



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**  
**PROGRAMA DE POSGRADO EN ECONOMÍA**  
**FACULTAD DE ECONOMÍA DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO**  
**ECONOMÍA URBANA Y REGIONAL**

**CLÚSTERS DE SERVICIOS TURÍSTICOS EN EL CORREDOR ECONÓMICO DE  
CABO SAN LUCAS-SAN JOSÉ DEL CABO BCS, 2003-2013: UN EJERCICIO DE  
IDENTIFICACIÓN MEDIANTE ANÁLISIS EXPLORATORIO DE DATOS ESPACIALES  
(ESDA)**

**TESIS**

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:

**MAESTRO EN ECONOMÍA**

PRESENTA:

**GUILLERMO DELGADILLO JACKSON**

**TUTOR PRINCIPAL:**

DR. ROBERTO RAMÍREZ HERNÁNDEZ  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS, UNAM

**COMITÉ TUTOR:**

DR. ADOLFO SÁNCHEZ ALMANZA  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS, UNAM

DR. JOSÉ GASCA ZAMORA  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS, UNAM  
DR. MIGUEL ÁNGEL MENDOZA GONZÁLEZ  
FACULTAD DE ECONOMÍA, UNAM

DR. ROLDÁN ANDRÉS ROSALES  
CENTROGEO, CONACYT

**CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX, MARZO DE 2018.**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

**Deseo expresar mis agradecimientos por el apoyo recibido para el desarrollo de este trabajo a las siguientes personas e instituciones:**

**A mi comité tutor: Dr. Roberto Ramírez Hernández, Dr. Adolfo Sánchez Almanza, Dr. José Gasca Zamora, Dr. Miguel Ángel Mendoza González y Dr. Roldán Andrés Rosales por su orientación, opiniones, consejos y críticas.**

**A mi director de tesis, Dr. Roberto Ramírez Hernández, ya que su guía y orientación resultó determinante para que elaborara este trabajo.**

**Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por su apoyo financiero, al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) por las facilidades otorgadas para el uso de su laboratorio de microdatos y a la Asociación de Estudiantes Sudcalifornianos en México (AESM) por el soporte otorgado durante mi estancia en la Ciudad de México.**

**A mi alma mater la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) que me acogió durante todos estos años que estuve lejos de mi amada Baja California Sur.**

**Finalmente deseo dedicar este trabajo a mis familiares y amigos cuyo éxito en esta empresa quiero compartir.**

**A mis padres, por su apoyo, guía, ejemplo, exhortación y mecenazgo.**

***“Nadie se engañe a sí mismo; si alguno entre vosotros se cree sabio en este siglo, hágase ignorante, para que llegue a ser sabio. Porque la sabiduría de este mundo es insensatez para con Dios; pues escrito está: El prende a los sabios en la astucia de ellos. Y otra vez: El Señor conoce los pensamientos de los sabios, que son vanos. Así que, ninguno se gloríe en los hombres...”***

**1 Corintios 3: 18-21a**

# ÍNDICE.

<b>CAPÍTULO 1. ANTECEDENTES Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.</b> .....	8
1.1. INTRODUCCIÓN DEL CAPITULO.....	9
1.2. HECHOS ESTILIZADOS.....	9
1.2.1. CAMBIOS EN EL SISTEMA PRODUCTIVO MUNDIAL E IMPLICACIONES. ....	9
1.2.2. LOS CLÚSTERS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA Y EL TURISMO. ....	11
1.3. PLANTEAMIENTO Y JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN. ....	17
1.4. OBJETIVOS.....	17
1.4.1. GENERAL.....	17
1.4.2. PARTICULARES.....	17
1.5. PREGUNTAS E HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN. ....	18
<b>CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO, PROPUESTA DE INTERPRETACIÓN Y METODOLOGÍA.</b> 19	
2.1. INTRODUCCIÓN DEL CAPITULO.....	20
2.2. TEORÍAS DE LA LOCALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	20
2.2.1. ANTECEDENTES.....	20
2.2.2. LOCALIZACIÓN AGRÍCOLA: EL MODELO DE VON THÜNEN.....	20
2.2.3. LOCALIZACIÓN INDUSTRIAL: EL MODELO DE WEBER. ....	22
2.2.3.1. PLANTEAMIENTO. ....	22
2.2.4. ÁREAS DE MERCADO.....	28
2.3. LA TEORÍA DEL LUGAR CENTRAL.....	30
2.3.1. LA CONCEPCIÓN DE WALTER CHRISTALLER.....	30
2.3.2. LA CONCEPCIÓN DE AUGUST LÖSCH.....	33
2.4. RENDIMIENTOS CRECIENTES.....	35
2.4.1. ECONOMÍAS DE ESCALA.....	35
2.4.2. ECONOMÍAS DE AGLOMERACIÓN.....	35
2.5. PATRÓN CENTRO-PERIFERIA.....	38
2.5.1. ANTECEDENTES.....	38
2.5.2. POLOS DE DESARROLLO.....	39
2.5.3. CAUSACIÓN CIRCULAR ACUMULATIVA.....	43
2.5.4. REVERSIÓN DE LA POLARIZACIÓN.....	43
2.5.5. NUEVA GEOGRAFÍA ECONÓMICA.....	44
2.6. EJES DE COMUNICACIÓN.....	45

2.6.1.	DEFINICIÓN.....	45
2.6.2.	LA VÍA DE COMUNICACIÓN COMO IMPULSOR DEL DESARROLLO.....	47
2.6.3.	LA VÍA DE COMUNICACIÓN COMO VECTOR DE PROPAGACIÓN DEL DESARROLLO.....	48
2.7.	LA CONCEPCIÓN DE CLÚSTER DE MICHAEL PORTER.....	50
2.7.1.	VENTAJA COMPETITIVA Y CADENA DE VALOR.....	50
2.7.2.	DETERMINANTES DE LA VENTAJA COMPETITIVA, CLÚSTERS, CIUDADES Y REGIONES.....	52
2.8.	LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA ESPACIAL BAJO EL ENFOQUE DE LA DIMENSIÓN ESPACIAL DE LA ECONOMÍA.....	54
2.8.1.	ANTECEDENTES.....	54
2.8.2.	CONCEPTOS Y DEFINICIONES.....	54
2.8.3.	PRINCIPIOS.....	57
2.8.4.	ESTRUCTURAS ESPACIALES.....	58
2.8.5.	RELACIONES FUNCIONALES DE LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA ESPACIAL.....	59
2.9.	PROPUESTA DE INTERPRETACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	62
2.10.	REVISIÓN DE METODOLOGÍAS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE CLÚSTERS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	63
2.10.1.	MÉTODOS CUANTITATIVOS.....	63
2.10.2.	MÉTODOS CUALITATIVOS.....	68
2.10.3.	MÉTODOS MIXTOS.....	68
2.11.	DE LA METODOLOGÍA SELECCIONADA PARA LA INVESTIGACIÓN.....	68
2.11.1.	CARACTERIZACIÓN ECONÓMICO-FUNCIONAL DE LA REGIÓN NOROESTE DE MÉXICO.....	69
2.11.2.	IDENTIFICACIÓN DE CLÚSTERS DE SERVICIOS TURÍSTICOS.....	71
2.12.	LIMITES DE LA INVESTIGACIÓN.....	73
<b>CAPÍTULO 3. EVIDENCIA EMPÍRICA DE UNIDADES ESPACIALES ECONÓMICO-FUNCIONALES ESPECIALIZADAS EN TURISMO EN LA REGIÓN GEOECONÓMICA DEL NOROESTE DE MÉXICO EN EL PERIODO 2003-2013.....</b>		<b>74</b>
3.1.	INTRODUCCIÓN DEL CAPITULO.....	75
3.2.	LA REGIÓN GEOECONÓMICA DEL NOROESTE DE MÉXICO.....	75
3.2.1.	IDENTIFICACIÓN DE NODOS POBLACIONALES Y DEL TRAZO DE LA RED DE TRANSPORTE.....	75

3.2.2.	IDENTIFICACIÓN DE FLUJOS REPRESENTATIVOS.....	84
3.2.3.	DETERMINACIÓN DEL TAMAÑO DE ÁREAS DE INFLUENCIA POR MEDIO DE ÍNDICES DE REILLY.....	89
3.2.4.	DELIMITACIÓN DE LAS UNIDADES ESPACIALES ECONÓMICO-FUNCIONALES.....	92
3.3.	ANÁLISIS DE SUBSECTORES ECONÓMICOS VINCULADOS A TURISMO EN LAS UEEF DEL NOROESTE DE MÉXICO. ....	93
3.3.1.	DE ESTRUCTURA ECONÓMICA REGIONAL.....	94
3.3.2.	DE DINÁMICA Y COMPETITIVIDAD.....	100
3.3.3.	RESULTADOS.....	107
<b>CAPÍTULO 4. DESCRIPCIÓN DE LA UNIDAD ESPACIAL ECONÓMICO-FUNCIONAL DE LOS CABOS E IDENTIFICACIÓN DE CLÚSTERS DE SERVICIOS TURÍSTICOS EN EL CORREDOR ECONÓMICO DE CABO SAN LUCAS-SAN JOSÉ DEL CABO PARA EL PERIODO 2003-2013.....</b>		<b>109</b>
4.1.	INTRODUCCIÓN DEL CAPITULO.....	110
4.2.	DESCRIPCIÓN DE LA UNIDAD ESPACIAL ECONÓMICO-FUNCIONAL DE LOS CABOS.....	110
4.2.1.	CARACTERIZACIÓN DEL ESPACIO NATURAL.....	110
4.2.2.	HISTORIA ECONÓMICA DE LA UEEF DE LOS CABOS.....	115
4.3.	IDENTIFICACIÓN DE CLÚSTERS DE SERVICIOS TURÍSTICOS EN EL CORREDOR ECONÓMICO DE CABO SAN LUCAS-SAN JOSÉ DEL CABO. ....	122
4.3.1.	DESCRIPCIÓN.....	122
4.3.2.	IDENTIFICACIÓN DE CLÚSTERS.....	123
4.3.3.	DESEMPEÑO A TRAVÉS DEL TIEMPO.....	132
4.3.4.	DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LAS UNIDADES ECONÓMICAS AL INTERIOR DE LOS CLÚSTERS.....	134
4.4.	RESULTADOS.....	139
5.	CONCLUSIONES GENERALES.....	141
5.1.	RETOS.....	141
5.1.1.	INESTABILIDAD ECONÓMICA Y CRIMEN. ....	141
5.1.2.	DEGRADACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.....	142
5.1.3.	GENTRIFICACIÓN, MARGINACIÓN Y DISMINUCIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA. ....	142
5.2.	PROPUESTAS.....	143

<b>5.2.1. DESARROLLO ECONÓMICO URBANO Y REGIONAL PLANIFICADO, CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, SOLIDARIDAD Y DISTRIBUCIÓN EQUITATIVA DE LOS BENEFICIOS Y COSTOS DEL DESARROLLO ECONÓMICO EN LAS CIUDADES.</b> .....	143
<b>6. BIBLIOGRAFÍA.</b> .....	145
<b>7. ANEXOS.</b> .....	159



# **CAPÍTULO 1. ANTECEDENTES Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.**

## **1.1. INTRODUCCIÓN DEL CAPITULO.**

En este capítulo se hace una revisión documental, partiendo de los principales cambios que han operado a nivel mundial desde el último cuarto del siglo pasado, las consecuencias que ha tenido en la reconfiguración de la división del trabajo internacional y los cambios que han operado al interior de México y de las regiones que lo integran. También se habla de la relevancia de sectores económicos como el turismo y la relevancia de los enfoques espaciales para su estudio como la concepción de clúster. Finalmente se plantean el problema de la investigación, las hipótesis, y los objetivos.

## **1.2. HECHOS ESTILIZADOS.**

### **1.2.1. CAMBIOS EN EL SISTEMA PRODUCTIVO MUNDIAL E IMPLICACIONES.**

Según Villemeur y Nayaradou (2015:1) en el último cuarto del siglo pasado comenzaron a operar mutaciones en el sistema productivo mundial que hasta entonces se basaba en la producción y consumo en masa de productos estandarizados, en la organización tayloriana del trabajo en fábricas y en la acumulación del capital industrial como motor del desarrollo.

En palabras de Vázquez (2010: 115) en la etapa más reciente de globalización, las grandes empresas reducen su integración vertical, optan por mayor flexibilidad en sus procesos técnicos y organizativos, y operan estrategias empresariales más enfatizadas en la innovación, el cambio de paradigma de uno enfocado a la obtención de economías de escala a otro que lo hace en el ámbito tecnológico. Este proceso se refleja en una reconfiguración internacional donde las capacidades ligadas al conocimiento se encuentran concentradas geográficamente y las secciones de las cadenas de fabricación se relocalizan. Hay casos emblemáticos de empresas que se especializan en diseño, distribución y en mercadotecnia, se posicionan a la cabeza de un sistema jerárquico y distribuyen geográficamente las distintas actividades de su cadena de producción, lo que les ayuda a reducir costos, generar mayores capacidades tecnológicas y tener acceso a distintos mercados, apropiándose de la mayor parte de los beneficios obtenidos en dicho sistema integrado.

Estos fenómenos de reconfiguración de la producción a nivel mundial han llevado a la creciente diversificación y complejidad del marco organizativo de las actividades de las grandes transnacionales, lo que para países en vías de desarrollo como México representa un reto, ya que deben encontrar la manera de insertarse en las llamadas cadenas globales de valor<sup>1</sup>.

Según De María et al. (2013:9) el modelo económico en México desde 1950 hasta el inicio de la década de los ochenta del siglo pasado estuvo basado en un régimen de economía mixta, en el cual el Estado tuvo un papel de liderazgo en el fomento, la regulación y la protección del sector productivo frente al exterior. Elevadas tasas de inversión pública y de

---

<sup>1</sup> El corporativo que encabeza la cadena de valor define mediante el control de la marca y los canales de distribución, la organización de los procesos productivos, localiza las actividades de más alto valor en su lugar de residencia, que suele ser un país desarrollo, de acuerdo con CEPAL (mencionado en Vázquez, 2010: 117)

inversión privada generaron un crecimiento importante en el sector agropecuario, en la minería, y la industrialización acelerada, que estuvo basada en el mercado interno y en la sustitución de importaciones. Las industrias, sobre todo, las de sectores como la energía, la construcción y las manufacturas se convirtieron en el motor de ese crecimiento, las cuales elevaron su producción a tasas superiores al resto de la economía, y ejercieron un influjo modernizador en otros sectores como en el sector primario. Las empresas estatales y en especial Nacional Financiera, Petróleos Mexicanos, Comisión Federal de Electricidad y Sociedad Mexicana de Crédito Industrial se constituyeron en palancas clave del desarrollo industrial. Según Sánchez (2016:9), en esta etapa las regiones más dinámicas de México fueron las que acumularon capital, concentraron infraestructura y servicios urbanos, o se especializaron en algunas actividades industriales manufactureras o extractivas, como la minería o el petróleo, enfocadas al mercado interno.

De acuerdo con De María et al. (ibid: 11), a partir de 1982 entra en vigor un nuevo modelo de desarrollo, derivado de los ajustes económicos llevados a cabo debido a los fuertes desequilibrios externos, que sumados a la caída de los precios del petróleo y al aumento de las tasas de interés internacionales desembocaron en una fuerte crisis económica para el país. Las respuestas de política económica se ven materializadas en controles de cambios, nacionalización de la banca, ajustes presupuestales, privatización de empresas públicas y apertura al exterior<sup>2</sup>. A partir de 1988 se emprende una fase contundente en la liberación de las importaciones y de la inversión extranjera con el fin de combatir la inflación crónica, y se consolida la reducción en la intervención del Estado en la economía y en el mercado. Este proceso de apertura culmina con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), que entra en vigor en 1994 y que posteriormente es reforzado con la firma de múltiples tratados de libre comercio con diversas regiones del mundo<sup>3</sup>.

Estos cambios se ven reflejados en las economías de las distintas regiones del país, ya que según Asuad (1997: 23) se compaginan procesos como el de desindustrialización y el del crecimiento acelerado en los servicios, sobre todo, los de baja productividad, con la expansión de los sectores orientados a la maquila y a la exportación, como es el caso de la industria electrónica, eléctrica y del transporte. La estructura del empleo se ve reorientada con este patrón de crecimiento, ejerciendo un predominio la participación de los servicios, reduciéndose el empleo industrial y el empleo del sector primario, agregándose

---

<sup>2</sup> De María et al. (ídem): el periodo que va de 1982-1987 puede ser caracterizado como de transición ya que se intentó racionalizar la protección para emprender una industrialización competitiva bajo bases más sólidas. La estrategia impulsa programas de desarrollo industrial y comercial en sectores estratégicos (articulados hacia adentro y hacia afuera) y paralelamente impulsa una apertura comercial ordenada y selectiva mediante la reducción de aranceles, la eliminación de controles cuantitativos y la entrada de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) con compromisos de apertura gradual a las importaciones y plazos de gracia razonables de mediano y largo plazos para fomentar la reconversión competitiva de la planta productiva

<sup>3</sup> De María et al (ibid: 13): como expectativas de estos cambios se aspiraba a que las exportaciones y la inversión privada nacional y extranjera tomaran el liderazgo en la expansión de la demanda en lugar de que esta última descansara en el gasto público y el influjo derivado de las grandes empresas privadas nacionales, como se había dado durante la sustitución de importaciones. La meta era la creación de un nuevo patrón productivo y comercial en el cual la economía mexicana estuviera cada vez más inserta en la globalización, bajo el liderazgo de la inversión privada y en alianza con el capital trasnacional; además de que se lograría un desarrollo exportador virtuoso, estimulado por las fuerzas del libre mercado y de la competencia internacional.

el aumento de la población económicamente activa y de la población total, que se traduce en altos niveles de subempleo y en el aumento de la economía informal.

En el mismo sentido, según Sánchez (2016: 9), durante esta etapa de apertura comercial (que todavía prevalece hasta la fecha), han crecido rápidamente las regiones exportadoras con industria manufacturera en el centro y norte del país debido al intercambio con Estados Unidos de América, así como algunas zonas metropolitanas especializadas en servicios (como finanzas, comercio y turismo) conectados a los circuitos globales de capital. Este fenómeno se explica en gran medida por la aplicación del modelo de apertura, ya que se ha profundizado el intercambio de bienes y servicios con Estados Unidos de América, materializado en el aumento en el nivel de exportaciones a dicho país, la recepción de inversión extranjera directa y la convergencia de los ciclos económicos entre Estados Unidos, Canadá y México<sup>4</sup>.

Según Asuad (1997) y Sánchez (2016) se expanden regiones vinculadas a la industria maquiladora en Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila y Tamaulipas, paralelamente a la caída y al ajuste a la baja en regiones vinculadas a industrias ligeras y de bienes de capital en la Ciudad de México, Monterrey y Puebla; por otro lado, continua la tendencia del desarrollo urbano concentrado aunque opera la desconcentración de la actividad en las tres principales metrópolis debido a la desindustrialización y al cambio en el patrón de desarrollo industrial enfocado ahora en la exportación y el desarrollo de la industria maquiladora. Cobran relevancia algunos nuevos nodos y red de ciudades en la Región Centro como la Zona Metropolitana del Valle de México-Toluca- Puebla y Cuernavaca; Querétaro-León; y Veracruz-Xalapa-Coatzacoalcos. En la Región Norte Chihuahua-Ciudad Juárez ; Nogales; Matamoros, Ciudad Acuña, Saltillo, Monclova y Torreón en el área de influencia de Monterrey; y otras que se desarrollan vinculadas al turismo como Cancún, Ensenada, Cozumel, Puerto Vallarta e Ixtapa-Zihuatanejo.

Según Corrales (2007: 175-186) una característica de las nuevas configuraciones productivas es que empresas de distintos tamaños, locales y extranjeras, confluyen en un mismo espacio y se relacionan para acceder a los mercados internacionales, bajo la modalidad de *clústers*.

## **1.2.2. LOS CLÚSTERS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA Y EL TURISMO.**

### **1.2.2.1. ¿QUÉ SON LOS CLÚSTERS?**

Según Fuentes y Martínez (2003) y DGIPYME (2015:8), es a partir de la publicación del trabajo Porter (1990), *The Competitive Advantage of Nations*, que el concepto de *clúster*<sup>5</sup> ha

---

<sup>4</sup> Sánchez (ibid: 23) sobretodo los ciclos industriales entre Estados Unidos y México.

<sup>5</sup> DGIPYME (2015:8): Aunque el concepto de **clúster** o agrupación industrial ha motivado un elevado interés académico y político desde la última década del siglo pasado, los elementos fundamentales sobre los que se sustentan proceden de argumentos postulados con anterioridad, ya que la idea tiene su origen en la concepción de los distritos industriales de Marshall (1920), aunque autores recientes como Becattini (1992) han reutilizado dicha concepción para describir y analizar el éxito de los conglomerados industriales en diversas partes del mundo. Por otro lado el mismo Porter (1991: 113) comenta que las ventajas competitivas de una nación se encuentran en sus sectores agrupados por medio de relaciones verticales y horizontales. El *ethos* de esta idea es potencializar el desarrollo de varias empresas con su agrupamiento y aprovechar posibilidades de inversión, de colaboración (formal e informal) y de compartir e intercambiar conocimiento.

recibido mucha atención en el debate y la opinión pública sobre la política económica. Este autor define a los clústers como:

'Concentraciones geográficas de empresas interconectadas, proveedores especializados, servicios empresariales, compañías en sectores próximos e instituciones asociadas (como por ejemplo universidades, agencias gubernamentales y cámaras de comercio) en actividades productivas específicas, que compiten pero también cooperan'

La definición que hace Fuentes y Martínez (ibid: 40) reza:

'Un conjunto de industrias y otras entidades encadenadas de manera importante para la competencia y que engloban desde abastecedores de insumos especializados como componentes, maquinaria y servicios, así como proveedores de infraestructura especializada'

Según la DGIPYME (ibid: 12-15) esta idea posee tantas definiciones como aportaciones a la literatura, generando ambigüedades y problemas en su tratamiento y uso, lo que conlleva implicaciones serias para cualquier estudio que pretenda la detección objetiva de clústers y su posterior delimitación y análisis de sus características. Sin embargo, ya sea que esta concepción sea amplia o metafórica, esto no impide que dicho concepto llegue a constituirse como una forma de pensar válida y lógica de cómo se descompone la economía sectorialmente y geográficamente, y de cómo entender y promover la competitividad y la innovación.

#### **1.2.2.2. DEFINICIÓN, CLASIFICACIÓN, ACTORES E IMPORTANCIA DEL TURISMO.**

Según la OMT (2017:1), que es el organismo especializado en turismo de la ONU:

"El turismo es un fenómeno social, cultural, y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes (que pueden ser turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales implican un gasto turístico."

De acuerdo con Ventura (2010:2), el turismo no es una industria sino un conjunto de actividades económicas relacionadas con los intereses de viajeros nacionales e internacionales, esto es, comprende las actividades que las personas (visitantes) realizan durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año por fines de ocio y recreación, negocios, salud, educación u por otros motivos. La noción de actividad engloba todas las acciones de los visitantes empezando con la preparación para el viaje, en su país de origen, así como las que transcurren durante el viaje, y en el país de destino, además de que también abarca las instalaciones construidas para abrigar los servicios que atienden a las necesidades de los viajeros.

Esta actividad<sup>6</sup> ha estado ligada al desenvolvimiento de la humanidad desde la prehistoria hasta nuestros tiempos, tiene sus particularidades en cada época, y tiene distintos objetivos, que van desde la búsqueda de alimento durante la prehistoria hasta el ocio, la cultura y la ilustración en épocas más recientes. Además es un fenómeno mundial que se ha intensificado desde principios del siglo pasado gracias a innovaciones en los medios de transporte, a la construcción de infraestructura (carreteras, puertos y aeropuertos), a las conquistas sociales como la introducción de las vacaciones pagadas obligatorias, a la expansión de la clase media, y a la aparición de proveedores especializados en servicios turísticos como agencias de viaje<sup>7</sup>.

**Cuadro 1-01. Tipos de turismo.**

<b>Tipo</b>	<b>Definición</b>
<b>Interno</b>	Incluye las actividades realizadas por un visitante residente en el país de referencia, como parte de un viaje turístico interno o de un viaje turístico emisor.
<b>Receptor</b>	Engloba las actividades realizadas por un visitante no residente en el país de referencia, como parte de un viaje turístico receptor.
<b>Emisor</b>	Abarca las actividades realizadas por un visitante residente fuera del país de referencia como parte de un viaje turístico emisor o de un viaje turístico interno

Fuente: Elaboración propia con base en OMT (2017)

**Cuadro 1-02. Categorías de turismo.**

<b>Categoría</b>	<b>Definición</b>
<b>Interior</b>	Engloba el turismo interno y el turismo receptor. Son actividades realizadas por los visitantes residentes y no residentes en el país de referencia, como parte de sus viajes turísticos internos o internacionales. // Comprende a aquel efectuado por los visitantes tanto residentes como no residentes cuando visitan la economía de compilación.
<b>Nacional</b>	Abarca al turismo interno y el turismo emisor. Son las actividades realizadas por los visitantes residentes dentro y fuera del país de referencia, como parte de sus viajes turísticos internos o emisores. // Comprende todo el que hacen visitantes residentes sin tener en cuenta en donde tiene lugar.
<b>Internacional</b>	Incluye al turismo receptor y el turismo emisor. Son las actividades realizadas por los visitantes residentes fuera del país de referencia, como parte de sus viajes turísticos internos o emisores, y las actividades realizadas por los visitantes no residentes en el país de referencia, como parte de sus viajes turísticos receptores.

Fuente: Elaboración propia con base en OMT (2017) y SECTUR (2017)

Según la OMT (2017) existen tres formas fundamentales de turismo: el turismo interno, el turismo receptor y turismo emisor, conceptos que pueden combinarse de diferentes modos

<sup>6</sup> Según Linares y Todd (2005: 14) etimológicamente la palabra tour se deriva del latín "tornare" y del griego "tornos" que significa círculo. El sufijo *ism* se define como una acción o proceso, comportamiento típico o cualidad, mientras que el sufijo *ist* denota "el que realiza una acción dada". Al combinar la palabra tour con los sufijos *ism* e *ist*, se sugiere la acción de movimiento alrededor de un círculo, el cual representa un punto inicial que finalmente regresa al inicio.

<sup>7</sup> Según Linares y Todd (2005: 14) las vacaciones en el extranjero dejaron de ser exclusivas de las clases altas y elitistas.

para dar a otras formas de turismo que son: el turismo interior, el turismo nacional y turismo internacional. Ver cuadros 1-01 y 1-02.

Según la OMT (2017) en 2008 la Organización Mundial del Turismo define criterios unificados para elaborar estadísticas de turismo que sean útiles para el análisis económico de esta actividad. Este organismo tiene la siguiente clasificación para las actividades turísticas<sup>8</sup> y sus productos característicos:

**Cuadro 1-03. Lista de categorías de productos característicos y de industrias turísticas.**

<b>Productos</b>	<b>Industrias</b>
Servicios de alojamiento para visitantes	Alojamiento para visitantes
Servicios de provisión de alimentos y bebidas	Actividades de provisión de alimentos y bebidas
Servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril	Transporte de pasajeros por ferrocarril
Servicios de transporte de pasajeros por carretera	Transporte por carretera
Servicios de transporte de pasajeros por agua	Transporte de pasajeros por agua
Servicios de transporte aéreo de pasajeros	Transporte aéreo de pasajeros
Servicios de alquiler de equipos de transporte	Alquiler de equipos de transporte
Agencias de viajes y otros servicios de reserva	Actividades de agencias de viaje y de otros servicios de reservas
Servicios culturales	Actividades culturales
Servicios deportivos y recreativos	Actividades deportivas y recreativas
Bienes característicos del turismo, específicos de cada país	Comercio al por menor de bienes característicos del turismo específicos de cada país
Bienes característicos del turismo, específicos de cada país	Otras actividades características del turismo específicas de cada país.

**Fuente: Elaboración propia con base en OMT (2017)**

De acuerdo a la OMT (2014) y a SECTUR (2014) en 2013 los efectos directos, indirectos e inducidos de las actividades turísticas a nivel mundial representaron aproximadamente un 9 por ciento del PIB mundial; generó 1 de cada 11 empleos a nivel internacional; representaron un 6 por ciento de las exportaciones mundiales (unos 1, 400 millones de dólares); los flujos mundiales de turistas internacionales y turistas internos fue de 1, 087 millones de personas en el primer caso y un rango estimado de entre 5 y 6 mil millones de en el segundo caso.

<sup>8</sup> Según Linares y Todd (2005: dentro de los componentes más importantes de la industria del turismo se encuentran el transporte, la infraestructura hotelera y la prestación de servicios enfocada a este sector.

**Cuadro 1-04. Flujo de turistas extranjeros e ingresos por turismo extranjero por región internacional, 2013. Participaciones.**

<i>Region</i>	<i>Llegadas</i>	<i>Ingresos</i>
Europa	51.8	41.1
Asia y Pacifico	22.8	30.1
Americas	15.4	22.1
Africa	5.1	2.9
Medio Oriente	4.7	3.8
<b>Total Mundial</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fuente: OMT (2014) y SECTUR (2014)

De acuerdo a OMT (2014) en el año de 2013 la región que concentra más de la mitad del flujo de turistas internacionales es Europa (563 millones de turistas), seguida de la región Asia-Pacífico (248 millones de turistas), de la región de las Américas (168 millones de turistas), de la región de África (56 millones de turistas) y de la región de Medio Oriente (52 millones de turistas). En cuanto a ingresos por turismo internacional de la participación mundial la región de Europa concentra el 41.1 por ciento (491.7 miles de millones de dólares), la de Asia-Pacífico el 30.1 por ciento (360.7 miles de millones de dólares), de las Américas el 22.1 por ciento (264.4 miles de millones de dólares), la de África el 2.9 por ciento (35.1 miles de millones de dólares) y la de Medio Oriente un 3.8 por ciento (45.1 miles de millones de dólares). Ver cuadro 1-04.

**Cuadro 1-05. Región las Américas: flujo de turistas extranjeros e ingresos por turismo extranjero, 2013. Participaciones.**

<i>Region</i>	<i>Llegadas</i>	<i>Ingresos</i>
America del Norte	65.6	74.6
Caribe	12.6	10.8
America Central	5.5	4.1
America del Sur	16.3	10.4
<b>Region las Americas</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fuente: OMT (2014) y SECTUR (2014)

Al interior de la región de las Américas encontramos que América del Norte concentra un 65.6 por ciento del flujo de turistas internacionales (110.1 millones de turistas), seguida de la región de América del Sur con un 16.3 por ciento (27.4 millones de turistas), de la región del Caribe con un 12.6 por ciento (21.2 millones de turistas), y de la región de América Central con 5.5 por ciento (9.1 millones de turistas). En cuanto a ingresos por turismo internacional, la participación de la región de América del Norte concentra el 74.6 por ciento (171 miles de millones de dólares), seguida por la región del Caribe con un 10.8 por ciento (24.8 miles de millones de dólares), de la región de América del Sur con un 10.4 por ciento (23.9 miles



de millones de dólares), y de la región de América Central con un 4.1 por ciento (9.4 miles de millones de dólares). Ver cuadro 1-05.

**Cuadro 1-06. América del Norte: flujo de turistas extranjeros e ingresos por turismo extranjero, 2013.**

**Participaciones.**

<i>Pais</i>	<i>Llegadas</i>	<i>Ingresos</i>
Canada	15.1	10.3
Estados Unidos	63.4	81.6
Mexico	21.6	8.1
<b>Region America del Norte</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

**Fuente: OMT (2014) y SECTUR (2014)**

De los países que integran a América del Norte, Estados Unidos de América concentra un 63.4 por ciento del flujo de turistas internacionales (69.7 millones de turistas), seguido por México con un 21.6 por ciento (23.7 millones de turistas), y Canadá con un 15.1 por ciento (16.6 millones de turistas). En cuanto a ingresos por turismo internacional en América del Norte Estados Unidos concentra el 81.6 por ciento (139.6 miles de millones de dólares), Canadá el 10.3 por ciento (17.7 miles de millones de dólares), y México el 8.1 por ciento (13.8 miles de millones de dólares). Ver cuadro 1-06.

En México de acuerdo al anexo 1-01 en 2013 las actividades relacionadas con el turismo generan aproximadamente un 8.3 por ciento del producto interno bruto (1,095 miles de millones de pesos), generan unos 2.3 millones empleos (lo que aproximadamente representa casi un 6 por ciento del total de empleos para el país), tuvo unos 78.1 millones de visitantes internacionales<sup>9</sup> (de los cuales 24.1 millones son turistas internacionales y 53.9 millones son excursionistas internacionales), reflejándose todo esto en una balanza turística positiva de 4,826.6 millones de dólares para el ejercicio mencionado.

Tomando en cuenta todo lo mencionado en párrafos anteriores, de acuerdo con Carner (2001:13) y Ventura (2010:10), ya que la naturaleza de la actividad turística es fundamentalmente multisectorial<sup>10</sup>, y con una elevada complejidad de encadenamientos con el resto de la economía antes, durante y después de la prestación de servicios de turismo, el concepto de clúster aplicado al turismo puede usarse para asimilar esta diversidad para el estudio de este sector así como para el diseño de estrategias y la coordinación entre los actores públicos y privados del turismo a nivel nacional y regional.

<sup>9</sup> No confundir con las cifras que da la OMT, ya que esta para sus comparativos toma en cuenta solamente a los turistas internacionales, a diferencia de esta cifra en la que se incluyen también a los excursionistas internacionales.

<sup>10</sup> Según Ventura (2010: 2) el turismo incluye un gran número de industrias con las cuales mantiene vínculos directos como el alojamiento, alimentación, agencias de viajes, transportes, alquiler de coches, etc..., mientras que con otras industrias tiene vínculos indirectos, por ejemplo: los bancos, los seguros, la agricultura, el servicio postal, las telecomunicaciones y la construcción)

### **1.3. PLANTEAMIENTO Y JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.**

De acuerdo con la revisión bibliográfica que se llevó a cabo, se advierte una ausencia de estudios que tengan un enfoque económico espacial y regional en la descripción de actividad económica turística, sobre todo uno que permita identificar el comportamiento y distribución de las actividades turísticas en el espacio y para el periodo de estudio.

Se propone un análisis que nos permita entender de una manera integral cómo se estructura y funciona el turismo en la Región Noroeste de México y particularmente en las ciudades de Cabo San Lucas y San José del Cabo en Baja California Sur.

Lo anterior es relevante ya que organismos internacionales como la OECD (2014: 27) abogan por nuevas perspectivas para abordar la problemática económico-social con el fin de diseñar paquetes adecuados de política económica, por lo que cobra relevancia un estudio de este tipo. En este sentido son escasos los estudios con enfoques espaciales del sector turismo en México, por lo que un trabajo que cubra dichas características sería una aportación que enriquecería el debate del fenómeno de clústers del sector turismo en México.

### **1.4. OBJETIVOS.**

#### **1.4.1. GENERAL.**

Entender de una manera integral cómo se estructura y funciona la actividad económica turística en la Región Noroeste de México durante el periodo 2003-2013 e identificar clústers de servicios turísticos en el corredor económico de Cabo San Lucas-San José del Cabo en Baja California Sur, México y los cambios que se han generado en el periodo 2003-2013.

#### **1.4.2. PARTICULARES.**

Revisar los principales conceptos y teorías del desarrollo y crecimiento regional así como seleccionar las más apropiadas para la explicación del fenómeno de estudio.

Identificar las principales unidades espaciales económico-funcionales en la Región Geoeconómica del Noroeste de México.

Identificar las unidades espaciales económico-funcionales especializadas en actividades económicas vinculadas al turismo en la Región Geoeconómica del Noroeste de México.

Identificar los distintos componentes del crecimiento económico de las actividades económicas vinculadas al turismo para dichas unidades espaciales económico-funcionales en el periodo de estudio.

Descripción del espacio natural de la unidad espacial económico-funcional en donde se encuentra el Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo en Baja California Sur, México.

Identificar clústers de servicios turísticos en el corredor económico de Cabo San Lucas-San José del Cabo.

## **1.5. PREGUNTAS E HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN.**

Pregunta 1: ¿Cómo se distribuye espacialmente la actividad económica turística en la Región Geoeconómica del Noroeste de México para el periodo 2003-2013?

Hipótesis 1: la actividad económica turística en el Noroeste de México se caracteriza por estar concentrada en centros y subcentros regionales de actividad económica cada uno con sus respectivas áreas de influencia, jerarquizados funcionalmente de acuerdo a su tamaño económico e interconectados por vías de comunicación.

Pregunta 2: ¿Conforma el Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo una unidad espacial económico-funcional?

Hipótesis 2: La unidad espacial económico-funcional de Los Cabos es la más destacada del Noroeste de México en el crecimiento de su actividad económica turística medida por el valor agregado censal bruto.

Pregunta 3: ¿Qué factores explican la presencia de los clústers de servicios turísticos en el corredor económico de Cabo San Lucas-San José del Cabo?

Hipótesis 3: La composición productiva de la mayor parte de las unidades económicas del corredor económico Cabo San Lucas-San José del Cabo se especializa en la prestación de servicios turísticos que giran alrededor del turismo de playa como hoteles, restaurantes, agencias de viaje, servicios de transporte, comercio, etc...Dicha especialización proviene de externalidades espaciales derivadas por un lado de ventajas naturales como la dotación de factores localizados como playas, clima, flora y fauna singulares para el desenvolvimiento del turismo, y por otro lado de las ventajas artificiales derivadas de infraestructura como aeropuertos, carreteras, puertos y vialidades.

## **CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO, PROPUESTA DE INTERPRETACIÓN Y METODOLOGÍA.**

## **2.1. INTRODUCCIÓN DEL CAPITULO.**

El propósito de este capítulo es en primer lugar la presentación de diversas teorías que expliquen de manera simplificada la configuración y despliegue de las actividades económicas en el espacio. En segundo lugar y con base en la revisión de las distintas teorías mencionadas, definimos una propuesta de interpretación para el fenómeno de conformación de unidades espaciales económico-funcionales especializadas en turismo en la Región Noroeste de México y de clústers de servicios turísticos al interior del corredor que estudiamos. Por último hacemos una revisión de las metodologías para identificar clústers de actividad económica, y precisamos las metodologías que utilizaremos en general para esta investigación.

## **2.2. TEORÍAS DE LA LOCALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA.**

Con las diversas teorías de la localización resaltamos, de acuerdo con Blaug (2001:668) el papel que juega la distancia, a través de los costos de transporte, en la determinación de la ubicación de las instalaciones productivas y por otra parte, en la delimitación de los mercados de cada uno de los bienes en áreas, ya que estos se encuentran sometidos a límites geográficos, y de por qué la concentración es un resultado lógico en estas teorías.

### **2.2.1. ANTECEDENTES.**

Aunque en el pensamiento económico se soslayó durante mucho tiempo la influencia del espacio para explicar los fenómenos económicos, como lo expresan Isard (1956) y Asuad (2014), hubo autores que plantearon la importancia del espacio en la economía, estructurando teorías que explican la distribución espacial de la actividad económica, y que subrayan la importancia que tiene el espacio-distancia, a través de la influencia de los costos de transporte, en las decisiones de localización de las empresas. Entre estos teóricos destacan Von Thünen (1826), Alfred Weber (1909), Walter Christaller (1933) y August Lösch (1945).

### **2.2.2. LOCALIZACIÓN AGRÍCOLA: EL MODELO DE VON THÜNEN**

En palabras de Asuad (2014: 135) Von Thünen es considerado como el fundador de la economía espacial al plantear en su obra *El Estado Aislado* en 1826 un modelo teórico deductivo en donde se destaca la importancia de la localización<sup>11</sup>, a través de la distancia respecto al mercado y las implicaciones de esto en la configuración de la distribución de la actividad agrícola en el espacio. En consonancia con este planteamiento se tiene una ciudad que juega el papel de *central business district* (CBD) rodeado de una planicie isotrópica con agentes económicos que se comportan racionalmente y en donde los costos unitarios de producción así como los costos de transporte unitarios de producción permanecen fijos, además de que los precios se fijan exógenamente, y se necesita saber cómo se adecuará la producción agrícola a estas circunstancias.

Según Asuad (ibid: 100) en este sentido se describe un modelo en el que agricultores racionales e informados dan lugar, a través de la competencia por la tierra, a un equilibrio espacial entre ingresos, oferta y demanda de la tierra y de los productos agrícolas en un

---

<sup>11</sup> Según Camagni (2005: 54) también de este modelo se derivan los modernos tratamientos de localización urbana, y del cual se puede deducir también un **principio de accesibilidad**.

mercado. Entre los principales supuestos u hipótesis simplificadoras que se deben asumir para proveer de capacidad explicativa a este modelo tenemos:

1. Una planicie isotrópica<sup>12</sup> en la que el transporte fluye en todas direcciones y sin limitaciones;
2. Los agentes económicos se comportan racionalmente<sup>13</sup>;
3. Existe un centro que sirve de mercado hacia el cual es transportada la producción<sup>14</sup>;
4. La tierra en donde se produce es propiedad de terratenientes, los cuales exigen el pago de una retribución por su uso bajo la forma de renta del suelo;
5. Los productores agrícolas para producir tienen que ser económicamente eficientes con el objeto de poder pagar costos de transporte y la renta del suelo;
6. La cantidad de producto que se obtiene en cada unidad de tierra y el costo unitario (c) de producción es fijo;
7. El precio (p) de los productos se define exógenamente;
8. El coste de transporte unitario ( $\tau$ ) es constante; por tanto, el coste total de transporte varía con el volumen de la producción y con la distancia ( $\delta$ ) de forma lineal;
9. Hay una demanda ilimitada para los productos.

En este ejemplo geométrico hay curvas de renta, las cuales están definidas para cada uno de los cultivos por:

$$r(\delta) = (p - c - \tau\delta)x$$

Como la renta por unidad de superficie ( $r$ ) asume un carácter residual, lo que quede de restar unitariamente al precio y los costos unitarios ( $c$ ) será lo que puede pagarse al terrateniente como renta<sup>15</sup>. La renta pagable (u "ofrecida") por cada tipo de cultivo está representada por una recta con pendiente negativa, cuya inclinación es igual a  $-\delta x$  y una ordenada en el origen igual a  $(p-c)x$ . Ver imagen 2-01.

En este sentido el resultado de este modelo es que los sitios más cercanos al mercado deberán ser ocupados por aquellos cultivos que tengan la capacidad de lograr las mayores reducciones de los costos totales por unidad de producción (resultado de la intensidad del cultivo) para que de esta manera produzcan la mayor renta posible dada su localización.

---

<sup>12</sup> Por el término isotrópico nos referimos según Camagni (2005: 54) y a Asuad (2014: 92,94) a una llanura con la misma fertilidad (y productividad) del suelo y distribución de la población y recursos naturales e infraestructuras de transporte hacia todas las direcciones.

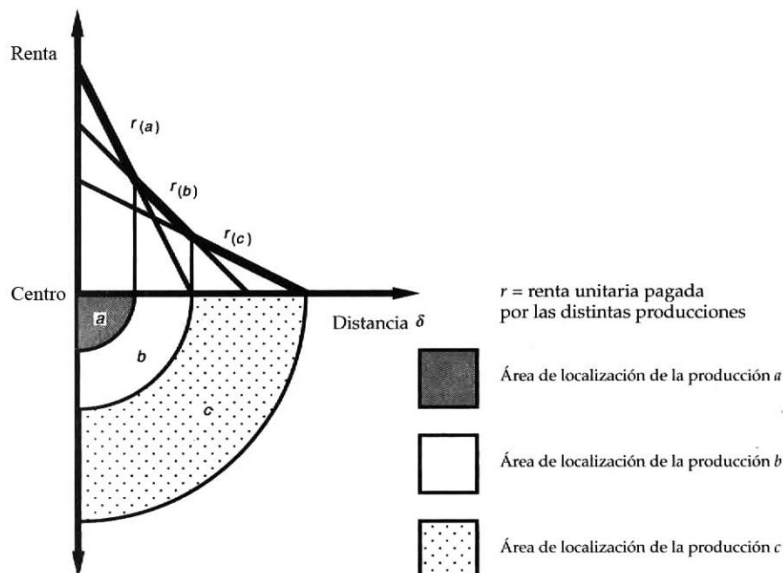
<sup>13</sup> Según Asuad (2014:92) por esto entenderíamos que los agentes asignan recursos racionalmente en función de sus objetivos con el propósito de maximizar ingresos, además de que tienen hábitos de consumo y demandas similares, poseyendo además habilidades y conocimientos tecnológicos semejantes e información completa para tomar decisiones.

<sup>14</sup> Según Camagni (2005:54) y Asuad (2014: 93) podemos identificar a este mercado único de productos agrícolas como una ciudad que adquiere los productos agrícolas y en donde se fijan sus correspondientes precios.

<sup>15</sup> Según Camagni (ídem) la renta es pues el residuo que se puede pagar al propietario del suelo después de haber restado del ingreso total todos los costes (incluyendo en estos un beneficio normal y los costes de transporte). De esta manera, en este modelo, la renta nace de los ahorros que se tengan sobre los costos de transporte que hagan cada uno de los productores localizados lo más cercanamente al terreno central.

Según Ramirez (2016a:42) de acuerdo a este planteamiento un corolario es que ya que la actividad agrícola requiere de grandes extensiones de tierra para su desenvolvimiento no puede localizarse en el CBD.

**Imagen 2-01. El modelo de Thünen: renta y localización de tres producciones agrícolas.**



Fuente: Camagni (2005: 55)

## 2.2.3. LOCALIZACIÓN INDUSTRIAL: EL MODELO DE WEBER.

### 2.2.3.1. PLANTEAMIENTO.

De acuerdo con McCann (2013:4) este enfoque fue desarrollado en Alemania durante el siglo XIX por Laundhart (1885), sin embargo fue difundido internacionalmente por Alfred Weber (1909). Para explicar los fenómenos de localización industrial de acuerdo a esta teoría tenemos que asumir los siguientes supuestos:

1. La empresa o firma se define como un punto en el espacio, esto es, hablamos de un solo establecimiento;
2. Los agentes económicos se comportan racionalmente<sup>16</sup>;
3. Este análisis se desenvuelve sobre una planicie isotrópica<sup>17</sup>;
4. La localización de los insumos, el precio tanto de los insumos como del producto, y las tarifas de transporte (costos de transporte) respecto al CBD, se definen exógenamente<sup>18</sup>;

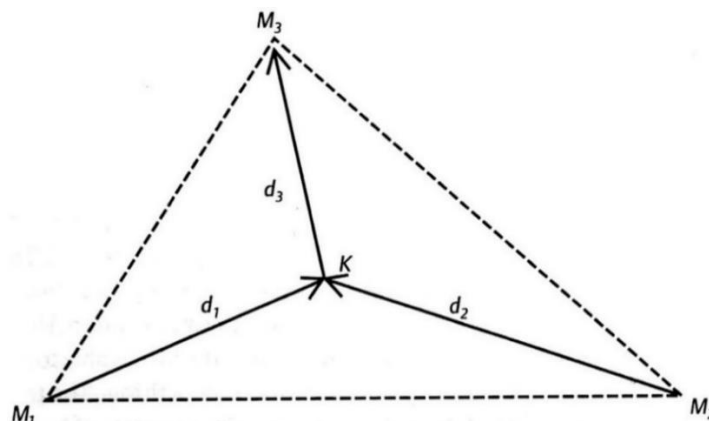
<sup>16</sup> Según McCann (ibid: 6) esto implica que la empresa buscará aquella localización donde pueda maximizar sus ganancias. Por lo que si el precio de la unidad del bien final  $p_3$  es fija, la localización asegurará máximas ganancias en aquel punto en donde los costos se minimicen, *ceteris paribus*.

<sup>17</sup> En este caso los factores de tierra, trabajo y capital se encuentran distribuidos homogéneamente, esto es, tienen la misma calidad y todas las localizaciones exhiben los mismos atributos en términos de productividad y disposición, lo que en pocas palabras implica que el espacio es homogéneo.

<sup>18</sup> Según McCann (ibid: 6) esto implica que lo que diferenciará o alterará la ganancia en las distintas localizaciones será la distancia de cualquier localización respecto a la fuente de los insumos y el mercado para la producción.

5. La empresa es tomadora de precios por lo que se desempeña en un mercado de competencia perfecta<sup>19</sup>;
6. Existe un mercado (en el CBD) hacia el cual es transportada la producción final;
7. Se asume que la empresa consume dos insumos para producir un solo producto<sup>20</sup>;
8. La empresa maneja coeficientes de producción fijos<sup>21</sup>;

**Imagen 02-02. El modelo de Weber: el triángulo de localización-producción.**



Fuente: McCann (2013: 4)

El modelo se describe como un triángulo de localización-producción en el que la empresa consume dos tipos de insumos para producir un solo tipo de producto, como se ve en la imagen 02-02, donde la notación es la siguiente, de acuerdo al cuadro 2-01:

**Cuadro 2-01. Notación de la imagen 02-02.**

Nomenclatura	Descripción
$d_1, d_2$	Distancia recorrida por los bienes (insumos) 1 y 2 hacia la empresa en $k$
$d_3$	Distancia recorrida por el bien (final) 3 de la empresa al mercado
$m_1, m_2$	Peso (toneladas) de los bienes (insumos) 1 y 2 consumidos por la empresa (material inputs)
$m_3$	Peso del bien (final) 3 elaborado por la empresa
$p_1, p_2$	Precio por tonelada de los bienes (insumos) 1 y 2
$p_3$	Precio por tonelada del bien (final) 3 en el mercado
$M_1, M_2$	Localizaciones de la producción de los bienes (insumos) 1 y 2
$M_3$	Localización del mercado para el bien (final) 3
$t_1, t_2$	Tarifas de transporte por tonelada kilometro por transportar los bienes (insumos) 1 y 2
$t_3$	Tarifas de transporte por tonelada kilometro por transportar bien (final) 3
$K$	La localización óptima de la empresa u <i>óptimo de Weber</i>

Fuente: Elaboración propia con base en McCann (2013: 5)

<sup>19</sup> Por lo tanto al precio dado  $p_3$  para el bien que produce implica que podrá vender cantidades ilimitadas.

<sup>20</sup> En este sentido los insumos 1 y 2 se combinan en la empresa para poder producir un bien final 3.

<sup>21</sup> Según McCann (ibid:5) esto significa que hay una relación fija entre las cantidades de insumos requeridas para poder producir una unidad de bien final, por lo que la función de producción tomaría la forma general  $m_3 = f(k_1 m_1, k_2 m_2)$ , siendo el caso más simple cuando  $k_1 = k_2 = 1$  en el cual la función de producción quedaría así:  $m_3 = f(m_1, m_2)$



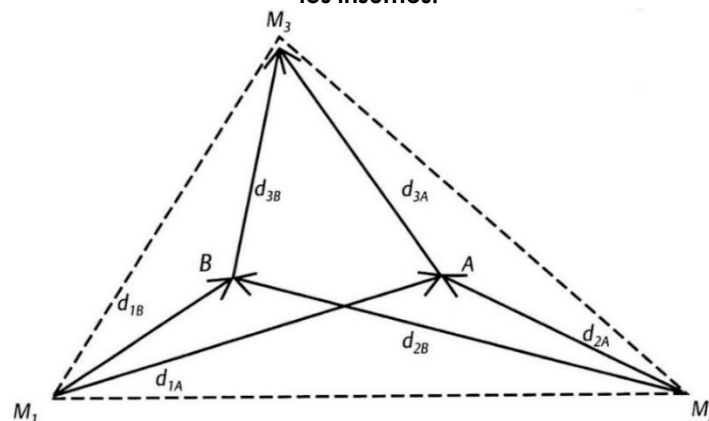
Una vez que la empresa tomando en cuenta el comportamiento descrito por los supuestos antes mencionados encuentra una localización en que maximice sus ganancias, se le denominará a este punto como el punto  $K^*$  de Weber.

De acuerdo con Ramírez (2016a: 43) la actividad industrial requiere grandes extensiones de suelo por lo que la industria tenderá a localizarse en la periferia debido a sus requerimientos extensivos de suelo barato (aunque esto puede ser diferente en función a la especialización industrial de cada sitio. Las características de la actividad agropecuaria en este sentido se aplican también a la industria. Mencionamos a continuación los diferentes casos que se pueden abordar con este modelo:

### 2.2.3.2. LOCALIZACIÓN POR VARIACIÓN DEL COSTO DE TRANSPORTE DE LOS INSUMOS.

En este caso la empresa busca minimizar el costo de transporte y la distancia por concepto de los insumos que utiliza para fabricar su producto (bien final), esto quiere decir que una manera de definir la localización óptima será en función a la distancia relativa del insumo más costoso respecto del que lo es menos<sup>22</sup>. En la imagen 2-03 se ilustran dos alternativas contrastantes: en la localización A el costo de transporte del insumo 2 es mayor que el del insumo 1, por lo que la empresa minimiza los costos de transporte del insumo 2 ubicándose cerca de  $M_2$  y está dispuesta a traer el insumo 1 desde la ubicación  $M_1$  más lejana. Tenemos el caso contrario en la localización óptima B, ya que en este caso para la empresa es más costoso transportar el insumo 1 desde  $M_1$  y puede mandar traer el insumo 2 desde  $M_2$  que se ubica más lejos.

Imagen 2-03. Localización y costos de transporte relativos de los insumos.



Fuente: McCann (2013: 8)

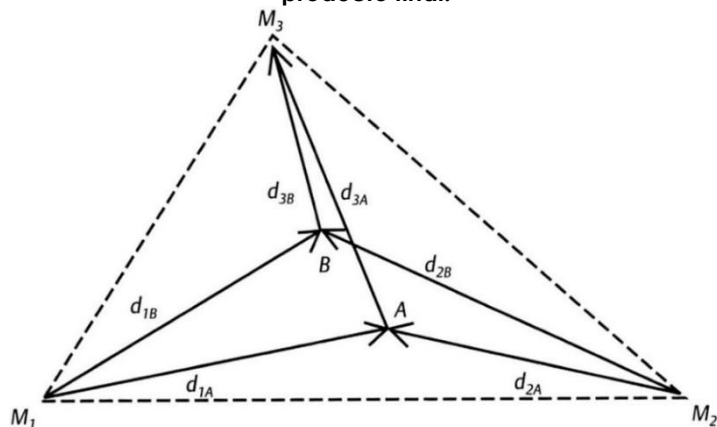
<sup>22</sup> El ejemplo que plantea McCann (ibid: 7) es de un producto (automóvil) que necesita de acero y plástico como insumos para su elaboración. Hace hincapié en que este resultado puede variar también de acuerdo a la función de producción que tenga la empresa.

### 2.2.3.3. LOCALIZACIÓN POR EFECTO DEL COSTO DE TRANSPORTE DEL BIEN

#### FINAL.

En este caso se toma en cuenta la naturaleza que adquiere el producto final y por lo tanto su costo de transporte hacia el mercado. Para lo que tenemos que identificar dos situaciones, y que quedan plasmadas en la imagen 2-04.

Imagen 2-04. Localización y costos de transporte relativos de producto final.



Fuente: McCann (2013: 9)

Si nos encontramos en el caso en que la naturaleza del producto final de la empresa proviene de un proceso de transformación durante el cual gana peso o volumen<sup>23</sup>, y por lo tanto aumenta su costo de transporte hasta el mercado M3, la localización óptima sería el punto B. Por otro lado si a consecuencia del proceso de transformación el producto final pierde peso o volumen y por lo tanto su costo de transporte es menor, la localización óptima sería A.

### 2.2.3.4. LOCALIZACIÓN POR VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS FACTORES.

La pregunta que se plantea a continuación es *¿en cuánto tienen que disminuir los precios de los factores locales relativamente a una localización óptima de Weber para que la empresa se instale ahí?*, para lo cual es útil el razonamiento con isodapanas las cuales nos muestran a manera de contornos respecto a un óptimo K\* de Weber los ámbitos del espacio que muestran el mismo incremento en costos unitarios (en este caso de insumos y costos de transporte por unidad)<sup>24</sup>.

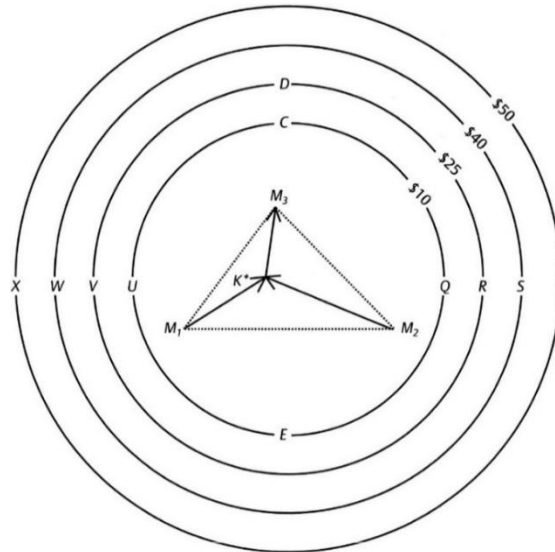
<sup>23</sup> McCann (ibid: 9) ilustra esta situación con el ejemplo de dos procesos de transformación hipotéticos. En uno de ellos la empresa B prescinde del 40 por ciento del peso o volumen de sus insumos en comparación a la empresa A que desecha el 70 por ciento del peso o volumen de sus insumos, por lo que la empresa B tendría más incentivos para estar orientada al mercado M3 en comparación a la empresa A que puede ubicarse más lejos del mercado M3.

Este planteamiento no parece descabellado, ya que también las tarifas de transporte se basan en un componente de volumen, esto es, se fija en función a la densidad del producto a transportar.

<sup>24</sup> De acuerdo con McCann (ibid:11) una empresa incurriría en costos de oportunidad sucesivamente al ubicarse cada vez más lejos de dicha localización óptima, esto es en otras palabras, si el precio de los factores es el mismo en todo el espacio, el resto de los emplazamientos serán cada vez menos deseables conforme nos alejamos.

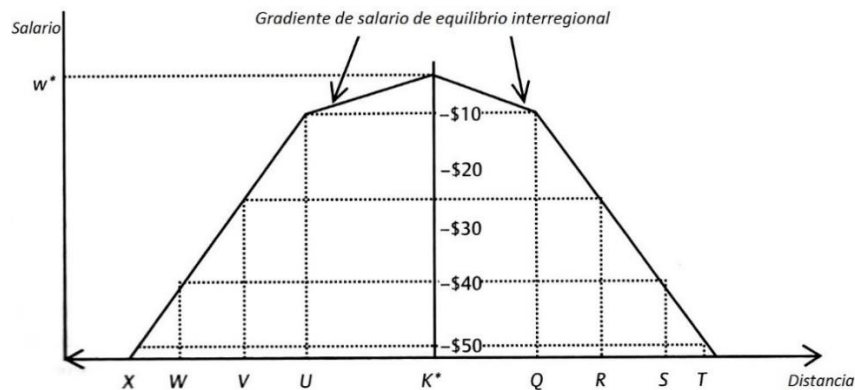
De acuerdo con la imagen 2-05 si una empresa que se encuentra en  $K^*$  tiene un costo de producción unitario<sup>25</sup> de \$2 y un precio unitario de \$5 (lo que implicaría que está obteniendo ganancias por unidad de \$3) y traslada su ubicación a T implicaría obtener pérdidas por unidad de \$ 47, por lo que para que esta localización fuera atractiva como localización para la empresa y por lo menos obtuviera la misma ganancia que en una localización óptima, los precios de sus factores de producción (tierra y trabajo) tendrían que disminuir \$ 50 por unidad conjuntamente, lo que permitiría a la empresa absorber los costos de transporte crecientes de trasladarse a esa ubicación.

**Imagen 2-05. Análisis de isodapanas.**



**Fuente: McCann (2013: 10)**

**Imagen 2-06. Gradiente de salario de equilibrio interregional.**



**Fuente: McCann (2013: 13)**

Otra manera de ver este planteamiento es modificando la imagen 2-05 vinculando la categoría de precios de factores de la producción solamente a la de salario, para obtener un gráfico que nos muestre una curva interregional o gradiente de salario de equilibrio

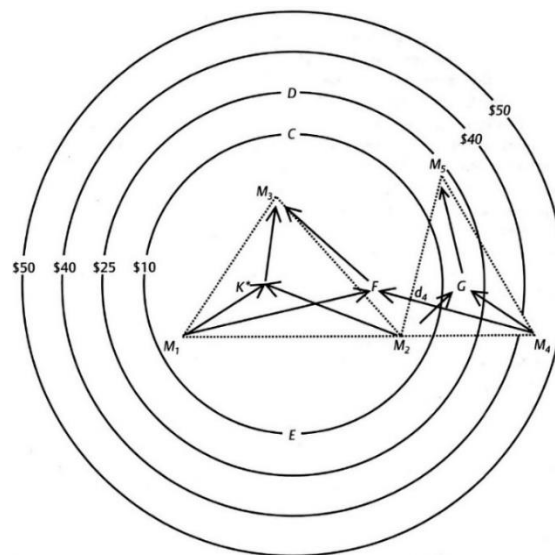
<sup>25</sup> Recordemos que los costos de transporte se incluyen para estos fines como costos de producción.

interregional que describiría la variación que tendría que sufrir el salario para que la empresa se mantuviera indiferente entre las distintas posibles localizaciones<sup>26</sup>, ver imagen 2-06.

### 2.2.3.5. LOCALIZACIÓN POR NUEVAS FUENTES DE INSUMOS Y NUEVOS MERCADOS.

En este caso se consideran las consecuencias del desplazamiento hacia una nueva ubicación de la empresa tomando en cuenta las implicaciones planteadas arriba, y de las condiciones que tienen que cubrir los precios de los factores locales de producción para que así suceda. Al relocarse dicha empresa se encontrará con que hay nuevos proveedores de insumos alternativos a los que tenía originalmente, incluso podría tener acceso a nuevos mercados a los cuales surtir con su producción.

**Imagen 2-07. Nuevos proveedores y nuevos mercados.**



Fuente: McCann (2013: 14)

En la imagen 2-07 se inicia un proceso que McCann (ibid: 15) denomina como evolutivo: en primer instancia la empresa toma una decisión de relocarse en  $F$ , y aunque en un primer momento seguirá considerando la provisión de insumos desde  $M_1$  y  $M_2$ , se enfrentará a un nuevo problema de localización, ya que ahora tiene acceso a provisión de insumos desde  $M_4$ , lo cual replanteará la búsqueda de un nuevo óptimo de Weber que terminará siendo

<sup>26</sup> McCann (ibid: 13) pone de ejemplo a una empresa trasnacional que al buscar una nueva localización para desenvolver su actividad de negocios y que asigna una probabilidad a cada diferente localización en función al estimado de ganancias que obtendría en cada una de ellas. De acuerdo con el análisis de isodapanas de Weber, algunas ubicaciones resultarán más atractivas que otros, por lo que el precio de los factores locales de algunos emplazamientos tendrán que disminuir respecto a la localización  $K^*$  óptima de Weber para ser igual o más atractivos que el resto de las ubicaciones, lo que implica que **la atracción de una localización para que la empresa se establezca en particular dependerá del grado en que el precio de los factores locales pueda compensar el incremento de los costos de transporte (costos de oportunidad) asociados a esa localización geográfica subóptima.**

G<sup>27</sup>, desde el cual tendrá acceso también a un nuevo mercado M<sub>5</sub>, por lo que tendrá que replantear si continua produciendo, tanto para los mercados M<sub>3</sub> y M<sub>5</sub>, o se enfoca solamente a M<sub>5</sub>, aunque podría surgir un nuevo problema de relocalización a un hipotético punto H lo cual desataría una nueva fase de retroalimentación.

#### 2.2.4. ÁREAS DE MERCADO.

Según Asuad (2014: 345) y McCann (2013:24) este análisis es importante porque pasamos de una idea de puntos localizados (como en el planteamiento de Weber) a otra de áreas, cuyas fronteras dependerán de la relación entre precios de mercado y costos de transporte. Además podemos colegir como el espacio y la geografía confieren un poder de monopolio<sup>28</sup> a las firmas, situación está que las llevará a engranarse en una lucha para adquirir y beneficiarse de dicha circunstancia. El planteamiento de Hotelling (1929) es ilustrativo y para el cual necesitamos asumir las siguientes intuiciones:

1. Tenemos consumidores que están distribuidos por igual a lo largo de la línea OL;
2. Los consumidores son racionales<sup>29</sup>;
3. La demanda de los consumidores es perfectamente inelástica<sup>30</sup>;
4. Las firmas producen un bien idéntico;
5. Las firmas toman sus decisiones asumiendo que la competencia no modificará su comportamiento<sup>31</sup>;
6. Los precios de producción  $p_a$  de la firma A en la localización A son representados por la distancia vertical  $a$ , y los costos de producción  $p_b$  de la firma B están representados por la distancia vertical<sup>32</sup>;
7. Los costos de transporte que afrontan cada firma conforme nos desplazamos en cualquier dirección desde sus correspondientes localizaciones están representados por la pendiente de las funciones de la tarifa de transporte.

Este planteamiento describe la interdependencia espacial de las firmas y está planteado como un "juego" locacional, en palabras de McCann (ibid: 27) y como consecuencia de los supuestos las firmas solamente modificarán su localización para obtener una parte más grande del mercado. Las firmas irán reaccionando secuencialmente en el tiempo. En la imagen 2-09 podemos observar que a partir de una situación en que ambas firmas tienen repartido el mercado por igual en el periodo 1 (de equilibrio inicial), la empresa A busca aumentar su participación desplazándose a la localización C en el periodo 2, aumentando considerablemente su participación a costa de la de la empresa B. Como dice McCann (2013) podemos inferir cuál será el resultado final de este juego: la empresa B y la empresa

---

<sup>27</sup> En este ejemplo McCann (ídem) expone la siguiente condición:  $(p_4+t_4d_4) < (p_1+t_1d_1)$ , lo que significa que la provisión de insumos desde M<sub>4</sub> es ventajosa respecto a la de M<sub>1</sub>, por lo cual operará un cambio de fuente de provisión.

<sup>28</sup> Por **poder de monopolio** McCann (2013:345) se refiere aquí a la capacidad que tiene una firma de incrementar el precio del producto que vende, y a pesar de esto, mantener su participación en el mercado.

<sup>29</sup> De acuerdo con McCann (ibid: 24) esto implica que el consumidor adquirirá su bien de la firma que sea capaz de ofrecerlo y entregarlo, en la localización que le corresponde, al precio más bajo.

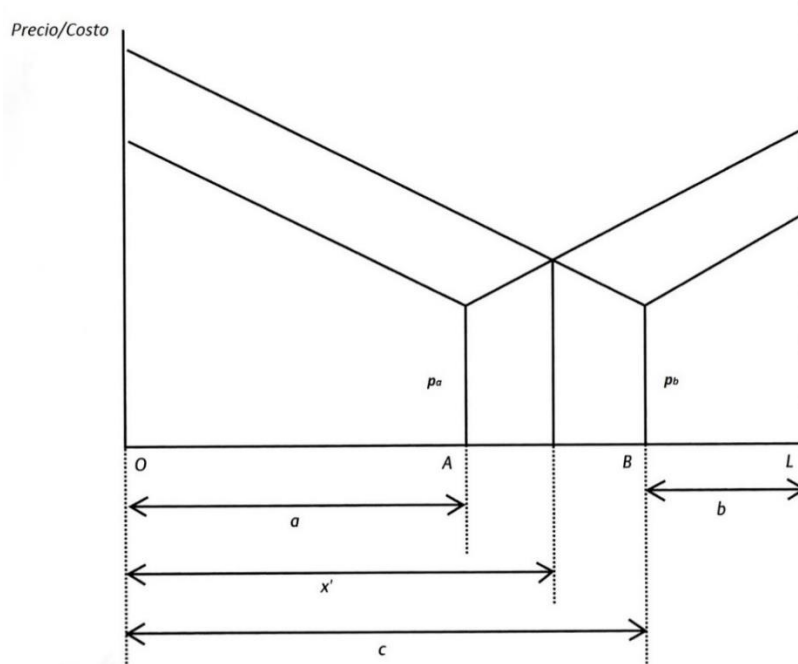
<sup>30</sup> McCann (ibid:27) dice que este supuesto es necesario para que se desarrolle el juego locacional, de lo contrario las firmas podrían entablar una guerra de precios y no se daría el resultado de Hotelling

<sup>31</sup> Según McCann (ídem) a este comportamiento se le denomina *conjeturas de Cournot*.

<sup>32</sup> Esta distancia estaría mostrando la eficiencia de la producción de cada una de las firmas aquí representadas si fueran de diferente tamaño, lo que no es el caso.

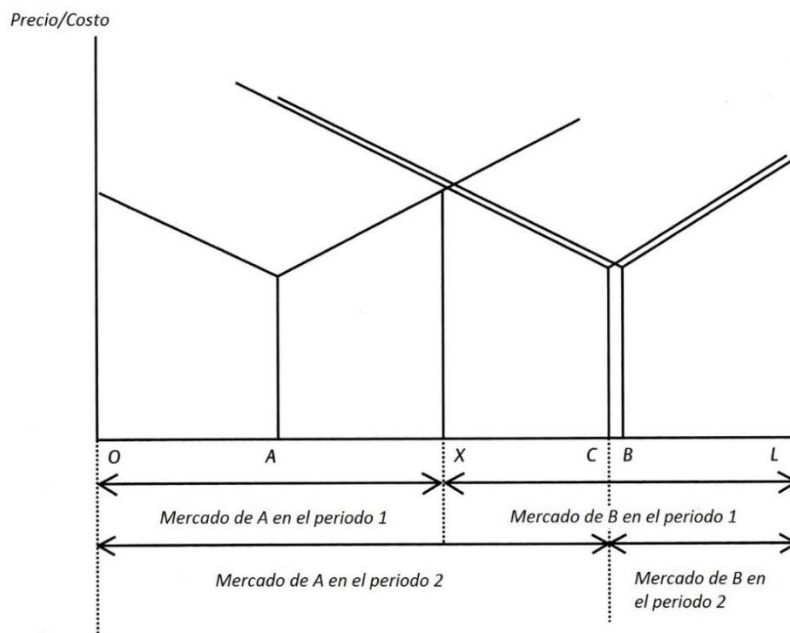
A se irán desplazando hasta encontrar una situación de equilibrio justo a la mitad del mercado, una al lado de la otra, localización donde ambas adquirirán una participación igual del mercado.

**Imagen 2-08. El modelo de Hotelling.**



Fuente: McCann (2013: 47)

**Imagen 2-09. El juego locacional de Hotelling.**



Fuente: McCann (2013: 27)

En otras palabras retomamos lo que nos plantea Asuad (2014: 346) en el sentido de que este modelo muestra la importancia de la competencia en la localización de las empresas (esta se basa en el sitio que maximice ganancias), la interdependencia que existe entre ellas, y a nuestro punto de vista el resultado final es ilustrativo: hay concentración espacial de la actividad económica.

