACIÓN	
		ADICIONAL AL 2025	COMPARATIVO: AL 2005 /1
Manzanillo	64%	22,754	112,348
El Naranjo	11%	3,932	1,630
La Central	7%	2,447	1,024
Emiliano Zapata	2%	871	373
El Chavarín	0	0	941
Marabasco	0.4%	152	747
El Charco	0.1%	51	319
El Centinela de Abajo	0	0	102
Municipio de Cihuatlán (JAL)	15%	5,538	36,342
TOTAL	**100%**	**35,743**	

NOTA: 1/Estimación CEURA en base del Crecimiento 1990 - 2000

REQUERIMIENTO DE VIVIENDA: TOTAL ADICIONAL 2025

LOCALIDAD	POBLACIÓN ADICIONAL	VIVIENDAS	SUPERFICIE (ha)	
			Urbanizada	Bruta
Manzanillo	22,754	5,746	114.9	164.2
El Naranjo	3,932	993	19.9	28.4
La Central	2,447	618	12.4	17.7
Emiliano Zapata	871	220	4.4	6.3
El Chavarín	-	-	-	-
Marabasco	152	38	0.8	1.1
El Charco	51	13	0.3	0.4
El Centinela de Abajo	-	-	-	-
Municipio de Cihuatlán	5,538	1,398	28.0	40.0
TOTAL CORREDOR	**35,743**	**9,026**	**181**	**258**

REQUERIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA EN LOCALIDADES:

TOTAL ADICIONAL 2025

LOCALIDAD	SERVICIOS				
	Agua potable (l/s)	Aguas servidas (l/s)	Desechos sólidos (t/día)	Energía eléctrica	Líneas de teléfono
Manzanillo	92	73.7	26.2	11,377	5,688
El Naranjo	16	12.7	4.5	1,966	983
La Central	10	7.9	2.8	1,223	612
Emiliano Zapata	4	2.8	1.0	436	218
El Chavarín	-	-	-	-	-
Marabasco	1	0.5	0.2	76	38
El Charco	0	0.2	0.1	25	13
El Centinela de Abajo	-	-	-	-	-
Municipio de Cihuatlán	22	17.9	6.4	2,769	1,385
TOTAL CORREDOR	**145**	**116**	**41**	**17,872**	**8,936**

EQUIPAMIENTO ESPECIAL DEMANDADO

REQUERIMIENTOS DE EQUIPAMIENTO URBANO Y SUELO
NIVEL DE SERVICIO: INTERMEDIO (HASTA 100,000 HABIT.)
EQUIPAMIENTO ESPECIAL

COSTA BLANCA, MANZANILLO

Población	2006	5,136 habitantes
Población	**2025**	**62,179 habitantes**
Incremento	**2006-2025**	**57,043 habitantes**

Elemento	Unidades Básicas de Servicio Requeridas	Módulo Tipo Recomendable	No. de Módulos	M2 Terreno x Unidad	M2 Terreno x Módulo	M2 Terreno Mínimo	M2 Terreno Recomend.
Secundaria Técnica*	15 Aulas	12 Aulas	2	917	11,004	13,755	22,008
Preparatoria General*	8 Aulas	6 Aulas	2	1558	9,348	12,464	18,696
Unidad de Urgencias (ISSSTE)**/***	1 Sala partos	1 Sala partos	1	500	500	500	500
Centro de Urgencias (CRM)**/***/******/*******	10 Camas	6 Camas	2	250	1,500	2,500	3,000
Cto.Asist.Des.Inf.(DIF)Guardería****	50 Aula	6 Aula	9	199.2	1,195	9,958	10,755
Cto. Des. Comunitario(DIF)****	41 Aula/Taller	7 Aula/Taller	6	342.8	2,400	14,055	14,398
Rastro de Aves**/*******	800 m2 Matanza	800 m2 Matanza	1	18.75	15,000	15,000	15,000
Rastro de Bovinos**/*******	350 m2 Matanza	350 m2 Matanza	1	51.1	17,885	17,885	17,885
Rastro de Porcinos**/*******	490 m2 Matanza	490 m2 Matanza	1	41.5	20,335	20,335	20,335
Sucursal de Correos**/***	3 Ventanillas	4 Ventanillas	1	43.5	174	131	174
Espectáculos Deportivos (SEDESOL)	2,282 Butacas	2,000 Butacas	2	6.8	13,600	15,518	27,200
Delegación Estatal (PGR).******	1 Agencia	1 Agencia	1	2,000.0	2,000	2,000	2,000
Central de Bomberos**	1 Bombas	1 Bombas	1	450	450	450	450
Basurero Municipal*******	7,131 m2 Terr/año	1,000 m2 Terr/año	8	1	1,000	7,131	8,000
Estación de Servicio*******	77 Despachador	28 Despachador	3	50	1,400	3,850	4,200
TOTALES					**97,791**	**135,531**	**164,600**

* Doble turno
** Elemento condicionado
*** Ubicación alterna: Centro de Barrio
**** Ubicación alterna: Centro Vecinal/Centro de Barrio
***** Ubicación alterna: Centro Urbano
****** Ubicación alterna: Corredor urbano
******* Ubicación alterna: Fuera del Area Urbana

Fuente: Sistema Normativo de Equipamiento. SEDESOL

4.- ESTRATEGIA

4.1. Estrategia general de desarrollo turístico

4.1.1. Visión

- La Costa Norte de Colima será un multidestino turístico integral, competitivo y diversificado con una clara diferenciación espacial e identidad propia.
- La Costa Norte de Colima presentará un desarrollo regional ordenado, equilibrado y sostenible, lo que incrementará la actividad turística, mejorará la calidad de vida de sus habitantes y permitirá el aprovechamiento duradero del medio ambiente.

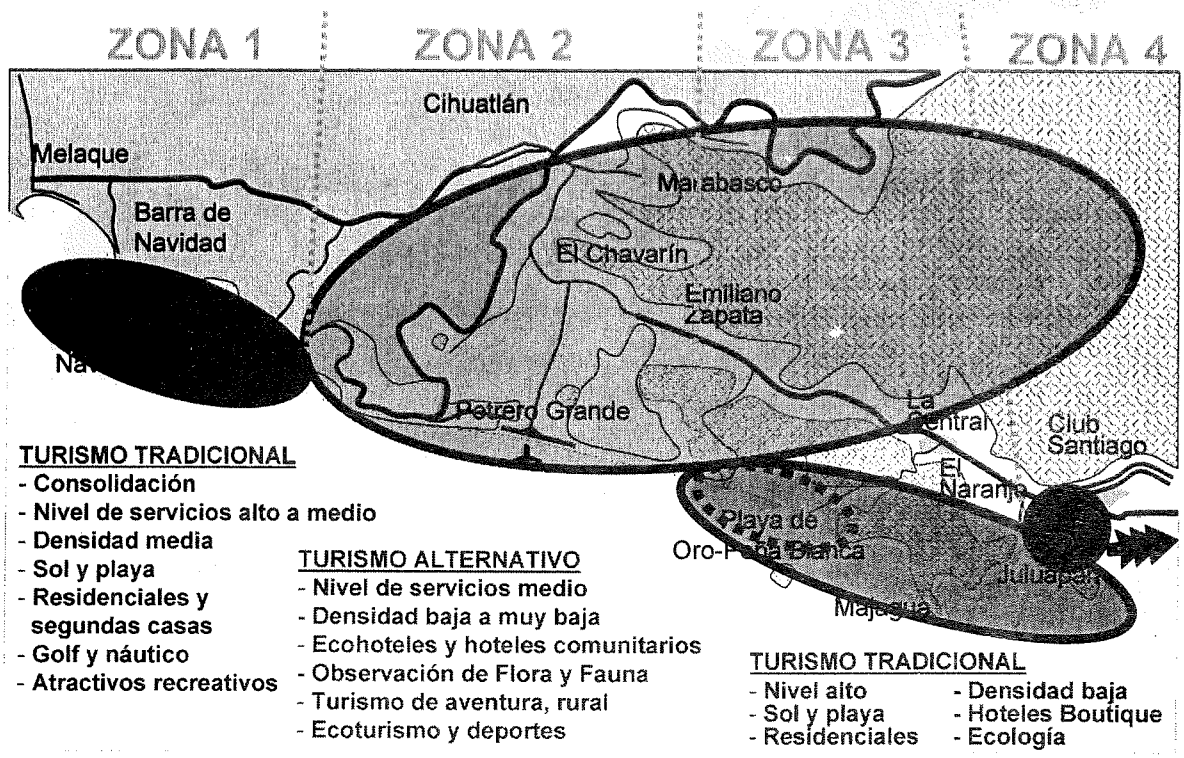
4.1.2. Posicionamiento e imagen objetivo

La Costa Norte de Colima no se define como una unidad homogénea sino más bien como una zona diferenciada en 4 segmentos claramente distintos:

Basándose principalmente en las condiciones físicas del Corredor Costero como factor decisivo para el tipo de turismo que potencialmente podrá desarrollarse en cada una de las zonas, adicionalmente se tomaron en cuenta factores como la accesibilidad, la tenencia de la tierra, el estado de conservación del medio ambiente, la disponibilidad de recursos humanos y la cultura, la calidad de las playas, entre otros.

Figura 1

DIFERENCIACIÓN ESPACIAL



FUENTE: CEURA

En la figura anterior se pueden distinguir conceptualmente estas 4 zonas, de las cuales la primera y la cuarta se enfocan en mercados similares. Las flechas en el extremo derecho de la figura indican que en esta dirección se continúa este tipo de aprovechamientos.

Cada una de estas 4 zonas tiene sus propias características a fin de generar una oferta turística claramente diferenciada entre sí y de los destinos competidores en la costa del Pacífico.

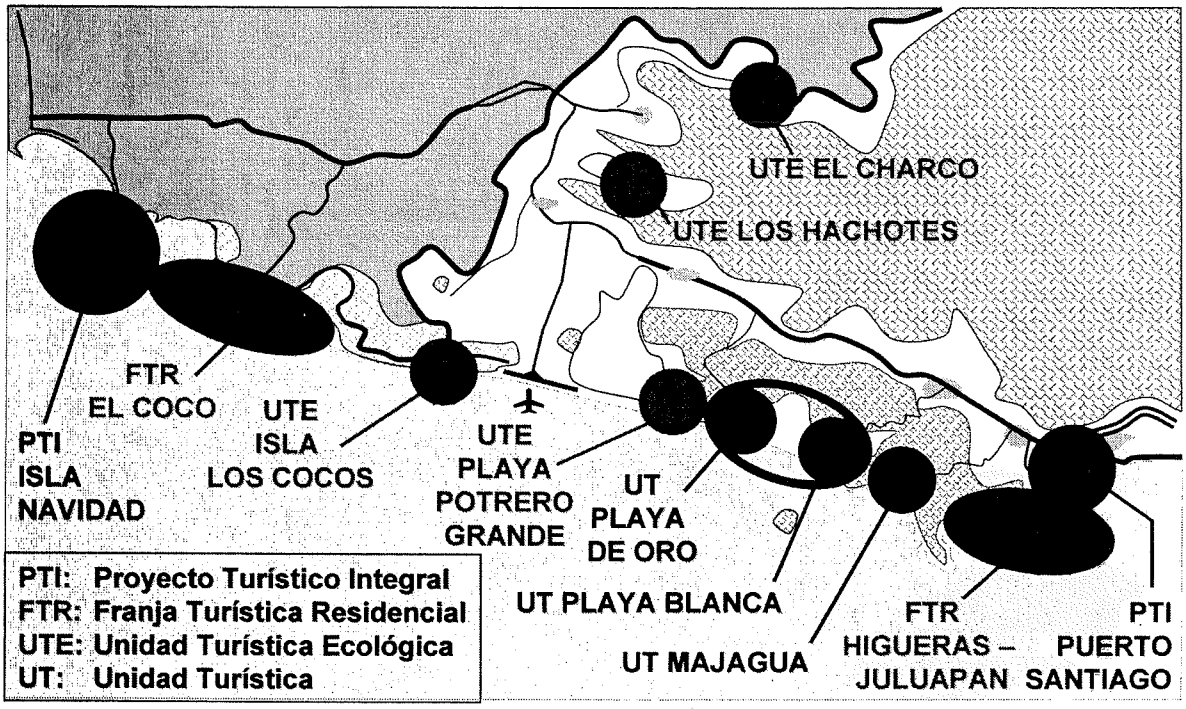
En la realidad naturalmente no se pueden definir estos límites tan claramente, por lo que se presentarán a continuación las estrategias más puntuales para cada zona, especificando detalles y explicando más detenidamente el concepto visualizado para cada una de ellas.

4.1.3. Estrategia regional

Para la presente Estrategia se propone el siguiente sistema turístico regional.

Figura 2

SISTEMA TURÍSTICO REGIONAL



A continuación se introducen varios conceptos estructurales de la oferta turística regional propuesta en esta estrategia:

- **PTI**: Proyecto Turístico Integral
- **FTR**: Franja Turística Residencial
- **UT**: Unidad Turística
- **UTE**: Unidad Turística Ecológica

4.1.3.1. PTIs: Proyectos Turísticos Integrales

Para fines de definición conceptual de la estructura estratégica propuesta, se entiende como PTI una 'unidad de desarrollo autónoma, con los componentes suficientes para otorgar a los visitantes las facilidades de alojamiento, descanso, recreación, transporte y abasto dentro del destino'1.

En el contexto del presente Programa, se le agrega la componente del perfil del mercado enfocado por cada PTI, en el sentido de que 'un PTI se focaliza claramente a ciertos segmentos del mercado por medio de una oferta específica y diferenciada'.

Los PTIs se ubican en las zonas de mayor potencial turístico y son los principales elementos estructuradores del Corredor Costero, ya que son las unidades de mayor tamaño y mayor alcance para generar una oferta sustancial para el desarrollo del turismo en la región. En todos los casos propuestos, los PTIs se vinculan con poblaciones de apoyo cercanas, donde vivirá la mano de obra activa en los desarrollos turísticos y la población derivada, donde se contará con la infraestructura y el equipamiento urbano necesario y donde el visitante encontrará localidades integras que reflejan la cultura local. La creación de derrama local se concentrará en estas localidades.

Se han identificado los siguientes 2 PTIs:

- PTI Isla Navidad
- PTI Puerto Santiago

Adicionalmente se sugiere la realización del siguiente elemento, similar a un PTI:

- PTI Playa de Oro – Peña Blanca

Este último no es un PTI en su sentido estricto, sino más bien un conjunto de dos UT (véase adelante). Por sus características especiales sin embargo, se sugiere considerarlos como PTI, ya que se requiere una planeación integral del espacio físico, donde se localizan las dos UTs.

4.1.3.2. FTRs: Franjas Turísticas Residenciales

Las Franjas Turísticas Residenciales son elementos estructuradores predominantemente dirigidos a un cierto segmento del mercado (desarrollos inmobiliarios) que pueden ser complementados por otros elementos de la oferta turística, compatibles con estos mercados y su enfoque específico.

Se han identificado 2 FTRs:

- FTR El Coco
- FTR Carrizal – Juluapan

4.1.3.3. UTs: Unidades Turísticas

Las Unidades Turísticas son el siguiente elemento menor de estructuración espacial de la oferta turística en el Corredor Costero. Son de menor tamaño que los PTIs, aunque también cuentan con una pequeña población de apoyo a la actividad turística, sin embargo no en sus inmediaciones. Por sus características, las UT se consideran elementos aparte de los grandes PTIs por ubicarse en una zona de menores dimensiones y rasgos específicos de sus atractivos existentes y potenciales.

Tal es el caso en las 3 UTs identificadas en la costa:

- UT Playa de Oro
- UT Peña Blanca
- UT Majagua

1 FONATUR: Proyectos Turísticos Integrales

Debido a que las dos UTs de Playa de Oro y Peña Blanca comparten el mismo espacio físico, se sugiere tratarlos como un PTI a fin de garantizar su desarrollo integral.

4.1.3.4. UTEs: Unidades Turísticas Ecológicas

La Unidad Turística Ecológica es otro elemento estructurador de la oferta, de gran importancia para la vinculación del turismo con los atractivos que se localizan en un medio más rural y en parte alejado de la costa. Por medio de una de ellos se pueden generar circuitos turísticos a pequeña escala ya que proporcionarán el alojamiento y los servicios necesarios para realizar ciertas actividades específicas en la zona donde se ubica. Como lo indica su nombre, las UTEs son unidades ecológicas, implicando un cierto estilo de conceptos adaptados al entorno de la mejor manera posible y aplicando ecotecnias, a fin de minimizar los impactos no deseados a su medio natural. Se pueden conceptualizar como unidades semipermanentes, adaptándose a las necesidades específicas de cada lugar. Se han identificado 4 UTEs:

- UTE Isla del Coco
- UTE Playa Potrero Grande
- UTE Los Hachotes
- UTE El Charco

4.1.3.5. Capacidad objetivo

Cuadro 18A

CAPACIDAD OBJETIVODE LA OFERTA

ELEMENTO	HOTELERA (cuartos)	VILLAS Y CONDOS (unidades)
PTI Isla Navidad	300	400
FTR Los Cocos	300	400
Zona Ecoturística	100	- -
UT Playa de Oro	200	100
UT Playa Blanca	600	200
UT Majagua	46	100
FTR Higueras - Juluapan	100	300
PTI Puerto Santiago	900	1,500
TOTAL CORREDOR	**2,546**	**3,000**
Resto Municipio	1,500	2,000
TOTAL MANZANILLO	**4,046**	**5,000**

FUENTE: ESTIMACIÓN CEURA

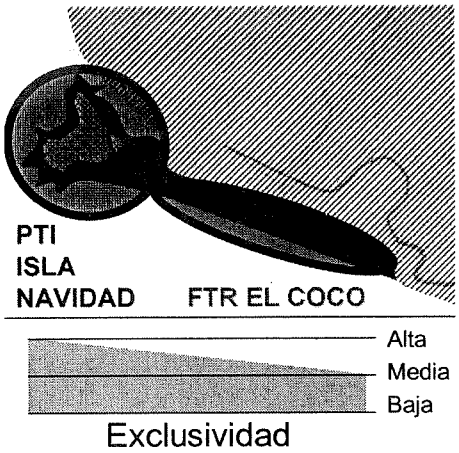
4.1.3.6. ZONA 1: Isla Navidad - El Coco

4.1.3.6.A. Concepto General

Gráficamente, la estrategia para la primera zona se puede expresar de la siguiente manera.