## 2.3. LA TEORÍA DEL LUGAR CENTRAL.

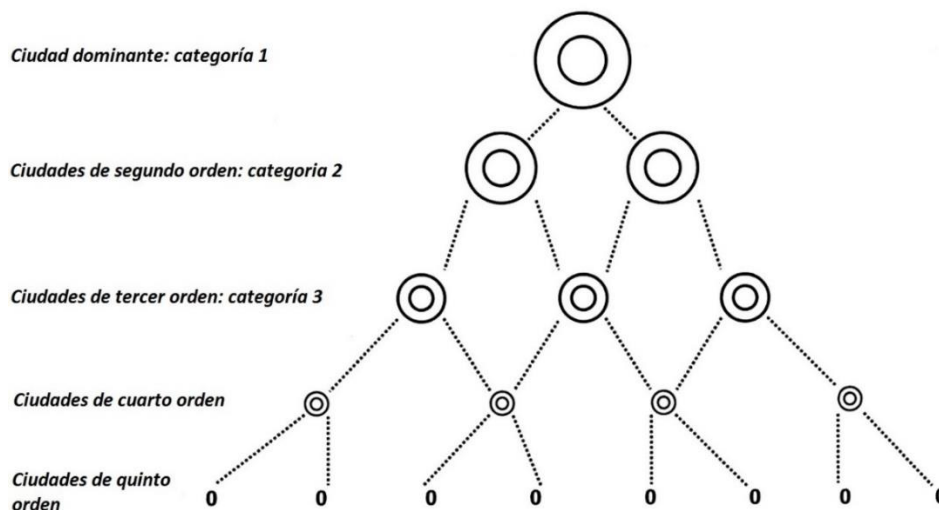
Con el planteamiento de la teoría del lugar central se propone que la producción de bienes y servicios se organiza jerárquicamente en el espacio a través de ciudades, entre las cuales habrá una que estará catalogada como lugar central y producirá bienes y servicios sofisticados para la provisión de aquellas que se encuentren en su área de influencia.

En este sentido de acuerdo con Ramírez (2016a: 43) el comercio y los servicios se caracterizan por hacer un uso intensivo del suelo y pueden afrontar los altos costos de localizarse en el CBD o cerca de él, aprovechando las ventajas de accesibilidad de la red de transporte, entre otras cosas.

### 2.3.1. LA CONCEPCIÓN DE WALTER CHRISTALLER.

Explicaciones como la propuesta por Christaller (1933,1966)<sup>33</sup> surgen de la intuición y de cómo la organización de las ciudades empíricamente adoptan un patrón que según McCann (2013:79) es de estructura piramidal, en el que existen una o dos ciudades dominantes localizadas en las regiones más pobladas del país y toda una serie de ciudades de menos tamaño ubicadas en áreas de influencia de las primeras, como la que podemos ver en la imagen 2-10. El trabajo de Christaller se basa en las observaciones que llevó a cabo para la distribución el sur de Alemania.

**Imagen 2-10. Organización espacial y jerárquica del sistema urbano.**



Fuente: McCann (2013: 80)

<sup>33</sup> Christaller (1933) Die Zentralen Orte in Suddeutschland, Fischer, Jena, traducción por Baskin, C.W. (1966), Central Places in Southern Germany, Prentice Hall, Englewood Cliffs, NJ.

No es difícil entrever por lo menos que los supuestos para este modelo son:

1. Los agentes económicos se comportan racionalmente;
2. Este análisis se desenvuelve sobre una planicie isotrópica;
3. El área de mercado de un centro urbano depende del orden o jerarquía<sup>34</sup> de bienes y servicios que ahí se produzcan<sup>35</sup>;
4. Hay una correspondencia directa entre la jerarquía de un centro urbano y la categorías de bienes y/o servicios que provee<sup>36</sup>;

De acuerdo con Elrod (2015c) y Asuad (2007) es necesario discernir los siguientes conceptos para integrar el modelo de Christaller los cuales podemos ver en el siguiente cuadro 2-02.

**Cuadro 2-02. Conceptos para entender el modelo de Christaller.**

<b>Concepto</b>	<b>Definición</b>
<b>Centros urbanos</b>	El papel de los centros urbanos es el de proveer bienes y servicios tanto a la población que se ubica en dichos centros como a su área de influencia o <i>hinterland</i> <sup>37</sup>
<b>Umbral de la demanda</b>	Es la capacidad de venta en un espacio geográfico dado y se refiere a la cantidad mínima de ventas que le permita a un productor cubrir sus costos y obtener ganancias. Dicho de otra manera también puede entenderse como el número mínimo de personas que se necesita para sostener la producción de un bien o servicio.
<b>Rango del mercado</b>	Es el límite que hace viable económicamente la prestación de un servicio y es medida por la distancia máxima a la cual se puede vender un producto. Se puede entender también como la distancia máxima que el consumidor está dispuesto a recorrer para adquirir un bien o servicio.
<b>Competencia espacial</b>	Como los centros urbanos se constituyen como proveedores de bienes y servicios, estos entrarán en competencia para proveer dichos bienes y servicios, por lo que estará en su interés distribuirse en el espacio adecuadamente para maximizar su ingreso.
<b>Jerarquía u orden de bienes</b>	Tenemos dos categorías para los bienes y servicios: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Sofisticados, escasos o superiores</u>: caracterizados por grandes economías de escala, su consumo es poco frecuente, no requiere de desplazamiento constante, costos de transporte bajos, muy importante respecto al ingreso y preferencia del consumidor para desplazarse.</li> <li>2. <u>Comunes, abundantes o inferiores</u>: caracterizados por economías de escala reducidas, su consumo es frecuente, tiene poca importancia respecto al ingreso, gran necesidad de desplazamiento, costos de transporte elevados, y nula preferencia del consumidor por desplazarse.</li> </ol>

**Fuente: Elaboración propia con base en Elrod (2015c) y Asuad (2007:55)**

<sup>34</sup> De acuerdo con McCann (2013:80) se asume que hay una jerarquía de  $N$  bienes diferentes  $g = (1,2, \dots, N)$ , una jerarquía de  $N$  niveles de áreas de mercado diferentes,  $m = (1,2, \dots, N)$ , y una jerarquía de  $N$  niveles diferentes de centros urbanos,  $u = (1,2, \dots, N)$

<sup>35</sup> Planteado de otra manera según McCann (ídem) bienes con un orden o jerarquía alta tendrían un área de mercado grande, esto es, si el orden de un bien es  $g=2$  este estará asociado a un área de mercado  $m=2$

<sup>36</sup> Planteado según McCann (ibid:81) esto quiere decir que se asume que un centro urbano de nivel  $u = (1,2, \dots, N)$  proveerá todos los bienes  $g = (1,2, \dots, N)$ , por ejemplo una ciudad de nivel  $u=3$  se asume que provee los bienes  $g=(1,2,3)$

<sup>37</sup> En este sentido *hinterland*, de acuerdo con Anón (2016) es una zona de influencia de una gran ciudad.



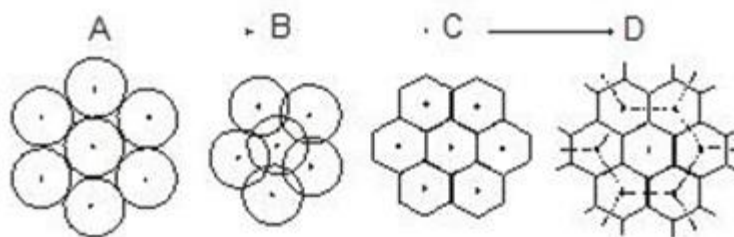
A pesar de que hay varios centros urbanos, cada uno de ellos se distinguirá por la jerarquía de los bienes y servicios que produzca. El umbral de la demanda y el rango del mercado de los bienes producidos en un centro urbano también están relacionados con dicha jerarquía. Entre mayor sea el orden de un bien y/o servicio, mayor será el umbral que necesite y menor la frecuencia con que lo encontraremos en el espacio, por ejemplo un museo de artes o una orquesta sinfónica, servicios médicos de cirugía plástica, etc. Lo mismo podemos deducir contrario sensu, esto es, un bien y/o servicio de orden menor tendrá un umbral menor.

La idea del rango de mercado de un bien y/o servicio está íntimamente ligada a la anterior de umbral pero la mejor manera de explicarlo es ilustrándolo con el ejemplo de un bien o servicio tan especializado y único que el consumidor está dispuesto a recorrer grandes distancias para obtenerlo. Típicamente los bienes y/o servicios que tengan un gran umbral poseerán también un gran rango.

El elemento más importante de esta explicación es la del lugar central, el cual se caracteriza por concentrar una gran población y a su interior se producen bienes y/o servicios con grandes umbrales de demanda y rango de mercado<sup>38</sup>, los cuales proporciona a otros centros urbanos de menor importancia. De esta manera según Asuad (2014:44) el papel de cada ciudad dependerá de los servicios y funciones en que se especializa, ya que actuará como en centro de servicios para su área de influencia.

Ahora bien, Christaller consideraba que el área de mercado (umbrales y rangos de mercado) debían adquirir la forma hexagonal, esto con el fin de que espacialmente se alcanzara a dar cobertura eficientemente dados algunos puntos (ciudades) de producción, lo que en pocas palabras quiere decir que no quedarán espacios desatendidos en la provisión de bienes y servicios, como lo muestra la siguiente imagen.

**Imagen 2-11. Cómo se llega a la estructura hexagonal de las áreas de mercado.**



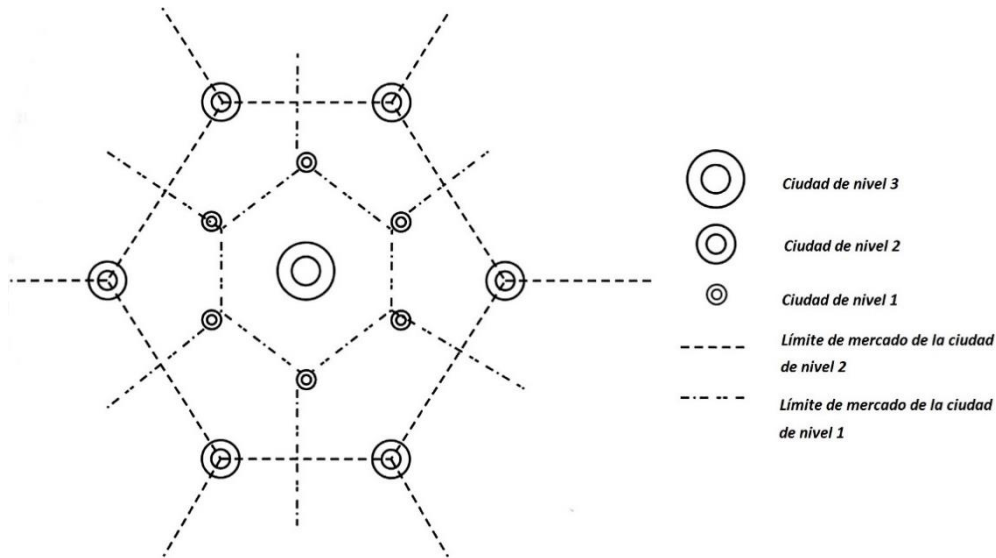
**Fuente: Pertumbuhan (2015)**

Podemos esbozar una red de ciudades con diferentes lugares centrales con sus correspondientes áreas de mercado las cuales envuelven a múltiples ciudades de diferente jerarquía con diferentes tamaños y con diferentes áreas de mercado, todas superpuestas,

<sup>38</sup> En este sentido Asuad (2007:54), Asuad (2014:350) y McCann (2013:80) dan a entender implícitamente que podemos asimilar los conceptos de umbral de demanda y rango de mercado a la idea de *área de mercado*. De esta manera la concepción económica que Christaller plantearía que dichas *áreas de mercado* son el resultado de la interacción de oferta y demanda en el espacio.

y cada una proveyendo una diferente jerarquía de bienes y/o servicios. En la imagen 2-12 podemos ver la estructura de un sistema urbano de acuerdo a los planteamientos de Christaller.

**Imagen 2-12. Modelo de sistema urbano de Christaller.**



Fuente: McCann (2013: 81)

### 2.3.2. LA CONCEPCIÓN DE AUGUST LÖSCH.

Esta contribución a la teoría del lugar central es deductiva y puede describirse como un enfoque microeconómico en el cual varias firmas producen una variedad de bienes y en la que Lösch (1944, 1954) buscó determinar cuál sería el patrón de localización más eficiente para la actividad económica de estas, partiendo de un contexto de competencia perfecta. Entre los principales supuestos, de acuerdo con Choudhury (2013:1), están los siguientes:

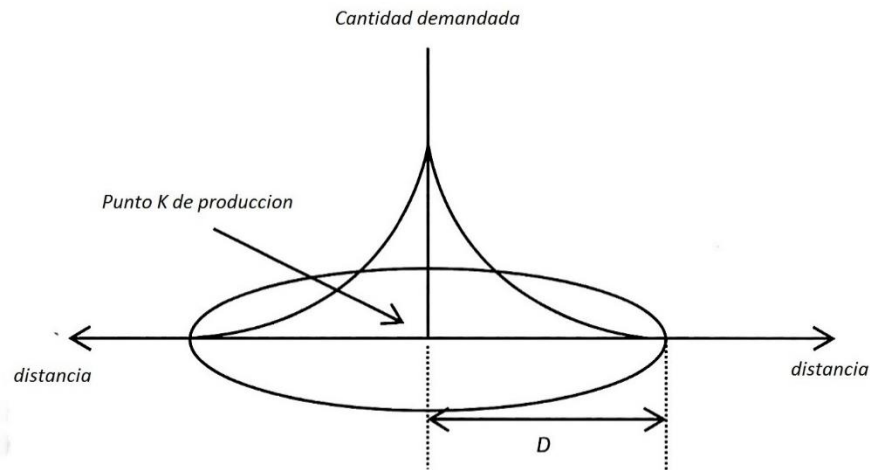
1. Planicie isotrópica;
2. Preferencias idénticas entre la población<sup>39</sup>;
3. Población distribuida uniformemente;
4. Los consumidores asumen los costos de transporte;
5. Los consumidores son racionales;
6. La demanda muestra alguna elasticidad<sup>40</sup>;
7. Se opera en un mercado de competencia perfecta.

<sup>39</sup> Choudhury (2013:1) hace referencia a esto en el sentido de que la población siempre adquirirá sus bienes de la localización más cercana posible

<sup>40</sup> Según McCann (2013:82) para estos fines significaría que el precio de entrega para un bien se modificará de acuerdo a la distancia recorrida, por lo que hay una relación inversa entre la cantidad demandada  $Q_d$  y la distancia  $d$ .

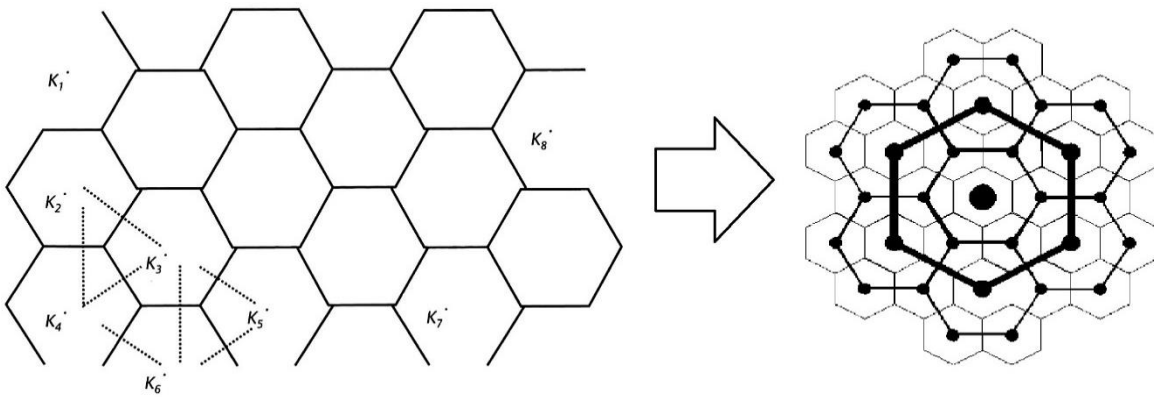
En la imagen 2-13 podemos observar cómo se comporta la demanda de una firma en la localización  $K$  y el área de mercado para su producto<sup>41</sup>. Como nos encontramos en un ámbito de competencia perfecta, el espacio estará ocupado por varias empresas similares a la descrita, por lo que una vez definidas las "fronteras" de sus respectivas áreas de mercado, llegaremos a la configuración hexagonal que planteó Christaller ( en este caso hay un patrón de distribución triangular entre cada una de las empresas, lo que de acuerdo con McCann (2013:84) aseguraría que la distancia del punto  $K$  de producción a la frontera del área de mercado se minimice), como lo podemos ver en la primera mitad de la imagen 2-14.

**Imagen 2-13. El área de mercado de una firma en el marco de Lösch.**



Fuente: McCann (2013: 83)

**Imagen 2-14. Distribución espacial de mercados para firmas idénticas y diferentes.**



Fuente: McCann (2013); Offen y Bellafiore (2016)

Como este es el caso para solamente un tipo de producto, ahora debemos imaginar tantas configuraciones hexagonales similares para tantos bienes y servicios se ofrezcan en el

<sup>41</sup> McCann (ibid: 82) delimitamos un área de mercado en la que la demanda es positiva es para la empresa localizada en el punto  $K$  (no es otra cosa más que la clásica grafica de la función de demanda pero en tres dimensiones.

mercado, aunque no debemos olvidar que no todos los bienes y servicios tendrán la misma elasticidad precio, y es aquí en donde entra la jerarquía u orden para los bienes<sup>42</sup>, por lo que llegaremos a una configuración similar a la mostrada en la segunda mitad de la imagen 2-14.

Una vez planteado el contexto de una economía conformada por diversas firmas, produciendo diversos bienes, y en donde el mercado exhibe diversos patrones hexagonales de áreas de mercado, Lösch deduce que el patrón más eficiente de localización será aquel en el que el máximo número de firmas se localice en el mismo punto, ya que esto permitirá la entrada en operación de economías de aglomeración.

## **2.4. RENDIMIENTOS CRECIENTES.**

Con la noción de *rendimientos crecientes*, la cual va asociada a la de economías de escala, se pretende definir la posibilidad de que una unidad económica o firma, al aumentar su volumen de producción, disminuya sus costos de producción unitarios lo cual le traerá una ventaja que reforzará su posición competitiva y le permitirá ensanchar sus mercados. Esta idea también está asociada a la de economías de aglomeración, ya que estas se materializan en ventajas adicionales derivadas de la concentración de las actividades productivas y de consumo en el espacio y que tienen consecuencias similares a las economías de escala.

### **2.4.1. ECONOMÍAS DE ESCALA.**

Definimos de acuerdo con Berger-Longuet (1998) como economías de escala a aquellas realizadas gracias al aumento de la escala de la producción.

Según Schwanitz (2014:212) históricamente este concepto viene asociado a la Revolución Industrial, durante la cual confluyen tres situaciones: mercados enormes, grandes capitales y producción de energías titánicas con las que hacer funcionar máquinas, lo que trajo aparejada la necesidad de concentrar físicamente energía, máquinas y hombres en un mismo lugar para operar los elementos del sistema industrial e impulsar al capitalismo como modo de producción dominante, ya que es necesario movilizar grandes cantidades de capital para producir masivamente mercancías destinadas a grandes mercados, con el fin de materializar una gran acumulación de capital.

Según Keen (2014:129) los rendimientos a escala suceden cuando el costo de producción sube más lentamente que la producción. Si las grandes empresas tienen ventajas de costos sobre las pequeñas, entonces al dar competencia abiertamente, las grandes empresas llevarán a las pequeñas fuera del negocio, lo que llevaría a la conformación de estructuras de mercado ya sea oligopólica o de monopolio.

### **2.4.2. ECONOMÍAS DE AGLOMERACIÓN.**

---

<sup>42</sup> McCann (ibid: 85) Las firmas que produzcan bienes con una alta elasticidad-precio (como bienes agrícolas) tenderán a mostrar un área hexagonal pequeña de mercado. Por otro lado, las firmas que produzcan bienes con una baja elasticidad-precio mostrarán áreas hexagonales de mercado más amplias, y estarán localizadas en menos puntos.

Por otro lado según Polèse (1998:83) definimos como economías de aglomeración<sup>43</sup> a las ventajas que las empresas obtienen al agruparse en el espacio, esto es, se llaman así a las ganancias de productividad que se atribuyen a la aglomeración geográfica de poblaciones y actividades económicas<sup>44</sup>. Las economías de aglomeración tienen las siguientes características:<sup>45</sup>

1. Sin la existencia de economías de escala en la producción, las actividades económicas tendrían el incentivo de dispersarse para ahorrar costos de transporte. Por otro lado, desde la óptica del consumidor, las ciudades como aglomeraciones se presentan como ideales para el desarrollo de retroalimentación social, lo que se traduce en diferentes tipos de externalidades sociales y culturales<sup>46</sup>;
2. El uso de factores locales compartidos lleva a la producción de bienes de consumo diferenciados en aglomeraciones asociadas con la moda, la cultura, el estilo y la recreación;
3. Las economías de aglomeración implican una reducción de los costos de transacción;
4. Llevan a ahorros por la reducción en la dimensión de los inventarios debido a que al interior de las aglomeraciones hay más alternativas para la provisión de insumos.

De acuerdo con McCann y Oort (2009: 19), el marco analítico tradicional de las economías de aglomeración surge con los planteamientos de Marshall (1890) y Hoover (1948). Para Marshall las economías de aglomeración podían ser entendidas como externas e independientes a una empresa individual, pero al mismo tiempo comprendidas al interior de un grupo de empresas localizadas en una misma área<sup>47</sup>. Atribuye como fuentes de estas economías al papel de los derrames de conocimientos locales, la existencia de insumos locales no comercializables y a una provisión local de trabajo especializado, de acuerdo con el cuadro 2-03.

De acuerdo con Asuad (2016), Weber (1909) también vislumbró las ventajas de carácter pecuniario que surgen del supuesto de que varias empresas se concentren, siempre y cuando estas compensen los costos de transporte en que incurren.

En la imagen 2-15 podemos ver como tres empresas diferentes A, B, y C deciden localizarse en el punto E, a diferencia de la empresa D. Lo anterior debido a que sus economías de aglomeración sobrepasan a los costos de transporte. Asuad (2016:126) enlista las ventajas de concentrarse que Weber identificó, las cuales son: 1) la proximidad espacial de las industrias existentes; 2) un mercado de trabajo integrado y especializado; 3) facilidades de

---

<sup>43</sup> Para McCann (2013: 51) las economías de aglomeración deben ser entendidas como economías específicas a la localización

<sup>44</sup> Según Polèse (ídem) puesto que las ganancias de dicha productividad se ubica fuera de las empresas, esto es, en su entorno general, se habla de economías externas o *externalidades*.

<sup>45</sup> Dichas caracterización se encuentra expuesta originalmente por Quigley, J.M. (1998) 'Urban diversity and economic growth'.

<sup>46</sup> Esta es una idea expuesta por Florida, R. (2002) *The Rise of the Creative Class*.

<sup>47</sup> Según Iturribarria (2007: 7) Marshall desarrolla su teoría del distrito industrial con el objetivo de mantener inalterados los supuestos principales y condiciones de equilibrio de los modelos neoclásicos (rendimientos decrecientes y mercados competitivos), y al mismo tiempo dar explicación a la concentración espacial de la actividad. Entre los supuestos podemos encontrar que el distrito se conforma por empresas con rendimientos decrecientes a su interior, pero con rendimientos crecientes dadas las economías externas como conjunto (totalidad del distrito industrial).

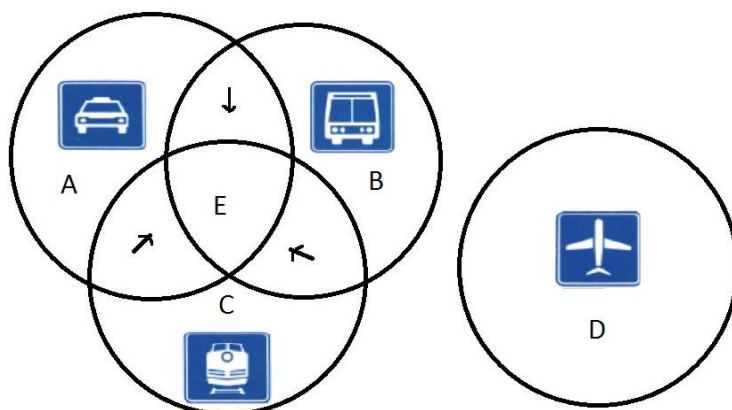
comercialización por contar con un mercado de mayor tamaño y 4) la convergencia de varios modos de transporte.

**Cuadro 2-03. Fuentes de economías externas de escala según Marshall.**

Concepto	Definición
<b>Derrames de conocimiento</b>	Se refiere a la facilidad que tienen los individuos que integran el clúster o la aglomeración de tener interacción entre ellos, permitiendo que la información incompleta que posee cada uno de ellos sea compartida, lo que permitirá sinergias para mejorar la información y el conocimiento que de otra manera permanecería fragmentada <sup>48</sup> . Estos se producen como resultado de la transmisión de información y habilidades por medio de redes formales e informales.
<b>Insumos locales no comercializables</b>	Se refiere a la situación en que cuando varias empresas se encuentran agrupadas en el espacio mejoran las posibilidades de que ciertos insumos especializados les sean suministrados de una manera más eficiente a que si estuvieran dispersas. Esto se da gracias a la existencia de proveedores especializados de bienes intermedios, así como un amplio grupo de servicios a las empresas como resultado de una división del trabajo entre ellas.
<b>Provisión local de trabajo especializado</b>	Se refiere a la disminución de costos que tienen las empresas para adquirir factor trabajo debido a la amplia provisión de dicho factor en las aglomeraciones, lo que le permite adaptarse ante las fluctuaciones de la actividad económica, sin necesidad de invertir recursos adicionales por conceptos de capacitación ni búsqueda de trabajo especializado. Los trabajadores pueden incrementar sus habilidades en otras empresas o como resultado de interactuar con otros trabajadores.

Fuente: Elaboración propia con base en McCann (2013:52) e Iturribarria (2007: 8)

**Imagen 2-15. Ventajas pecuniarias por concentración según Weber.**



Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2016: 125)

<sup>48</sup> Según McCann y Oort (ibid: 20) este derrame de conocimiento generaría lo que se denominan **externalidades Marshall-Arrow-Romer**, que estarían restringidas, circunscritas localmente y concentradas geográficamente, lo que otorgaría un poder de monopolio para internalizar dicho conocimiento y estimular el crecimiento de las empresas ahí agrupadas.

Hoover (1948), Ohlin (1933) e Isard (1956) distinguían como fuentes de las ventajas de la aglomeración a las economías internas y externas de escala, estas últimas bajo la forma respectivamente de economías de localización y de urbanización:

**Cuadro 2-04. Clasificación de las economías de aglomeración según Hoover y Ohlin.**

<b>Concepto</b>	<b>Definición</b>
<b>Economías internas de escala</b>	Se refiere en este punto a la ventaja de aglomerar trabajo y capital espacialmente, a pesar de que se hable de empresas por separado y a su interior, dichas economías de escala están ubicadas y especificadas espacialmente.
<b>Economías de localización</b>	Son las economías de aglomeración que proliferan en un grupo de empresas al interior de un sector económico (industria) localizado en un mismo lugar. Se derivan del empleo intensivo de los factores locales y que permite el desarrollo de ventajas al interior del grupo de empresas locales en un sector e implican la reducción del costo medio de la producción en ese sitio.
<b>Economías de urbanización</b>	Son las economías de aglomeración que proliferan entre empresas de diferentes sectores económicos pero localizadas en un mismo lugar (una ciudad). Son aquellas de las que se beneficia una empresa como resultado de "ahorros" derivados de una mayor escala en sus operaciones en una ciudad y que es independiente de la industria a la que pertenezca <sup>49</sup>

Fuente: Elaboración propia con base en McCann y Oort (2009: 20) y McCann (2013:55)

## **2.5. PATRÓN CENTRO-PERIFERIA.**

Con la idea del patrón centro-periferia esbozamos cómo ocurren los fenómenos de polarización y de dispersión entre dos regiones, una central y a otra periférica. Esta explicación se puede extrapolar también a las relaciones que operan entre una ciudad y su área de influencia. En este sentido esta idea es muy importante porque fenómenos como el crecimiento económico no se manifiestan homogéneamente en el espacio, sino al contrario, este se denota como polarizado, situación que podría prevalecer en el tiempo retroalimentado por una circunstancia de causación circular acumulativa.

### **2.5.1. ANTECEDENTES.**

La mejor reseña de esta problemática la plantea Richardson (1977), comenzando con el planteamiento de que la economía de un país puede dividirse en un centro el cual puede estar representado por una región avanzada relativamente y que tiene fuertes vínculos con la economía internacional, y una periferia conformada por regiones atrasadas y subdesarrolladas, dicotomía que también es descrita como dualismo espacial. Al flujo de recursos hacia el centro se le denomina polarización<sup>50</sup> y asume estas características (polarizado) debido a la presencia de economías de aglomeración, las cuales representan economías internas y externas de escala asociadas a la concentración espacial. Si esta polarización se autoreforza debido a la atracción continua de los rendimientos crecientes

<sup>49</sup> McCann y Oort (ibid: 20) hacen hincapié en que entre más poblada una localidad o con mejor acceso a áreas metropolitanas, es más común poseer universidades, laboratorios de investigación, asociaciones de comercio, u otro tipo de instituciones generadoras de conocimiento, y de instituciones cuya naturaleza es política, social y cultural en su naturaleza, las que de alguna manera apuntalan la producción y asimilación del know-how. Por otro lado y haciéndose referencia a Jacobs (1969) la amalgama de distintas actividades económicas (sectores económicos) estimula las oportunidades de interactuar, copiar y modificar prácticas inter e intra actividades económicas.

<sup>50</sup> Para Richardson (1977) este fenómeno un sinónimo es el de **backwash**.

en el centro nos encontramos ante el fenómeno de la causación circular. Al fenómeno contrario lo catalogamos como dispersión, difusión o propagación, manifestándose cuando en la periferia se ve favorecida en su desarrollo. Especialmente cuando la dispersión es superior a la polarización estaremos ante un fenómeno de reversión de la polarización, la cual es una precondition importante para la integración del espacio nacional, en la cual todas las regiones y ciudades estén encadenadas como un sistema interdependiente<sup>51</sup>.

## 2.5.2. POLOS DE DESARROLLO.

### 2.5.2.1. PLANTEAMIENTO.

Perroux (1950) introduce la concepción de polos de desarrollo al señalar que el crecimiento económico no se manifiesta homogéneamente en todas partes, más bien este se observa en unos cuantos puntos o polos, transmitiéndose este por medio de diversos conductos al resto de la economía, esto es en palabras de Asuad (2007: 66), el crecimiento económico es polarizado, ya que se concentra en ciertos polos o puntos económicos, a partir de los cuales se propaga asimétricamente hacia otras unidades pasivas sobre las que tiene influencia, dando lugar al establecimiento de relaciones de dominación y dependencia económica y política de la actividad económica.

Un polo de crecimiento puede asimilarse a un complejo industrial<sup>52</sup>, el cual da lugar a un polo de desarrollo si las industrias que constituyen su núcleo tienen el liderazgo capaz de generar y transmitir innovaciones<sup>53</sup> que alienten la aparición de nuevas industrias e interdependencias, o dicho de otra manera, hay una industria (o empresa) motriz que propaga su crecimiento al resto que está vinculado productivamente<sup>54</sup>.

La dominación es ejercida cuando una industria (empresa) ejerce influencia por medio de su tamaño económico y capacidad de negociación en la toma de decisiones de otras pasivas que dependen o son movidas por la industria motriz<sup>55</sup>. Esta relación puede extrapolarse a las relaciones entre países, ya que hay ciertos países que ejercen su dominio a través de su desarrollo industrial, sobre aquellos que están menos desarrollados, por lo que según Asuad (2007: 70) es necesario para estos últimos el llenado de su estructura industrial con el fin de crear efectos de aglomeración e incrementar la provisión de insumos, lo cual lleva al desarrollo económico, de ahí que Perroux abogara por la introducción de una

---

<sup>51</sup> En este caso este sería un objetivo o aspiración de la política regional, integración espacial que también requiere de la reducción de las fricciones espaciales o de todas resistencias (costos de transporte y de comunicación) a la interacción espacial.

<sup>52</sup> Asuad (2007: 66) el concepto de **polo de desarrollo** lo podemos asociar al de complejo industrial, el cual es un ensamble de unidades industriales interconectadas tecnológica y económicamente en un territorio dado. Se desarrolla alrededor de una industria principal, que forma el núcleo del complejo. Perroux lo asimilaba empíricamente a industrias como el acero, el petróleo, químicos, etc...

<sup>53</sup> Según Polèse (2003) la idea de que el polo de desarrollo sea un lugar de innovación y de creatividad detonante de un proceso sostenido de desarrollo tiene como base a los planteamientos que señalan el rol de las ciudades en el desarrollo económico como Bairoch (1985), Hall (1998) y Jacobs (1984)

<sup>54</sup> La **industria motriz** tiene la característica de inducir el comportamiento de unidades pasivas, dado que aumenta las ventas y compras de industrias que dependen de ella, según Asuad (2007: 67)

<sup>55</sup> Según Asuad (2007: 69) esta empresa generalmente es de tipo oligopólico, posee un gran tamaño y ejerce una importante influencia en las decisiones de producción, ventas e inversión de los oferentes y demandantes que están vinculados a su actividad.



política de crecimiento que orientara, a través de polos, el crecimiento armonizado y la industrialización<sup>56</sup>.

Una vez circunscrito el proceso de crecimiento económico en polos, y revelar su carácter esencialmente desequilibrado, es necesario hacer hincapié también en su manifestación territorial: los espacios o regiones dominantes se crearán debido a un proceso de polarización que generará aglomeración de la actividad económica en donde se encuentran dichos polos. Estos sitios ejercerán dominio regional, según Asuad (ibid: 71), por lo que dichos polos están indisolublemente asociados geográficamente a las ciudades<sup>57</sup>. Como este proceso de polarización<sup>58</sup> se da concentradamente en el espacio geográfico es necesario diferenciar los siguientes efectos según el cuadro 2-05.

**Cuadro 2-05. Procesos por los que se genera concentración económica según Perroux.**

<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
<b>Derivado de la industria motriz</b>	La industria motriz atrae capital y mano de obra dando lugar a la concentración territorial.
<b>Derivado del sitio urbano</b>	La atracción urbana genera economías de aglomeración.

**Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2007: 75)**

Lo anterior se ve reforzado cuando varios polos de desarrollo se vinculan entre sí y con su ambiente, retroalimentándose esto a través de las vías de transporte, asimilando estas últimas la capacidad de transformarse en ejes de desarrollo, como lo describe Asuad (ibid: 75). La contextualización de la noción de polos de desarrollo al espacio geográfico se debe a Boudeville (1963)<sup>59</sup> quien introduce la idea de espacio económico<sup>60</sup>, al cual define, de acuerdo con Asuad (2007: 76)<sup>61</sup> como:

“...las relaciones entre los agregados de las actividades económicas y los lugares geográficos, definiendo al espacio geográfico como el sitio en el que el hombre se

<sup>56</sup> En palabras de Asuad (2007: 70) Perroux visualizaba al polo de crecimiento o polo de desarrollo como una unidad de crecimiento inducente que debe estar acoplada al ambiente que le rodea, por lo que es necesario la aplicación de un programa de desarrollo aplicado a dicha unidad para fortalecer dichos vínculos, materializados en individuos, nuevas empresas (los cuales generan efectos aglomeración y complementación)

<sup>57</sup> Según Asuad (ibid: 71) para Perroux la ciudad es producto de la concentración económica territorial, el cual es consecuencia de un complejo polo de desarrollo y que surgen gracias a economías externas e innovación. Es en la ciudad donde se producen las nuevas ideas y actitudes consolidando una relación dominio respecto a su hinterland o área de influencia, esto último dependiendo del tamaño, naturaleza de las actividades y poder de negociación de dicho centro de dominación.

<sup>58</sup> Asuad (ibid: 74) para Perroux la concentración económica es resultado de los polos industriales en el lugar en que se localizan y de su interacción con el centro urbano, lo que forma una región propulsiva o motriz.

<sup>59</sup> Diversos autores hacen referencia a Boudeville, J.R (1963) *Les espaces économiques*. Paris: P.U.F y a Boudeville, J.R. (1968) *L'espace et les pôles de croissance*. Paris: P.U.F

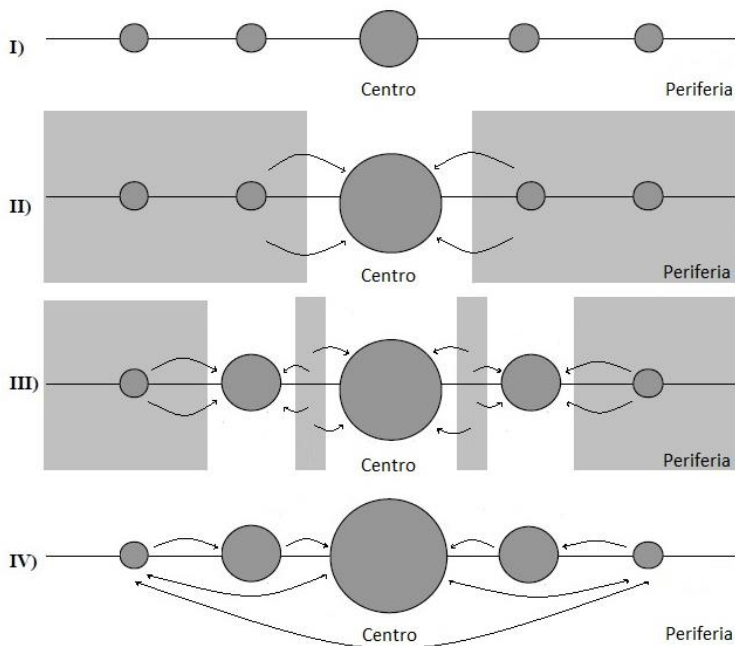
<sup>60</sup> Asuad (ibid: 77) Boudeville retoma los tipos de espacio económico planteados por Perroux y define tres tipos de regiones: 1) región homogénea, 2) región polarizada y 3) región plan.

<sup>61</sup> Haciéndose énfasis de que el espacio económico se distingue por su no continuidad geográfica. Esta definición incorpora tres intuiciones importantes: 1) un conjunto de industrias pueda aglomerarse en el espacio; 2) dicha aglomeración se relaciona con los espacios urbanos; y 3) hay un efecto de derrame contiguo sobre la zona de influencia en vez de a toda la economía.

localiza y sus actividades tienen lugar. Su transformación económica es producto del progreso técnico"

Lo anterior puede enmarcarse en el concepto de región polarizada<sup>62</sup> la cual incluye un centro de crecimiento el cual juega de lugar central y ejerce dominio sobre la región a través de interacciones con un conjunto de espacios geográficos, habiendo por lo tanto convergencia de flujos económicos, políticos y sociales hacia dicho punto central.

**Imagen 2-16. El modelo centro-periferia de Friedman (1966).**



**Fuente: Raagmaa (2003: 4)**

Adicionalmente, de acuerdo con Asuad (2007), el planteamiento de Friedman (1966)<sup>63</sup> relaciona las ideas de región polarizada y la de estructuración en lugares centrales o jerarquías urbanas. Dicho de otra manera la distribución de la actividad económica en el espacio nacional está profundamente marcada por el proceso de desarrollo económico y social en los países coloniales<sup>64</sup>. Esto debido a las disparidades causadas por la orientación de la economía hacia el exterior durante la colonia, esto es, hacia los centros de dominación (que son diferentes para cada etapa histórica, estableciéndose una relación

<sup>62</sup> Según Asuad (ídem) la delimitación de una región polarizada se llevará a cabo mediante la identificación y clasificación y clasificación de interrelaciones entre los centros de gravedad (primero mediante la descripción de flujos de bienes y servicios entre las unidades dominantes y el resto)

<sup>63</sup> Diversos autores hacen referencia a Friedman, J. (1966) *Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela*. Cambridge, Massachusetts: M.I.T Press.

<sup>64</sup> Asuad (2007: 78) enlista 4 etapas las cuales son: 1) pauta de asentamientos pre-industrial y localizada; 2) distribución centro-periferia; 3) dispersión hacia zonas de la periferia (propia del periodo industrial) y 4) desarrollo de un sistema espacialmente integrado de regiones interdependientes en el periodo post-industrial.

centro-periferia en la que los recursos como trabajo, capital y materias primas fluyen de la periferia al centro.

Parte de este proceso de desarrollo desemboca en la aparición de lugares centrales que se constituyen en centros de crecimiento (ciudades de mayor tamaño regional y nacional), concentrando migración, difusión de innovaciones, inversiones y la pauta de control de la periferia. Además debido a las economías de aglomeración que operan en dicho centro la dispersión de actividad económica se dará alrededor de dicho centro metropolitano, por lo que algunas capitales de provincia cercanas serán favorecidas como centros de desarrollo y explotarán a su propia periferia. De acuerdo con Asuad (2007:78) y Raagmaa (2003: 3) Friedman distinguía las siguientes etapas. Ver imagen 2-06.

**Cuadro 2-06. Etapas de desarrollo en el espacio económico según Friedman.**

<b>Etapa</b>	<b>Descripción</b>
<b>Sociedad pre-industrial (agrícola)</b>	La economía es esencialmente local, los asentamientos y las pequeñas unidades económicas están dispersos, y la población y mercancías tienen poca movilidad (pauta de asentamientos pre-industrial y localizada)
<b>Concentración de la economía</b>	Comienza como resultado de la acumulación de capital y el crecimiento industrial. El comercio se intensifica, aunque el trabajo sigue quedando constreñido debido a la limitada movilidad de las personas. La periferia está totalmente subordinada al centro. Las industrias que producen más valor se localizan en el centro (distribución centro-periferia)
<b>Crecimiento económica se difunde a través del país</b>	Aparecen otros centros de crecimiento, debido a la escasez de fuerza de trabajo y al alza de precios en el centro, esto es, la aparición de los <i>spread effects</i> de Myrdal o los <i>trickle down effects</i> de Hirschman. Aumenta la intensidad y la movilidad de las personas entre su trabajo y el hogar. Procede el crecimiento de las zonas metropolitanas, aunque la periferia lejana continúa con su decadencia (dispersión hacia las zonas de la periferia, propia del periodo industrial)
<b>Integración espacial</b>	Se alcanza una distribución de actividades económicas óptima, balanceada y estable, sin embargo esto no quiere decir que el comercio y la movilidad de la población se contraigan, sino más bien se intensifican, debido a la creciente especialización y división del trabajo entre las regiones (desarrollo de un sistema espacialmente integrado de regiones interdependientes en el periodo post-industrial)

Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2007: 78) y Raagmaa (2003:3)

### **2.5.2.2. CRITICA A LOS POLOS DE DESARROLLO.**

Para Polèse (2003: 83) la concepción de polo de desarrollo descansa de manera general en dos postulados: 1) la concentración geográfica de la actividad económica en polos<sup>65</sup> desencadenará un proceso continuo de desarrollo; y 2) los beneficios de este proceso se difundirán hacia otras partes de la región bajo la forma de diversos efectos de encadenamiento como estímulo a la demanda, creación de empleos etc... Sin embargo expresa que ninguno de estos postulados tienen fundamentos sólidos en cuanto a la relación causa efecto, ya que para el primer caso la causalidad puede ser planteada a contrario sensu, esto es: la concentración de actividades económicas en polos es el resultado y no la causa del proceso de desarrollo económico. Y para el segundo postulado, los beneficios de difusión se toparán con los efectos de la distancia.

<sup>65</sup> Polèse (2003: 83) ya asimila el concepto de polos al de metrópolis o aglomeración urbana.

### 2.5.3. CAUSACIÓN CIRCULAR ACUMULATIVA.

De acuerdo con Martínez (1998) y Tomas (1978) la concepción de causación circular acumulativa es planteada en el ámbito del desarrollo económico por Myrdal (1979)<sup>66</sup>, y es importante ya que considera a la realidad como un ente dinámico, inestable y transformable por la interacción de sus propias variables, las que a su vez pueden cambiar con la misma realidad. Según Tomas (ibid: 350)

"Cualquier estudio realista del proceso social tendrá que considerar una gran variedad de cambios diferentes interrelacionados como respuesta a un cambio primario y no puedo negar que algunas veces los cambios están entrecortados en tal forma que contrarrestan uno al otro. No obstante, creo que cuando están en consideración las principales tendencias durante un periodo más o menos largo los cambios serán principalmente resultado unos de otros, y por lo tanto que sus efectos netos serán acumulativos"

En el desarrollo de un país o región intervienen muchas variables: desde economías de escala internas y externas hasta la geografía, pasando por desniveles en la capacidad tecnológica, la difusión restringida de conocimientos tecnológicos y la cultura. La causalidad del desarrollo estaría planteada como un entramado complejo de relaciones verticales y horizontales que presentan las variables económicas, interrelacionándose de tal manera que puedan crear un proceso acumulativo que promueva, potencie y estimule el desarrollo, o todo lo contrario<sup>67</sup>. De acuerdo a Tomas (1978: 353) a la serie de estímulos<sup>68</sup> que emanan de los sistemas de desarrollo y que inciden en los otros produciéndoles algunos efectos positivos, esto es, que impulsan el mecanismo hacia arriba, se denominan *spread effects*, y a los que tenderán a detener o impulsar hacia abajo, serán denominados *backwash effects*.

### 2.5.4. REVERSIÓN DE LA POLARIZACIÓN.

De acuerdo con Richardson (1977: 18) durante las fases tempranas del desarrollo tiende a predominar una pauta espacial dualística sintetizado en el patrón centro-periferia, esto debido a que el comienzo de la industrialización ocurre en una o dos regiones centrales o ciudades, dejando al resto de la economía atrasada. Dicho de otra manera solamente ciertas áreas cuentan con ventajas de localización (i.e. un gran mercado) que se ven beneficiadas de un proceso de causación circular gracias a las economías de escala, la polarización de los flujos de factores productivos y la constante aglomeración de población.

---

<sup>66</sup> Diversos autores hacen referencia a Myrdal. G (1968) Teoría Económica y Regiones Subdesarrolladas. México: FCE.

<sup>67</sup> Esta perspectiva nos lleva entonces a estudiar los factores que están influenciando negativamente (e incluso obstaculizando) al desarrollo, esto sin caer en la tentación de buscar un solo factor predominante o básico, ni dividir a dichos factores en económicos y no económicos, debido al entrelazamiento de muchos factores, en palabras de Martínez (1998). En consonancia con esto Tomas (1978: 352) enfatiza en tomar precauciones de enmarcar a esta construcción en un contexto mecanicista y determinista-económico.

<sup>68</sup> Señalando que estos efectos tienen la característica de ser pluridimensionales, esto es, de tipo social, político, económico y psicológico.

Posteriormente, en otra etapa, el proceso de dispersión se impone a aquel de polarización y el desarrollo se difunde a otras regiones o ciudades, coadyuvando esto a integrar el espacio económico nacional. Estos efectos backwash pueden deberse a dos fenómenos. El primero ocurre en la periferia y tiene que ver por la difusión del know-how (tecnología), una demanda creciente de productos complementarios en la periferia, la instalación de plantas-sucursales para atender al creciente mercado local, mejoras en los transportes, etc...; el segundo ocurre en el centro y tiene que ver con la operación de deseconomías de aglomeración causadas por la congestión, los altos precios de la tierra, deterioro en la calidad de vida, etc...

### 2.5.5. NUEVA GEOGRAFÍA ECONÓMICA.

Destacan dentro de las más recientes contribuciones teóricas, la llamada Nueva Geografía Económica que en palabras de Fujita y Krugman (2004) trata de proporcionar una explicación de la formación de una gran diversidad de formas de aglomeración en un contexto de estructura centro-periferia<sup>69</sup>. Incluyen como postulados rendimientos crecientes (lo que lleva a competencia imperfecta), costos de transporte y movimiento locacional de los factores productivos y consumidores<sup>70</sup>, aparte de que es necesario tomar en cuenta la operación de fuerzas centrípetas y centrifugas<sup>71</sup>

**Cuadro 2-07. Fuerzas que afectan la concentración y dispersión geográfica.**

<i>Fuerzas centrípetas</i>	<i>Fuerzas centrifugas</i>
Enlaces	Inmovilidad de factores
Densidad de los mercados	Renta tierra/desplazamientos
Difusión del conocimiento y otras externalidades económicas puras	Congestión y otras deseconomías puras

**Fuente: Elaboración propia con base en Fujita y Krugman (2004: 196)**

En su modelo se ilustra la retroalimentación entre rendimientos crecientes a nivel empresa, costos de transporte y movilidad de factores<sup>72</sup> que tiene como principal resultado la

<sup>69</sup> Haciéndose referencia al modelo descrito en Krugman (1991) *Increasing returns and economic geography*. Journal of Political Economy, 99: 483-499.

<sup>70</sup> Fujita y Krugman (2004: 181) proponen el eslogan "Dixit-Stiglitz, icebergs, evolución y ordenador", refiriéndose al modelo de competencia monopolística de Dixit-Stiglitz (1977); al enfoque que considera a los costos de transporte como una parte de los bienes que se transportan y que se disuelven en el tránsito (estrategia simplificadora); y a que la historia determina la estructura geográfica.

<sup>71</sup> Sin embargo Fujita y Krugman (2004) reconocen que hasta ahora se han enfocado solamente en las externalidades pecuniarias derivadas de los enlaces/conexiones existentes entre consumidores e industrias. Lo anterior debido a que, en palabras de dichos autores, la presencia de conexiones hacia adelante y hacia atrás tienden a concentrar a los productores de arriba y abajo en un mismo lugar (refiriéndose a una estructura industrial vertical), esto es, los productores de bienes intermedios tienen un incentivo para localizarse donde tengan su mayor mercado, que es donde la industria de la parte inferior está ubicada; y los productores de bienes finales tienen incentivos para localizarse a su vez donde están sus proveedores, que es donde la industria superior se encuentra.

<sup>72</sup> Fujita y Krugman (2004: 183) el modelo es 2X2X2 en las que suponemos que hay dos regiones, dos sectores productivos (agricultura y manufactura) y dos tipos de trabajo (agricultores y trabajadores). El sector manufacturero produce un "continuo de variedades de un producto diferenciado horizontalmente; cada variedad es producida por una empresa distinta con economías de escala usando trabajadores como único input; el sector agrario produce un bien homogéneo en régimen de rendimientos constantes y utiliza agricultores como único input; los trabajadores pueden moverse

concentración de la producción de manufacturas en una sola región debido a la causación circular originada por las conexiones hacia adelante (trabajadores cerca de productores de bienes de consumo) y conexiones hacia atrás (productores que se concentran donde el mercado es mayor)<sup>73</sup>. Según los autores dicho patrón será posible si: 1) el coste de transporte de las manufacturas es suficientemente bajo; 2) las variedades (mercancías) son suficientemente diferenciadas; y 3) el gasto en manufacturas es suficientemente grande. Sin embargo reconocen que la dinámica de este modelo está sujeta a la presencia de *bifurcaciones catastróficas*, que son todas aquellas situaciones que pueden hacer que un rasgo cualitativo cambie repentinamente e incline la balanza a favor de alguna de las regiones.

## 2.6. EJES DE COMUNICACIÓN.

Con la concepción de los *ejes de comunicación* planteamos la idea de que el crecimiento y el desarrollo económico polarizado se propagan a través de la pauta que dicte la vía de comunicación, introduciendo un componente adicional de heterogeneidad en el espacio.

### 2.6.1. DEFINICIÓN.

Esta propuesta surge como inquietud de Pottier (1963) en relacionar los fenómenos de la acumulación del capital y los de la localización y difusión de la riqueza en el espacio. Retoma las ideas de *impulso*<sup>74</sup> y *propagación*, enfatizando que estas no operan de una manera uniforme en el espacio<sup>75</sup>; crítica a las teorías de localización clásicas; y resalta la importancia de las vías de comunicación<sup>76</sup> y su influencia para orientar a la localización y la difusión del desarrollo.

Según Pottier (1963:67) podemos definir como eje de comunicación a las rutas dominantes de los sistemas de comunicación. Hay tres componentes esenciales que se deben identificar en el concepto de vía de comunicación para darle el carácter económico al que queremos llegar. Ver cuadro 2-08.

---

libremente mientras que los agricultores son inmóviles y están distribuidos por igual en las dos regiones; el bien agrícola se transporta sin coste entre las regiones; el comercio intrarregional de manufacturas requiere de coste de transporte positivo.

<sup>73</sup> En este caso los efectos son: **(+) Mayor concentración de empresas en una región → (+) Variedad de bienes producidos en tal región → (+) Ingreso trabajadores de esa región → (+) Migración a esa región → (+) Mercado de esa región.**

<sup>74</sup> Según Pottier (ibid: 64) por *impulso* entendemos a cualquier evento que interviene en el interior de una firma, una rama, o un sector de la economía y que viene aparejado de la modificación en la tasa de expansión de dicha firma, rama o sector. Dicho evento puede ser una innovación, una inversión adicional o un aumento autónomo de la demanda, o lo contrario: una ralentización de la expansión debido a una contracción de la demanda, una desinversión, o el deterioro relativo de los equipos de una rama.

<sup>75</sup> Retomando las ideas de François Perroux de polos de desarrollo, introduce la novedad de que cada elemento del ambiente juega un rol de resistencia, de transmisión o de amplificación para la propagación del crecimiento y del desarrollo, otorgando un rol decisivo a las vías de comunicación como orientadoras en la propagación de dichos impulsos.

<sup>76</sup> Según Anónimo (2016a) una vía es el espacio destinado al paso de personas o vehículos que van de un lugar a otro. Una vía de comunicación sería la vía destinada al transporte o comercio por tierra, mar o aire.

Para Pottier (1963: 68) un eje tiene una aptitud natural de concentrar una parte importante del movimiento de personas y mercancías que se lleva a cabo sobre un territorio. Dicha aptitud se ve reforzada por la presencia en sus extremos y a lo largo del eje de sitios que favorecen la localización y aglomeración de actividades.

**Cuadro 2-08. Condiciones para que una vía de comunicación se constituya en un eje de comunicación.**

<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
Itinerario	Es un concepto esencialmente geográfico y puede ser definida como una zona por la que se facilita transitar. Por ejemplo puede ser una sucesión de planicies, valles, pasos e incluso un río. Estos trayectos se diferencian unos de otros por su dimensión y su función. Cabe recalcar que el itinerario no es una creación humana.
Infraestructura	Se refiere al equipamiento y a las instalaciones que permiten la operación de distintas técnicas para el transporte de personas y mercancías, y esta se despliega a lo largo de los diferentes itinerarios.
Corriente de circulación	Se refiere a la manifestación de los fenómenos de intercambio que llevan a cabo entre regiones y aglomeraciones que el eje relaciona (personas y mercancías)

**Fuente: Elaboración propia con base en Pottier (1963: varias páginas)**

Como dichos ejes se caracterizan por tener un tráfico intenso en comparación al resto de la red de transporte, esto les permite llevar a cabo economías de escala, lo que significa que tendrán costos más bajos por unidad transportada, justificándose un equipamiento más sofisticado y la convergencia o yuxtaposición operativa de diferentes medios de transporte (fluviales, ferrocarril, carretera, aeropuertos, etc...). Dicho equipamiento ocasiona un diferenciamiento a lo largo del eje y respecto al resto del espacio, de tintes monopolistas<sup>77</sup>, lo que retroalimenta e introduce una circunstancia de dominio y de rigidez estructural en el tiempo debido a que el despliegue de infraestructura puede hacer que aparezcan situaciones ventajosas solo para algunas regiones<sup>78</sup>, además de que se refuerza la capacidad de estas para servir como paso obligado o transición en el transporte de personas y mercancías hacia otros destinos<sup>79</sup>.

Por otro lado, la modificación o baja en los costos consecuencia de la presencia de vías de comunicación modifica las relaciones de costos que definen a las diferentes localizaciones<sup>80</sup> siendo algunos trayectos de estos sitios atractivos para el ejercicio de

<sup>77</sup> De acuerdo a Pottier (ibid: 71) debido a que la existencia de una ruta de transporte crea una situación de renta para ciertos puntos lo que implica la manifestación de una estructura de competencia monopolística y la aparición de varios puntos óptimos de localización, a diferencia de lo planteado en una superficie homogénea teórica.

<sup>78</sup> Para Pottier (ibid: 72) el eje de comunicación es el substrato y manifestación sensible de los fenómenos de intercambio, esto es, de las corrientes de personas y mercancías. Estas ventajas se presentarían en las regiones que atraviesa dicho eje de comunicación, quedando el resto rezagadas parcial o totalmente de los beneficios que emanan de dicho eje. Entonces estamos ante un caso de **heterogeneidad estructural** de la superficie de transporte atravesada por dicho eje.

<sup>79</sup> Pottier (ídem) toma en cuenta que hay un efecto acumulativo de este proceso en el tiempo.

<sup>80</sup> Para Pottier (ibid: 72-73) la circulación de personas por un trayecto representa demanda potencial, por lo que si dichos intercambios se intensifican a lo largo del eje, la demanda puede llevar a la disminución de costos derivados de la intensificación del tránsito, haciendo a dichas localizaciones atractivas para la ubicación de nuevas actividades.

nuevas actividades, de ahí que Pottier plantea que el eje comunicación interviene por doble partida en el estímulo y la propagación del desarrollo.

### 2.6.2. LA VÍA DE COMUNICACIÓN COMO IMPULSOR DEL DESARROLLO.

¿Cómo se constituye un eje de comunicación en impulsor del desarrollo?<sup>81</sup> según Pottier (1963) debemos hacer énfasis en los efectos de arrastre y las consecuencias que vienen aparejadas del equipamiento de dichos ejes, efectos que dan lugar a lo que se conoce como el ciclo de construcción Hansen-Isard<sup>82</sup>. Dichos impulsos se enlistan en el cuadro 2-09.

En el primer caso, durante el periodo de construcción de infraestructura las regiones se benefician de una prosperidad que en algunos casos puede desencadenar una expansión localizada derivada de la reinversión de ganancias de los que se ven beneficiados<sup>83</sup>.

En el segundo caso la baja de costos de transporte derivada de la creación o mejoramiento de la infraestructura modifica a las fuerzas que orientan a la localización por lo que podrían generarse nuevos estímulos en las tendencias a la concentración de sitios que ya estaban desarrollados (para bien o para mal) o a la aparición de otros nuevos a lo largo del eje<sup>84</sup>.

El tercer caso es emblemático para actividades como el turismo, ya que la intensificación del tráfico de personas-viajeros aporta una demanda adicional al mercado de bienes de consumo y al comercio locales de las regiones de paso, y si con el tiempo dicho flujo se consolida puede ocasionar que algunas actividades se especialicen y asuman el rol de industrias motrices regionales<sup>85</sup>.

---

<sup>81</sup> Según Berger-Longuet (1998:3) por **crecimiento** entendemos de manera sencilla al aumento de la producción (fenómeno económico y cuantitativo) y por **desarrollo** se puede señalar al conjunto de transformaciones estructurales técnicas, demográficas, sociales, culturales, etc...) que acompañan y permiten el crecimiento.

<sup>82</sup> Según Pottier (ibid: 74) este planteamiento se basa en los trabajos de A.H. Hansen y Walter Isard, quienes plantean que hay una categoría de fluctuaciones cíclicas atribuidas a los transportes: **el ciclo de transporte-construcción** que tiene una duración aproximada de 18 años. Las innovaciones que operan en los transportes tienen como efecto la modificación de los modelos previos de localización y el desplazamiento de la población lo cual desemboca en un auge de la construcción (derivado de la demanda de dicha población).

Históricamente Isard contrasta como se desplazan los epicentros de prosperidad en el territorio estadounidense durante el desenvolvimiento de seis ciclos de innovaciones en los transportes que el identificó: el ciclo de los canales de principios de 1830, el ciclo de los ferrocarriles de 1843, 1862 y 1878, el ciclo de los tranvías (que tiene que ver con la electrificación) de 1895 y el ciclo del automóvil de 1918. En Estados Unidos hacia 1825 se desencadena un auge de construcción en los estados de Nueva York, Pensilvania y Ohio. Los ferrocarriles influyen para que después de 1843 se vean favorecidos los estados de Boston, Albany y el este de la Unión Americana.

<sup>83</sup> Pottier (ibid: 76) estos efectos multiplicadores pueden verse dispersos hacia otras regiones en la medida en que las materias primas e insumos en general se adquieran fuera de la región de estudio.

<sup>84</sup> En este caso Pottier (ibid:79) describe una expansión del área de mercado (y de la demanda) debido a la baja en los costos de transporte de las firmas localizadas a lo largo del eje o en las aglomeraciones comunicadas, lo que les da una ventaja encima de aquellas firmas que tengan que soportar costos más elevados. En este caso los efectos son: **(-) Costos de transporte → (+) Área de mercado → (+) Demanda → (+) Economías de escala → (+) Especialización.**

<sup>85</sup> Pottier (ibid: 84) menciona que históricamente la baja en los costos de transporte durante el siglo XX derivada de la propagación de vehículos individuales y la institucionalización de las vacaciones pagadas, ha llevado a una democratización y generalización del turismo. De esta manera nos encontramos con el fenómeno de que regiones de tránsito y de estadía se han visto favorecidos,



**Cuadro 2-09. Impulsos al desarrollo derivado del equipamiento de los ejes de comunicación.**

<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
<b>Creación de nueva infraestructura</b>	Estos se deben a los grandes proyectos de obras públicas y crean un número importante de empleos nuevos en las regiones cruzadas por el eje, cuya corriente de ingreso derivada se puede asimilar a la corriente de ingreso local.
<b>Baja de costos de transporte</b>	Se refiere a la reducción en los costos (ahorro de energía) debido a la rapidez derivada del acortamiento de la distancia que separa a los polos o a dos regiones. Esta ventaja es particular al eje y favorece a las regiones vecinas.
<b>Expansión autónoma de la demanda en las regiones de paso</b>	Se refiere al desencadenado por el incremento del tránsito de personas en las regiones que comunica el eje, lo que estimula la demanda de sectores tradicionales y bajo ciertas condiciones puede suscitar el surgimiento de una actividad motriz regional

Fuente: Elaboración propia con base en Pottier (1963: varias páginas)

### **2.6.3. LA VÍA DE COMUNICACIÓN COMO VECTOR DE PROPAGACIÓN DEL DESARROLLO.**

Cuando hablamos de desarrollo, uno de sus efectos últimos es la elevación del producto global. Ahora bien Pottier (ibid: 84), haciendo referencia a la concepción de Perroux, enlista como fuentes de este ingreso adicional: 1) al crecimiento del producto originado directamente por la actividad motriz y en 2) el producto adicional o suplementario que es inducido en el entorno de la actividad motriz<sup>86</sup>.

El fenómeno de propagación de los efectos de un polo de crecimiento<sup>87</sup>, según Pottier (ibid: 85) se concretan en los siguientes fenómenos: 1) la aparición de nuevas actividades en el entorno de la industria motriz; y 2) la formación de ganancias inducidas por la actividad motriz y por las nuevas actividades. Ver cuadro 2-10.

---

gozando de renovación y de especialización en esta actividad económica. Sin embargo no hay que olvidar que los recursos turísticos se encuentran desigualmente repartidos y que para su aprovechamiento también es necesario que se creen empresas nuevas, haya emprendedores y desde luego haya capital disponible.

<sup>86</sup> Pottier (ibid: 86) se refiere entonces por **ganancias inducidas** a aquellas no esperadas a consecuencia de la expansión de la actividad motriz en todas las categorías de industrias conexas (como la industrias de las que se adquieren factores productivos por parte de la actividad motriz, las industrias de las que su producto es complemento del bien o servicio producido por la actividad motriz, las industrias de las que el producto es un sustituto de los factores utilizados por la actividad motriz), esto es de **todas aquellas cuya producción sea consumida por individuos cuyos ingresos se vean acrecentados debido a la expansión de la actividad motriz**. Concepto que es similar al de *economías de localización* que ya mencionamos anteriormente.

<sup>87</sup> Pottier (ibid: 85) advierte que ambos fenómenos se despliegan conjuntamente, reforzándose entre sí y desatando un proceso acumulativo de crecimiento: **(+) Producto en la actividad motriz → (+) Nuevas actividades en el entorno de la actividad motriz → (+) Ganancias inducidas por la operación conjunta de la actividad motriz y de las actividades conexas → (+) Aparición de nuevas actividades → (+) Ganancias inducidas**.

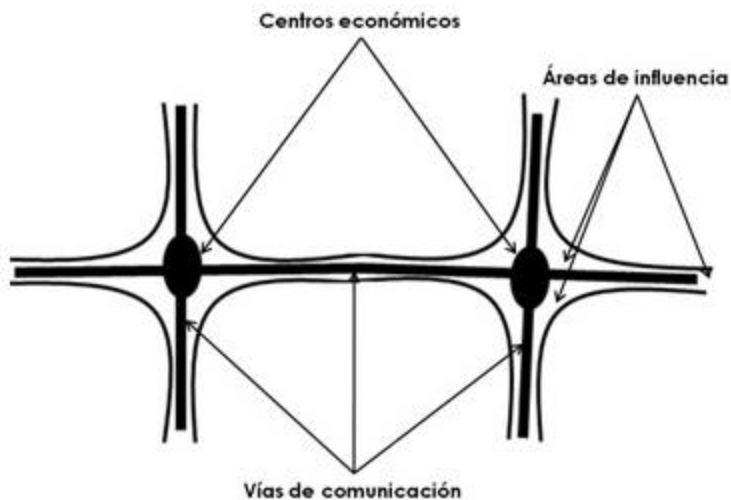
**Cuadro 2-10. Influencias de las vías de comunicación propagación del desarrollo.**

Concepto	Descripción
<b>Aparición y auge de la actividad motriz</b>	Se refiere a las facilidades que las vías de comunicación proveen al atemperar las resistencias (solamente en ciertas direcciones) que el ambiente ( <i>milieu</i> ) presenta a la aparición y desenvolvimiento de una actividad motriz.
<b>Aparición de nuevas actividades en el entorno de la actividad motriz</b>	Se refiere a las aparición de nuevas actividades derivadas de perturbaciones que el auge de una actividad motriz introduce en su ambiente (nuevas inversiones y perspectivas favorables son posibles gracias de dicho auge). Los ejes de comunicación se constituyen como zonas atractivas la instalación de estas nuevas actividades.

**Fuente:** Elaboración propia con base en Pottier (1963: varias páginas)

En el primer caso nos referimos a la vía de comunicación como un componente relevante para canalizar los impulsos económicos (como atender mercados en expansión) necesarios para la aparición de un polo de desarrollo. Esto debido a sus bajos costos de transporte, y a la creación de condiciones favorables en sus alrededores para la instalación de firmas<sup>88</sup>, por lo que los ejes de comunicación polarizarán las ondas sucesivas de propagación, lo que implica que habrá una “discriminación” en la difusión de los efectos de la expansión de un polo de desarrollo, ya que no todas las firmas están emplazadas espacialmente de tal manera que aprovechen por igual dicha expansión, *hay pues una orientación territorial de la propagación marcada por el eje de comunicación o la red de transporte*, según Pottier (ibid:90)

**Imagen 2-17. Polos, ejes de comunicación y propagación.**



**Fuente:** Ramírez (2016b)

En el segundo caso Pottier (ídem) se hace referencia que los enlaces de complementariedad que unen a una actividad motriz con otras actividades y cómo estas

<sup>88</sup> Pottier (ibid: 32) visualiza a una concentración de medios y puntos de crecimiento a partir de los cuales se irradia haces (faisceaux) de intercambio, los cuales se siguen la trayectoria o pauta que le marca la ruta de transporte.

últimas tenderán a aparecer en la vecindad de centros y zonas donde se generan las ganancias inducidas, por lo que los ejes de comunicación se constituyen en zonas atractivas para la concentración y acumulación de capitales, así como el acceso a menores costos de transporte, por lo que no todos los puntos a lo largo de una vía o eje de comunicación tendrán la misma fuerza de atracción<sup>89</sup>. Ver imagen 2-17.

Es necesario también mencionar que según Pottier (ibid: 92) existe el fenómeno de los *procesos acumulativos localizados de crecimiento*, y que no es otra cosa más que la asentamiento posterior a la aparición de nuevas actividades ligadas a la actividad motriz, de todas actividades auxiliares que tengan que ver con la facilitación de las transacciones como por ejemplo los servicios financieros y bancarios, y todas aquellas auxiliares naturales que faciliten, regulen e institucionalicen las transacciones de la vida económica, reforzando y consolidando las fuerzas de atracción ya sea de sitios, zonas o centros en donde el desarrollo ha sido más intenso.

## 2.7. LA CONCEPCIÓN DE CLÚSTER DE MICHAEL PORTER.

La idea de *clúster* según Michael Porter describe cómo la ventaja competitiva resulta de la retroalimentación autorreforzante de ciertos determinantes, lo que deviene en un contexto adecuado para el surgimiento de empresas asociadas a uno o varios sectores económicos destacados, las cuales están interrelacionados a través de nexos y delimitados geográficamente a ciertas regiones o ciudades bajo la forma de clústers.

### 2.7.1. VENTAJA COMPETITIVA Y CADENA DE VALOR.

De acuerdo a esta concepción es necesario, para que una empresa<sup>90</sup> tenga éxito, abordar la noción de competitividad para lo cual es necesario elegir y desarrollar una *estrategia*<sup>91</sup> con el objetivo de desarrollar y mantener una *ventaja competitiva*<sup>92</sup>.

De acuerdo con Porter (2015:33) para entender a la ventaja competitiva es necesario identificar las múltiples actividades llevadas a cabo por una empresa, esto es el diseño, la fabricación, la comercialización, la venta, etc..., ya que estas son fuente, ya sea de ventajas en costos o en diferenciación, para lo cual hace uso de una herramienta que él denomina cadena de valor, que no es otra cosa que dividir a una compañía en actividades relevantes en cuanto a estrategia con el fin de entender el comportamiento de costos, así

---

<sup>89</sup> Esto debido a que por ejemplo, según Pottier (ibid: 91), a lo largo de una vía o eje de comunicación existen puntos de intersección con otros ejes o vías secundarias, los cuales comportan una importante baja en los costos de transporte debido a la exoneración de costos de transbordo. Estos puntos se constituyen en localizaciones favorables.

<sup>90</sup> Porter (2015:34) la empresa es un conjunto de actividades cuyo fin es diseñar, fabricar, comercializar, entregar y la venta de su producto. Esta definición la toma del despacho *McKinsey and Company*, que define a una empresa como un conjunto de funciones (investigación y desarrollo, producción, mercadotecnia, canales)

<sup>91</sup> Según Porter (1991: 73) la **estrategia** marca la forma en que una empresa realiza sus peculiares actividades y organiza toda su cadena de valores.

<sup>92</sup> Según Porter (2015: 3) la **ventaja competitiva** nace del valor que una empresa logra crear para sus clientes, el cual supera los costos de ello. El **valor** es lo que la gente está dispuesta a pagar, y el valor superior se obtiene al ofrecer precios más bajos que la competencia por beneficios equivalentes o al brindar algo especial que compense con creces un mayor precio.

como las fuentes actuales y potenciales de diferenciación, todo esto con el objetivo de llevarlas a cabo de mejor manera que los rivales.

Ahora si ampliamos nuestro panorama podemos deducir que la cadena de valor de una empresa está integrada a un mecanismo más amplio de actividades externas a la empresa, lo que Porter (ídem) denomina sistema de valores<sup>93</sup>, esto es, proveedores, compradores y clientes interactuando y retroalimentándose mutuamente para llevar a cabo un producto o servicio final, lo que en palabras del autor significa que existe la posibilidad de colaborar<sup>94</sup> para obtener una ventaja competitiva a través de las interrelaciones cuando se compite en industrias afines provistas de cadenas coordinadas de valores<sup>95</sup>. De esta manera Porter (ibid: 45) hace énfasis en que las actividades relacionadas con el valor son la estructura básica de la ventaja competitiva, y que este conjunto de actividades no son independientes, más bien interdependientes y que están relacionadas por nexos<sup>96</sup> de la cadena. Esto nexos no solo existen al interior de una empresa, sino que pueden existir también entre su cadena y las de sus proveedores, clientes<sup>97</sup> y canales<sup>98</sup>.

Una empresa teniendo en cuenta lo expuesto arriba, deberá enfocarse en definir el alcance competitivo, esto es en palabras de Porter (ibid:53) el ámbito de sus actividades que abarca la cobertura de segmentos de la industria, la integración, los mercados geográficos atendidos y la competencia coordinada en industrias conexas, ver cuadro 2-19.

En otras palabras para adquirir ventaja competitiva, de acuerdo con Porter (1991: 74) se hace necesario pues que la cadena de valor de una empresa se dirija como un sistema y no como una colección de partes separadas, entonces la raíz o principio de una mejora sustancial en la posición competitiva pasará por la reconfiguración de la cadena de valor, esto es, por volver a asignar, ordenar, reagrupar o incluso eliminar actividades.

---

<sup>93</sup> De acuerdo a Porter (2015:34 y 59) para obtener y mantener la ventaja competitiva es preciso conocer no solo la cadena de valor de la compañía, sino cómo encaja en el sistema global de valores. Una compañía debe ser capaz de trazar las fronteras de las unidades más en armonía con sus fuentes de ventaja competitiva y asegurar los tipos apropiados de coordinación, para lo cual relacionará su estructura organizacional con la cadena de valor y los nexos en su interior y con los proveedores o canales.

<sup>94</sup> Porter (1991: 74) la coordinación de actividades enlazadas reduce los costos de transacción, permite una mejor información a efectos de control y hace que más operaciones menos costosas en una actividad sustituyan a otras más costosas en algún otro punto del proceso.

<sup>95</sup> Porter (ídem): una firma quizá aproveche de manera interna los beneficios de un alcance mayor o forme para ello coaliciones con otras, estas últimas de largo plazo, sin que necesariamente se hable de una fusión, como por ejemplo empresas conjuntas, licencias y contratos de suministros. Describiendo la cadena nos puede mostrar la forma en que las actividades de que consta están conectadas entre sí y con las de sus proveedores, de los canales y compradores indicando como repercuten estos eslabones en la ventaja competitiva.

<sup>96</sup> Para Porter (ibid: 45) un nexo es una relación entre la forma de ejecutar una actividad y el costo o desempeño de otra. Los nexos originan una ventaja competitiva en dos formas: mediante la optimización y la coordinación. Reflejar un compromiso entre actividades para obtener el mismo resultado.

<sup>97</sup> Porter (ibid: 51) los compradores también poseen su cadena de valor y el producto de una empresa representa para ella un suministro comprado.

<sup>98</sup> Porter (ídem) los canales llevan a cabo actividades de venta, publicidad y exhibición, que reemplazan o complementan las actividades de la empresa.

**Cuadro 2-19. Alcance competitivo y cadena de valor.**

<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
<b>Alcance del segmento</b>	Se refiere a las variedades producidas y los clientes atendidos.
<b>Alcance vertical</b>	Se refiere a la medida en que las actividades no las realizan empresas independientes, sino que se llevan a cabo dentro de la empresa.
<b>Alcance geográfico</b>	Se refiere a las regiones, países o grupos de países donde una empresa compite aplicando una estrategia coordinada.
<b>Alcance de la industria</b>	Se refiere a la diversidad de industrias conexas donde una empresa compite aplicando una estrategia coordinada.

Fuente: Elaboración propia con base en Porter (2015: 53)

## **2.7.2. DETERMINANTES DE LA VENTAJA COMPETITIVA, CLÚSTERS, CIUDADES Y REGIONES.**

De acuerdo a Porter (1991: 111) hay cuatro atributos que conforman el entorno en donde se desenvuelven las empresas locales y que puede fomentar o entorpecer la creación de ventaja competitiva. Esto es importante, debido a que las empresas que consiguen ventaja competitiva en sus bases centrales obtienen una acumulación más rápida de activos y técnicas especializados, por lo que dichos determinantes integrados como un sistema autorreforzante aumentará las probabilidades de poder crear o perfeccionar ventajas<sup>99</sup>. Ver cuadro 2-20 e imagen 2-19.

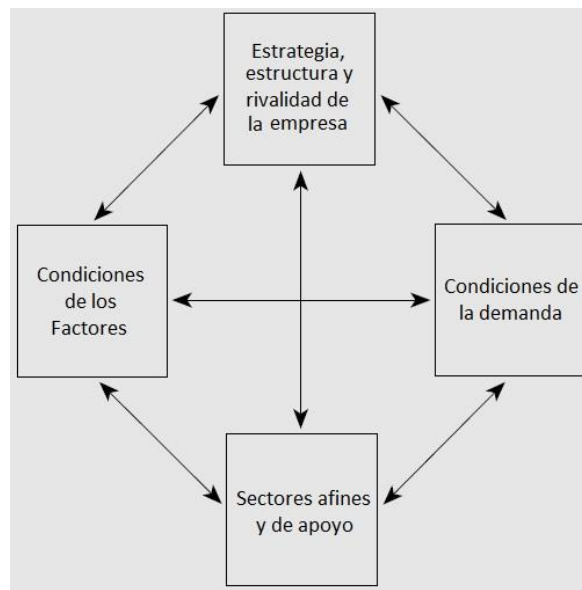
**Cuadro 2-20. Atributos genéricos.**

<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
<b>Condiciones de los factores</b>	La posición de la nación en lo que concierne a mano de obra especializada o infraestructura necesaria para competir en un sector dado.
<b>Condiciones de la demanda</b>	Es la naturaleza de la demanda interior de los productos o servicios del sector
<b>Sectores afines y de apoyo</b>	Es la presencia o ausencia en la nación de sectores de proveedores y sectores afines que sean internacionalmente competitivos
<b>Estrategia, estructura y rivalidad de la empresa</b>	Son las condiciones vigentes en la nación respecto a cómo se crean, organizan y gestionan las compañías, así como la naturaleza de la rivalidad doméstica.

Fuente: Elaboración propia con base en Porter (2015: 53)

<sup>99</sup> Porter (1991: 113) también hace referencia a la casualidad y al Gobierno como variables que pueden influir de forma muy importante a un sistema nacional, ya que crean discontinuidades, pueden desbloquear o dar nueva forma a la estructura de un sector, o brindar oportunidades para que empresas de una nación ocupen los puestos de otras. Lo mismo puede suceder al contrario en que el Gobierno se constituya más bien en una carga en la búsqueda de una ventaja competitiva.

Imagen 2-19. El diamante de la ventaja nacional<sup>100</sup>.



Fuente: Porter (1990)

Según Porter (1991:113) la unidad básica para comprender la ventaja nacional es el sector, esto debido a que los países no alcanzan el éxito en sectores aislados sino más bien en clústers<sup>101</sup> de sectores conectados por medio de relación verticales y horizontales, esto se debe a los efectos de la naturaleza sistémica del diamante, de acuerdo con Porter (1990: 86), además dichos clústers no se encuentran dispersos sino más bien concentrados geográficamente, sobre todo en una ciudad o región<sup>102</sup>.

<sup>100</sup> De acuerdo con Porter (1990: 86) cada uno de los atributos representa una punta del diamante, lo que significa que el efecto de cada uno de estos depende del estado de los demás. Al decir que los atributos que conforman el diamante son autorreforzantes, se debe entender que estos constituyen un sistema. Sin embargo hay dos elementos que tienen gran influencia para transformar al diamante en un sistema: la rivalidad doméstica y la concentración geográfica (esta última magnifica la interacción de las cuatro influencias del diamante). En otras palabras, una rivalidad intensa (vigorosa) estimula el desarrollo de acervos únicos de factores especializados, sobre todo si los rivales se localizan todos en una ciudad o región. Por ejemplo: la Universidad de California Davis se ha convertido en un líder en investigación en vinicultura debido a su cercanía con la industria del vino de California

<sup>101</sup> Según Porter (1991:209) una vez que se forma un **clúster**, la totalidad del grupo de sectores se apuntala mutuamente. Esto se traduce en beneficios que fluyen hacia adelante, hacia atrás y horizontalmente. Hay propensión a que la rivalidad agresiva en un sector se extienda a otros del clúster (mediante el ejercicio del poder de negociación, de las derivaciones y de las diversificaciones conexas por parte de empresas establecidas). Las incorporaciones de otros sectores al clúster incentiva la mejora y la calidad (al estimular la diversidad en los enfoques de I+D y facilitar la introducción de nuevas estrategias y técnicas). La información circula libremente y las innovaciones se esparcen rápidamente a través de canales como proveedores o compradores, ya que estos tienen contactos con múltiples competidores. Las interconexiones dentro del clúster, frecuentemente imprevistas, llevan a la percepción de nuevas formas de competir y de oportunidades completamente nuevas. Las personas y las ideas se combinan de nuevas formas. Ejemplo: Silicon Valley en California.

<sup>102</sup> De acuerdo con Porter (1991:215-216): los rivales situados a escasa distancia el uno del otro tenderán a competir con una carga nada despreciable de emulación; la concentración geográfica se constituye en un imán para atraer a personas de valía y otros factores productivos; la proximidad

## 2.8. LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA ESPACIAL BAJO EL ENFOQUE DE LA DIMENSIÓN ESPACIAL DE LA ECONOMÍA.

Con el planteamiento de la concentración espacial bajo el enfoque de la dimensión espacial de la economía se incorporan y articulan todos los planteamientos mencionados anteriormente, lo que provee de un marco lógico y explicativo de cómo se despliegan los fenómenos de concentración y dispersión económicos espaciales, y de cómo la actividad económica se estructura, organiza y concentra en el espacio, o sea en áreas, zonas y regiones económico funcionales.

### 2.8.1. ANTECEDENTES.

El planteamiento metodológico de esta concepción lo encontramos de forma sistemática en los trabajos de Asuad (2007), Asuad (2014) y Asuad (2016). En palabras de dicho autor la concentración económica vista bajo el enfoque de la dimensión espacial de la economía incorpora al análisis económico la idea de espacio como una dimensión en la economía<sup>103</sup>, esto es, considera la manifestación del espacio a través de diferentes magnitudes e influencias en el desenvolvimiento de la actividad económica, lo cual se presenta de diferentes maneras las cuales según cataloga como espacio-sitio, espacio-distancia y espacio-interacción.

### 2.8.2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES.

#### 2.8.2.1. ESPACIALIDAD ECONÓMICA.

Según Asuad (2007:169) las diferentes magnitudes espaciales tienen influencia en el desempeño económico, por lo que ahora el proceso económico, además de los atributos tradicionales de sector y tiempo añadirá el de espacio o *espacialidad económica*, lo que quiere decir que cada actividad económica necesita de: 1) un espacio de localización (en el cual se ubique la actividad económica); 2) un espacio área o superficie (organización físico-funcional) y 3) un espacio de interacción económica (transacciones asociadas a movimiento y dirección). La espacialidad económica se caracterizará y diferenciará de acuerdo a la configuración de los siguientes atributos espaciales según el cuadro 2-11.

**Cuadro 2-11. Atributos espaciales.**

<b>Concepto</b>	<b>Atributos</b>
<b>Sitio económico</b>	Tamaño, forma y localización de la actividad económica.
<b>Interacciones económicas</b>	Dirección y movimiento.

**Fuente:** Elaboración propia con base en Asuad (2007: 8)

---

aumenta la concentración de información; el proceso de clúster e intercambio entre sectores del clúster funciona mejor cuando los sectores participantes están geográficamente concentrados. En pocos términos esta perspectiva está en consonancia con la perspectiva de Alfred Marshall

<sup>103</sup> Esta es una posición heterodoxa ya que asimila e integra nociones de diferentes discusiones que se han llevado a cabo al interior de la historia del pensamiento económico. Asigna protagonismo a la idea de espacio, pero de una manera diferente a otros enfoques que se limitan a hacerlo de manera implícita o como una variable más en el análisis.

### 2.8.2.2. SITIOS ECONÓMICOS.

La idea de *sitio económico* se entiende como el espacio en donde los agentes económicos asignan sus recursos o en donde llevan a cabo actividad económica, el cual debe estar asociado a un espacio geográfico<sup>104</sup> (superficie o área) y distinguirá respecto de otros precisamente por la configuración de sus atributos espaciales de sector, tamaño, localización y forma funcional. Ver cuadro 2-12.

**Cuadro 2-12. Atributos de los sitios económicos.**

Atributo	Descripción
<b>Sector económico</b>	Red de relaciones de actividad y/o actividades económicas que componen la estructura económica de un sitio económico, siendo los extremos representativos de diversificación económica y el de especialización económica.
<b>Tamaño económico</b>	Equivale a la idea de densidad económica espacial, expresada como la concentración económica espacial de un sector o conjunto de sectores económicos en un sitio determinado respecto al total del espacio geográfico.
<b>Localización económica</b>	No es otra cosa que la ubicación geográfica de los sectores arriba mencionados
<b>Forma físico-funcional económica</b>	Equivale a la utilización y función económica de un área o superficie de un espacio que requiere la actividad económica para llevarse a cabo.

Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2007: 174)

### 2.8.2.3. INTERACCIONES ECONÓMICAS.

Según Asuad (ibid: 172) por *interacciones económicas* se entienden a las actividades económicas y efectos económicos que se ejercen por lo menos entre dos sitios económicos, como consecuencia de las transacciones de mercado que se llevan entre sí, y reflejan el movimiento de actividad entre sitios así como su dirección<sup>105</sup>.

**Cuadro 2-13. Atributos de las interacciones económicas.**

Atributo	Descripción
<b>Carácter binario</b>	Denominase así a la actividad económica que se lleva a cabo entre los sitios i y j.
<b>Propiedad sistémica</b>	Al modificarse la interacción económica que se realiza entre un par de sitios, se alterará el comportamiento del sistema en su conjunto.
<b>Heterogeneidad</b>	Las interacciones económicas entre sitios son heterogéneas derivados de la diversidad de unidades económicas de producción y consumo que lo integran así como su distinto funcionamiento económico en el espacio.
<b>Abierta</b>	Las interacciones económicas entre par de sitios están abiertas a ser influidas por el medio ambiente que las rodea, así como otras condiciones secundarias, modificándose así su comportamiento.
<b>Direccionalidad</b>	Significa el sentido o rumbo hacia el cual la interacción se mueve. Implica la movilidad de la actividad económica (flujos), siendo esta convergente si es hacia un sitio, o divergente si es hacia varios sitios.

Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2007: 185)

<sup>104</sup> Asuad (2007: 171): en palabras llanas este puede ser un estado, un municipio, una ciudad o una localidad.

<sup>105</sup> Asuad (ídem): el sentido o rumbo espacial hacia el cual la interacción se dirige.



#### 2.8.2.4. ESPACIO ECONÓMICO.

Asuad (2007: 170) define al espacio económico como la sinergia de los atributos espaciales de la actividad económica. Estos atributos de tamaño, forma y localización de la actividad económica darán lugar a la formación de sitios económicos y los de dirección y movimiento darán sustancia a interacciones económicas. Las propiedades según Asuad (ibid: 187) de los sitios económicos y las interacciones económicas afectan al comportamiento del espacio económico<sup>106</sup>.

#### 2.8.2.5. TERRITORIO ECONÓMICO.

Según Asuad (ibid: 193) formalmente el territorio económico es un conjunto formado por la unión de los subconjuntos de ciudades y el de corredores económicos<sup>107</sup>, constituidos respectivamente por sus elementos: un par de ciudades y su correspondiente corredor que los vincula. El territorio económico es un subconjunto del espacio económico, EEC y surge de la unión del espacio natural y del espacio económico, esto es, podríamos verlo como las interacciones económicas espaciales que se llevan a cabo en el espacio natural. Dichas interacciones se darán en lo que se denomina áreas económicas construidas<sup>108</sup>, que en forma general estarán representadas de forma agregada por el sistema de ciudades<sup>109</sup> y sus áreas de influencia y los corredores económicos que las vinculan.

#### 2.8.2.6. REGIÓN ECONÓMICA.

Asuad (ibid.: 205,207) define como región económica, REC, al subconjunto del espacio económico EEC resultado de la unión económica y funcional que se establece entre un centro regional principal<sup>110</sup> de un espacio y su área de influencia, la cual está integrada por

---

<sup>106</sup> Asuad (ibid: 187): las diferencias de los sitios económicos vienen dadas por su estructura sectorial, tamaño económico, localización y territorio. Mientras que las interacciones económicas se distinguen por su carácter binario, sistémico, asimétrico, heterogéneo y abierto)

<sup>107</sup> Asuad (ibid: 190) se basa en la concepción de Pottier (1963) para su definición de **corredor económico**, por el cual entiende a las vías o caminos de transporte y comunicación, consecuencia del proceso de reforzamiento reiterativo de esa vía por el desarrollo tecnológico y sus efectos sobre la propagación del crecimiento económico. Lo que cumulativamente propicia una superficie terrestre heterogénea, que se caracteriza por la yuxtaposición de los medios de transporte a lo largo de la vía y la creación de puntos de transbordo y de intersección de carga y descarga, dando lugar a la creación de un eje de transporte y comunicación que domina la mayor parte de los desplazamientos de mercancías y personas en el espacio.

<sup>108</sup> Asuad (ibid: 189) hace hincapié en que el territorio económico no es otra cosa más que la superficie o área física de un espacio construido, ocupado y utilizado para la actividad económica (capital fijo aglomerado espacialmente), esto expresado en los usos económicos del suelo.

<sup>109</sup> Asuad (ídem) define económicamente como **ciudad** al agrupamiento de personas permanentemente asentadas en un área económica conformada por un conjunto de sitios económicos que interactúan entre sí, ubicándose en dichos sitios con la finalidad de producir y consumir bienes y servicios que mejoren sus condiciones de vida. Dichas ciudades serán diferenciadas y clasificadas de acuerdo al principio de jerarquía de Christaller en *centrales* y *periféricas*.

<sup>110</sup> Según Asuad (ibid: 205) este es el resultado de la formación de un **conglomerado económico espacial**, que es una agrupación espacial de actividades económicas o partes de una misma actividad o de diversas actividades económicas con tal coherencia que dan lugar a una masa económica espacial, en el lugar central geométrico de un espacio geográfico, posibilitándose así el *dominio* de las interacciones económicas sobre el resto de los centros económicos secundarios y locales en ese espacio. Se le llama **dominio económico** a la capacidad un sitio económico de influenciar en el comportamiento económico y en la toma de decisiones de otro sitio económico, y

subcentros económicos con sus respectivas áreas de influencia y el corredor central que los vincula con el centro principal. La región económica se integra por un sistema de ciudades y corredores, identificando como el centro regional principal a la ciudad central principal de la región. Los subcentros regionales se identificarán como ciudades centrales de menor orden jerárquico en la producción de bienes y servicios. Los centros locales corresponderán a las ciudades especializadas en servicios a su área de influencia, las cuales se relacionan por un sistema de vías de comunicación, conformadas por un corredor económico central principal y una serie de corredores secundarios y vías de comunicación.

### 2.8.3. PRINCIPIOS.

Según Asuad (ibid: 228) la concepción de la dimensión espacial de la economía se sustenta en los principios de interpretación enlistado en el cuadro 2-14, los cuales se derivan de su retroalimentación y dan lugar a determinadas estructuras de la actividad económica en el espacio geográfico. De entre estos principios, el que integra la explicación de la dimensión espacial de la economía sobre el espacio geográfico es denominado de jerarquía espacial, lo que en pocas palabras significa que la actividad económica tenderá a presentar un orden o jerarquía espacial por el nivel de concentración económica espacial (dicha jerarquía se relaciona con el tamaño de la población y el tamaño productivo en el espacio), y que las interacciones darán lugar a diferentes estructuras espaciales: sitios, zonas, áreas y regiones.

**Cuadro 2-14. Principios de interpretación de la Dimensión Espacial de la Economía.**

<b>Principio</b>	<b>Descripción</b>
<b>Principio de accesibilidad espacial</b>	La actividad económica tiende a localizarse en condiciones en las que se maximiza su accesibilidad espacial dada, lo que se refleja en su rentabilidad, porque su localización toma en cuenta la distancia y los costos de transporte al mercado principal.
<b>Principio de concentración espacial</b>	La actividad económica tiende a concentrarse en el espacio a fin de maximizar su rentabilidad, al generar economías de aglomeración, resultado de las economías de escala, bajos costos de transporte y elevada demanda, especialmente concentrada.
<b>Principio de interacción espacial</b>	La actividad económica tiende a interactuar económicamente con otras actividades que le son conexas o complementarias o incluso con aquellas con las que solo tiene en común el mercado en su conjunto. Por lo que siempre tiende a formar parte de un sistema de actividad económica en el espacio geográfico.
<b>Principio de jerarquía espacial</b>	La retroalimentación y sinergia de los tres primeros principios da lugar a que la actividad económica se estructure sobre el espacio geográfico y que haya como consecuencia un orden o jerarquía de los sitios económicos en el espacio geográfico.

Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2007: 174)

viene dado por el poder de mercado y competitivo derivado de condiciones de competencia imperfecta de mercado con respecto al resto de los sitios.

## 2.8.4. ESTRUCTURAS ESPACIALES.

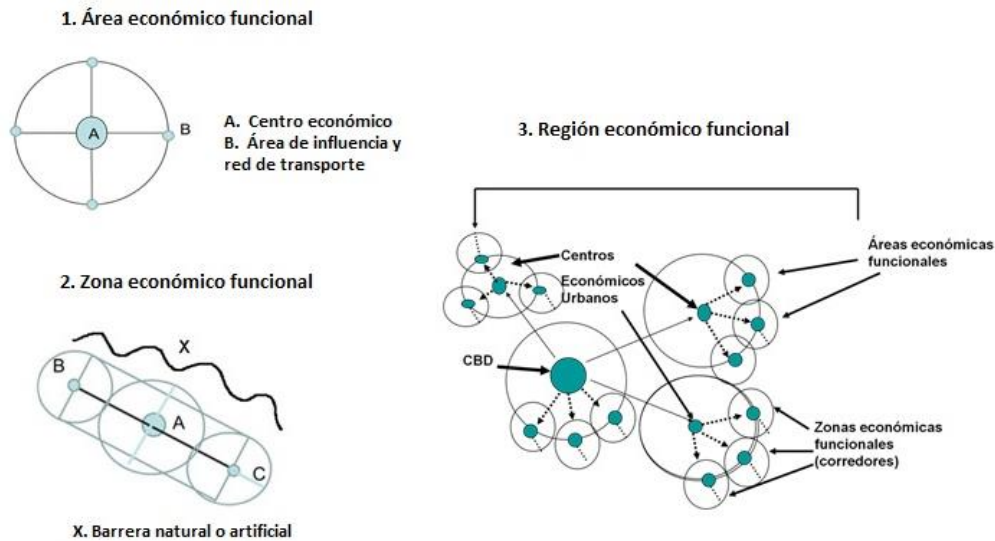
De acuerdo con Asuad (2007) y Ramírez (2016b) enlistamos en el siguiente cuadro las diferentes estructuras espaciales que se configuran de acuerdo al marco de la concentración económica espacial bajo el enfoque de la dimensión espacial de la economía.

**Cuadro 2-15. Estructuras espaciales bajo el enfoque de la dimensión espacial de la economía.**

<b>Estructura</b>	<b>Descripción</b>
<b>Área económica funcional</b>	Es la estructura más simple y está integrada por dos elementos esenciales: un centro económico y un área de influencia económica, ambos caracterizados e interrelacionados por un patrón de distribución espacial de centro-periferia. Consiste en un conjunto de áreas económico-funcionales configuradas por varios nodos (ciudades de gran tamaño y localizadas centralmente) con áreas de influencia vinculadas por la red de transporte.
<b>Zona económica funcional</b>	Se le asimila al concepto de corredor económico ya que hablamos de centros económicos importantes (ciudades principales) que quedan enlazados linealmente por un sistema de transporte que las recorre. Esta configuración también tiene como origen la presencia de montañas, fronteras políticas, esto es, barreras naturales y artificiales.
<b>Región económica funcional</b>	Es un conjunto integrado de áreas y zonas económicas funcionales integradas por nodos o ciudades de gran tamaño, una de las cuales juega un papel central e integrador hacia el cual convergen el resto (lo cual se puede con la configuración de la red de transporte)

Fuente: Elaboración propia con base en Ramírez (2016b) y Asuad (2007)

**Imagen 2-18. Estructuras espaciales.**



Fuente: Ramírez (2016b) y Asuad (2007)

## 2.8.5. RELACIONES FUNCIONALES DE LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA ESPACIAL.

### 2.8.5.1. CONCENTRACIÓN ECONÓMICA ESPACIAL Y RENTABILIDAD.

La actividad económica tenderá a concentrarse en el espacio debido a que las empresas tomarán decisiones influidas por las distintas ventajas de accesibilidad, competencia y complementariedad de los sitios, lo que se traduce en diferenciales de rentabilidad a través del espacio lo que lleva al surgimiento de estructuras de mercado de competencia imperfecta, y a la asunción de un comportamiento por parte de estas de competencia locacional por el control de las áreas de mercado a la Hotelling. Asuad (ibid: 240) lo pone en pocas palabras: la concentración económica espacial del producto en un sitio es consecuencia de maximizar el beneficio en dicho sitio al competir y complementarse económicamente entre sitios. Aunque también hay otro fenómeno que afecta la rentabilidad en los sitios y viene asociado a las externalidades de los sitios.

### 2.8.5.2. CONCENTRACIÓN ECONÓMICA ESPACIAL Y EXTERNALIDADES ESPACIALES.

Según Asuad (ibid: 241) se entienden como externalidades espaciales a los beneficios o costos externos adicionales a las transacciones de mercado que surgen por la composición productiva y el tamaño o escala de los sitios económicos. Las externalidades espaciales llevarán a que, en palabras de Asuad (ibid: 247), se haga presente un beneficio o renta extraordinaria de localización<sup>111</sup>. Su clasificación la podemos ver en el cuadro 2-16.

**Cuadro 2-16. Tipos de externalidades económicas espaciales.**

<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
<b>Internas a los sitios económicos</b>	Surgen por las actividades económicas de los sitios, están sustentadas en sus atributos espaciales y resultan de la sinergia entre economías de escala internas y externas a las empresas. En pocas palabras están asociadas a la actividad económica (composición productiva) de los sitios económicos.
<b>Externas a los sitios económicos</b>	Surgen por el efecto del tamaño de los sitios económicos que interactúan entre sí. Se les llama así por ser estas externas a las actividades económicas del sitio. Están asociadas a la escala o tamaño de los sitios económicos.

Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2007: 242)

<sup>111</sup> Asuad (ibid: 247) esto se ve reflejado en una mejora del beneficio de los productores y en la utilidad de los consumidores, situación que está sujeta a que los costos de congestión sean menores a los beneficios de la concentración.

**Cuadro 2-17. Efectos de las externalidades espaciales.**

<p style="text-align: center;"><b>Internas a los sitios económicos</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Composición productiva diversificada</b></p>	<p>Una empresa que se desenvuelve en este contexto cuenta con una gran diversidad de mercados a los cuales dirigir su producción, por lo que al ubicarse en dicho sitio económico obtendrá ventajas espaciales derivadas de una mayor capacidad competitiva, de las mejores condiciones de demanda, del acceso a factores productivos especializados, y de la presencia de competencia, colaboración y soporte entre diferentes empresas<sup>112</sup> (inter-dependencia locacional<sup>113</sup> y relaciones intersectoriales), así como la cercanía de proveedores y empresas relacionadas. Como cada vez más empresas se ven atraídas por esta situación, inevitablemente se creará un proceso acumulativo, y habrá incentivos hacia la aglomeración espacial, fenómeno que seguirá hasta que comiencen a desaparecer las ventajas antes mencionadas.</p> <p>Una empresa que se desenvuelve en este contexto hará uso de una <i>ventaja comparativa</i><sup>114</sup> que se haga presente de manera notable en dicho sitio, la cual puede deberse a la inmovilidad de factores<sup>115</sup> y por la dotación de recursos especializados como recursos naturales, mano de obra o capital social. En este caso la ventaja comparativa de un sitio proviene de la proximidad espacial de otras empresas que realizan diversas actividades de un mismo sector económico, complementándose entre sí (intra-dependencia locacional<sup>116</sup> de empresas del mismo sector productivo especializado y de sus relaciones intersectoriales)</p>
<p style="text-align: center;"><b>Externas a los sitios económicos</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Tamaño de los sitios</b></p>	<p>Se refiere a la proporción con que se concentra la actividad económica en un sitio (densidad económica espacial en un espacio geográfico dado) y en la formación y desarrollo de sitios económicos. A mayor tamaño (de mercado) mayor diversificación y la prevalencia de estructuras de competencia imperfecta (asociadas al tamaño) y la presencia de rendimientos crecientes (asociados a la concentración de redes de empresas vinculadas y no vinculadas)</p>

**Fuente:** Elaboración propia con base en Asuad (2007: varias páginas)

Como vemos en el cuadro 2-16 los efectos de las externalidades espaciales internas y externas a las actividades económicas de los sitios. Las primeras se asocian a su correspondiente composición productiva y las segundas a su tamaño de los sitios. Ver cuadro 2-17.

<sup>112</sup> Esta situación puede traer a colación la presencia de derrames de tecnología e información entre empresas. Asuad (ibid: 245) trae a colación las denominadas **externalidades tecnológicas** que son consecuencia del derrame tecnológico e informativo entre empresas, concepción que se mencionan en los trabajos de Arrow (1962), Romer (1986), Porter (1989) y Jacobs (1969)

<sup>113</sup> Según Asuad (ibid: 248) por **inter-dependencia locacional** se entiende a las decisiones de localización de las empresas de una actividad económica que son afectadas por la localización de empresas de otras actividades económicas, lo que da lugar a un aumento del tamaño del mercado, aun en la ausencia de economías de escala internas, diferencias en costos de producción y variaciones en la demanda de mercado.

<sup>114</sup> Según Asuad (ibid:249) dicha **ventaja comparativa regional** surge de la eficiencia en el aprovechamiento productivo basado en la dotación de recursos naturales, capital y mano de obra, esto es, los recursos naturales y humanos especializados son significativos para la explicación.

<sup>115</sup> Asuad (ibid: 249) esta puede darse por un elevado costo de transporte.

<sup>116</sup> Según Asuad (ibid:250) por **intra-dependencia locacional** se entiende a la influencia que las decisiones de localización de las empresas de un sector económico tienen en la localización de empresas de otras actividades económicas del mismo sector económico debido a la búsqueda de rendimientos crecientes, ventajas de escala, ahorros en costos de producción y transporte y una importante demanda especializada de productos e insumos incluso aunque estas últimas se caractericen por operar con rendimientos decrecientes o constantes.

Las externalidades espaciales favorecen la generación de ventajas económicas espaciales, las cuales dan lugar a la formación de economías de aglomeración espacial, las cuales según Asuad (ibid: 243) se traducen en mayores beneficios y/o menores costos de los sitios económicos creadas por la proximidad espacial de las actividades económicas<sup>117</sup>, en las que contribuyen los bajos costos de transporte, la generación de economías de escala y la distribución de la demanda concentrada espacialmente. Estas se clasifican de acuerdo con el cuadro 2-18.

**Cuadro 2-18. Tipos de economías de aglomeración espaciales.**

<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
<b>Internas de las actividades económicas de los sitios</b>	Se asocian a la composición productiva de los sitios (composiciones productivas especializadas o diversificadas) <sup>118</sup> .
<b>Externas de las actividades económicas de los sitios</b>	Corresponden a los efectos de escala o tamaño de los sitios.

Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2007: 242)

### **2.8.5.3. CONCENTRACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA ESPACIAL.**

De acuerdo con Asuad (ibid: 262) la actividad económica en una región tiene una estructura espacial asimétrica como consecuencia de la forma desigual en que se manifiestan las externalidades espaciales en los sitios de dicha región, configurándose un patrón de centro-periferia.

Dicha estructura asimétrica da lugar a la conformación de un centro regional que estará representado por la ciudad del lugar central principal en la región y tendrá una periferia constituida por el sistema de ciudades bajo su área de influencia, o dicho de otra manera: una región estará integrada por ciudades periféricas y ciudades con menor jerarquía asociadas a una ciudad de lugar central principal, que estarán sometidas a un proceso de concentración y dispersión económicas en el espacio, esto último estará influido por las estructuras de mercado, y las formas de competencia imperfecta de las actividades económicas regionales.

En el tiempo, el crecimiento regional influirá a través de las interacciones económicas y opera lo que en párrafos anteriores denominamos reestructuración económica espacial, o

<sup>117</sup> Según Asuad (ibid: 248) hay que recordar que la acción conjunta y la sinergia que se establece entre un conjunto de actividades económicas que permanecen próximas en el espacio genera ventajas y ahorros económicos.

<sup>118</sup> Hay que agregar que de acuerdo con Asuad (ibid: 246) una **composición productiva diversificada** en un sitio económico se caracteriza por una gran heterogeneidad de la producción, implicando esto un gran número de sectores productivos. Dicha estructura productiva resulta del cambio en la demanda, la tecnología y los flujos de comercio entre actividades conexas y vinculadas en lo general entre sí.

Por otro lado según el mismo autor Asuad (ibid: 249) una **composición productiva especializada** de los sitios económicos se caracteriza por una mayor homogeneidad en la composición de la producción, lo que implica que uno o pocos sectores la integran. Otras características de esta composición es que dirige su producción a un mercado principal y que dicha estructura especializada sectorialmente es resultado de condiciones de la demanda, recursos locales, desarrollo tecnológico y flujo comercial de actividades complementarias.

sea que estarán en juego fuerzas centrípetas y fuerzas centrífugas, lo que se nos ilustra en el cuadro 2-18 y en el anexo 2-03.

**Cuadro 2-19. Consecuencias de la reestructuración económica espacial.**

<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
<b>Predominio de fuerzas centrípetas</b>	El flujo económico y poblacional se dirige al centro regional. Si: a) hay saturación de la concentración económica operaría la dispersión económica hacia el área de influencia regional. Pero si b) no hay saturación de la concentración económica regional, sigue operando la concentración económica en el centro regional
<b>Predominio de fuerzas centrífugas</b>	El flujo económico y poblacional se dirige al área de influencia regional, pudiéndose llegar a las siguientes situaciones: a) agotamiento de la dispersión (al rebasarse un umbral) y comienza a operar la concentración económica y poblacional local, incluso puede cambiar la jerarquía de la concentración económica espacial; b) No hay saturación (debido a reorientación de la demanda de la localidad central principal y/o especialización económica de otra localidad)

Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2007: 263)

## **2.9. PROPUESTA DE INTERPRETACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.**

La actividad económica en el Noroeste de México se presenta como un sistema desplegado de manera desigual en el espacio debido a las singularidades incorporadas por el espacio natural. Además se presenta concentrada en el territorio y se materializa como ciudades enlazadas por redes de transporte bajo un patrón polarizado de centro-periferia.

La actividad económica se concentrará en su mayoría en el centro, el cual asume un papel de dominio respecto a la periferia en la producción, distribución y consumo de riqueza. Esto se debe a economías y deseconomías de aglomeración que operan en el centro, favoreciendo la atracción o la dispersión espaciales de la actividad económica y de la población entre el centro y la periferia. Los fenómenos de crecimiento y desarrollo económicos así como los de concentración y dispersión económicas se manifestarán desigualmente en el territorio a través del cauce que marque la red de transporte.

El Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo conforma el núcleo de una unidad espacial económico funcional en el Noroeste que se especializa en actividades económicas vinculadas al turismo. Las unidades económicas especializadas en estas actividades se dedican a la prestación de servicios que giran alrededor del turismo de playa<sup>119</sup> como hoteles, restaurantes, agencias de viaje, servicios de transporte, comercio, etc... La especialización de estas empresas proviene de las externalidades espaciales derivadas, por un lado, de ventajas naturales como factores localizados como playas, clima, flora y fauna singulares para el desenvolvimiento del turismo; y por otro lado, de las ventajas artificiales creadas a través del tiempo como aeropuertos, carreteras, puertos, etc...

El crecimiento y desarrollo económicos en Cabo San Lucas y San José del Cabo se manifiesta fenoménicamente en el proceso de expansión urbana y esencialmente en los

<sup>119</sup> SECTUR (2014) clasifica a los destinos turísticos en el Noroeste de México como: 1) Centros de Playa; 2) Ciudades Turísticas del Interior; y 3) Ciudades Fronterizas.

fenómenos de concentración y desconcentración económicos espaciales, encuadrados en un patrón centro-periferia. En el centro se localizan la mayor parte de las unidades económicas vinculadas al turismo como agencias de viaje, hoteles, alquiler de automóviles, transporte turístico, restaurantes, hospitales, etc... y están estructuradas como clústers alrededor de las avenidas y calles principales con dirección las costas del Océano Pacífico y del Golfo de California. Llegado el momento opera un proceso de desconcentración hacia la periferia, cuya expansión estará acotada por la red de transporte y por las barreras naturales.

## 2.10. REVISIÓN DE METODOLOGÍAS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE CLÚSTERS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.

La DGIPYME (ibid: 2) plantea la necesidad de establecer metodologías que identifiquen de una manera sistemática, robusta y objetiva a los clústers de actividad económica, además de que se pueda llegar a conocer su ubicación en el territorio. Sin embargo existen diferentes propuestas de aproximación metodológica para atajar dicho fenómeno, cada una con distinta demanda de información estadística por lo que se recomienda un estudio previo para la adecuación a las condiciones mexicanas<sup>120</sup>. De acuerdo a la revisión bibliográfica del tema, podemos encontrar enmarcar a las distintas metodologías para la identificación de clústers en tres categorías generales. Ver cuadro 2-20.

**Cuadro 2-20. Clasificación de metodologías para identificar clústers.**

<b>Concepto</b>	<b>Definición</b>
<b>Métodos cuantitativos</b>	Hacen un uso intensivo de la información estadística-geográfica con que se cuente.
<b>Métodos cualitativos</b>	Hacen uso de técnicas cualitativas haciendo la asunción de la existencia a priori del clúster.
<b>Métodos mixtos</b>	Una combinación de los anteriores.

Fuente: Elaboración propia con base en DGIPYME (2015:23)

### 2.10.1. MÉTODOS CUANTITATIVOS.

#### 2.10.1.1. DESCRIPCIÓN GENERAL.

Estos hacen uso de unidades geográficas como por ejemplo países, regiones y municipios, midiendo el volumen de actividad económica de cada sector de cada uno de estos. Las principales dificultades que podríamos tener con estos métodos según la DGIPYME (ibid: 62) son: 1) la escasez de niveles de agregación espacial; 2) dificultad en la comparación de resultados obtenidos para distintos niveles de agregación espacial; 3) las unidades espaciales se definen según criterios administrativos y no económicos; 4) las unidades

<sup>120</sup> DGIPYME (2015: 2) se recomienda altamente valorar a priori: 1) la disponibilidad de información estadística en sus vertientes territoriales y sectoriales; 2) las magnitudes económicas que requiere la información, ya que esto condiciona la aplicación de los métodos disponibles; y 3) la complejidad que implica aplicar cada uno de los métodos disponibles y la posibilidad de replicarlos con el fin de extender el análisis en el tiempo-espacio.



espaciales consideradas difieren en cuanto a su tamaño de población, dimensión, etc...; 5) se puede presentar el problema de la unidad espacial modificable<sup>121</sup>.

### 2.10.1.2. MÉTODO À LA PORTER.

Este método fue desarrollado por Michael Porter y su equipo de trabajo del *Institute for Strategy and Competitiveness* en la *Harvard Business School*, y combina medidas de grado de concentración sectorial con medidas de intensidad de relaciones intersectoriales. En el cuadro 2-21 podemos ver los pasos esenciales de dicha metodología.

**Cuadro 2-21. Ideas generales método à la Porter.**

<b>Pasos</b>	<b>Descripción</b>
<b>Definición de sectores</b>	En tres tipos de agrupaciones con pautas de competencia espacial y patrones de localización dispares: a) sectores locales; b) sectores dependientes de recursos y c) sectores comercializables.
<b>Clasificación de sectores</b>	Se utilizan para llevar a cabo lo anterior: 1) distribución sectorial del empleo para clasificar los sectores considerados en los tres grupos anteriores; 2) medidas de variación del empleo sectorial en el espacio para los distintos sectores y 3) examinar el patrón de distribución regional del empleo para un amplio conjunto de sectores con el objetivo de determinar "puntos de corte" para cada uno de los puntos anteriores.
<b>Agrupación de sectores</b>	Se obtienen los sectores comercializables (aquellos con marcadas pautas de concentración geográfica, y las regiones en las que cada uno de ellos representa una mayor presencia). A través del uso de correlaciones locacionales para definir los límites y composición de los clústers.
<b>Depuración de sectores</b>	Se depuran agrupaciones sectoriales obtenidas a través del análisis de correlaciones (debido a la presencia de correlaciones espurias entre algunos sectores), con base en el uso de información adicional acerca de los sectores considerados y de la información sobre los cambios comerciales entre ellos contenidos en las tablas de insumo-producto.

Fuente: Elaboración propia con base en DGIPYME (2015:27-28)

Entre las ventajas y desventajas enlistamos las siguientes:

**Cuadro 2-22. Ventajas y desventajas del método à la Porter.**

<b>Ventajas</b>	<b>Desventajas</b>
1. Utiliza coeficientes de localización, la cual es una medida aproximada del grado de ventaja competitiva de un sector en cada área geográfica respecto al conjunto de la economía analizada.	1. No se toma en cuenta el ciclo vital del clúster (¿en qué fase se encuentra? ¿en gestación, en plena efervescencia o en declive?); 2. No incorpora información de factores intangibles, esto es, la presencia de relaciones de confianza, el capital social, la organización, etc... 3. Utiliza coeficientes de localización, la cual es una medida aproximada del grado de ventaja competitiva de un sector en cada área geográfica respecto al conjunto de la economía analizada.

Fuente: Elaboración propia con base en DGIPYME (2015: varias páginas)

<sup>121</sup> Según Ciampagna (2014:1) el concepto de unidad espacial modificable consiste en la posibilidad de obtener resultados disímiles en función de la definición de las zonas geográficas (unidades espaciales) que se van a utilizar para recoger la información.

### 2.10.1.3. MÉTODOS BASADOS EN LA COMPARACIÓN DE DISTRIBUCIONES.

Según la DGIPYME (ibid: 44) se recurre a la idea de comparar una distribución de la actividad de un sector en el conjunto de localidades o regiones con la derivada de un modelo teórico en ausencia y en presencia de economías de aglomeración, sugiriendo un método de *mapping*<sup>122</sup> basado en la comparación de distribuciones. La aplicación de este método permite distinguir dos etapas:

**Cuadro 2-23. Ideas generales método de la comparación de distribuciones.**

<b>Etapas</b>	<b>Descripción</b>
<b>Distribución empírica</b>	Se contrasta la distribución empírica asociada a los datos de los sectores y regiones con la que se deduce de las predicciones teóricas, el resultado que se obtiene permite determinar aquellos sectores que muestren indicios de localización de aglomeraciones industriales.
<b>Identificación regiones</b>	Utilizando la información de la estimación sobre el umbral de actividad proporcionado por el propio método, se identifican las regiones en las que se encuentran localizadas las aglomeraciones en cada sector.

**Fuente: Elaboración propia con base en DGIPYME (2015:27-28)**

Entre las ventajas y desventajas enlistamos las siguientes:

**Cuadro 2-24. Ventajas y desventajas del método de la comparación de distribuciones.**

<b>Ventajas</b>	<b>Desventajas</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La detección e identificación de clústers se basa en un criterio estadístico fijado a priori, objetivo y reproducible.</li> <li>2. El método resulta atractivo intuitivamente al sugerir la comparación del ajuste alcanzado por un modelo teórico en ausencia de aglomeración con otro en el que están presentes los clústers industriales;</li> <li>3. Considera simultáneamente información referida al número de plantas del sector analizado instaladas en cada región e información del volumen de empleados del sector en la región para tener en cuenta la dimensión de esta.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. No se incorpora información relacionada con la existencia de interacción entre agentes productivos ocasionada por externalidades de tipo tecnológico o pecuniario.</li> <li>2. No se sabe por qué opera la co-localización de las plantas;</li> <li>3. El procedimiento impone algunos criterios de forma <i>ad hoc</i>.</li> </ol>

**Fuente: Elaboración propia con base en DGIPYME (2015: varias páginas)**

### 2.10.1.4. MÉTODOS BASADOS EN DISTRIBUCIONES DE DISTANCIAS.

Según la DGIPYME (2015:63) este método se basa en la propuesta de Duranton y Overman (2005) que considera adecuado evitar la utilización de unidades espaciales agregadas, sustituyendo a estas con el espacio continuo, representado a través de la utilización de la distancia entre las plantas productivas para valorar los patrones de localización espacial de la actividad. Cabe aclarar que este método no constituye una manera para identificar

<sup>122</sup> Se refiere a la ubicación precisa del clúster, posteriormente a que ya haya sido identificado, según la DGIPYME (2015: 2), para fines prácticos es la proyección cartográfica posterior a la identificación del clúster.

clústers en sí, pero que debe ser considerado para usar la información que proporciona, en conjunción con otra información, en la construcción de un clúster mapping. Su implementación consta de las siguientes fases en general:

**Cuadro 2-25. Ideas generales: método basado en la distribución de distancias.**

<i>Pasos</i>	<i>Descripción</i>
<b>Selección</b>	De las plantas productivas relevantes, ya sea a través del establecimiento de 1) un umbral de tamaño definido y 2) otro basado en la ponderación de la contribución de cada planta según el tamaño de la misma.
<b>Calculo densidad de distancias</b>	Esto es, densidades-k para todos los pares de empresas en cada sector.
<b>Construcción de distribuciones</b>	Las cuales sirven de referencia para poder discernir entre situaciones hipotéticas de aleatoriedad y aglomeración.
<b>Comparación</b>	De la distribución real de distancias con la distribución de distancias teóricamente asociada a una situación de aleatoriedad en la localización de las plantas productivas.

Fuente: Elaboración propia con base en DGIPYME (ibid; 65-67)

#### 2.10.1.5. MÉTODOS BASADOS EN LA AUTOCORRELACIÓN ESPACIAL.

Este método se basa en la propuesta de Anselin (1995) e identifica clústers a través de la estimación de coeficientes de localización y medidas de autocorrelación espacial, utilizando el índice I de Moran Local como medida de autocorrelación espacial, lo cual permite obtener una tipología variada de clústers regionales. Básicamente utiliza dos tipos de indicadores para identificar clústers regionales:

**Cuadro 2-26. Indicadores: método basado en la autocorrelación espacial.**

<i>Indicador</i>	<i>Descripción</i>
<b>Coefficientes de localización</b>	Que miden el grado de especialización industrial de una unidad geográfica (municipios o estados) respecto al observado en la unidad geográfica de referencia (el país). Dicho coeficiente se basa en la estructura industrial de cada unidad geográfica en lo particular, siendo esta una medida de concentración más que de aglomeración, ya que no considera la posición relativa de las observaciones en el espacio geográfico.
<b>Medida de autocorrelación espacial</b>	Se utiliza el índice I de Moran Local para incorporar dependencia espacial en el análisis.

Fuente: Elaboración propia con base en Chávez y García (2015; 3-6)

Entre las ventajas y desventajas enlistamos las siguientes:

**Cuadro 2-27. Ventajas y desventajas del método basado en la autocorrelación espacial.**

<i>Ventajas</i>	<i>Desventajas</i>
1. La identificación de clústers incluye la utilización de criterios estadísticos, fijado a priori, objetivo y reproducible.	1. No hay manera de deducir interacciones entre sectores y clústers.

Fuente: Elaboración propia con base en DGIPYME (2015: varias páginas)

### 2.10.1.6. MÉTODOS BASADOS EN ANÁLISIS DE INSUMO-PRODUCTO.

Para este método existen varios proponentes, aunque tomaré las ideas esenciales de los trabajos desarrollados por Asuad et al. (2015) que considero conjugan los elementos clásicos de este análisis con una concepción espacial, con lo que superaría parcialmente las desventajas tradicionales atribuidas al análisis de insumo-producto. Consta en general de los siguientes pasos:

**Cuadro 2-28. Ideas generales de los métodos basados en las relaciones insumo-producto.**

<i>Indicador</i>	<i>Descripción</i>
<b>Identificación de nodos de concentración económica espacial</b>	A través de dos etapas: 1) identificación de nodos por medio de índices de participación simples y de especialización económica; 2) caracterización económica y poblacional y delimitación de área de influencia a través de la red de transporte
<b>Análisis probabilístico de interacciones</b>	A través de un índice probabilístico de interacciones económicas entre sitios (que se determina mediante la determinación de la asociación estadística entre par de sitios)
<b>Regionalización de matriz de insumo-producto nacional</b>	A través del método de Flegg, Webber y Elliot (1995)
<b>Análisis de encadenamientos e interacciones espaciales del sector de interés</b>	A través de la matriz de coeficientes técnicos y con la propuesta de Chenery y Watanabe (1958)

Fuente: Elaboración propia con base en Asuad et al. (2015: 9-12)

Entre las ventajas y desventajas enlistamos las siguientes:

**Cuadro 2-29. Ventajas y desventajas de los métodos relaciones insumo-producto.**

<b>Ventajas</b>	<b>Desventajas</b>
<p>1. Según Mercado et al. (2015: 1) permite una mejor comprensión de las transformaciones y funcionamiento de una economía ya que identifica sus componentes específicos y la formación de encadenamientos entre actividades;</p> <p>2. Según Fuentes y Martínez (2003:43) la identificación de clústers por medio de la matriz de transacciones de las tablas de insumo-producto se basa en la magnitud de los flujos de intercambios entre sectores (encadenamientos intersectoriales)</p>	<p>1. Según Chávez y García (2015: 1) podrían no considerar características de otras unidades geográficas distintas a la unidad que es objeto de estudio, por lo que ignoran la dimensión espacial del dicho análisis (limitante que se ataja parcialmente);</p> <p>2. Según Carner (2001: 5) la información existente sobre la economía en general no es la adecuada en muchos de los países que a veces no cuentan con tablas de insumo-producto que permitirían rastrear eslabonamientos con otros sectores de la economía;</p> <p>3. Según Fuentes y Martínez (2003: 41) se trata de un enfoque netamente cuantitativo y existe la necesidad de establecer límites subjetivos de la interrelación entre proveedores-usuarios (la medición de esta interrelación es definida en algún momento de la metodología por el investigador);</p> <p>4. Según Fuentes y Martínez (ídem) solamente se pueden definir estructuras de interrelación sectorial relativamente simples como: 1) sectores caracterizados por ser grupos de actividades industriales que presentan un fuerte dinamismo y con relaciones iterativas (i.e. relaciones en un solo sentido); 2) sectores caracterizados por ser grupos de actividades interrelacionadas de manera circular (i.e. mutuas entre dos ramas), y 3) sectores caracterizados por ser grupos de actividad que presentan un fuerte dinamismo, pero escasa relación con el resto de la</p>

- economía. Las complejidades técnicas aparecen cuando existen más interacciones entre los sectores;
5. Según Mercado et al (2015) entre sus supuestos está el de rendimientos constantes de escala, lo que quiere decir que las variaciones en los factores de producción empleados generan cambios proporcionales en el valor de la producción, y además de que se supone que tanto la economía local como la nacional tienen los mismos coeficientes técnicos de producción.

**Fuente:** Elaboración propia con base en varios autores.

### **2.10.2. MÉTODOS CUALITATIVOS.**

Son también conocidos como métodos basados en los estudios de caso de clústers individuales o de grupo de clústers mediante el uso de técnicas cualitativas. Este tipo de métodos según la DGIPYME (2015: 23) son utilizados por personas que rechazan el supuesto de que los clústers pueden ser identificados y cuantificados mediante el despliegue de métodos estadísticos y que la dinámica y crecimiento de un clúster solamente puede ser asimilado de manera adecuada por técnicas cualitativas (por ejemplo entrevistas con agentes representativos de los clústers). Los estudios de caso entonces proporcionarían un conocimiento más profundo de los clústers presentes en determinado territorio, así como de las claves de su éxito. Entre las principales ventajas que identifico para este método se encuentran las siguientes:

**Cuadro 2-30. Ventajas y desventajas métodos cualitativos.**

<b>Ventajas</b>	<b>Desventajas</b>
1. Proporcionan conocimiento de la naturaleza y dinámica de los clústers que se identifican con los métodos cuantitativos.	1. Los costos que implica la entrevista con cada uno de los actores del clúster.

**Fuente:** Elaboración propia con base en DGIPYME (2015: 23)

### **2.10.3. MÉTODOS MIXTOS.**

También conocidos como métodos centrados en el análisis de políticas públicas, son las que se llevan a cabo, según la DGIPYME (ibid: 24) para promover la gestión y el fortalecimiento de un clúster o conjunto de clústers, y son efectuados por autoridades competentes a nivel local y/o regional. La característica más sobresaliente es que incorporan elementos de los métodos cuantitativos y cualitativos. Dicho de otra manera es la utilización de los métodos descritos anteriormente en conjunción lo que permite identificar adecuadamente los clústers en un área geográfica así como las magnitudes de empleo, valor agregado, producción, los negocios implicados, entre otros datos clave.

## **2.11. DE LA METODOLOGÍA SELECCIONADA PARA LA INVESTIGACIÓN.**

Idealmente la utilización de métodos mixtos es la adecuada para la delimitación y validación de la existencia de un clúster, sin embargo por cuestiones de tiempo y costos se procederá a el uso de solamente un método cuantitativo. Por cuestiones de información disponible considero que los métodos basados en la autocorrelación espacial son los pertinentes para aplicar a esta investigación. Posteriormente si pudiera optar por otro método complementario a esta investigación, consideraría el de insumo-producto. No está demás hacer hincapié que es necesario un amplio estudio descriptivo que auxilie en captar

nociones relevantes en la identificación y desempeño de probables clústers de servicios turísticos en la región y para el periodo de estudio, para lo cual utilizaremos la metodología regionalización polarizada propuesta por Asuad (2001 y Asuad (2016). Ambas metodologías seleccionadas las reseñamos a continuación.

### **2.11.1. CARACTERIZACIÓN ECONÓMICO-FUNCIONAL DE LA REGIÓN NOROESTE DE MÉXICO.**

Pretendemos describir la estructura y comportamiento de la actividad económica de la Región Noroeste de México a partir de la aplicación de la metodología de regionalización polarizada así como identificar las unidades espaciales económico-funcionales que las integran, de las cuales una de ellas será la que está relacionada con el Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo y su área de influencia. De acuerdo con Asuad (2016:342) la argumentación en que se basa dicho análisis es que cada una de las actividades económicas que se llevan a cabo genera flujos los cuales convergen espacialmente hacia lugares que tienen mayor importancia (hasta alcanzar al lugar principal o dominante).

#### **2.11.1.1. IDENTIFICACIÓN DE NODOS DE POBLACIÓN Y SU IMPORTANCIA ECONÓMICA.**

Procedemos a esbozar la concentración económica espacial del valor agregado censal bruto y de la población para los periodos de análisis 2003 y 2013 a través de índices de participación simple. Esto con el fin de observar la importancia de nodos de actividad económica regional las cuales estarán conformadas por las principales ciudades del sistema urbano regional. De acuerdo con Asuad (2001:176) la forma dicho índice simple será:

$$IS = I_s^E = \frac{m_e}{m_{e0}} 100$$

Donde IS significa índice simple,  $m_e$  es la magnitud de la variable en el espacio analizado,  $m_{e0}$  es la magnitud de la variable en el espacio de comparación,  $I_s^E$  es un índice simple espacial.

Enseguida aplicamos el enfoque de Pareto (80-20) el cual establece una relación de concentración económica en un numero compacto de unidades espaciales, la cual debe leerse: alrededor del 80 por ciento de X se encuentra contenido en alrededor del 20 por ciento de Y. Esto nos permitirá identificar los nodos dominantes en la región de estudio, así como los cambios en el patrón de concentración económica espacial a través del tiempo.

#### **2.11.1.2. IDENTIFICACIÓN DEL TRAZO DE LA RED DE TRANSPORTE ENTRE NODOS Y LOCALIDADES.**

Identificamos la red de transporte terrestre que está representada por carreteras federales libres y de cuota. Esto nos permitirá dos cosas: 1) observar la vinculación entre nodos y el esbozo de la relación centro-periferia entre nodos dominantes y las áreas que los circundan y 2) esbozar áreas de influencia, lo que nos permitirá perfilar las unidades espaciales

económico funcionales. En esta etapa será de gran ayuda los sistemas información geográfica<sup>123</sup>, en lo particular utilizaré ArcMap de la paquetería ArcGis 10.2.

### **2.11.1.3. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN BÁSICA DE BARRERAS**

#### **NATURALES.**

Procedemos a determinar las barreras naturales y características físicas del contexto donde se lleva a cabo la actividad económica, esto es orografía, fisiografía, agua, etc.

Al identificar el medio natural y las barreras geográficas nos ayuda para delimitar las áreas de influencia de cada una de las unidades económicas espaciales funcionales, sobre todo al delinear los niveles de accesibilidad física entre las diversas áreas económicas al interior de la región.

### **2.11.1.4. DELIMITACIÓN DE UNIDADES ESPACIALES ECONÓMICO-FUNCIONALES**

#### **(UEEF)**

Se establecen áreas de influencia de los nodos dominantes, y en el caso de dos nodos que compiten en un área de influencia utilizaremos el índice de Reilly para establecer la dependencia entre ellos.

$$BP_{ab} = \frac{D_{ab}}{1 + \left[\frac{P_a}{P_b}\right]^{1/2}}$$

En donde BP es el break point o punto límite,  $D_{ab}$  es la distancia total entre el sitio a y el sitio b,  $P_a$  es la población del sitio a y  $P_b$  es la población del sitio b.

### **2.11.1.5. VALIDACIÓN DE LAS UNIDADES ESPACIALES ECONÓMICO-FUNCIONALES (UEEF).**

El funcionamiento económico y la delimitación de las UEEF se valida con ayuda del análisis de flujos probables que se basan en modelos gravitacionales de fuerza de atracción poblacional y de potencial demográfico, para lo cual se necesita tener datos de distancias de la región y datos poblacionales para poder aplicar el modelo de fuerza poblacional. Asuad (2016) recomienda elaborar una tabla de distancias con ayuda de Google Maps y en base a la jerarquía de los nodos. El modelo gravitacional de fuerza de atracción poblacional es el siguiente:

$$F_p = G \frac{P_i P_j}{d_{ij}^2}$$

---

<sup>123</sup> Asuad (2016:293) los define como paquetes informáticos que operan bases de datos en las que las variables empleadas están geo posicionadas mediante asignación de unas coordenadas geográficas, de modo que es posible gestionar los datos teniendo en cuenta la posición en el espacio.

Donde  $F_p$  es la fuerza poblacional,  $G$  es la constante análoga al potencial gravitacional,  $P_i$  es la masa del centro de población  $i$ ,  $P_j$  es la masa del centro de población  $j$  y  $d_{ij}$  es la distancia entre  $i$  y  $j$ .

### 2.11.2. IDENTIFICACIÓN DE CLÚSTERS DE SERVICIOS TURÍSTICOS.

El trabajo utiliza el método de autocorrelación espacial desarrollado por Anselin (1995) y que viene expuesto en Chávez y García (2015)<sup>124</sup>. En general necesitamos de dos indicadores para identificar clústers de servicios turísticos: 1) el coeficiente de localización<sup>125</sup> y 2) una medida de autocorrelación espacial. De manera formal el coeficiente de localización puede representarse de la siguiente manera:

$$CL_{ij} = \frac{Q_{ij}}{Q_i}$$

En donde  $Q_{ij}$  es la participación del sector  $i$  en la actividad económica de la unidad geográfica  $j$ , y  $Q_i$  es la participación de dicho sector en la actividad económica de la unidad geográfica de referencia. Un coeficiente de localización mayor a la unidad representa evidencia de especialización.

Posteriormente con un análisis exploratorio de datos espaciales podremos identificar patrones de concentración, o clústers en el espacio, con indicadores como el índice o  $I$  de Morán, que mide la autocorrelación espacial y los indicadores locales de asociación espacial para evaluar el grado de agrupamiento.

La información necesaria para identificar patrones de distribución del empleo y localización de centros y subcentros de empleo es la relacionada al número de personas laborando en la ciudad, para ello se utilizará la información de personal ocupado total de los Censos Económicos del INEGI, y se necesitará trabajar con áreas geoestadísticas básicas (AGEBS)

De acuerdo con Chávez y García (2015: 6) el índice  $I$  de Moran Local para la unidad geográfica  $j$  y la industria  $i$  viene dada por:

$$I_{ij} = \frac{1}{S^2} \sum_{k=1, k \neq j}^n W_{jk} (x_{ij} - \bar{x}_i)(x_{ik} - \bar{x}_i)$$

Donde  $x_{ij}$  y  $x_{ik}$  representan los niveles de actividad observados en la industria  $i$  en las unidades geográficas  $j$  y  $k$ , respectivamente;  $\bar{x}_i$  es el promedio de la actividad en la industria  $i$  para todas las unidades geográficas del país;  $W_{jk} = 1(d_{jk} < \bar{d}_i)$  es el ponderador

<sup>124</sup> Chávez y García hacen referencia al trabajo: **Anselin, L.(1995)** "Local Indicators of Spatial Association-LISA", *Geographical Analysis*, 27(2), p. 93-115

<sup>125</sup> De acuerdo con Chávez y García (2015: 3) el coeficiente de localización mide el grado de especialización industrial de una unidad geográfica (por ejemplo un municipio o un estado) respecto al observado en la unidad geográfica de referencia.



espacial<sup>126</sup>, el cual es igual a la unidad en caso de que la distancia entre las unidades geográficas  $j$  y  $k$ ,  $d_{jk}$ , sea menor a  $\bar{d}_i$ , y es igual a cero en caso contrario. Finalmente,  $S^2 = \frac{\sum_{j=1}^n (x_{ij} - \bar{x}_i)^2}{n}$  es un estimador consistente de la varianza.

Para obtener una explicación más intuitiva del funcionamiento del índice I de Moran Local, se pueden clasificar las unidades geográficas en dos tipos: alto y bajo. Las unidades geográficas tipo alto (bajo) son aquellas que presentan un nivel de actividad superior (inferior) al promedio de todas las unidades geográficas. Un valor positivo de  $I_{ij}$  indica que el nivel de actividad de la industria  $i$  en las unidades geográficas localizadas al interior del radio de influencia  $\bar{d}_i$  de la unidad geográfica  $j$  tiende a ser similar al nivel de actividad observado en esta última. En particular, si la unidad geográfica  $j$  se clasifica como alto (bajo), entonces las unidades geográficas que la circundan al interior de su radio de influencia también tienden a clasificarse como alto (bajo). Por otra parte, un valor negativo de  $I_{ij}$  implica que la unidad geográfica  $j$ , clasificado como alto (bajo), tiende a estar circundada al interior de su radio de influencia por unidades geográficas clasificadas como bajo (alto).

Para la identificación y clasificación de clústers, se puede localizar aquellas unidades geográficas cuyo nivel de actividad económica en el sector analizado resulte mayor que el promedio nacional ( $x_{ij} > \bar{x}_i$ ) y para las cuales se rechaza la hipótesis nula de una distribución aleatoria de la actividad con un nivel de significancia de 5 por ciento. Esto se realiza con el estadístico  $z_{ij} = [V(I_{ij})]^{-1/2}[I_{ij} - E(I_{ij})]$  correspondiente al I de Moran Local de la unidad geográfica  $j$  y la industria  $i$ , donde  $E(I_{ij})$  y  $V(I_{ij})$  son respectivamente, el valor esperado y la varianza de  $I_{ij}$  bajo la referida hipótesis nula. De esta manera se pueden identificar 4 tipos de clústers:

**Cuadro 2-31. Tipos de clústers según metodología de Anselin (1995).**

<b>Tipo</b>	<b>Descripción</b>
<b>Clúster tipo I</b>	Cuando: $z_{ij} > 1.96$ y $CL_{ij} > 1$ . La unidad geográfica $j$ se especializa en la industria $i$ , y además tiende a estar circundada por otras unidades geográficas cuyo nivel de actividad también es superior al promedio (nacional)
<b>Clúster tipo II</b>	Cuando: $z_{ij} > 1.96$ y $CL_{ij} \leq 1$ . La unidad geográfica $j$ no se especializa en la industria $i$ , y además tiende a estar circundada por otras unidades geográficas cuyo nivel de actividad también es superior al promedio (nacional)
<b>Clúster tipo III</b>	Cuando: $z_{ij} < -1.96$ y $CL_{ij} > 1$ . La unidad geográfica $j$ no se especializa en la industria $i$ , y además tiende a estar circundada por otras unidades geográficas cuyo nivel de actividad también es menor al promedio (nacional)
<b>Clúster tipo IV</b>	Cuando: $z_{ij} < -1.96$ y $CL_{ij} \leq 1$ . La unidad geográfica $j$ no se especializa en la industria $i$ , y además tiende a estar circundada por otras unidades geográficas cuyo nivel de actividad también es menor al promedio (nacional)

**Fuente:** Elaboración propia con base en Chávez y García (2015: 7)

<sup>126</sup> La distancia  $\bar{d}_i$  que se utiliza en el cálculo del I de Moran local se estima a partir del cálculo del I de Moran Global para una serie de distancias y sus correspondientes puntuaciones  $z$ , de tal manera que el primer máximo local de dichas puntuaciones que resulte estadísticamente significativo indica la distancia donde los procesos espaciales que promueven el clustering son más marcados.

Para esta parte del trabajo pretendemos apoyarnos en el software GeoDa<sup>127</sup> que el diseñador de esta metodología, Luc Anselin, ha puesto a disposición del público con fines académicos.

## **2.12. LÍMITES DE LA INVESTIGACIÓN.**

Las limitaciones de esta investigación las catalogo en dos vertientes. La primera tiene que ver con los métodos utilizados, ya que estos soslayan aspectos importantes e interesantes que no podemos determinar con lo que utilizaremos, menciono algunos aspectos: no podemos determinar la fase particular del ciclo vital en que se encuentre el clúster que identifiquemos; no podemos determinar factores intangibles como por ejemplo las relaciones de confianza; no podemos determinar encadenamientos; no analizamos aspectos físicos importantes como por ejemplo los flujos de energía, etc...

Según organismos internacionales como por ejemplo la OMT (2017) la finalidad del análisis económico aplicado al turismo debe ser el estudio de las contribuciones directas e indirectas que este tipo de actividades tiene en el incremento de la riqueza de los residentes de un país o destino, medido en términos monetarios en relación con los niveles que prevalecerían en ausencia de estas actividades, de los cuales los efectos indirectos son más sofisticados ya que implican su estimación a través de modelos. En este sentido esta investigación abarca el desdoblamiento espacial de algunas variables económicas del sector de estudio y su comportamiento en el tiempo.

La segunda vertiente tiene que ver con la calidad de la información utilizada, y es que existen dificultades y limitantes con la disponibilidad de datos e información estadística para aplicar las metodologías planteada, lo que se suma a la tradicional falta (o inexistencia) de información agregada a nivel regional y urbano, además de que su acceso, procesamiento y uso está limitado a las condiciones impuestas por el organismo que elabora las estadísticas económicas en México, que es el INEGI. Por ejemplo las unidades territoriales que utilizamos en nuestro análisis no están construidas con criterios económicos sino más bien con criterios administrativos o prácticos por el instituto estadístico, por lo que estamos expuestos al problema de unidad espacial modificable sobre todo al momento de querer hacer comparaciones a lo largo del tiempo.

A pesar de lo anterior los resultados que se pretenden obtener con esta investigación no pierden su interés y trascendencia en el estudio de los fenómenos económicos espaciales particularmente la contribución económica y localización espacial de las actividades económicas vinculadas al turismo en la región de estudio, no descartando que este trabajo pueda ser enriquecido posteriormente con un análisis de impactos, lo que podría ser una fase superior o extensión de lo que aquí se obtenga por resultado.

---

<sup>127</sup> Ver CSDS (2017)

**CAPÍTULO 3. EVIDENCIA EMPÍRICA DE UNIDADES  
ESPACIALES ECONÓMICO-FUNCIONALES  
ESPECIALIZADAS EN TURISMO EN LA REGIÓN  
GEOECONÓMICA DEL NOROESTE DE MÉXICO EN EL  
PERIODO 2003-2013.**

### **3.1. INTRODUCCIÓN DEL CAPITULO.**

El objetivo de este capítulo es identificar cómo se distribuye espacialmente la actividad económica de acuerdo a la propuesta de interpretación. Específicamente identificaremos y delimitaremos Unidades Espaciales Económico Funcionales (UEEF) a lo largo del territorio de la Región Geoeconómica del Noroeste de México. También determinaremos la especialización económica de cada una de estas unidades espaciales económicas funcionales en subsectores económicos vinculados a la actividad turística, así como el desempeño particular de cada una de estas respecto al conjunto regional durante el periodo de estudio, lo que nos servirá para determinar cuál ha sido la que más crecimiento económico ha tenido en actividades económicas vinculadas al turismo durante el periodo de estudio.

### **3.2. LA REGIÓN GEOECONÓMICA DEL NOROESTE DE MÉXICO.**

Para la delimitación de la Región Noroeste de México partimos de la establecida por Bassols (1980), en la cual define como Región Geoeconómica del Noroeste a los estados de Baja California, Sonora, Sinaloa y el norte de Nayarit<sup>128</sup>. Esta propuesta la actualizaremos en base a la metodología propuesta por Asuad (2001,2016), esto es, una regionalización económica polarizada.

#### **3.2.1. IDENTIFICACIÓN DE NODOS POBLACIONALES Y DEL TRAZO DE LA RED DE TRANSPORTE.**

##### **3.2.1.1. IDENTIFICACIÓN DE NODOS POBLACIONALES Y SU IMPORTANCIA ECONÓMICA.**

De acuerdo a la información del INEGI (2016a, 2016b y 2016c) y CONAPO (2016) identificamos que las principales ciudades para la región Noroeste en 2013 son: Tijuana, Mexicali, Culiacán, Hermosillo, Mazatlán, Tepic, Los Mochis, Ciudad Obregón, Los Cabos<sup>129</sup>, La Paz, Nogales y Guaymas.

---

<sup>128</sup> Se consideran incluidos los municipios de Acaponeta, Huajicori, Del Nayar, Rosamorada, Ruiz, Santiago Ixcuintla, Tecuala y Tuxpan, en el estado de Nayarit. Esto debido a que se encuentran al norte del río Lerma-Santiago, que fue la delimitación que sugirió Bassols (1980) para el extremo sur en su regionalización geoeconómica del Noroeste.

<sup>129</sup> El corredor de Los Cabos está conformado por las ciudades de Cabo San Lucas y San José del Cabo en Baja California Sur.