Figura 3

ZONA 1: ISLA NAVIDAD - EL COCO



La estrategia propuesta prevé los siguientes puntos claves en el concepto de desarrollo de la zona:

- Consolidación del tipo de desarrollo actual: Turismo tradicional
- Destino de nivel de servicios muy alto hasta medio
- Densidad media
- Segmentos: Sol y playa, náutico, golf (1 campo existente de 27 hoyos, otro nuevo de 18), observación flora y fauna, pensionados, segundas casas.
- Hotel ancla de gran lujo y algunos hoteles medianos en El Coco.
- Desarrollos residenciales y condominios
- Consolidación de marinas y campos de golf
- Integración funcional con Barra de Navidad
- Comunicación acuática por canales navegables entre Laguna de Navidad – Río Marabasco – Aeropuerto – Potrero Grande
- Conservación estricta de los mangles y humedales
- Nueva carretera estatal a lo largo de la costa, entre Isla Navidad y Aeropuerto.

4.1.3.6.B Potencial de desarrollo

Con estos elementos, la primera zona puede alcanzar un potencial de desarrollo equivalente a más de 2,000 cuartos de hospedaje, lo que sin embargo implicaría su aprovechamiento total, un hecho que no se puede respaldar con las tendencias del mercado analizado anteriormente, aparte de no ser deseable desde el punto de vista ecológico.

Para la presente estrategia se parte de una capacidad hotelera adicional deseable de 600 cuartos, 300 en Isla Navidad y otros 300 en Playa el Coco, distribuidos entre la oferta turística hotelera de diferentes niveles y tamaños. La oferta

extrahotelera (segundas casa, residencias, condominios) se estima tener una capacidad extrahotelera adicional deseable de 800 unidades, 400 en Isla Navidad y otros 400 en Playa de Coco.

4.1.3.6.C Acciones prioritarias

- Solución del problema limítrofe con Jalisco
- Programa parcial Playa El Coco, definiendo lineamientos normativos
- Programa de protección y restauración a los mangles
- Nuevo libramiento de Cihuatlán (federal)
- Mejoramiento vialidad de acceso (acotamientos, nuevo puente, etc.)
- Estudios preliminares para una nueva vialidad desde aeropuerto
- Limpieza, dragado y ampliación del canal Las Guadalupes hasta aeropuerto (según estudio hidrodinámico)
- Obras de cabeza (agua, electricidad, planta de tratamiento, etc.)
- Instauración de una comisión coordinadora entre Barra de Navidad, Cihuatlán y la zona colimense.
- Incentivar la peatonalización de la zona

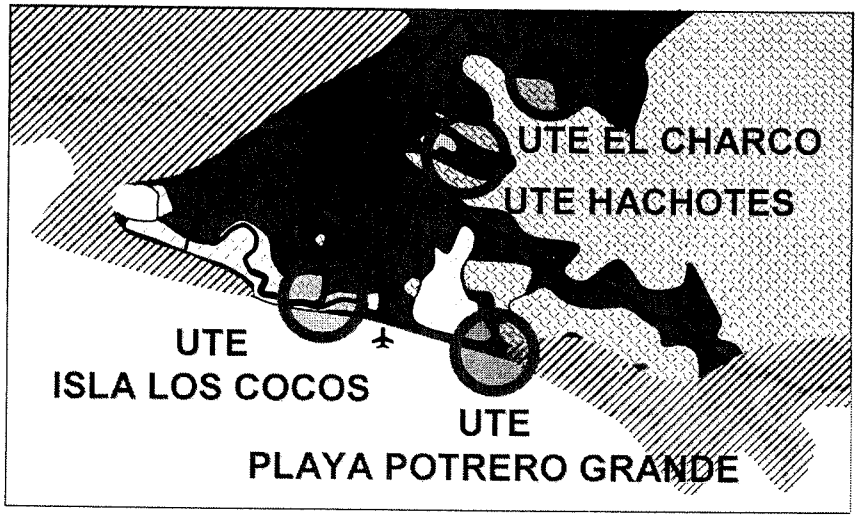
4.1.3.7. Zona 2: Humedales y Zonas Rurales

4.1.3.7.A Concepto general

Gráficamente, la estrategia para la zona se puede expresar de la siguiente manera.

Figura 4

ZONA 2: HUMEDALES Y ZONAS RURALES



La estrategia propuesta prevé los siguientes puntos claves en el concepto de desarrollo de la zona:

- Nuevo tipo de productos turísticos: Turismo Alternativo
- Destinos ecológicos con nivel deservicios medio y densidad muy baja
- Segmentos: Ecoturismo, observación de flora y fauna, aventura, deportes acuáticos, terrestres y aéreos, turismo rural, turismo cultural
- Ecohoteles, cabañas y hoteles comunitarios con ecotecnias
- Comunicación acuática entre Laguna de Navidad – Río Marabasco – Potrero Grande, con centro de kayaquismo en Isla de Cocos

- Conservación estricta de humedales, mangles y selvas
- Centro de Investigación de Humedales / Parque Temático en Playa Potrero Grande: Cocodrilos, nutrias, tortugas, aves, senderos interpretativos, torres de observación, museo, salas de enseñanza, lanchas, etc.

4.1.3.7.B Potencial de desarrollo

Debido a sus características, la capacidad de hospedaje de la zona se ubica muy inferior a su capacidad física, y se prevé la construcción de cerca de 200 ctos, a fin de cubrir la demanda creciente de los segmentos enfocados.

Gracias a sus particularidades, los desarrollos turísticos de la zona se prestan para involucrar a la población residente y local, ya que el nivel de inversiones es muy inferior a un desarrollo de alto lujo y masivo. Gracias a esta vinculación posible con los habitantes rurales, se puede predecir un impacto muy favorable en la mitigación de fenómenos de marginación en la zona.

4.1.3.7.C Acciones prioritarias

- Declaración como Área Natural Protegida de la zona completa de Potrero Grande.
- Programa de manejo del ANP
- Limpieza, dragado y ampliación de los canales navegables según el estudio hidrodinámico
- Camino de acceso a Isla de Cocos desde aeropuerto.
- Programa de capacitación de guías de turismo (observación de flora y fauna, aventura, deportes)
- Construcción del Centro del visitante en Emiliano Zapata y del Centro de Investigación de Humedales en Playa Potrero Grande Mejoramiento urbano en localidades
- Embarcaderos en Emiliano Zapata, Aeropuerto y Playa Potrero Grande
- Red de andadores y ciclopistas
- Mejoramiento de servicios públicos, equipamiento e imagen urbana en Emiliano Zapata y Marabasco

4.1.3.8. Zona 3: Peña Blanca – Majagua – Juluapan

4.1.3.8.A Concepto general

Gráficamente, la estrategia para la zona se puede expresar de la siguiente manera.

Figura 5

ZONA 3: PEÑA BLANCA - MAJAGUA - JULUAPAN

La estrategia propuesta prevé los siguientes puntos claves en el concepto de desarrollo de la zona:

- Nuevo tipo de productos: Turismo tradicional de baja densidad
- Destinos de alto nivel de servicios
- Densidad baja hasta muy baja
- Segmentos: Sol y playa, observación flora y fauna, residenciales, golf y náutico
- Hoteles boutique y hoteles medianos muy integrados al entorno
- Condominios y segundas casasen FTR muy integrados al entorno
- Playa Peña Blanca aprovechada solamente en los extremos, dejando 'virgen' la parte central
- Variante para turismo más 'tradicional' (PTI): Aprovechamiento total para segmentos menos exclusivos
- Accesos: Penetraciones empedradas hacia la costa, interconexión solamente por vía acuática y medios de transporte alternativos.

4.1.3.8.B Potencial de desarrollo

Esta estrategia se basa en la identificación del recurso 'playa virgen' como uno de los principales atractivos del corredor, por lo que se propone conservar este recurso tan valioso de la mejor manera posible, ya que en las otras zonas de la costa norte de Colima, las playas ya se encuentran aprovechadas o urbanizadas en buena medida.

La cercanía con los humedales de Potrero Grande predestina la UT Playa de Oro a convertirse en un destino que oscila entre lo ecológico y lo lujoso, lo remoto con lo virgen.

Debido a ello, se propone un concepto de comunicación que se basa en penetraciones perpendiculares a la línea de la costa, a fin de evitar la generación de tráfico de paso que circule a lo largo de la costa. El único medio de transporte que cumplirá esta función será el transporte por vía marítima o los canales de los humedales.

4.1.3.8.C Acciones prioritarias

- Plan Maestro Playa de Oro - Peña Blanca
- Estudio de factibilidad para un campo de golf
- Programa de protección de los humedales en Playa Peña Blanca
- Delimitación clara de las zonas de aprovechamiento turístico
- Creación de un fideicomiso de desarrollo con ejidatarios
- Camino nuevo de acceso a Playa Peña Blanca desde la Federal 200
- Abastecimiento con agua potable, electricidad y drenaje
- Programa de capacitación de guías de turismo (observación de flora y fauna, aventura, deportes)

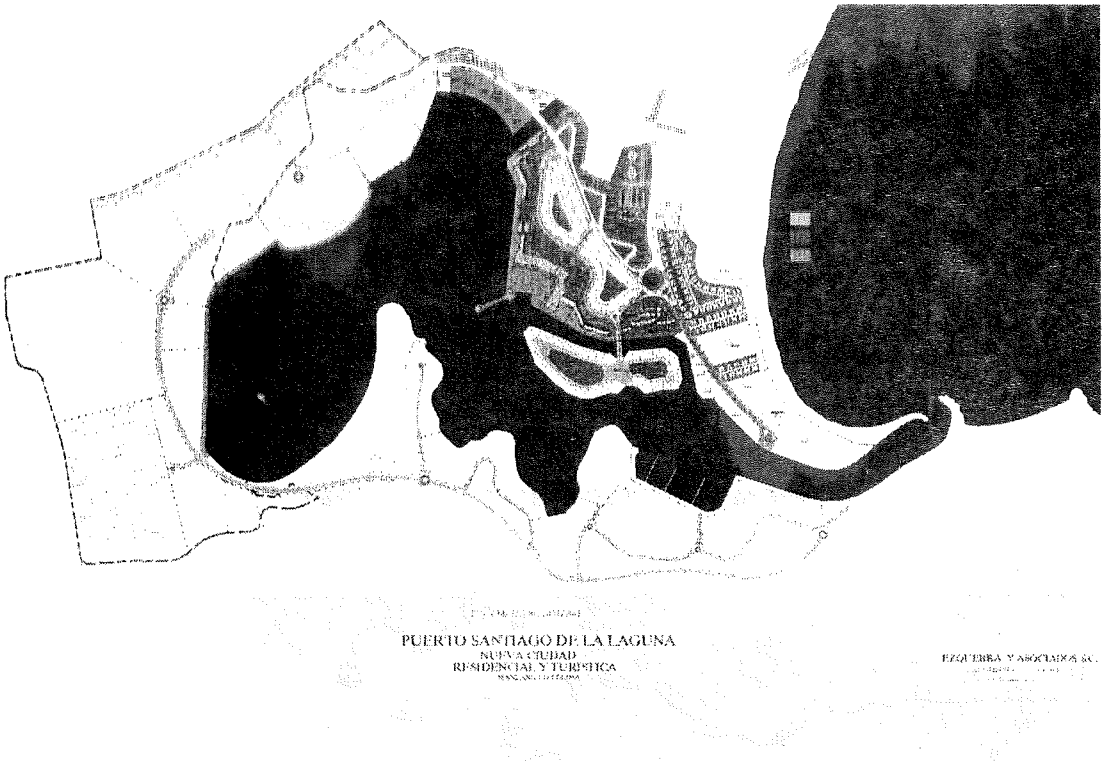
4.1.3.9. Zona 4: Puerto Santiago

4.1.3.9.A Concepto general

Gráficamente, la estrategia se puede expresar de la siguiente manera.

Figura 6

ZONA 4: PUERTO SANTIAGO



FUENTE: Ezquerra & Asociados S.C.

La estrategia propuesta retoma los siguientes puntos claves en el concepto de desarrollo de la zona:

- Nuevo tipo de productos: Desarrollo residencial y turístico lagunar
- Desarrollo urbano-turístico de alta calidad
- Segmentos: Residencias y segundas casas, compras, náutico, familiar, golf
- Mezcla de condoteles, productos inmobiliarios turísticos, comercio y vivienda permanente
- Marina interior en Laguna Juluapan
- Centro cultural para la articulación entre la población local y la flotante
- Vinculación con El Naranjo, Club Santiago y Playa La Boquita
- Potencial para atractivos adicionales: Museo, parques recreativos, recreación para pensionados, etc.

4.1.3.9.B Potencial de desarrollo

Con el PTI Puerto Santiago, la Bahía de Santiago dispondrá de un desarrollo turístico de alto nivel que 'cierra' la bahía hacia su extremo poniente, en una zona que tradicionalmente es un área recreativa para la población local (Playa La Boquita).

Al mismo tiempo, el PTI cumplirá una función de 'punte' urbano turístico entre Miramar, Club Santiago y El Naranjo, vinculando estas zonas con un recurso natural en su centro: La laguna de Juluapan.

La construcción de una marina interior en la laguna aportará otro elemento importante para el fortalecimiento del sector náutico en la zona, un segmento que cuenta con una muy alta derrama económica y atrae segmentos de mercado

atractivos debido a su poder adquisitivo. De esta manera se fortifica la posición de Manzanillo y la región turística como uno de los destinos náuticos marinos de mayor importancia del país.

4.1.3.9.C Acciones prioritarias

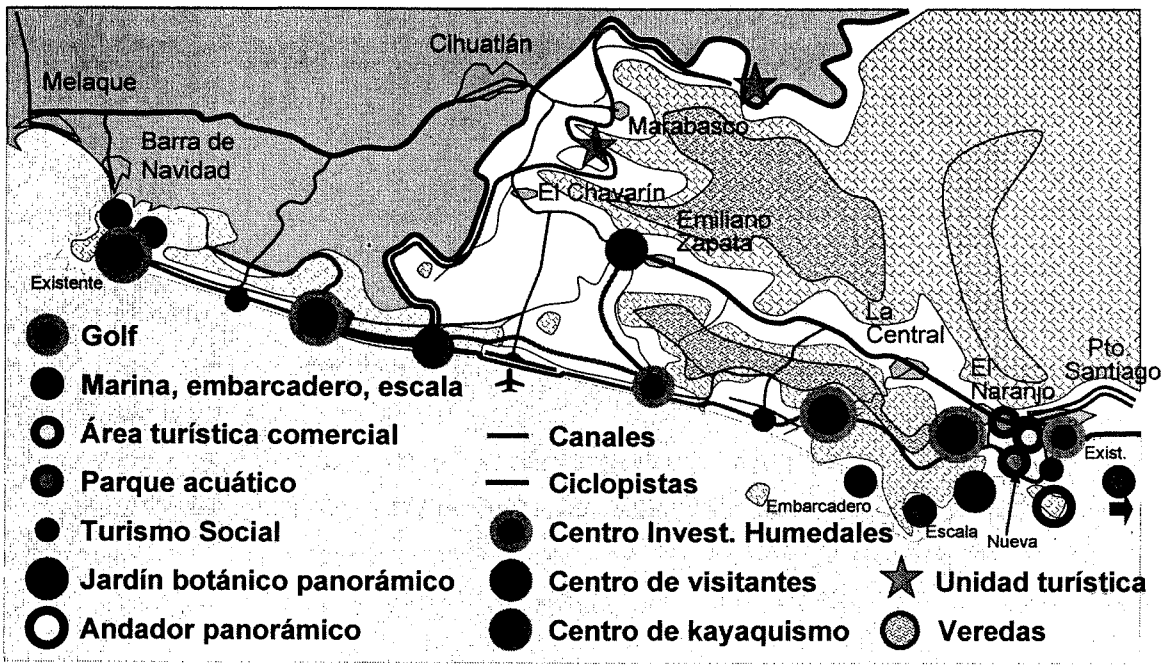
- Aprobación Manifestación de Impacto Ambiental
- Proyecto ejecutivo de ingeniería para el dragado, relleno, escolleras y malecón
- Proyecto ejecutivo de urbanización
- Proyecto de Obras de cabeza
- Regularizar ZFMT en La Boquita y convenio con servidores de servicios
- Convenio de cofinanciamiento de la inversión en infraestructura y urbanización entre los diferentes beneficiarios

4.1.3.10. Infraestructura turística recreativa

A fin de complementar los elementos estructurales de la oferta turística, se proponen las siguientes unidades de infraestructura turística recreativa.

Figura 7

INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA RECREATIVA



- **Golf:**
  Se propone fortalecer el atractivo de la zona para los segmentos de golf con un nuevo campo que responde a las más altas exigencias de jugadores, instalándose en el extremo este de la bahía de Peña Blanca, en las inmediaciones de una Unidad Turística que se apoya en el campo previsto.