**Cuadro 3-01. Región Noroeste: población, empleo y valor agregado censal bruto de las principales ciudades de la región noroeste de México, 2013.**  
**Población y miles de pesos 2008=100.**

<i>Ciudad</i>	<i>Poblacion</i>	<i>% region</i>	<i>Poblacion ocupada</i>	<i>% region</i>	<i>VACB</i>	<i>% region</i>
ZM Tijuana	1,941,974	<b>17.4</b>	472,269	<b>21.3</b>	65,510,973	<b>18.6</b>
Mexicali	991,297	<b>8.9</b>	220,939	<b>10.0</b>	34,658,963	<b>9.8</b>
Culiacan	911,213	<b>8.2</b>	178,704	<b>8.1</b>	25,423,739	<b>7.2</b>
Hermosillo	840,378	<b>7.5</b>	218,513	<b>9.8</b>	62,509,428	<b>17.7</b>
Mazatlan	467,163	<b>4.2</b>	105,362	<b>4.7</b>	12,130,598	<b>3.4</b>
ZM Tepic	462,234	<b>4.2</b>	80,763	<b>3.6</b>	8,777,357	<b>2.5</b>
Los Mochis	441,739	<b>4.0</b>	90,950	<b>4.1</b>	8,887,773	<b>2.5</b>
Ciudad Obregon	433,951	<b>3.9</b>	105,723	<b>4.8</b>	16,507,079	<b>4.7</b>
Los Cabos	297,826	<b>2.7</b>	69,780	<b>3.1</b>	8,925,866	<b>2.5</b>
La Paz	276,401	<b>2.5</b>	58,278	<b>2.6</b>	7,103,548	<b>2.0</b>
Nogales	236,212	<b>2.1</b>	73,196	<b>3.3</b>	8,704,308	<b>2.5</b>
ZM Guaymas-Empalme	216,378	<b>1.9</b>	44,720	<b>2.0</b>	8,051,915	<b>2.3</b>
<b>Total principales ciudades</b>	<b>7,516,765</b>	<b>67.5</b>	<b>1,719,197</b>	<b>77.5</b>	<b>267,191,547</b>	<b>75.7</b>
<b>Total region</b>	<b>11,133,343</b>	<b>100.0</b>	<b>2,219,064</b>	<b>100.0</b>	<b>352,947,371</b>	<b>100.0</b>

**Fuente:** Elaboración propia con base en anexos 03-1 y 03-2.

De acuerdo al cuadro 3-01 podemos constatar que de los 11,133,343 habitantes con que cuenta la región en el año 2013, unos 7,516,765 habitan en zonas urbanas, esto es, el 67.5 por ciento de la población de la región noroeste habita en las principales ciudades antes enlistadas. Las cifras de empleo y producción se manifiestan en el mismo sentido: de los 2,219,064 habitantes que integra la población ocupada en la región para el año 2013, 1,719,197 habitantes se encontraban empleados en actividades que se llevan a cabo al interior de las principales ciudades regionales, esto es, aproximadamente el 77.5 por ciento de la población ocupada en la región la podemos encontrar en las principales ciudades; por último de los 352,947,371 miles de pesos que se generan de valor agregado censal bruto para 2013 en la región, 267,191,547 miles de pesos se generan en las principales ciudades, esto es, el 75.7 por ciento del valor agregado censal bruto se genera en las principales ciudades de la región.

### **3.2.1.2. IDENTIFICACIÓN Y TRAZO DE LA RED DE TRANSPORTE ENTRE NODOS Y LOCALIDADES.**

En la región la infraestructura de transporte converge alrededor de los principales núcleos poblacionales y de actividad económica que representan las principales ciudades de la región. Podemos constatar como la red de transporte se despliega a semejanza de arterias en la imagen 3-02.

En el caso de las carreteras, de sur a norte de la región, podríamos esbozar una especie de columna vertebral que cruza desde Nayarit hasta Nogales y coincide con la carretera federal 15 o Carretera Internacional México 15<sup>130</sup>, la cual tiene como origen a la Ciudad de México y finaliza en la frontera con Estados Unidos en Nogales, Sonora, pasando a través

<sup>130</sup> Esta forma parte de acuerdo a SCT (2015:21) el corredor troncal México-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Guaymas-Hermosillo-Nogales con ramal a Tijuana.

de los estados de Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Michoacán, y el Estado de México. Al norte de Hermosillo, en la localidad de Santa Ana dicha arteria hace intersección con la carretera federal México 2 la cual se origina en los alrededores de Ciudad Juárez, Chihuahua<sup>131</sup> y finaliza en la ciudad de Tijuana, pasando por Caborca, Sonoita, San Luis Rio Colorado, Mexicali, y Tecate.

**Imagen 3-02: Región Noroeste: principales ciudades y sistema de transporte.**



**Fuente: Elaboración propia con base en INEGI y ArcMap 10.2.**

Partiendo de Tijuana, Baja California inicia la carretera federal México 1 que recorre en un tramo de aproximadamente 1,711 kilómetros a toda la Península de Baja California, pasando por las ciudades de Ensenada, Loreto, La Paz y desembocando en Cabo San Lucas, ya en el estado de Baja California Sur.

<sup>131</sup> Esta carretera tiene dos tramos, de este a oeste: el primero abarca aproximadamente 1,319 kilómetros desde Ciudad Juárez, Chihuahua a Tijuana, Baja California y la segunda abarca aproximadamente 644 kilómetros desde Matamoros, Tamaulipas a Ciudad Acuña, Coahuila.

**Cuadro 3-02. Región Noroeste: longitud y características de la red carretera, 2015. Kilómetros.**

Clave	Estado	Pavimentada		Revestida	Terracería	Brechas mejoradas	Total
		≥ 4 carriles	2 carriles				
02	Baja California	409.0	141,545.0	152,879.0	11,231.0	69,394.0	375,458.0
03	Baja California Sur	185.0	2,081.0	1,427.0	569.0	1,270.0	5,532.0
18	Nayarit	291.0	3,146.0	2,816.0	0.0	3,639.0	9,892.0
25	Sinaloa	832.0	4,495.0	3,290.0	2,826.0	5,560.0	17,003.0
26	Sonora	845.0	6,395.0	4,412.0	0.0	13,476.0	25,128.0
<b>Total region</b>		<b>2,562.0</b>	<b>157,662.0</b>	<b>164,824.0</b>	<b>14,626.0</b>	<b>93,339.0</b>	<b>433,013.0</b>

Fuente: Elaboración propia con base en SCT (2015:66)

De acuerdo a SCT (2015: 22) la región posee una red carretera de una longitud de 433,013.0 kilómetros, de los cuales 2,562.0 kilómetros cuenta con pavimento de cuatro o más carriles y 157, 662.0 kilómetros tiene pavimento de dos carriles.

**Cuadro 3-03. Región Noroeste: longitud de vías férreas, 2015. Kilómetros.**

Clave	Estado	Troncales y ramales	Secundarias	Particulares	Total estado
02	Baja California	144.0	50.8	28.4	223.2
03	Baja California Sur	0.0	0.0	0.0	0.0
18	Nayarit	311.3	75.0	7.9	394.2
25	Sinaloa	905.3	227.2	62.0	1,194.5
26	Sonora	1,572.0	339.7	96.7	2,008.4
<b>Total region</b>		<b>2,932.6</b>	<b>692.7</b>	<b>195.0</b>	<b>3,820.3</b>

Fuente: Elaboración propia con base en SCT (2015:66)

La región es atravesada también por el *Ferrocarril Pacífico Norte*, el cual, de acuerdo a CILTEC (2016), es un ferrocarril de carga que conecta áreas industriales en la Zona Metropolitana del Valle de México, Guadalajara, Irapuato, Aguascalientes y Torreón, y puertos como el de Manzanillo, Mazatlán y Guaymas en el Océano Pacífico, con cruces fronterizos hacia Estados Unidos de América en Mexicali, Nogales y Ciudad Juárez, y el cual es operado por la compañía Ferrocarriles Mexicanos<sup>132</sup> desde el año de 1998. De acuerdo a SCT (2015:66) la Región Noroeste posee aproximadamente una red de 3,820.3 kilómetros de vías férreas de las cuales 2,932.6 kilómetros son vías troncales y ramales, 692.7 kilómetros son vías secundarias y 195 kilómetros son vías particulares, como lo podemos constatar en el cuadro 3-03.

De acuerdo a SCT (2013:84) de los 56 aeropuertos con que cuenta México (4 son nacionales y 52 son internacionales), la Región Noroeste cuenta a diciembre de 2013 con 13 aeropuertos internacionales, los cuales son: el Aeropuerto Internacional de Tijuana, el Aeropuerto Internacional General Rodolfo Sánchez Taboada (Mexicali), Aeropuerto Internacional Manuel Márquez de León (La Paz), Aeropuerto Internacional de Loreto,

<sup>132</sup> De acuerdo a CILTEC (2016) esta compañía tiene participación de Grupo México en un 74% y Union Pacific Railroad con el restante 26%

Aeropuerto Internacional de Los Cabos, Aeropuerto Internacional Amado Nervo (Tepic), Aeropuerto Internacional Federal de Culiacán, Aeropuerto Internacional Federal del Valle del Fuerte (Los Mochis), Aeropuerto Internacional General Rafael Buelna (Mazatlán), Aeropuerto Internacional General Ignacio Pesqueira García (Hermosillo), Aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón, Aeropuerto Internacional General José María Yáñez (Guaymas) y el Aeropuerto Internacional de Nogales.

**Cuadro 3-04. Región Noroeste: principales aeropuertos regionales, 2013. Administrados por ASA y grupos aeroportuarios.**

<b>Clave</b>	<b>Estado</b>	<b>Internacionales</b>	<b>Nacionales</b>	<b>Total</b>
02	Baja California	2	0	2
03	Baja California Sur	3	0	3
18	Nayarit	1	0	1
25	Sinaloa	3	0	3
26	Sonora	4	0	4
<b>Total region</b>		<b>13</b>	<b>0</b>	<b>13</b>
<b>Total país</b>		<b>52</b>	<b>4</b>	<b>56</b>

**Fuente:** Elaboración propia con base en SCT (2013:84)

Los principales puertos de altura y cabotaje: en Baja California están localizados en Rosarito, El Sauzal, Costa Azul, Bahía Colonet, Isla Cedros; en Baja California Sur: Guerrero Negro, San Carlos, La Paz, Puerto Escondido, Santa Rosalía; en Sonora: Puerto Peñasco; en Sinaloa: El Sábalo; en Nayarit: Nuevo Vallarta<sup>133</sup>.

En el cuadro 3-05 podemos observar como la carga marítima registrada en los principales puertos de altura<sup>134</sup> de la región representan casi una décima parte (el 9.7 por ciento) del total de los puertos de altura en México y casi una tercera parte (el 27.2 por ciento) de los puertos de altura localizados en el Pacífico Mexicano.

<sup>133</sup> Según SCT (2013) también hay *puertos de cabotaje* en Baja California: Venustiano Carranza y San Felipe; en Baja California Sur están Adolfo López Mateos, San José del Cabo, Los Barriles y Loreto; en Sonora se ubican Santa Clara, Puerto Libertad, San Carlos, Yávaros; en Sinaloa encontramos a Altata, Escuinapa, Teacapan; y en Nayarit se localizan Puerto Balleto, San Blas y Cruz de Huanaxtle. Además de terminales portuarias en Baja California Sur como Punta Prieta, San Juan de la Costa, Mulegé, Isla San Marcos, Santa María; Sánchez Taboada en Sonora; y Chacala en Nayarit.

<sup>134</sup> Según Cruz (2017:1) denominamos como **puerto de altura** a aquel que está en condiciones de recibir embarcaciones de gran calado (grandes de cantidades de carga y alto dragado) así como mantener relaciones comerciales con el resto del mundo y se caracteriza por enviar y recibir embarcaciones internacionales. Por **cabotaje** entendemos al transporte de carga y pasajeros que se da entre puertos de un mismo país, navegando relativamente cerca de la costa (viene del término francés "caboter" que se refiere a la navegación realizada entre cabos).



**Cuadro 3-05. Región Noroeste: principales puertos regionales, 2013. Carga marítima registrada en toneladas.**

<b>Clave</b>	<b>Puerto</b>	<b>Altura</b>	<b>Cabotaje</b>	<b>Total</b>
<b>02</b>	<b>Baja California</b>	<b>11,129,274</b>	<b>9,191,268</b>	<b>20,320,542</b>
	El Sauzal	0	73,901	73,901
	Ensenada	1,755,954	611,818	2,367,772
	Isla Cedros	7,696,584	7,634,870	15,331,454
	Rosarito	1,676,736	870,679	2,547,415
<b>03</b>	<b>Baja California Sur</b>	<b>2,631,463</b>	<b>13,775,952</b>	<b>16,407,415</b>
	Guerrero Negro	0	7,573,513	7,573,513
	Isla San Marcos	1,523,186	97,513	1,620,699
	La Paz	172,182	1,836,887	2,009,069
	Pichilingue	2,347	2,094,722	2,097,069
	Santa María	933,748	50,053	983,801
	San Carlos	0	189,522	189,522
	San Juan de la Costa	0	1,912,538	1,912,538
	Santa Rosalía	0	21,204	21,204
<b>18</b>	<b>Nayarit</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>25</b>	<b>Sinaloa</b>	<b>3,269,196</b>	<b>6,036,739</b>	<b>9,305,935</b>
	Mazatlán	801,702	2,447,243	3,248,945
	Topolobampo	2,467,494	3,589,496	6,056,990
<b>26</b>	<b>Sonora</b>	<b>4,008,899</b>	<b>4,866,424</b>	<b>8,875,323</b>
	Guaymas	3,953,311	4,070,076	8,023,387
	Puerto Libertad	55,588	796,348	851,936
<b>Total Region Noroeste</b>		<b>21,038,832</b>	<b>33,870,383</b>	<b>54,909,215</b>
<b>Total Pacifico</b>		<b>77,211,209</b>	<b>54,558,899</b>	<b>131,770,108</b>
<b>Total Pais</b>		<b>215,873,197</b>	<b>72,822,938</b>	<b>288,696,135</b>

Fuente: Elaboración propia con base en SCT (2013:115-118)

Por otro lado la participación de la carga marítima de los puertos de cabotaje del Noroeste representa casi la mitad (el 46.5 por ciento) del total de puertos de cabotaje del país y el 62.5 por ciento del total de puertos de cabotaje del Pacífico Mexicano.

En total, los puertos del Noroeste tienen una participación de casi una quinta parte (el 19 por ciento) de la carga marítima registrada en México y casi dos quintas partes (el 41.7 por ciento) de la participación de los puertos del Pacífico.

### **3.2.1.3. CARACTERIZACIÓN DE LAS ÁREAS FÍSICAS Y NATURALES DE LA REGIÓN.**

Denominamos como Región Noroeste de México al territorio comprendido por los actuales estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa y que se encuentra delimitada al norte por la línea internacional de los 32°43'1 latitud norte que divide a la Alta

de la Baja California hasta el río Colorado (el cual constituye en un pequeño tramo frontera con Arizona). Sigue la línea oblicua y recta que a partir del paralelo  $31^{\circ}20'$  hacia el norte separa a Sonora de Arizona, y la cual se dirige en sentido oeste-este hasta el noroeste de Chihuahua y más tarde al Río Bravo. El límite en el oriente arranca aproximadamente desde los  $108^{\circ}15'$  de longitud oeste de Greenwich y corre al Sur (con algunas salientes) separando a Sonora del Estado de Chihuahua por lo alto de la Sierra Madre Occidental. Cuando dicha línea alcanza alrededor de los  $27^{\circ}$  de latitud norte, comienza a servir (en sentido noroeste-sureste) de límite entre Sinaloa y Chihuahua, primero y con Durango después, trazo imaginario que termina poco antes de alcanzar los  $23^{\circ}$  de latitud norte y  $105^{\circ}25'$  de longitud oeste.

De acuerdo con INEGI (2015a), y tomando en cuenta la división política, ubico como el punto más extremo de la región al sur, en el municipio de Escuinapa, Sinaloa, el correspondiente a los  $22^{\circ}28'19.45''$  N y  $105^{\circ}41'48.94''$  W. Al oeste la región se encuentra delimitada respectivamente por el Golfo de California y el Océano Pacífico.

La Región Noroeste orográficamente está influida por dos sistemas: el primero que denominamos Sierra Madre Occidental en el extremo oriente de los estados de Sonora y Sinaloa se constituye en frontera natural con relación al resto del país, tiene una longitud aproximada de 1,250 km, una anchura media de 150km y alturas promedio entre los 2000 y 2300m según Bassols (1972: 125) aunque del lado tanto sonorense como sinaloense las alturas medias son bastante menores comparándolas con sus símiles chihuahuense o duranguense. El segundo lo denominamos Cordillera Bajacaliforniana que es continuación de las sierras que tienen su origen en territorio estadounidense, tiene una longitud de 1,400 km, anchura media de 75 km y con alturas muy variables aunque en promedio son de 1000m.

Edafológicamente, según Bassols (ibid: 140) los suelos de la región muestran gran deficiencia de nitrógeno, exactamente desde la frontera hasta las vecindades con Nayarit. Por otro lado la mayor parte es también deficiente en fósforo, excepto pequeños recodos en la desembocadura del Yaqui, vecindades de Nacozari y extremo sur de Baja California (hacia el sur de La Paz). Por lo que respecta al potasio, se ha trazado una línea que separa en dos zonas el Noroeste: desde la frontera hasta el valle del Yaqui y ocupando toda la Baja California, se halla la primera porción donde no se observa deficiencia en potasio, pero hacia el sur de dicha línea o sea la cuenca del Río Mayo y todo Sinaloa y Nayarit, revela escasez de potasio en los suelos, sobre todo los de importancia agrícola. También es común la pobreza de materias orgánicas por lo cual es necesario sustituirlas o agregarlas por medio de rotación de cultivos con abonos leguminosos o verdes, estiércol animal, uso de semillas de mejor calidad, mecanización, etc.

El Noroeste de México ocupa un lugar importante en el aspecto hidrológico nacional, ya que el escurrimiento virgen alcanza aproximadamente 43 millones de  $m^3$  anuales, lo que es igual a 11.5% de la cifra en toda la República según Bassols (ibid: 141), recursos hidráulicos que no solo se pueden usar en el riego, sino que también son importantes en materia de producción hidroeléctrica e incluso para transporte. De noroeste a sureste destacan como vitales: las bajas cuencas del Colorado, del Yaqui, Mayo, Fuerte, Sinaloa, Culiacán y San Lorenzo, y en menor medida, las cuencas del Concepción, Sonora, Mocorito, Elota, Piaxtla

y Presidio. Por otro lado algunas cuencas no tienen interés decisivo en el cuadro de áreas regadas como es el caso del agua de los ríos Tijuana, San José del Cabo, Guaymas y Acaponeta, además que debe insistirse de acuerdo con Bassols (ibid: 143) en la gran importancia regional de las aguas subterráneas en la Baja California y en el desierto de Sonora, dando origen a las áreas de riego de Santo Domingo, Los Planes, Vizcaíno y Costa de Hermosillo, así como complemento de los volúmenes de ríos que se usan en riego en los distritos del valle de Mexicali, Caborca-Altar, etc.

Según Bassols (ibid: 133) casi toda la Baja California (excepto el noroeste y el extremo sureste) además de la parte baja de Sonora (hacia el oeste de una línea que se desprende al poniente de Nogales y corre al sur para terminar en las cercanías de Guaymas) tiene clima desértico y semidesértico (muy seco y muy caliente durante todo el año), aunque en el norte de Baja California y en el norte, este y occidente de Sonora puede haber también intensos fríos algunos días del invierno. En las zonas intermedias, hasta internarse en los macizos de la Sierra Madre Occidental y el norte de Sinaloa, es también seco pero menos que el anterior clima (un promedio doble de lluvias), y caliente de tipo estepario; las lluvias se concentran en el verano cuando son varias veces más fuertes que en el invierno. Solo el extremo sureste de Sonora y recodo oriente junto a los límites con Chihuahua se pueden considerar con climas subhúmedos, donde las lluvias, casi exclusivamente de verano (con fuerte sequía primaveral) son superiores a los 800 milímetros. En lo alto de la Sierra Madre Occidental descienden las temperaturas, sobretodo en territorio de Durango y Chihuahua donde el clima es templado lluvioso, con lluvias en verano o generalizadas en todo el año según Bassols (ibid: 134).

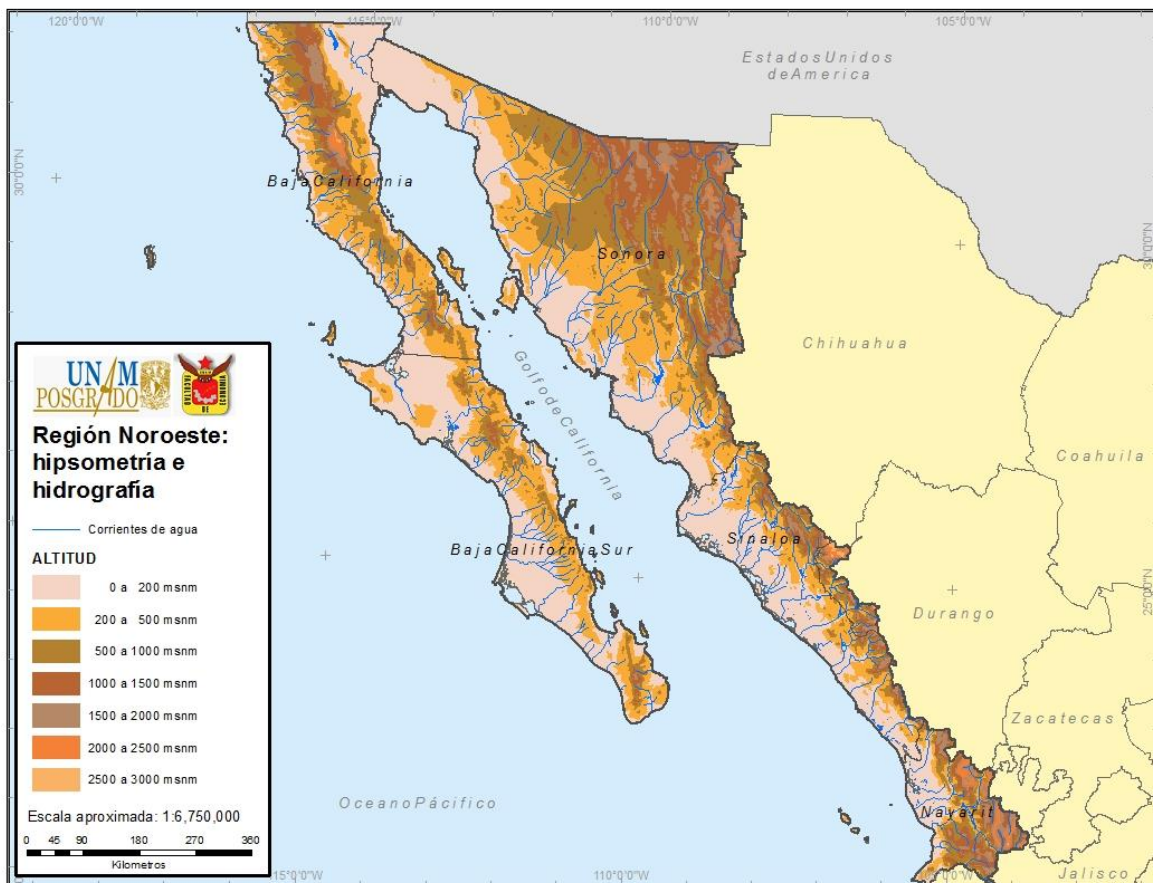
En la región noroeste de Baja California (hasta el sur del valle de San Quintín) predomina el clima de tipo mediterráneo, con lluvias regulares principalmente en invierno y un seco verano, conservándose altas temperaturas anuales, con invierno notable a causa de la corriente fría del Pacífico. En las sierras de Juárez y San Pedro Mártir el clima es más húmedo con lluvias también en el frío invierno. En el extremo sur de Baja California reina el clima estepario de fuerte sequía, pero con menos altas temperaturas y mayor humedad que en la parte media y noreste de la península. En algunos valles existe el clima subtropical y en las tierras altas al oriente de Nogales se ha delimitado un tipo de clima templado lluvioso, con escasas lluvias todo el año, que se sustituye en la baja Sierra Madre por uno de carácter estepario.

Según Bassols (ibid: 125) las serranías imprimen características especiales a la región, tanto sociales como económicas, debido a los yacimientos minerales que contienen así como por la dificultad que generan a los medios de transporte y porque en ellas se concentran las escasas reservas forestales de la región y porque adicionalmente son fuente importante de captación de lluvias, lo que permite la formación de los ríos que irrigan las planicies y son estratégicas para los distritos de riego regionales. En el caso de las riquezas minerales, estas se presentan distribuidas a todo lo largo de la Sierra Madre Occidental ya que el origen geológico es igual en toda su extensión y anchura.

Por otra parte Bassols (ibid: 144) menciona que los recursos hidráulicos del Noroeste no solo se pueden usar en el riego, sino que también son importantes en materia de producción hidroeléctrica e incluso para transporte.

Otro aspecto básico en la evaluación de los recursos naturales de la región es la existencia de vastos recursos marinos, a los cuales se tiene acceso por medio de extensas costas que se calculan aproximadamente en 4,000 km, correspondientes 2,400 km a la península bajacaliforniana, aproximadamente 900 km a Sonora y 600 km a Sinaloa. El Golfo de California es un mar interior nacional y una de las áreas más ricas no solo de México sino de América ya que todos los factores contribuyen a la creación de materia viva de todo tipo. También las aguas del Océano Pacífico frente a Sinaloa y el occidente de la Baja California encierran grandes riquezas explotables. Destacan las regiones vecinas de La Paz, Guaymas, Topolobampo, Yávaros, Altamura y Ensenada; las Bahías Magdalena y de los Ángeles, así como otros lugares que cerca de la extremidad meridional de Baja California también se cuentan entre las de singular importancia según Bassols (ibid: 164)

**Imagen 3-03: Región Noroeste: hipsometría e hidrografía.**



**Fuente: Elaboración propia con base en INEGI y ArcMap 10.2.**

En la imagen 3-03 podemos ver la representación cartográfica de la hipsometría e hidrografía regionales, la ubicación y representación de cuerpos de agua así como hidrografía en la región.

Podemos esbozar como al oriente la Sierra Madre Occidental se constituye en una barrera natural que aísla a esta región del resto del país: al norte de Nayarit comienza a esbozarse una planicie que a manera de cono invertido se va extendiendo hasta llegar al norte de la región en Sonora. Por otro lado podemos también constatar las condiciones casi insulares

de la Península de Baja California: rodeada por el Océano Pacífico y el Golfo de California. Hay que hacer hincapié en que la Región Noroeste estuvo mucho tiempo aislada del resto de México debido a esta configuración particular de su orografía y su hidrografía, por lo que un factor de gran importancia para su economía ha sido siempre el mejoramiento de los transportes y de las comunicaciones, lo que se comienza a dar desde finales del siglo XIX gracias a la introducción del ferrocarril, el telégrafo y a las mejoras en la navegación, según Ortega (2011: 241), De la Peña y Aguirre (2006: 90) y León-Portilla y Piñera (2011: 91). Esto viene aparejado de consecuencias positivas para la formación de mercados, ya que se incrementa la exportación de productos primarios (agrícolas y minerales), además de que se comunica a las comarcas de las planicies sinaloense y sonoreense, se abre una ruta expedita hacia la frontera con Estados Unidos (la cual además, funciona todo el año sin interrupción aun cuando los ríos regionales se desborden en temporadas de lluvia), y se refuerzan vínculos con los puertos más importantes del Pacífico Norte Mexicano y del Sur de California en Estados Unidos, pero sobretodo se encadena la economía regional con la de Estados Unidos de América (un patrón que ha durado hasta nuestros días), en palabras de Ortega (ibid: 242) y Almada (2011: 151). Entre las consecuencias negativas tenemos que esta modernización solamente ocurre en las planicies donde es más barato establecer tales vías de comunicación, quedando las tierras altas al margen de estos avances (excepto en algunos sitios en donde la minería recibió inversiones extranjeras cuantiosas).

### **3.2.2. IDENTIFICACIÓN DE FLUJOS REPRESENTATIVOS.**

En este apartado procederemos a delimitar las regiones polarizadas, nodales o funcionales, para lo cual necesitamos esbozar, con auxilio de la información planteada hasta ahora, el grado de interdependencia y correspondiente vinculación, así como los puntos centrales a lo largo de la región noroeste<sup>135</sup>. Para este trabajo esbozamos la dinámica del flujo de pasajeros nacionales e internacionales con la información de SECTUR (2014), sobretodo la del flujo de pasajeros anual para cada uno de los aeropuertos regionales, esto con el fin de esbozar la naturaleza del turismo que se despliega en la Región Noroeste de México. Posteriormente evaluamos, con información de INEGI (2016a; 2016b y 2016c) y de Google Maps, la fuerza de atracción poblacional y el potencial demográfico de cada uno de las principales ciudades definidas en el apartado anterior para así poder deducir respectivamente la intensidad de los flujos entre ellas y sus correspondientes grados de influencia, facilitándose con esto la identificación de centros y subcentros regionales así como la delimitación de regiones.

#### **3.2.2.1. FLUJO DE VIAJEROS NACIONALES E INTERNACIONALES.**

Con base en información de SECTUR (2014) y SCT (2013) esbozamos la importancia de cada uno de los principales aeropuertos regionales para el periodo que abarca entre 2003 y 2013 en función al flujo de pasajeros anual de cada uno de estos. De acuerdo al cuadro 3-06 y el anexo 03-3 tenemos que la región en promedio ha tenido un flujo de 5, 448,923 pasajeros

---

<sup>135</sup> Debido a que en esencia necesitamos llevar a cabo un análisis de flujos, y ante la escasez de información de flujos reales (personas, mercancías, etc...) se deducen dichos flujos con ayuda de modelos gravitacionales, los cuales de acuerdo a Aswad (2001) permiten identificar flujos probabilísticos que se producen entre los centros de actividad económica.

anualmente, que comparado con el promedio de 78, 297,550 pasajeros a nivel nacional, representa menos de una décima parte (7 por ciento) del flujo total de pasajeros en México.

**Cuadro 3-06a. Región Noroeste: flujo de pasajeros en los aeropuertos regionales, 2003-2013. Participaciones.**

<i>Aeropuerto</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>Promedio</i>
Tijuana, B.C.	40.7	37.9	35.8	36.9	38.5	35.3	33.8	35.0	33.8	34.5	35.6	<b>36.5</b>
Los Cabos, B.C.S.	17.3	18.6	23.2	24.4	22.0	25.2	25.0	25.3	26.2	26.6	27.1	<b>23.2</b>
Hermosillo, Son.	13.8	14.4	13.0	11.5	11.0	11.5	11.7	10.6	11.1	11.2	10.5	<b>12.0</b>
Culiacán, Sin.	6.2	6.4	6.7	7.1	8.2	8.9	9.8	9.3	9.6	10.0	9.8	<b>8.2</b>
Mazatlán, Sin.	7.6	7.5	7.4	7.2	6.7	6.8	6.9	6.7	6.4	5.6	5.6	<b>6.9</b>
La Paz, B.C.S.	4.3	4.3	4.1	3.9	4.6	4.1	4.4	4.6	4.5	4.3	4.3	<b>4.3</b>
Mexicali, B.C.	5.8	6.5	6.2	5.2	5.1	4.8	4.7	4.4	4.7	4.8	4.1	<b>5.1</b>
Los Mochis, Sin.	2.3	2.2	1.8	1.7	2.0	1.5	1.6	1.9	1.6	1.3	1.3	<b>1.8</b>
Ciudad Obregón, Son.	1.4	1.4	1.2	1.3	1.2	1.2	1.4	1.6	1.5	1.2	1.2	<b>1.3</b>
Loreto, B.C.S.	0.5	0.6	0.6	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.3	0.3	0.3	<b>0.4</b>
Guaymas, Son.	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	<b>0.2</b>
Nogales, Son.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	<b>0.0</b>
<b>Total region</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

**Fuente:** Elaboración propia con base en anexo 03-3.

Regionalmente hablando el flujo de pasajeros ha tenido una tasa media de crecimiento durante el periodo de 3.0 por ciento anual, comparada con una tasa media de crecimiento anual del 4.3 por ciento del país en su conjunto. Sin embargo dicho comportamiento fluctúa entre aeropuertos (ver anexo 03-3) ya que tenemos por un lado a los aeropuertos de Los Cabos en Baja California Sur y de Culiacán en Sinaloa que han tenido ambos una tasa media de crecimiento del 7.8 por ciento para el periodo, contrastando con aeropuertos como el de Los Mochis que ha tenido una tasa media de crecimiento negativa de -2.8 por ciento.

Por otra parte los aeropuertos que concentraron el 80 por ciento de la participación regional del flujo de pasajeros son: Tijuana, Los Cabos, Hermosillo y Culiacán, con 36.5 por ciento, 23.2 por ciento y 12.0 por ciento respectivamente<sup>136</sup>. Esto es ilustrativo de la importancia de las ciudades a las cuales dan atención dichas infraestructuras aeroportuarias.

<sup>136</sup> Por atrás de estos aeropuertos se encuentra en cuarto lugar el aeropuerto de Mazatlán con una participación del 6.9 por ciento regional.

**Cuadro 3-06b. Región Noroeste: flujo de pasajeros nacionales en los aeropuertos regionales, 2003-2013. Participaciones.**

Aeropuerto	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Promedio
Tijuana, B.C.	50.2	47.8	47.5	49.2	48.7	45.3	43.2	45.1	43.7	44.1	45.8	<b>46.7</b>
Hermosillo, Son.	15.4	16.3	15.9	14.3	13.2	13.9	14.1	12.9	13.7	13.7	12.9	<b>14.3</b>
Culiacán, Sin.	7.4	7.8	8.6	9.3	10.2	11.4	12.6	12.1	12.5	12.8	12.6	<b>10.4</b>
Los Cabos, B.C.S.	4.5	4.7	5.6	6.7	7.8	10.0	10.1	9.3	9.8	10.1	9.6	<b>7.7</b>
La Paz, B.C.S.	5.2	5.2	5.2	4.9	5.3	4.9	5.3	5.7	5.5	5.2	5.4	<b>5.3</b>
Mexicali, B.C.	7.1	8.1	8.2	7.0	6.4	6.2	6.0	5.7	6.2	6.1	5.3	<b>6.6</b>
Mazatlán, Sin.	5.3	5.2	4.9	4.4	4.4	4.7	4.6	4.4	4.4	4.4	4.8	<b>4.8</b>
Los Mochis, Sin.	2.9	2.7	2.4	2.3	2.5	1.9	2.0	2.5	2.0	1.6	1.7	<b>2.3</b>
Ciudad Obregón, Son.	1.7	1.8	1.6	1.8	1.5	1.6	1.9	2.1	2.0	1.5	1.5	<b>1.7</b>
Guaymas, Son.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	0.3	0.3	0.2	<b>0.1</b>
Loreto, B.C.S.	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	<b>0.1</b>
Nogales, Son.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	<b>0.0</b>
<b>Total region</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-4.

Ahora si categorizamos dicho flujo total en flujos de pasajeros nacionales e internacionales los resultados se tornan interesantes, ya que podemos deducir la naturaleza del turismo atendido en cada una de las ciudades dependiendo de cuál tipo de flujo impera en cada uno de estos destinos. Para el flujo de pasajeros nacionales, de acuerdo al cuadro 3-06b, tenemos que los principales aeropuertos receptores de pasajeros nacionales en la región, con un 79.2 por ciento de la participación, son: Tijuana, Hermosillo, Culiacán y Los Cabos, con participaciones en lo individual del 46.7 por ciento, el 14.3 por ciento y 10.4 por ciento respectivamente<sup>137</sup>. Resaltan los aeropuertos de Guaymas en Sonora y de Los Cabos en Baja California Sur con sus respectivas tasas medias de crecimiento de 64.3 por ciento y 10.7 por ciento, y los aeropuertos de Loreto en Baja California Sur y Los Mochis en Sinaloa con tasas medias de crecimiento negativas del orden de -15.4 por ciento y -2.8 por ciento respectivamente (ver anexo 03-4)

En cuanto a recepción de flujo de pasajeros internacionales es ilustrativo el caso del aeropuerto de Los Cabos en Baja California Sur, ya que por sí solo concentra el 77.6 por ciento de la participación regional. Muy por atrás le siguen los aeropuertos de Mazatlán y Hermosillo con participaciones respectivamente del 14.4 por ciento y 4.0 por ciento<sup>138</sup>. Resaltan por su expansión los aeropuertos regionales de Los Cabos y Loreto en Baja California Sur con tasas medias de crecimiento anual para el periodo del 6.9 por ciento y 3.0 por ciento respectivamente, y por su contracción los aeropuertos de Guaymas en Sonora y de Culiacán en Sinaloa con tasas medias de crecimiento anual del -100.0 por ciento y -13.2 por ciento.

<sup>137</sup> Por atrás de estos aeropuertos se encuentra el de La Paz en Baja California Sur con una participación en lo individual del 5.3 por ciento regional.

<sup>138</sup> En cuarto lugar se encuentra el aeropuerto de Loreto en Baja California Sur con una participación del 1.5 por ciento regional.

**Cuadro 3-06c. Región Noroeste: flujo de pasajeros internacionales en los aeropuertos regionales, 2003-2013. Participaciones.**

<i>Aeropuerto</i>	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Promedio</i>
Los Cabos, B.C.S.	70.6	71.8	76.7	77.7	75.4	77.7	78.0	79.8	81.1	85.0	87.2	77.6
Mazatlán, Sin.	17.1	16.5	15.2	15.8	15.7	14.4	15.1	14.6	13.1	9.8	8.4	14.4
Hermosillo, Son.	7.2	7.1	4.2	3.2	3.0	3.2	3.2	2.7	2.4	2.3	2.3	4.0
Loreto, B.C.S.	1.7	1.9	1.8	1.7	2.0	1.7	1.2	1.1	1.3	1.2	1.4	1.5
La Paz, B.C.S.	0.7	0.8	0.8	0.7	1.9	1.6	1.3	0.9	1.0	0.8	0.3	1.0
Tijuana, B.C.	0.7	0.0	0.0	0.1	0.5	0.5	0.8	0.7	0.6	0.4	0.3	0.4
Culiacán, Sin.	1.1	1.2	0.8	0.3	0.8	0.4	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.5
Ciudad Obregón, Son.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Guaymas, Son.	0.8	0.6	0.6	0.5	0.4	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.0	0.5
Los Mochis, Sin.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Mexicali, B.C.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Nogales, Son. 3/	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>Total region</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-5.

### 3.2.2.2. ATRACCIÓN POBLACIONAL.

De las 55 relaciones binarias que definimos en la matriz de atracción poblacional para las principales ciudades de la región noroeste (ver anexo 03-7) se identificaron las interacciones más intensas, como lo podemos ver en el cuadro 3-07, el cual muestra ocho índices de atracción poblacional que representan la intensidad de los flujos entre cada par de ciudades y nos permite identificar lugares centrales al interior del Noroeste. El flujo más intenso es el que existe entre las ciudades de Tijuana y Mexicali. Hermosillo en Sonora tiene interacciones intensas con 3 ciudades a la vez: la zona metropolitana de Guaymas-Empalme, con Ciudad Obregón y con Nogales. Por otro lado Culiacán tiene flujos intensos con Mazatlán y Los Mochis. El caso de La Paz y el corredor económico de Los Cabos es interesante ya que ambos centros tienen flujos intensos entre ellos, pero se encuentran vinculados a Culiacán a través del flujo entre La Paz y Los Mochis. Por otro lado se identifica una interacción muy intensa entre la zona metropolitana de Tepic y la zona metropolitana de Guadalajara de acuerdo con el anexo 03-8. Estas interacciones las representamos gráficamente en la imagen 3-04.

**Cuadro 3-07. Región Noroeste: intensidad de flujos entre par de Ciudades seleccionadas.**

<i>Relacion binaria</i>	<i>Ciudad 1</i>	<i>Ciudad 2</i>	<i>Indice de atraccion poblacional</i>
1	ZM de Tijuana	Mexicali	1.0000
2	Hermosillo	ZM Guaymas-Empalme	0.7684
3	Culiacan	Mazatlan	0.7541
4	Culiacan	Los Mochis	0.7380
5	Hermosillo	Ciudad Obregón	0.6881
6	Los Cabos	La Paz	0.6093
7	Hermosillo	Nogales	0.5701
8	Los Mochis	La Paz	0.5279

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-9.



### 3.2.2.3. POTENCIAL DEMOGRÁFICO.

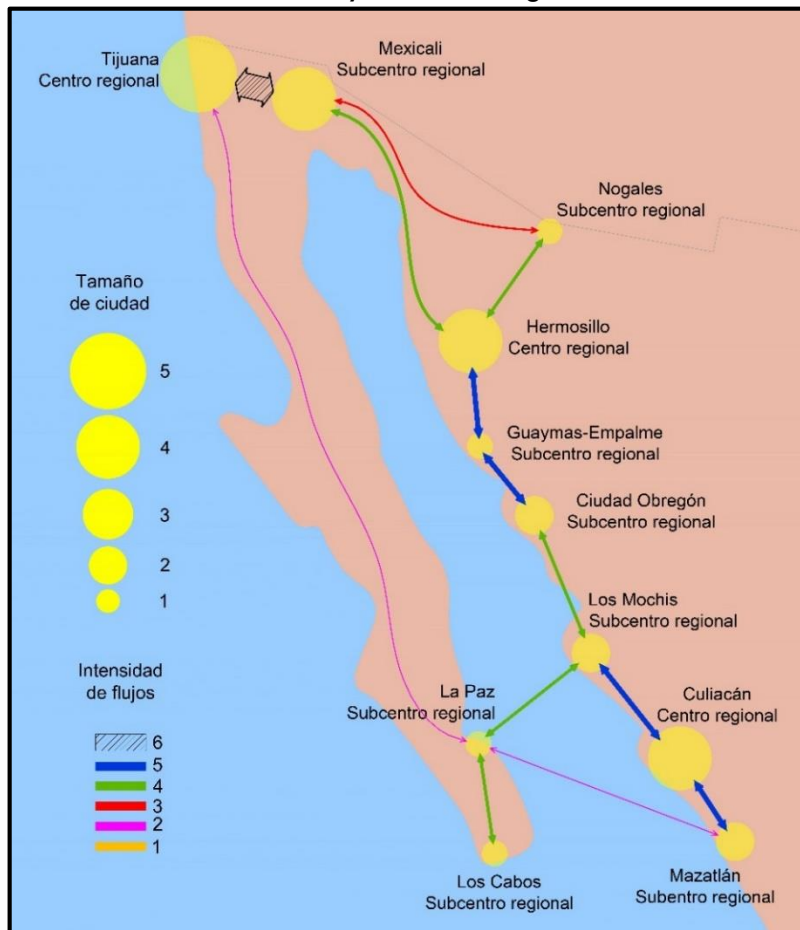
Por otro lado determinamos con la ayuda de la matriz de potencial demográfico una jerarquía entre los distintos centros regionales, y tomando en cuenta lo que hemos determinado en párrafos anteriores definimos centros y subcentros regionales en el Noroeste de México.

**Cuadro 3-08. Región Noroeste: resultados de la matriz de potencial demográfico.**

<b>Jerarquia</b>	<b>Ciudad</b>	<b>Puntaje</b>	<b>Estatus</b>	<b>Estatus</b>
<b>1</b>	ZM de Tijuana	24,361	Centro regional	UEEF01
<b>2</b>	Hermosillo	20,699	Centro regional	UEEF02
<b>3</b>	Culiacan	18,751	Centro regional	UEEF03
<b>4</b>	Mexicali	13,748	Subcentro regional	UEEF04
<b>5</b>	Ciudad Obregón	11,829	Subcentro regional	UEEF05
<b>6</b>	Los Mochis	11,154	Subcentro regional	UEEF06
<b>7</b>	Mazatlan	7,746	Subcentro regional	UEEF07
<b>8</b>	ZM Guaymas-Empalme	6,163	Subcentro regional	UEEF08
<b>9</b>	La Paz	6,092	Subcentro regional	UEEF09
<b>10</b>	Los Cabos	5,182	Subcentro regional	UEEF10
<b>11</b>	Nogales	3,714	Subcentro regional	UEEF11

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-10.

**Imagen 3-04: Región Noroeste: intensidad de flujos probabilísticos entre centros y subcentros regionales.**

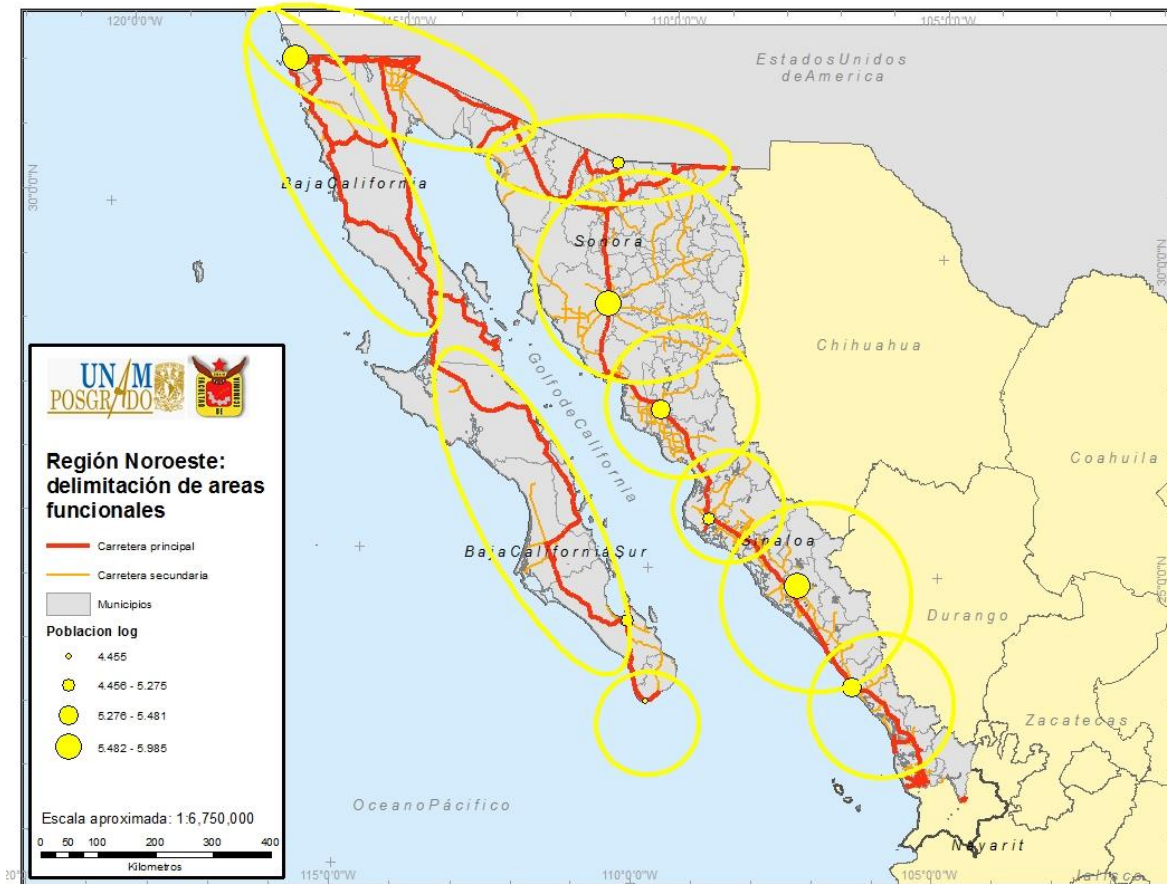


Fuente: Elaboración propia con base en anexos 03-8 y 03-9.

### 3.2.3. DETERMINACIÓN DEL TAMAÑO DE ÁREAS DE INFLUENCIA POR MEDIO DE ÍNDICES DE REILLY.

A continuación delimitamos las áreas de influencia de cada uno de los centros y subcentros regionales y los municipios que los rodean, tomándose en cuenta barreras naturales, red de transporte, atracción población y potencial demográfico. En este caso cada uno de los municipios colindantes de cada una de las áreas de influencia que estén en duda se asignará al área de influencia que les corresponde con ayuda del cálculo de índices de Reilly.

**Imagen 3-05: Región Noroeste: delimitación de unidades espaciales económico funcionales.**



**Fuente: Elaboración propia con base en anexos 03-8 y 03-9.**

Los siguientes municipios, que se encuentran entre diferentes unidades espaciales económico funcionales y necesitan ser asignados de acuerdo a la metodología planteada: Caborca, Puerto Peñasco, San Luis Río Colorado y General Plutarco Elías Calles entre las áreas funcionales de Nogales y Mexicali; los municipios de Arizpe, Bacoachi, Cucurpe, Magdalena, Santa Ana y Trincheras entre las áreas funcionales de Hermosillo y Nogales; los municipios de Onavas, Rosario y Yécora entre las áreas funcionales de Hermosillo y Ciudad Obregón; los municipios de Álamos, Choix, Huatabampo y Navojoa entre las áreas funcionales de Ciudad Obregón y Los Mochis; los municipios de Guasave, Salvador Alvarado y Sinaloa entre las áreas funcionales de Los Mochis y Culiacán; los municipios de Elota y San Ignacio entre las áreas funcionales de Culiacán y Mazatlán; los municipios de Acaponeta, Huajicori, Del Nayar, Rosamorada, Ruiz, Santiago Ixcuintla, Tecuala, Tuxpan y Escuinapa entre Mazatlán y Tepic. Haciendo la aclaración que se tomó en cuenta las distancias entre los centros y subcentros regionales y las correspondientes cabeceras municipales de cada uno de los municipios en esta asignación.

**Cuadro 3-10. Región Noroeste: aplicación del índice de Reilly.**

cve_mun	Municipios entre UEEF. 4 y UEEF. 11	Distancia a Mexicali (Km)	Distancia a Nogales (Km)	Distancia total (Km)	Punto limítrofe (índice de Reilly)	UEEF a la que pertenece
26017	Caborca	418.0	173.0	591.0	193.9	Nogales
26048	Puerto Peñasco	299.0	390.0	689.0	226.0	Mexicali
26055	San Luis Río Colorado	72.5	563.0	635.5	257.9	Mexicali
26070	General Plutarco Elías Calles	269.0	360.0	629.0	206.3	Mexicali

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-06 y aplicación Google Maps de Google®

**Cuadro 3-11. Región Noroeste: aplicación del índice de Reilly.**

cve_mun	Municipios entre UEEF. 2 y UEEF. 11	Distancia a Hermosillo (Km)	Distancia a Nogales (Km)	Distancia total (Km)	Punto limítrofe (índice de Reilly)	UEEF a la que pertenece
26006	Arizpe	211.0	206.0	417.0	272.5	Nogales
26011	Bacoachi	262.0	155.0	417.0	272.5	Nogales
26022	Cucurpe	235.0	132.0	367.0	239.8	Nogales
26036	Magdalena	189.0	90.6	279.6	182.7	Nogales
26058	Santa Ana	171.0	107.0	278.0	181.7	Nogales
26064	Trincheras	239.0	173.0	412.0	269.3	Nogales

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-06 y aplicación Google Maps de Google®

**Cuadro 3-12. Región Noroeste: aplicación del índice de Reilly.**

cve_mun	Municipios entre UEEF. 2 y UEEF. 5	Distancia a Hermosillo (Km)	Distancia a Ciudad Obregón (Km)	Distancia total (Km)	Punto limítrofe (índice de Reilly)	UEEF a la que pertenece
26044	Onavas	198.0	174.0	372.0	216.5	Ciudad Obregón
26051	Rosario	316.0	86.5	402.5	234.2	Ciudad Obregón
26069	Yecora	278.0	215.0	493.0	286.9	Ciudad Obregón

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-06 y aplicación Google Maps de Google®

**Cuadro 3-13. Región Noroeste: aplicación del índice de Reilly.**

cve_mun	Municipios entre UEEF. 5 y UEEF. 6	Distancia a Ciudad Obregón (Km)	Distancia a Los Mochis (Km)	Distancia total (Km)	Punto limítrofe (índice de Reilly)	UEEF a la que pertenece
26003	Alamos	120.0	215.0	335.0	166.8	Ciudad Obregón
25007	Choix	276.0	133.0	409.0	203.6	Los Mochis
26033	Huatabampo	94.5	164.0	258.5	128.7	Ciudad Obregón
26042	Navajoa	67.3	163.0	230.3	114.6	Ciudad Obregón

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-06 y aplicación Google Maps de Google®

**Cuadro 3-14. Región Noroeste: aplicación del índice de Reilly.**

cve_mun	Municipios entre UEEF. 6 y UEEF. 3	Distancia a Los Mochis (Km)	Distancia a Culiacán (Km)	Distancia total (Km)	Punto limítrofe (índice de Reilly)	UEEF a la que pertenece
25011	Guasave	62.7	164.0	226.7	93.1	Los Mochis
25015	Salvador Alvarado	105.0	106.0	211.0	86.6	Culiacán
25017	Sinaloa	102.0	189.0	291.0	119.4	Los Mochis

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-06 y aplicación Google Maps de Google®

**Cuadro 3-15. Región Noroeste: aplicación del índice de Reilly.**

cve_mun	Municipios entre UEEF. 1 y UEEF. 7	Distancia a Culiacán (Km)	Distancia a Mazatlán (Km)	Distancia total (Km)	Punto limítrofe (índice de Reilly)	UEEF a la que pertenece
25008	Eloa	127.0	97.0	224.0	130.5	Mazatlán
25016	San Ignacio	183.0	103.0	286.0	166.7	Mazatlán

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-06 y aplicación Google Maps de Google®

**Cuadro 3-16. Región Noroeste: aplicación del índice de Reilly.**

cve_mun	Municipios entre UEEF. 7 y Tepic	Distancia a Mazatlán (Km)	Distancia a Tepic (Km)	Distancia total (Km)	Punto limítrofe (índice de Reilly)	UEEF a la que pertenece
18001	Acaponeta	145.9	126.5	272.4	136.6	ZM Tepic
18005	Huajicori	161.5	147.0	308.5	308.5	ZM Tepic
18009	Del Nayar	219.2	71.4	290.6	290.2	ZM Tepic
18010	Rosamorada	178.4	65.7	244.1	122.3	ZM Tepic
18011	Ruiz	193.3	59.3	252.6	126.6	ZM Tepic
18015	Santiago Ixcuintla	200.7	42.2	242.8	121.7	ZM Tepic
18016	Tecuala	157.1	136.7	293.8	147.3	ZM Tepic
18018	Tuxpan	174.3	67.4	241.7	121.2	ZM Tepic
25009	Escuinapa	80.9	166.7	247.6	124.1	ZM Tepic

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-06 y aplicación Google Maps de Google®

### 3.2.4. DELIMITACIÓN DE LAS UNIDADES ESPACIALES ECONÓMICO-FUNCIONALES.

Una vez asignados los municipios a sus respectivas UEEF se procede llevar a cabo su representación gráfica con ayuda del sistema de información geográfica. Podemos ver en la imagen 3-06 cómo se asignan cada uno de los municipios a cada centro y subcentro regional. En tonalidades de azules están el centro regional de Tijuana y su subcentro regional Mexicali; en tonalidades de verdes se identifican el centro regional de Hermosillo junto con sus subcentros regionales: Nogales, Guaymas-Empalme y Ciudad Obregón; y finalmente en tonalidades de rojo y naranja se encuentra el centro regional de Culiacán y sus subcentros regionales Los Mochis, Mazatlán, La Paz y Los Cabos.

**Imagen 3-05: Región Noroeste: unidades espaciales económico funcionales.**



Fuente: Elaboración propia con ArcMap 10.2.

**Cuadro 3-17. Región Noroeste: asignación de los municipios regionales a sus correspondientes unidades espaciales económico funcionales (UEEF).**

<i>UEEF</i>	<i>Municipios</i>
<b>01 Tijuana</b>	Ensenada, Tecate, Tijuana, Playas de Rosarito
<b>02 Hermosillo</b>	Aconchi, Arivechi, Bacadehuachi, Bacanora, Bacerac, Banamichi, Baviacora, Bavispe, Benjamin Hill, Carbo, La Colorada, Cumpas, Divisaderos, Granados, Hermosillo, Huachinera, Huasabas, Huepac, Mazatan, Moctezuma, Nacorí Chico, Nacozeri de Garcia, Opodepe, Pitiquito, Rayon, Sahuaripa, San Felipe de Jesus, San Javier, San Miguel de Horcasitas, San Pedro de la Cueva, Soyopa, Suaqui Grande, Tepache, Ures, Villa Hidalgo, Villa Pesqueira
<b>03 Culiacán</b>	Tamazula, Angostura, Badiraguato, Cosala, Culiacan, Mocorito, Salvador Alvarado, Navolato
<b>04 Mexicali</b>	Mexicali, Puerto Petasco, San Luis Rio Colorado, General Plutarco Elias Calles
<b>05 Ciudad Obregón</b>	Alamos, Bacum, Cajeme, Etchojoa, Huatabampo, Navojoa, Onavas, Quiriego, Rosario, Yecora, Benito Juarez, San Ignacio Rio Muerto
<b>06 Los Mochis</b>	Ahome, Choix, El Fuerte, Guasave, Sinaloa
<b>07 Mazatlán</b>	Concordia, Elota, Escuinapa, Mazatlan, Rosario, San Ignacio
<b>08 Guaymas-Empalme</b>	Empalme, Guaymas
<b>09 La Paz</b>	Comondu, Mulege, La Paz, Loreto
<b>10 Los Cabos</b>	Los Cabos
<b>11 Nogales</b>	Agua Prieta, Altar, Atil, Arizpe, Bacoachi, Caborca, Cananea, Cucurpe, Fronteras, Imuris, Magdalena, Naco, Nogales, Oquitoa, Santa Ana, Santa Cruz, Saric, Trincheras, Tubutama

Fuente: Elaboración propia con base en cuadros 3-10, 3-11, 3-12, 3-13, 3-14, 3-15 y 3-16 e imagen 3-04.

### **3.3. ANÁLISIS DE SUBSECTORES ECONÓMICOS VINCULADOS A TURISMO EN LAS UEEF DEL NOROESTE DE MÉXICO.**

Una vez definidas las unidades espaciales económicas funcionales en el Noroeste procedemos a escrutar el desempeño de los subsectores económicos vinculados con la actividad turística en cada una de ellas. La delimitación de los subsectores se hace de acuerdo con las propuestas de OMT (2017), INEGI (2016f)<sup>139</sup> y Guerra, San Román y Tejeda (2009), tomándose en consideración para nuestro análisis los subsectores de acuerdo al cuadro 3-18.

En este apartado procedemos a aplicar técnicas que analizan el comportamiento de la región en términos relativos, permitiendo esto identificar su especialización de acuerdo con Lira y Quiroga (2003: 23), partiendo del supuesto, cuando llevemos a cabo el análisis de cada una de las UEEF relativamente al Noroeste en su conjunto, que la estructura económica de este último se considera diversificada y deseable a imitar en lo particular por cada una de ellas.

<sup>139</sup> La clasificación de los subsectores que utilizan los Censos Económicos 2014 es la correspondiente al Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN) en su versión de 2013, sistema de clasificación que de acuerdo con INEGI (2015b) puede ser utilizado para hacer comparaciones a nivel internacional con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU Rev. 4) de las Naciones Unidas

**Cuadro 3-18. Subsectores económicos vinculados con la actividad turística.**

<b>Subsector</b>	<b>Nombre</b>
237	Construcción de obras de ingeniería civil
464	Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud
466	Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores
481	Transporte aéreo
485	Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril
487	Transporte turístico
488	Servicios relacionados con el transporte
511	Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones.
518	Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados
532	Servicios de alquiler de bienes muebles
541	Servicios profesionales, científicos y técnicos
561	Servicios de apoyo a los negocios
611	Servicios educativos
622	Hospitales
711	Servicios artísticos, culturales y deportivos, y otros servicios relacionados
712	Museos, sitios históricos, zoológicos y similares
713	Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos
721	Servicios de alojamiento temporal
722	Servicios de preparación de alimentos y bebidas
812	Servicios personales

Fuente: Elaboración propia con base en OMT (2017), INEGI (2016f) y anexos 03-13 y 03-13a.

### **3.3.1. DE ESTRUCTURA ECONÓMICA REGIONAL.**

#### **3.3.1.1. COEFICIENTE DE ESPECIALIZACIÓN Qr.**

De acuerdo al coeficiente de especialización Qr<sup>140</sup>, que podemos ver en el cuadro 3-19, entre los años 2003 y 2013 acentúa su especialización económica de todas las áreas funcionales del Noroeste. Aunque no debemos omitir que relativo al promedio del Noroeste, las UEEF más diversificadas, son las de: Tijuana, Hermosillo, Culiacán, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, y La Paz.

Para 2013 en casi todas las UEEF acentuaron su especialización económica (la excepción fue Mexicali, que acentúa su diversificación), llamando la atención el caso de la UEEF de

<sup>140</sup> Recordemos que de acuerdo con Lira y Quiroga (2003) este coeficiente nos muestra el grado de similitud de la estructura económica regional con la estructura económica del patrón de comparación (en este caso el Noroeste de México en su conjunto) y se utiliza como medida de especialización regional. Cuando el indicador se acerca a 1 hablamos de una tendencia a la especialización económica. Cuando el indicador se acerca a 0 hablamos de diversificación

Los Cabos que en 2003 cuenta con un coeficiente Qr de 0.3703 y en 2013 es ya de 0.5279, lo cual habla de una fuerte especialización que está teniendo en su actividad económica durante el periodo de estudio. Relativamente al comportamiento promedio del Noroeste, las UEEF más diversificadas son: Tijuana, Hermosillo, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, y La Paz.

**Cuadro 3-19. Región Noroeste: coeficientes de especialización Qr por UEEF, 2003 y 2013.**

Año	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales	Promedio regional
2003	0.2233	0.2803	0.2870	0.2416	0.3303	0.3239	0.3187	0.2764	0.2882	0.3703	0.3609	0.3001
2013	0.2804	0.3644	0.3829	0.1999	0.3452	0.3712	0.4142	0.3994	0.3221	0.5279	0.4816	0.3717

Fuente: Elaboración propia con base en anexos 03-14 y 03-15.

### 3.3.1.2. COEFICIENTE DE LOCALIZACIÓN O ESPECIALIZACIÓN ECONÓMICA.

En los anexos 03-20 y 03-21 podemos ver los distintos coeficientes de localización o de especialización relativa<sup>141</sup> respectivamente para los años 2003 y 2013, de los diferentes subsectores de actividad económica en cada una de las UEEF en el Noroeste, aunque nos enfocaremos en aquellos vinculados con los servicios turísticos.

**Cuadro 3-20. Región Noroeste: resumen de coeficientes de localización Qij subsectores vinculados al turismo por UEEF, 2003.**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales
237	0.8674	2.0279	1.4024	0.7292	0.6995	1.1053	0.4855	0.6437	1.3879	0.6048	0.1275
464	1.0344	0.5963	1.0717	1.0225	1.1588	1.2713	1.0648	1.1150	0.9110	0.7716	1.1593
466	0.6377	0.8915	1.7464	0.7727	0.8980	2.6215	0.7533	1.1913	1.0864	2.0970	0.8852
481	0.0201	7.2411	0.0342	NA	NA	0.0328	NA	NA	0.2686	0.3328	0.0063
485	0.7023	0.5630	1.8907	0.2207	1.2818	2.6379	3.3896	2.3720	1.1366	0.6498	0.3098
487	0.3617	0.1536	0.2950	0.4395	0.2729	0.0226	0.8233	0.7762	8.2550	22.6543	0.0139
488	0.8286	0.6961	1.1656	0.4069	2.0471	0.9218	2.7183	2.8607	1.2598	1.5481	0.6253
511	0.6157	NA	0.9805	1.3358	1.3279	5.7454	0.0602	0.5859	1.5439	0.9410	0.1212
518	1.5539	2.3854	0.0715	0.0075	1.9794	NA	0.0222	NA	0.1940	NA	1.2768
532	0.8915	1.0778	1.1566	0.8825	0.4182	0.5664	1.0336	0.7821	1.9133	6.3640	0.4986
541	1.0950	1.0844	1.1837	0.9617	0.6991	1.1390	1.2230	0.7701	0.9410	0.6606	0.4837
561	0.7804	1.0366	1.0763	0.5661	1.2092	0.4987	0.7117	0.7586	1.1847	1.8809	3.0963
611	0.9922	1.3652	1.5332	0.6508	0.8672	1.0197	1.5257	1.0091	0.6176	0.9053	0.4199
622	0.7017	1.7837	2.3274	0.5112	0.7156	0.8387	1.1952	0.4497	0.2994	0.6238	0.9245
711	2.0923	0.1774	1.8893	0.1427	0.4758	1.0316	1.5661	0.0866	0.2198	0.0273	0.1094
712	NA	NA	0.1230	5.1319	NA	NA	1.2949	0.2718	NA	NA	NA
713	1.1695	0.6489	0.8185	1.2879	0.8829	0.9832	0.9842	1.1686	1.8873	NA	0.3057
721	0.5850	0.3128	0.4531	0.6284	0.5674	0.6484	4.1501	1.0479	1.6623	14.8261	0.6723
722	1.1050	0.5397	1.1005	0.8226	0.6635	1.1455	1.4932	0.9827	1.1074	3.9569	0.9467
812	1.1105	0.6797	1.4641	1.0999	0.6222	1.0297	0.9081	0.5463	0.8405	1.3011	0.7955
<b>Subsectores especialización</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>3</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexos 03-11 y 03-16.

<sup>141</sup> si  $Q_{ij} \geq 1$  existe especialización en la actividad económica  $i$ . Por otra parte sin  $Q_{ij} < 1$  no hay especialización en la actividad económica  $i$ , y mientras mayor sea dicho índice esto significará mayor especialización.



Para 2003 en la UEEF de Tijuana, encontramos especialización relativa en 37 de los 87 diferentes subsectores de actividad económica presentes en el Noroeste. En actividades vinculadas al turismo resaltan solo 8 subsectores, los cuales son: 464 Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud; 518 Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados; 541 Servicios profesionales, científicos y técnicos; 611 Servicios educativos; 711 Servicios artísticos, culturales y deportivos, y otros servicios relacionados; 713 Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos; 722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas; 812 Servicios personales. Para 2013 en la UEEF de Tijuana encontramos especialización relativa en 45 subsectores de los 87 presentes en el conjunto del Noroeste. En subsectores vinculados al turismo solamente encontramos especialización en 10 subsectores: 464 Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud; 488 Servicios relacionados con el transporte; 532 Servicios de alquiler de bienes muebles; 561 Servicios de apoyo a los negocios; 622 Hospitales; 711 Servicios artísticos, culturales y deportivos, y otros servicios relacionados; 712 Museos, sitios históricos, zoológicos y similares; 713 Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos; 722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas; y 812 Servicios personales.

**Cuadro 3-21. Región Noroeste: resumen de coeficientes de localización Qij subsectores vinculados al turismo por área funcional, 2013.**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales
237	0.5021	0.9242	1.5204	1.7800	1.0553	3.7986	0.4423	0.1057	1.5152	0.3333	0.1206
464	1.2403	0.3874	1.5376	1.3838	0.9135	1.2745	1.7138	0.8221	1.1066	1.1998	0.6376
466	0.8082	0.6184	1.8214	1.0619	0.8292	1.9458	1.2691	1.3904	1.9080	1.5124	0.6838
481	NA	NA	1.7454	NA	NA	0.3991	NA	NA	5.7457	24.4341	0.0894
485	0.7522	0.2747	3.5135	0.3309	1.7677	2.0068	1.4682	1.5449	1.4540	1.4876	0.2836
487	0.3391	0.0516	NA	1.2344	NA	0.7908	0.6892	0.0911	8.0104	17.1624	NA
488	1.2249	0.1037	0.3160	0.7175	3.5160	0.8248	1.3312	3.9598	1.8182	0.9005	0.6054
511	0.4754	0.2979	1.8291	1.4320	3.1064	2.8805	0.5017	0.4959	0.4323	2.5751	0.2681
518	0.6511	0.1721	0.1475	NA	6.6580	2.6715	1.2976	4.1084	0.0495	0.8038	NA
532	1.0587	0.8149	0.9525	1.0781	0.5226	0.7264	1.2801	0.6838	1.5701	4.1981	0.6502
541	0.7662	0.9479	1.2397	1.9716	0.9168	1.1577	0.9030	0.3132	1.3012	1.0287	0.3130
561	1.1791	0.7048	0.6153	1.3059	1.2539	0.5708	1.4010	0.7931	0.8208	2.8834	0.6729
611	0.8301	0.9476	1.5794	0.8392	1.5127	1.6771	1.5805	0.8433	0.8644	0.8280	0.3392
622	1.0743	0.6464	0.5760	1.0322	2.5501	1.5662	1.1707	0.1651	0.4029	2.8114	0.3515
711	3.3836	0.2635	0.7405	0.0973	0.3801	1.1353	0.6359	0.0484	0.0429	0.0464	0.0360
712	1.5757	0.7422	NA	0.2935	0.0660	0.0033	0.1321	0.0109	0.6481	15.1578	0.0038
713	1.4625	0.3468	1.3387	1.4093	0.5838	1.4972	1.1431	0.4453	1.7792	1.6156	0.5416
721	0.6101	0.1691	0.4195	0.5818	0.2633	0.4836	2.6196	0.7355	1.6521	18.1179	0.2748
722	1.2527	0.4321	1.4224	1.1047	0.6898	1.3943	1.6014	0.8109	1.7189	2.6377	0.5184
812	1.2135	0.4733	1.8247	1.1012	0.7391	1.4565	1.6666	0.5015	1.2259	1.4803	0.6191
<b>Subsectores especializados</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>0</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-12 y 03-17.

Para 2003 en la UEEF de Hermosillo encontramos especialización relativa en 38 de 87 subsectores presentes en el Noroeste como conjunto. En actividades vinculadas al turismo resaltan 8 subsectores: 237 Construcción de obras de ingeniería civil; 481 Transporte aéreo; 518 Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados; 532 Servicios de alquiler de bienes muebles; 541 Servicios profesionales, científicos y

técnicos; 561 *Servicios de apoyo a los negocios*; 611 *Servicios educativos*; y 622 *Hospitales*. Para 2013 el área funcional de Hermosillo se especializa relativamente en 49 subsectores de los 87 presentes en el Noroeste como conjunto. Aunque no encontramos especialización en ningún subsector relacionado con el turismo.

Para 2003 en la UEEF de Culiacán encontramos especialización relativa en 45 subsectores de los 87 presentes en el Noroeste. De estos subsectores, los que están vinculados con el turismo resaltan 14, los cuales son: 237 *Construcción de obras de ingeniería civil*, 464 *Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud*; 466 *Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores*; 488 *Servicios relacionados con el transporte*; 511 *Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones*; 532 *Servicios de alquiler de bienes muebles*; 541 *Servicios profesionales, científicos y técnicos*; 561 *Servicios de apoyo a los negocios*; 611 *Servicios educativos*; 622 *Hospitales*; 711 *Servicios artísticos, culturales y deportivos, y otros servicios relacionados*; 722 *Servicios de preparación de alimentos y bebidas*; y 812 *Servicios personales*. Para 2013 encontramos en la UEEF de Culiacán especialización relativa en 49 de los 87 subsectores presentes en el Noroeste. De estos solamente 11 subsectores están relacionados con el turismo: el 237 *Construcción de obras de ingeniería civil*, 464 *Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud*; 466 *Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores*; 481 *Transporte aéreo*; 485 *Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*, 511 *Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones*; 541 *Servicios profesionales, científicos y técnicos*; 611 *Servicios educativos*; 713 *Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos*; 722 *Servicios de preparación de alimentos y bebidas*; y 812 *Servicios personales*. En la UEEF de Mexicali para 2003 se identifica especialización relativa en 25 de 87 subsectores presentes en el Noroeste, de los cuales solo 6 están relacionados con el turismo: el 464 *Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud*; 511 *Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones*; 541 *Servicios profesionales, científicos y técnicos*; 712 *Museos, sitios históricos, zoológicos y similares*; 713 *Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos*; y 812 *Servicios personales*. Para 2013 encontramos especialización relativa en 42 de los 87 subsectores presentes en el Noroeste en su conjunto, y de los cuales solo 12 están relacionados con turismo: el 237 *Construcción de obras de ingeniería civil*; 464 *Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud*; 466 *Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores*; 487 *Transporte turístico*; 511 *Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones*; 532 *Servicios de alquiler de bienes muebles*; 541 *Servicios profesionales, científicos y técnicos*; 561 *Servicios de apoyo a los negocios*; 622 *Hospitales*; 713 *Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos*; 722 *Servicios de preparación de alimentos y bebidas*; y 812 *Servicios personales*.