  Adicionalmente se sugiere construir un campo de golf en las cercanías de la Laguna Juluapan, y otro en Playa El Coco, en su extensión rumbo al aeropuerto

  La oferta de golf del Corredor se complementa con los campos existentes de Isla Navidad (27 hoyos) y Club Santiago (9 hoyos).

- **Marinas, embarcaderos e instalaciones náuticas:**
  Se prevé una nueva marina en la Laguna Juluapan (Puerto Santiago) además de la marina existente en Isla Navidad y una proyectada en el mismo desarrollo. Adicionalmente se sugiere la construcción de embarcaderos intermedios en Majagua y en Bahía El Carrizal, así como la vinculación funcional con una escala náutica SINGLAR en Manzanillo.

- El PTI Puerto Santiago dispondrá de amplias zonas comerciales como atractivo adicional para los visitantes a la zona.

- En la zona entre El Naranjo, Puerto Santiago y Miramar se prevé la construcción de un parque de diversión acuática, con excelente conexión al sistema vial regional.

- Se proponen tres unidades de servicios de playa: En Playa el Coco, Playa Peña Blanca y Playa la Boquita, aportando servicios e infraestructuras básicas para los visitantes, como son sanitarios, regaderas, estacionamientos, seguridad para nadador, primeros auxilios, información, alimentos, etc.

- Un elemento importante y novedoso en el contexto macroregional será el Jardín Botánico Panorámico en las cercanías de Punta Juluapan. Se conceptualiza como jardín mediterráneo de la Cote d'Azur con vistas panorámicas hacia el pacífico, ofreciendo un muestrario de la flora regional en combinación con andadores espectaculares.

- Un elemento similar al anterior lo representa el andador panorámico propuesto en Punta Juluapan, dirigido específicamente a los segmentos de pensionados que visitan la zona.

- Ofreciendo al segmento del turismo de aventura y de deportes una infraestructura básica para el desempeño de actividades como bicicleta de montaña, caminatas, trekking, observación de flora y fauna etc., se prevé la habilitación de una red de cicloveredas que comuniquen la zona de Isla Navidad a lo largo del Corredor hasta Puerto Santiago, con ramificaciones hacia El Charco en su pare central y extendiéndose sobre los cerros de los ejidos de Emiliano Zapata, la Central y el Naranjo.

- La propuesta de un Centro de Humedales se conceptualiza como un Centro de interpretación de la naturaleza en Playa de Oro, con cocodrilario, tortugario, aviario, 'nutriario', embarcadero, salas de enseñanza; en colaboración con universidades.

- A fin de fortalecer el arraigo de las actividades turísticas en torno al Potrero Grande, se prevé la construcción de un centro de visitantes en las cercanías de Emiliano Zapata, vinculado a un embarcadero.

- Un Centro de Kayaquismo en Isla de Coco será el punto central en la red de canales y ríos de la zona, para la transferencia al transporte acuático de los visitantes a la zona.

- Miradores y Unidades de Servicios Turísticos.

  Se proponen en sitios estratégicos con vista al Océano Pacífico y a las montañas, la construcción de paradores turísticos en la ruta de El Chavarín a Marabasco y del mismo al El Charco y en las zonas de Los Hachotes.

4.1.4. Circuitos turísticos

4.1.4.1. Regionalización turística

La demanda turística se rige en primer plano por la existencia de atractivos turísticos y por la accesibilidad de ellos, a través de las redes viales, acuáticas y aéreas existentes. Según JICA (1997) la demanda turística se puede categorizar en cuatro niveles de un sistema jerárquico:

- **Nivel 1: Centro de playa** (p.e. Isla Navidad, Puerto Santiago, etc.)
  Corresponde al área de un poblado vacacional.
- **Nivel 2: Área de excursión de un día** (i.e. área de influencia inmediata: Minatitlán, Colima, Comala, otros destinos en la costa, etc.)

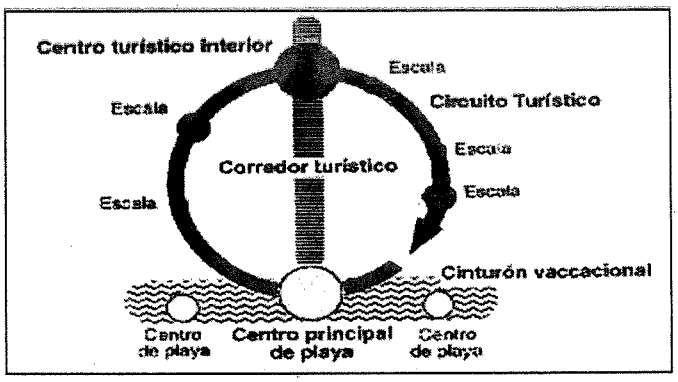
  El área donde los turistas promedios pueden realizar una fácil excursión de un día lo que se hace en general dentro de un radio de tres horas de distancia desplazándose por la red vial o por el mar en su caso.

- **Nivel 3: Corredor turístico / zona turística** (i.e. área de influencia amplia: Puerto Vallarta, Guadalajara, Mazamitla, etc.)

  Supone el patrón de viaje del visitante que combina un centro de playa con un sitio turístico que no es de playa dentro de seis horas de distancia lo que permite a la gente de hacer un viaje con pernocta.

Figura 8

ESTRUCTURA DE LA REGIÓN TURÍSTICA



FUENTE: JICA 1997a

- **Nivel 4: Circuito turístico / región turística** (i.e. Ciudades Coloniales – Costa de Colima)
  Toma generalmente una semana para recorrerse. También supone el patrón de viaje del visitante que combina un centro de playa con varios sitios turísticos que no son de playa.

4.1.4.2. Paseos y circuitos turísticos

Basándose en los conceptos desarrollados arriba, se tiene que hacer énfasis en la importancia de una vinculación regional con otros destinos de la zona, sobre todo aquellos localizados en la sierra, lo anterior también con el fin de aumentar el efecto multiplicador de la actividad turística en toda la región.

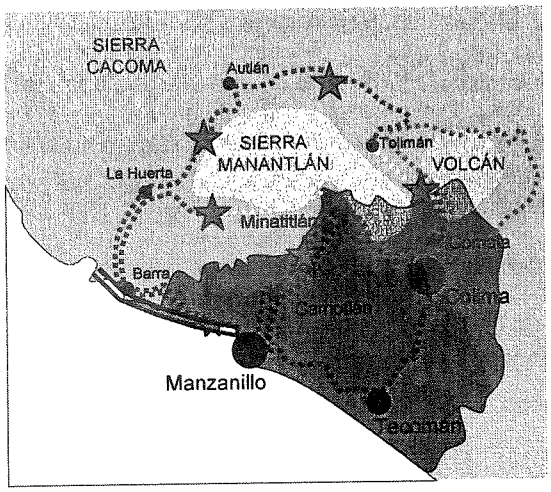
Por sus características regionales, los circuitos son el producto turístico *regional* por excelencia y consecuentemente deben reflejar un esfuerzo coordinado de todos los destinos involucrados.

Los circuitos turísticos son una manera de presentar atractivos existentes de tal forma que gracias a su vinculación representan un atractivo nuevo. Debido a que la costa colimense tiene características que la distinguen de los otros destinos competidores al norte y sur, está predestinado para ser el destino playero para paseos turísticos que recorren el interior del país (Aguascalientes, Zacatecas, San Luís Potosí, etc.), combinando un circuito con una estancia en la playa.

Además a lo anterior se proponen diversos circuitos regionales que parten desde la costa hacia la sierra, ofertando experiencias y destinos que varían desde eco- y etnoturísticos hasta culturales e inclusive industriales.

Figura 9

RUTAS Y CIRCUITOS TURÍSTICOS



FUENTE: CEURA

Los circuitos propuestos son los siguientes:

4.1.4.2.A Circuito de Colima

Circuito de aprox. 230 km de largo que vincula en un recorrido circular de 6 horas (2 días) las principales poblaciones y paisajes del Estado de Colima, incluyendo al Volcán.
Ruta: Manzanillo, Camotlán, Minatitlán, Colima, Comala, Volcán, Tecomán, Manzanillo.

4.1.4.2.B Circuito de los Volcanes

Circuito de aprox. 300 km o 6 horas (2 días). Desplazamiento rápido a Colima por la autopista. A continuación recorrido circular alrededor de los volcanes por el estado de Jalisco. Regreso rápido por la autopista.
Ruta: Manzanillo, Colima, Comala, Tolimán, Colima, Manzanillo.

4.1.4.2.C Ruta de la Sierra

Ruta de aprox. 55 km de largo (1 día) que vincula en un recorrido de 1 hora de ida y otra de vuelta a los principales pueblos en la sierra colimense, sus recursos culturales y los paisajes circundantes.
Ruta: Manzanillo, Camotlán, Canoas, La Mina, Minatitlán, y de regreso.

4.1.4.2.D Ruta de Golf

(En Figura 9, pág. 73 marcado en color verde oscuro)
Ruta de aprox. 60 km (1 hora de ida y otra de vuelta) de largo que vincula en un recorrido de ida y vuelta a los campos de golf de la región y sus respectivos desarrollos turísticos de alto nivel, tanto en Colima como en Jalisco (3 días).
Ruta: Manzanillo (Las Hadas, Club Santiago), Puerto Santiago (propuesta), Peña Blanca (prop.), El Coco (prop.), Isla Navidad y Tamarindo (Costalegre).

4.1.4.2.E Circuito Chico de Manantlán

(En Figura 9, pág. 73 marcado en color verde claro)
Circuito de aprox. 230 km de largo (5 horas/ 2 días) que vincula en un recorrido circular las principales localidades y sus respectivos recursos culturales y ecológicos de la región ubicada entre la Sierra Manantlán y la costa, cruzando

la parte sur de la Reserva de la Biosfera. El circuito actualmente está incompleto debido a la falta de una vialidad transitable entre Cuautitlán (Jal.) y las cercanías de La Loma (Col.) que cruce la Sierra Manantlán.
Ruta: Manzanillo, Barra de Navidad, La Huerta, Minatitlán, Camotlán, Manzanillo.

4.1.4.2.F Circuito Grande de Manantlán

Circuito de aprox. 420 km de largo que realiza en un recorrido circular de 8 horas (3 días) alrededor de la Reserva de la Biosfera, cruzando las principales localidades de la región con sus recursos culturales y ecológicos.
El circuito actualmente está incompleto debido a la falta de una vialidad transitable entre Tolimán (Jal.) y las cercanías de Suchitlán (Col.).
Ruta: Manzanillo, Barra de Navidad, La Huerta, Autlán, Tolimán, Colima, Minatitlán, Camotlán, Manzanillo.

5.1.4.2.G Paradores turísticos

Para que las rutas y los circuitos turísticos puedan ser exitosas, es necesario promover paradores turísticos que cuenten con el equipamiento que busca el viajero en su recorrido. Entre ello se encuentra:

- Módulo de información turística
- Instalaciones para descanso
- Servicios de hospedaje
- Servicios de alimento / restaurante
- Módulo de seguridad
- Telecomunicaciones
- Cajero automático
- Gasolinera
- Servicio mecánico
- Señalamiento adecuado

Se proponen paradores turísticos en los siguientes tramos dentro de Colima:

- Entre Camotlán y Minatitlán
- Al pie del Volcán de Colima, entre Comala y Tolimán (JAL)

Además, se sugiere la construcción de paradores turísticos en los siguientes tramos en el estado de Jalisco:

- Entre La Huerta y Autlán
- Entre La Huerta y Minatitlán
- Entre Autlán y Tolimán

4.1.5. Imagen urbana

4.1.5.1. Aspectos generales

La imagen urbana se compone de diversos elementos físico-espaciales que deberán estructurarse para que en conjunto transmitan al turista una perspectiva armónica. Los elementos que, en conjunto, conforman la imagen urbana es una articulación de componentes como la estructura visual tanto en la organización de los inmuebles como la conjunción con el medio ambiente, generando variaciones de las formas y conservando la continuidad.

El paisaje debe estar aprovechado al máximo grado posible sin que se afecte su valor paisajístico, considerando que contamos con elementos como playa, sierra y montaña al que deberán incorporarse recorridos escénicos y vistas, poniendo énfasis en las vistas al mar como principal atractivo.

La lotificación se adaptará al medio natural, incorporando al diseño las condiciones de topografía, vientos, asoleamiento, hidrografía, vegetación y vistas, buscando una estructuración con el espacio que propicie la interrelación de las

actividades a través de la circulación, ya sea vehicular, peatonal, etc. El mar, la vegetación regional y los materiales orgánicos (madera, fibra natural) conformarán los elementos conceptuales para la definición de la imagen urbana y turística de los asentamientos costeros. En el diseño urbano de los asentamientos costeros, el mar es imprescindible, por su relación con las actividades vitales de la población. Estas se vincularán urbanisticamente al recurso, aportando soluciones arquitectónicas y constructivas específicas como: malecones, muelles, puentes, canales, parques, fuentes, instalaciones náuticas y productivas.

En cuanto a la vegetación, se deberán plantar y conservarán las especies nativas de la región, con énfasis en aquellas bajo presión humana y en peligro. El uso de la vegetación regional en el diseño urbano de los asentamientos costeros, permitirá aportar al ámbito urbano y sus habitantes beneficios tales como la modificación del microclima urbano al estabilizar la temperatura.

Los suelos costeros proporcionan el material base que permite una extensa gama de usos y aplicaciones en la construcción de edificaciones, así como su uso en una gran variedad de elementos asociados al diseño urbano, como son: pavimentos, guarniciones, mobiliario urbano, muros, columnas, muelles, malecones, marcos, arcos, etc. Su aplicación es variada, se recomienda para solucionar distintas necesidades; variando su aspecto, dándole color, textura y dimensiones con diversos agregados.

.2. Estrategias de apoyo a la actividad turística

4.2.1. Sistema urbano regional

El sistema de asentamientos en la costa seguirá presentando una estructura lineal y muy claramente ordenada, con su vinculación funcional muy fuerte hacia el centro urbano regional de Manzanillo. Las localidades del Corredor mantendrán su carácter como pequeños pueblos rurales, absorbiendo una parte del crecimiento poblacional previsto.

4.2.2. Reservas territoriales y tenencia de la tierra

Para el tamaño y la localización de las reservas territoriales necesarias para albergar la población generada por el desarrollo turístico, véase Cap. 4.1.1, pág. 12, donde también se detallan las superficies requeridas para el equipamiento. En términos generales destaca que habrá que buscar acuerdos con los ejidatarios de las localidades del área de estudio para permitir la ampliación de la reserva urbana y el desarrollo de proyectos turísticos en sus tierras. Esto se refiere sobre todo a las localidades de Emiliano Zapata, La Central y El Naranjo.

Para la tenencia de la tierra de las áreas por desarrollar destaca que la zona de Peña Blanca se encuentra en buenas partes en manos de ejidatarios, mientras que las zonas previstas para los desarrollos detonadores en Playa de Oro y Playa Potrero Grande están en manos de particulares. En las últimas, es necesaria buscar acuerdos comunes entre los propietarios para adquirir la reserva territorial prevista y necesaria para el desarrollo de los proyectos por desarrollar,) fin de contar con la superficie integral necesaria para garantizar la coherencia de los desarrollos.

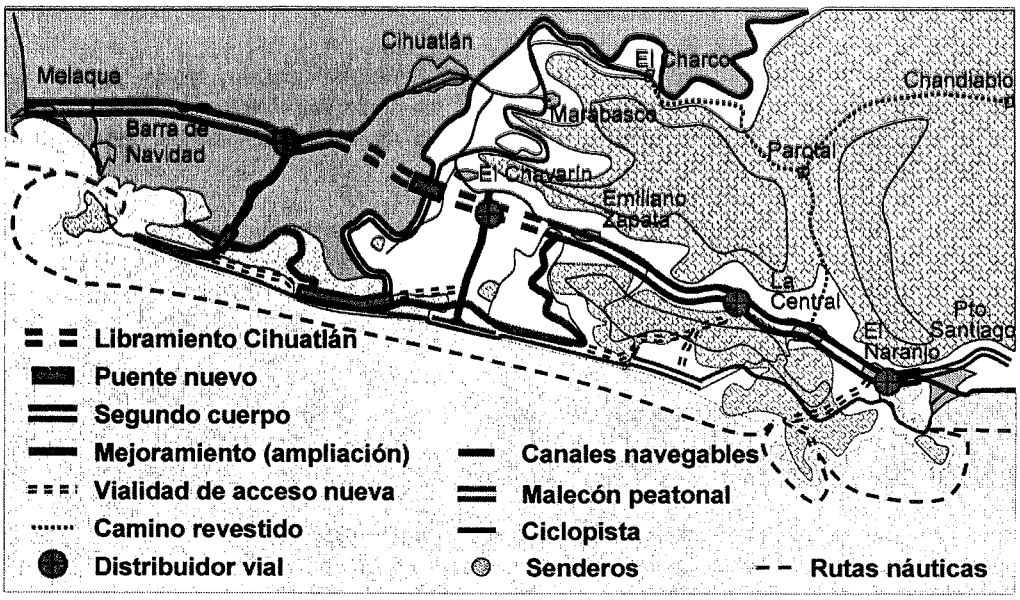
4.2.3. Comunicaciones

El sistema de acceso a la costa de Colima se define por medio de 3 elementos principales: la autopista Guadalajara – Manzanillo, la Carretera Federal 200 y el aeropuerto en Playa de Oro.

Con una visión a largo plazo, es necesario crear una estructura de comunicación vial que no genere un flujo de tráfico a lo largo de las playas, por lo que se propone una estrategia de penetraciones perpendiculares hacia las playas desde la espina dorsal, la Carretera Federal 200. Especialmente entre el aeropuerto y Playa de Oro / Peña Blanca.

Figura 10

SISTEMA DE COMUNICACIÓNES PROPUESTO



Debido a que la estructura vial no es continua para el transporte motorizado individual, se sugiere vincular los 'huecos' en el sistema con la ayuda de otros tipos de comunicación, especialmente la acuática.

4.2.3.1. Comunicación vial

4.2.3.1.A Carretera Federal 200

Debido a su carácter lineal, la costa de Colima y con ello el Corredor Costero lógicamente seguirán vinculándose con el exterior por medio de la Carretera Federal 200. Para ello se propone mejorar su calidad, especialmente en la parte hacia Jalisco y la Costalegre, y dotarla de un segundo par vial en el tramo entre Miramar / Juluapan y San Patricio Melaque (Jalisco), considerando los libramientos necesarios en los centros de población existentes (El Naranjo, La Central, Emiliano Zapata).

Se propone construir un amplio libramiento nuevo que evite el paso directo por Cihuatlán, por lo que se sugiere construir un nuevo puente sobre el Río Marabasco a la altura de El Chavarín, que prolongue de manera recta la Federal 200 que viene desde Manzanillo y que va hacia Barra de Navidad, garantizando de esta manera también una accesibilidad más sencilla a la zona de Playa el Coco e Isla Navidad.

Adicionalmente se sugiere la construcción de distribuidores viales (pasos a desnivel) en las desviaciones más importantes sobre la Federal 200 hacia los destinos en las playas en los siguientes puntos:

- El Naranjo
- Peña Blanca
- Aeropuerto
- Isla Navidad

4.2.3.1.B Nueva vialidad estatal Aeropuerto – Isla Navidad

A fin de no depender de la construcción del libramiento federal de Cihuatlán y del mejoramiento del ramal estatal hacia Playa El Coco, se retoma la propuesta de considerar la construcción de una nueva vialidad directa entre el aeropuerto Playa de Oro y Playa El Coco / Isla Navidad. El hecho que esta carretera cruzará directamente la desembocadura del

Río Marabasco y los esteros y canales que alimenta, tendrá implicaciones fuertes en su costo de construcción (vialidad piloteada y puente largo), por lo que será necesario realizar los estudios técnicos (hidrodinámicos) pertinentes a fin de determinar la técnica de construcción adecuada para no impactar en el delicado balance de flujos supra- y subterráneos del agua en la zona, definir el impacto en el sistema de dunas y valorar el riesgo de ubicarse en una zona altamente expuesta al mar abierto.

4.2.3.1.C Mejoramiento de ramales estatales existentes

A fin de facilitar el flujo vial en las dos penetraciones existentes hacia la costa (a Isla Navidad y al aeropuerto), se proponen obras de mejoramiento viales. En los dos casos, se sugiere ampliar la vialidad con acotamientos, y en el caso del acceso a Playa el Coco / Isla Navidad rectificaciones de la traza vial, combinado con la construcción de un nuevo puente sobre el Canal Las Guadalupes que permita el paso de embarcaciones por debajo de él.

- Carretera Federal 200 – Playa el Coco / Isla Navidad
- Carretera Federal 200 – Aeropuerto

4.2.3.1.D Accesos a playas

Debido a que la playa sigue y seguirá siendo el principal atractivo turístico de toda la región, se propone adoquinar los siguientes accesos existentes con piedras ahogadas en cemento:

- El Naranjo – Rancho Majagua
- Aeropuerto – Playa de Oro
- Federal 200 a Playa Peña Blanca:

  Se sugiere la construcción de una nueva vialidad de acceso a Playa Peña Blanca, vinculando el centro de la playa con la Carretera Federal 200 por un trazo que aprovecha de mejor manera que la vialidad existente las características topográficas de la zona. Esta vialidad también se sugiere construir con la misma técnica de piedras ahogadas en cemento, a fin de proporcionar accesibilidad sin permitir el exceso de velocidad.

4.2.3.1.E Penetraciones hacia la sierra

De importancia a mediano y largo plazo para la actividad turística dirigida hacia los atractivos de la sierra serán las vialidades de penetración hacia la cadena montañosa. A fin de proporcionar circuitos también para recorridos en bicicleta, estas vialidades cierran rutas que se prestan para este medio de transporte. Para ello se propone realizar los siguientes tramos, en una primera fase como terracerías de buena calidad:

- Marabasco – El Charco
- La Central - Parotal - La Canoa - El Charco
- El Parotal - Los Parajes

4.2.3.1.F Vialidades de baja velocidad

El carácter de parte del Corredor como un conjunto de destinos que giran alrededor de la naturaleza intacta se representará más claramente en su red de vialidades de baja velocidad y orientada principalmente al transporte no motorizado y alternativo. Para ello se proponen ciclopistas, veredas para caminar y bulevares peatonales. Es de gran importancia que estas vialidades conformen redes interconectadas y continuas, sin mayores tramos faltantes y con una clara separación hacia las vialidades destinadas al transporte motorizado individual con sus grandes velocidades.

- **<u>Ciclopistas</u>**

Se proponen las siguientes ciclopistas entre:

- Isla Navidad – Isla de Cocos
- Isla de Cocos – El Charco
- Isla de Cocos – Playa de Oro
- Playa de Oro – P laya Peña Blanca: Véase 'Cicloboulevard'

- Playa Peña Blanca – Puerto Santiago

- **Ciclobouleyard**

Una variante de las ciclopistas son los llamados ciclobulevares o bulevares peatonales. Estas vialidades son híbridos entre bulevares peatonales, ciclopistas y vialidades para carritos de golf u otros medios alternativos de transporte, y se proponen en aquellos lugares donde se prevé un mayor flujo de estas modalidades de transporte personal. Al mismo tiempo, estos bulevares fomentan el uso de medios de transporte alternativos a los automóviles, generado una sensación de estar en un lugar turístico diferente a lo acostumbrado. A fin de garantizar el desplazamiento de personas, se puede pensar también en transportes públicos en estos bulevares, siempre cuando estos respeten las bajas velocidades y la limpieza (sin motores de combustión de gasolina), siendo ello el trasfondo básico del concepto de los ciclobulevares.

Al definir una clara separación entre peatones y ciclistas u otros medios de transporte de mayor velocidad (patinadores, corredores, etc.) se genera mayor seguridad para todos los participantes, y se pueden generar espacios de mobiliario urbano como plazoletas o bancas.

Se propone el siguiente ciclobouleyard entre:

- Playa Potrero Grande – Playa Peña Blanca

- **Veredas**

El tercer elemento representa la red de veredas que se propone instalar en las cercanías de Playa Peña Blanca y Potrero Grande. Las veredas se dirigen a caminantes y ciclistas de montaña que quieren conocer a su entorno de una manera segura. Conectarán a atractivos turísticos locales como miradores, cascadas, cuerpos de agua, árboles o rocas especiales, rancherías y otros puntos de interés, de tal forma que esto representará un nuevo atractivo en sí solo, fomentando el turismo sostenible y agregando valor al destino. Para el equipamiento de los miradores u otros atractivos se propone el patrocinio de empresas activas localmente de bancas, placas explicativas u otros elementos.

Las veredas son un producto de carácter muy local, lo que debería de reflejarse en las características específicas de cada destino (señalización, mobiliario, etc.). En su conjunto, las veredas tienen que respetar una imagen corporativa como por ejemplo marcas amarillas en árboles y rocas para marcar el paso, a fin de crear una sensación de seguridad subjetiva (percepción) para el usuario, en conjunto con una señalización clara, especialmente en bifurcaciones y cruces con otras vialidades. Para la seguridad objetiva (física) deberán habilitarse las veredas existentes (ganado, venado, etc.), eliminando obstáculos mayores como rocas u árboles caídos y agregando instalaciones adicionales en puntos neurálgicos (barandales, escaleras, puentes, etc.).

Se proponen veredas de caminata / cicloveredas en los alrededores de:

- Playa Peña Blanca / La Central
- Playa de Oro / Emiliano Zapata
- Potrero Grande / Centinela de Abajo
- Marabasco / Emiliano Zapata / La Central

4.2.3.1.G Andadores – Malecones

Un elemento de comunicación terrestre en el punto de intersección entre vialidad y equipamiento son los andadores o malecones. Debido a la escala de los destinos en cuestión, los andadores no son de grandes dimensiones. Aun así, representan un elemento de gran importancia para el desarrollo ordenado de las actividades turísticas respectivas, ya que se ubican en las zonas de mayor afluencia de visitantes, donde existe una fuerte circulación de personas.

Creando un espacio de circulación peatonal, con lugares de descanso como plazoletitas y bancas, se puede generar un elemento urbano-turístico de encuentro entre visitantes y lugareños, un tipo de 'plaza lineal' que estructurará y ordenará la oferta turística en estas zonas álgidas.

Se proponen andadores en los siguientes sitios de la costa:

- Playa La Boquita (malecón)
- Punta Juluapan (andador panorámico alrededor de la punta)
- Punta Majagua / Peña Blanca (andador panorámico alrededor de la punta)

4.2.3.2. Comunicación marítima

Gracias a la marina propuesta en el PTI Puerto Santiago y las dos que forman parte del PTI Isla Navidad, el flujo de embarcaciones provenientes del norte tanto de Puerto Vallarta como de destinos de origen más lejanas (Baja California) puede hospedarse en el norte de la costa colimense.

En la bahía de El Carrizal se sugiere la construcción de un embarcadero flotante (atracadero), a fin de aprovechar esta caleta para fines náuticos, talvez vinculados a atractivos adicionales como restaurantes y clubes de playa.

4.2.3.3. Comunicación fluvial

A fin de dar mayor valor agregado al destino y ala zona de humedales que se ubica entre Isla Navidad y Potrero Grande, se propone la construcción de un sistema interconectado de canales navegables para embarcaciones menores y especiales para las necesidades que se presentan. Por un lado, los canales se dirigirán hacia los visitantes de los humedales para la observación de la flora y fauna local. Por medio de lanchas guiadas, canoas, kayaks u otros medios, los turistas pueden apreciar de cerca los atractivos de la zona.

Por el otro lado, los canales pueden servir para el transporte de personas desde el aeropuerto hacia ciertos destinos en la zona (Isla Navidad, Barra de Navidad, Playa el Coco, Isla del Coco, Playa Potrero Grande, Playa de Oro). Este medio de transporte agregará un atractivo considerable a toda la zona ya que representará un medio alternativo de desplazamiento.

Como conclusión de esta dualidad, se propone crear 'canales rápidos' para el transporte con embarcaciones especiales a los visitantes a ciertos destinos, con el fin de disminuir los tiempos de recorrido y garantizar una rápida llegada el destino. Además, estos canales estarán alejados de los otros canales para fines meramente recreativos. En el caso de la vinculación entre el aeropuerto y Playa de Oro / Peña Blanca, se sugiere la construcción de un embarcadero de transferencia del transporte fluvial al terrestre, por ejemplo camiones eléctricos o carritos de golf.

Los ''canales recreativos', permitirán el desplazamiento por medio de embarcaciones de bajo impacto ambiental en términos de ruido, contaminantes del aire, olas, etc., lo que implicaría la prohibición de vehículos motorizados.

Todas estas sugerencias están atadas a la realización de un estudio hidrodinámico que determine ex ante el impacto que tendrán los trabajos de dragado, ampliación y limpieza de los canales y su interconexión con el Río Marabasco y la Laguna de Navidad.

4.2.3.4. Concepto general

El medio de transporte cada vez más obtiene un lugar preponderante para realizar las actividades turísticas eficientemente y de manera atractiva para el turista. El concepto general de transporte prevé un enfoque claro hacia medios de transporte alternativos y distintos al tradicional transporte motorizado individual (automóvil), a fin de subrayar lo diferente de los destinos en la zona.

Con esta finalidad, el sistema de comunicaciones no se ha creado para dar satisfacción a los automovilistas exclusivamente, sino más bien a través de medidas constructivas se está haciendo un esfuerzo para trasladar distancias de desplazamiento hacia otros medios, por lo que la estructura vial no responde solamente a sus necesidades.

Debido a que la estructura vial no es continua para el transporte motorizado individual, se sugiere vincular los 'huecos' en el sistema con la ayuda de otros medios de transporte. Para facilitar la accesibilidad, se propone una estrategia de apoyo a medios de transportes no motorizados, como bicicletas, carritos de golf, peatones, patinadores, caballos, etc., apoyado con un sistema de transporte público y turístico eficiente y moderno, para facilitar el transporte por distancias mayores, y complementado por un sistema de transporte fluvial.

4.2.3.5. Transporte público

Apostando a un sistema moderno de transporte público, el destino de la Costa Blanca puede establecerse como una región amigable para los turistas y diferente a lo acostumbrado en otros destinos competidores de la macroregión. Al

mismo tiempo que las vialidades existentes no se cargarán tanto por el transporte motorizado individual, se pueden crear incentivos para el uso del transporte público que dirijan los flujos de visitantes hacia los puntos de transferencia deseados y hacia atractivos turísticos específicos.

Con un sistema de cobranza por medio de pases, se puede dar la posibilidad que el visitante adquiera una sola vez un pase para moverse dentro de la región destinataria libremente y sin tener que preocuparse por la compra de boletos. Este sistema puede servir también para dar incentivos por medio de los hoteleros o touroperadores, fomentando de esta manera que el visitante conozca más de la región y de sus atractivos, lo que generaría mayor derrama local en los diferentes puntos de atracción.

En el caso concreto de la zona turística entre Playa Potrero Grande - Playa de Oro y Playa Peña Blanca, se propone la instalación de un transporte continuo a lo largo de esta línea por medio de un medio de transporte turístico especial (tipo 'tranvía' o 'trenecillo eléctrico') que tendrá el permiso exclusivo de recorrer esta franja de la costa a toda su larga.

4.2.3.6. Transporte alternativo individual

El fomento de los medios alternativos de transporte individual puede incluir carritos de golf u otros electromóviles, bicicletas, patines, *scooters*, caballos y carrozas, para nombrar algunos. La estructura de comunicaciones además está diseñada para fomentar que las personas se muevan como peatones, al no permitir la libre circulación de los automóviles a lo largo de las playas.

4.2.3.7. Transporte acuático

Adicionalmente, se sugiere la integración de medios de transporte que utilicen los canales en la zona, a fin de generar un nuevo medio de transporte que le de un carácter distinto a la zona. El transporte por canales puede adquirir inclusive un carácter de sello único para los destinos de la zona, haciendo al mismo tiempo propaganda para los atractivos turísticos que se encuentran accesibles solamente por este medio de transporte.

4.2.3.8. Programa de señalamiento

Con la dependencia casi total del turismo que visita la región de los vehículos motorizados, las vialidades terrestres y su uso eficiente son la clave para el desarrollo turístico exitoso. A fin de garantizar las condiciones que fomenten una mayor movilidad de los turistas entre los diversos destinos, atractivos y recursos turísticos que se ubican en ella, es esencial la creación de un señalamiento vial claro, congruente y suficiente.

Se propone que aparte del señalamiento 'clásico' expuesto a continuación también se utilicen elementos locales en la indicación especialmente de los atractivos turísticos, sobre todo en la zona del Potrero Grande. La información deberá señalarse de tal forma que conduzca al turista a través de la ruta respectiva, sin titubeos y con señales cuya periodicidad garantice una información que sin problemas permita que el visitante encuentre su destino. La uniformización de la información para el conductor debe incluir la eliminación de informaciones irrelevantes (anuncios) sobre las vialidades.

Es importante que el señalamiento no se restringa solamente a zonas pobladas sino también a las zonas despobladas, ya que su existencia aporta un elemento significativo a la sensación de seguridad de las personas que transcurren en los caminos al no sentirse 'perdidos'. El programa de señalamiento incluye señalamiento a lo largo de la carretera, en intersecciones, en zonas o sitios especiales del camino y señalamiento en el paso por las poblaciones que cruce el camino, comprendiendo los tres aspectos principales: el preventivo, el informativo y el restrictivo.

4.2.4. Saneamiento y Conservación Ambiental

El medio ambiente intacto es un elemento central de la presente estrategia turística, así que su protección es un punto medular en este contexto. Solamente si se logra mantener los ecosistemas intactos se puede desarrollar un tipo de turismo sostenible que también en el largo plazo promete generar beneficios para la población local.

El concepto de proteger y conservar al medio ambiente sin embargo no se vislumbra como una estrategia que excluye al ser humano de su entorno natural. No se trata de una protección por sí mismo, por lo que se pretende realizar un concepto de 'aprovechar para conservar'.

Debido a que la pobreza es el mayor depredador de la naturaleza, se pretende poner en valor al medio ambiente intacto por medio de su aprovechamiento turístico sostenible, generando ingresos para la población local y con ello despertando su propio interés en proteger y conservar sus ecosistemas.

Ante el hecho que la naturaleza no respeta los límites administrativos utilizados por los hombres, se sugiere la instalación de comisiones especiales e interestatales, a fin de resolver las problemáticas que afectan a toda la zona. Esto aplica especialmente a la problemática del Río Marabasco y los humedales y manglares en su desembocadura.

4.2.4.1. Áreas Naturales Protegidas

En el contexto de lo anterior, las Áreas Naturales Protegidas juegan un papel central, ya que representan de alguna manera un tipo de 'sello de calidad' en términos ecológicos. Por ello, la declaración de amplias zonas como área naturales protegidas le garantiza al visitante que existen recursos naturales que valen la pena visitar.

Para el presente Programa se sugiere que toda la zona del Potrero Grande se declare como Área Natural Protegida de nivel estatal lo más rápido posible, ya que representan un atractivo turístico de gran potencialidad. Debido a las grandes presiones que se ejercen de parte tanto de la agricultura intensiva como de parte del turismo sobre los humedales, se propone que todos los humedales entre Isla Navidad, Playa de Oro y Emiliano Zapata se incluyan en esta Área Natural Protegida. Esto incluye la restauración de ciertas zonas deterioradas y explotadas por fines ganaderos o agrícolas actualmente, sobre todo en la zona de El Rebalse y la desembocadura del Río Marabasco.