Para 2003 en la UEEF de Ciudad Obregón encontramos especialización relativa en 27 de 87 subsectores presentes en el Noroeste, de los cuales solo 5 están relacionados con turismo: 464 *Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud*; 485 *Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*; 488 *Servicios relacionados con el transporte*; 511 *Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas*

publicaciones; 518 *Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados*; y 561 *Servicios de apoyo a los negocios*. Para 2013 la especialización relativa se observa en 25 de 87 subsectores presentes en el Noroeste, de los cuales 8 tienen que ver con turismo: el 237 *Construcción de obras de ingeniería civil*; 485 *Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*; 488 *Servicios relacionados con el transporte*; 511 *Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones*; 518 *Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados*; 561 *Servicios de apoyo a los negocios*; 611 *Servicios educativos*; y 622 *Hospitales*.

Para 2003 en la UEEF de Los Mochis encontramos especialización relativa en 42 de los 87 subsectores presentes en el Noroeste, de estos solo 11 tienen que ver con turismo: 237 *Construcción de obras de ingeniería civil*, 464 *Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud*; 466 *Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores*; 485 *Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*; 511 *Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones*; 541 *Servicios profesionales, científicos y técnicos*; 611 *Servicios educativos*; 711 *Servicios artísticos, culturales y deportivos, y otros servicios relacionados*; 713 *Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos*; 722 *Servicios de preparación de alimentos y bebidas*; y 812 *Servicios personales*. Para 2013 esta UEEF tiene especialización relativa en 47 de los 87 subsectores presentes en el Noroeste, de los cuales 13 están relacionados con turismo: 237 *Construcción de obras de ingeniería civil*; 464 *Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud*; 466 *Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores*; 485 *Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*; 511 *Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones*; 518 *Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados*; 541 *Servicios profesionales, científicos y técnicos*; 611 *Servicios educativos*; 622 *Hospitales*; 711 *Servicios artísticos, culturales y deportivos, y otros servicios relacionados*; 713 *Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos*; 722 *Servicios de preparación de alimentos y bebidas*; y 812 *Servicios personales*.

Para 2003 en la UEEF de Mazatlán encontramos especialización relativa en 38 de 87 subsectores presentes en el Noroeste, de los cuales 12 tienen que ver con turismo: 464 *Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud*; 485 *Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*; 488 *Servicios relacionados con el transporte*; 532 *Servicios de alquiler de bienes muebles*; 541 *Servicios profesionales, científicos y técnicos*; 611 *Servicios educativos*; 622 *Hospitales*; 711 *Servicios artísticos, culturales y deportivos, y otros servicios relacionados*; 712 *Museos, sitios históricos, zoológicos y similares*; 713 *Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos*; 721 *Servicios de alojamiento temporal*; y 722 *Servicios de preparación de alimentos y bebidas*. Para 2013 hay especialización relativa en 38 subsectores de 87, y 13 subsectores relacionados con turismo los cuales son: 464 *Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud*; 466 *Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores*; 485 *Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*; 488 *Servicios relacionados con el transporte*; 518 *Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados*; 532 *Servicios de alquiler de bienes muebles*; 561

*Servicios de apoyo a los negocios; 611 Servicios educativos; 622 Hospitales; 713 Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos; 721 Servicios de alojamiento temporal; 722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas; y 812 Servicios personales.*

Para 2003 en la UEEF de Guaymas-Empalme se identifica especialización relativa en 26 de 87 subsectores del Noroeste, y los que tienen que ver con turismo son 8, los cuales son: 464 Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud; 466 Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores; 485 Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril; 488 Servicios relacionados con el transporte; 611 Servicios educativos; 713 Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos; 721 Servicios de alojamiento temporal; y 722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas. Para 2013 encontramos especialización relativa en 16 subsectores de 87, de estos solo 4 están relacionados con turismo: el 466 Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores; 485 Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril; 488 Servicios relacionados con el transporte; y 518 Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados.

Para 2003 en la UEEF de La Paz encontramos especialización relativa en 31 de los 87 subsectores presentes en el Noroeste, de estos 11 tienen que ver con turismo: el 237 Construcción de obras de ingeniería civil; 466 Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores; 485 Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril; 487 Transporte turístico; 488 Servicios relacionados con el transporte; 511 Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones; 532 Servicios de alquiler de bienes muebles; 561 Servicios de apoyo a los negocios; 713 Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos; 721 Servicios de alojamiento temporal; y 722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas. Para 2013 la especialización relativa la encontramos en 43 de 87 subsectores, y de estos 13 tienen que ver con turismo: el 237 Construcción de obras de ingeniería civil; 464 Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud; 466 Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores; 481 Transporte aéreo; 485 Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril; 487 Transporte turístico; 488 Servicios relacionados con el transporte; 532 Servicios de alquiler de bienes muebles; 541 Servicios profesionales, científicos y técnicos; 713 Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos; 721 Servicios de alojamiento temporal; 722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas; y 812 Servicios personales.

Para 2003 la UEEF de Los Cabos se especializa relativamente en 25 de 87 subsectores que encontramos en el Noroeste. Los subsectores que están relacionados con turismo son 8 y son: el 466 Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores; 487 Transporte turístico; 488 Servicios relacionados con el transporte; 532 Servicios de alquiler de bienes muebles; 561 Servicios de apoyo a los negocios; 721 Servicios de alojamiento temporal; 722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas; y 812 Servicios personales. Para 2013 encontramos especialización relativa en 29

de 87 subsectores presentes en el Noroeste, y de estos 15 están relacionados con el turismo y son: 464 Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud; 466 Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores; 481 Transporte aéreo; 485 Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril; 487 Transporte turístico; 511 Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones; 532 Servicios de alquiler de bienes muebles; 541 Servicios profesionales, científicos y técnicos; 561 Servicios de apoyo a los negocios; 622 Hospitales; 712 Museos, sitios históricos, zoológicos y similares; 713 Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos; 721 Servicios de alojamiento temporal; 722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas; y 812 Servicios personales.

Finalmente en 2003 para la UEEF de Nogales encontramos especialización relativa en 20 de los 87 subsectores presentes en el Noroeste como conjunto, de estos solo 3 tienen que ver con turismo y son: 464 Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud; 518 Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados; y 561 Servicios de apoyo a los negocios. Para 2013 la especialización relativa la encontramos en 12 de 87 subsectores y ninguno de estos tiene que ver con turismo.

### 3.3.2. DE DINÁMICA Y COMPETITIVIDAD.

#### 3.3.2.1. COEFICIENTE DE VARIACIÓN RVij

**Cuadro 3-22. Resumen por UEEF y total Noroeste: coeficientes de variación Rvij y rSi calculado con valor agregado censal bruto, 2003-2013.**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Cullacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales	rSi
237	0.5012	0.9036	1.0070	1.7373	1.6987	2.8754	0.8677	0.2699	0.9556	0.9497	1.4302	1.0842
464	0.9409	1.1673	1.2075	0.8728	0.8044	0.7601	1.3891	1.0977	0.9635	2.4280	0.7540	0.9824
466	0.6491	0.8134	0.5729	0.5785	0.6149	0.3673	0.9490	1.1341	0.9092	0.7350	0.6911	0.6412
481	NA	NA	4.1395	NA	NA	0.8888	NA	NA	1.6373	11.0622	1.8744	0.0948
485	0.5329	0.5558	0.9917	0.6129	0.8922	0.3657	0.2370	0.6149	0.6434	2.2664	0.7956	0.6229
487	0.4004	0.3285	NA	0.9858	NA	14.4259	0.3932	0.0951	0.4188	0.6437	NA	0.5346
488	0.8686	0.2004	0.1709	0.8516	1.3122	0.5080	0.3165	1.5432	0.8572	0.6801	0.9938	0.7356
511	0.3359	NA	0.8705	0.3833	1.3233	0.2107	3.9871	0.6987	0.1231	2.3690	1.6804	0.5447
518	0.0928	0.0366	0.4902	NA	0.9685	NA	14.2472	NA	0.0571	NA	NA	0.2773
532	1.1045	1.6100	0.8215	0.9338	1.5112	1.1523	1.2668	1.5428	0.7715	1.2208	2.1186	1.1644
541	0.6076	1.7378	0.9753	1.4629	1.4804	0.8527	0.7051	0.6700	1.2135	2.6902	0.9816	1.0870
561	1.7602	1.8135	0.7143	2.2085	1.5707	1.2882	2.5224	2.3110	0.8159	3.5536	0.4423	1.4585
611	0.9322	1.7707	1.2310	1.1807	2.5270	1.7704	1.2694	1.7666	1.5761	2.0278	1.5723	1.3949
622	1.8268	0.9900	0.3167	1.9800	5.5283	2.1527	1.2854	0.8310	1.6230	10.6998	0.7926	1.4938
711	1.4149	2.9754	0.3678	0.4903	0.9088	0.9302	0.3907	0.9283	0.1726	2.9619	0.5029	1.0954
712	NA	NA	NA	1.1889	NA	NA	2.8382	1.9262	NA	NA	NA	31.6717
713	2.3347	2.2844	3.2750	1.6790	1.6051	2.7464	2.3849	1.3497	1.7789	NA	5.7783	2.3372
721	1.1379	1.3502	1.0836	0.8301	0.6583	0.7861	0.7574	1.4528	1.0960	2.6529	0.7790	1.3659
722	1.2979	2.0988	1.5873	1.2637	1.5477	1.3463	1.3505	1.7923	1.7963	1.5186	1.0953	1.4334
812	0.8298	1.2108	1.0151	0.6248	1.1727	1.0377	1.5327	1.3226	1.1194	1.7189	1.0325	0.9506
<b>Total regional</b>	<b>1.0610</b>	<b>1.2428</b>	<b>0.9509</b>	<b>1.2272</b>	<b>1.3980</b>	<b>0.9524</b>	<b>0.9433</b>	<b>1.3631</b>	<b>1.0560</b>	<b>2.1572</b>	<b>0.7621</b>	<b>1.1368</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-20.

De acuerdo al cuadro 3-22 para el periodo 2003-2013 podemos identificar que los subsectores económicos vinculados con el turismo en el Noroeste, muestran un coeficiente de 1.1368, lo que quiere decir que tuvieron una expansión en la magnitud de su valor agregado censal bruto. Individualmente cada una de las 11 áreas funcionales tuvieron distintos desempeños, por ejemplo, las áreas funcionales que tuvieron crecimiento en su

valor agregado censal bruto en los subsectores económicos turísticos fueron: Tijuana, Hermosillo, Mexicali, Ciudad Obregón, Guaymas-Empalme, La Paz, y Los Cabos. Las áreas funcionales que tuvieron caída en su valor agregado censal bruto turístico fueron: Culiacán, Los Mochis, Mazatlán y Nogales. Llama la atención el coeficiente del área funcional de Los Cabos el cual es de 2.1572, el más alto de todas las áreas funcionales del Noroeste.

En cuanto a los subsectores, cada uno de ellos también ha tenido un distinto desempeño durante el periodo de estudio, lo cual enlistaremos a continuación:

El subsector 237 *Construcción de obras de ingeniería civil*, con un coeficiente de 1.0842 muestra un leve crecimiento en el Noroeste, siendo las UEEF de Culiacán, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis y Nogales las que muestran crecimiento en su valor agregado censal bruto entre 2003 y 2013. Destaca la UEEF de Los Mochis que tiene un coeficiente de 2.8754. Por otro lado el valor agregado censal bruto para este subsector cayó en las UEEF de Tijuana, Hermosillo, Mazatlán, Guaymas-Empalme, La Paz y Los Cabos.

El subsector 464 *Comercio al por menor de artículos para el cuidado de la salud*, tuvo un comportamiento de caída en la creación de valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en el Noroeste ya que muestra un coeficiente de 0.9824. Las UEEF en donde hubo crecimiento en este subsector fueron: Hermosillo, Culiacán, Mazatlán, Guaymas-Empalme y Los Cabos. Las UEEF en donde hubo caída en la creación de valor agregado censal bruto son: Tijuana, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, La Paz y Nogales.

El subsector 466 *Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores*, con un coeficiente de 0.6412 muestra un decrecimiento en el Noroeste en la creación de valor agregado, siendo la UEEF de Guaymas-Empalme la única que muestra un crecimiento para su valor agregado censal bruto en este subsector. Por otro lado el valor agregado censal bruto para este subsector cayó en las UEEF de Tijuana, Hermosillo, Culiacán, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, La Paz, Los Cabos y Nogales.

El subsector 481 *Transporte aéreo*, muestra una caída en su valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en el Noroeste ya que muestra un coeficiente de 0.0948. Las UEEF en donde hubo crecimiento en este subsector fueron: Culiacán, La Paz, Los Cabos y Nogales. Destacan los coeficientes de 4.1395 y 11.0622 de las UEEF de Culiacán y Los Cabos. La UEEF en donde hubo caída en la creación de valor agregado censal bruto es: Los Mochis. Para el resto no se cuenta con información para el periodo.

El subsector 485 *Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril*, con un coeficiente de 0.6229 muestra un decrecimiento en el Noroeste, siendo la UEEF de Los Cabos la única que muestra un crecimiento para su valor agregado censal bruto en este subsector. Por otro lado el valor agregado censal bruto para este subsector cayó en las UEEF de Tijuana, Hermosillo, Culiacán, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, Guaymas-Empalme, La Paz, y Nogales.

El subsector 487 *Transporte turístico* muestra una caída en su valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en el Noroeste ya que muestra un coeficiente de 0.5346. La UEEF en donde hubo crecimiento en este subsector fue en: Los Mochis, la cual se destaca con un coeficiente de 14.4259. Las UEEF en donde hubo caída fueron: Tijuana, Hermosillo, Mexicali, Mazatlán, Guaymas-Empalme, La Paz y Los Cabos.

El subsector 488 *Servicios relacionados con el transporte*, con un coeficiente de 0.7356 muestra un decrecimiento en el Noroeste en la generación de valor agregado, siendo solamente las UEEF de Ciudad Obregón y Guaymas-Empalme las que muestran un crecimiento para su valor agregado censal bruto durante el periodo de estudio. Por otro lado el valor agregado censal bruto para este subsector se redujo en las UEEF de Tijuana, Hermosillo, Culiacán, Mexicali, Los Mochis, Mazatlán, La Paz, Los Cabos y Nogales.

El subsector 511 *Edición de periódicos, revistas, libros, software y otros materiales, y edición de estas publicaciones*, muestra una caída en su valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en el Noroeste ya que muestra un coeficiente de 0.5447. Las UEEF en donde hubo crecimiento para este subsector fueron en: Ciudad Obregón, Mazatlán, Los Cabos y Nogales, destacándose Mazatlán y Los Cabos con coeficientes respectivamente de 3.9871 y 2.3690. Las UEEF en donde hubo caída fueron: Tijuana, Culiacán, Mexicali, Los Mochis, Guaymas-Empalme, y La Paz.

El subsector 518 *Procesamiento electrónico de información, hospedaje y otros servicios relacionados*, con un coeficiente de 0.2773 muestra un decrecimiento en el Noroeste, siendo la UEEF de Mazatlán la que muestra un crecimiento para su valor agregado censal bruto en este subsector, llamando la atención su coeficiente de 14.2472. Por otro lado el valor agregado censal bruto para este subsector cayó en las UEEF de Tijuana, Hermosillo, Culiacán, Ciudad Obregón, y La Paz. Para las demás áreas funcionales no se cuenta con información.

El subsector 532 *Servicios de alquiler de bienes muebles*, muestra una expansión en su valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en el Noroeste ya que muestra un coeficiente de 1.1644. Las UEEF en donde hubo crecimiento para este subsector fueron en: Tijuana, Hermosillo, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, Guaymas-Empalme, Los Cabos y Nogales, destacándose Nogales con un coeficiente de 2.1186. Las UEEF en donde hubo caída en el valor agregado censal bruto en este subsector fueron: Culiacán, Mexicali, y La Paz.

El subsector 541 *Servicios profesionales, científicos y técnicos* con un coeficiente de 1.0870 muestra crecimiento en el Noroeste, siendo las UEEF de Hermosillo, Mexicali, Ciudad Obregón, La Paz y Los Cabos las que muestran un crecimiento para su valor agregado censal bruto en este subsector, llamando la atención Los Cabos con su coeficiente de 2.6902. Por otro lado el valor agregado censal bruto para este subsector cayó en las UEEF de Tijuana, Culiacán, Los Mochis, Mazatlán, Guaymas-Empalme y Nogales.

El subsector 561 *Servicios de apoyo a los negocios* muestra crecimiento en su valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en el Noroeste ya que revela un

coeficiente de 1.4585. Las UEEF en donde hubo crecimiento para este subsector fueron: Tijuana, Hermosillo, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, Guaymas-Empalme, y Los Cabos, destacándose Mexicali, Mazatlán, Guaymas-Empalme y Los Cabos con coeficientes respectivamente de 2.285, 2.5224, 2.3110 y 3.5536. Las UEEF en donde hubo caída en el valor agregado censal bruto en este subsector fueron: Culiacán, La Paz y Nogales.

El subsector 611 *Servicios educativos* con un coeficiente de 1.3949 muestra crecimiento en el Noroeste, siendo las UEEF de Hermosillo, Culiacán, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, Guaymas-Empalme, La Paz, Los Cabos y Nogales las que muestran un crecimiento para su valor agregado censal bruto en este subsector, llamando la atención las UEEF de Ciudad Obregón y Los Cabos con coeficientes respectivamente de 2.5270 y 2.0278. La UEEF en donde hay caída del valor agregado censal bruto para este periodo es Tijuana.

El subsector 622 *Hospitales* muestra crecimiento en su valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en el Noroeste ya que revela un coeficiente de 1.4938. Las UEEF en donde hubo crecimiento para este subsector fueron: Tijuana, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, La Paz, y Los Cabos, destacándose Ciudad Obregón y Los Cabos con coeficientes respectivamente de 5.5283 y 10.6998. Las UEEF en donde hubo caída en el valor agregado censal bruto en este subsector fueron: Hermosillo, Culiacán, Guaymas-Empalme, y Nogales.

El subsector 711 *Servicios artísticos, culturales y deportivos, y otros servicios relacionados* con un coeficiente de 1.0954 muestra crecimiento en el Noroeste, siendo las UEEF de Tijuana, Hermosillo, y Los Cabos las que muestran un crecimiento en su valor agregado censal bruto en este subsector, llamando la atención las UEEF de Hermosillo y Los Cabos con coeficientes respectivamente de 2.9754 y 2.9619. Las UEEF en donde hay caída del valor agregado censal bruto para este periodo son: Culiacán, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, Guaymas-Empalme, La Paz y Nogales.

El subsector 713 *Servicios de entretenimiento en instalaciones recreativas y otros servicios recreativos* muestra crecimiento en su valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en el Noroeste ya que revela un coeficiente de 2.3372. Las UEEF en donde hubo crecimiento para este subsector fueron: Tijuana, Hermosillo, Culiacán, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, Guaymas-Empalme, La Paz, y Nogales, destacándose Culiacán y Nogales con coeficientes respectivamente de 3.2750 y 5.7783. No se cuenta con información para evaluar el desempeño la UEEF de Los Cabos.

El subsector 721 *Servicios de alojamiento temporal* con un coeficiente de 1.3659 muestra crecimiento en el Noroeste, siendo las UEEF de Tijuana, Hermosillo, Culiacán, Guaymas-Empalme, La Paz y Los Cabos las que muestran un crecimiento para su valor agregado censal bruto en este subsector, llamando la atención la UEEF de Los Cabos con un coeficiente de 2.6529. Las UEEF en donde hay caída del valor agregado censal bruto para este periodo son: Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, y Nogales.



El subsector 722 *Servicios de preparación de alimentos y bebidas* muestra crecimiento en su valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en el Noroeste ya que revela un coeficiente de 1.4334. Todas las UEEF mostraron crecimiento para este subsector. Destacándose Hermosillo y La Paz con coeficientes respectivamente de 2.0988 y 1.7963.

Finalmente el subsector 812 *Servicios personales* muestra una caída en su valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en el Noroeste ya que revela un coeficiente de 0.9506. Las UEEF que mostraron crecimiento para este subsector fueron: Hermosillo, Culiacán, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, Guaymas-Empalme, La Paz, Los Cabos y Nogales, solamente Tijuana y Mexicali muestran una caída en el valor agregado censal bruto para este subsector, con coeficientes de 0.8298 y 0.6248 respectivamente.

### 3.3.2.2. ANÁLISIS SHIFT-SHARE SUBSECTORES VINCULADOS AL TURISMO.

En este apartado nos auxiliaremos de la técnica shift-share para evaluar y ampliar nuestras intuiciones en cuanto al desempeño relativo en la creación de valor agregado censal bruto de las distintas UEEF del Noroeste y en cada uno de los subsectores vinculados al turismo. Esta técnica no hace más que desglosar los factores que conforman el crecimiento en: efecto total, efecto diferencial y efecto estructural.

De acuerdo con Lira y Quiroga (2003:26) el *efecto diferencial* deriva del hecho de que cada uno de los sectores en una determinada región se comporta de forma diferente en otras regiones. Recoge la dinámica de cada sector en la región comparada con la dinámica del mismo sector en el patrón de comparación. Dicho de otra manera, de acuerdo con Duque y Peláez (2012), el efecto diferencial nos permite cuantificar la influencia sobre el crecimiento regional de los factores locales de cada una de las UEEF (recursos naturales, culturales, tecnológicos), o sea, reflejar la capacidad endógena local, que puede reforzar o contrarrestar al efecto especialización o estructural.

Las UEEF que tuvieron *efectos diferenciales* positivos para el periodo 2003- 2013, de acuerdo a nuestro análisis, fueron: Hermosillo, Mexicali, Ciudad Obregón, Guaymas-Empalme y Los Cabos. Por otro lado las que tuvieron efectos diferenciales negativos fueron: Tijuana, Culiacán, Los Mochis, La Paz y Nogales.

**Cuadro 3-23. Región Noroeste: shift-share de los subsectores económicos vinculados al turismo, calculado con valor agregado censal bruto, 2003-2013.**

Sector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales
Efecto diferencial (EDj)	-1,357,767	1,137,782	-906,185	164,293	1,050,737	-169,799	-569,811	252,175	-157,914	1,854,089	-1,454,339
Efecto estructural (EEj)	434,435	-473,383	-170,137	372,141	-157,251	-374,961	-63,890	-70,544	-15,540	149,637	369,494
Efecto total (ETj)	-923,332	664,399	-1,076,322	536,434	893,486	-544,760	-633,701	181,632	-173,454	2,003,726	-1,084,845
Tipo de política	Tipo IIB	Tipo IIIA	Tipo IV	Tipo I	Tipo IIIA	Tipo IV	Tipo IV	Tipo IIIA	Tipo IV	Tipo I	Tipo IIB

Fuente: Elaboración propia con base en anexos 03-21 y 03-22.

De acuerdo con Lira y Quiroga (ídem) el efecto estructural refleja la diferencia de dinámica cada UEEF y el Noroeste, derivada de una estructura intersectorial distinta entre ambos. Esto resulta de las diferencias de crecimiento de los distintos sectores en el ámbito de referencia combinado con el peso relativo de tales sectores en el ámbito de referencia y regional. En términos generales puede indicarse que un efecto estructural positivo estará reflejando una

especialización regional al inicio del periodo en sectores de rápido crecimiento (tomando en cuenta al patrón de comparación). De acuerdo con Duque y Peláez (2012: 20) este efecto reflejaría la diferente dinámica entre un área funcional y el patrón de comparación (el Noroeste) derivada de una estructura intersectorial distinta entre ambos, o dicho en otras palabras, se muestra la diferencia entre el desempeño de referencia y el desempeño local debida a la especialización de este último en sectores de crecimiento rápido o lento

Las UEEF que tuvieron efectos estructurales positivos para el periodo 2003-2013 y de acuerdo con nuestro análisis fueron: Tijuana, Mexicali, Los Cabos y Nogales. Las que tuvieron efectos estructurales negativos fueron: Hermosillo, Culiacán, Ciudad Obregón, Los Mochis, Mazatlán, Guaymas-Empalme, y La Paz.

De acuerdo con Lira y Quiroga (2003: 26) el efecto total compara lo que ocurrió en una región en el año "t" comparado con lo que hubiera ocurrido si la región se hubiera comportado como el patrón de comparación en el periodo de análisis. De acuerdo con Duque y Peláez (2012: 19) se compara el nivel de valor agregado local que se podría alcanzar si la región hubiera crecido al mismo ritmo que el valor agregado de la referencia.

De acuerdo al cuadro 3-23 podemos observar que las UEEF que tuvieron un efecto *total* negativo fueron: Tijuana, Culiacán, Los Mochis, Mazatlán, La Paz y Nogales, esto quiere decir que el crecimiento de los subsectores vinculados al turismo en ellas fue menor al que hubieran tenido de haber tenido un desempeño como el Noroeste en su conjunto.

Una vez tomados en cuenta los distintos efectos diferenciales, estructurales y totales, procedemos llevar a cabo una clasificación de acuerdo a la propuesta de Haddad (1989)<sup>142</sup>.

De acuerdo al cuadro 3-23, la UEEF de Tijuana se clasifica perdedora de tipo II-B, debido a su efecto total negativo, ya que los problemas de productividad sectorial que dependen de factores regionales o locales superan a los beneficios de su especialización en subsectores turísticos dinámicos (esto es, de crecimiento rápido).

La UEEF de Hermosillo se clasifica como ganadora de tipo III-A, debido a un efecto total positivo, lo que significa que se añan ventajas derivadas de factores locales, aunque compensadas por condiciones negativas que proceden de especializarse en subsectores de lento crecimiento.

La UEEF de Culiacán se clasifica como una región perdedora de tipo IV, debido a su efecto total negativo, el cual se ve alimentado por partida doble por un efecto diferencial negativo que denota de condiciones locales adversas, situación que se agrava por otro lado con un efecto estructural negativo derivado de una marcada especialización en subsectores poco dinámicos en creación de valor agregado censal bruto (crecimiento lento)

---

<sup>142</sup> Haddad, P. (1989) *Economía Regional. Teorías e Métodos de Análise* Banco do Nordeste do Brasil S.A. Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste (ETENE), Fortaleza, Brasil. Mencionado en Lira y Quiroga (2003: 27)

La UEEF de Mexicali se clasifica como ganadora de tipo I, debido a su efecto total positivo, que se deriva por un lado de un efecto diferencial positivo, lo que habla de condiciones locales propicias que potencian un comportamiento sobresaliente respecto al conjunto del Noroeste, y por otro lado un efecto estructural positivo, lo que habla de especialización en subsectores dinámicos en creación de valor agregado censal bruto (o de crecimiento rápido)

La UEEF de Ciudad Obregón se cataloga como ganadora de tipo IIIA. Dicha situación se deduce de un efecto total positivo, mismo que se deriva de un efecto diferencial positivo, lo cual habla de un rendimiento superior en relación al comportamiento promedio regional gracias a condiciones locales propicias, y por otro lado de un efecto estructural negativo consecuencia de una especialización en subsectores de crecimiento lento.

La UEEF de Los Mochis se cataloga como perdedora de tipo IV. Dicha situación se deriva de un efecto total negativo, alimentado por sendos efectos diferenciales negativos y estructurales negativos. Esto quiere decir que el desempeño relativo de esta área funcional es lento respecto al promedio regional, esto es, las condiciones locales se presentan como una carga a su desempeño. Por otra parte hay una especialización en subsectores poco dinámicos o de lento crecimiento.

La UEEF de Mazatlán se clasifica como perdedora de tipo IV, esto debido a un efecto total negativo, alimentado por un efecto diferencial negativo derivado de condiciones locales que representan más una carga que un aporte a un desempeño promedio (tomando en cuenta el promedio regional). Esta situación se ve retroalimentada negativamente por una marcada especialización en subsectores de lento crecimiento.

La UEEF de Guaymas-Empalme se clasifica como ganadora de tipo IIIA. Esto por un efecto total positivo derivado de un efecto diferencial positivo, aunque compensado por un efecto estructural negativo, lo cual habla de un área funcional con un rendimiento superior al promedio regional gracias a condiciones locales propicias, situación contrarrestada por una especialización en subsectores de lento crecimiento.

La UEEF de La Paz puede clasificarse como perdedora de tipo IV. Esto debido a un efecto total negativo alimentado por sendos efectos diferencial y estructural negativos, lo cual denota a una UEEF con un rendimiento que deja que desear respecto al promedio regional y por otra parte se habla de especialización en subsectores de lento crecimiento.

La UEEF de Los Cabos se clasifica como ganadora de tipo I, lo cual es consecuencia de su efecto total positivo retroalimentado por sendos efectos diferencial y estructural positivos, denotando esto a una UEEF que ha tenido un desempeño por encima del promedio regional en la generación de valor agregado censal bruto y que se ha especializado en subsectores de rápido crecimiento.

La UEEF de Nogales se cataloga como perdedora de tipo IIB, esto gracias a un efecto total negativo derivado de un efecto diferencial positivo que es rebasado por un efecto estructural negativo, lo cual habla de un área funcional con condiciones locales

destacadas respecto al promedio regional, las cuales son rebasadas por los efectos negativos de especializarse en subsectores de crecimiento lento.

### **3.3.3. RESULTADOS.**

Pudimos identificar para el periodo 2003-2013 que la población y la actividad económica regionales se encuentran concentradas espacialmente y geográficamente alrededor de 11 centros y subcentros de actividad económica a lo largo del territorio de la Región Geoeconómica del Noroeste de México. Esta situación que se ve reafirmada por la retroalimentación entre el espacio natural y la red de transporte, la cual se manifiesta en la convergencia de la red de transporte hacia los centros y subcentros regionales, y en el comportamiento de los flujos de actividad económica (carga en toneladas transportadas a través de los principales puertos regionales, ubicación de los principales aeropuertos regionales y flujo de pasajeros que estos manejan). Ver cuadros 3-01, 3-04, 3-05 y 3-06.

También pudimos identificar como en realidad lo que manejamos en un principio como Región Geoeconómica del Noroeste de México puede más bien estar compuesta por 3 macro regiones<sup>143</sup>, para las cuales sugiero utilizar la nomenclatura establecida por CEDRUS-UNAM (2016) y Asuad (2014): Península Baja California Sur-Litoral Pacífico cuyo centro regional es la ciudad de Culiacán (integrada por las unidades espaciales económico funcionales de La Paz, Los Cabos, Los Mochis, Mazatlán y Culiacán); Noroeste con centro regional en Hermosillo (integrada por las unidades espaciales económico funcionales de Nogales, Ciudad Obregón y Hermosillo); y Península Baja California con centro regional en Tijuana (integrada las unidades espaciales económico funcionales de Mexicali y Tijuana). Ver imágenes 3-04 y cuadro 3-08.

Por otro lado al llevar a cabo nuestro análisis de estructura económica regional pudimos constatar que:

La actividad económica en general tiende a ser especializada en cada una de las Unidades Espaciales Económico Funcionales (UEEF) de la región, aunque las correspondientes a Tijuana, Hermosillo, Culiacán, Mexicali, Ciudad Obregón, Los Mochis, y La Paz presentan una estructura económica diversificada<sup>144</sup>. Lo cual no es de extrañarse en el caso de Tijuana, Hermosillo y Culiacán por su tamaño económico y la función que juegan de centros regionales.

De las 11 unidades espaciales económico funcionales de la Región Geoeconómica del Noroeste de México identificamos a 7 como especializadas en turismo, debido a la mayor incidencia en la especialización en subsectores económicos vinculados al turismo, las cuales son: Tijuana, Culiacán, Mexicali, Los Mochis, Mazatlán, La Paz y Los Cabos, destacando a esta última UEEF, ya que es la que tiene más subsectores económicos vinculados al turismo especializados (15 en total). En el mismo sentido traigo a colación los cuadros 3-06a, 3-06b y 3-06c que nos muestran la participación regional en el flujo de pasajeros en los aeropuertos regionales: Los Cabos ocupa el cuarto lugar regional en flujo

---

<sup>143</sup> CEDRUS-UNAM (2016) y Asuad (2014:382) llegan a la misma conclusión.

<sup>144</sup> En el caso de Tijuana, Hermosillo y Culiacán su papel como centros regionales de mayor tamaño concuerda con lo establecido en la teoría respecto a esta situación.

de pasajeros nacionales y el primer lugar en el flujo regional de pasajeros internacionales, y un segundo lugar regional en el flujo consolidado de pasajeros. Ver también anexo 03-3.

En cuanto a la dinámica del crecimiento del valor agregado censal bruto para el periodo 2003-2013 en la Región Noroeste el desempeño del conjunto de los subsectores económicos vinculados al turismo fue de la siguiente manera, de acuerdo al cuadro 3-22: en Tijuana, Mexicali, La Paz y Los Cabos hubo expansión en la creación del valor agregado censal bruto, siendo Los Cabos quien presentó la expansión más alta de todo el Noroeste. En Culiacán, Los Mochis y Mazatlán se presentó una caída en la creación de valor agregado censal bruto.

Nuestro análisis shift-share para las UEEF especializadas en turismo muestra que de estas, solamente Mexicali y Los Cabos han tenido un desempeño “ganador” en el Noroeste a comparación de Tijuana, Culiacán, Los Mochis, Mazatlán y La Paz que han tenido un desempeño “perdedor” como ya lo observamos en el apartado correspondiente, haciendo énfasis que en estas UEEF se presentó un efecto diferencial negativo, lo que significa que en cada una de estas UEEF se están presentando condiciones locales que se constituyen en un lastre para un desempeño más deseable.

Tomando en consideración conjunta todos los elementos planteados anteriormente llego a la conclusión de que la UEEF de Los Cabos, por su especialización y expansión económica en subsectores de actividad vinculados al turismo, es el área funcional especializada en turismo más dinámica de la Región Noroeste durante el periodo 2003-2013.

**CAPÍTULO 4. DESCRIPCIÓN DE LA UNIDAD ESPACIAL  
ECONÓMICO-FUNCIONAL DE LOS CABOS E  
IDENTIFICACIÓN DE CLÚSTERS DE SERVICIOS TURÍSTICOS  
EN EL CORREDOR ECONÓMICO DE CABO SAN LUCAS-  
SAN JOSÉ DEL CABO PARA EL PERIODO 2003-2013.**

## **4.1. INTRODUCCIÓN DEL CAPITULO.**

El objetivo de este capítulo es hacer una somera descripción del espacio natural correspondiente a la unidad espacial económica funcional de Los Cabos, lo que facilitará la comprensión de por qué opera en ella una especialización económica en actividades vinculadas al turismo en esta unidad. Procedemos a esbozar brevemente la historia económica de la UEEF, con lo cual entrelazaremos y enmarcaremos elementos de comprensión que nos permitirán entender el contexto actual de la predominancia de las actividades económicas vinculadas al turismo en el corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo. Finalmente llevaremos a cabo un análisis exploratorio de datos espaciales con el fin de identificar espacialmente los clústers de servicios turísticos en el corredor económico durante el periodo de estudio, así como el comportamiento del empleo y el valor agregado a su interior, y la distribución espacial y localización de las unidades económicas que desempeñan estas actividades.

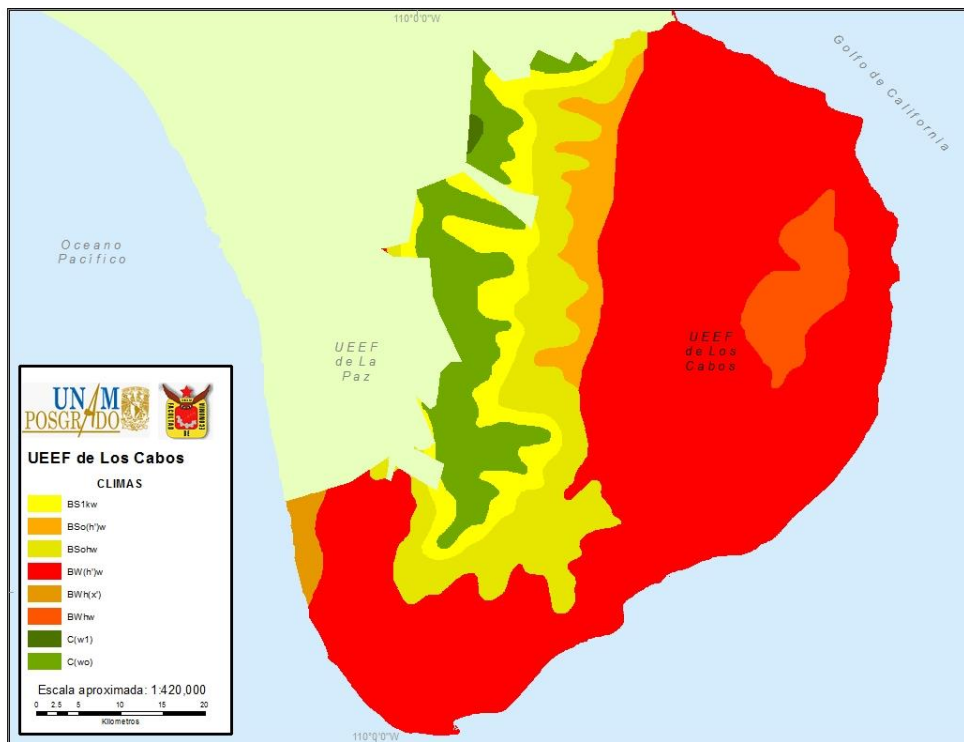
## **4.2. DESCRIPCIÓN DE LA UNIDAD ESPACIAL ECONÓMICO-FUNCIONAL DE LOS CABOS.**

### **4.2.1. CARACTERIZACIÓN DEL ESPACIO NATURAL.**

Según la DIGAOHM (2017a) y (2017b); Martínez (2002:527); y Trasviña (1999:36) la unidad espacial económica funcional, de la cual el corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo es su núcleo, se localiza en el Océano Pacífico Mexicano cartográficamente hablando, por un lado en el punto latitud 22°54.6' Norte y longitud 109°54.6' Norte y en el otro extremo en el punto latitud 23°03'41" Norte y longitud 109°42'29" Oeste. Esto es en la parte meridional del estado de Baja California Sur, que junto a Baja California, Sonora, y Sinaloa conforman la región geoeconómica del Noroeste de México.

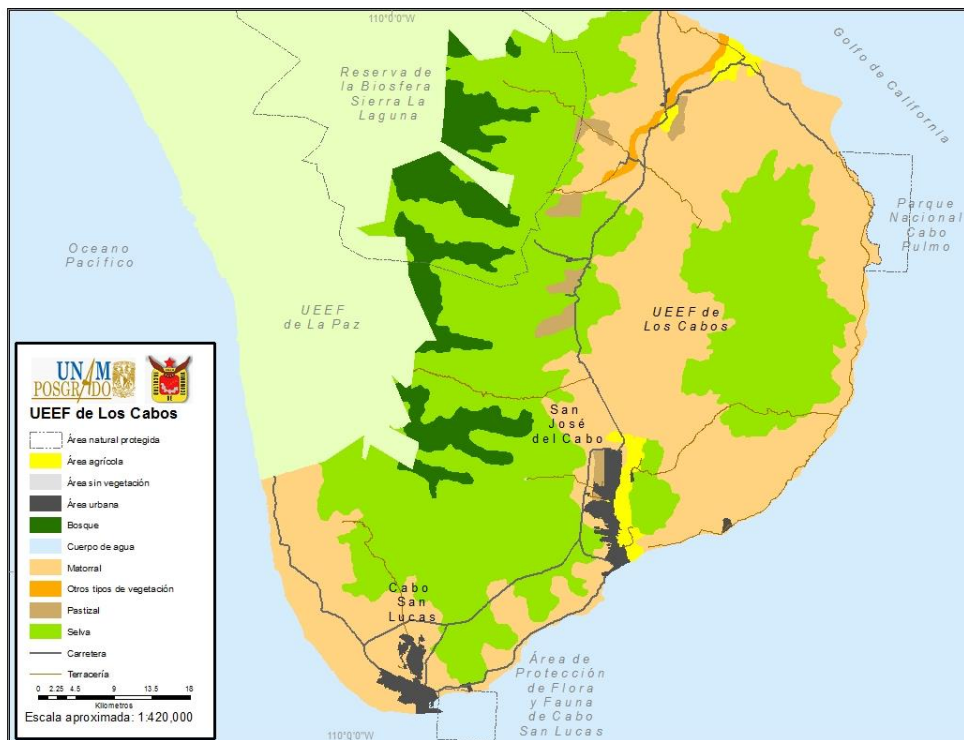
Según Del Rio y Altable (2011:20), CONANP (2017) y DIGAOHM (2017a) el clima que prevalece en la península es cálido y seco con cuatro o cinco meses de calores extremos e invierno benigno. Los índices de precipitación en general son bajos, siendo la más alta de su régimen el rango de 160 mm a 170 mm gracias a las lluvias torrenciales que llegan con los ciclones durante la temporada de lluvias que inicia a partir del mes de junio y concluye en el mes octubre. El promedio de temperaturas está entre el rango de los 20 y 29 grados centígrados en invierno; entre el rango de 29 y 33 grados centígrados en los meses de verano; entre el rango de 27 y 29 grados centígrados durante la primavera.

Imagen 4-01: UEEF de Los Cabos: clima.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2016h)

Imagen 4-02: UEEF de Los Cabos: vegetación y áreas naturales protegidas.



Fuente: Elaboración propia con base en CONABIO (2013) e INEGI (2016g)



Según la SDEMARN-BCS (2015) el Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo cuenta en sus cercanías con los siguientes parques naturales: el *Parque Marino Cabo Pulmo*<sup>145</sup> con una extensión aproximada de 7,111 hectáreas, en donde existe el único arrecife coralino del Golfo de California, así como una variedad de especies de flora y fauna marina, destacada en toda la costa del Pacífico mexicano. El *Área de Protección de Flora y Fauna de Cabo San Lucas*<sup>146</sup>, el cual tiene una extensión de 3,996 hectáreas, se ubica totalmente en el mar, y tiene una gran importancia para el turismo ya que se desarrollan actividades como la pesca deportiva y el buceo. Destacan también las cascadas de arena y el célebre Arco. Y la Zona Sujeta a Conservación Ecológica Estero de San José del Cabo con una extensión de 476 hectáreas, el cual es considerado como el único cuerpo de agua litoral con características predominantemente de aguas continentales que existe en el estado y alberga a especies permanentes y migratorias de fauna, las que podemos ver en la imagen 4-02

Según Del Rio y Altable (2011:20) e INAFED (2017) en Baja California Sur se distinguen dos provincias bióticas conocidas como Surcaliforniense y Sanluquense. La provincia sanluquense comprende la parte meridional de la península. Se yergue en esta región un macizo montañoso cuyos picos más altos alcanzan los 2000 msnm<sup>147</sup>. Podemos encontrar de forma general tres formas características de relieve en UEEF de Los Cabos: zonas accidentadas planas, zonas semiplanas y zonas planas. Las dos primeras formadas en las etapas geológicas del Mesozoico y Cretácico Superior, aunque las más importantes, del punto de vista del área de estudio son las últimas, las cuales se encuentran en costas formadas por terrazas marinas, gravas, arenas, limos, depósitos de aluvión, médanos, y salitres del Pleistoceno, abarcando el 25 por ciento de la superficie territorial del municipio.

Entre la vegetación de la UEEF, según Del Rio y Altable (2011:20) y CONANP (2017), encontramos plantas xerófilas que crecen en las planicies de las costas, pero hacia el interior de la tierra prospera cierta vegetación caducifolia. En las alturas superiores a los 1200 msnm hay formaciones boscosas de pinos y encinos. Las variedades vegetales que más abundan son la cacachila, el lomboy, el torote, el ciruelo silvestre, el palo fierro, el palo de arco, el palo de Adán, el salate, el güérido y el sauce. En el conjunto Arco de Cabo San

---

<sup>145</sup> Según la DIGAOHM (2017b) este parque es una de las áreas más importantes de la región del Mar de Cortés. Dicha importancia radica en la gran cantidad de especies marinas que habitan en el lugar y en que en sus aguas se ubica el único arrecife de coral vivo en la parte más septentrional del continente Americano, es el único arrecife duro de toda la península de Baja California, y además es también uno de los tres únicos arrecifes vivos que quedan en toda Norteamérica y cuya edad se estima en 25,000 años. Esta zona se encuentra ubicada justo en el Trópico de Cáncer y dentro de los límites que corresponden al estado de Baja California Sur.

<sup>146</sup> De acuerdo a la DIGAOHM (2017a) esta es una Zona de Refugio Submarino de Flora, Fauna y Condiciones Ecológicas del Fondo y fue declarada como tal el 29 de noviembre de 1973 mediante Decreto Presidencial en Cabos San Lucas, en el Estado de Baja California Sur y se encuentra delimitada al Norte por el paralelo 22°54' latitud Norte y al Sur 22°50'50", al Oeste por el meridiano 109°54' y al Este por el meridiano 109°50', publicado en el Diario Oficial de la Federación. Se recategorizó el 7 de junio de 2000.

<sup>147</sup> Según Trasviña (1999:75) en la unidad espacial económico funcional se encuentra parte de la Sierra de la Laguna limitada por los paralelos 22°50' y 24° Norte, así como por los meridianos 109°60' y 110°10' Oeste con una altitud de 400 a 2200 msnm. Cuenta con un área de 151,300 hectáreas compartida la UEEF de La Paz la cual se constituye como una zona de interés biológico por la presencia de especies de flora y fauna únicas como resultado del aislamiento geográfico.

Lucas-Cerro el Vigía la vegetación dominante es de tipo matorral xerófilo. Destacan árboles y arbustos como el mezquite (*Prosopis sp*), paloverde (*Cercidium floridum*), palo de arco (*Tecoma stans*) y damiana (*Turnera diffusa*), el cardón (*Pachycereus sp.*), cholla (*Opuntia sp.*), cardon-barbon (*Pachycereus pecten-aboriginum*) y algunas especies de pitahayas (*Machaerocereus ssp*)

**Cuadro 4-01. Fauna terrestre en la UEEF de Los Cabos.**

<b>Fauna</b>	<b>Descripción</b>
<b>Mamíferos</b>	Tejón ( <i>Taxidea taxus</i> ), zorrillo pinto ( <i>Spilogale putorius</i> ), zorrillo rayado ( <i>Mephitis mephitis</i> ), coyote ( <i>Canis latrans</i> ), zorra gris ( <i>Urocyon cinereoargenteus</i> ), puma americano ( <i>Felis concolor</i> ), gato montés ( <i>Lynx rufus</i> ), babisuri ( <i>Bassaricus astutus</i> ), venado bura o cola prieta ( <i>Odocoileus hemionus</i> ), conejo ( <i>Oryctolagus cuniculus</i> ), liebre común ( <i>Lepus californicus</i> ), murciélago ( <i>Myotis milleri</i> ), ratón de Baja California Sur ( <i>Peromyscus eva</i> ), tuza ( <i>Crateogomys goldmani</i> ), rata ( <i>Rattus rattus</i> ), y ratón común ( <i>Mus musculus</i> ).
<b>Aves</b>	Codorniz ( <i>Callipepla californica achrustera</i> ), paloma torcaza ( <i>Columba fasciata</i> ), paloma de ala blanca ( <i>Zenaida asiatica</i> ), cardenal desértico ( <i>Cardinals sinuatus</i> ), caracará ( <i>Polyburos plancus audubonii</i> ), chuparrosa ( <i>Hylocharis xantusii</i> ), lechuza común ( <i>Tyto alba</i> ), pájaro carpintero ( <i>Dryocopus lineatus</i> ), paloma serrana ( <i>Columba livia</i> ), golondrina ( <i>Sturnus vulgaris vulgaris</i> ), cuervo ( <i>Corvus corax</i> ), ceniztonle ( <i>Mimus polyglottos</i> ), calandria serrana ( <i>Icterus bullocki</i> ), y golondrina risquera ( <i>Hirundo pyrhoneota</i> ).
<b>Reptiles</b>	Iguana de desierto ( <i>Dipsosaurus dorsalis</i> ), lagartija común ( <i>Petrosaurus thalassinus</i> ), cachora ( <i>Urosaurus graciosus</i> ), lagarto cornudo ( <i>Phrynosoma coronatum</i> ), lagarto topo ( <i>Bipes biporus</i> ), y el gecko común ( <i>Hemidactylus frenatus</i> )

Fuente: Elaboración propia con base en Del Rio y Alttable (2010) y CONANP (2017)

**Cuadro 4-02. Fauna marina en la UEEF de Los Cabos.**

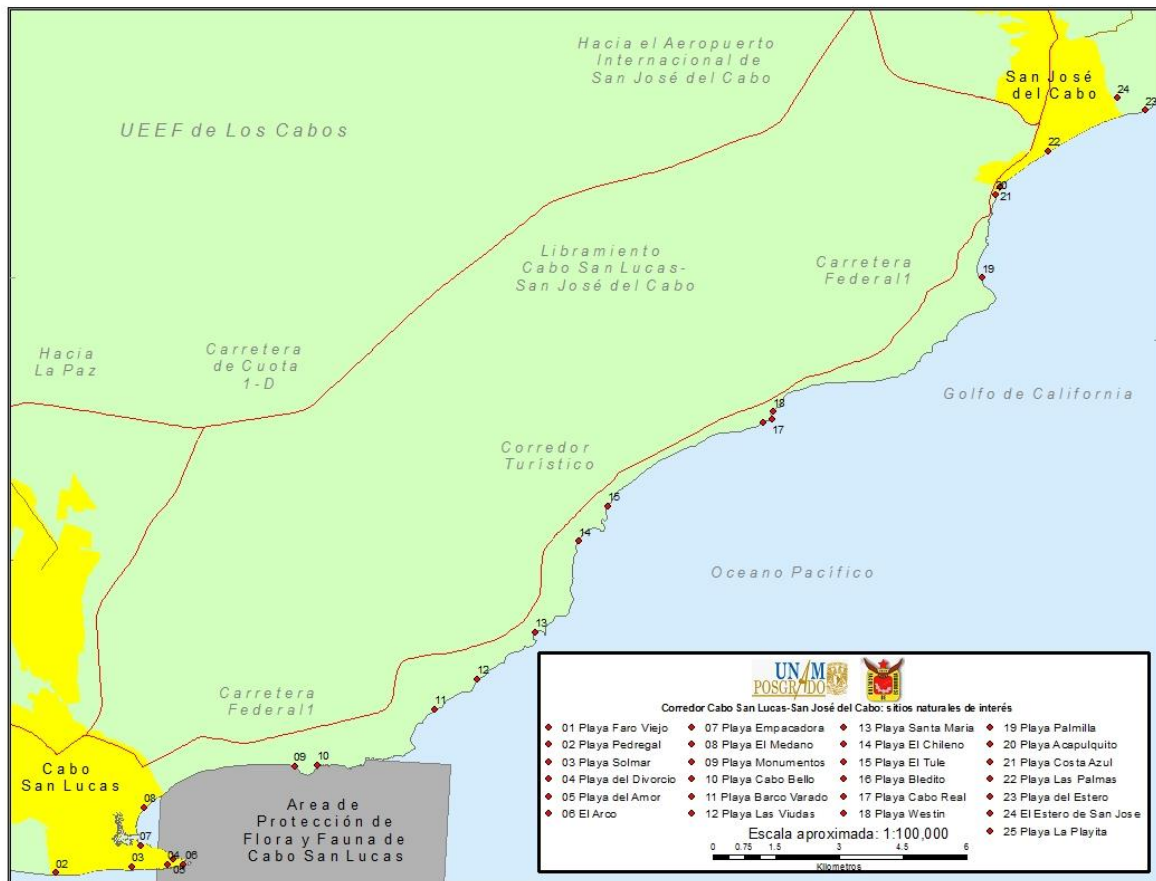
<b>Fauna</b>	<b>Descripción</b>
<b>Aves</b>	Pelicano café ( <i>Pelecanus occidentales</i> ), la gaviota común ( <i>Larus livens</i> ), tijereta ( <i>Fregata magnificens</i> ), tildillo de Wilson ( <i>Charadrius wilsonia</i> ), cormorán ( <i>Phalacrocorax auritus</i> ) y zarapico ( <i>Cataptrophorus semipalmatus</i> )
<b>Peces</b>	Marlín azul ( <i>Makairanigricans</i> ), marlín rayado ( <i>Tetrapturus audax</i> ), pez vela ( <i>Istiophorus platyperus</i> ), pez espada ( <i>Xiphias gladius</i> ), dorado ( <i>Coryphaena hippurus</i> ), atún aleta amarilla ( <i>Thunnus albacares</i> ), cabrilla arenera ( <i>Paralabrax maculatofasciatus</i> ), jurel ( <i>Seriola lalandi</i> ), sierra ( <i>Scomberomorus sierra</i> ), pargo amarillo ( <i>Lutjanus argentiventris</i> ), y pez gallo ( <i>Nematistius pectoralis</i> ).
<b>Otras</b>	Lobos marinos ( <i>Zalophus californianus</i> ), y las especies bandera que acuden al área cada año para fines reproductivos: la ballena jorobada ( <i>Megaptera novaeangliae</i> ), la ballena gris ( <i>Eschrichtius robustus</i> ), la tortuga prieta ( <i>Chelonia agassizii</i> ), tortuga laud ( <i>Dermochelys coriácea</i> ), y la tortuga golfina ( <i>Lepidochelys olivacea</i> ).

Fuente: Elaboración propia con base en Del Rio y Alttable (2010) y CONANP (2017)

Entre la fauna terrestre regional destacan algunos mamíferos, aves y reptiles los cuales se enlistan en el cuadro 4-01. En cuanto a fauna marina, esta se compone por aves, peces

(que en su mayoría son de alto valor para la pesca deportiva), y otras que son representativas y renombradas para el turismo se enlistan en el cuadro 4-02.

**Imagen 4-03: Corredor turístico y playas.**



**Fuente:** Elaboración propia con base en CSLN (2017), CONANP (2017), INEGI (2016g)

Según CONANP (2017) y DIGAOHM (2017b) el Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo está rodeado de escenarios contrastantes, ya que por un lado se encuentra el desierto y por otro lado tenemos sus playas<sup>148</sup> las cuales tienen distintos tonalidades de turquesa las cuales se encuentran distribuidas a lo largo de 33 kilómetros entre sus extremos y observando la imagen 4-03 y según CSLN (2017) hay aproximadamente más de 20 playas entre las que se enlistamos las siguientes: Playa Faro Viejo, Playa Pedregal, Playa Solmar, Playa del Divorcio, Playa del Amor, Playa Empacadora, Playa el Médano, Playa Monumentos, Playa Cabo Bello, Playa Barco Varado, Playa las Viudas, Playa Santa María, Playa el Chileno, Playa el Tule, Playa Bledito, Playa Cabo Real, Playa Westin, Playa Palmilla, Playa Acapulquito, Playa Costa Azul, Playa Las Palmas, Playa del Estero y Playa la Playita.

<sup>148</sup> Según la DIGAOHM (2017b) la costa de este corredor presenta un relieve compuesto por playas arenosas de fuerte pendientes, con un área rocosa en cada extremo.

## 4.2.2. HISTORIA ECONÓMICA DE LA UEEF DE LOS CABOS.

### 4.2.2.1. PORFIRIATO (1860-1910)

Para la UEEF de Los Cabos la dinámica económica durante este periodo va enmarcada dentro de la tendencia secular que opera en el resto del Noroeste mexicano, esto es, se consolida por una parte el modelo primario exportador<sup>149</sup> y por otra se integra la región al área de influencia de las ambiciones geoestratégicas de Estados Unidos de América<sup>150</sup>. En el Noroeste se diversifica la economía gracias al auge en la construcción de vías de comunicación, el desarrollo de la minería, la siderurgia, la industria, la agricultura comercial y la ganadería, actividades que se ven potenciadas gracias al aumento de la demanda mundial de materias primas y alimentos. Según Ortega (2011); De la Peña y Aguirre (2006); y González y Rivas (2002a) en la economía mexicana operan dos sectores económicos clasificados en función al desarrollo de las relaciones capitalistas y su vinculación al mercado mundial: el primero de carácter moderno vinculado al mercado externo, sometido a intereses extranjeros y en donde operan plenamente las relaciones capitalistas de producción; y el segundo de corte tradicionalista, en donde predominan relaciones precapitalistas de producción, y enfocado a la subsistencia y al mercado interno.

Según Martínez (2002: 529) y González y Rivas (2002a: 287) las condiciones de aislamiento geográfico y escasa población de Baja California Sur del resto de México obliga a los sucesivos gobiernos federales a poner en práctica una estrategia de mexicanización de esta región a través de su colonización, el desarrollo de su economía y la integración al resto del país. La minería y la actividad agropecuaria se erigen como los pilares de la economía sudcaliforniana, aunado a la expansión del comercio y de la industria del piloncillo<sup>151</sup>

Según Martínez (ibid: 529) y González y Rivas (ibid: 287) la economía de Los Cabos durante el Porfiriato se apoya en la agricultura<sup>152</sup>, la ganadería<sup>153</sup>, extracción de madera<sup>154</sup>

---

<sup>149</sup> De acuerdo con De la Peña y Aguirre (ibid:82) el **modelo primario exportador** es aquel en el que las exportaciones comandan al resto de la economía, los ingresos públicos dependen en buena parte de los impuestos al comercio, las vías de comunicación siguen las rutas de las exportaciones, la diversificación de la estructura económica se vincula a la dinámica mundial, las manufacturas dependen del ciclo agrícola y del crecimiento de las exportaciones y los ingresos monetarios derivados de la relación salarial son obtenidas de actividades dirigidas al mercado, sobretodo el mundial.

<sup>150</sup> Según Almada (2011: 149) y Ortega (2011: 238) en el transcurso del último cuarto del siglo XIX ocurren dos grandes cambios que jugarán un papel importante en la configuración del Noroeste mexicano (por lo tanto de la región de Los Cabos): 1. La pacificación de la frontera norte de México y 2. El surgimiento de Estados Unidos de América como potencia económica y el mayor mercado del mundo.

<sup>151</sup> De acuerdo con González y Rivas (2002a: 315) del periodo que va de 1899 a 1907 San José del Cabo producía el 46 por ciento del piloncillo en Baja California Sur

<sup>152</sup> Según González y Rivas (ibid: 329) se produce caña de azúcar; frutas como el plátano mango, lima, sandía, melón y naranja; cereales como el maíz, frijol, trigo, garbanzo, arvejon, haba y lenteja; hortalizas como: lechuga, repollo, ajo, calabaza, betabel, chícharo, chile, camote, cebolla, papa y tomate; y algodón.

<sup>153</sup> En palabras de González y Rivas (ibid: 362) por las condiciones extremas de sequía, carencia de pastizales, etc... se practica el ganado extensivo vacuno, caballar, mular y asnal.

<sup>154</sup> Según González y Rivas (ibid: 315) explotación de especies silvestres vegetales como: palo fierro, paloblanco, mezquite, palo colorado, mauto, palo zorrillo, palo amarillo, uña de gato, palo de arco, palo escopeta, etc...

(cascalote<sup>155</sup>), la pesca y el comercio, los cuales se expanden gracias a la demanda derivada del auge minero que se da en UEEF de La Paz y a la expansión de las vías de comunicación terrestres y marítimas. Ver anexo 4-01.

San José del Cabo<sup>156</sup>, junto con La Paz y Santa Rosalía se encuentran entre los principales centros articuladores del comercio en Baja California Sur, y sus puertos de altura quedan integrados a una red que vincula a los puertos de Mazatlán, Mulegé, Altata, Guaymas, Loreto, Navachiste, Topolobampo, San Blas, Acapulco y Puerto Ángel, y San Francisco, California en Estados Unidos.

Según González y Rivas (ibid: 327) por otra parte también operan paralelamente al interior de la economía de Los Cabos formas de producción tradicionales enfocadas al mercado local con formas de producción de corte moderno integradas por productores a gran escala, utilizando trabajo asalariado, sistemas de riego, mecanización de algunas faenas y con un intenso intercambio con los Estados Unidos de América.

#### **4.2.2.2. REVOLUCIÓN (1910-1920)**

Según González y Rivas (2002b: 428) durante este periodo continua la especialización de la UEEF de Los Cabos en actividad agropecuaria, siendo las actividades más destacables el cultivo de caña de azúcar y la industria del piloncillo<sup>157</sup>, aunque su expansión se topa con límites como plagas, falta de obras hidráulicas, falta de comunicaciones rápidas y la carencia de instalaciones especiales para empaque, selección y conservación de productos<sup>158</sup>.

La Revolución afecta en el sentido de que la actividad minera<sup>159</sup>, el motor de la economía sudcaliforniana viene a menos, y a que el comercio se ve disminuido debido a la suspensión de las comunicaciones<sup>160</sup>, debido a los donativos forzosos, impuestos extraordinarios y a la introducción de los bilimbiques por las distintas facciones en pugna. Sin embargo para 1920 el comercio ya se encontraba otra vez en expansión, siendo las principales casas

---

<sup>155</sup> De acuerdo con González y Rivas (ibid: 352) como *cascalote* se conoce a las cortezas de diversos tipos de árboles que se utilizaban en la curtiduría de cueros y vaquetas, destacando las que se obtenían del palo blanco, encino, torote, mezquite, palo fierro y ciruelo, debido a su contenido tanino.

<sup>156</sup> En palabras de González y Rivas (ibid: 413) gracias al auge en la agricultura y al desarrollo de la industria del piloncillo, el gobierno federal en 1888 decreta la apertura del puerto de San José del Cabo al comercio de altura, con lo cual quedó definido el mercado regional del Mar de Cortés o Golfo de California que integra a los estados de Sonora, Sinaloa y Baja California Sur.

<sup>157</sup> Según González y Rivas (2002b:428 y 434) por ejemplo en 1911 un 90 por ciento de la tierra arable se destinó al cultivo de caña de azúcar y el restante a la siembra de frutales, granos y legumbres. Por otro lado, la ganadería se enfoca a la producción de leche, queso y mantequilla. Ambas actividades están sujetas a los vaivenes climáticos.

<sup>158</sup> De acuerdo con González y Urciaga (2002:461) la agricultura se encuentra disminuida al final de este periodo debido al atraso en las formas de cultivo, la falta de infraestructura hidráulica y a la irregularidad en las comunicaciones.

<sup>159</sup> En palabras de González y Rivas (ibid: 438) la actividad motora de Sudcalifornia continua siendo la minería, aunque esta se vea afectada por la disminución de la calidad y el rendimiento del mineral, así como por el contexto social turbulento de la lucha armada revolucionaria y por la Primera Guerra Mundial.

<sup>160</sup> Según González y Rivas (ibid: 450) en los momentos más álgidos de la década las comunicaciones marinas se vieron interrumpidas.

mercantiles que gozaron de prosperidad durante el Porfiriato las que lograron superar las dificultades de la década.

#### **4.2.2.3. POSREVOLUCIÓN (1920-1940)**

Podemos catalogar a este periodo como de transición económica por un lado y de consolidación de un estado desarrollista<sup>161</sup> por el otro ya que son estas dos décadas en las que el nuevo régimen construye sus instituciones y pacifica al país<sup>162</sup>, si bien el modelo económico prosigue su marcha hasta 1929<sup>163</sup> cuando se presenta en su máximo vigor la crisis mundial y sus repercusiones serán el giro forzoso hacia un modelo que depende de factores internos nacionales para su expansión<sup>164</sup>.

En este periodo en la UEEF de Los Cabos se otorgan las primeras dotaciones de tierra, se reorienta el gasto público hacia la vertiente económica para dar solución a los problemas más urgentes, se consolida la dependencia de los recursos financieros federales, predominando las actividades agropecuarias, aunque el patrón de cultivos transita de la preponderancia del monocultivo de la caña de azúcar a la del jitomate, la ganadería se enfoca a las necesidades del mercado interno, continúe la extracción del cascalote, y la industria del piloncillo y la curtiduría se mantienen como las industrias principales<sup>165</sup>. Por otra parte la actividad del comercio se enfoca en la adquisición de insumos para el empaque del jitomate y de la nascente actividad pesquera<sup>166</sup>.

#### **4.2.2.4. CRECIMIENTO ORIENTADO HACIA EL MERCADO INTERNO (1940-1982)**

Durante este periodo presenciamos en México la transición de una sociedad agraria a una urbana semiindustrial y la consolidación del modelo de crecimiento hacia adentro apuntalado por la sustitución de importaciones lo cual se manifiesta económicamente en una rápida expansión del mercado interno; el afianzamiento del sector manufacturero

---

<sup>161</sup> Este término se toma de Moreno-Brid y Ros (2010). González y Urciaga (2002:462) lo resume en pocas palabras: encaminar el país hacia un modelo de acumulación que respondiera más a las demandas del mercado interno y que tuviera como base la producción industrial requiere de la reorganización del sector público y de la consolidación del poder político, proceso que fue lento durante los primeros años, los cuales estuvieron sujetos a los vaivenes de la vida política.

<sup>162</sup> De acuerdo con Tello (2014:29) los principales objetivos de los gobiernos revolucionarios fueron: 1) la paz interna y la estabilidad política y social del país; 2) la recuperación, organización y estabilización de la economía nacional; 3) atención a algunas demandas de carácter social de la población; y 4) lograr el reconocimiento diplomático de los gobiernos de la Revolución.

<sup>163</sup> Según De la Peña y Aguirre (2006:205) la Revolución no cuestionó la vía primario-exportadora sino los efectos concentradores que había tenido y el sobrepeso del capital extranjero. Esta relación con el mercado mundial como fuente de crecimiento solo sería puesta en entredicho con la crisis de 1929

<sup>164</sup> En palabras de De la Peña y Aguirre (ibid: 207 y 332) la crisis de 1927 a 1932 supone el derrumbe del modelo primario exportador y obliga a realizar cambios económicos de trascendencia: se reorienta la vía de desarrollo, instituyéndose una economía de mercado interno. Dicho de otra manera la industria manufacturera se convierte en el motor de crecimiento.

<sup>165</sup> González y Urciaga (2002: 483) la actividad industrial muestra un rostro de precariedad debido a la estrechez del mercado regional, la falta de comunicaciones y transportes y a la carencia de estímulos fiscales.

<sup>166</sup> Según González y Urciaga (ibid: 487) en 1925 se llevan a bordo del barco fabrica Calmex operaciones de empaque de productos marinos. Sus tripulantes estaba integrada por pescadores japoneses, estadounidenses y europeos. El aceite comestible y envase con tapa se traían desde San Diego, California, hacia donde también se enviaba el producto enlatado sin etiquetar, que consistía en atún en aceite y salmuera. En 1928 un incendio provocó el hundimiento del Calmex, por lo que se aceleró la construcción de la nueva planta empacadora en Cabo San Lucas.

como motor de crecimiento<sup>167</sup>; y el auge y posterior decadencia de la agricultura<sup>168</sup>; y el establecimiento de una política activa de fomento industrial<sup>169</sup>. Al final de este periodo el modelo muestra signos de agotamiento debido a las características de industrialización trunca<sup>170</sup> que asumió dicho proceso, a la concentración del ingreso<sup>171</sup> y a la falta de una reforma fiscal<sup>172</sup>, fenómenos que se materializan en turbulencias macroeconómicas como la crisis de 1976 y 1982 lo cual llevará hacia una redefinición de las prioridades de política económica en México.

En el Noroeste la estrategia económica nacional durante el periodo consiste en incentivar la producción e industrialización de actividades agropecuarias, para lo que se despliegan en el territorio tanto inversiones directas como subsidios con el fin de aumentar la producción primaria de exportación, así como la creación de nuevas industrias<sup>173</sup>. Sin embargo, en Baja California Sur y en la UEEF de Los Cabos, las limitantes tradicionales como la dificultad en el transporte, la poca población, la falta de centros educativos y la falta de

---

<sup>167</sup> Según Moreno-Brid y Ros (2010: 132) y De la Peña y Aguirre (ibid: 332) la industria manufacturera se convierte en el motor de crecimiento, el cual alcanza una tasa de incremento de la producción del 8.2 por ciento anual, siendo la demanda del mercado doméstico su fuente principal de dinamismo.

<sup>168</sup> De acuerdo con Moreno-Brid y Ros (ibid: 145) a lo largo del periodo 1940-1965 la agricultura tuvo un comportamiento excepcional en todas las funciones que cumple el en el desarrollo económico, ya que: 1) incrementa la producción para hacer frente a la expansión de la población urbana y cubriendo el creciente consumo de alimentos; 2) abastece al sector manufacturero con una creciente producción de materias primas e ingresos crecientes de divisas necesarias para satisfacer las necesidades de importación para industrialización; 3) oferta de mano de obra para satisfacer, a niveles salariales bajos, la demanda creciente de trabajo del sector industrial y de servicios; 4) ahorros dirigidos a la inversión en infraestructura y en la industria a través de la intermediación del sistema bancario y de los cambios en los precios relativos entre la agricultura y la industria; y 5) un mercado en expansión para la producción industrial constituido por una pequeña pero creciente clase media rural. Sin embargo este papel se invierte a partir de 1965 debido a la caída de la inversión pública en el desarrollo de la agricultura que opera desde la segunda mitad de la década de los cincuenta.

<sup>169</sup> En palabras de De la Peña y Aguirre (2006: 352 y 360) la industrialización arranca durante el auge del modelo primario-exportador, y ocurre casi espontáneamente ante los choques externos que significaron la crisis de 1929 y la Segunda Guerra Mundial. Dicho de otra manera en un principio el aumento de la producción industrial se basó en el uso pleno de la capacidad instalada durante el Porfiriato.

<sup>170</sup> La **industrialización trunca** es una idea propuesta por Fernando Fajnzylber y que según De la Peña y Aguirre (ibid: 359) se caracteriza por la dependencia de medios de producción importados derivada de la incapacidad nacional de un desarrollo científico-técnico propio que creé bienes de capital necesarios para la industrialización

<sup>171</sup> Según Moreno-Brid y Ros (2010: 170) los responsables de la política estaban muy conscientes de la necesidad de corregir las desigualdades que acompañaron el proceso de crecimiento económico, por lo que un esfuerzo a favor de la redistribución del ingreso fue visto como necesario para aliviar la tensión social manifestada abiertamente en el movimiento estudiantil de 1968 y la actividad guerrillera en el campo y en los centros urbanos a principios de los setenta. La situación de acuerdo con Tello (2014: 454) era que hacia 1970 la producción de bienes y servicios se estancaba, los desempleados se acumulaban rápidamente y la satisfacción de las necesidades de servicios educativos, médicos, sanitarios y de vivienda tenían un retraso de lustros.