El ANP debe considerar el establecimiento de zonas de amortiguamiento de suficientes dimensiones a fin de garantizar la estabilidad del ecosistema ante las afectaciones por los usos circundantes.

5.- LINEAMIENTOS NORMATIVOS

Cuadro 1

COMPATIBILIDAD DE ACTIVIDADES TURÍSTICAS

ZONA	DESTINO	NIVELES	ALTURA (m)	AT < 5 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 5 ctos/ha	AT-10 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 10 ctos/ha	AT-20 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 20 ctos/ha	AT-40 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 40 ctos/ha	AT-60 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 60 ctos/ha	AT-90 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 90 ctos/ha	AT-120 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 120 ctos/ha	RV ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad menos de 5 ctos/ha	Hotel de Playa Gran Turismo y Convenciones	Hotel de Playa 4 y 5 Estr.	Hotel de Playa 3 Estr	Hotel de Golf	Hotel Spa	Hotel Náutico	Hotel Boutique	Hotel Negocios	Hotel sin Frente de Playa	Ecohotel	Condominios Turísticos	Villas, Residencias & Segundas Casas
1	Isla Navidad	4	16	●	●	●	●	❖	❖			●	●		●	●	●	●	●	●		●	●
	Playa El Coco	2	8	●	●	●	❖	❖			●		●	●		●		●		●	●	●	●
2	Isla del Coco	2	8	●	❖									●		●		●		●	●		●
	Los Hachotes - El Charco	1	4	●	❖						❖			●							●		
	Playa Potrero Grande	2	8	●	●	❖	❖							●							●		
3	Peña Blanca - Playa de Oro	3	12	●	●	●	❖					●	●		❖	●		●	●	●	●	●	●
	Majagua - Carrizal	2	8	●	●	❖							●			●		●		●	●		●
	Higueras - Juluapan	2	8	●	●	●	❖						●			●		●				●	●
4	Puerto Santiago	6	24	●	●	●	●	●			❖	●	●	●	❖	●	❖	●	●	●		●	●

● Permitido Prohibido ❖ Condicionado a Estudios de Factibilidad Técnica y/o Ambiental

FUENTE: CEURA

6.- PROGRAMA MULTIANUAL E INTERSECTORIAL DE INVERSIONES

A continuación se exponen los cuadros y gráficos de resumen del listado completo de acciones propuestas para la realización de la estrategia descrita arriba. Las acciones se subdividen en las siguientes tres grandes áreas estratégicas con sus respectivas líneas estratégicas:

- Desarrollo Turístico:
  - T1: Planeación
  - T2: Desarrollo de Infraestructura, equipamiento y servicios turísticos
  - T3: Promoción, difusión y capacitación
  - T4: Financiamiento
- Medio Ambiente:
  - A1: Manejo de desechos sólidos
  - A2: Sistema Integral de Agua y Drenaje
  - A3: Impulso a la Protección Ecológica
- Desarrollo urbano:
  - U1: Planeación
  - U2: Mejoramiento Urbano
  - U3: Vialidad y transporte
  - U4: Infraestructura
  - U5: Equipamiento

6.1. Resúmenes

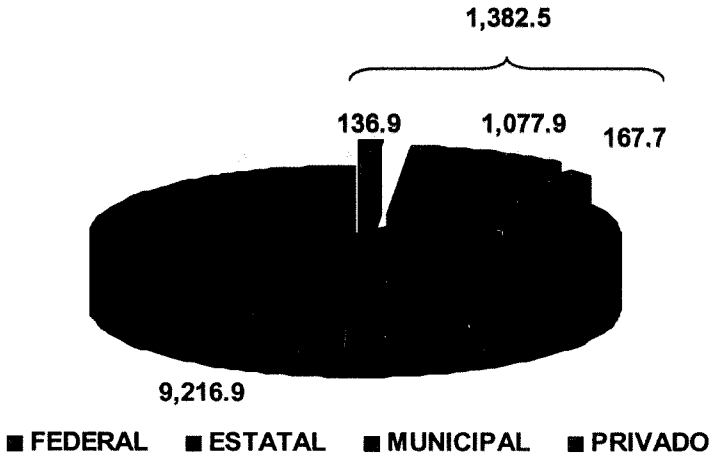
Cuadro 2

INVERSIÓN TOTAL POR FUENTE DE INVERSIÓN

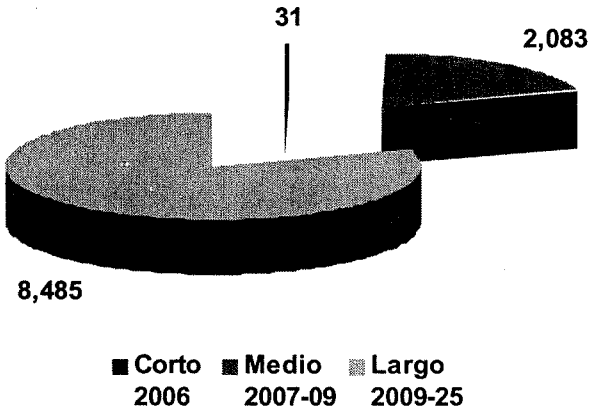
FUENTE DE INVERSIÓN	INVERSIÓN	
	MILLONES DE PESOS	PARTICIPACIÓN
Federal	136.9	1%
Estatal	1,077.9	10%
Municipal	167.7	2%
TOTAL PÚBLICO	**1,382.5**	**13%**
Privado	9,216.9	87%
GRAN TOTAL	**10,599.4**	**100%**

Cuadro 3

INVERSIÓN TOTAL POR FUENTE DE INVERSIÓN



INVERSIÓN TOTAL POR PLAZO (MILLONES DE PESOS)



Cuadro 4

INVERSIÓN TOTAL POR ÁREAS ESTRATÉGICAS Y PRINCIPALES LÍNEAS (MILLONES DE PESOS)

DESARROLLO TURÍSTICO	**9,376**	**88%**
Infraestruct., equipam. y servicios turíst.	9,062	86%
Promoción	313	3%
Otros	0.2	0%
MEDIO AMBIENTE	**15**	**0%**
DESARROLLO URBANO	**1,208**	**11%**
Vialidad y transporte	700	7%
Infraestructura	504	5%
Otros	4	0%
TOTAL	**10,599**	**100%**

7.- PROYECTOS URBANO - TURÍSTICOS

A continuación se presentan en forma paramétrica los proyectos urbanos-turísticos definidos como prioritarios para la obtención de recursos públicos para promover la participación de los sectores privado y social.

En las fichas que se muestran a continuación se presentan los sectores requeridos para los siguientes Programas. Los mencionados programas a su vez se dividieron en subsectores, en el que se identificaron los proyectos necesarios:

- Desarrollo Turístico:
  - Promoción, difusión y capacitación
  - Desarrollo de infraestructura, equipamiento y servicios turísticos
- Desarrollo Urbano:
  - Planeación
  - Vialidad y transporte
- Medio Ambiente:
  - Sistema Integral de Agua y Drenaje
  - Impulso a la Protección Ecológica

A continuación se detalla cada proyecto que demanda mayor atención de los sitios de desarrollo turístico en el Corredor Costero.

7.1. Programa: Desarrollo Turístico

7.1.1 Proyecto: Campaña Integral de Reposicionamiento Promocional

I.- Ubicación	Manzanillo	
II. Identificación	No. De Proyecto, Obra o Acción:	T3.14
a) Programa / Área estratégica	DESARROLLO TURÍSTICO	
b) Subprograma	LÍNEA ESTRATÉGICA T3: Promoción, difusión y capacitación	
c) Descripción del proyecto, obra o acción:	Campaña Integral de Reposicionamiento Promocional del Destino 'Costa Blanca'	
Tipo de proyecto, obra o acción:	Campaña	
Instancia ejecutora y modalidad:	Estado 100%	Administración directa
III. Recursos	Inversión estimada:	15 Millones Pesos / año
a) Etapa de ejecución:	2006 - 2025	

7.1.2. Proyecto: Construcción de sanitarios públicos con regaderas

I.- Ubicación	Manzanillo	
II. Identificación	No. De Proyecto, Obra o Acción:	T2.04
a) Programa / Área estratégica	DESARROLLO TURÍSTICO	
b) Subprograma	LÍNEA ESTRATÉGICA T2: Desarrollo de infraestructura, equipamiento y servicios turísticos	
c) Descripción del proyecto, obra o acción:	Construcción de sanitarios públicos con regaderas en las playas de La Boquita, Peña Blanca y El Coco	
Tipo de proyecto, obra o acción:	Construcción	
Instancia ejecutora y modalidad:	Estado 50%, Municipio 50%	Administración directa
III. Recursos	Inversión estimada:	450,000 Pesos
a) Etapa de ejecución:	2006, 2007 - 2009	

7.2. Programa: Desarrollo Urbano

7.2.1. Proyecto: Señalización

I.- Ubicación	Manzanillo	
II. Identificación	No. De Proyecto, Obra o Acción:	U3.09
a) Programa / Área estratégica	DESARROLLO URBANO	
b) Subprograma	LÍNEA ESTRATÉGICA U3: Vialidad y transporte	
c) Descripción del proyecto, obra o acción:	Dotar la costa de señalización vial, y señalización turística típica	
Tipo de proyecto, obra o acción:	Construcción	
Instancia ejecutora y modalidad:	Federación 60% Estado 40%	Administración directa
III. Recursos	Inversión estimada:	1 Millón Pesos
a) Etapa de ejecución:	2006 – 2025	

7.3. Programa: Medio Ambiente

7.3.1. Proyecto: Terminación del relleno sanitario

I.- Ubicación	Manzanillo	
II. Identificación	No. De Proyecto, Obra o Acción:	A1.02
a) Programa / Área estratégica	MEDIO AMBIENTE	
b) Subprograma	LÍNEA ESTRATÉGICA A1: Manejo de desechos sólidos	
c) Descripción del proyecto, obra o acción:	Terminar el relleno sanitario (incl. vehículos)	
Tipo de proyecto, obra o acción:	Construcción	
Instancia ejecutora y modalidad:	Municipio	Administración directa
III. Recursos	Inversión estimada:	3 Millones Pesos
a) Etapa de ejecución:	2006	

7.1.3. Proyecto: Seguridad para el nadador

I.- Ubicación	Manzanillo	
II. Identificación	No. De Proyecto, Obra o Acción:	T3.08
a) Programa / Área estratégica	DESARROLLO TURÍSTICO	
b) Subprograma	LÍNEA ESTRATÉGICA T3: Promoción, difusión y capacitación	
c) Descripción del proyecto, obra o acción:	Elaborar un estudio integral de mejoramiento de seguridad para el nadador (salvavidas)	
Tipo de proyecto, obra o acción:	Estudio	
Instancia ejecutora y modalidad:	Estado 50%, Municipio 50%	Administración directa
III. Recursos	Inversión estimada:	700,000 Pesos
a) Etapa de ejecución:	2007 - 2009	

7.1.4. Proyecto: Capacitación

I.- Ubicación	Manzanillo	
II. Identificación	No. De Proyecto, Obra o Acción:	T3.06
a) Programa / Área estratégica	DESARROLLO TURÍSTICO	
b) Subprograma	LÍNEA ESTRATÉGICA T3: Promoción, difusión y capacitación	
c) Descripción del proyecto, obra o acción:	Capacitación a prestadores de servicios turísticos en general	
Tipo de proyecto, obra o acción:	Programa	
Instancia ejecutora y modalidad:	Federación 50% Estado 50%	Administración directa
III. Recursos	Inversión estimada:	7 Millones Pesos
a) Etapa de ejecución:	2006 - 2025	

7.3.2. Proyecto: Programas de manejo Integral de Cuencas

I.- Ubicación	Manzanillo	
II. Identificación	No. De Proyecto, Obra o Acción:	A2.01
a) Programa / Área estratégica	MEDIO AMBIENTE	
b) Subprograma	LÍNEA ESTRATÉGICA A2: Sistema Integral de Agua y Drenaje	
c) Descripción del proyecto, obra o acción:	Realizar programas de manejo Integral de la cuenca de los ríos Marabasco, Juluapan y Peña Blanca.	
Tipo de proyecto, obra o acción:	Estudio	
Instancia ejecutora y modalidad:	Federación 20% Municipio 80%	Administración directa
III. Recursos	Inversión estimada:	1.5 Millones Pesos
a) Etapa de ejecución:	2007 - 2009	

8. PROYECTOS DETONADORES

8.1. Proyecto 1: Puerto Santiago de la Laguna

8.1.1. Descripción y Diagnóstico

8.1.1.1. Aspectos generales

La Laguna de Juluapan tiene los siguientes aspectos físicos:

- Es el 'cuerpo de agua más alterado del Estado de Colima'
- A partir de 1987, de los 176 ha originales se rellenaron 54% con autorización federal, cortándose casi en su totalidad la vegetación de manglar.
- A partir de 1992 se pararon los trabajos de relleno y la vegetación de manglar ha vuelto a regenerarse en casi todas las márgenes.
- El trabajo de relleno y dragado amparado por la autorización aun no se finiquita, quedando importantes zonas sin consolidar.
- Profundidad actual de la laguna: aprox. 1 m.
- Existen problemas de ocupación irregular (restaurantes) en la Playa La Boquita, playa adyacente a la Laguna Juluapan.

8.1.1.2. Proyecto Original: Desarrollo Completo de la Laguna Juluapan

- Proyecto de una ciudad residencial y turística sobre 200 ha (tipo Port Grimaud o Marbella), con cinco hoteles de gran turismo con 1,500 ctos, residencias, muelle privado y campo de golf.
- Segmentos: Residencias y segundas casas, compras, náutico, familiar, golf
- Marina interior en Laguna Juluapan
- Mezcla de condoteles, productos inmobiliarios turísticos, comercio y vivienda permanente

- Centro cívico para la articulación entre la población local y la flotante
- Vinculación con la localidad El Naranjo, Club Santiago y Playa La Boquita

8.1.2. Evaluación del Proyecto Puerto Santiago de la Laguna

8.1.2.1. Descripción del Proyecto

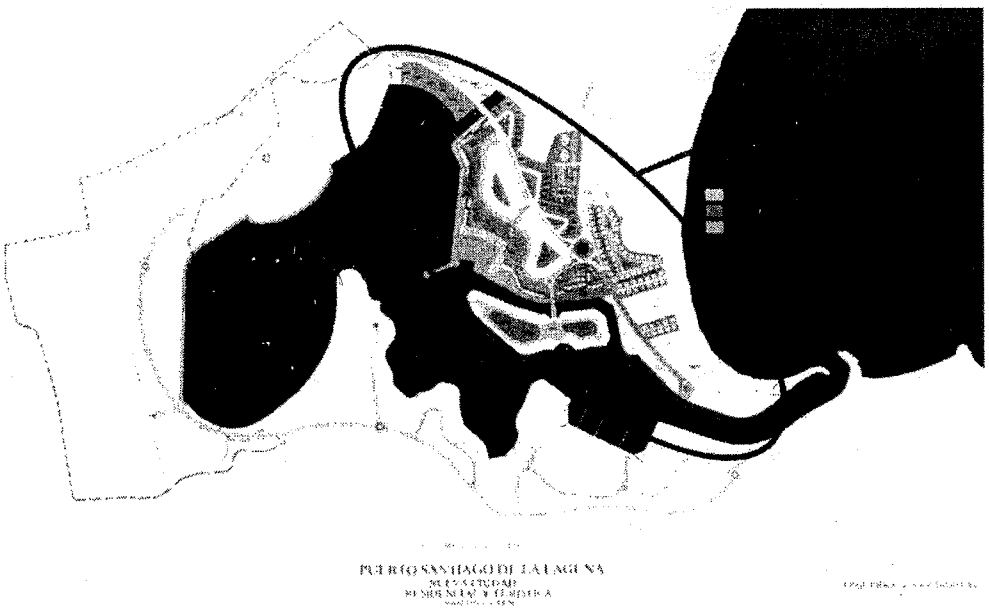
El proyecto denominado «Puerto Santiago de la Laguna», forma parte de los proyectos estratégicos de inversión del 'Programa Regional de Desarrollo Urbano – Turístico del Corredor Puerto Santiago de la Laguna – Isla Navidad en la Costa del Estado de Colima', el cual habrá de consolidar a Manzanillo como un multidestino turístico integral, competitivo y diversificado.

El proyecto contempla productos inmobiliarios acordes a las actividades turísticas en donde también se fomente la vivienda definitiva. Además de una serie de instalaciones y equipamientos complementarios, entre los que destaca una marina de 400 posiciones y un centro cultural que articula a la población local con la flotante. La superficie del proyecto es de 901,510.08 m2, la cual fue cedida al gobierno de Colima por Decreto Presidencial el 21 de enero de 1991 y se divide en tres polígonos:

- Polígono No P1, con una superficie de 632,499.05 m2.
- Polígono No P2, con una superficie de 81,547.34 m2.
- Polígono No P3, con una superficie de 187,463.89 m2.

Figura 12

ÁREA DE APLICACIÓN DEL PROGRAMA PARCIAL



El proyecto 'Puerto Santiago de la Laguna» se ubica en el extremo poniente de la Bahía de Santiago, en las márgenes de la Laguna de Juluapan, a 15 kilómetros al noroeste del centro histórico de Manzanillo. La laguna se encuentra protegida por dos configuraciones montañosas, al norte por la Sierra del Perote y al sur por las puntas El Carrizal y Juluapan que rematan en el Cerro del Tigrillo. El predio está conformado por terrenos ganados al mar, así como por rellenos autorizados y colinda con el fraccionamiento turístico Club Santiago.

El área de estudio está delimitada por las siguientes áreas: al norte, por terrenos que eran del Ejido El Naranjo; al oriente, por el campo de golf del Club Santiago, la zona urbanizada de dicho desarrollo y por la zona federal de la playa de la Bahía de Santiago; al sur, por el canal de comunicación de la laguna con el Océano Pacífico; y al poniente, con la Laguna de Juluapan.

Las pendientes del predio corresponden a zona planas o semiplanas debido a los rellenos naturales o inducidos en el lecho lagunar. Prácticamente la totalidad del terreno tiene pendientes de 0 a 1.5% que fluyen hacia el cuerpo de agua de la laguna.

La estrategia planteada en el Programa Parcial para el área de estudio incluye:

- Estructura urbana.- La estructura urbana la conforman 29 manzanas y se presenta como un complemento de la unidad urbana formada con el Club Santiago.

- Lotificación.- La lotificación se compone 522 lotes con una superficie de 555,880.6 M2. Del total de lotes, 29 están afectados por la urbanización irregular de la Inmobiliaria Sierra Madre en Club Santiago[2]; otros 18 corresponden a predios considerados como cesión para destinos[3]. En total se tienen 475 lotes aprovechables que suman una superficie vendible de 472,979.5 M2.

La zonificación de los usos del suelo del proyecto corresponde a Turístico Hotelero de Densidad Media (TH3). De acuerdo con el Reglamento de Zonificación del Estado de Colima, en las zonas Turístico Hoteleras (TH3) y «cuando se autoricen usos habitacionales, se aplicarán para los lotes las normas de las zonas H2U, H3H y H2V descritas en los artículos 55, 58, y 61, de este Reglamento». De acuerdo con la zonificación del Programa Parcial aplican los usos turísticos de las zonas H2U y H2V.

8.1.2.1.A Isla Navidad

Isla Navidad dispone de una oferta urbanizada de 144 lotes para seleccionar entre lotes frente al mar, terrenos en las colinas con vista al océano, villas en el campo de golf, y lotes para residencias con vista a la marina. Del total de lotes, 24 han sido vendidos y en algunos casos ya hasta han sido edificados.

Los precios de venta de los lotes en el campo de golf oscilan entre 160,000 y 345,000 dólares por unidad. Los precios por m2 oscilan entre 228 y 407 dólares para unidades con superficies de 703 y 849 m2 respectivamente. Además se debe pagar una membresía de 30,000 dólares.

Los precios de los terrenos con frente al mar oscilan entre 1.3 y 2 millones de dólares por unidad. Los precios por M2 oscilan entre 709 y 1,206 dólares para unidades con superficies de 1,832 y 1,659 m2 respectivamente. Además se debe pagar una membresía de 30,000 dólares.

Los lotes cercanos a la marina oscilan entre 700,000 y 1,350,000 dólares por unidad. Los precios por m2 oscilan entre 226 y 247 dólares para unidades con superficies de 5,968 y 2,833 m2 respectivamente. Además se debe pagar una membresía de 30,000 dólares.

En Isla Navidad, también se vende producto terminado; villas que tienen entre 531 y 620 m2 construidos. Los precios por unidad oscilan entre 553,000 y 641,000 dólares y por m2 construido el precio oscila entre 1,034 y 1,048 dólares.

8.1.2.1.B Cascadas de Manzanillo

El proyecto se desarrolla sobre una superficie de 215 hectáreas con vista a la Bahía de Santiago. En una primera fase (Santiago Bluffs) se habilitaron 120 lotes con vista al Océano y se han vendido 57 unidades. El precio de venta por m2 es de 150 dólares en promedio.

2 Suman una superficie de 14,283.9 m2
3 Suman una superficie de 68,617.2 m2

8.1.2.1.C Oferta Dispersa

a) Terreno de 40 hectáreas

Se localiza atrás de Cascadas de Manzanillo, tiene vista al mar y a las montañas, entre el pueblo de Miramar y Santiago, atrás de la colonia de las flores.
El precio de venta es de 100 pesos por m2.

b) Terreno de 450 mts2

Ubicado sobre la Playa a tres cuadras del pueblo de Santiago, cuenta con los servicios de luz, agua potable, actualmente esta cercado y con barda.

El precio de venta es de 150 dólares por m2.

c) Terreno de 4 hectáreas.

Esta ubicado frente al Parque Industrial de Fondeport, lugar donde se encuentran patios de contenedores y empresas industriales, cuenta con varios accesos por el Boulevard Miguel de la Madrid.
El precio de venta es de 900 pesos por m2.

d) Terreno en la Península de Santiago de 4,491 m2

Ideal para condominios o una casa de Lujo, tiene acceso por el Mirador y por la calle de la entrada a Las Hadas.

El precio de venta es de 100 dólares por m2.

Sin embargo, en todo el Corredor Puerto Santiago de la Laguna – Isla Navidad existe hoy día una fuerte escasez de suelo urbanizado, de tipo hotelero y con frente de playa, razón por la cual los precios de terrenos se han ido al alza, lo que abre una excelente oportunidad de negocios para el grupo de propietarios del proyecto Puerto Santiago de la Laguna al abrir a la oferta predios urbanizados, aprovechando las mejores playas disponibles en la zona.

8.1.2.2. Beneficios

Los pronósticos para Manzanillo señalan que en el largo plazo habrá una afluencia superior a 1 millón 500 mil turistas por año. Al año 2025, se espera que los mexicanos que visiten Manzanillo representen el 88.7% y el 11.3% sean extranjeros.

Para ese año, la inversión en construcción de cuartos alcanzará los 485 mdd y se captarán divisas por un total de 38 mdd, con una derrama económica del turismo nacional del orden de 3,243 millones de pesos.

Asimismo, se espera haber generado 30,962 empleos, debiendo anticipar infraestructura y servicios urbanos para 57,458 mil nuevos habitantes, que requerirán de casi 16 mil viviendas, y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población local, contribuyendo a las políticas de desarrollo social, económico y regional del estado de Colima.

8.1.2.3. Requerimientos de Inversión

La generación de un desarrollo turístico de calidad depende de dos factores fundamentales. El primero es la seguridad en la tenencia de la tierra, para quienes pretenden construir en el desarrollo, las instalaciones de hospedaje y atracción turística, y el segundo es la seguridad en la dotación de infraestructura, para que se lleven a cabo de manera adecuada las actividades que se desea impulsar.

Estos dos factores se proveerán mediante las inversiones que se realizarán en el proyecto Puerto Santiago de la Laguna. La propiedad jurídica de la superficie a desarrollar es del gobierno del estado y de desarrolladores particulares, y en ella se llevarán a cabo las obras de infraestructura. Adicionalmente, para dar un atractivo específico a los terrenos y atraer al mercado náutico se construirá una marina en la Laguna de Juluapan.

Para el desarrollo de las obras de cabeza, la urbanización, las obras marítimas la construcción de un Parían Gastronómico, se estima una inversión de 316.2 millones de pesos (precios constantes de 2006), integrada de la siguiente manera:

Cuadro 5

INVERSIÓN DEL PROYECTO PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA

Concepto	Importe (Millones de pesos constantes de 2006)	%
Estudios y proyectos	3,949	1.2
Terreno	106,923	33.8
Obras de Cabeza	18,273	5.8
Acometida eléctrica	5,582	1.8
Agua potable	4,696	1.5
Aguas residuales	7,995	2.5
Urbanización	177,397	56.1
Oficina de ventas	1,800	0.6
Gastos previos	4,744	1.5
Capital de trabajo	3,162	1.0
TOTAL	316,249	100.0

8.2. Proyecto 2 PTI Peña Blanca – Playa de Oro

8.2.1. Concepto general

El PTI Peña Blanca no se considera como un 'PTI típico', ya que más bien se trata de dos Unidades Turísticas que se vinculan funcionalmente y físicamente uno con el otro, a pesar de que cada una de ellas presenta rasgos característicos. Debido a que comparten el mismo espacio geográfico (el anfiteatro y la playa entre Playa de Oro y Peña Blanca, incluyendo al Cerro la Murcielaguera), se ha decidido vincular estas dos Unidades Turísticas por medio de un PTI, a fin de garantizar un desarrollo armónico, ordenado e integrado, compartiendo ciertos elementos básicos de la oferta turística y de la infraestructura.

El PTI Peña Blanca se considera uno de los elementos estructurales de la oferta turística con mayor potencial en toda la costa colimense. La mezcla entre paisajes panorámicos, amplitud de los espacios, vegetación abundante, playas de buena calidad, fácil accesibilidad, cercanía con mercados emisores y tenencia de la tierra clara (ejidal) lo predestina a fortalecerse como un punto ancla en el mapa turístico de la costa del Pacífico mexicano.

Se perfila como un Proyecto Integral de alta hasta muy alta calidad con un enfoque claro hacia un turismo muy exclusivo y de baja densidad, donde la arquitectura sobresaliente esté muy integrada a la naturaleza circundante, vinculada armónicamente con los cerros y la vegetación que caracterizan a esta zona.

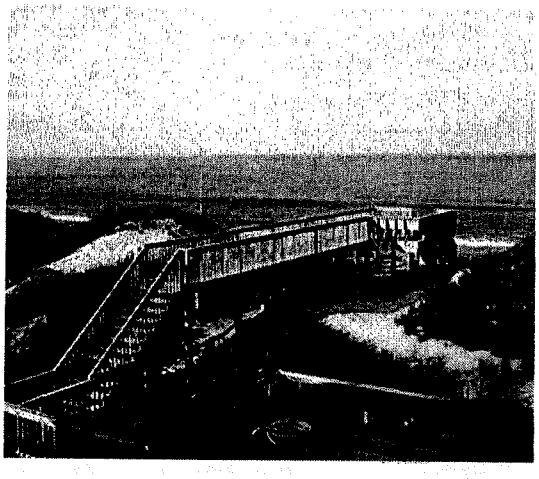
El PTI Playa Peña Blanca involucra un elemento nuevo a la oferta turística de toda la región, al aprovecharse una gran playa virgen de tal manera que su carácter de 'virginidad' se mantiene también para las futuras generaciones. Teniendo esto como punto central de la estrategia de aprovechamiento espacial del anfiteatro, se llega a una estructura que concentra los aprovechamientos turísticos a los dos extremos del anfiteatro, manteniendo 'libre' (usos agrícolas) la parte central por donde se realiza el acceso a toda la zona. Gracias a ello, se logra realizar el deseado efecto de 'virginidad' que contrasta tanto con los altos niveles de aprovechamiento en las playas de la Bahía de Manzanillo y la Bahía de Santiago.

A consecuencia de lo anterior, la conservación del medio ambiente adquiere una importancia especial. Un elemento central es la protección de la playa y de las dunas subsecuentes, ya que representan probablemente los ecosistemas más amenazados debido a la gran presión por los usos turísticos. Se propone mantener la playa completamente libre de cualquier instalación fija, con excepción de lo necesario para la seguridad de los nadadores (salvavidas). Estas instalaciones pueden asociarse a un pequeño negocio debajo de las torres de vigilancia a fin de generar fondos para mantener las instalaciones.

Las dunas a continuación al igual se deben mantener libres de usos intensivos y deben contar con andadores elevados que las cruzan a fin de minimizar los impactos humanos en la muy frágil vegetación de duna.

Figura 13

ANDADORES PILOTEADOS SOBRE DUNAS



Aun así, la playa se aprovechará de forma diferenciada a la oferta existente y propuesta en otros lados de la costa:

- Hoteles Boutique
- Campo de golf
- Ecologídad y virginidad de la playa
- Deportes de playa y de montaña
- Contemplación de la naturaleza
- Accesibilidad desde la carretera federal 200
- Comunicación paralela a la costa por vía marítima y por un ciclobouleverd y un andador peatonal

Cuadro 6

PTI PEÑA BLANCA - PLAYA DE ORO: SUPERFICIES PROPUESTAS

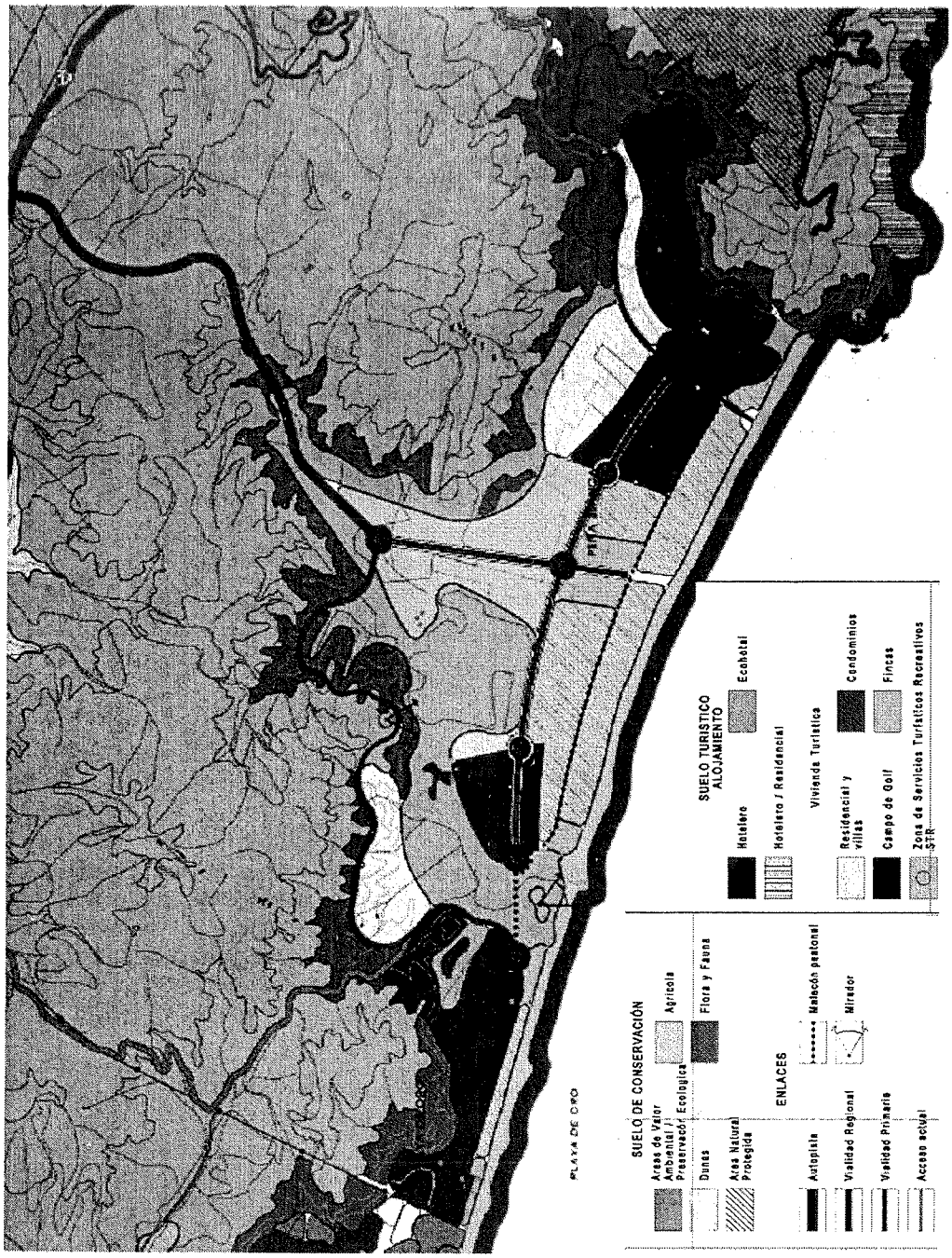
	SUPERFICIE	
	ha	%
Turístico Hotelero:	**88.6**	**16**
Peña Blanca Extremo	12.5	2
Peña Blanca Dunas	7.8	1
Playa de Oro Extremo	50.2	9
Playa de Oro Dunas	18.1	3
Vivienda turística:	**139.9**	**26**
Residencias Peña Blanca	35.7	7
Residencias Playa de Oro	22.0	4
Condominios Peña Blanca	26.0	5
Fincas frutícolas	56.2	10
Servicios Turísticos Recreativos	18.4	3
SUBTOTAL ÁREA VENDIBLE	**246.9**	**45**
Campos de golf	96.7	18
Dunas	90.4	17
Amortiguamiento	110.0	20
GRAN TOTAL	**544.0**	**100**

8.2.2. Enfoque de mercados y segmentos

El mercado enfocado se compondrá principalmente por visitantes de Colima, Jalisco (Guadalajara) y los estados del Bajío, con una participación moderada pero creciente (20-30%) de extranjeros, sobre todo norteamericanos. Los segmentos se centrarán en el turismo de sol y playa, segundas casas, golf y actividades náuticas. Además, Peña Blanca puede aprovechar la dinámica en el segmento de la clase Careyes y su penetración firme en los mercados emisores, ofreciendo nuevos elementos con la existencia de atractivos adicionales en su cercanía: Potrero Grande, gastronomía de playa y atractivos en la sierra (cascadas, etc.).

Figura 14

ESQUEMA CONCEPTUAL DEL PTI PLAYA DE ORO - PEÑA BLANCA



8.2.3 Normatividad

8.2.3.1. Compatibilidad de actividades turísticas

A continuación se expone un listado con normatividades en términos de compatibilidad turística para la zona del proyecto detonador y las áreas cercanas de interés para el presente Programa.

Se puede observar que muchas de las actividades enlistadas se pueden aplicar sin que sea de gran importancia el tipo de productos turísticos que se están proponiendo. Esto se debe a su carácter de bajo impacto (p.e. talleres de pintura) y a su alta compatibilidad con todos los segmentos enfocados.