<sup>172</sup> De acuerdo con Tello (ibid: 485) el aumento de los ingresos del gobierno no fue paralelo al esfuerzo de gasto llevado a cabo por el sector público durante el sexenio de Echeverría y López Portillo, por lo que se recurrió al sobreendeudamiento.

<sup>173</sup> En palabras de Altable (2002:493) estos apoyos llegarían con una década de rezago a Baja California Sur.

tradición empresarial se ven reflejados en un mercado muy reducido para el pleno desenvolvimiento de las actividades agropecuarias e industriales<sup>174</sup>.

A pesar de lo anterior la estrategia de mexicanización de la economía sudcaliforniana se basó en dos vertientes, la primera en el impulso de actividades agrícolas<sup>175</sup>, ganaderas<sup>176</sup>, mineras y pesqueras<sup>177</sup> y la segunda en la concesión a partir de 1939 de un régimen preferencial de zona libre<sup>178</sup>, lo cual transforma profundamente el desarrollo y estructura económica en Baja California Sur y sienta las bases de un auge comercial que opera durante el periodo de 1970-1982, lo que sumado a una fuerte inversión pública, por encima del promedio nacional, se ve reflejado en la inauguración de la Carretera Transpeninsular<sup>179</sup>, la construcción e inauguración de dos aeropuertos en Los Cabos y el surgimiento de este último como destino turístico importante a nivel internacional.

Al final de este periodo en 1982, con la fuerte caída del ingreso nacional debido a la profunda devaluación e inflación, se asfixia la demanda nacional de servicios turísticos y de bienes comerciales importados lo que sumado a la caída en la inversión pública federal lleva a la región a sumirse en una profunda crisis económica.

#### **4.2.2.5. CRECIMIENTO ORIENTADO HACIA EL MERCADO EXTERNO (1982- A LA FECHA)**

El año de 1982 representa para México un parteguas en su estrategia de desarrollo nacional, ya que se abandona la sustitución de importaciones y se vira hacia un modelo basado en una economía abierta y fuertemente exportadora y en un gobierno con finanzas publicas más equilibradas<sup>180</sup>.

---

<sup>174</sup> Según Martínez (2002: 546) a pesar de esto se desenvuelven industrias enfocadas a la provisión del mercado local como fabricantes de bloques, tubos de cemento, ladrilleras, carpinterías, rastros, plantas de agua purificada, panaderías e imprentas.

<sup>175</sup> De acuerdo con Altable (2002:501) opera la decadencia del cultivo de caña de azúcar debido a la fuerte competencia de Sinaloa por lo que se transita hacia cultivos enfocados a satisfacer necesidades locales como el maíz.

<sup>176</sup> En palabras de Altable (2002: 502) el ganado preponderante es el vacuno y su producción se enfoca a la satisfacción exclusiva de las necesidades locales.

<sup>177</sup> Según Martínez (2002: 546) en la década de los sesentas se establecen en Cabo San Lucas y San José del Cabo plantas empacadoras de productos marinos

<sup>178</sup> Según Martínez (ibid: 547) esto se hace con el fin de aliviar las grandes deficiencias de abasto provenientes del país. Este privilegio se ve reforzado en 1965 con la inclusión de Baja California Sur en el *Programa de Industrialización Fronteriza* que otorgaba exenciones de aranceles de importación temporal de maquinaria, equipo e insumos

<sup>179</sup> Inaugurada en 1973.

<sup>180</sup> De acuerdo con Tello (2014: 625) el triunfo del pensamiento neoliberal lleva a practicar en América Latina una serie de reformas recomendadas por el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, la Reserva Federal, y el Departamento del Tesoro de Estados Unidos de América, todas con sede en Washington, D.C. (el llamado Consenso de Washington) destinadas a alterar la estructura de la economía. Estas reformas incluyen la liberalización del comercio exterior, del sistema financiero y de la inversión extranjera. La orientación de la economía hacia los mercados externos. La privatización de empresas públicas. La desregulación de las actividades económicas. La estricta disciplina fiscal. La erradicación de los desequilibrios fiscales por la vía de la reducción del gasto público. Una reforma tributaria orientada a la reducción de las tasas en los impuestos directos y descansar, para la recaudación, en los impuestos indirectos. Un marco legislativo e institucional para garantizar los derechos de propiedad.



Al entrar México al GATT y posteriormente con la firma del TLCAN desaparecen las ventajas comerciales que tenía Baja California Sur con la zona libre, llegando a su fin el auge en el comercio de importación, por lo que los hacedores de política económica fomentan la promoción del turismo<sup>181</sup> en Los Cabos, modelo que está basado en la explotación de recursos ambientales<sup>182</sup>, lo que en cierta manera protege a la UEEF de Los Cabos de la depresión en la actividad económica como la que afecto a la UEEF de La Paz.

De acuerdo con Del Rio y Altable (2010: 211) durante este último periodo el comportamiento demográfico de Baja California Sur es dinámico a pesar de ser la entidad de la República Mexicana que cuenta con menor número de habitantes. En los 15 años comprendidos entre 1990 y 2005, la población local creció en poco más de 61 por ciento con una distribución geográfica que muestra importantes desequilibrios. La Paz y los asentamientos del corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo concentraron, en el último año considerado, las cuatro quintas partes de la población del estado, constituyéndose el comercio, el turismo y los servicios públicos como las actividades económicas que mayores oportunidades de ocupación generan en ambas UEEF.

Ya adentrándonos al periodo de estudio, que abarca de 2003 a 2013, podemos observar que en el año 2003, según el cuadro 4-03, los subsectores 721 *Servicios de alojamiento temporal*; 722 *Servicios de preparación de alimentos y bebidas*; 561 *Servicios de apoyo a los negocios*; 462 *Comercio al por menor en tiendas de autoservicio y departamentales*; 461 *Comercio al por menor de abarrotes, alimentos, bebidas, hielo y tabaco*; 468 *Comercio al por menor de vehículos de motor, refacciones, combustibles y lubricantes*; 236 *Edificación*; 487 *Transporte turístico*; 517 *Otras telecomunicaciones*; 531 *Servicios inmobiliarios*; 222 *Suministro de agua y suministro de gas por ductos al consumidor final*; 811 *Servicios de reparación y mantenimiento*; 466 *Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores*; 463 *Comercio al por menor de productos textiles, bisutería, accesorios de vestir y calzado*; 465 *Comercio al por menor de artículos de papelería, para el esparcimiento y otros artículos de uso personal*; y 327 *Fabricación de productos a base de minerales no metálicos*, cuentan con una participación mayoritaria en la creación de valor agregado censal bruto en la UEEF, lo cual contrasta comparando la participación de dichos subsectores con el Noroeste en su conjunto (81.1 por ciento contra 35.7 por ciento). De los subsectores vinculados al turismo en 2003 destacan los subsectores 721 *Servicios de alojamiento temporal*; el 722 *Servicios de preparación de alimentos y bebidas*; el 561 *Servicios de apoyo a los negocios*; el 487 *Transporte turístico*; y el 466 *Comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras, artículos para la decoración de interiores*, con una participación en la creación de valor agregado del 36.1 por ciento en la UEEF de Los Cabos, esto es casi dos quintas partes del total del valor agregado censal bruto creado.

---

<sup>181</sup> Y de todas las actividades que vienen asociadas como condominios, tiempos compartidos, propiedades (segundas residencias) en manos de nacionales y extranjeros, hoteles, tráiler-parks, y otros establecimientos de alojamiento temporal.

<sup>182</sup> Según Martínez (2002:563) una de las prioridades de la nueva estrategia de desarrollo del país es el incremento sustancial de las exportaciones de mercancías o de servicios (como el turismo) por lo que la inversión pública federal se concentra en la zona de Los Cabos.

**Cuadro 4-03. Participación en valor agregado censal bruto de los principales sectores en la UEEF de Los Cabos, 2003 y 2013.**  
Participaciones en porcentajes.

<b>Subsector 2003</b>	<b>En UEEF Los Cabos</b>	<b>En el Noroeste</b>	<b>Subsector 2013</b>	<b>En UEEF Los Cabos</b>	<b>En el Noroeste</b>
<b>721</b>	16.5	1.1	<b>721</b>	22.5	1.2
<b>722</b>	8.8	2.2	<b>462</b>	9.4	3.6
<b>431</b>	7.3	5.5	<b>561</b>	8.5	3.0
<b>561</b>	4.7	2.5	<b>236</b>	7.1	1.6
<b>462</b>	4.6	3.8	<b>722</b>	6.9	2.6
<b>461</b>	4.5	3.2	<b>222</b>	6.1	1.2
<b>468</b>	4.3	3.4	<b>431</b>	4.5	4.7
<b>236</b>	4.1	2.0	<b>468</b>	3.0	2.9
<b>487</b>	3.2	0.1	<b>461</b>	1.9	2.2
<b>517</b>	3.2	1.7	<b>434</b>	1.9	3.2
<b>531</b>	3.1	1.7	<b>467</b>	1.7	1.1
<b>222</b>	3.0	1.8	<b>541</b>	1.5	1.4
<b>811</b>	2.9	1.5	<b>611</b>	1.4	1.7
<b>466</b>	2.8	1.3	<b>531</b>	1.4	0.8
<b>463</b>	2.7	1.0	<b>465</b>	1.3	0.4
<b>465</b>	2.6	0.8	<b>811</b>	1.3	1.4
<b>327</b>	2.6	2.1	<b>463</b>	1.3	0.7
<b>Total region</b>	<b>81.1</b>	<b>35.7</b>	<b>Total region</b>	<b>81.6</b>	<b>34.0</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexos 03-23 y 03-24.

En 2013 los subsectores 721 *Servicios de alojamiento temporal*; 462 *Comercio al por menor en tiendas de autoservicio y departamentales*; 561 *Servicios de apoyo a los negocios*; 236 *Edificación*; 722 *Servicios de preparación de alimentos y bebidas*; 222 *Suministro de agua y suministro de gas por ductos al consumidor final*; 431 *Comercio al por mayor de abarrotes, alimentos, bebidas, hielo y tabaco*; 468 *Comercio al por menor de vehículos de motor, refacciones, combustibles y lubricantes*; 461 *Comercio al por menor de abarrotes, alimentos, bebidas, hielo y tabaco*; 434 *Comercio al por mayor de materias primas agropecuarias y forestales, para la industria, y materiales*; 467 *Comercio al por menor de artículos de ferretería, hlapalería y vidrios*; 541 *Servicios profesionales, científicos y técnicos*; 611 *Servicios educativos*; 531 *Servicios inmobiliarios*; 465 *Comercio al por menor de artículos de papelería, para el esparcimiento y otros artículos de uso personal*; 811 *Servicios de reparación y mantenimiento*; y 463 *Comercio al por menor de productos textiles, bisutería, accesorios de vestir y calzado*, cuentan con una participación mayoritaria en la creación de valor agregado censal bruto en la UEEF de Los Cabos en comparación con el Noroeste en su conjunto (81.6 por ciento contra 34.0 por ciento). De los subsectores vinculados al turismo en 2013 destacan el subsector 721 *Servicios de alojamiento temporal*; el 561 *Servicios*

de apoyo a los negocios; el 722 Servicios de preparación de alimentos y bebidas; el 541 Servicios profesionales, científicos y técnicos; y el 611 de Servicios educativos, que en su conjunto representan, 40.8 por ciento del valor agregado censal bruto de Los Cabos, poco arriba de las dos quintas partes del total de la unidad espacial económico funcional.

### **4.3. IDENTIFICACIÓN DE CLÚSTERS DE SERVICIOS TURÍSTICOS EN EL CORREDOR ECONÓMICO DE CABO SAN LUCAS-SAN JOSÉ DEL CABO.**

#### **4.3.1. DESCRIPCIÓN.**

Para llevar a cabo este análisis hubo necesidad de utilizar información estadística correspondiente a los Censos Económicos 2004, 2009 y 2014 del INEGI a nivel de área geoestadística básica, la cual se obtuvo en el Laboratorio de Microdatos de la institución mencionada. Los datos vienen desagregados hasta nivel clase de actividad, esto es, a 6 dígitos del Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte. Sin embargo para no incurrir en problemas de confidencialidad, se procesaron los datos de acuerdo a los siguientes pasos:

1. Integración de las unidades de análisis Cabo San Lucas-San José del Cabo con las correspondientes áreas geoestadísticas básicas. Esto se hace con ayuda del marco geoestadístico nacional y de sistemas de información geográfica.
2. Identificación y agregación de las clases de actividad vinculadas a turismo<sup>183</sup> tanto para las variables A131A valor agregado censal bruto y H001A población ocupada total para cada una de las áreas geoestadísticas mencionadas en el párrafo anterior;
3. Calculamos densidades económicas y coeficientes de localización con los datos mencionados en párrafos anteriores;
4. Como se asume la presencia de autocorrelación espacial y heterogeneidad espacial en la distribución del empleo turístico en las ciudades que conforman el corredor turístico, determinamos clústers de servicios turísticos tomando como base los coeficientes de localización y procesando con la paquetería GeoDa la cual nos genera índices locales de asociación espacial (LISA) y los clasifica en cuatro categorías, de las cuales nos enfocamos en las ALTO-ALTO (HH) y ALTO-BAJO (HL);
5. Determinación de tasas medias de crecimiento anual (TMCA) para los periodos 2003-2008; 2008-2013; y 2003-2013 de cada uno de las unidades geográficas que integran el clúster de servicios turísticos en el corredor económico de Cabo San Lucas-San José del Cabo.
6. Análisis de la distribución espacial y localización de las unidades económicas que desempeñan las actividades vinculadas al turismo con ayuda del DENU (Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas) del INEGI.

---

<sup>183</sup> Las clases que se seleccionaron en la medida de su disponibilidad en los censos económicos fueron las siguientes, de acuerdo a lo planteado en el trabajo de Guerra, San Román y Tejeda (2009): 237312, 464111, 466313, 481210, 485111, 487990, 488491, 511131, 532110, 541310, 541690, 561120, 561210, 561510, 561920, 611311, 611631, 611698, 622111, 711121, 711312, 712112, 712120, 713112, 713910, 713941, 713944, 721111, 721190, 721311, 722111, 722211, 722212, 812110, 931310.

## 4.3.2. IDENTIFICACIÓN DE CLÚSTERS

### 4.3.2.1. PARA 2003.

Los resultados obtenidos para el año 2003, de acuerdo a los cuadros 4-04 y 4-05 y a las imágenes 4-04 y 4-05, nos muestran la existencia y localización de dos clústers de servicios turísticos, los cuales denominé *Zona Hotelera-San José Centro* y *Zona Hotelera-Cabo San Lucas Centro*.

Las variables económicas de las áreas geoestadísticas básicas que conforman cada uno de estos clústers muestran un comportamiento diferenciado muy marcado respecto al resto del territorio en Cabo San Lucas y San José del Cabo, esto es, la magnitud de las variables analizadas no es homogénea a lo largo del territorio. Por ejemplo la densidad económica promedio en los clústers, en el caso del valor agregado censal bruto turístico es de aproximadamente 119.8 millones de pesos anuales por kilómetro cuadrado y en el caso del empleo turístico es de 888 personas ocupadas por kilómetro cuadrado. Esto contrasta con el resto del territorio de estas ciudades, en el que la densidad económica mediana es de 2 millones de pesos anuales por kilómetro cuadrado para el valor agregado censal bruto turístico y de 29 personas ocupadas en el turismo por kilómetro cuadrado.

**Cuadro 4-04. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto, población ocupada total, densidades económicas por AGEB, densidades económicas promedio por clúster. 2003. Kilómetros cuadrados, miles de pesos 2008=100, personas, miles de pesos por kilómetro cuadrado y personas ocupadas por kilómetro cuadrado.**

CVE_AGEB	AREA_KM2	VACB_TUR	POT_TUR	VACB_TOT	POT_TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	
0300800010394	2.3	115,769	679	324,555	1,320	51,220	300	
0300800010799	0.3	82,967	565	170,632	1,617	294,689	2,007	
0300800010801	0.5	5,475	83	330,299	1,242	11,054	168	
<b>CLUSTER ZONA HOTELERA-SAN JOSE CENTRO</b>		<b>3.0</b>	<b>204,210</b>	<b>1,327</b>	<b>825,486</b>	<b>4,179</b>	<b>356,962</b>	<b>2,475</b>
0300800540356	1.2	485,494	4,067	1,357,603	8,014	394,073	3,301	
0300800540498	2.4	90,632	547	124,967	725	37,137	224	
0300800540939	0.3	7,696	118	76,802	969	29,148	447	
0300800540943	0.2	70,992	314	223,346	1,209	356,130	1,575	
<b>CLUSTER ZONA HOTELERA-CABO SAN LUCAS CENTRO</b>		<b>4.1</b>	<b>654,815</b>	<b>5,046</b>	<b>1,782,718</b>	<b>10,917</b>	<b>816,488</b>	<b>5,547</b>
<b>CLUSTERS CORREDOR LOS CABOS</b>		<b>7.2</b>	<b>859,025</b>	<b>6,373</b>	<b>2,608,203</b>	<b>15,096</b>	<b>119,760</b>	<b>888</b>
<b>AREA URBANA CORREDOR LOS CABOS</b>		<b>34.5</b>	<b>915,888</b>	<b>7,125</b>	<b>4,179,306</b>	<b>25,638</b>	<b>26,562</b>	<b>207</b>
<b>MEDIANA</b>		<b>490</b>	<b>7</b>	<b>5,363</b>	<b>69</b>	<b>2,049</b>	<b>29</b>	

**Nota:** totales pueden no coincidir debido al redondeo.

**Fuente:** Elaboración propia con base en anexo 4-02.

Podemos profundizar en la anterior aseveración al observar el cuadro 4-05, ya que el área que conforman a dichos clústers es alrededor del 21 por ciento del área urbana de las ciudades que integran el corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo y en su interior se origina casi el 94 por ciento del valor agregado turístico y se concentra casi el 90 por ciento del empleo turístico. Llama la atención cómo se ve reflejada la vocación turística del corredor, ya que tomando en cuenta el total de la actividad económica, la magnitud desarrolla en estos clústers representa el 62.4 por ciento del valor agregado censal bruto y el 58.9 por ciento del empleo de estas ciudades, o sea en palabras llanas: más de la mitad

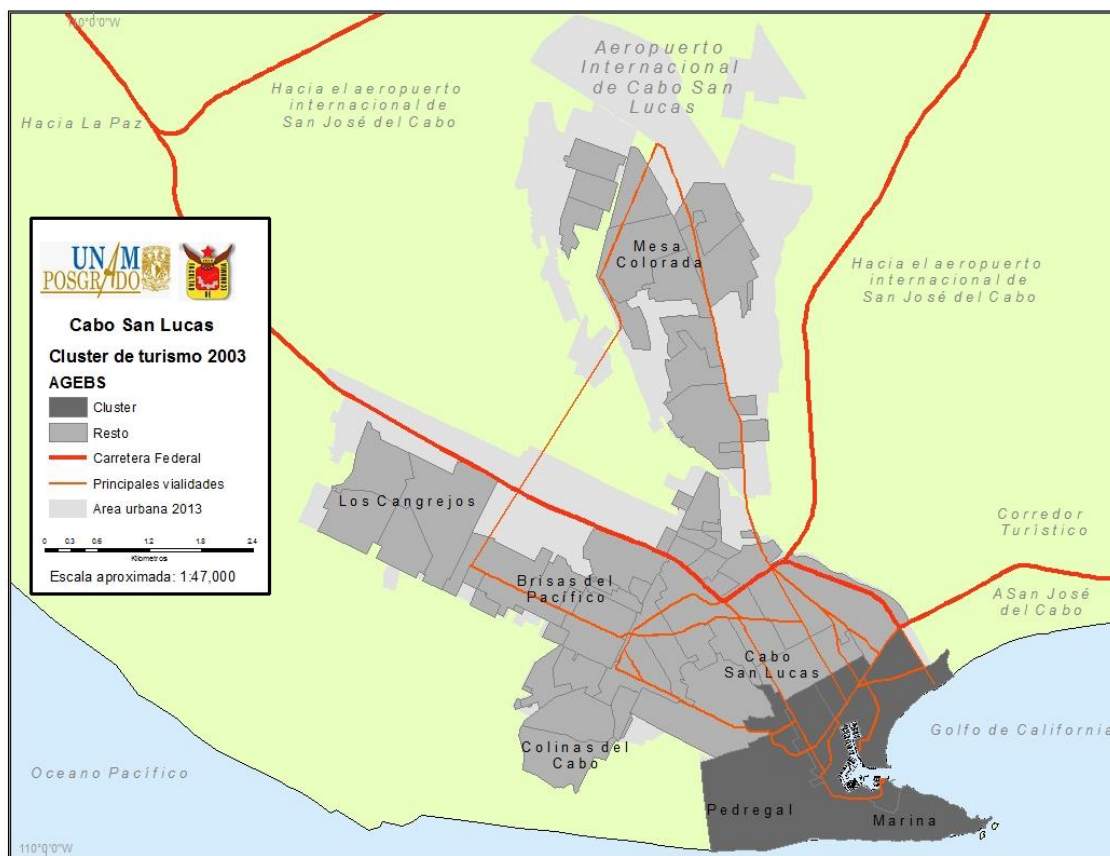
de la actividad económica desarrollada en estas ciudades se lleva a cabo en la quinta parte de su territorio.

**Cuadro 4-05. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto, población ocupada total y densidades económicas, 2003. Participación por clúster y del total del área urbana.**

Concepto	AREA_KM2	VACB_TUR	POT_TUR	VACB_TOT	POT_TOT
CLUSTER ZONA HOTELERA-SAN JOSE CENTRO	8.8	22.3	18.6	19.8	16.3
CLUSTER ZONA HOTELERA-CABO SAN LUCAS CENTRO	12.0	71.5	70.8	42.7	42.6
<b>CLUSTERS CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>20.8</b>	<b>93.8</b>	<b>89.4</b>	<b>62.4</b>	<b>58.9</b>
<b>AREA URBANA CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

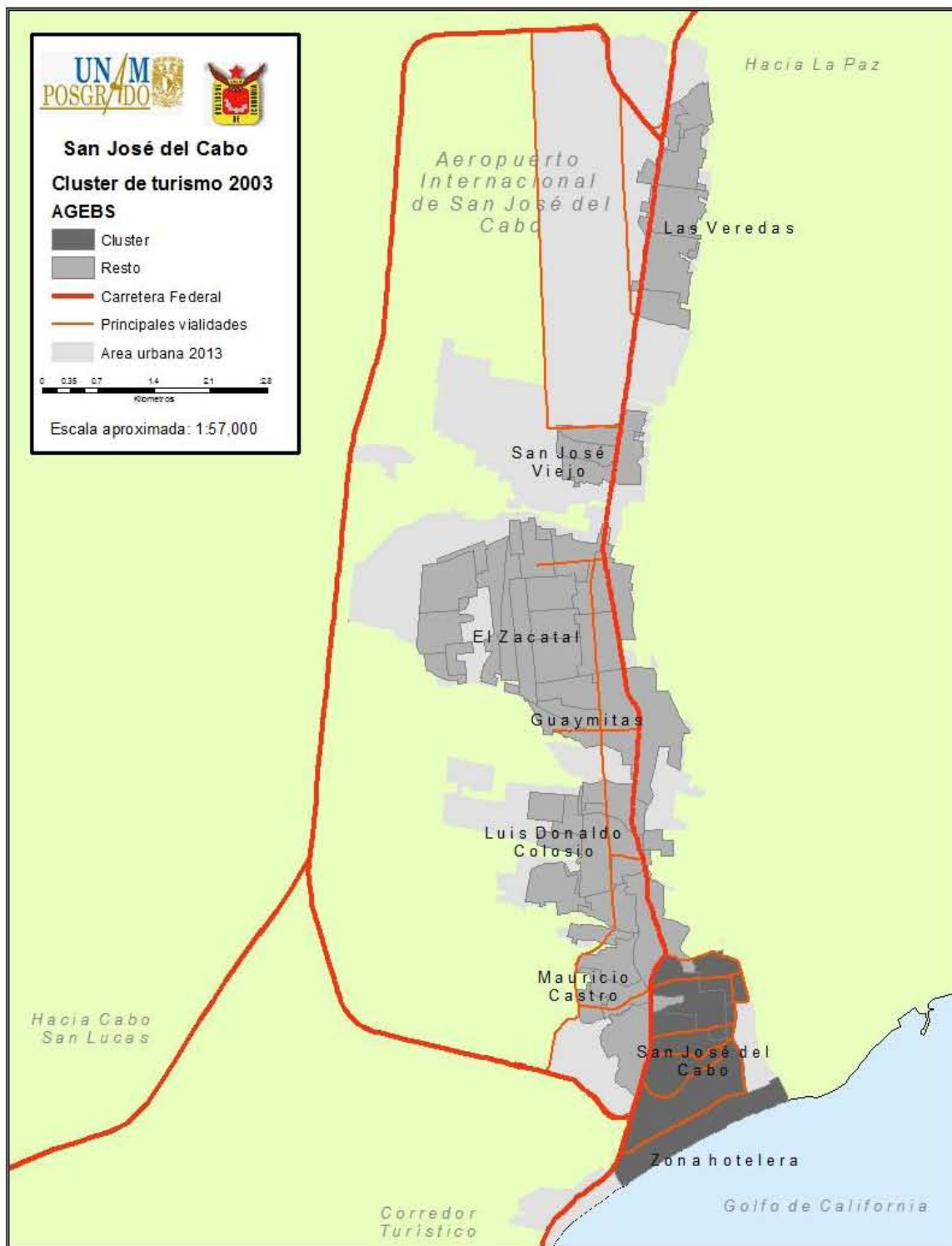
Fuente: Elaboración propia con base en cuadro 4-04.

**Imagen 4-04: Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: clúster Zona Hotelera Cabo San Lucas-Centro, 2003.**



Fuente: Elaboración propia con base en anexo 4-02, GeoDa 1.8.16.4 y ArcMap 10.2.

Imagen 4-05: Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: clúster Zona Hotelera San José del Cabo-Centro, 2003.



Fuente: Elaboración propia con base en anexo 4-02, GeoDa 1.8.16.4 y ArcMap 10.2.

#### 4.3.2.2. PARA 2008.

Los resultados obtenidos para el año 2008, de acuerdo a los cuadros 4-06 y 4-07 y a las imágenes 4-06 y 4-07, nos muestran la existencia y localización de dos clústers de servicios turísticos vinculada al turismo, los cuales siguen siendo los que denominé *Zona Hotelera San José-Centro* y *Zona Hotelera Cabo San Lucas-Centro*.

**Cuadro 4-06. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto, población ocupada total, densidades económicas por AGEB, densidades económicas promedio por clúster. 2008. Kilómetros cuadrados, miles de pesos 2008=100, personas, miles de pesos por kilómetro cuadrado y personas ocupadas por kilómetro cuadrado.**

CVE_AGEB	AREA_KM2	VACB_TUR	POT_TUR	VACB_TOT	POT_TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR
030080001038A	0.5	6,345	90	84,329	688	13,167	187
0300800010394	2.2	132,490	2,816	519,075	4,826	59,898	1,273
0300800010799	0.3	50,955	168	293,384	2,335	179,466	592
0300800010801	0.5	16,639	184	717,322	1,984	33,622	372
<b>CLÚSTER ZONA HOTELERA-SAN JOSÉ CENTRO</b>	<b>3.5</b>	<b>206,429</b>	<b>3,258</b>	<b>1,614,110</b>	<b>9,833</b>	<b>286,153</b>	<b>2,423</b>
0300800540356	1.1	560,145	4,416	1,533,052	10,894	497,964	3,926
0300800540483	0.6	42,223	134	396,813	1,117	66,196	210
0300800540498	2.4	124,221	856	248,546	1,487	50,766	350
0300800540939	0.3	10,772	134	223,588	1,510	40,908	509
0300800540943	0.2	94,277	201	416,831	1,935	471,683	1,006
<b>CLÚSTER ZONA HOTELERA-CABO SAN LUCAS CENTRO</b>	<b>4.7</b>	<b>831,638</b>	<b>5,741</b>	<b>2,818,830</b>	<b>16,943</b>	<b>1,127,517</b>	<b>6,000</b>
<b>CLUSTERS CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>8.1</b>	<b>1,038,067</b>	<b>8,999</b>	<b>4,432,940</b>	<b>26,776</b>	<b>127,441</b>	<b>1,105</b>
<b>AREA URBANA CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>47.1</b>	<b>1,136,449</b>	<b>10,534</b>	<b>7,035,029</b>	<b>49,377</b>	<b>24,146</b>	<b>224</b>
<b>MEDIANA</b>		<b>155</b>	<b>5</b>	<b>4,864</b>	<b>87</b>	<b>622</b>	<b>21</b>

Nota: totales pueden no coincidir debido al redondeo.

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 4-03.

La densidad económica promedio en los clústers en el caso del valor agregado censal bruto turístico es de 127.4 millones de pesos anuales por kilómetro cuadrado y en el caso del empleo turístico es de 1,105 personas ocupadas por kilómetro cuadrado. Esto contrasta con el resto del territorio de estas ciudades, en el que la densidad económica mediana es de 0.6 millones de pesos anuales por kilómetro cuadrado para el valor agregado censal bruto turístico y de 21 personas ocupadas en el turismo por kilómetro cuadrado.

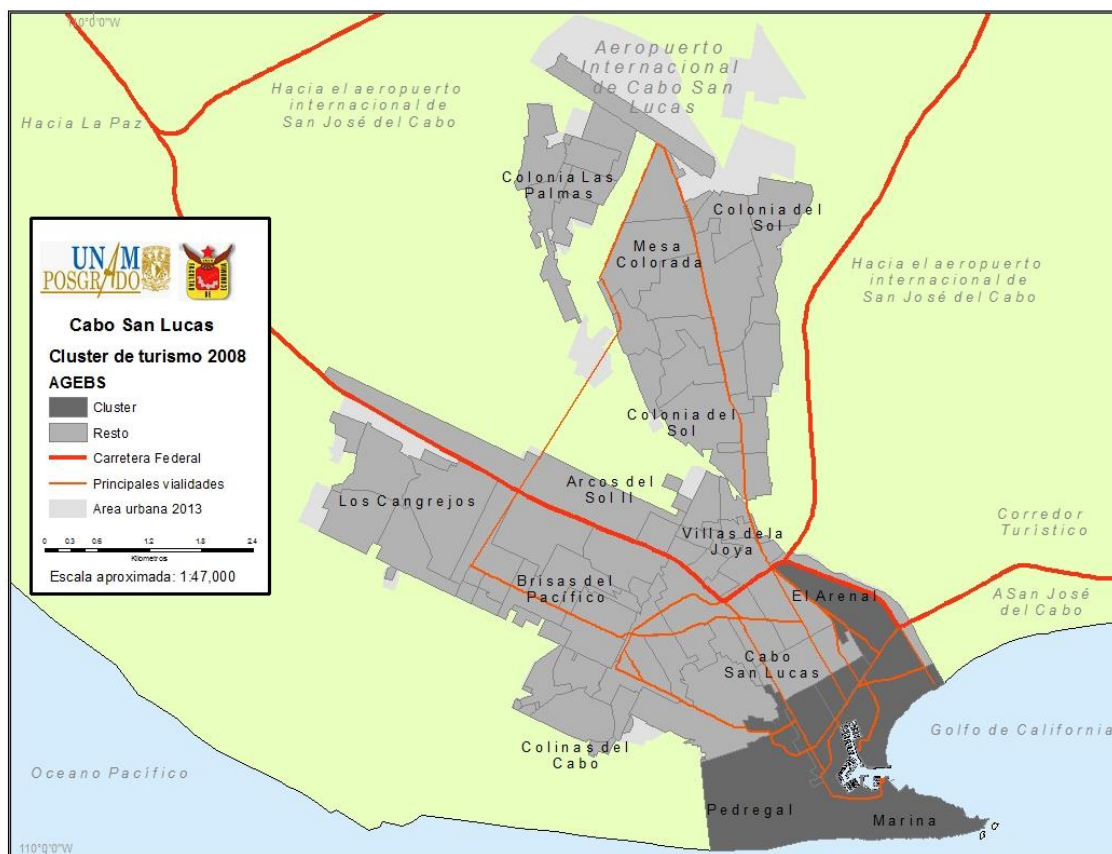
Según el cuadro 4-07, el área abarcada por dichos clústers conforma alrededor del 17.3 por ciento del área urbana de las ciudades que integran el corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo y en su seno se origina casi el 91 por ciento del valor agregado turístico y se concentra casi el 85 por ciento del empleo en este tipo de actividades. Tomando en cuenta el total de la actividad económica que se desarrolla en estos clústers, el 63 por ciento del valor agregado censal bruto y el 54.2 por ciento del empleo de estas ciudades se genera a su interior, lo que significa que más de la mitad de la actividad económica desenvuelta en estas ciudades se lleva a cabo en menos de la quinta parte de su territorio.

**Cuadro 4-07. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto, población ocupada total y densidades económicas, 2008. Participación por clúster y del total del área urbana.**

Concepto	AREA_KM2	VACB_TUR	POT_TUR	VACB_TOT	POT_TOT
CLUSTER ZONA HOTELERA-SAN JOSE CENTRO	7.4	18.2	30.9	22.9	19.9
CLUSTER ZONA HOTELERA-CABO SAN LUCAS CENTRO	9.9	73.2	54.5	40.1	34.3
<b>CLUSTERS CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>17.3</b>	<b>91.3</b>	<b>85.4</b>	<b>63.0</b>	<b>54.2</b>
<b>AREA URBANA CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fuente: Elaboración propia con base en cuadro 4-06.

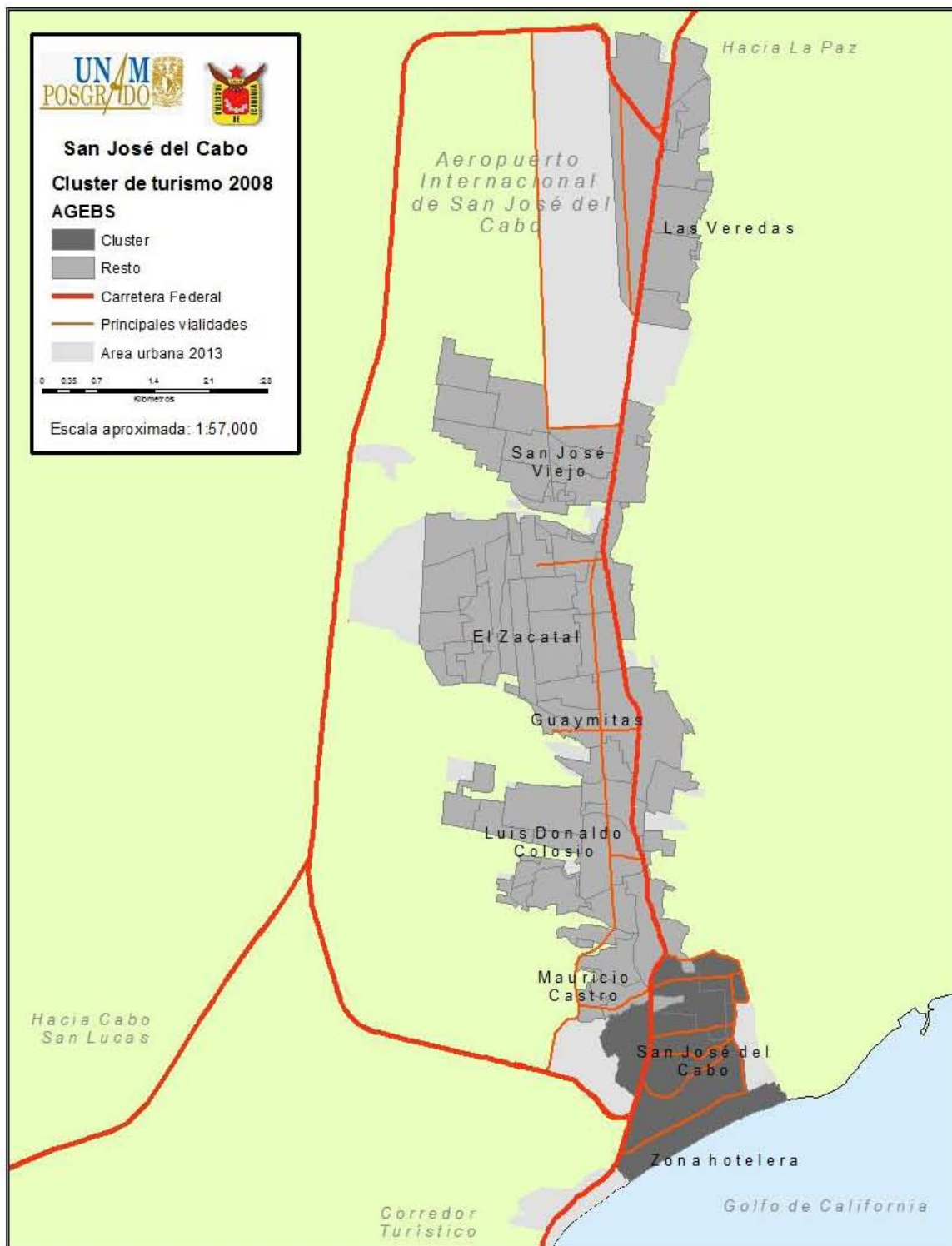
**Imagen 4-06: Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: clúster Zona Hotelera Cabo San Lucas-Centro, 2008.**



Fuente: Elaboración propia con base en anexo 4-03, GeoDa 1.8.16.4 y ArcMap 10.2.



Imagen 4-07: Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: clúster Zona Hotelera San José del Cabo-Centro, 2008.



Fuente: Elaboración propia con base en anexo 4-03, GeoDa 1.8.16.4 y ArcMap 10.2.

### 4.3.2.3. PARA 2013.

Los resultados obtenidos para el año 2013, de acuerdo a los cuadros 4-08 y 4-09 y a las imágenes 4-08 y 4-09, nos muestran la existencia y localización de tres clústers de servicios turísticos, de los cuales dos son los mencionados anteriormente (los denominados *Zona Hotelera Cabo San Lucas-Centro* y *Zona Hotelera San José del Cabo-Centro*), y el nuevo que denominé *San José del Cabo-Aeropuerto*.

**Cuadro 4-08. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto, población ocupada total, densidades económicas por AGEB, densidades económicas promedio por clúster. 2013. Kilómetros cuadrados, miles de pesos 2008=100, personas, miles de pesos por kilómetro cuadrado y personas ocupadas por kilómetro cuadrado.**

CVE_AGEB	AREA_KM2	VACB_TUR	POT_TUR	VACB_TOT	POT_TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR
030080001038A	0.6	16,355	229	672,134	1,344	25,390	356
0300800010394	2.2	111,352	2,598	619,863	6,035	50,762	1,184
0300800010799	0.3	29,082	211	71,351	1,044	103,730	753
0300800010801	0.5	8,776	75	646,982	1,574	17,684	151
030080001312A	0.3	4,950	96	13,564	223	18,707	363
<b>CLUSTER ZONA HOTELERA-SAN JOSÉ CENTRO</b>	<b>3.9</b>	<b>170,515</b>	<b>3,209</b>	<b>2,023,894</b>	<b>10,220</b>	<b>43,959</b>	<b>827</b>
0300803042422	6.0	42,429	318	202,345	818	7,112	53
030080304255A	0.6	20,365	57	28,552	118	32,447	91
<b>CLUSTER SAN JOSE-AEROPUERTO</b>	<b>6.6</b>	<b>62,793</b>	<b>375</b>	<b>230,897</b>	<b>936</b>	<b>9,523</b>	<b>57</b>
0300800540356	1.1	726,582	4,875	1,433,322	10,923	646,284	4,336
0300800540483	0.6	4,812	364	130,662	1,319	7,566	572
0300800540498	2.4	134,605	2,181	206,809	2,724	55,063	892
0300800540888	0.5	8,183	91	162,784	1,108	18,147	202
0300800540939	0.3	9,652	115	104,212	1,127	36,523	435
0300800540943	0.2	11,276	97	172,282	1,560	54,282	467
<b>CLUSTER ZONA HOTELERA-CABO SAN LUCAS CENTRO</b>	<b>5.1</b>	<b>895,110</b>	<b>7,723</b>	<b>2,210,070</b>	<b>18,761</b>	<b>174,563</b>	<b>1,506</b>
<b>CLUSTERS CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>15.6</b>	<b>1,128,418</b>	<b>11,307</b>	<b>4,464,861</b>	<b>29,917</b>	<b>72,333</b>	<b>725</b>
<b>AREA URBANA CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>59.3</b>	<b>1,213,160</b>	<b>12,460</b>	<b>6,890,402</b>	<b>54,817</b>	<b>20,444</b>	<b>210</b>
<b>MEDIANA</b>		<b>216</b>	<b>6</b>	<b>4,270</b>	<b>67</b>	<b>802</b>	<b>24</b>

Nota: totales pueden no coincidir debido al redondeo.

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 4-04.

La densidad económica promedio en los clústers en el caso del valor agregado censal bruto turístico es de 72.3 millones de pesos anuales por kilómetro cuadrado y en el caso del empleo turístico es de 725 personas ocupadas por kilómetro cuadrado. Esto contrasta con el resto del territorio de estas ciudades, en el que la densidad económica mediana es de 0.8 millones de pesos anuales por kilómetro cuadrado para el valor agregado censal bruto turístico y de 24 personas ocupadas en el turismo por kilómetro cuadrado.

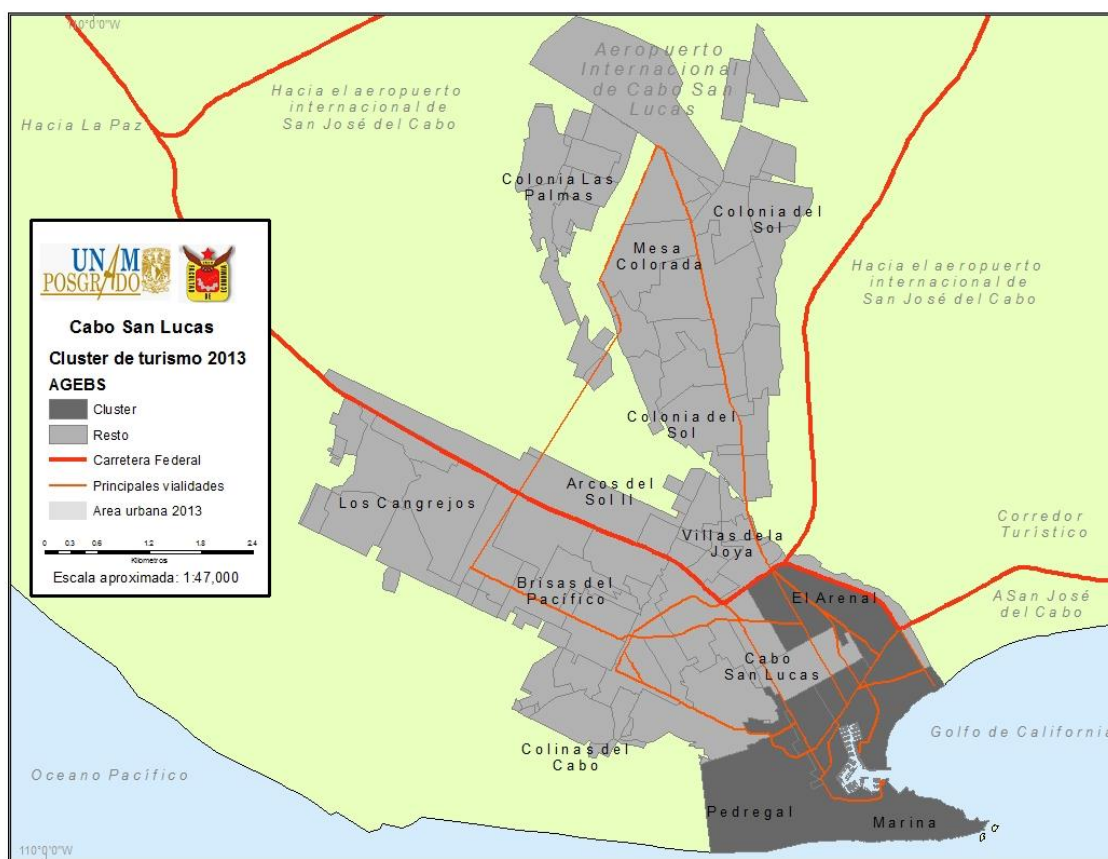
Según el cuadro 4-09, el área abarcada por dichos clústers conforma alrededor del 26.3 por ciento del área urbana de las ciudades que integran el corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo y en su interior se origina el 93 por ciento del valor agregado turístico y se concentra casi el 91 por ciento del empleo en este tipo de actividades. Tomando en cuenta el total de la actividad económica que se desarrolla en estos clústers, el 64.8 por ciento del valor agregado censal bruto y el 54.6 por ciento del empleo de estas ciudades se genera a su interior, lo que significa que más de la mitad de la actividad económica desenvuelta en estas ciudades se lleva a cabo en un poco más de la cuarta parte de su territorio.

**Cuadro 4-09. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto, población ocupada total y densidades económicas, 2013. Participación por clúster y del total del área urbana.**

Concepto	AREA_KM2	VACB_TUR	POT_TUR	VACB_TOT	POT_TOT
CLUSTER ZONA HOTELERA-SAN JOSE CENTRO	6.5	14.1	25.8	29.4	18.6
CLUSTER SAN JOSE-AEROPUERTO	11.1	5.2	3.0	3.4	1.7
CLUSTER ZONA HOTELERA-CABO SAN LUCAS CENTRO	8.6	73.8	62.0	32.1	34.2
<b>CLUSTERS CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>26.3</b>	<b>93.0</b>	<b>90.7</b>	<b>64.8</b>	<b>54.6</b>
<b>AREA URBANA CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

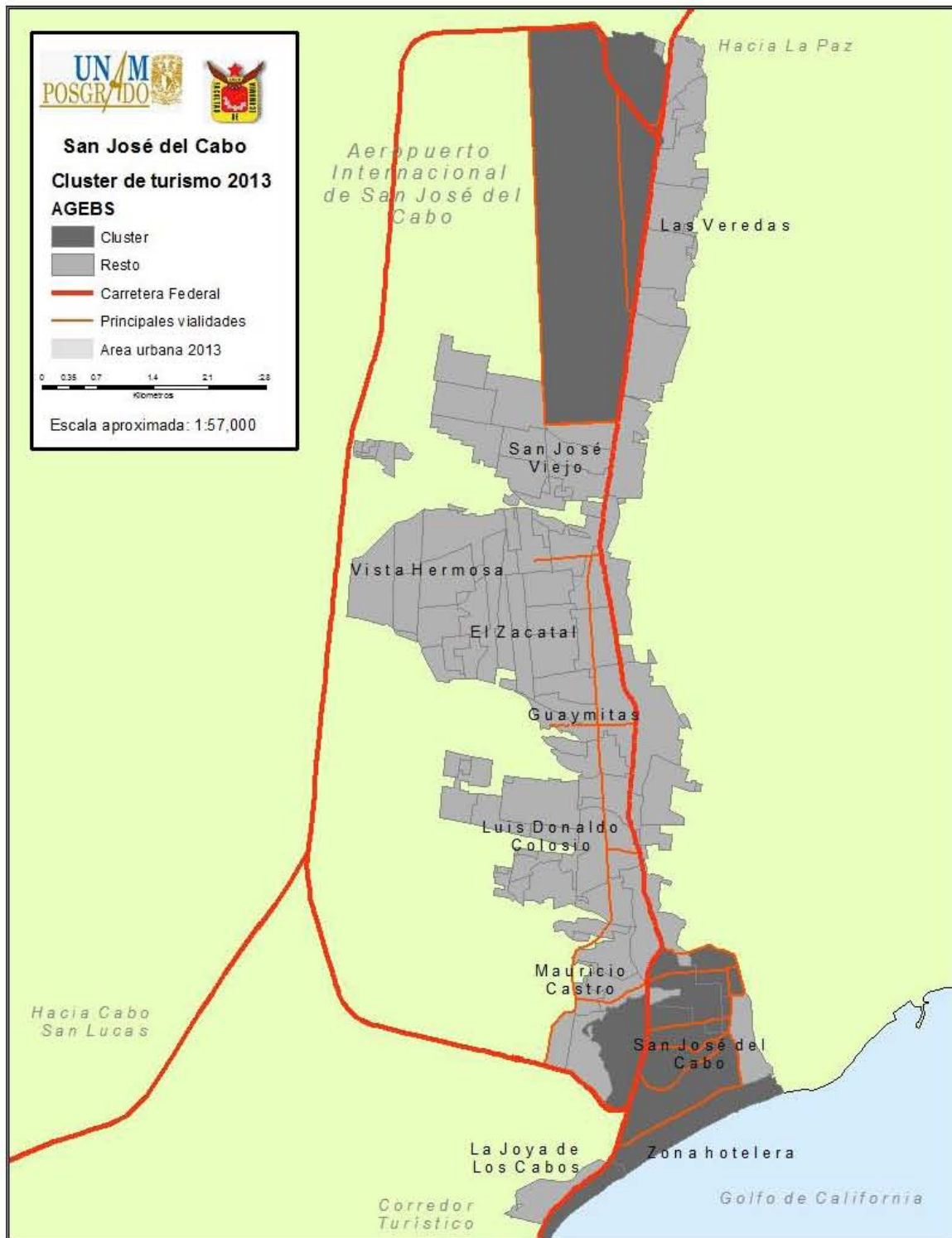
Fuente: Elaboración propia con base en cuadro 4-08

**Imagen 4-08: Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: clúster Zona Hotelera Cabo San Lucas-Centro, 2013.**



Fuente: Elaboración propia con base en anexo 4-04, GeoDa 1.8.16.4 y ArcMap 10.2.

Imagen 4-09: Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: clúster Zona Hotelera San José del Cabo-Centro y San José del Cabo-Aeropuerto, 2013.



Fuente: Elaboración propia con base en anexo 4-04, GeoDa 1.8.16.4 y ArcMap 10.2.

### 4.3.3. DESEMPEÑO A TRAVÉS DEL TIEMPO.

Con la determinación de tasas medias de crecimiento anual para las variables de área, valor agregado censal bruto turístico, población ocupada total en turismo, valor agregado censal bruto total y población ocupada total de las ciudades que conforman el corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo, llegamos a los resultados que podemos visualizar en los cuadros 4-10, 4-11 y 4-12.

**Cuadro 4-10. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto, población ocupada total, 2003-2013. Tasas medias de crecimiento anual.**

Concepto	AREA_KM2	VACB_TUR	POT_TUR	VACB_TOT	POT_TOT
CLUSTER ZONA HOTELERA-SAN JOSE CENTRO	5.0	-3.5	19.3	19.6	19.6
CLUSTER SAN JOSE-AEROPUERTO	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
CLUSTER ZONA HOTELERA-CABO SAN LUCAS CENTRO	4.4	6.5	8.9	4.4	11.4
<b>CLUSTERS CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>16.8</b>	<b>5.6</b>	<b>12.2</b>	<b>11.4</b>	<b>14.7</b>
<b>AREA URBANA CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>11.5</b>	<b>5.8</b>	<b>11.8</b>	<b>10.5</b>	<b>16.4</b>

**Nota:** hay dificultades de comparación debido a la aparición de nuevos AGEB a través del tiempo no disponibles en periodos tempranos, como ocurre con los que conforman el clúster San José del Cabo-Aeropuerto.

**Fuente:** Elaboración propia con base cuadros 4-04 y 4-08.

Durante el periodo que abarca entre los años 2003-2013, el clúster *Zona Hotelera-San José Centro* destaca por el crecimiento de su población ocupada en turismo (una tasa median anual de 19.3 por ciento) y por la caída del valor agregado censal bruto de las actividades vinculadas al turismo (una tasa media anual de -3.5 por ciento) aparejado de la expansión de la actividad económica en general, reflejadas en sendas tasas de expansión del orden de 19.6 por ciento en el valor agregado censal bruto total y en la población ocupada total, lo que indica el despliegue en San José del Cabo de un proceso de diversificación económica.

En el clúster *Zona Hotelera-Cabo San Lucas-Centro* observamos tasas medias de crecimiento anual positivas para las variables seleccionadas. Destaca que la expansión del valor agregado censal bruto de las actividades vinculadas al turismo (una tasa media anual de 6.5 por ciento) sea mayor a la del valor agregado censal bruto de las actividades económicas en conjunto (una tasa media anual de 4.4 por ciento), lo que indica un proceso de especialización económica (en turismo) para esta ciudad.

En conjunto para el corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo observamos tasas medias de crecimiento de dos dígitos en la expansión de sus áreas urbanas (11.5 por ciento) y en el área de sus clústers de actividades vinculadas al turismo (16.8 por ciento). Llama la atención las tasas medias de crecimiento anual de la población ocupada en actividades turísticas vis-à-vis las del valor agregado censal bruto de dichas actividades, ya que la expansión de la primera variable es de casi el doble que la última. Por otro lado las tasas medias de crecimiento anual del valor agregado y del empleo en su conjunto para estas ciudades son más que proporcionales a las operadas en el sector turismo.

Si dividimos el periodo de estudio en dos etapas, podemos ver el desempeño general en dos etapas: la primera para el quinquenio que abarca de 2003 a 2008, y la segunda que abarca el quinquenio de 2008 a 2013.

**Cuadro 4-11. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto, población ocupada total, 2003-2008. Tasas medias de crecimiento anual.**

<i>Concepto</i>	<i>AREA_KM2</i>	<i>VACB_TUR</i>	<i>POT_TUR</i>	<i>VACB_TOT</i>	<i>POT_TOT</i>
CLUSTER ZONA HOTELERA-SAN JOSE CENTRO	2.7	0.2	19.7	14.4	18.7
CLUSTER SAN JOSE-AEROPUERTO	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
CLUSTER ZONA HOTELERA-CABO SAN LUCAS CENTRO	2.5	4.9	2.6	9.6	9.2
<b>CLUSTERS CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>2.6</b>	<b>3.9</b>	<b>7.1</b>	<b>11.2</b>	<b>12.1</b>
<b>AREA URBANA CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>6.4</b>	<b>4.4</b>	<b>8.1</b>	<b>11.0</b>	<b>14.0</b>

**Nota:** hay dificultades de comparación debido a la aparición de nuevos AGEB a través del tiempo no disponibles en periodos tempranos, como ocurre con los que conforman el clúster San José del Cabo-Aeropuerto.

**Fuente:** Elaboración propia con base cuadros 4-04 y 4-06.

**Cuadro 4-12. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto, población ocupada total, 2008-2013. Tasas medias de crecimiento anual.**

<i>Concepto</i>	<i>AREA_KM2</i>	<i>VACB_TUR</i>	<i>POT_TUR</i>	<i>VACB_TOT</i>	<i>POT_TOT</i>
CLUSTER ZONA HOTELERA-SAN JOSE CENTRO	2.2	-3.8	-0.3	4.6	0.8
CLUSTER SAN JOSE-AEROPUERTO	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
CLUSTER ZONA HOTELERA-CABO SAN LUCAS CENTRO	1.9	1.5	6.1	-4.7	2.1
<b>CLUSTERS CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>13.9</b>	<b>1.7</b>	<b>4.7</b>	<b>0.1</b>	<b>2.2</b>
<b>AREA URBANA CORREDOR LOS CABOS</b>	<b>4.7</b>	<b>1.3</b>	<b>3.4</b>	<b>-0.4</b>	<b>2.1</b>

**Nota:** hay dificultades de comparación debido a la aparición de nuevos AGEB a través del tiempo no disponibles en periodos tempranos, como ocurre con los que conforman el clúster San José del Cabo-Aeropuerto.

**Fuente:** Elaboración propia con base cuadros 4-06 y 4-08.

Podemos observar que de ambos quinquenios el más dinámico en cuanto a tasas de crecimiento ha sido el que abarca de 2003 a 2008: el área urbana en donde se localizan los clústers se expandió un 2.6 por ciento en promedio anualmente, el valor agregado censal bruto turístico lo hizo en un 3.9 por ciento promedio anual, la población ocupada en el turismo lo hizo en un promedio anual de 7.1 por ciento, mientras que el conjunto de las actividades económicas el valor agregado censal bruto y la población ocupada total lo hicieron en promedio anualmente un 11.2 por ciento y un 12.1 por ciento.

Llama la atención el desempeño las ciudades del corredor en su conjunto ya que su desempeño fue superior al operado dentro de los clústers, lo que habla de la gestación de otros sitios económicos diferentes a los clústers descritos (lo cual es correcto tomando en cuenta que estadísticamente se hace significativo un nuevo clúster en la etapa 2008-2013 en los confines del aeropuerto en San José del Cabo).

La segunda etapa que abarca del quinquenio 2008 a 2013 se caracteriza por la ralentización del desempeño respecto a la etapa anterior en lo general: el área urbana en donde se localizan los clústers se expandió un 13.9 por ciento en promedio anualmente (debido a lo comentado en el párrafo anterior), el valor agregado censal bruto turístico lo hizo en un 1.7 por ciento promedio anual, la población ocupada en el turismo lo hizo en un promedio anual de 4.7 por ciento, mientras que el conjunto de las actividades económicas el valor agregado censal bruto y la población ocupada total lo hicieron en promedio anualmente un 0.1 por ciento y un 2.2 por ciento.

El desempeño las ciudades en su conjunto fue menor al operado al interior de los clústers, ya que la expansión del área urbana tiene una tasa media anual de 4.7 por ciento, el valor agregado censal bruto turístico tiene un crecimiento medio anual de 1.3 por ciento, la población ocupada en el turismo se expande un promedio anual de 3.4 por ciento, el valor agregado censal bruto de la economía en conjunto se contrae en promedio anual un -0.4 por ciento y el empleo total se expande en promedio anual un 2.1 por ciento.

#### **4.3.4. DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LAS UNIDADES ECONÓMICAS AL INTERIOR DE LOS CLÚSTERS.**

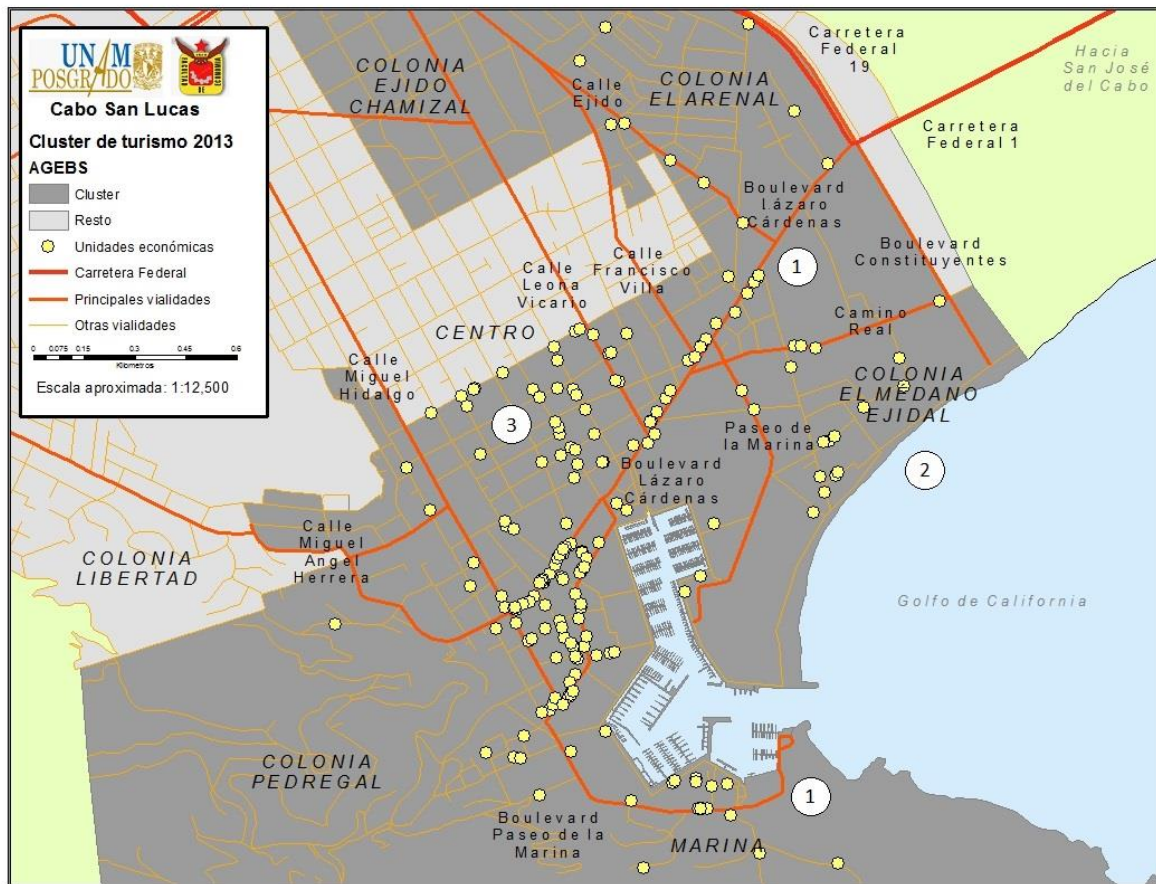
##### **4.3.4.1. EN CABO SAN LUCAS.**

Según la imagen 4-10, respecto a la distribución de las unidades económicas vinculadas a actividades turísticas tengo 3 observaciones a enfatizar: el primero tiene que ver con el establecimiento y desenvolvimiento de una gran cantidad de unidades económicas a través de del Boulevard Lázaro Cárdenas que se desplaza con dirección al suroeste a partir del entronque entre las carreteras federales 19 y 1, constituyéndose en la arteria principal en esta ciudad, y cuya continuación bajo el nombre de Boulevard Paseo de La Marina, va a dar al extremo sur de la ciudad. Podemos encontrar plazas comerciales, farmacias, bancos, algunos hoteles, agencias de viaje, renta de automóviles, spas, masajes, tatuajes, y restaurantes.

El segundo punto a considerar es la concentración de unidades en el sureste de la ciudad en la colonia Médano Ejidal que es en donde se localizan hospitales privados, grandes hoteles, así como el centro comercial Puerto Paraíso, el cual junto con la Marina de Cabo San Lucas, conforman un área comercial y de servicios icónico en esta ciudad en donde se localizan restaurantes, bares, discotecas y casinos.

La tercera observación consiste en la concentración de unidades económicas en el centro de la ciudad, en donde encontramos desde unidades dedicadas a la función de gobierno como la Casa de la Cultura y el Museo de Historia Natural de Los Cabos, hasta universidades privadas, farmacias, pensiones, pequeños hoteles, y restaurantes.

**Imagen 4-10: Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: unidades económicas del clúster  
Zona Hotelera Cabo San Lucas-Centro, 2013.**



**Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2014 y 2015d), GeoDa 1.8.16.4 y ArcMap 10.2.**

Por último, aunque no en el grado de las observaciones mencionadas en párrafos anteriores tenemos otras áreas de la ciudad en donde encontramos la localizaciones destacadas como las que operan en la colonia Pedregal en donde se encuentran residenciales, villas, casas y departamentos de lujo, algunos disponibles para alquiler, hoteles y despachos de profesionistas; y las unidades económicas localizadas en los alrededores de calle Ejido y en la colonia Arenal como hoteles, hospitales privados, estéticas, y agencias de viajes y alquileres de autos.



#### **4.3.4.2. EN SAN JOSÉ DEL CABO.**

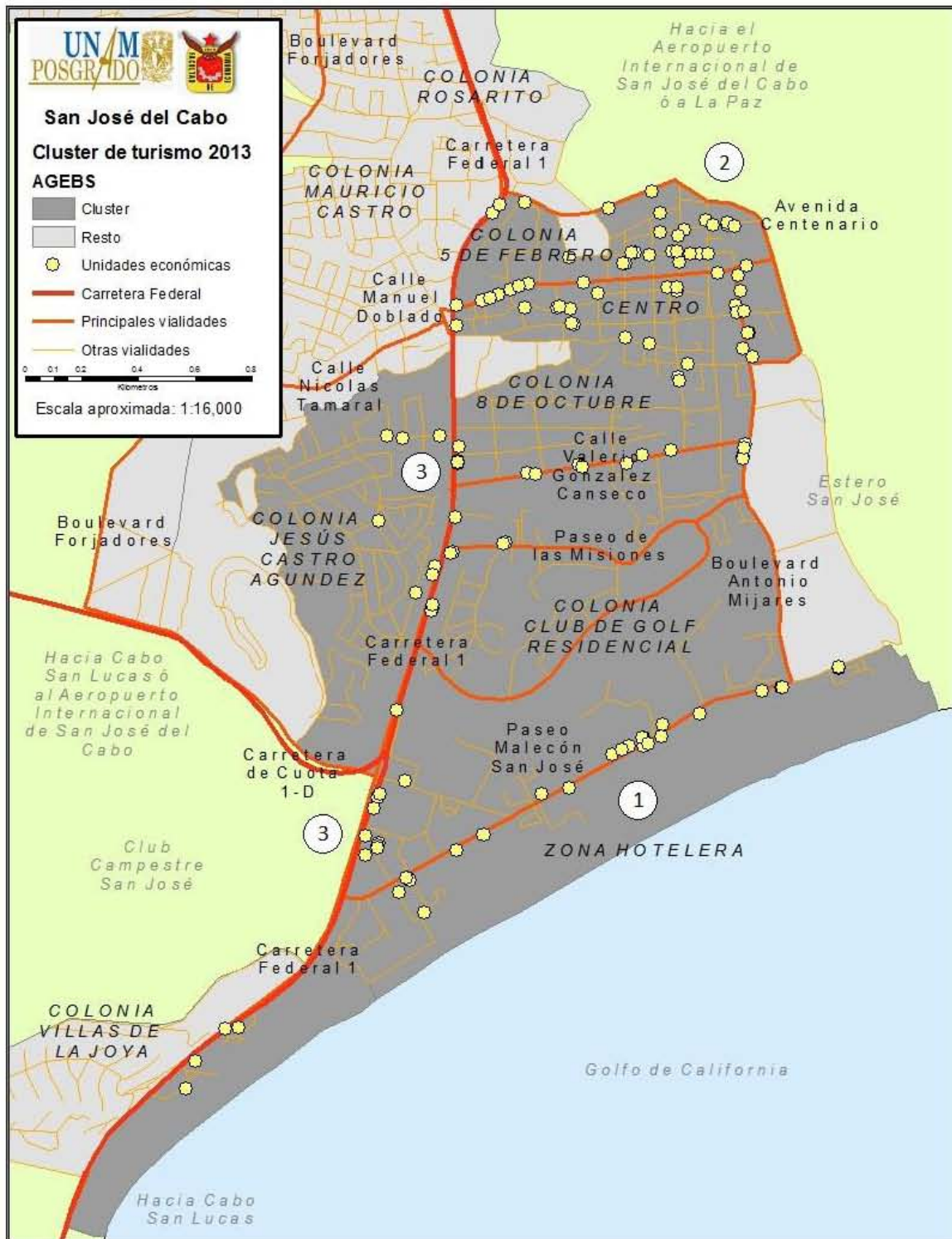
Según la imagen 4-11, respecto a la distribución de las unidades económicas vinculadas a actividades turísticas en el primero de los dos clústers identificados en San José del Cabo tengo 3 observaciones a enfatizar: la primera tiene que ver con el establecimiento y desenvolvimiento de spas, establecimientos de alquiler de vehículos, farmacias, pero sobretodo de hoteles en la zona hotelera a la cual se tiene acceso por el Paseo Malecón de la ciudad al cual se tiene acceso llegando de Cabo San Lucas por la carretera federal 1.

La segunda tiene que ver con la concentración y localización de unidades económicas en las colonias 5 de febrero, 8 de octubre y centro en la ciudad las cuales van desde pequeñas plazas comerciales, despachos profesionales, agencias de viajes, hospitales privados, pensiones, hoteles, spas, estéticas, peluquerías, tatuajes, hasta unidades que desempeñan funciones de gobierno como el Teatro de la Ciudad, la Casa de la Cultura, galerías de arte, etc...

La tercera tiene que ver con el corredor integrado por la carretera federal 1 que viene desde Cabo San Lucas y va con dirección al aeropuerto internacional de San José del Cabo, atravesando a la ciudad de sur a norte, y las unidades económicas que se localizan a través de él, las cuales van desde constructoras, farmacias, servicios de alquiler de automóviles, despachos profesionales, agencias de viajes, escuelas de idiomas, hoteles, estéticas, salones de belleza, spas, etc...

Según la imagen 4-12, respecto a la distribución de las unidades económicas vinculadas a actividades turísticas en el segundo de los clústers identificados en San José del Cabo destaca el establecimiento y desenvolvimiento de unidades económicas enfocadas al transporte aéreo, alquiler de automóviles, agencias de viaje, y hoteles.

Imagen 4-11: Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: unidades económicas del clúster Zona Hotelera San José del Cabo-Centro, 2013.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2014, 2015d), GeoDa 1.8.16.4 y ArcMap 10.2

Imagen 4-12: Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: unidades económicas del clúster San José del Cabo-Aeropuerto, 2013.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2014 y 2015c), GeoDa 1.8.16.4 y ArcMap 10.2.

#### 4.4. RESULTADOS.

El espacio natural en el que se desenvuelve la UEEF de Los Cabos tiene un clima predominante cálido-seco con inviernos benignos, bajos índices de precipitación, así como temperaturas promedio que oscilan en el rango de los 20 a 33 grados durante el año. Se encuentran en sus inmediaciones el Parque Nacional Cabo Pulmo, la Reserva de la Biosfera Sierra La Laguna, el Área de Protección de Flora y Fauna de Cabo San Lucas y la Zona Sujeta a Conservación Ecológica Estero de San José del Cabo. También se hallan flora y fauna representativas, algunas de ellas de alto valor para la pesca deportiva. Por otro lado es importante la configuración de su orografía que cuenta con un relieve en donde hay costas compuestas por playas arenosas: simplemente en los 33 kilómetros del Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo hay más de 20 playas. Todos estos elementos hacen sinergia como ventajas naturales localizadas gracias a las cuales se pueden desarrollar actividades como el turismo de playa, la pesca deportiva y el ecoturismo.

Históricamente la UEEF de Los Cabos ha dependido fuertemente de sus recursos naturales para el desenvolvimiento de su economía, siendo las principales la agricultura, la ganadería, la pesca y las industrias de transformación vinculadas al procesamiento de productos primarios. La actividad económica para cada una de las etapas en su historia económica va en concordancia con su inserción y encadenamiento a la actividad motora en turno: durante la mayor parte del tiempo lo fue la industria minera que se encontraba localizada espacialmente en la UEEF vecina de La Paz y las actividades agropecuarias enfocadas a la exportación; posteriormente lo fue el comercio de bienes importados y el turismo nacional; y más recientemente el turismo enfocado hacia los extranjeros.

La expansión de la actividad económica ha estado, y continúa estándolo, constreñida a los límites que la naturaleza le impone, siendo los principales: escasez de agua, poca disponibilidad de tierras fértiles, aislamiento geográfico, y poca población, de los cuales algunos han sido parcialmente compensados con infraestructura construida a través de algunos capítulos de bonanza y expansión del pasado.

Lo anterior ha definido trayectorias en la historia económica de la región, que van desde el emplazamiento de los actuales asentamientos urbanos hasta las decisiones de inversión de los sectores público y privado, materializados en la construcción de carreteras, puertos, aeropuertos, calles, sistema de agua potable y alcantarillado, generándose atracción de población a la UEEF, y la consiguiente expansión de su mercado.