Por el otro lado destaca que en la zona de los humedales son incompatibles casi todas las actividades existentes, con algunas excepciones en torno al ecoturismo, y esto también bajo la condición de la elaboración de estudios adecuados sobre su impacto, en el contexto de la posible declaración como área natural protegida y su programa de manejo.

Cuadro 7

ATRACTIVOS Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS (1/2)

Lugares de interés turístico	Turismo tradicional																																							
	Playa	Golf	Tenis	Jogging en Pista	Patines en Línea / Inline Skating	Actividades en Vehículos Off-Road	Natación	Esquí Acuático	Jet Ski	Otras Actividades en Vehículos Acuáticos Motorizados	Paseos en Barca	Turismo Náutico (marina)	Vela	Surf	Wind Surf / Kite Surf	Zonas de Juegos / Instalaciones Deportivas	Ranchos Cinegéticos	Parques Temáticos y Recreativos	Salud y Belleza / Spa	Zoológico regional	Aviario	Tortugario	Cocodrilario	Hipódromo	Galgódromo	Delfinario	Acuario	Parques acuáticos	Autódromo	Centro nocturno	Centros de apuestas	Centros de protección de especies amenazadas	Visitas a Rancheras Aguícolas	Camping
Peña Blanca	●	●	●	●	●	□	●	●	●	●		❖	●	●	●	❖	□	❖	●	□	□	□	□	□	□	□	□	❖	□	●	❖	❖	□	❖
Playa de Oro	●	□	●	●	●	□	●	●	●	●		❖	●	●	●	❖	□	❖	●	□	□	□	□	□	□	□	□	❖	□	❖	❖	❖	□	□
Playa Potrero Grande	●	□	●	●	●	□	●	□	□	□	❖	□	●	●	●	●	□	●	❖	●	●	●	●	□	□	❖	●	❖	□	□	□	●	●	●
Humedales de Potrero Grande		□	□	□	□	□	□	□	□	□	❖	□	□			□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	❖	❖	□
Interior de la costa		❖	●	●	●	❖	●	❖	❖	❖	●		●			●	❖	❖	●	❖	❖			❖	❖	❖	❖	❖	❖	❖	❖	●	●	●

● Permitido

❖ Condicionado a Estudios de Factibilidad Técnica y/o Ambiental

□ Prohibido

No aplica

Cuadro 8

ATRACTIVOS Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS (2/2)

Lugares de interés turístico	Turismo Alternativo										
	Ecoturismo										
	Observación de Fauna	Observación de Flora	Observación de Ecosistemas	Observación Geológica	Fósiles, Piedras o Minerales	Observación Sideral	Safari Fotográfico	Senderismo interpretativo	Proyectos de Investigación Biológica	Participación en Programas de Rescate de Flora y/o Fauna	Talleres de Educación Ambiental
Peña Blanca	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Playa de Oro	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Playa Potrero Grande	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Humedales de Potrero Grande	❖	❖	❖	❖	❖	❖	❖	❖	❖	❖	❖
Interior de la costa	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Lugares de interés turístico	Turismo Alternativo															
	Turismo de Aventura															
	Cabalgata	Ciclismo de Montaña	Caminata / Trecking	Montañismo	Escalada	Rappel	Kayaquismo / Canoeing	Pesca Recreativa y Deportiva	Buceo Libre / Snorkeling	Buceo Autónomo	Paracaidismo	Vuelo en Parapente / Paragliding / Ala Delta	Viaje en Globo Aerostático	Vuelo en Ultraligero	Gotcha / Paintball	Tiroleza
Peña Blanca	●	●	●		❖	❖	●	●	●	●	❖	❖	❖	❖	□	□
Playa de Oro	●	●	●		❖	❖	●	●	●	●	❖	❖	❖	❖	□	□
Playa Potrero Grande	●	●	●		●	●	●	●	●	●	❖	❖	❖	❖	❖	●
Humedales de Potrero Grande	❖	❖	❖		□	□	❖	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Interior de la costa	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Lugares de interés turístico	Turismo Alternativo										Turismo Cultural					Otras Actividades Turísticas Convencionales				
	Turismo Rural																			
	Etnoturismo	Agroturismo	Turismo Pesquero	Talleres Gastronómicos	Talleres Artesanales	Talleres de Baile Regional	Aprendizaje de Dialectos	Vivencias Místicas	Preparación y Uso de Medicina Tradicional	Fotografía Rural	Iglesias y Misiones	Eventos Folclóricos y Bailes	Talleres de Poesía y Pintura	Museos	Torneos de Juegos (Billar, Poker, etc.)	Peregrinaje a Sitios Religiosos / Asistencia a Eventos Religiosos	Turismo de Negocios	Turismo de Convenciones e Incentivos	Turismo de la Tercera Edad	Turismo de Cruceros Ecológicos
Peña Blanca	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	❖	●	●	●	●	❖	●	●	●	●
Playa de Oro	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	❖	●	●	●	●	❖	●	●	●	●
Playa Potrero Grande	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	□	❖	●	●	❖	□	□	□	●	●
Humedales de Potrero Grande	□	□	□	□	□	□	□	❖	□	❖	□	□	❖	□	□	□	□	□	❖	❖
Interior de la costa	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	

● Permitido

❖ Condicionado a Estudios de Factibilidad Técnica y/o Ambiental

□ Prohibido

(vacío) No aplica

8.3. Proyecto 3: Parque Temático en Playa Potrero Grande

8.3.1. Concepto General

El Parque Temático 'Canales de Potrero Grande' girará en torno a los esteros que conforman los humedales de Potrero Grande, entre Emiliano Zapata y la playa Potrero Grande. Se conceptualiza como parque ecoturístico enfocado en la futura Área Natural Protegida en esta zona, e incluirá elementos como museo, cocodrilario, tortugario y aviario, andadores, torres de observación, senderos y ciclopista. Las actividades a desarrollar serán paseos en lancha, caminatas y recorridos en bicicleta o caballos, al igual que visitas a los diversos espacios de exposición y enseñanza. Se contará con áreas para acampar y un pequeño hotel ecológico.

Las superficies propuestas para albergar estos productos son las siguientes:

Cuadro 9

PARQUE TEMÁTICO PORTERO GRANDE: SUPERFICIES PROPUESTAS

	SUPERFICIE	
	ha	%
Turístico Hotelero: Parque	8.4	19
Turístico Hotelero: Reserva	9.7	22
Instalaciones del Parque	25.5	58
TOTAL	**43.6**	**100**
Turístico Hotelero: Playa El Coco	19.5	

8.3.2. Segmentos de mercado

Se dirigirá hacia segmentos ecoturísticos medios y escuelas de la región, ya que todavía no existe una instalación de este tipo en toda la región. Aparte de atraer excursionistas, también se enfocará hacía turismo de pernocta con ecoalojamientos (20 cabañas) y un albergue para 80 pers. / 20 ctos, a fin de permitir la pernocta de visitantes y grupos. Lo anterior se traducirá en un potencial de desarrollo total de 80 ctos.

Se propone la instalación de un restaurante y su accesibilidad desde el aeropuerto. A fin de vincularlo con la oferta gastronómica circundante y para la creación de circuitos continuos, se propone la construcción de un cicloandador o cicloboulevard que comunique Peña Blanca y Playa de Oro con los 'Canales de Potrero Grande' por medio de una pequeña vialidad de baja velocidad, reservada para peatones, ciclistas, patinadores, etc.

8.3.3. Accesibilidad

Se propone la construcción y el desazolve de una red interconectada de canales navegables en toda la zona, a fin de generar una vía de desplazamiento adecuada al entorno natural de la zona.

El parque contará con un acceso desde la Carretera Federal 200 por la vialidad nueva propuesta para Playa Peña Blanca – Playa de Oro, al igual la accesibilidad por un canal rápido desde el aeropuerto, y los canales navegables al interior del ANP.

8.3.4. Vinculación funcional

El Parque Temático estará vinculado funcionalmente con los desarrollos turísticos de muy alto nivel en Playa de Oro y representará al elemento ecológico que en estos desarrollos tendrá un papel importante. Al mismo tiempo, el Parque Temático contará con una vertiente de vinculación hacia el aeropuerto y con ello los visitantes que no solamente llegarán a Playa de Oro sino también a Playa Peña Blanca. Gracias a la instalación del Canal Rápido, los desarrollos turísticos en Playa el Coco e Isla Navidad contarán con una vía atractiva para llegar a este parque. Las personas que encontrarán empleo en el Parque se asentarán predominantemente en las localidades cercanas, sobre todo Emiliano Zapata.

8.3.5. Oferta

Debido a que se trata de una cierta tipología de oferta que se propone repetir en lugares cercanos a la misma playa Potrero Grande y que de alguna manera estarán vinculados por sus características similares de la oferta, de los segmentos enfocados, de los atractivos y de los atractivos que comparten., a continuación se expone la oferta que se propone desarrollar en el mismo Parque Temático y sus cercanías.

Cuadro 10

OFERTA PREVISTA PARA EL PARQUE TEMÁTICO EN PLAYA POTRERO GRANDE

	HOTELERA	
	BUNGALOWS	**CUARTOS**
PARQUE TEMÁTICO		
Playa Potrero Grande	30	60
CERCANÍAS DEL PARQUE TEMÁTICO		
Isla del Coco	10	20
Los Hachotes	5	10
El Charco	5	10
TOTAL	**50**	**100**

Cuadro 11

COMPATIBILIDAD Y NORMATIVIDAD

	COS	CUS	NIVELES	ALTURA (m)	AT < 5 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 5 ctos/ha	AT-10 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 10 ctos/ha	AT-20 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 20 ctos/ha	AT-40 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 40 ctos/ha	AT-60 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 60 ctos/ha	AT-90 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 90 ctos/ha	AT-120 ALOJAMIENTO TURÍSTICO HOTELERO Densidad 120 ctos/ha	RV ALOJAMIENTO TURÍSTICO RECREATIVO Densidad menos de 5 ctos/ha
Peña Blanca	0.3	0.9	3	12	●	●	●	●	❖	❖		❖
Playa de Oro	0.2	0.6	2	8	●	●	●	❖	❖			
Playa Potrero Grande	0.2	0.6	2	8	●	●	❖	❖				●

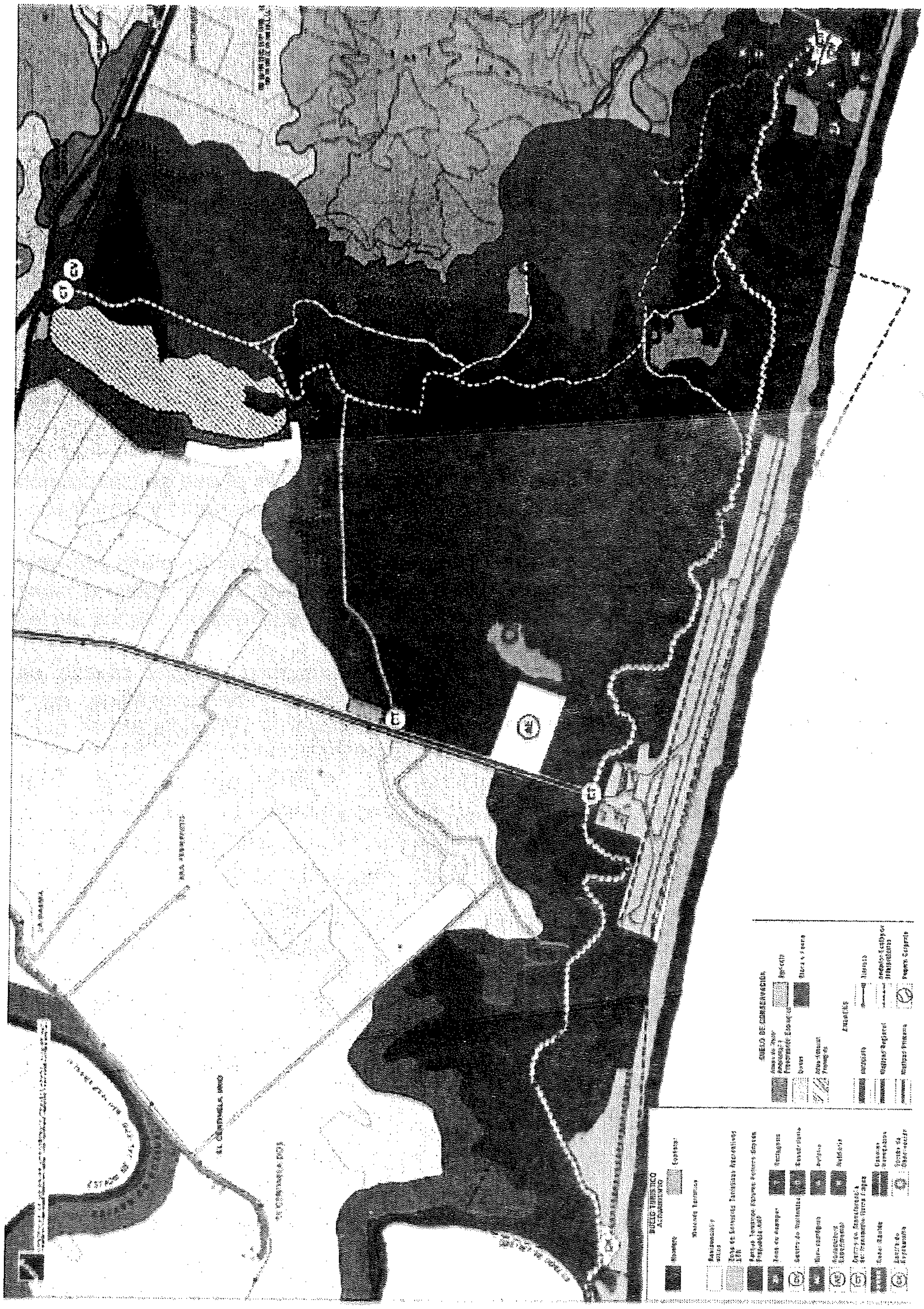
	Hotel de Playa Gran Turismo y Convenciones	Hotel de Playa 4 y 5 Estr.	Hotel de Playa 3 Estr.	Hotel de Golf	Hotel Spa	Hotel Náutico	Hotel Boutique	Hotel Negocios	Hotel sin Frente de Playa	Ecohotel	Condominios Turísticos	Villas, Residencias & Segundas Casas
Peña Blanca	●	●	❖	●	●		●	●	●	❖	●	●
Playa de Oro	●	●	❖		●		●	●	●	●	❖	●
Playa Potrero Grande		●	❖		❖		❖		●	●		❖

● Permitido [ ] Prohibido ❖ Condicionado a Estudios de Factibilidad Técnica y/o Ambiental

*** Para efecto del cálculo de equivalencias entre cuartos hoteleros, condominios, villas y residencias se considero 3.5 cuartos hoteleros / villa o residencia.**

Figura 15

ESQUEMA CONCEPTUAL DEL PARQUE TEMÁTICO CANALES DE POTRERO GRANDE



9. FUENTES DE FINANCIAMIENTO

➢ **Agencia de Infraestructura:**

Introducción, Tareas, Funciones, Fuentes de recursos, Naturaleza jurídica, Estructura, Puesta en marcha, Instrumentación jurídica.

A continuación se expone una propuesta elaborada por FONATUR[4] para atender los desequilibrios en zonas con desarrollos turísticos.

9.1. Agencia de Infraestructura

9.1.1. Introducción

Se propone la creación de una agencia de infraestructura como la instancia que dé respuesta a los requerimientos básicos del crecimiento que actualmente no pueden ser atendidos con los recursos disponibles ni en el marco jurídico administrativo existente.