Sin embargo aunque la forma sea distinta en la actualidad, en esencia la expansión de la actividad motriz de la economía cabeña sigue estando íntimamente vinculada al devenir de recursos ambientales frágiles, por lo que estará delimitada a los confines que la naturaleza imponga en el futuro.

Por otra parte se ha constatado que la actividad económica vinculada al turismo presenta un comportamiento espacial polarizado en las ciudades de Cabo San Lucas y San José del Cabo, concentrándose una gran parte de la actividad económica turística e incluso no turística en 3 clústers que denominamos Zona Hotelera-Cabo San Lucas Centro, Zona Hotelera-San José Centro y otro que denominé San José-Aeropuerto.

Este patrón espacial se debe a la sinergia de ventajas de localización, ventajas naturales y ventajas artificiales. Vemos como en ambas ciudades la dotación de factores inamovibles y especializados para el turismo como los recursos naturales <sup>184</sup> (playas, formaciones rocosas como El Arco en Cabo San Lucas, áreas naturales protegidas, el clima, etc...) y el capital social (aeropuertos, carreteras y principales avenidas), los cuales originan externalidades espaciales internas en los sitios en que se ubican, lo que se traduce en economías de aglomeración espaciales y que ejercen una fuerza de atracción tanto para la población como para las unidades económicas especializadas en turismo. Podemos observarlo en la expansión urbana y de los clústers durante el periodo de estudio, en las imágenes 4-04, 4-05, 4-06, 4-07, 4-08 y 4-09 en las ciudades del Corredor.

En Cabo San Lucas la expansión urbana opera en dirección a su aeropuerto y hacia San José del Cabo, circunscrita a la trayectoria que señalan las principales vías de comunicación (que son las calles, bulevares, libramientos y carreteras). Paralelamente el clúster de actividades económicas vinculadas al turismo se desenvuelve y expande alrededor de la zona hotelera y del centro de la ciudad. En San José del Cabo la expansión urbana opera en dirección a su y hacia la ciudad de Cabo San Lucas. Paralelamente los clústers se desenvuelven y expanden tanto alrededor del aeropuerto como de la zona hotelera y del centro de la ciudad.

Por otro lado advertimos indicios de un proceso de diversificación económica, aunque todavía muy asociado al desempeño de la actividad motora turística en estas ciudades. En el cuadro 4-10 el comportamiento de la expansión del valor agregado censal bruto total y de la población ocupada total, de la economía en su conjunto, es del orden del 10.5 y 16.4 por ciento promedio anual respectivamente entre 2003 y 2013), esto es más que proporcional a lo que opera en el valor agregado censal bruto y la población ocupada total de las actividades turísticas, que fue del orden del 5.8 y 11.8 por ciento promedio anual entre 2003 y 2013), lo que es una señal de externalidades espaciales externas a los sitios económicos derivadas del aumento del tamaño económico, esto es, por la expansión del mercado.

---

<sup>184</sup> Podemos intuir también que hay presencia de factor trabajo especializado en la prestación de servicios turísticos, sin embargo este es un tema que vas más allá de esta investigación.

## 5. CONCLUSIONES GENERALES.

### 5.1. RETOS.

El caso de las ciudades del corredor económico Cabo San Lucas-San José del Cabo presenta varias aristas de la situación prevaleciente en muchas ciudades en México<sup>185</sup>, sobresaliendo la poca planeación urbana, el crecimiento desordenado de la ciudad y la pobre gestión del desarrollo urbano. Por la falta de una visión de largo plazo y de un enfoque integral de desarrollo de largo alcance se ha asumido una actitud reactiva ante los múltiples problemas que se van presentando en el corto plazo<sup>186</sup>. Los diferentes retos que enfrentan ambas ciudades los englobo en las siguientes categorías.

#### 5.1.1. INESTABILIDAD ECONÓMICA Y CRIMEN.

El sector económico de arrastre para la unidad espacial económico-funcional de Los Cabos, o sea el turismo de sol y playa enfocado a extranjeros<sup>187</sup>, es altamente vulnerable a los vaivenes económicos internacionales, cuyas amenazas se ven materializadas ya sea en la forma de apreciaciones del tipo de cambio, hechos económicos catastróficos que afecten a la demanda externa de servicios turísticos (como la Gran Recesión desatada en los Estados Unidos de América en 2008 o la emergencia sanitaria ocasionada por la influenza AH1N1 en 2009).

Por otra parte la situación económica nacional afecta al ámbito local en el sentido de que se profundiza la dependencia en la actividad turística y se pospone la diversificación económica, poniendo en entredicho la sostenibilidad del desarrollo económico a futuro cuando esta actividad llegue a su madurez, limite y/o declinación. El reto es incubar y desarrollar nuevas ramas de actividad económica que sirvan de soporte y potencialicen lo que ya se ha alcanzado<sup>188</sup>.

---

<sup>185</sup> De acuerdo con Florida (2017) todas las ciudades tienen los siguientes retos: 1) Brecha creciente entre ciudades y regiones; 2) crisis de éxito que deriva en lo que él denomina *plutocratización* de las ciudades; 3) creciente desigualdad, segregación y categorización de los habitantes de la ciudad en ganadores y perdedores; 4) crisis en los suburbios o periferia de las ciudades en donde se manifiestan niveles crecientes de pobreza, inseguridad, crimen y segregación racial y económica; 5) urbanización sin crecimiento económico, en donde la población recién llegada a la ciudad no ve mejora en su calidad de vida.

<sup>186</sup> Aunque recientemente ya se están tomando medidas para subsanar dichas deficiencias por ejemplo se ha creado el Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos y ha conformado un Plan Urbano de Desarrollo con visión de largo plazo hasta 2040.

<sup>187</sup> Por ejemplo, según Martínez (2017), el aeropuerto de Los Cabos arrebató al ubicado en Tijuana el liderazgo en tasa de crecimiento de pasajeros entre las terminales aéreas con mayor tráfico, debido a una mayor inversión en infraestructura hotelera y por efectos del tipo de cambio. Entre estos fenómenos, según Fariza (2017), podemos encontrar el peso barato, la fortaleza de Estados Unidos y la inestabilidad recurrente de competidores como Turquía y Egipto, y el incremento en la conectividad con los principales mercados emisores (Canadá, Estados Unidos, Europa y resto de América Latina) incrementan la llegada de visitantes y los ingresos pero los expertos señalan riesgos a mediano plazo. En 2009 el brote de influenza sumado a la llamada Gran Recesión golpeo con crudeza al mercado emisor de turistas en Estados Unidos. Hay tendencias a satanizar al turismo de masas, sin embargo se tienen que explorar nuevos nichos (que dejen menos dinero a intermediarios y grandes mayoristas internacionales). También se tienen que diversificar los mercados de procedencia de los turistas.

<sup>188</sup> Según IMPLAN-Los Cabos (2013) existe una alta dependencia de la actividad turística para el desarrollo económico y falta de diversidad en las actividades productivas. En este sentido según

Por último (pero no por eso menos importante) el reciente estallido de violencia e inseguridad asociadas a las luchas de carteles de la droga que se han intensificado estos últimos años <sup>189</sup> afecta a la imagen del destino turístico y pone en entredicho la estabilidad y el bienestar de la población local.

### **5.1.2. DEGRADACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.**

El éxito de la actividad turística asociado al crecimiento disperso y no regulado en Cabo San Lucas y San José del Cabo podría traer como consecuencia el colapso de los servicios públicos y sus consecuentes impactos en el medio ambiente al no haber tratamiento de aguas residuales, una adecuada recolección de basura, fallas en el suministro de energía eléctrica, y aumento en los desplazamientos de la población desde la periferia a los centros y subcentros de actividad económica, entre otros. Por lo que se pondrían en entredicho las ventajas naturales originarias en las que las actividades de arrastre regional se basan<sup>190</sup>. El reto es conservar (o impactar lo menos posible) el espacio natural a la par que se crece económicamente.

### **5.1.3. GENTRIFICACIÓN, MARGINACIÓN Y DISMINUCIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA.**

La ausencia de regulación del mercado inmobiliario aunado al déficit creciente de equipamiento de salud, educación y recreación así como de equipamiento complementario para la actividad turística se ve reflejado en la presencia de asentamientos irregulares en zonas de alto riesgo y la carencia de vivienda<sup>191</sup>. Se hace presente la *gentrificación*<sup>192</sup> y la desigualdad como consecuencia de la colonización de la

---

Cahmaji (2017) el estancamiento del empleo mejor remunerado, altas tasas de interés, disminución de salarios reales en otros sectores de la economía inciden en una caída de la demanda local de servicios turísticos acrecentándose la dependencia del turismo extranjero. Por otro lado según Thompson (2017) las finanzas públicas se encuentran vulnerables cuando la actividad de motora de las regiones y ciudades llega a su madurez.

<sup>189</sup> Según Nájjar (2017) y Agencia Freelance (2017), la violencia se ha desatado por las luchas y disputas (inter et intra) de los carteles de narcotráfico, y todo lo que se le asocia: corrupción de las autoridades locales, lavado de dinero, secuestro, ejecuciones, y extorsiones.

<sup>190</sup> Barbería (2017) lo esboza en pocas palabras: el monocultivo turístico masivo ha entrado en la fase paradójica de que, además de amenazar el privilegiado hábitat, puede morir de éxito sino se reorienta y pone coto a sus excesos.

<sup>191</sup> En palabras de Fraile (2017) el turismo empuja los precios al alza (por ejemplo de los alquileres, bares y restaurantes) sobretodo de los servicios enfocados al turismo masivo. Esto puede llevar a problemáticas como las que expone O'Sullivan (2017) y Rivas (2017) en las que la degradación de espacios urbanos expuestos al flujo de turistas, aunado a servicios públicos mal financiados y al crimen, pueden causar exabruptos por parte de la población local y llevar a intentos desesperados de las autoridades locales para limitar el acceso a dichos espacios como por ejemplo el *Daspo Urbano* en Italia. Y es que de acuerdo con Florida (2017) así como el capitalismo es paradójico y contradictorio, las ciudades son un reflejo de la configuración de este sistema imperante que produce, distribuye y consume riqueza. Las ciudades son al mismo tiempo vehículos de progreso social y enclaves de pobreza concentrada. Estas situaciones paradójicas son palpables en el corredor de Los Cabos, según IMPLAN-Los Cabos (2013), ya que paralelamente a las zonas de consumo conspicuo, existen áreas o zonas del corredor con déficit de equipamiento de salud, educación, vivienda y recreación, así como de equipamiento complementario para la actividad turística, manifiesto sobre todo en el problema de asentamientos irregulares en zonas de alto riesgo.

<sup>192</sup> Pellicer y Delgado (2017) el aumento de la demanda generada por el flujo de turismo dispara los precios de los alquileres y la vivienda generando este fenómeno, esto es, rentar o alquilar un cuarto o

ciudad por el turismo extranjero y privilegiado. Tenemos alternando espacialmente en la ciudad *slums* y áreas delimitadas al consumo conspicuo para los súper ricos. Esto significa que trabajadores, obreros, empleados y población local en general están siendo desplazados a la periferia de las ciudades y se les están denegando servicios, oportunidades, y amenidades, generando de paso resentimiento e inestabilidad social lo cual hace insostenible este modelo de urbanización en el largo plazo<sup>193</sup>. El reto es aprovechar el desenvolvimiento de la actividad turística paralelamente con la ampliación del acceso a la vivienda y al disfrute de la ciudad en general, en pocas palabras: que los beneficios y costos de la actividad turística cabeña se distribuyan equitativamente entre la comunidad.

## **5.2. PROPUESTAS.**

### **5.2.1. DESARROLLO ECONÓMICO URBANO Y REGIONAL PLANIFICADO, CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE, SOLIDARIDAD Y DISTRIBUCIÓN EQUITATIVA DE LOS BENEFICIOS Y COSTOS DEL DESARROLLO ECONÓMICO EN LAS CIUDADES.**

Muchos de los padecimientos descritos anteriormente tienen mucho que ver con la planeación regional y urbana, por lo que será importante asumir esquemas que partan del hecho fundamental de que el mercado tiene fallas, y que hay necesidad de construir esquemas participativos y proactivos en el desenvolvimiento de las gestiones urbana y regional. Las siguientes propuestas son orientaciones de carácter general que considero importante retomar en la reorganización espacial de las ciudades de Cabo San Lucas y San José del Cabo:

1. El reto de la diversificación económica puede atajarse primeramente al incursionar en otros nichos de turismo que aprovechen de mejor manera los recursos naturales, culturales e históricos regionales como el ecoturismo, el turismo cultural, el turismo de negocios y el turismo socialmente responsable. Por otro lado también es importante incorporar la importancia de la innovación a nivel regional y local a través de la formulación, instrumentación y aplicación de políticas de innovación en las que se integre a empresas, universidades, centros de investigación e instituciones públicas, y juntas identificar y desarrollar innovaciones así como dirigir de manera deliberada su gestión, haciendo énfasis en la transparencia y seguimiento de las responsabilidades de cada uno de los actores, lo que puede hacerse a través de mecanismos de empoderamiento de la comunidad.

---

vivienda a turistas deja más dinero que hacerlo a inquilinos a largo plazo, desplazando con esto a los habitantes locales, por no decir que se les expulsa, hacia la periferia.

<sup>193</sup> En palabras de Barbería (2017) parte de la población local comienza a asociar la actividad turística con las especies invasoras, depredadoras, peligrosas para la conservación del hábitat. La otrora anhelada presencia visitante empieza a trocarse en aversión porque el modelo está expulsando a la población autóctona, incapaz de seguir el vertiginoso aumento de los precios de los alquileres, la hostelería y el comercio, además de uniformizar y deformar la personalidad de la ciudad, alterar los hábitos de vida y colapsar servicios e infraestructuras que pagan el conjunto de los ciudadanos. Hay arrendadores turísticos que ni siquiera son locales y operan en la opacidad fiscal.



2. Incentivar mecanismos enfocados a una mejor gestión de los recursos naturales localizados, como por ejemplo el de la certificación ambiental y la adopción de alicientes como incentivos fiscales, créditos blandos, y capacitación asociada a fomentar mejores prácticas empresariales e individuales respecto al medio ambiente;
3. Asumir un enfoque de planeación más activo en el que se favorezca la alta densidad, la aglomeración y el crecimiento compacto de las ciudades, así como su interconexión, la conservación de sus recursos naturales, la estabilidad (o tendencia decreciente) de los precios de la vivienda<sup>194</sup>, la provisión de facilidades recreacionales, la atracción de empresas y trabajadores a las áreas que se encuentren deprimidas o rezagadas<sup>195</sup>, y de toda mejora que en lo general mejore la calidad, resiliencia y prosperidad del ambiente urbano<sup>196</sup>.

**Cuadro 5-01. Cuadro resumen de directrices generales.**

<b>Refo</b>	<b>Planteamiento</b>	<b>Directriz</b>
<b>Inestabilidad económica y crimen</b>	<b>Desarrollo económico planificado</b>	Incurcionar en otros tipos de turismo alternativos al enfocado en de sol y playa como el ecoturismo; Gestionar e incentivar un proceso de innovación regional; Transparencia e involucramiento de la comunidad en el diseño de la gobernanza de los procesos anteriores.
<b>Degradación del medio ambiente</b>	<b>Conservación del medio ambiente</b>	Incentivos fiscales, créditos, y accesibilidad a la capacitación para la certificación ambiental de las empresas del sector turístico de estas ciudades.
<b>Gentrificación, marginación y disminución en la calidad de vida</b>	<b>Solidaridad y distribución equitativa de los beneficios y costos del desarrollo económico</b>	Construcción de infraestructura urbana básica y de incentivos a través del uso de la política impositiva y financiera que haga énfasis en una distribución más equitativa de la riqueza y que incentive el establecimiento de empresas y trabajadores a la periferia urbana.

Fuente: Elaboración propia con base en lecturas de Asuad (2016); Del Rio y Altable (2011); IMCO (2013); Blanco et al. (2016); y Florida (2017).

<sup>194</sup> Según Fingleton (2014) en Alemania las autoridades tienen una fuerte intervención en el mercado inmobiliario que favorece un esquema de vivienda enfatizado en alquilar más que en poseer en propiedad, por ejemplo el financiamiento a las autoridades municipales va deliberadamente vinculado al número de residentes, se hace uso de esquemas fiscales (impuestos al consumo para los que quieren comprar y facilidades fiscales para los que alquilan), y financieros (un banco está obligado a prestar a partir del 80 por ciento del capital necesario para adquirir una vivienda, por lo que un consumidor tiene que acumular por lo menos el 20 por ciento del precio de una propiedad) que inhiben la especulación inmobiliaria y la mala asignación de recursos en este sector.

Por otro lado Florida (2017) aboga por que la política impositiva y de regulación de usos de suelo favorezca una distribución incluyente de los beneficios de la aglomeración.

<sup>195</sup> Florida (2017) incluso promueve la construcción de vivienda accesible en sitios centrales.

<sup>196</sup> Blanco et al. (2016) proponen mecanismos de captura de plusvalías para potenciar las finanzas públicas a nivel local, con lo que se coadyuva a la construcción de infraestructura necesaria que beneficie a la comunidad urbana.

## 6. BIBLIOGRAFÍA.

Ángeles Villa, M. (2012) 'Evolución económica y desarrollo humano en Baja California Sur' en: Gámez, A.E., Ivanova, A. y Montaña, A. (coord.) *Turismo, Sustentabilidad y Desarrollo Regional en Sudcalifornia*. México: Universidad Autónoma de Baja California Sur. pp. 211-265.

Anónimo.

(2016a) *Diccionario en línea de Google*. Disponible en el sitio: [www.google.com.mx](http://www.google.com.mx) [accesado 17 Septiembre 2016]

Almada Bay, I. (2011) *Sonora. Historia breve*. México: Fondo de Cultura Económica-Colegio de México-Fideicomiso Historia de las Américas.

Altable, M.E. (2002) 'La aplicación de la política nacional de desarrollo en Baja California Sur. Alcances y limitaciones (1940-1959)' en: Trejo Barajas, D. (coord.) *Historia General de Baja California Sur. La Economía Regional*. México: SEP-UABCS-CONACYT-Plaza y Valdés. pp. 461-492.

Asuad Sanen, Normand E.

(2001) *Economía regional y urbana. Introducción a las teorías, técnicas y metodologías básicas*. Puebla: Benemérita Universidad de Puebla-Colegio de Puebla-Asociación de Exalumnos de Economía de la FE-UNAM.

(2007) *Un ensayo teórico y metodológico sobre el proceso de concentración económica espacial y su evidencia empírica en una región económica megalopolitana de 1970 a 2000 y sus antecedentes*. Tesis de Doctorado. Universidad Nacional Autónoma de México.

(2014) *Pensamiento Económico y Espacio*. México: Facultad de Economía-Universidad Nacional Autónoma de México.

(2016) *Desarrollo Regional y Urbano. Tópicos Selectos*. México: Facultad de Economía-Universidad Nacional Autónoma de México.

Asuad Sanen, N.E., Vázquez Ruiz, M.C., y Quiñones Luna, M. Esther. (2015) 'Manufacturing Clusters in Functional Economic North-Central Region of Mexico: A Spatial Approach Using Input-Output Analysis' *23<sup>rd</sup> International Input-Output Conference and 5<sup>th</sup> Edition of the International School of I-O Analysis*. Posgrado de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México. 22-26 junio. Disponible en: <http://www.iioa.org/conferences/23rd/papers.html> [Accesado 29 junio 2016]

Barbería, J. (2017) 'Turismofobia, ciudades de alquiler' *El País*. 06 Agosto, p. 1. <http://elpaissemanal.elpais.com/documentos/turismofobia/> [accesado 07 Agosto 2017]

Bassols Batalla, A.

(1972) *El Noroeste de México: un estudio geográfico-económico*. México: UNAM.

(1980) *Recursos Naturales de México. Teoría, conocimiento y uso*. México: Editorial Nuestro Tiempo.

Berger-Longuet, P. (1998) *Fiches BAC Sciences Économiques et Sociales*. Francia: Hatier Paris.

Blanco, A.G., Moreno, N., Vetter, D.M., y Vetter, M.F. (2016) 'El potencial de captura de plusvalías para la financiación de proyectos urbanos: consideraciones metodológicas y casos prácticos' Banco Interamericano de Desarrollo, monografía núm. 494.

Caballero, S. (2017) 'Emergencia en Holbox: los servicios públicos, rebasados por el desborde de turistas' *Proceso*. 29 Julio, p. 1. <http://www.proceso.com.mx/496806/emergencia-en-holbox-los-servicios-publicos-rebasados-desborde-turistas> [accesado 08 Agosto 2017]

Cahmaji, E. (2017) 'Los salarios bajos y los créditos altos frenan al sector inmobiliario en México' *El País*. 07 Agosto, p. 1. [http://economia.elpais.com/economia/2017/07/12/actualidad/1499882909\\_873115.html/](http://economia.elpais.com/economia/2017/07/12/actualidad/1499882909_873115.html/) [accesado 07 Agosto 2017]

Camagni, R. (2005) *Economía urbana*. España: Antoni Bosch.

Carner, F. (2001) 'Encadenamientos generados por el sector turismo' *Reunión de expertos sobre el turismo en Centroamérica y el Caribe: una visión conceptual*, 11 octubre 2001, México, Ciudad de México.

Casarrubias Escamilla, M., Estrada Rangel, B.I., y Montiel Pitalua, J. (2012) *Los clústers, una innovadora estrategia de desarrollo*. Tesina de licenciatura. Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Azcapotzalco.

CEDRUS-UNAM: Centro de Estudios de Desarrollo Regional y Urbano Sustentable de la Universidad Nacional Autónoma de México

(2016) 'Macro Regiones Geo-Económicas de México' Disponible en <http://www.economia.unam.mx/cedrus/mapas.html> [accesado 18 Junio 2016]

**CONABIO:** Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad.

(2013) 'Conjunto de datos vectoriales de uso de suelo y vegetación escala 1:250000' Disponible en: <http://www.conabio.gob.mx/informacion/gis> [accesado 30 Marzo 2017]

**CONANP:** Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas

(2017) 'Actividades y tipo de ecosistemas en el area' Área de Protección de Flora y Fauna Cabo San Lucas. <http://cabosanlucas.conanp.gob.mx> [accesado 04 Junio 2017]

**CONAPO:** Consejo Nacional de Población

(2016) 'Catalogo del Sistema Urbano Nacional 2012' Disponible en [http://www.conapo.gob.mx/en/CONAPO/Catalogo Sistema Urbano Nacional 2012](http://www.conapo.gob.mx/en/CONAPO/Catalogo_Sistema_Urbano_Nacional_2012) [accesado 21 Mayo 2016]

**CILTEC:** Centro de Innovación en Logística y Comercio de México

(2016) Ferrocarril Pacífico Norte. Disponible en el sitio: [www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/ferrocarril/sistema-ferroviario-mexicano/ferrocarril-pacifico-norte](http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/ferrocarril/sistema-ferroviario-mexicano/ferrocarril-pacifico-norte) [accesado 06 Febrero 2017]

Chávez Martín del Campo, J.C. y García Loredo, K. (2015) 'Identificación de clústers regionales en la industria manufacturera mexicana' Banco de México. Working paper 2015-19, Octubre 2015, México, Ciudad de México.

Choudhury, J. (2013) 'Lösch's Model: The Location Theory' Prezi [blog] <http://prezi.com/ovgknb9ypxgx/loschs-model/> [accesado 03 Noviembre 2016]

Ciampagna, J. M. (2014) 'Unidad especial modificable' [blog] <http://elprofejose.com/2014/05/19/unidad-espacial-modificable/> [accesado 12 Diciembre 2017]

Corrales, S. (2007) 'Importancia del clúster en el desarrollo regional actual' *Frontera Norte*, vol. 19, núm. 37. pp. 173-201.

Cruz, C. (2017) 'Puertos de Cabotaje y Altura Mexicanos' Aduana en México y el Mundo [blog] <http://aduananmexico.wordpress.com/2011/03/15/puertos-de-cabotaje-y-altura-mexicanos/> [accesado 07 Febrero 2017]

**CSDS:** The Center for Spatial Data Science of The University of Chicago.

(2017) 'GeoDa' Disponible en <http://geodacenter.github.io/index.html> [accesado 14 Marzo 2017]

CSLN. (2017) 'Cabo San Lucas Beaches' CaboSanLucas.net. [http://www.cabosanlucas.net/what\\_to\\_do/cabo-san-lucas-beaches.php#costa](http://www.cabosanlucas.net/what_to_do/cabo-san-lucas-beaches.php#costa) [accesado 20 Marzo 2017]

De la Peña, S., y Aguirre, T. (2006) 'De la Revolución a la Industrialización en: Semo, E. (coord.) *Historia Económica de México*. México: UNAM-Océano.

De María y Campos, M., Domínguez Villalobos, L., Brown Grossman, F. y Sánchez Vargas, A. (2013) *El desarrollo de la industria mexicana en su encrucijada. Entorno macroeconómico, desafíos estructurales y política industrial*. México: Facultad de Economía UNAM-Universidad Iberoamericana, A.C.

Del Rio Chávez, I., y Altable Fernández, M.E. (2011) *Baja California Sur. Historia breve*. México: Fondo de Cultura Económica-Colegio de México-Fideicomiso Historia de las Américas.

Delgado, M., Porter, M.E., Stern, S. (2014) 'Defining clusters of related industries' National Bureau of Economic Research. Working paper 20375, Agosto 2014, Cambridge, Massachusetts.

DGIPYME: Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa

(2011) El programa AEI en el marco de las políticas internacionales de apoyo a los clúster. Una valoración. Disponible en: <http://www.ipyme.org/es-ES/publicaciones/Paginas/Publicaciones.aspx> [Accesado 06 febrero 2016]

(2015) Definición de la metodología de detección e identificación de clústers industriales en España. Disponible en: <http://www.ipyme.org/es-ES/publicaciones/Paginas/Publicaciones.aspx> [Accesado 18 octubre 2015]

DIGAOHM: Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología

(2017a) 'Derrotero Mexicano Puerto Cabo San Lucas' Hidrografía. <http://digaohm.semarn.gob.mx/derrotero/derrotero.html>. [accesado 20 Junio 2017]

(2017b) 'Derrotero Mexicano Puerto San José' Hidrografía. <http://digaohm.semarn.gob.mx/derrotero/derrotero.html>. [accesado 20 Junio 2017]

Duque, H. y Peláez, J. (2012) 'Análisis de la estructura productiva de Santiago de Cali: 1990-2005' *Magazin Empresarial*, volumen 08, núm. 15, pp. 11-24.

Elrod, Zack.

(2015a) 'Weber's Least Cost Theory of Industrial Location' You Tube. (0:00-13:14/13:14) <http://www.youtube.com> [accesado 18 Abril 2016]

(2015b) 'Weber's Least Cost Theory Part 2' You Tube. (0:00-10:39/10:39) <http://www.youtube.com> [accesado 20 Abril 2016]

(2015c) 'Christaller's Central Place Theory' You Tube. (0:00-10:39/14:36) <http://www.youtube.com> [accesado 16 Septiembre 2016]

Fariza, I. (2017) 'La industria turística mexicana vive el mejor momento de su historia' *El País*. 03 Marzo, p. 1. [http://economia.elpais.com/economia/2017/03/02/actualidad/1488476431\\_367486.html](http://economia.elpais.com/economia/2017/03/02/actualidad/1488476431_367486.html) [accesado 16 Junio 2017]

Fingleton, E. (2014) 'In World's best-Run Economy, Houses Prices Keep Falling – Because That's What House Prices Are Supposed To Do' *Forbes Asia*. 02 Febrero, p. 1. <http://www.forbes.com/sites/eamonnfingleton/201/02/02/in-worlds-best-run-economy-home-prices-just-keep-falling-because-that-s-what-home-prices-are-supposed-to-do/#73689d036ad0> [accesado 12 Agosto 2017]

Florida, R. (2017) 'Confronting the New Urban Crisis' CityLab [blog] <http://www.citylab.com/politics/2017/04/confronting-the-new-urban-crisis/521031/> [accesado 14 Junio 2017]

Fraile, R. (2017) 'Are "smelly" hipsters ruining Spain's Camino de Santiago pilgrim route?' *El País*. 08 Agosto, p. 1. [http://elpais.com/elpais/2017/07/28/inenglish/1501234923\\_239922.html/](http://elpais.com/elpais/2017/07/28/inenglish/1501234923_239922.html/) [accesado 08 Agosto 2017]

Freelance, A. (2017) 'La macabra guerra en Los Cabos' Metropolimx [blog] <http://metropolimx.com/delincuencia/217/la-macabra-guerra-en-los-cabos/> [accesado 14 Junio 2017]

Fuentes Flores, C.M., y Hernández Hernández, V. (2013) 'Segregación socioespacial y accesibilidad al empleo en Ciudad Juárez, Chihuahua (2000-2004)' *Región y sociedad*, año. XXV, núm. 56, pp. 43-74.

Fuentes Flores, N.A y Martínez-Pellégrini, S. (2003) 'Identificación de clústers y fomento a la cooperación empresarial: el caso de Baja California' *Momento Económico*, núm. 125. pp. 39-57.

Fujita, M. y Krugman, P. (2004) 'La nueva geografía económica: pasado, presente y futuro' *Investigaciones regionales*, núm. 4, pp. 177-206.

Gallo Lazarte, M (2010) *Nodos e interacción de las principales cadenas industriales en el estado de Tlaxcala de 1998 a 2003*. Tesis de Maestría. Universidad Nacional Autónoma de México.

González Cruz, E., y Rivas Hernández, I.

(2002a) 'Modernización de la economía sudpeninsular (1860-1910)' en: Trejo Barajas, D. (coord.) *Historia General de Baja California Sur*. La Economía Regional. México: SEP-UABCS-CONACYT-Plaza y Valdés. pp. 284-421.

(2002b) 'La economía sudpeninsular durante la Revolución mexicana' en: Trejo Barajas, D. (coord.) *Historia General de Baja California Sur*. La Economía Regional. México: SEP-UABCS-CONACYT-Plaza y Valdés. pp. 425-460.

González Cruz, E., y Urciaga García, José. (2002) 'La evolución económica durante el periodo 1920-1940' en: Trejo Barajas, D. (coord.) *Historia General de Baja California Sur*. La Economía Regional. México: SEP-UABCS-CONACYT-Plaza y Valdés. pp. 461-492

Guerra Casanova, L., San Román Muñoz, G. y Tejeda Canobbio, E. (2009) *Anatomía de los clústers económicos de mayor impacto en el desarrollo de México*. Manual de referencia. México: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía:

(2004) 'Censos Económicos 2004' Dirección General de Estadísticas Económicas y Dirección General Adjunta de Censos Económicos y Agropecuarios. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ce/ce2014/> [accesado 19 Septiembre 2016].

(2009) 'Censos Económicos 2009' Dirección General de Estadísticas Económicas y Dirección General Adjunta de Censos Económicos y Agropecuarios. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ce/ce2014/> [accesado 19 Septiembre 2016].

(2014a) 'Anuario estadístico y geográfico de Baja California' Disponible en [http://www.datatur.gob.mx/ITxEF\\_Docs/BCN\\_ANUARIO\\_PDF.pdf](http://www.datatur.gob.mx/ITxEF_Docs/BCN_ANUARIO_PDF.pdf) [accesado 07 Febrero 2017]

(2014b) 'Anuario estadístico y geográfico de Baja California Sur' Disponible en [http://www.datatur.gob.mx/ITxEF\\_Docs/BCS\\_ANUARIO\\_PDF.pdf](http://www.datatur.gob.mx/ITxEF_Docs/BCS_ANUARIO_PDF.pdf) [accesado 07 Febrero 2017]

(2014c) 'Anuario estadístico y geográfico de Nayarit' Disponible en [http://www.internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/anuario\\_14/702825064839.pdf](http://www.internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/anuario_14/702825064839.pdf) [accesado 07 Febrero 2017]

(2014d) 'Anuario estadístico y geográfico de Sinaloa' Disponible en [http://www.datatur.gob.mx/ITxEF\\_Docs/SIN\\_ANUARIO\\_PDF.pdf](http://www.datatur.gob.mx/ITxEF_Docs/SIN_ANUARIO_PDF.pdf) [accesado 07 Febrero 2017]

(2014e) 'Anuario estadístico y geográfico de Sonora' Disponible en <http://www.ceieg.sonora.gob.mx/Files/Publicaciones/Anuario%20Estad%20C3%ADstico%20y%20Geogr%C3%A1fico%202014.pdf> [accesado 07 Febrero 2017]

(2015a) 'Mapoteca digital' Disponible en <http://solgeo.inegi.org.mx/mapoteca/> [accesado 30 Mayo 2015]

(2015b) 'Censos Económicos 2014: metodología' Disponible en <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/biblioteca/ficha.aspx?upc=702825075330> [accesado 21 Mayo 2016]

(2016a) 'XII Censo General de Población y Vivienda 2000' Disponible en <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2000/Default.aspx> [accesado 17 Mayo 2016]

(2015c) 'Cartografía geoestadística urbana, Cierre de los Censos Económicos 2014, DENU 01/2015 (Baja California Sur)' Disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/sistema/biblioteca/ficha.aspx?upc=702825004414> [accesado 19 Septiembre 2016]

(2015d) 'DENU: Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (Baja California Sur)' Disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/app/descarga/?ti=6> [accesado 30 Junio 2017]

(2016a) 'XII Censo General de Población y Vivienda 2000' Disponible en <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2000/Default.aspx> [accesado 17 Mayo 2016]

(2016b) 'II Conteo de Población y Vivienda 2005' Disponible en <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2005/Default.aspx> [accesado 17 Mayo 2016]

(2016c) 'Censo de Población y Vivienda 2010' Disponible en <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/ccpv2010/Default.aspx> [accesado 17 Mayo 2016]



(2016d) 'Censos Económicos 2014' Disponible en [http://www.inegi.org.mx/olap/olap.aspx?server=2&db=Serie\\_Censal\\_Economicos&cube=Censos+Econ%u00f3micos&fp=1](http://www.inegi.org.mx/olap/olap.aspx?server=2&db=Serie_Censal_Economicos&cube=Censos+Econ%u00f3micos&fp=1) [accesado 16 Mayo 2016]

(2016e) 'Marco geoestadístico nacional 2010 versión 4.3' Disponible en <http://www.inegi.org.mx/sistemas/biblioteca/ficha.aspx?upc=702825292812> [accesado 16 Mayo 2016]

(2016f) 'Actividades características del turismo' Disponible en [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/scian/presentacion.aspx?file=/est/contenidos/proyectos/SCIAN/doc/Turismo.Pdf\\_actividades\\_características\\_del\\_turismo](http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/scian/presentacion.aspx?file=/est/contenidos/proyectos/SCIAN/doc/Turismo.Pdf_actividades_características_del_turismo) [accesado 13 Junio 2016]

(2016g) 'Cartografía geoestadística 2005. Los Cabos' Disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/sistema/biblioteca/ficha.aspx?upc=889463058779> [accesado 25 Agosto 2016]

(2016h) 'Climatología. Datos vectoriales 1:1000000' Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/geo/contenidos/recnat/clima/default.aspx> [accesado 29 Marzo 2017]

IMCO: Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

(2014) '*Nueva Política Turística para Recuperar la Competitividad del Sector y Detonar el Desarrollo Regional*'. Impresos Villaflores. Disponible en: [http://www.imco.org.mx/wp-content/uploads/2013/10/Turismo2013\\_Completo.pdf](http://www.imco.org.mx/wp-content/uploads/2013/10/Turismo2013_Completo.pdf) [accesado 07 Agosto 2017]

IMPLAN-LOS CABOS: Instituto Municipal para la Planeación de Los Cabos

(2013) '*Segunda Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano San José del Cabo y Cabo San Lucas B.C.S. (PDU 2040)*'. Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur No. 19. Disponible en: <http://implanloscabos.mx/pdu-2040.html> [accesado 10 Agosto 2017]

IMT: Instituto Mexicano del Transporte.

(2016a) 'Red vial 2015. Red Nacional de Caminos' Disponible en: <http://www.imt.mx/micrositios/sistemas-de-informacion-geoespacial/servicios-tecnologicos/red-nacional-de-caminos/visualizador-geocartografico-de-la-rnc.html> [accesado 21 Noviembre 2016]

**INAFED: Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal**

(2017) 'Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México: Los Cabos, Baja California Sur' Disponible en <http://siglo.inafed.gob.mx/enciclopedia/EMM03bajacaliforniasur/municipios/03008a.html> [accesado 06 Mayo 2017]

**Isard, W. (1956) *Location and Space-Economy*. Cambridge: The M.I.T. Press.**

**Iturribarria Pérez, Héctor E. (2007) *Economías de aglomeración y externalidades del capital humano en las áreas metropolitanas de México*. Tesis de Doctorado. Universidad Autónoma de Barcelona.**

**Keen, S. (2014) *Desenmascarando a la Economía. El Emperador Desnudo de las Ciencias Sociales*. México: UNAM-LAES.**

**Lee-Chuvala, Christa. (2013) 'Calculating a shift-share analysis in Excel' *You Tube*. (0:00-10:25/10:25) <http://www.youtube.com> [accesado 14 Junio 2016]**

**León-Portilla, M., y Piñera Ramírez, D. (2011) *Baja California. Historia breve*. México: Fondo de Cultura Económica-Colegio de México-Fideicomiso Historia de las Américas.**

**Lira, L. y Quiroga, B. (2003) 'Técnicas de análisis regional' Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social. Manual No. 30, Noviembre 2008, Santiago de Chile.**

**Linares Cervantes, C., y Todd Sánchez, W. (2005) *Convenio de Cooperación Turística entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Popular de China a Partir de la Comisión Binacional México-China 2004*. Tesis de licenciatura. Departamento de Relaciones Internacionales e Historia. Escuela de Ciencias Sociales. Universidad de las Américas Puebla.**

**Martínez, E. (2017) ' Los Cabos le "vuela" el primer lugar a Tijuana en aeropuertos' *El Financiero*. 06 Junio, p. 1. <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/los-cabos-le-vuela-el-primer-lugar-a-tijuana-en-aeropuertos.html/> [accesado 14 Junio 2017]**

**Martínez de la Torre, J.A. (2002) 'Treinta años de economía en Baja California Sur (1960-1990)' en: Trejo Barajas, D. (coord.) *Historia General de Baja California Sur. La Economía Regional*. México: SEP-UABCS-CONACYT-Plaza y Valdés. pp. 461-492.**

**Martínez Piva, J.M. (1998) 'Procesos acumulativos y desarrollo: de Myrdal a Porter' *Economía y Sociedad*, núm. 8, pp. 49-58.**

McCann, P. y Oort, F.V. (2009) 'Theories of Agglomeration and Regional Economic Growth: a Historical Review' en: Capello, R. y Nijkamp, P. (eds.) *Handbook of Regional Growth and Development Theories*. Estados Unidos de América: Edward Elgar, Inc. pp. 19-32.

McCann, P. (2013) *Modern urban and regional economics*. Inglaterra: Oxford University Press.

Mercado Celis, A., Martínez Guzmán, D.E., Félix Arce, J.L. (2015) 'Los clústers económicos en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México' *Revista Internacionales*, vol. 1, núm. 2, julio-diciembre 2015, pp. 10-56.

Mendoza, J. y Hernández, M. (2010) 'Perspectivas de la formación de un clúster en los corredores de balnearios del Valle del Mezquital' IV Congreso Internacional Sinergia Empresarial, 23-24 Septiembre 2010, México, Cancún.

Moreno-Brid, J.C., y Ros Bosch, J. (2010) "Desarrollo y Crecimiento en la Economía Mexicana: Una Perspectiva Histórica". México: Fondo de Cultura Económica.

Nájar, A. (2017) 'Infierno en el paraíso: la sangrienta guerra que libra el narco en los principales balnearios y pueblos turísticos de México' *BBC Mundo*. 08 Agosto, p. 1. <http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-40809155> [accesado 08 Agosto 2017]

OECD: Organisation for Economic Co-operation and Development

(2014) 'OECD Regional Outlook 2014: Regions and Cities: When Policies and People Meet'. OECD Publishing. Disponible en: [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/urban-rural-and-regional-development/oecd-regional-outlook-2014\\_9789264201415-en#page4](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/urban-rural-and-regional-development/oecd-regional-outlook-2014_9789264201415-en#page4) [accesado 05 Junio 2015]

OMT: Organización Mundial del Turismo

(2014) 'Faits saillants OMT du tourisme' Disponible en <http://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284416219> [accesado 07 Febrero 2017]

(2017) 'Entender el turismo: glosario básico' Disponible en <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico> [accesado 27 Julio 2017]

ONU-Habitat (2017) 'Tendencias del desarrollo urbano en México' Twitter. <http://twitter.com/onuhabitatmex> Martes 20 Junio [accesado 20 Junio 2017 a las 13.00]

Ortega Noriega, S. (2011) *Sinaloa. Historia breve*. México: Fondo de Cultura Económica-Colegio de México-Fideicomiso Historia de las Américas.

O'Sullivan, F. (2017) 'Why Italy Is Banning Everything?' CityLab [blog] <http://www.citylab.com/life/2017/07/why-italy-is-banning-everything/535404/> [accesado 08 Julio 2017]

Otten, G.V. y Bellafiore, D. (2016) 'The Modification of August Lösch' *Critical Geospatial Thinking and Applications* [blog] [http://www.education.psu.edu/geog597i\\_02/node/685/](http://www.education.psu.edu/geog597i_02/node/685/) [accesado 03 Noviembre 2016]

Pellicer, Ll., y Delgado, C. (2017) 'Spain's new real estate boom: the rental market' *El País*. 03 Julio, p. 1. [http://elpais.com/elpais/2017/07/03/inenglish/1499075153\\_385634.html](http://elpais.com/elpais/2017/07/03/inenglish/1499075153_385634.html) [accesado 07 Agosto 2017]

Pérez Cruz, J.A., Ceballos Álvarez, G.I., Cogco Calderón, A.R. (2014) 'Los factores que explican la mayor aglomeración de la industria de alta tecnología en la frontera norte de México: el caso de Matamoros y Reynosa' *Estudios Fronterizos, nueva época*, vol. 15, núm. 29, enero-junio de 2014, pp. 173-206.

Pertumbuhan, P. (2015) 'Teori Lokasi: Christaller' *The skeptical inquirer* [blog] <http://sketicalinquirer.wordpress.com/2015/01/22/teori-lokasi-christaller/> [accesado 17 Septiembre 2016]

Porter, M. E.

(1990) 'The Competitive Advantage of Nations' *Harvard Business Review*, March-April, pp. 74-91

(1991) *La Ventaja Competitiva de las Naciones*. Argentina: Javier Vergara Editor S.A.

(2015) *Ventaja Competitiva. Creación y Sostenimiento de un Desempeño Superior*. México: Grupo Editorial Patria.

Polèse, M.

(1998) *Economía urbana y regional: introducción a la relación entre territorio y desarrollo*. Costa Rica: Libro Universitario Regional.

(2003) 'R.I.P.-H.M.R: À propos du concept de pôle de développement et des stratégies de développement économique des régions québécoises' *Revue canadienne des sciences régionales*, XXVI: 1 (printemps 2003), pp. 61-86.

Pottier, J.P. (1963) 'Axes de communication et développement économique' *Revue économique*, volume 14, núm. 1, pp.58-132.

Raagmaa, G. (2003) 'Centre-Periphery Model Explaining The Regional Development of the Informational and Transitional Society' *43<sup>rd</sup> Congress of the European Regional Science Association (ERSA)*. Jyväskylä, Finland. 27-30 August. Disponible en: [http://www.academia.edu/2730358/CENTRE\\_PERIPHERY\\_MODEL\\_EXPLAINING THE REGIONAL DEVELOPMENT OF THE:INFORMATIONAL AND TRANSITIONAL SOCIETY?auto=download](http://www.academia.edu/2730358/CENTRE_PERIPHERY_MODEL_EXPLAINING_THE_REGIONAL_DEVELOPMENT_OF_THE_INFORMATIONAL_AND_TRANSITIONAL_SO_CIETY?auto=download) [Accesado 26 noviembre 2016]

Ramírez, J.C. (1999) 'Los nuevos factores de localización industrial en México. La experiencia de los complejos automotrices de exportación en el norte' *Economía Mexicana. Nueva Época*, vol. VIII, núm. 1, primer semestre de 1999, pp. 105-147.

Ramírez Hernández, R.

(2008) *La dispersión económica de la zona central de la Ciudad de México a su área metropolitana y sus efectos en la estructura económica del suelo urbano de la ZMCM: aplicación de un modelo matemático para el periodo de 1994 a 2004*. Tesis de maestría. Universidad Nacional Autónoma de México.

(2016a) *La expansión metropolitana de la Ciudad de México la dinámica de su estructura policéntrica: un análisis de las fuerzas de dispersión y concentración económicas como factores de crecimiento urbano entre 1993 y 2008*. México: Instituto de Investigaciones Económicas-Universidad Nacional Autónoma de México.

(2016b) *Crecimiento urbano policéntrico y expansión de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y sus impactos en el desarrollo urbano, 1940-2040*. Tesis de Doctorado. Universidad Nacional Autónoma de México.

Richardson, H.W. (1977) 'City size and national spatial strategies in developing countries' *The World Bank. Staff Working Paper No. 252*, Abril 1977, Estados Unidos de América, Washington D.C.

Rivas, M. (2017) 'Nadie quiere ser turista' *El País*. 16 Julio, p. 1. [http://elpaissemanal.elpais.com/columna/manuel-rivas-nadie-quiere-turista/?id?externo?rsoc=FB\\_CM/](http://elpaissemanal.elpais.com/columna/manuel-rivas-nadie-quiere-turista/?id?externo?rsoc=FB_CM/) [accesado 14 Junio 2017]

Sanchez Almanza, A. (2016) 'Sistema de Ciudades y Redes Urbanas en los Modelos Economicos de México' *Revista Problemas del Desarrollo*, 184(47), enero-marzo 2016. pp. 7-34.

Schwanitz, D. (2014) *La cultura. Todo lo que hay que saber*. México: Santillana.

**SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes**

(2013) 'Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes' Disponible en [http: www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/](http://www.sct.gob.mx/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/) [accesado 06 Febrero 2017]

(2015) 'Anuario Estadístico Ferroviario'. Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal. Disponible en [http: www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/anuarios-dgffm-edicion-digital/](http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/anuarios-dgffm-edicion-digital/) [accesado 06 Febrero 2017]

**SDEMARN-BCS: Secretaría de Desarrollo Económico, Medio ambiente y Recursos Naturales del Gobierno del Estado de Baja California Sur.**

(2015) 'Los Cabos Información Estratégica' Disponible en: [http://sdemarn.bcs.gob.mx/docs/publicaciones/estrategico\\_loscabos\\_oct2015.pdf](http://sdemarn.bcs.gob.mx/docs/publicaciones/estrategico_loscabos_oct2015.pdf) [accesado 04 Junio 2017]

**SECTUR: Secretaría de Turismo**

(2014) 'Compendio Estadístico del Turismo en México'. Sistema Nacional de la Información Estadística del Sector Turismo de México-DATATUR. Disponible en [http: www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/CompendioEstadistico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/CompendioEstadistico.aspx) [accesado 17 Mayo 2016]

(2015) 'Agenda de Competitividad del Destino Turístico de Los Cabos' Disponible en [http: www.sectur.gob.mx/wp-content/uploads/2015/02/PDF-Los-Cabos.pdf](http://www.sectur.gob.mx/wp-content/uploads/2015/02/PDF-Los-Cabos.pdf) [accesado 17 Mayo 2016]

(2017) 'Glosario' del Sistema Nacional de la Información Estadística del Sector Turismo de México-DATATUR. Disponible en [http: www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Glosario.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Glosario.aspx) [accesado 27 Julio 2017]

Tello, C. (2014) *Estado y Desarrollo Económico: México 1920-2006*. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Economía.

Thompson, D. (2017) 'What on Earth Is Wrong With Connecticut?' CityLab [blog] <http://www.citylab.com/life/2017/07/what-on-earth-is-wrong-with-connecticut/532842/> [accesado 07 Agosto 2017]

Trasviña Taylor, A. (1999) *¿Qué Desea Saber? Baja California Sur*. México: Ediciones Sudcalifornianas.

Tomás Carpi, J.A. (1978) 'Notas sobre la noción de causación circular acumulativa y su utilidad en la teoría del desarrollo' *Cuadernos de Economía*, núm. 16, pp. 347-369.

Vázquez López, R. (2010) 'Consecuencias de la expansión de los sistemas integrados de producción para el desarrollo económico de México a partir de la década de 1980', en J. Flores Salgado (coord.) *Crecimiento y desarrollo económico de México*. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco. División de Ciencias Sociales y Humanidades, pp. 112-136.

Vázquez Ruiz, C

(2010) *Regionalización económico funcional. Región centro norte de México 1994-2004. Un caso de enfoque espacial de la economía utilizando Sistemas de Información Geográfica (SIG's)*. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional Autónoma de México.

(2013) *Concentración económica industrial y la formación de áreas funcionales industriales en la región centro norte de México, 1998-2008*. Tesis de Maestría. Universidad Nacional Autónoma de México.

Ventura-Dias, V. (2010) 'El turismo y los encadenamientos con los demás sectores productivos en América Latina' Primer Simposio Brasileño de Ciencia de los Servicios, 17-19 noviembre 2010, Brasil, Brasilia.

Villemeur, A., y Nayaradou, M. (2006) 'Pourquoi les clusters sont-ils performants' *Vie et Sciences de l'entreprise*, núm. 170-171. pp. 25-38.

## 7. ANEXOS.

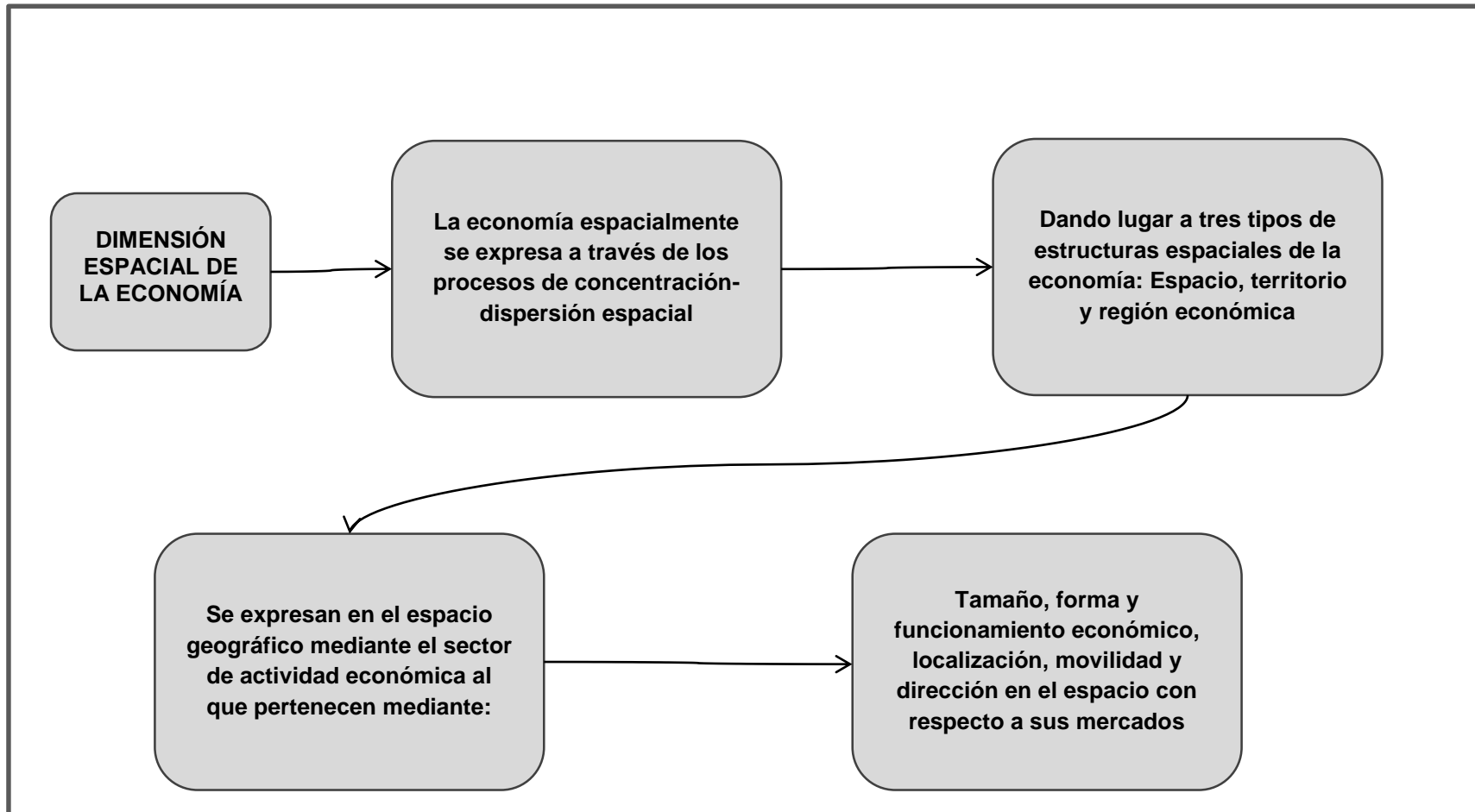
### Anexo 1-01. Indicadores de turismo en México, 2013.

Concepto	Unidades	2003	2013
<b>Producto interno bruto</b>			
Total de la Economía (Precios Constantes)	Millones de Pesos	10,119,898.1	13,121,598.3
Sector Turístico ( Precios Constantes)	Millones de Pesos	888,968.7	1,095,585.6
Participación del PIB turístico en el total	Porcentaje	8.8	8.3
<b>Puestos de trabajo equivalentes remunerados</b>			
Total de la Economía	Miles de Ocupaciones	34,244.1	38,995.8
Sector Turismo	Miles de Ocupaciones	2,130.6	2,315.2
Participación del Sector Turismo	Porcentaje	6.2	5.9
<b>Visitantes internacionales a Mexico</b>			
<b>Numero de personas</b>			
Visitantes Internacionales a México	Miles de Personas	92,329.8	78,100.2
Turistas Internacionales	Miles de Personas	18,665.4	24,150.5
Excursionistas Internacionales	Miles de Personas	73,664.5	53,949.7
<b>Gasto</b>			
Visitantes Internacionales a México	Millones de Dólares	9,361.7	13,949.0
Turistas Internacionales	Millones de Dólares	7,251.7	11,853.8
Excursionistas Internacionales	Millones de Dólares	2,110.0	2,095.2
<b>Visitantes Internacionales de México al Exterior</b>			
<b>Numero de personas</b>			
Visitantes Internacionales de México al Exterior	Miles de Personas	123,015.0	90,777.0
Turistas Internacionales	Miles de Personas	11,044.0	15,911.1
Excursionistas Internacionales	Miles de Personas	111,971.0	74,865.9
<b>Gasto</b>			
Visitantes Internacionales de México al Exterior	Millones de Dólares	6,253.3	9,122.4
Turistas Internacionales	Millones de Dólares	2,835.0	6,024.9
Excursionistas Internacionales	Millones de Dólares	3,418.3	3,097.5
<b>Saldo en la balanza turística</b>			
Visitantes internacionales	Millones de Dólares	3,108.4	4,826.6
<b>Actividad hotelera en centros turísticos seleccionados</b>			
<b>Oferta Hotelera</b>	Establecimientos	12,518	18,199
<b>Oferta Hotelera</b>	Cuartos	496,292	672,296
<b>Porcentaje de Ocupación Hotelera</b>			
Centros Seleccionados	Porcentaje	48.3	59.2
<b>Transportacion aerea y maritima</b>			
<b>Llegada de Vuelos a los Aeropuertos del País</b>			
<b>Regulares</b>	Vuelos	478,710	517,855
Nacionales	Vuelos	461,440	511,582
Internacionales	Vuelos	366,257	375,499
<b>Charters</b>	Vuelos	95,183	136,083
Charters Nacionales	Vuelos	17,270	6,273
Charters Internacionales	Vuelos	4,414	2,090
Charters Internacionales	Vuelos	12,856	4,183
<b>Llegada de Pasajeros a los Aeropuertos del País</b>			
<b>Regulares</b>	Pasajeros	30,211,292	46,122,058
Nacionales	Pasajeros	27,995,454	45,243,879
Internacionales	Pasajeros	19,469,112	30,249,808
<b>Charters</b>	Pasajeros	8,526,342	14,994,071
Charters Nacionales	Pasajeros	2,215,838	878,179
Charters Internacionales	Pasajeros	250,622	168,963
Charters Internacionales	Pasajeros	1,965,216	709,216
<b>Pasajeros en Crucero</b>			
Arribos	Arribos	5,237,822	4,348,858
Arribos	Arribos	2,681	1,622

Fuente: SECTUR (2014)

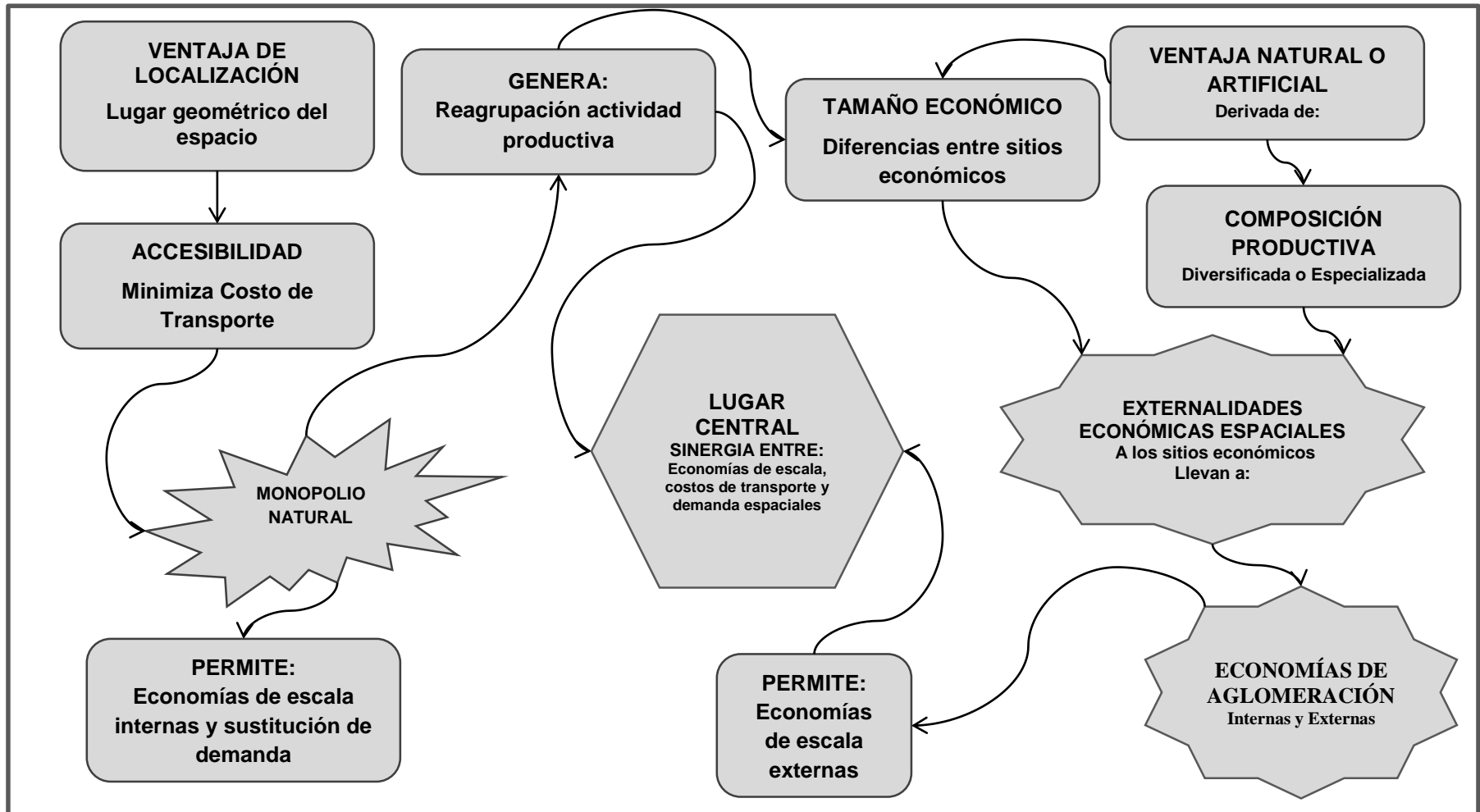


Anexo 2-01. Síntesis ideas del enfoque de la Dimensión Espacial de la Economía.



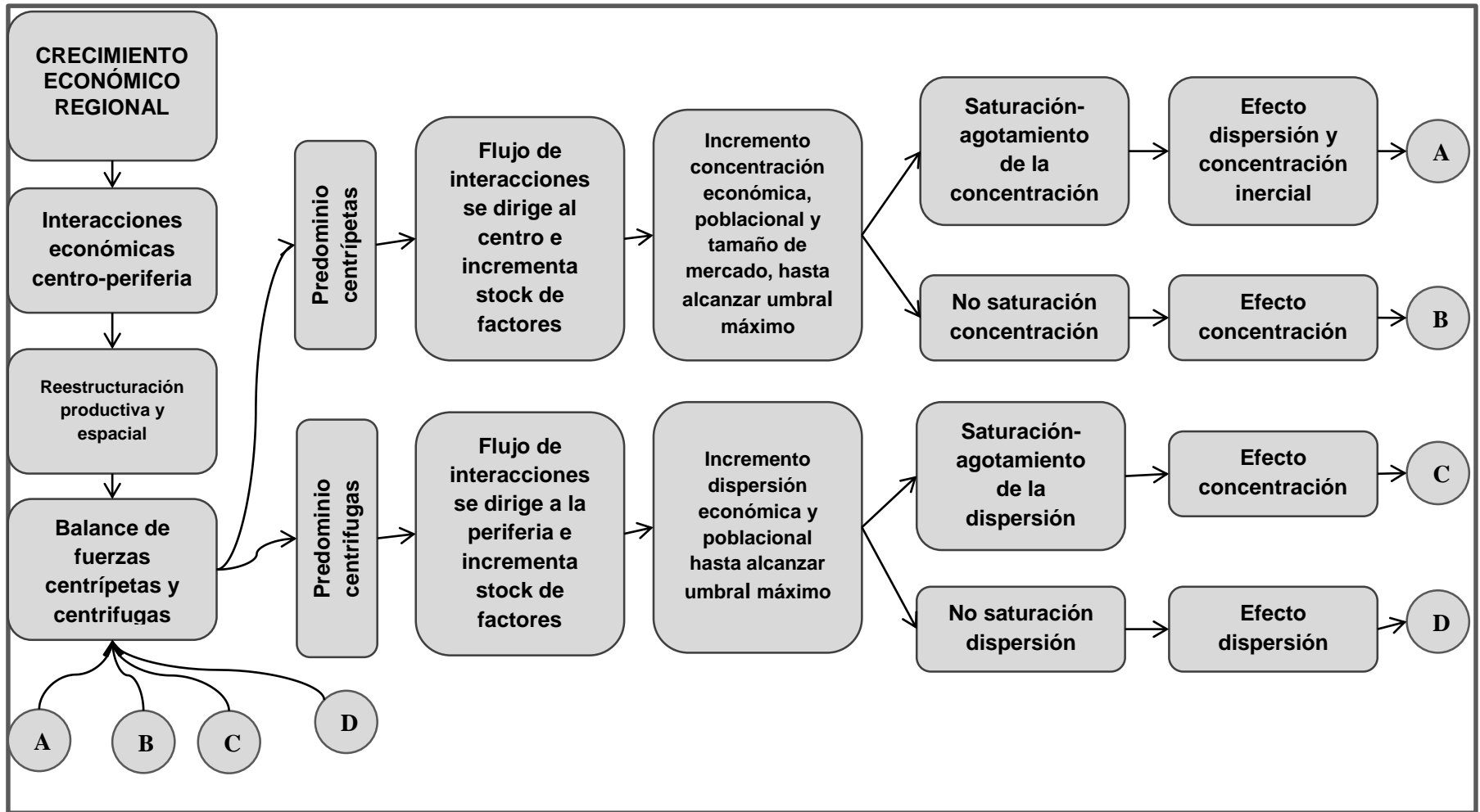
Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2014: 316)

Anexo 2-02. Ventajas e implicaciones que dan lugar a la Concentración Económica Espacial.



Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2007: varias páginas)

Anexo 2-03. Relación entre concentración económica y poblacional regional y la reestructuración económica espacial.



Fuente: Elaboración propia con base en Asuad (2007: 264)

**Anexo 03-1. Región noroeste: población total, población ocupada y valor agregado censal bruto por municipios. 2013. Kilómetros cuadrados, personas y miles de pesos constantes 2008=100.**

<b>Cve_edo</b>	<b>Cve_mun</b>	<b>Nom_mun</b>	<b>Superficie</b>	<b>Pob_tot</b>	<b>Pob_ocup</b>	<b>VACB</b>
02	02001	Ensenada	53,256	509,731	92,848	9,601,496
02	02002	Mexicali	15,813	991,297	220,939	34,658,963
02	02003	Tecate	2,724	109,937	22,393	4,229,004
02	02004	Tijuana	1,252	1,729,280	429,474	59,201,430
02	02005	Playas de Rosarito	506	102,757	20,402	2,080,539
03	03001	Comondu	18,156	75,763	12,991	937,437
03	03002	Mulege	31,847	63,735	12,521	2,227,057
03	03003	La Paz	15,669	276,401	58,278	7,103,548
03	03008	Los Cabos	3,711	297,826	69,780	8,925,866
03	03009	Loreto	4,587	20,212	3,415	307,229
10	10034	Tamazula	5,741	26,675	359	18,156
18	18001	Acaponeta	1,412	37,833	3,963	382,994
18	18002	Ahuacatlán	500	16,086	1,657	99,843
18	18003	Amatlán de Cañas	514	11,713	574	21,199
18	18004	Compostela	1,863	75,583	12,388	712,047
18	18005	Huajicori	2,213	11,976	252	5,532
18	18006	Ixtlán del Río	489	28,346	4,186	291,995
18	18007	Jala	499	18,728	1,354	41,728
18	18008	Xalisco	499	53,167	4,330	297,227
18	18009	Del Nayar	5,090	36,637	484	23,622
18	18010	Rosamorada	1,822	35,876	2,737	121,459
18	18011	Ruíz	515	25,189	2,268	126,960
18	18012	San Blas	1,093	47,119	5,983	288,479
18	18013	San Pedro Lagunillas	511	7,762	581	11,664
18	18014	Santa María del Oro	1,081	22,956	1,054	112,499
18	18015	Santiago Ixcuintla	1,712	98,923	11,062	633,668
18	18016	Tecuala	1,034	40,933	5,509	264,319
18	18017	Tepic	1,619	409,067	76,433	8,480,130
18	18018	Tuxpan	311	30,996	4,279	259,380
18	18019	La Yesca	4,275	14,754	51	557

**Nota: se estimó población con interpolación y extrapolación. La superficie se calculó con ArcMap 10.2**

**Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2016a, 2016b, 2016c, 2016d y 2016e)**

Anexo 03-1. Continuación...

Cve_edo	Cve_mun	Nom_mun	Superficie	Pob_tot	Pob_ocup	VACB
18	18020	Bahía de Banderas	765	154,609	33,101	3,569,600
25	25001	Ahome	3,959	441,739	90,950	8,887,773
25	25002	Angostura	1,886	47,048	6,085	322,290
25	25003	Badiraguato	4,790	28,790	894	48,075
25	25004	Concordia	2,144	29,678	1,577	142,795
25	25005	Cosala	2,149	16,162	1,676	177,434
25	25006	Culiacan	6,239	911,213	178,704	25,423,739
25	25007	Choix	3,189	33,964	1,622	160,789
25	25008	Elota	1,626	41,422	4,214	418,865
25	25009	Escuinapa	1,538	56,526	6,685	348,891
25	25010	El Fuerte	4,134	102,553	6,544	512,613
25	25011	Guasave	2,910	298,956	36,583	3,555,765
25	25012	Mazatlan	2,505	467,163	105,362	12,130,598
25	25013	Mocorito	2,773	47,183	2,509	298,680
25	25014	Rosario	2,606	51,007	5,375	411,918
25	25015	Salvador Alvarado	766	81,670	16,154	1,649,446
25	25016	San Ignacio	5,015	22,293	1,117	44,992
25	25017	Sinaloa	6,268	90,885	2,933	180,066
25	25018	Navolato	2,306	137,016	14,744	1,126,868
26	26001	Aconchi	369	2,763	283	37,744
26	26002	Agua Prieta	3,973	84,881	17,734	2,097,282
26	26003	Alamos	6,377	26,735	2,679	2,357,178
26	26004	Altar	4,490	9,475	846	59,060
26	26005	Arivechi	725	1,220	36	1,353
26	26006	Arizpe	3,083	3,089	172	10,083
26	26007	Atil	302	568	32	1,074
26	26008	Bacadehuachi	1,067	1,247	1,731	40,716
26	26009	Bacanora	1,127	794	302	-1,068
26	26010	Bacerac	1,349	1,540	80	2,028
26	26011	Bacoachi	1,237	1,778	54	2,657

Nota: se estimó población con interpolación y extrapolación. La superficie se calculó con ArcMap 10.2

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2016a, 2016b, 2016c, 2016d y 2016e)

Anexo 03-1. Continuación...

Cve_edo	Cve_mun	Nom_mun	Superficie	Pob_tot	Pob_ocup	VACB
26	26012	Bacum	1,575	23,967	1,786	68,615
26	26013	Banamichi	810	1,769	503	409,445
26	26014	Baviacora	843	3,655	243	24,746
26	26015	Bavispe	1,730	1,577	44	959
26	26016	Benjamin Hill	1,416	5,288	349	42,795
26	26017	Caborca	10,731	89,477	17,497	6,368,255
26	26018	Cajeme	4,850	433,951	105,723	16,507,079
26	26019	Cananea	2,331	33,823	9,870	10,956,296
26	26020	Carbo	2,584	5,809	410	19,796
26	26021	La Colorada	4,111	1,601	112	15,064
26	26022	Cucurpe	1,584	1,069	81	15,034
26	26023	Cumpas	2,014	6,729	986	312,691
26	26024	Divisaderos	386	904	47	2,487
26	26025	Empalme	590	56,374	11,329	2,009,221
26	26026	Etchojoa	942	63,850	2,778	194,377
26	26027	Fronteras	2,631	9,446	511	46,243
26	26028	Granados	364	1,305	71	4,580
26	26029	Guaymas	7,916	160,004	33,391	6,042,694
26	26030	Hermosillo	16,927	840,378	218,513	62,509,428
26	26031	Huachinera	1,200	1,435	70	2,290
26	26032	Huasabas	823	1,033	49	4,446
26	26033	Huatabampo	1,890	82,514	10,176	1,466,796
26	26034	Huepac	422	1,229	64	4,208
26	26035	Imuris	2,182	13,408	1,083	87,763
26	26036	Magdalena	1,246	32,675	6,737	704,542
26	26037	Mazatan	682	1,285	143	7,362
26	26038	Moctezuma	1,879	4,935	618	54,426
26	26039	Naco	1,248	6,681	680	47,764
26	26040	Nacori Chico	2,834	2,271	117	3,792
26	26041	Nacozari de Garcia	1,743	13,245	5,695	17,507,219

**Nota:** se estimó población con interpolación y extrapolación. La superficie se calculó con ArcMap 10.2

**Fuente:** Elaboración propia con base en INEGI (2016a, 2016b, 2016c, 2016d y 2016e)

Anexo 03-1. Continuación...