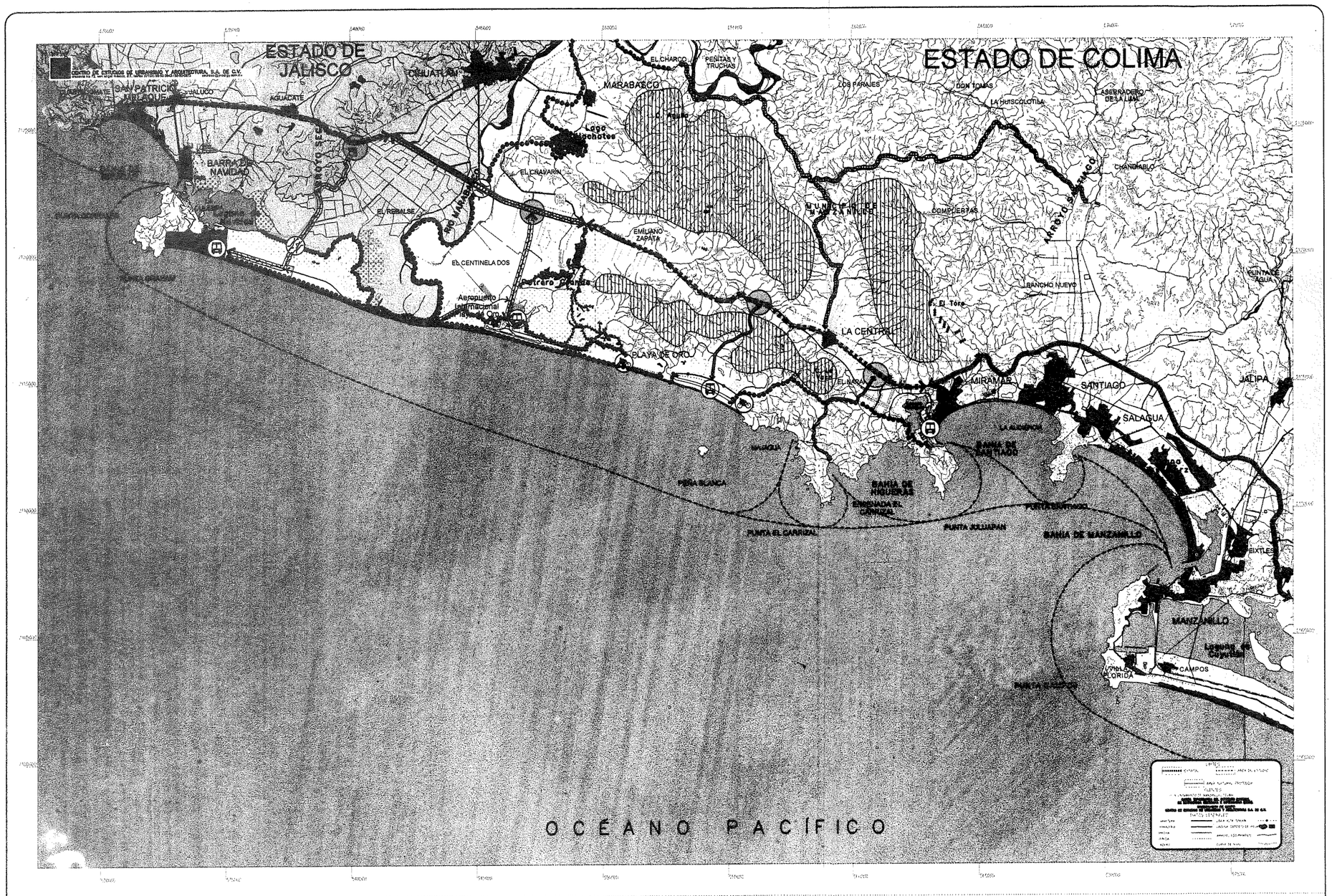
La creación de la agencia de infraestructura se sustenta en el compromiso compartido de empresarios y prestadores de servicios turísticos y el sector público para planear, ordenar y dotar de las infraestructuras y equipamientos básicos que eleven la calidad turística y la competitividad del destino, y para sentar bases para que los sectores urbanos y cuenten con la infraestructura básica que le permitan a la población vivir en condiciones adecuadas, así como contribuir al equilibrio ecológico.

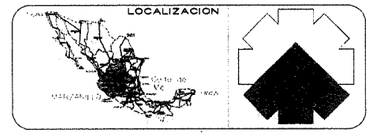
Se propone la firma de un acuerdo entre gobierno y empresarios, en el que se comprometan a crear la agencia de infraestructura y proporcionarle los medios para que pueda operar debidamente y cumplir con el fin para el que se crea.

Para ello se estima que la agencia debería de contar con un presupuesto aproximado equivalente al 13% de la inversión turística para aplicarlo a lo programas prioritarios de infraestructura primaria, apoyo al municipio para la atención de rezagos, la dotación de grandes equipamientos sociales y del mantenimiento de los sectores turísticos.

La agencia de infraestructura deberá crearse como un organismo mixto, público privado, de nivel estatal, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, autonomía financiera y presupuestaria, con facultades de decisión, debidamente regulado por un cuerpo colegiado de administración y vigilancia en los que estén representados los sectores público y privado.

4 Impacto Urbano y Creación de la Agencia de Infraestructura: Planteamientos y aspectos generales; en: 17ª. Reunión de funcionarios estatales de turismo; Arq. Francisco de la Vega; FONATUR 2005





SIMBOLOGIA:

- LIBRAMIENTO DE MANZANILLO AUTOPISTA EXISTENTE
- LIBRAMIENTO CIHUATLAN
- SEGUNDO CUERPO VIAL
- MEJORAMIENTO (AMPLIACION)
- VIALIDAD DE ACCESO
- CAMINO REVESTIDO
- BOULEVARD PEATONAL
- CICLOPISTA
- SENDEROS Y CICLOVEREDAS
- CANAL RAPIDO
- CANALES NAVEGABLES
- PUENTE NUEVO
- DISTRIBUIDOR VIAL
- RUTAS NAUTICAS
- TERMINALES DE RUTAS DE AUTOBUSES
- TERMINALES DE RUTAS DE ECOTRANSPORTE

DIRECCION DE REGULAC
Y ORDENAMIENTO U

ESTRATEGIA

COMUNICACIONES Y TRANSPORTE

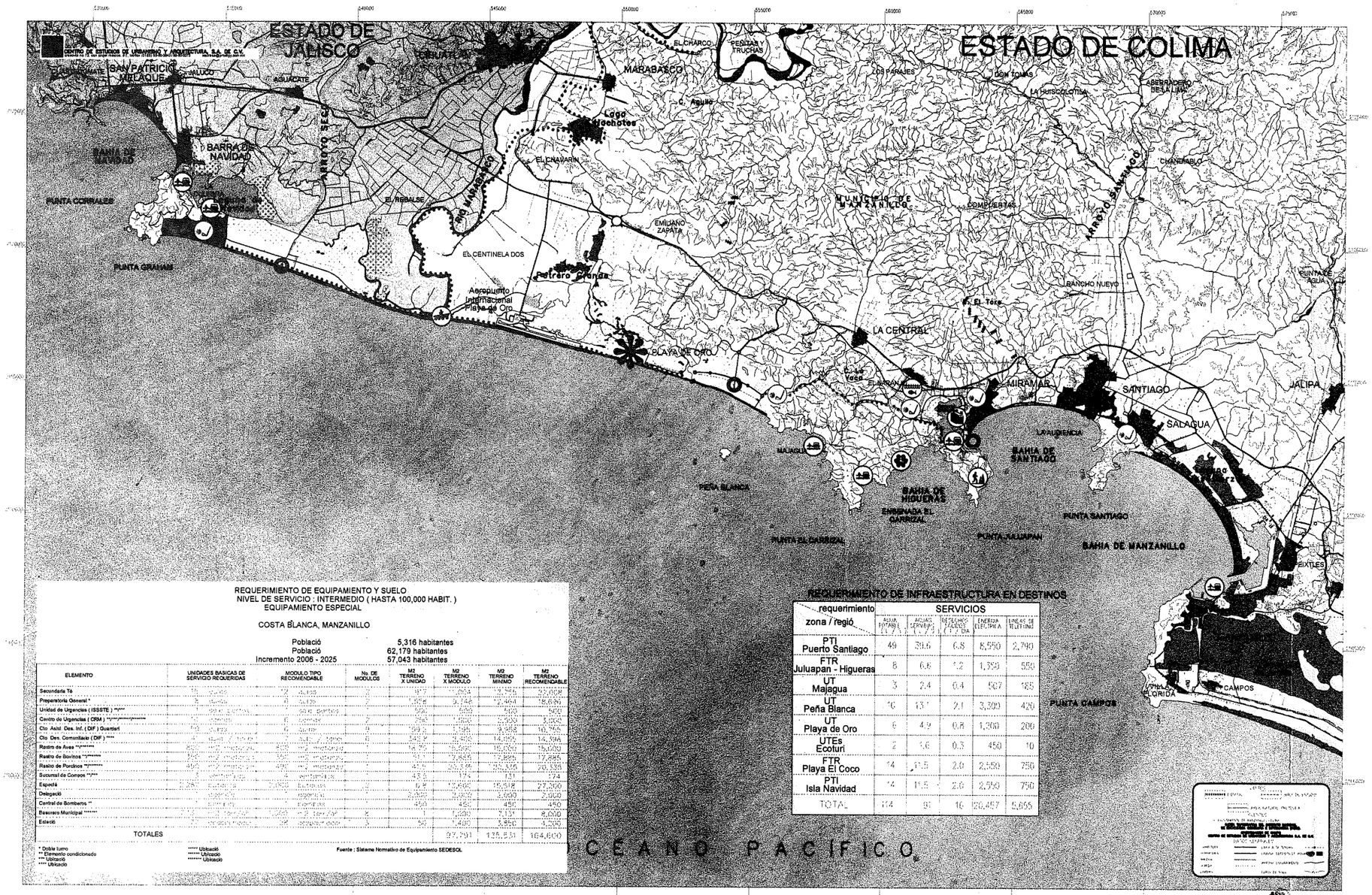
SECRETARIA DE TURISMO

CLAVE	PLANO	FECHA
EST	E3	2006

ESCALA : 1:50,000
ESCALA GRAFICA EN METROS
250 750
0 500 1000 1500 2000 3000 4000 Mts.

FONATUR

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO –TURISTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA – ISLA NAVIDAD EN LA COSTA DEL ESTADO DE COLIMA



REQUERIMIENTO DE EQUIPAMIENTO Y SUELO
NIVEL DE SERVICIO : INTERMEDIO (HASTA 100,000 HABIT.)
EQUIPAMIENTO ESPECIAL

COSTA BLANCA, MANZANILLO

Població 5,316 habitantes
Població 62,179 habitantes
Incremento 2006 - 2025 57,043 habitantes

ELEMENTO	UNIDADES BASICAS DE SERVICIO REQUERIDAS	MODULO TIPO RECOMENDABLE	No. DE MODULOS	M2 TERRENO X UNIDAD	M2 TERRENO X MODULO	M2 TERRENO MINIMO	M2 TERRENO RECOMENDABLE
Secundaria Té	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Preparatoria General *	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Unidad de Urgencias (ISSSTE) **/***	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Centro de Urgencias (CRM) **/***/****/*****	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Clo Asist. Des. Inf. (DIF) Guarderi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Clo Des. Comunitario (DIF) ****	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rastro de Aves **/*****	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rastro de Bovinos **/*****	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rastro de Porcinos **/*****	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sucursal de Correos **/***	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Especiá	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Delegació	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Central de Bomberos **	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Basurero Municipal *****	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Estació	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTALES					97,791	135,531	164,600

* Doble turno
** Elemento condicionado
*** Ubicació
**** Ubicacio
***** Ubicació
****** Ubicació
******* Ubicació

Fuente : Sistema Normativo de Equipamiento SEDESOL

REQUERIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA EN DESTINOS

requerimiento / zona / regió	SERVICIOS				
	AGUA POTABLE (L/S)	AGUAS SERVIDAS (L/S)	DESECHOS SOLIDOS (T/DIA)	ENERGIA ELECTRICA	LINEAS DE TELEFONO
PTI Puerto Santiago	49	39.6	0.8	8,550	2,790
FTR Juluapan - Higueras	8	6.6	1.2	1,350	550
UT Majagua	3	2.4	0.4	507	185
UT Peña Blanca	16	13.1	2.1	3,300	420
UT Playa de Oro	6	4.9	0.8	1,300	200
UTEs Ecoturi	2	1.6	0.3	450	10
FTR Playa El Coco	4	3.5	2.0	2,550	750
PTI Isla Navidad	4	11.5	2.0	2,550	750
TOTAL	114	81	16	20,457	5,655

LOCALIZACION

SIMBOLOGIA:

INFRAESTRUCTURA TURISTICA

- CAMPO DE GOLF
- MARINA / ATRACADERO
- AREA TURISTICA COMERCIAL
- PARQUE ACUATICO
- UNIDAD DE SERVICIOS DE PLAYA
- JARDIN BOTANICO PANORAMICO
- ANDADOR PANORAMICO
- VEREDAS Y CICLOPISTA
- CENTRO DE HUMEDALES
- CENTRO DE VISITANTES
- CENTRO DE KAYAQUISMO

REQUERIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA EN LOCALIDAD

requerimiento / zona / region	SERVICIOS				
	AGUA POTABLE (L/S)	AGUAS SERVIDAS (L/S)	DESECHOS SOLIDOS (T/DIA)	ENERGIA ELECTRICA	LINEAS DE TELEFONO
Manzanillo	92	73.7	26.3	11,337	5,628
El Naranjo	16	12.7	4.5	1,960	993
La Central	10	7.9	2.8	1,223	612
Emiliano Zapata	4	2.8	1.0	430	215
El Chavari	-	-	-	-	-
Marabasco	1	0.5	0.2	70	35
El Charco	-	0.2	0.1	25	13
El Centinela de Abajo	-	-	-	-	-
Municipio de Cihuatlá	22	17.9	6.4	2,769	1,385
TOTAL	145	116.0	41.6	17,872	8,936

ESTRATEGIA

INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

SECRETARIA DE TURISMO

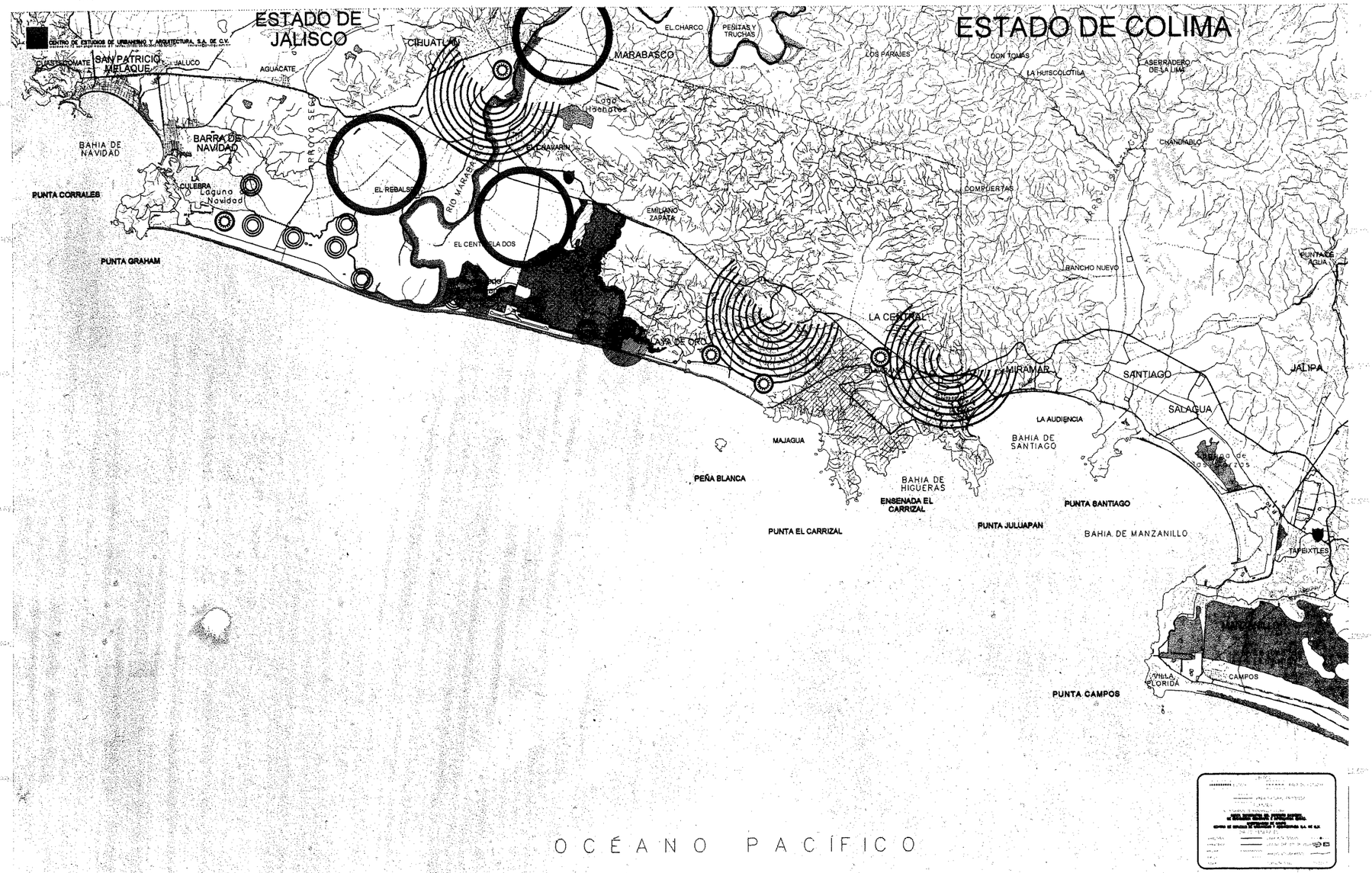
CLAVE	PLANO	FECHA
[illegible]	14	[illegible]

ESCALA [illegible]
ESCALA GRAFICA EN METROS
250 750
0 500 1000 1500 2000 3000 4000 Mts.

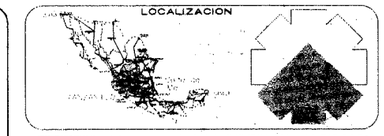
FONATUR

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO -TURISTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA - ISLA NAVIDAD EN LA COSTA DEL ESTADO DE COLIMA

DIRECCION DE REGULACION Y ORDENAMIENTO URBANO



PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO -TURISTICO DEL CORREDOR PUERTO SANTIAGO DE LA LAGUNA - ISLA NAVIDAD EN LA COSTA DEL ESTADO DE COLIMA



SIMBOLOGIA:

- PLANTA DE TRATAMIENTO
- AREA NATURAL PROTEGIDA
- PARQUE TEMATICO : PROPUESTA AREA NATURAL PROTEGIDA
- CONTROL DE AGROQUIMICOS

AREAS DE AMORTIGUAMIENTO

- RIO MARABASCO
- HUMEDALES
- CONSERVACION FORESTAL
- CONSERVACION DE CUENCAS Y MICROCUENCAS
- ATENCION ESPECIAL A MANGLE
- CENTRO DE HUMEDALES CONSERVACION E INVESTIGACION
  - TORTUGAS
  - COCODRILOS

ESTRATEGIA

SANEAMIENTO AMBIENTAL

SECRETARÍA DE TURISMO

CLAVE	PLANO	FECHA
EST	E5	2006

ESCALA : 1 : 50,000

ESCALA GRAFICA EN METROS

250 750

0 500 1000 1500 2000 3000 4000 Mts.

FONATUR