<b>Cve_edo</b>	<b>Cve_mun</b>	<b>Nom_mun</b>	<b>Superficie</b>	<b>Pob_tot</b>	<b>Pob_ocup</b>	<b>VACB</b>
26	26042	Navojoa	2,789	165,223	34,979	5,497,173
26	26043	Nogales	1,769	236,212	73,196	8,704,308
26	26044	Onavas	532	394	20	1,204
26	26045	Opodepe	2,229	3,038	184	4,299
26	26046	Oquitoa	921	465	10	511
26	26047	Pitiquito	9,837	9,714	982	50,589
26	26048	Puerto Peñasco	6,249	66,829	13,094	2,107,150
26	26049	Quiriego	3,758	3,559	73	716
26	26050	Rayon	880	1,634	192	163,572
26	26051	Rosario	3,503	5,263	441	24,984
26	26052	Sahuaripa	4,995	6,267	885	1,133,246
26	26053	San Felipe de Jesus	152	457	10	9,648
26	26054	San Javier	534	737	43	15,923
26	26055	San Luis Rio Colorado	8,979	194,594	30,478	2,849,217
26	26056	San Miguel de Horcasitas	1,116	10,206	372	19,008
26	26057	San Pedro de la Cueva	2,228	1,714	280	17,126
26	26058	Santa Ana	1,482	17,070	2,483	312,692
26	26059	Santa Cruz	1,008	2,123	85	37,902
26	26060	Saric	1,364	2,797	32	645
26	26061	Soyopa	1,713	1,331	185	361,025
26	26062	Suaqui Grande	911	1,133	62	8,533
26	26063	Tepache	779	1,489	48	1,783
26	26064	Trincheras	3,020	1,767	112	152,381
26	26065	Tubutama	1,736	1,725	14	204
26	26066	Ures	3,086	9,683	617	145,069
26	26067	Villa Hidalgo	1,476	1,853	45	4,096
26	26068	Villa Pesqueira	1,122	1,189	81	11,519
26	26069	Yecora	2,658	5,995	319	11,997
26	26070	General Plutarco Elias Calles	3,693	18,056	1,854	135,523
26	26071	Benito Juarez	367	23,178	2,684	105,478
26	26072	San Ignacio Rio Muerto	1,375	14,742	2,205	134,108
<b>Total region</b>			<b>418,723</b>	<b>11,133,343</b>	<b>2,219,064</b>	<b>352,947,371</b>

**Nota:** se estimó población con interpolación y extrapolación. La superficie se calculó con ArcMap 10.2

**Fuente:** Elaboración propia con base en INEGI (2016a, 2016b, 2016c, 2016d y 2016e)

**Anexo 03-2. Región noroeste: integración de las principales ciudades regionales. 2013.**

**Kilómetros cuadrados, personas y miles de pesos constantes 2008=100.**

<b>Cve_mun</b>	<b>Nom_mun</b>	<b>Superficie</b>	<b>Pob_tot</b>	<b>Pob_ocup</b>	<b>VACB</b>
02003	Tecate	2,724	109,937	22,393	4,229,004
02004	Tijuana	1,252	1,729,280	429,474	59,201,430
02005	Playas de Rosarito	506	102,757	20,402	2,080,539
	<b>ZM Tijuana</b>	<b>4,483</b>	<b>1,941,974</b>	<b>472,269</b>	<b>65,510,973</b>
<b>26030</b>	<b>Hermosillo</b>	<b>16,927</b>	<b>840,378</b>	<b>218,513</b>	<b>62,509,428</b>
<b>25006</b>	<b>Culiacan</b>	<b>6,239</b>	<b>911,213</b>	<b>178,704</b>	<b>25,423,739</b>
<b>02002</b>	<b>Mexicali</b>	<b>15,813</b>	<b>991,297</b>	<b>220,939</b>	<b>34,658,963</b>
<b>26018</b>	<b>Ciudad Obregon</b>	<b>4,850</b>	<b>433,951</b>	<b>105,723</b>	<b>16,507,079</b>
<b>25001</b>	<b>Los Mochis</b>	<b>3,959</b>	<b>441,739</b>	<b>90,950</b>	<b>8,887,773</b>
<b>25012</b>	<b>Mazatlán</b>	<b>2,505</b>	<b>467,163</b>	<b>105,362</b>	<b>12,130,598</b>
26025	Empalme	590	56,374	11,329	2,009,221
26029	Guaymas	7,916	160,004	33,391	6,042,694
	<b>ZM Guaymas-Empalme</b>	<b>58,799</b>	<b>216,378</b>	<b>44,720</b>	<b>8,051,915</b>
<b>03003</b>	<b>La Paz</b>	<b>15,669</b>	<b>276,401</b>	<b>58,278</b>	<b>7,103,548</b>
<b>03008</b>	<b>Los Cabos</b>	<b>3,711</b>	<b>297,826</b>	<b>69,780</b>	<b>8,925,866</b>
<b>26043</b>	<b>Nogales</b>	<b>1,769</b>	<b>236,212</b>	<b>73,196</b>	<b>8,704,308</b>
18008	Xalisco	499	53,167	4,330	297,227
18017	Tepic	1,619	409,067	76,433	8,480,130
	<b>ZM Tepic</b>	<b>2,118</b>	<b>462,234</b>	<b>80,763</b>	<b>8,777,357</b>

**Nota:** se considera que la población, el empleo y la producción de los municipios respectivos corresponde mayoritariamente a las ciudades y zonas metropolitanas que están incluidas en ellos.

**Fuente:** Elaboración propia con base en anexo 03-1 y CONAPO (2016)



**Anexo 03-3. Región noroeste: flujo total de pasajeros en los aeropuertos regionales, 2003-2013.**

<b>Aeropuerto</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>TMCA</b>
Tijuana, B.C.	1,867,252	1,827,617	1,873,245	2,019,008	2,499,035	2,050,289	1,737,061	1,867,699	1,788,976	1,925,874	2,194,298	<b>1.6</b>
Los Cabos, B.C.S.	792,303	896,020	1,213,792	1,338,039	1,426,983	1,467,349	1,285,036	1,350,280	1,384,781	1,485,843	1,672,752	<b>7.8</b>
Hermosillo, Son.	634,903	695,486	679,660	630,362	715,018	668,363	599,988	564,978	585,912	626,697	650,091	<b>0.2</b>
Culiacán, Sin.	286,004	310,854	348,820	387,323	531,616	519,378	504,692	497,678	509,747	558,938	605,324	<b>7.8</b>
Mazatlán, Sin.	347,287	362,999	389,194	395,647	437,493	397,581	354,674	357,291	337,295	313,114	347,749	<b>0.0</b>
La Paz, B.C.S.	198,302	208,255	214,005	211,807	296,586	241,111	226,848	246,460	235,853	238,007	262,676	<b>2.9</b>
Mexicali, B.C.	264,360	311,654	322,829	285,994	328,381	279,088	241,541	235,231	251,273	267,203	253,476	<b>-0.4</b>
Los Mochis, Sin.	105,789	104,760	92,943	95,417	131,931	85,972	80,744	102,266	82,170	70,783	79,502	<b>-2.8</b>
Ciudad Obregón, Son.	63,988	69,883	62,682	72,948	74,819	70,160	74,351	85,919	80,733	67,283	72,378	<b>1.2</b>
Loreto, B.C.S.	24,139	28,097	32,453	30,701	33,213	26,103	14,173	13,274	16,763	15,402	21,395	<b>-1.2</b>
Guaymas, Son.	7,234	6,211	7,468	7,256	6,899	9,209	13,248	14,193	17,837	16,318	10,616	<b>3.9</b>
Nogales, Son.	0	0	0	303	1,603	0	0	0	0	0	0	<b>0.0</b>
<b>Total region</b>	<b>4,591,561</b>	<b>4,821,836</b>	<b>5,237,091</b>	<b>5,474,805</b>	<b>6,483,577</b>	<b>5,814,603</b>	<b>5,132,356</b>	<b>5,335,269</b>	<b>5,291,340</b>	<b>5,585,462</b>	<b>6,170,257</b>	<b>3.0</b>

Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR (2014) y SCT (2013)

**Anexo 03-4. Región noroeste: flujo de pasajeros nacionales en los aeropuertos regionales, 2003-2013.**

<b>Aeropuerto</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>TMCA</b>
Tijuana, B.C.	1,861,044	1,827,249	1,873,189	2,017,557	2,492,224	2,044,185	1,728,411	1,859,472	1,782,017	1,921,351	2,190,646	<b>1.6</b>
Hermosillo, Son.	571,327	624,911	625,955	586,796	673,382	626,737	563,923	532,444	556,576	598,307	618,190	<b>0.8</b>
Culiacán, Sin.	275,836	298,538	338,433	382,608	520,412	513,698	504,270	497,357	509,455	556,819	602,866	<b>8.1</b>
Los Cabos, B.C.S.	166,664	179,552	221,873	274,036	396,973	452,604	403,974	382,504	398,258	440,086	458,978	<b>10.7</b>
La Paz, B.C.S.	191,946	200,244	203,490	202,764	270,450	219,562	212,463	236,125	224,027	228,052	258,403	<b>3.0</b>
Mexicali, B.C.	264,360	311,654	322,829	285,994	328,381	279,046	241,242	235,174	251,273	267,203	253,476	<b>-0.4</b>
Mazatlán, Sin.	195,399	198,098	192,859	179,416	222,915	209,702	184,396	180,749	178,222	192,620	231,477	<b>1.7</b>
Los Mochis, Sin.	105,789	104,760	92,943	95,417	129,154	84,484	80,744	102,266	82,170	70,783	79,502	<b>-2.8</b>
Ciudad Obregón, Son.	63,988	69,869	62,682	72,948	74,819	70,160	74,351	85,919	80,733	67,283	72,378	<b>1.2</b>
Guaymas, Son.	74	0	0	0	1,023	4,346	8,429	10,232	12,413	11,894	10,616	<b>64.3</b>
Loreto, B.C.S.	9,472	9,396	9,539	6,901	6,237	4,018	95	314	516	285	1,777	<b>-15.4</b>
Nogales, Son.	0	0	0	303	1,603	0	0	0	0	0	0	<b>0.0</b>
<b>Total region</b>	<b>3,705,899</b>	<b>3,824,271</b>	<b>3,943,792</b>	<b>4,104,740</b>	<b>5,117,573</b>	<b>4,508,542</b>	<b>4,002,298</b>	<b>4,122,556</b>	<b>4,075,660</b>	<b>4,354,683</b>	<b>4,778,309</b>	<b>2.6</b>

Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR (2014) y SCT (2013)

**Anexo 03-5. Región noroeste: flujo de pasajeros internacionales en los aeropuertos regionales, 2003-2013**

<b>Aeropuerto</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>TMCA</b>
Los Cabos, B.C.S.	625,639	716,468	991,919	1,064,003	1,030,010	1,014,745	881,062	967,776	986,523	1,045,757	1,213,774	<b>6.9</b>
Mazatlán, Sin.	151,888	164,901	196,335	216,231	214,578	187,879	170,278	176,542	159,073	120,494	116,272	<b>-2.6</b>
Hermosillo, Son.	63,576	70,575	53,705	43,566	41,636	41,626	36,065	32,534	29,336	28,390	31,901	<b>-6.7</b>
Loreto, B.C.S.	14,667	18,701	22,914	23,800	26,976	22,085	14,078	12,960	16,247	15,117	19,618	<b>3.0</b>
La Paz, B.C.S.	6,356	8,011	10,515	9,043	26,136	21,549	14,385	10,335	11,826	9,955	4,273	<b>-3.9</b>
Tijuana, B.C.	6,208	368	56	1,451	6,811	6,104	8,650	8,227	6,959	4,523	3,652	<b>-5.2</b>
Culiacán, Sin.	10,168	12,316	10,387	4,715	11,204	5,680	422	321	292	2,119	2,458	<b>-13.2</b>
Ciudad Obregón, Son.	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0.0</b>
Guaymas, Son.	7,160	6,211	7,468	7,256	5,876	4,863	4,819	3,961	5,424	4,424	0	<b>-100.0</b>
Los Mochis, Sin.	0	0	0	0	2,777	1,488	0	0	0	0	0	<b>0.0</b>
Mexicali, B.C.	0	0	0	0	0	42	299	57	0	0	0	<b>0.0</b>
Nogales, Son.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0.0</b>
<b>Total región</b>	<b>885,662</b>	<b>997,565</b>	<b>1,293,299</b>	<b>1,370,065</b>	<b>1,366,004</b>	<b>1,306,061</b>	<b>1,130,058</b>	<b>1,212,713</b>	<b>1,215,680</b>	<b>1,230,779</b>	<b>1,391,948</b>	<b>4.6</b>

Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR (2014) y SCT (2013)

**Anexo 03-6. Región noroeste: matriz de distancias entre las principales ciudades regionales, 2013.**

Concepto	Ciudad	ZM de Tijuana	Mexicali	Culiacan	Hermosillo	Mazatlan	Los Mochis	Ciudad Obregón	Los Cabos	La Paz	Nogales	ZM Guaymas-Empalme	Total
<b>Ciudad</b>	<b>Poblacion</b>	<b>1,941,974</b>	<b>991,297</b>	<b>911,213</b>	<b>840,378</b>	<b>467,163</b>	<b>441,739</b>	<b>433,951</b>	<b>297,826</b>	<b>276,401</b>	<b>236,212</b>	<b>216,378</b>	<b>7,054,530</b>
ZM de Tijuana	1,941,974	0	198	1,573	875	1,758	1,358	1,128	1,623	1,471	808	1,010	11,802
Mexicali	991,297	198	0	1,401	702	1,587	1,186	956	1,511	1,359	637	838	10,375
Culiacan	911,213	1,573	1,401	0	687	217	223	436	655	477	976	575	7,220
Hermosillo	840,378	875	702	687	0	884	482	252	902	750	279	135	5,948
Mazatlan	467,163	1,758	1,587	217	884	0	409	632	841	444	1,162	761	8,695
Los Mochis	441,739	1,358	1,186	223	482	409	0	232	434	253	761	359	5,697
Ciudad Obregón	433,951	1,128	956	436	252	632	232	0	670	489	531	129	5,455
Los Cabos	297,826	1,623	1,511	655	902	841	434	670	0	157	1,181	779	8,753
La Paz	276,401	1,471	1,359	477	750	444	253	489	157	0	1,019	627	7,046
Nogales	236,212	808	637	976	279	1,162	761	531	1,181	1,019	0	413	7,767
ZM Guaymas-Empalme	216,378	1,010	838	575	135	761	359	129	779	627	413	0	5,626
<b>Total</b>	<b>7,054,531</b>	<b>11,802</b>	<b>10,375</b>	<b>7,220</b>	<b>5,948</b>	<b>8,695</b>	<b>5,697</b>	<b>5,455</b>	<b>8,753</b>	<b>7,046</b>	<b>7,767</b>	<b>5,626</b>	<b>84,384</b>

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2016a, 2016b y 2016c) y aplicación GoogleMaps de Google®

**Anexo 03-6a. Matriz de distancias entre Guadalajara, Tepic, Culiacán y Mazatlán, 2013.**

**Población y kilómetros.**

Concepto	Ciudad	Guadalajara	Tepic	Culiacan	Mazatlan
<b>Ciudad</b>	<b>Poblacion</b>	<b>4,720,250</b>	<b>462,234</b>	<b>911,213</b>	<b>467,163</b>
ZM de Guadalajara	4,720,250	0	206	692	484
ZM de Tepic	462,234	206	0	482	279
Culiacan	911,213	692	482	0	217
Mazatlan	467,163	484	279	217	0

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2016a, 2016b y 2016c) y aplicación Google Maps de Google®

**Anexo 03-7. Región noroeste: matriz de atracción poblacional.**

Concepto	Ciudad	ZM de Tijuana	Mexicali	Culiacan	Hermosillo	Mazatlan	Los Mochis	Ciudad Obregón	Los Cabos	La Paz	Nogales	ZM Guaymas-Empalme
<b>Ciudad</b>	<b>Poblacion</b>	<b>1,941,974</b>	<b>991,297</b>	<b>911,213</b>	<b>840,378</b>	<b>467,163</b>	<b>441,739</b>	<b>433,951</b>	<b>297,826</b>	<b>276,401</b>	<b>236,212</b>	<b>216,378</b>
<b>ZM de Tijuana</b>	<b>1,941,974</b>	0	49,104,010	715,164	2,131,580	293,544	465,167	662,317	219,568	248,061	702,622	411,921
<b>Mexicali</b>	<b>991,297</b>		0	460,201	1,690,457	183,873	311,315	470,683	129,312	148,356	577,067	305,442
<b>Culiacan</b>	<b>911,213</b>			0	1,622,485	9,040,002	8,094,229	2,080,116	632,558	1,106,937	225,955	596,345
<b>Hermosillo</b>	<b>840,378</b>				0	502,387	1,597,886	5,742,672	307,627	412,944	2,550,158	9,977,460
<b>Mazatlan</b>	<b>467,163</b>					0	1,233,636	507,545	196,716	655,001	81,725	174,547
<b>Los Mochis</b>	<b>441,739</b>						0	3,561,476	698,472	1,907,498	180,176	741,634
<b>Ciudad Obregón</b>	<b>433,951</b>							0	287,908	501,606	363,540	5,642,536
<b>Los Cabos</b>	<b>297,826</b>								0	3,339,670	50,439	106,194
<b>La Paz</b>	<b>276,401</b>									0	62,877	152,131
<b>Nogales</b>	<b>236,212</b>										0	299,650
<b>ZM Guaymas-Empalme</b>	<b>216,378</b>											0

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-6.

**Anexo 03-8. Matriz de atracción poblacional entre Guadalajara, Tepic, Culiacán y Mazatlán, 2013.**

Concepto	Ciudad	ZM de Guadalajara	ZM de Tepic	Culiacan	Mazatlan
<b>Ciudad</b>	<b>Poblacion</b>	<b>4,720,250</b>	<b>462,234</b>	<b>911,213</b>	<b>467,163</b>
<b>ZM de Guadalajara</b>	<b>4,720,250</b>	0	51,415,316	8,981,990	9,413,311
<b>ZM de Tepic</b>	<b>462,234</b>		0	1,812,958	2,774,098
<b>Culiacan</b>	<b>911,213</b>			0	9,040,002
<b>Mazatlan</b>	<b>467,163</b>				0

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-7.

**Anexo 03-9. Región noroeste: matriz de atracción poblacional normalizada con técnica de escala lineal.**

Concepto	Ciudad	ZM de Tijuana	Mexicali	Culiacan	Hermosillo	Mazatlan	Los Mochis	Ciudad Obregón	Los Cabos	La Paz	Nogales	ZM Guaymas-Empalme
<b>Ciudad</b>	<b>Poblacion</b>	<b>1,941,974</b>	<b>991,297</b>	<b>911,213</b>	<b>840,378</b>	<b>467,163</b>	<b>441,739</b>	<b>433,951</b>	<b>297,826</b>	<b>276,401</b>	<b>236,212</b>	<b>216,378</b>
ZM de Tijuana	1,941,974	0.0000	1.0000	0.3854	0.5441	0.2560	0.3229	0.3742	0.2138	0.2315	0.3828	0.3052
Mexicali	991,297		0.0000	0.3213	0.5104	0.1880	0.2645	0.3246	0.1368	0.1568	0.3542	0.2617
Culiacan	911,213			0.0000	0.5044	0.7541	0.7380	0.5405	0.3675	0.4489	0.2179	0.3590
Hermosillo	840,378				0.0000	0.3341	0.5022	0.6881	0.2628	0.3056	0.5701	0.7684
Mazatlan	467,163					0.0000	0.4646	0.3355	0.1978	0.3726	0.0701	0.1804
Los Mochis	441,739						0.0000	0.6187	0.3819	0.5279	0.1850	0.3907
Ciudad Obregón	433,951							0.0000	0.2531	0.3338	0.2870	0.6856
Los Cabos	297,826								0.0000	0.6093	0.0000	0.1082
La Paz	276,401									0.0000	0.0320	0.1604
Nogales	236,212										0.0000	0.2590
ZM Guaymas-Empalme	216,378											0.0000

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-7.

**Anexo 03-10. Región noroeste: matriz de potencial demográfico.**

Concepto	Ciudad	ZM de Tijuana	Mexicali	Culiacan	Hermosillo	Mazatlan	Los Mochis	Ciudad Obregón	Los Cabos	La Paz	Nogales	ZM Guaymas-Empalme
<b>Ciudad</b>	<b>Poblacion</b>	<b>1,941,974</b>	<b>991,297</b>	<b>911,213</b>	<b>840,378</b>	<b>467,163</b>	<b>441,739</b>	<b>433,951</b>	<b>297,826</b>	<b>276,401</b>	<b>236,212</b>	<b>216,378</b>
ZM de Tijuana	1,941,974	0	5,007	579	960	266	325	385	184	188	292	214
Mexicali	991,297	9,808	0	650	1,197	294	372	454	197	203	371	258
Culiacan	911,213	1,235	708	0	1,223	2,153	1,981	995	455	579	242	376
Hermosillo	840,378	2,219	1,412	1,326	0	528	916	1,722	330	369	847	1,603
Mazatlan	467,163	1,105	625	4,199	951	0	1,080	687	354	623	203	284
Los Mochis	441,739	1,430	836	4,086	1,744	1,142	0	1,870	686	1,092	310	603
Ciudad Obregón	433,951	1,722	1,037	2,090	3,335	739	1,904	0	445	565	445	1,677
Los Cabos	297,826	1,197	656	1,391	932	555	1,018	648	0	1,761	200	278
La Paz	276,401	1,320	729	1,910	1,121	1,052	1,746	887	1,897	0	232	345
Nogales	236,212	2,403	1,556	934	3,012	402	580	817	252	271	0	524
ZM Guaymas-Empalme	216,378	1,923	1,183	1,585	6,225	614	1,230	3,364	382	441	572	0
<b>Puntaje total</b>		<b>24,361</b>	<b>13,748</b>	<b>18,751</b>	<b>20,699</b>	<b>7,746</b>	<b>11,154</b>	<b>11,829</b>	<b>5,182</b>	<b>6,092</b>	<b>3,714</b>	<b>6,163</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-6.

**Anexo 03-11. Matriz SECRE con valor agregado censal bruto por área funcional. 2003, miles de pesos  
constantes, 2008=100.**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales	Total sectorial
112	116,464	332,609	176,531	19,232	469,116	216,775	153,027	2,046	40,535	0	711	<b>1,527,047</b>
114	935,534	58,011	140,418	264,702	188,937	234,681	1,131,643	310,137	439,072	12,940	7,052	<b>3,723,126</b>
115	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
212	112,757	1,458,506	209,288	80,001	85,834	33,895	25,314	0	977,311	9,000	2,297,709	<b>5,289,615</b>
213	-4,694	64,534	-598	54	-94	0	0	-61	0	0	251	<b>59,391</b>
221	0	4,645,624	3,223,837	8,632,443	0	0	0	0	1,659,331	0	38,468	<b>18,199,702</b>
222	1,833,707	224,026	265,681	936,193	145,531	499,703	277,845	114,882	223,732	137,192	261,886	<b>4,920,378</b>
236	740,854	1,016,722	722,020	1,597,246	291,228	335,660	274,979	58,876	205,142	189,427	77,444	<b>5,509,598</b>
237	617,639	696,471	360,251	335,581	134,846	144,636	56,940	25,897	137,657	25,721	20,492	<b>2,556,130</b>
238	101,905	124,230	74,993	90,009	34,417	45,826	23,411	1,705	24,376	7,503	12,850	<b>541,226</b>
311	2,462,537	1,251,894	1,396,514	2,281,227	4,037,502	1,685,408	1,398,239	340,297	595,845	50,506	189,235	<b>15,689,204</b>
312	2,192,678	1,824,420	467,546	531,778	2,716,154	232,212	853,302	67,637	104,616	14,727	754,611	<b>9,759,680</b>
313	27,091	0	0	30,018	426,664	0	0	0	0	642	3,211	<b>487,626</b>
314	106,408	13,036	5,983	127,605	105,694	2,992	2,212	2,744	454	339	54,196	<b>421,663</b>
315	1,082,962	318,003	51,113	746,449	213,636	53,824	7,920	112,937	4,801	1,871	24,222	<b>2,617,738</b>
316	35,643	17,375	1,486	143	4,682	263	904	22,592	0	0	34,028	<b>117,117</b>
321	469,877	29,982	49,758	10,585	25,092	32,306	12,295	15,058	6,179	5,970	20,265	<b>677,366</b>
322	2,162,013	24,195	237,988	977,994	65,346	3,045	239	22	-251	0	30,126	<b>3,500,717</b>
323	333,966	104,371	138,467	235,426	24,804	20,987	114,805	5,871	16,407	3,527	63,563	<b>1,062,196</b>
324	-14,228	232,258	1,070	40,125	-4,993	-7,637	-27,990	-19,161	-9,575	0	3,804	<b>193,674</b>
325	47,724	203,067	194,102	1,068	100,768	-56,835	8,545	39	0	0	10,771	<b>509,249</b>
326	2,042,037	224,983	134,054	574,914	97,485	48,494	4,608	2,946	48,881	0	243,258	<b>3,421,660</b>
327	1,350,265	2,407,537	170,174	1,314,672	156,141	71,952	98,609	42,588	77,193	119,302	70,023	<b>5,878,458</b>
331	189,184	969,700	1,605	1,166,148	3,166	687	16,989	18,358	20	0	376,373	<b>2,742,230</b>
332	2,674,855	126,392	183,913	1,549,311	107,840	44,635	185,315	9,499	29,800	11,725	414,232	<b>5,337,518</b>
333	769,463	198,462	87,073	226,083	25,462	113,640	31,130	16,308	1,247	1,362	30,186	<b>1,500,415</b>
334	10,131,591	532,277	4,654	5,799,595	78,357	8,143	21,855	80,604	0	0	2,008,576	<b>18,665,650</b>
335	1,212,597	108,700	-1,163	289,935	169	0	0	24,294	0	0	319,921	<b>1,954,452</b>
336	1,251,359	2,487,751	29,574	2,885,922	1,179,528	355,145	4,743	577,282	147	0	596,852	<b>9,368,303</b>
337	2,293,658	82,090	116,020	172,042	37,380	16,771	22,087	8,818	11,976	4,804	642,744	<b>3,408,389</b>
339	5,073,272	60,906	31,498	781,958	138,474	8,798	6,356	102,775	1,756	6,857	1,736,855	<b>7,949,503</b>
431	2,616,226	2,106,000	2,311,019	1,884,205	1,923,296	1,507,817	836,560	258,305	600,741	336,495	670,072	<b>15,050,737</b>
432	96,220	17,030	19,479	44,608	16,191	14,179	4,122	0	-582	0	0	<b>211,248</b>
433	865,022	196,931	396,617	484,047	19,096	85,684	31,786	3,925	59,223	2,614	37,847	<b>2,182,793</b>
434	1,563,088	756,890	1,675,477	1,472,443	614,599	898,413	327,934	176,714	260,686	76,625	193,369	<b>8,016,240</b>
435	534,014	390,264	449,579	246,714	123,310	222,239	65,240	14,754	85,875	15,660	73,299	<b>2,220,946</b>
436	28,363	22,210	106,003	1,057	1,899	18,682	24,908	0	621	0	0	<b>203,743</b>
437	136,300	140,254	22,353	-393	0	19	810	-40	1,288	0	0	<b>300,590</b>
461	1,869,918	869,411	1,167,726	1,298,465	692,743	989,057	487,217	219,666	474,064	204,808	512,302	<b>8,785,378</b>
462	3,189,021	1,063,745	948,433	1,670,622	614,840	554,408	619,901	196,466	663,027	211,288	629,992	<b>10,361,742</b>
463	624,456	222,671	451,777	300,736	232,938	281,707	173,930	39,813	179,474	125,843	116,288	<b>2,749,635</b>
464	794,478	220,892	296,954	507,551	240,952	179,440	134,696	48,388	97,459	35,396	200,952	<b>2,757,158</b>
465	506,284	218,839	277,096	275,895	206,505	151,812	195,146	31,157	129,496	121,166	128,671	<b>2,242,067</b>
466	661,316	445,937	653,333	517,867	252,124	499,601	128,657	69,802	156,922	129,880	207,161	<b>3,722,601</b>
467	1,098,625	435,374	511,829	744,220	210,973	262,719	174,169	65,106	200,939	96,336	233,245	<b>4,033,534</b>
468	2,235,576	1,076,849	1,394,412	1,169,178	709,000	857,237	669,648	204,984	519,568	197,707	423,699	<b>9,457,859</b>
469	9,803	8,927	82,283	3,322	16,085	25,147	29,806	705	0	0	1,064	<b>177,141</b>
481	3,482	606,042	2,143	0	-1,347	1,047	-204	0	6,491	3,449	247	<b>621,351</b>
482	2,544,870	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>2,544,870</b>
483	15,583	0	0	645	0	0	8,677	1,072	367,752	0	0	<b>393,729</b>
484	415,616	735,014	469,740	388,169	202,089	344,678	221,197	101,949	78,969	10,505	486,772	<b>3,454,698</b>
485	561,382	217,082	545,221	114,030	277,385	387,505	446,255	107,129	126,542	31,024	55,895	<b>2,869,451</b>
486	306,353	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>306,353</b>
487	39,587	8,108	11,648	31,085	8,086	455	14,840	4,800	125,840	148,084	343	<b>392,876</b>
488	885,579	358,857	449,448	281,063	592,380	181,068	478,536	172,763	187,551	98,827	150,848	<b>3,836,919</b>
491	0	12,733	8,034	8,491	0	0	0	0	3,071	0	0	<b>32,329</b>
492	282,695	92,224	102,745	71,585	60,444	393	30,121	6,365	38,897	31,552	26,304	<b>743,324</b>
493	40,789	57,539	-6,413	20,260	8,803	6,804	-285	1,859	2,933	0	-27	<b>132,262</b>
511	104,081	-887	59,795	145,939	60,771	178,486	1,676	5,596	36,353	9,501	4,626	<b>605,937</b>
512	72,935	19,424	11,353	19,339	1,876	13,387	10,334	980	-3,713	7,555	1,506	<b>154,975</b>
515	119,968	117,774	54,112	28,602	95,976	35,150	16,497	11,806	-4,859	-2,733	17,744	<b>490,037</b>
517	2,333,819	1,419,656	531,799	64,180	103,818	86,046	39,739	23,070	16,704	144,847	8,675	<b>4,772,354</b>
518	102,753	76,082	1,705	320	35,437	0	242	0	1,787	0	19,054	<b>237,380</b>
519	-9	11,978	3,795	2,012	1,035	3,399	6,907	702	0	0	1,798	<b>31,616</b>

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2016d) y cuadro 3-17

### Anexo 03-11. Continuación...

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales	Total sectorial
522	155,600	71,934	1,485,836	121,960	84,856	60,999	98,524	22,765	41,587	9,880	21,186	2,175,125
523	95,080	11,045	34,470	99,157	4,756	26,876	15,395	1,949	695	1,081	34,657	325,162
524	104,558	45,671	52,987	35,433	45,349	25,352	16,362	2,594	3,044	425	25,371	357,146
531	1,708,214	804,678	233,802	958,373	145,204	90,740	199,590	85,977	72,781	142,178	133,812	4,575,349
532	213,225	124,345	99,805	136,421	27,081	24,899	40,720	10,570	63,744	90,917	26,918	858,646
533	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
541	1,360,399	649,837	530,547	772,272	235,165	260,061	250,276	54,063	162,857	49,023	135,626	4,460,125
551	54,744	37,337	36,992	28,195	28,450	37,106	13,734	0	0	0	0	236,557
561	1,489,869	954,614	741,328	698,533	624,996	174,963	223,786	81,829	315,036	214,474	1,334,106	6,853,534
562	125,377	20,538	4,049	35,931	0	52,119	16	38	0	0	7,191	245,260
611	1,120,647	743,741	624,713	475,068	265,167	211,658	283,813	64,398	97,165	61,069	107,044	4,054,483
621	445,566	225,077	219,311	285,631	121,674	137,521	97,667	25,467	55,648	31,548	103,413	1,748,524
622	138,535	169,861	165,771	65,229	38,252	30,430	38,867	5,017	8,233	7,356	41,194	708,745
623	6,380	3,381	3,867	2,682	-127	0	298	19	0	0	-90	16,410
624	40,450	48,487	8,435	27,667	35,760	4,349	8,907	16,653	15,511	4,391	11,330	221,939
711	409,335	16,744	133,345	18,041	25,200	37,092	50,465	957	5,990	319	4,831	702,318
712	-24,515	-180	35	2,624	0	0	169	12	-9	0	0	-21,864
713	347,197	92,931	87,666	247,119	70,967	53,648	48,125	19,604	78,049	-20,743	20,481	1,045,043
721	500,608	129,132	139,886	347,569	131,455	101,982	584,960	50,672	198,149	757,815	129,853	3,072,082
722	1,898,720	447,300	682,173	913,516	308,652	361,741	422,600	95,415	265,042	406,099	367,128	6,168,386
811	1,072,661	490,138	562,198	531,586	286,512	275,273	235,122	56,435	227,310	135,201	196,618	4,069,055
812	510,332	150,666	242,740	326,693	77,421	86,964	68,740	14,186	53,806	35,714	82,506	1,649,767
813	38,597	74,476	148,378	53,439	36,274	75,198	48,936	2,381	13,034	868	18,420	510,002
<b>Total region</b>	<b>76,818,888</b>	<b>37,073,738</b>	<b>27,721,680</b>	<b>49,677,855</b>	<b>20,803,534</b>	<b>14,061,557</b>	<b>12,631,463</b>	<b>4,323,824</b>	<b>10,687,444</b>	<b>4,567,457</b>	<b>17,347,254</b>	<b>275,714,693</b>

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2016d) y cuadro 3-17.



**Anexo 03-12. Matriz SECRE con valor agregado censal bruto por área funcional. 2013, miles de pesos  
constantes, 2008=100.**

<b>Subsector</b>	<b>Tijuana</b>	<b>Hermosillo</b>	<b>Culiacan</b>	<b>Mexicali</b>	<b>Ciudad Obregón</b>	<b>Los Mochis</b>	<b>Mazatlan</b>	<b>Guaymas- Empalme</b>	<b>La Paz</b>	<b>Los Cabos</b>	<b>Nogales</b>	<b>Total sectorial</b>
112	43,520	72,876	58,435	12,178	302,217	114,119	64,972	27,871	369,565	0	0	<b>1,065,752</b>
114	661,527	35,441	200,072	303,820	196,159	207,008	1,322,301	231,852	402,341	7,820	3,013	<b>3,571,353</b>
115	9,902	12,768	17,643	7,649	15,309	30,950	9,477	3	10,276	160	4,828	<b>118,965</b>
212	18,908	10,123,387	394,224	9,686	2,914,394	98,647	33,879	12,702	1,196,413	2,255	15,306,052	<b>30,110,545</b>
213	0	815,259	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>815,259</b>
221	0	0	0	669,269	0	0	0	0	0	0	0	<b>669,269</b>
222	1,195,715	306,574	759,430	-146,459	230,689	169,301	277,397	41,857	200,844	543,636	423,071	<b>4,002,055</b>
236	1,104,400	770,699	1,118,836	588,014	340,079	428,248	95,918	98,151	285,162	637,270	90,897	<b>5,557,673</b>
237	309,585	629,328	362,757	582,992	229,066	415,879	49,407	6,990	131,541	24,426	29,308	<b>2,771,280</b>
238	235,425	526,020	93,053	72,190	35,743	9,964	38,888	5,756	29,871	11,873	27,354	<b>1,086,137</b>
311	1,669,444	2,611,666	2,341,426	3,220,981	6,562,074	1,293,230	1,943,130	335,616	568,395	57,231	215,716	<b>20,818,908</b>
312	2,054,868	1,197,138	1,129,301	412,850	2,251,050	292,937	292,608	29,670	158,448	29,028	176,012	<b>8,023,910</b>
313	110,508	0	48,807	87,068	139,271	0	15	0	33	0	4,669	<b>390,369</b>
314	95,500	13,878	15,709	5,444	12,431	4,630	2,169	4,402	1,008	1,632	35,968	<b>192,772</b>
315	872,846	160,264	115,845	222,614	342,368	18,432	4,550	411	4,131	1,198	13,805	<b>1,756,464</b>
316	63,876	22,128	1,520	21,496	934	804	1,102	8	7	54	11,040	<b>122,969</b>
321	225,546	41,151	26,406	37,782	28,765	33,829	14,833	4,876	5,966	12,336	35,528	<b>467,019</b>
322	852,262	34,180	108,074	1,488,272	122,408	187,590	233	1,144	257	160	51,281	<b>2,845,861</b>
323	562,098	126,071	132,675	159,617	36,226	23,477	-2,256	5,205	23,545	8,547	65,870	<b>1,141,075</b>
324	110	39,825	69,760	164,439	0	0	1,719	0	0	0	0	<b>275,854</b>
325	430,613	821,155	21,858	471,811	42,101	107,215	40,603	8	3,959	895	18,500	<b>1,958,718</b>
326	2,964,560	991,861	180,093	479,483	2,762	-2,391	6,038	8,732	9,668	-953	138,943	<b>4,778,797</b>
327	771,049	1,230,607	183,359	569,086	92,872	55,123	82,425	25,717	160,586	56,702	123,518	<b>3,351,043</b>
331	418,937	9,063,072	6,135	326,482	1,324	45,996	19,737	0	0	217	64,331	<b>9,946,231</b>
332	2,457,036	301,577	301,169	1,483,664	243,171	65,702	76,458	175,417	33,351	27,784	550,947	<b>5,716,276</b>
333	967,420	331,805	57,236	269,350	55,798	79,540	60,830	194,229	775	284	344,831	<b>2,362,097</b>
334	7,077,979	671,719	-14	1,876,571	25,289	2,739	0	74,964	0	0	1,707,107	<b>11,436,354</b>
335	1,861,433	117,526	3,659	526,246	425	470	31,286	192,449	236	0	958,863	<b>3,692,593</b>
336	6,073,968	31,551,632	23,818	5,773,603	1,253,804	484,470	230	3,581,250	2,413	72	1,020,883	<b>49,766,142</b>
337	1,713,585	71,189	94,283	83,754	24,609	16,718	15,887	5,907	17,885	17,821	206,310	<b>2,267,949</b>
339	6,961,456	86,584	31,213	1,008,089	48,870	14,436	5,947	169,162	8,254	3,580	1,189,934	<b>9,527,524</b>
431	2,978,827	2,370,526	2,211,879	2,299,077	1,482,759	1,300,891	1,093,912	300,856	777,414	397,279	804,710	<b>16,018,129</b>
432	250,619	15,409	31,540	77,125	17,676	7,062	6,459	-610	7,608	966	2,042	<b>415,897</b>
433	1,316,498	366,067	596,959	6,519	-71,292	-16,385	-106,366	3,118	261,135	33,149	-10,080	<b>2,379,921</b>
434	2,432,530	2,294,148	1,523,644	1,242,608	593,961	820,867	497,122	190,368	566,591	168,559	497,468	<b>10,827,870</b>
435	934,164	1,148,102	429,463	393,071	327,325	359,437	143,810	29,583	211,819	77,844	344,902	<b>4,399,521</b>
436	127,198	198,286	196,473	90,618	20,682	48,461	31,676	1,303	19,966	48,898	47,186	<b>830,748</b>
437	7,169	6,242	102	518	0	22,534	-1	131	2,237	200	0	<b>39,132</b>
461	1,769,911	835,972	1,045,771	1,142,981	597,841	598,125	582,950	116,219	316,222	170,265	328,972	<b>7,505,230</b>
462	3,104,248	1,180,098	1,594,653	1,581,132	730,426	821,185	936,628	218,591	625,199	837,110	673,316	<b>12,302,586</b>
463	415,539	175,563	402,343	200,383	156,933	213,971	286,789	39,542	151,616	112,246	59,641	<b>2,214,567</b>
464	747,527	257,846	358,583	443,002	193,813	136,387	187,112	53,117	93,901	85,942	151,522	<b>2,708,753</b>
465	307,297	169,349	212,296	144,497	103,101	147,539	117,451	12,773	67,083	119,195	60,245	<b>1,460,826</b>
466	429,238	362,721	374,310	299,573	155,026	183,486	122,096	79,165	142,672	95,459	143,175	<b>2,386,922</b>
467	662,030	577,157	563,151	440,434	311,614	304,488	315,357	68,410	225,747	152,270	250,051	<b>3,870,708</b>
468	1,945,688	1,091,604	1,455,034	1,420,537	755,524	785,960	674,181	107,238	691,461	265,992	672,629	<b>9,865,846</b>
469	4,392	12,103	45,537	117	7,030	12,187	910	23	178	326	2,143	<b>84,945</b>
481	0	0	8,872	0	0	931	0	0	10,627	38,149	463	<b>59,043</b>
482	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
483	258	0	0	0	0	0	8,643	114,194	5,458	40	0	<b>128,594</b>
484	292,009	368,651	568,563	378,222	180,609	250,946	241,808	33,046	114,384	21,409	173,995	<b>2,623,643</b>
485	299,153	120,655	540,707	69,894	247,481	141,710	105,782	65,869	81,414	70,314	44,473	<b>1,787,451</b>
486	0	0	0	0	0	0	0	192,933	0	0	0	<b>192,933</b>
487	15,849	2,663	0	30,643	0	6,562	5,835	456	52,706	95,321	0	<b>210,034</b>
488	769,230	71,924	76,801	239,344	777,300	91,976	151,443	266,600	160,766	67,208	149,911	<b>2,822,504</b>
491	0	84,392	72,114	82,480	0	0	0	0	25,464	0	0	<b>264,450</b>
492	27,156	16,904	19,149	2,380	1,147	47,879	34,175	0	765	0	137	<b>149,692</b>
493	122,555	105,470	24,009	1,148	7,912	37,172	685	3,631	1,853	369	10,134	<b>314,939</b>
511	34,963	24,193	52,051	55,939	80,420	37,613	6,684	3,910	4,476	22,508	7,773	<b>330,529</b>
512	504,567	133,705	251,275	202,256	31,104	-4,897	77,983	18,523	227,467	71,983	31,276	<b>1,545,243</b>
515	46,668	96,477	52,346	31,149	96,213	40,949	12,833	37,980	16,993	12,076	14,452	<b>458,136</b>
517	530,301	119,899	14,586	14,135	3,375	-14,740	51,349	502	24,889	4,243	12,241	<b>760,781</b>
518	9,534	2,784	836	0	34,322	6,946	3,442	6,450	102	1,399	0	<b>65,814</b>
519	6,747	2,296	2,187	1,503	10,488	64	0	0	287	0	85	<b>23,657</b>

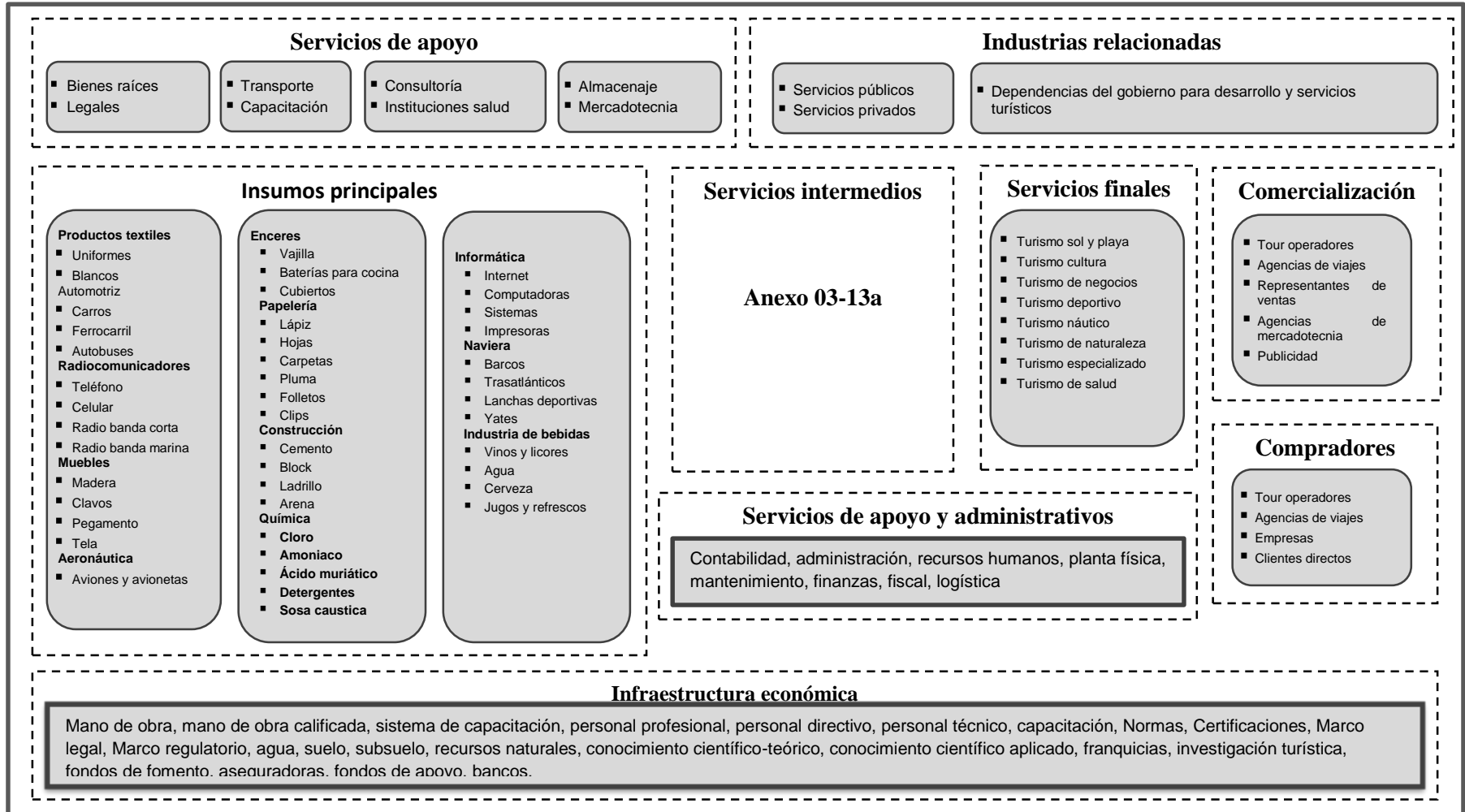
**Fuente:** Elaboración propia con base en INEGI (2016d) y cuadro 3-17.

### Anexo 03-12. Continuación...

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales	Total sectorial
522	115,888	148,769	244,881	129,982	125,914	98,106	168,392	21,180	44,275	19,658	44,859	1,161,905
523	204,054	7,243	17,482	123,012	2,256	20,683	1,659	28	175	550	33,435	410,576
524	68,714	41,575	55,096	44,118	31,738	43,077	24,229	2,464	7,780	5,861	5,316	329,968
531	544,694	399,031	371,569	416,434	69,438	135,576	268,546	33,376	104,401	121,884	69,638	2,534,587
532	235,500	200,197	81,990	127,384	40,925	28,692	51,583	16,308	49,176	110,987	57,027	999,769
533	0	2,809	13,841	0	0	0	-28	0	0	0	0	16,623
541	826,577	1,129,309	517,466	1,129,753	348,143	221,751	176,468	36,220	197,633	131,882	133,133	4,848,335
551	145,487	1,973	2,905,303	3,298	182,147	0	24,487	0	0	0	0	3,262,695
561	2,622,406	1,731,233	529,516	1,542,699	981,698	225,388	564,484	189,111	257,032	762,161	590,084	9,995,812
562	180,498	54,736	13,054	21,318	3,573	33,237	-211	5,650	2,112	57,356	23,036	394,357
611	1,044,636	1,316,918	769,045	560,900	670,067	374,712	360,282	113,763	153,141	123,833	168,300	5,655,598
621	713,616	363,954	294,444	404,098	138,282	143,799	116,428	21,037	93,467	49,552	129,691	2,468,367
622	253,071	168,161	52,504	129,152	211,468	65,507	49,960	4,169	13,363	78,709	32,649	1,058,712
623	22,706	2,484	8,453	2,751	2,987	-1,142	1,009	126	1,419	0	4,936	45,729
624	173,693	108,891	98,683	91,745	80,703	40,303	37,267	29,942	37,826	18,088	124,888	842,029
711	579,167	49,819	49,050	8,846	22,900	34,504	19,717	888	1,034	943	2,429	769,297
712	31,533	16,404	-34	3,120	465	12	479	23	1,826	36,051	30	89,909
713	810,596	212,289	287,105	414,908	113,911	147,338	114,773	26,459	138,842	106,420	118,346	2,490,986
721	569,630	174,358	151,576	288,519	86,534	80,166	443,069	73,618	217,178	2,010,420	101,161	4,196,229
722	2,464,355	938,804	1,082,784	1,154,366	477,716	487,017	570,711	171,015	476,101	616,715	402,128	8,841,711
811	1,089,017	611,065	533,407	1,191,670	279,940	320,407	237,347	71,352	192,055	116,327	172,417	4,815,003
812	423,462	182,419	246,396	204,111	90,791	90,243	105,358	18,763	60,232	61,390	85,184	1,568,350
813	117,228	100,914	119,064	79,342	5,110	119,263	81,517	18,152	12,778	82,331	14,563	750,263
<b>Total region</b>	<b>75,112,469</b>	<b>82,951,940</b>	<b>29,064,688</b>	<b>39,750,853</b>	<b>26,369,705</b>	<b>13,297,005</b>	<b>13,498,060</b>	<b>8,051,915</b>	<b>10,575,271</b>	<b>8,925,866</b>	<b>29,604,696</b>	<b>337,202,468</b>

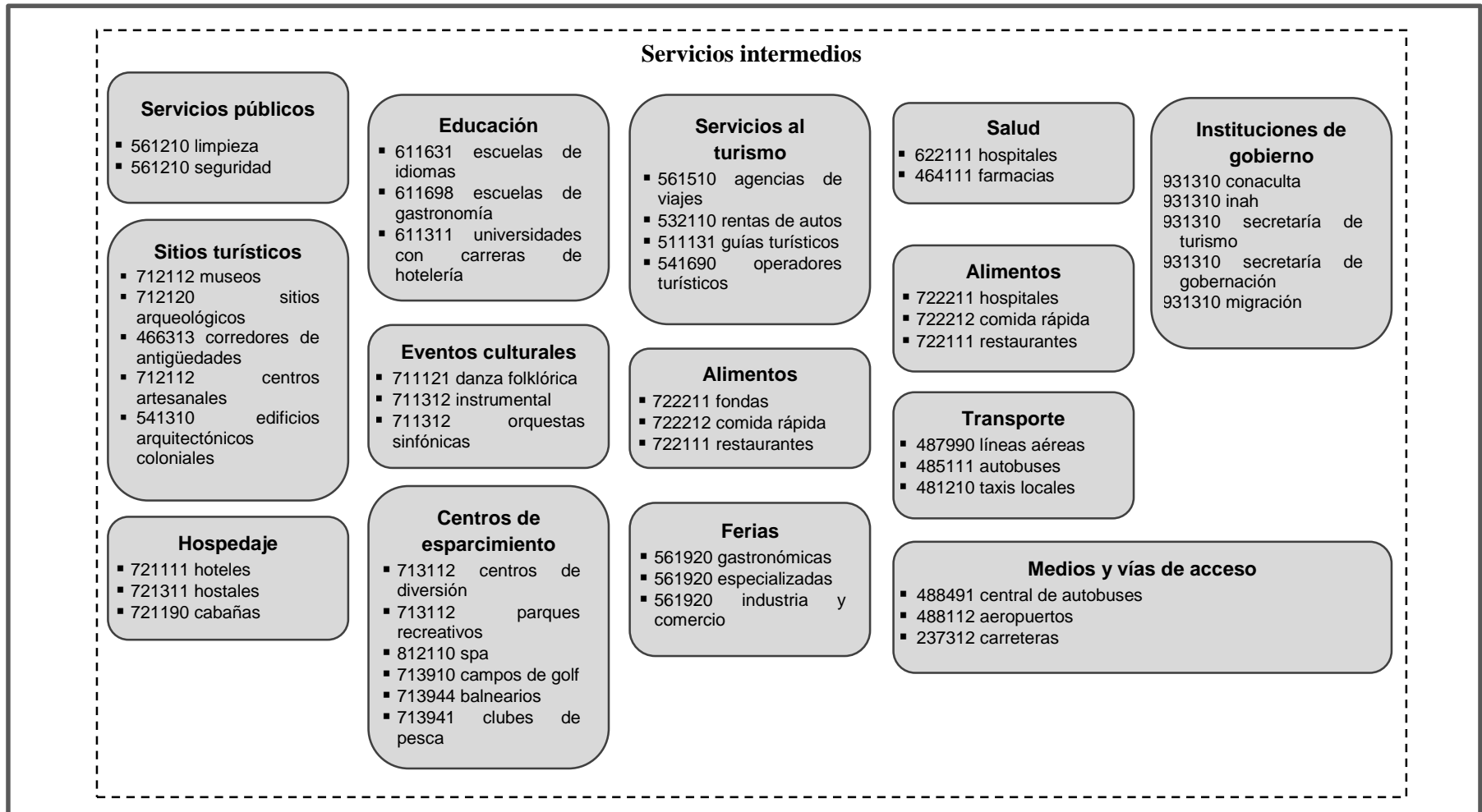
Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2016d) y cuadro 3-17.

Anexo 03-13. Estructura modelo de clúster de servicios turísticos.



Fuente: Elaboración propia con base en Guerra, San Román y Tejeda (2009: 200)

**Anexo 03-13a. Estructura modelo de clúster de servicios turísticos.**



Fuente: Elaboración propia con base en Guerra, San Román y Tejeda (2009: 200)

**Anexo 03-14. Región Noroeste: cálculo del coeficiente de especialización Qr calculado con valor agregado censal bruto por UEEF, 2003**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales
112	0.0040	0.0034	0.0008	0.0051	0.0170	0.0098	0.0066	0.0051	0.0017	NA	0.0055
114	0.0013	0.0119	0.0084	0.0082	0.0044	0.0031	0.0759	0.0579	0.0275	0.0107	0.0131
115	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
212	0.0177	0.0202	0.0116	0.0176	0.0150	0.0168	0.0172	NA	0.0721	0.0172	0.1133
213	NA	0.0015	NA	0.0002	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0.0002
221	NA	0.0593	0.0503	0.1078	NA	NA	NA	NA	0.0890	NA	0.0637
222	0.0060	0.0118	0.0083	0.0010	0.0108	0.0175	0.0041	0.0086	0.0031	0.0121	0.0027
236	0.0103	0.0075	0.0061	0.0122	0.0060	0.0038	0.0018	0.0064	0.0008	0.0213	0.0155
237	0.0012	0.0095	0.0037	0.0025	0.0028	0.0010	0.0048	0.0033	0.0036	0.0037	0.0081
238	0.0006	0.0014	0.0007	0.0001	0.0003	0.0013	0.0001	0.0016	0.0003	0.0003	0.0012
311	0.0248	0.0231	0.0065	0.0109	0.1372	0.0625	0.0536	0.0215	0.0012	0.0459	0.0460
312	0.0068	0.0138	0.0185	0.0247	0.0952	0.0189	0.0320	0.0198	0.0256	0.0322	0.0081
313	0.0014	NA	NA	0.0012	0.0187	NA	NA	NA	NA	0.0016	0.0016
314	0.0001	0.0012	0.0013	0.0010	0.0036	0.0013	0.0014	0.0009	0.0015	0.0015	0.0016
315	0.0046	0.0009	0.0076	0.0055	0.0008	0.0057	0.0089	0.0165	0.0090	0.0091	0.0081
316	0.0000	0.0000	0.0004	0.0004	0.0002	0.0004	0.0004	0.0048	NA	NA	0.0015
321	0.0037	0.0016	0.0007	0.0022	0.0012	0.0002	0.0015	0.0010	0.0019	0.0012	0.0013
322	0.0154	0.0120	0.0041	0.0070	0.0095	0.0125	0.0127	0.0127	NA	NA	0.0110
323	0.0005	0.0010	0.0011	0.0009	0.0027	0.0024	0.0052	0.0025	0.0023	0.0031	0.0002
324	NA	0.0053	0.0010	0.0002	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0.0008
325	0.0014	0.0034	0.0049	0.0020	0.0028	NA	0.0014	0.0020	NA	NA	0.0014
326	0.0142	0.0063	0.0076	0.0008	0.0077	0.0090	0.0120	0.0117	0.0078	NA	0.0016
327	0.0037	0.0436	0.0152	0.0052	0.0138	0.0162	0.0135	0.0115	0.0141	0.0047	0.0173
331	0.0075	0.0162	0.0099	0.0135	0.0098	0.0099	0.0086	0.0057	0.0099	NA	0.0118
332	0.0155	0.0159	0.0127	0.0118	0.0142	0.0162	0.0047	0.0172	0.0166	0.0168	0.0045
333	0.0046	0.0001	0.0023	0.0009	0.0042	0.0026	0.0030	0.0017	0.0053	0.0051	0.0037
334	0.0642	0.0533	0.0675	0.0491	0.0639	0.0671	0.0659	0.0491	NA	NA	0.0481
335	0.0087	0.0042	NA	0.0013	0.0071	NA	NA	0.0015	NA	NA	0.0114
336	0.0177	0.0331	0.0329	0.0241	0.0227	0.0088	0.0336	0.0990	0.0339	NA	0.0005
337	0.0175	0.0101	0.0082	0.0089	0.0106	0.0112	0.0106	0.0103	0.0112	0.0113	0.0247
339	0.0372	0.0272	0.0277	0.0131	0.0222	0.0282	0.0283	0.0051	0.0286	0.0273	0.0713
431	0.0205	0.0023	0.0288	0.0166	0.0379	0.0522	0.0115	0.0049	0.0016	0.0187	0.0159
432	0.0005	0.0003	0.0001	0.0001	0.0000	0.0002	0.0004	NA	NA	NA	NA
433	0.0033	0.0026	0.0064	0.0018	0.0070	0.0018	0.0054	0.0070	0.0024	0.0073	0.0057
434	0.0087	0.0086	0.0314	0.0006	0.0005	0.0345	0.0031	0.0116	0.0047	0.0124	0.0179
435	0.0011	0.0025	0.0082	0.0031	0.0021	0.0077	0.0029	0.0047	0.0000	0.0046	0.0038
436	0.0004	0.0001	0.0031	0.0007	0.0006	0.0006	0.0012	NA	0.0007	NA	NA
437	0.0007	0.0027	0.0003	NA	NA	0.0011	0.0010	NA	0.0010	NA	NA
461	0.0075	0.0084	0.0103	0.0057	0.0014	0.0382	0.0066	0.0187	0.0124	0.0128	0.0023
462	0.0039	0.0089	0.0033	0.0039	0.0080	0.0017	0.0114	0.0077	0.0244	0.0085	0.0012
463	0.0018	0.0040	0.0063	0.0039	0.0012	0.0100	0.0038	0.0008	0.0068	0.0174	0.0033
464	0.0003	0.0040	0.0007	0.0002	0.0016	0.0027	0.0006	0.0011	0.0009	0.0023	0.0016
465	0.0015	0.0022	0.0019	0.0026	0.0018	0.0026	0.0073	0.0010	0.0040	0.0183	0.0007
466	0.0049	0.0015	0.0101	0.0031	0.0014	0.0219	0.0033	0.0026	0.0012	0.0148	0.0015
467	0.0003	0.0029	0.0038	0.0004	0.0045	0.0040	0.0009	0.0004	0.0042	0.0064	0.0012
468	0.0052	0.0052	0.0160	0.0107	0.0002	0.0264	0.0186	0.0129	0.0143	0.0088	0.0099
469	0.0005	0.0004	0.0023	0.0006	0.0001	0.0011	0.0017	0.0005	NA	NA	0.0006
481	0.0022	0.0141	0.0022	NA	NA	0.0022	NA	NA	0.0017	0.0015	0.0022
482	0.0239	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
483	0.0012	NA	NA	0.0014	NA	NA	0.0007	0.0012	0.0329	NA	NA
484	0.0071	0.0073	0.0044	0.0047	0.0028	0.0119	0.0050	0.0110	0.0051	0.0102	0.0155
485	0.0031	0.0045	0.0093	0.0081	0.0029	0.0170	0.0249	0.0143	0.0014	0.0036	0.0072

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-11.

Anexo 03-14. Continuación...

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales
486	0.0029	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
487	0.0009	0.0012	0.0010	0.0008	0.0010	0.0014	0.0003	0.0003	0.0103	0.0308	0.0014
488	0.0024	0.0042	0.0023	0.0082	0.0146	0.0011	0.0239	0.0259	0.0036	0.0076	0.0052
491	NA	0.0002	0.0002	0.0001	NA	NA	NA	NA	0.0002	NA	NA
492	0.0010	0.0002	0.0010	0.0013	0.0002	0.0027	0.0003	0.0012	0.0009	0.0042	0.0012
493	0.0000	0.0010	NA	0.0001	0.0001	0.0000	NA	0.0001	0.0002	NA	NA
511	0.0008	NA	0.0000	0.0007	0.0007	0.0104	0.0021	0.0009	0.0012	0.0001	0.0019
512	0.0004	0.0001	0.0002	0.0002	0.0005	0.0004	0.0002	0.0003	NA	0.0011	0.0005
515	0.0002	0.0014	0.0001	0.0012	0.0028	0.0007	0.0005	0.0009	NA	NA	0.0008
517	0.0131	0.0210	0.0019	0.0160	0.0123	0.0112	0.0142	0.0120	0.0157	0.0143	0.0168
518	0.0005	0.0012	0.0008	0.0009	0.0008	NA	0.0008	NA	0.0007	NA	0.0002
519	NA	0.0002	0.0000	0.0001	0.0001	0.0001	0.0004	0.0000	NA	NA	0.0000
522	0.0059	0.0059	0.0457	0.0054	0.0038	0.0036	0.0001	0.0026	0.0040	0.0057	0.0067
523	0.0001	0.0009	0.0001	0.0008	0.0009	0.0007	0.0000	0.0007	0.0011	0.0009	0.0008
524	0.0001	0.0001	0.0006	0.0006	0.0009	0.0005	0.0000	0.0007	0.0010	0.0012	0.0002
531	0.0056	0.0051	0.0082	0.0027	0.0096	0.0102	0.0008	0.0032	0.0098	0.0144	0.0089
532	0.0003	0.0002	0.0005	0.0004	0.0018	0.0013	0.0001	0.0007	0.0028	0.0167	0.0016
533	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
541	0.0015	0.0014	0.0030	0.0006	0.0049	0.0022	0.0036	0.0037	0.0010	0.0055	0.0083
551	0.0001	0.0001	0.0005	0.0003	0.0005	0.0018	0.0002	NA	NA	NA	NA
561	0.0055	0.0009	0.0019	0.0108	0.0052	0.0125	0.0072	0.0060	0.0046	0.0219	0.0521
562	0.0007	0.0003	0.0007	0.0002	NA	0.0028	0.0009	0.0009	NA	NA	0.0005
611	0.0001	0.0054	0.0078	0.0051	0.0020	0.0003	0.0077	0.0001	0.0056	0.0014	0.0085
621	0.0005	0.0003	0.0016	0.0006	0.0005	0.0034	0.0014	0.0005	0.0011	0.0005	0.0004
622	0.0008	0.0020	0.0034	0.0013	0.0007	0.0004	0.0005	0.0014	0.0018	0.0010	0.0002
623	0.0000	0.0000	0.0001	0.0000	NA	NA	0.0000	0.0001	NA	NA	NA
624	0.0003	0.0005	0.0005	0.0002	0.0009	0.0005	0.0001	0.0030	0.0006	0.0002	0.0002
711	0.0028	0.0021	0.0023	0.0022	0.0013	0.0001	0.0014	0.0023	0.0020	0.0025	0.0023
712	NA	NA	0.0000	0.0000	NA	NA	0.0000	0.0000	NA	NA	NA
713	0.0007	0.0014	0.0007	0.0011	0.0005	0.0001	0.0001	0.0007	0.0034	NA	0.0027
721	0.0046	0.0077	0.0061	0.0041	0.0048	0.0039	0.0351	0.0005	0.0074	0.1539	0.0036
722	0.0023	0.0103	0.0022	0.0040	0.0075	0.0033	0.0110	0.0004	0.0024	0.0661	0.0012
811	0.0008	0.0015	0.0055	0.0040	0.0010	0.0047	0.0038	0.0018	0.0065	0.0147	0.0034
812	0.0007	0.0019	0.0028	0.0006	0.0023	0.0002	0.0005	0.0027	0.0010	0.0018	0.0012
813	0.0013	0.0002	0.0035	0.0008	0.0001	0.0035	0.0020	0.0013	0.0006	0.0017	0.0008
<b>Qr</b>	<b>0.2233</b>	<b>0.2803</b>	<b>0.2870</b>	<b>0.2416</b>	<b>0.3303</b>	<b>0.3239</b>	<b>0.3187</b>	<b>0.2764</b>	<b>0.2882</b>	<b>0.3703</b>	<b>0.3609</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-11.

**Anexo 03-15. Región Noroeste: cálculo del coeficiente de especialización Qr calculado con valor agregado censal bruto por UEEF, 2013.**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales
112	0.0026	0.0023	0.0011	0.0029	0.0083	0.0054	0.0016	0.0003	0.0318	NA	NA
114	0.0018	0.0102	0.0037	0.0030	0.0032	0.0049	0.0866	0.0182	0.0275	0.0097	0.0105
115	0.0002	0.0002	0.0003	0.0002	0.0002	0.0020	0.0003	0.0004	0.0006	0.0003	0.0002
212	0.0889	0.0328	0.0756	0.0890	0.0210	0.0818	0.0867	0.0876	0.0239	0.0889	0.4276
213	NA	0.0074	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
221	NA	NA	NA	0.0148	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
222	0.0036	0.0086	0.0138	NA	0.0036	0.0004	0.0081	0.0071	0.0067	0.0486	0.0020
236	0.0018	0.0072	0.0220	0.0017	0.0036	0.0156	0.0094	0.0043	0.0105	0.0549	0.0134
237	0.0041	0.0006	0.0043	0.0064	0.0005	0.0230	0.0046	0.0073	0.0042	0.0055	0.0072
238	0.0001	0.0031	0.0000	0.0014	0.0019	0.0025	0.0004	0.0025	0.0004	0.0019	0.0023
311	0.0394	0.0302	0.0189	0.0191	0.1865	0.0353	0.0811	0.0200	0.0079	0.0553	0.0544
312	0.0036	0.0093	0.0151	0.0134	0.0614	0.0018	0.0023	0.0201	0.0088	0.0205	0.0178
313	0.0003	NA	0.0005	0.0010	0.0041	NA	0.0012	NA	0.0012	NA	0.0010
314	0.0007	0.0004	0.0000	0.0004	0.0001	0.0002	0.0004	0.0000	0.0005	0.0004	0.0006
315	0.0064	0.0033	0.0012	0.0004	0.0077	0.0038	0.0049	0.0052	0.0048	0.0051	0.0047
316	0.0005	0.0001	0.0003	0.0002	0.0003	0.0003	0.0003	0.0004	0.0004	0.0004	0.0000
321	0.0016	0.0009	0.0005	0.0004	0.0003	0.0012	0.0003	0.0008	0.0008	0.0000	0.0002
322	0.0029	0.0080	0.0047	0.0289	0.0038	0.0056	0.0084	0.0083	0.0084	0.0084	0.0067
323	0.0041	0.0019	0.0012	0.0006	0.0020	0.0016	NA	0.0027	0.0012	0.0024	0.0012
324	0.0008	0.0003	0.0016	0.0033	NA	NA	0.0007	NA	NA	NA	NA
325	0.0001	0.0041	0.0051	0.0060	0.0042	0.0022	0.0028	0.0058	0.0054	0.0057	0.0052
326	0.0253	0.0022	0.0080	0.0021	0.0141	NA	0.0137	0.0131	0.0133	NA	0.0095
327	0.0003	0.0049	0.0036	0.0043	0.0064	0.0058	0.0039	0.0067	0.0053	0.0036	0.0058
331	0.0239	0.0798	0.0293	0.0213	0.0294	0.0260	0.0280	NA	NA	0.0294	0.0273
332	0.0158	0.0133	0.0066	0.0203	0.0077	0.0120	0.0113	0.0049	0.0138	0.0138	0.0017
333	0.0059	0.0030	0.0050	0.0002	0.0049	0.0010	0.0025	0.0171	0.0069	0.0070	0.0046
334	0.0604	0.0258	NA	0.0132	0.0329	0.0337	NA	0.0246	NA	NA	0.0238
335	0.0138	0.0095	0.0108	0.0023	0.0109	0.0109	0.0086	0.0130	0.0109	NA	0.0214
336	0.0666	0.2329	0.1466	0.0027	0.1000	0.1111	0.1474	0.2973	0.1472	0.1474	0.1129
337	0.0161	0.0059	0.0035	0.0046	0.0058	0.0055	0.0056	0.0060	0.0050	0.0047	0.0002
339	0.0645	0.0272	0.0271	0.0030	0.0264	0.0271	0.0278	0.0072	0.0274	0.0278	0.0120
431	0.0078	0.0189	0.0287	0.0102	0.0086	0.0501	0.0329	0.0101	0.0261	0.0029	0.0203
432	0.0021	0.0010	0.0001	0.0007	0.0006	0.0007	0.0008	NA	0.0005	0.0011	0.0012
433	0.0099	0.0032	0.0129	0.0075	NA	NA	NA	0.0073	0.0170	0.0039	NA
434	0.0003	0.0044	0.0203	0.0009	0.0096	0.0295	0.0045	0.0084	0.0215	0.0132	0.0153
435	0.0006	0.0008	0.0017	0.0032	0.0007	0.0139	0.0025	0.0094	0.0070	0.0043	0.0014
436	0.0008	0.0001	0.0043	0.0002	0.0017	0.0012	0.0001	0.0023	0.0006	0.0030	0.0009
437	0.0000	0.0000	0.0001	0.0001	NA	0.0016	NA	0.0001	0.0001	0.0001	NA
461	0.0013	0.0122	0.0137	0.0064	0.0004	0.0226	0.0206	0.0078	0.0077	0.0032	0.0111
462	0.0049	0.0222	0.0184	0.0032	0.0088	0.0251	0.0324	0.0093	0.0227	0.0573	0.0137
463	0.0010	0.0044	0.0073	0.0015	0.0006	0.0095	0.0145	0.0016	0.0078	0.0060	0.0045
464	0.0019	0.0049	0.0043	0.0031	0.0007	0.0022	0.0057	0.0014	0.0009	0.0016	0.0029
465	0.0002	0.0023	0.0030	0.0007	0.0004	0.0067	0.0043	0.0027	0.0020	0.0090	0.0023
466	0.0014	0.0027	0.0058	0.0004	0.0012	0.0067	0.0019	0.0028	0.0064	0.0036	0.0022
467	0.0027	0.0045	0.0079	0.0004	0.0003	0.0114	0.0117	0.0030	0.0099	0.0056	0.0030
468	0.0033	0.0161	0.0208	0.0064	0.0007	0.0297	0.0203	0.0159	0.0362	0.0006	0.0065
469	0.0002	0.0001	0.0013	0.0002	0.0000	0.0007	0.0002	0.0002	0.0002	0.0002	0.0002
481	NA	NA	0.0001	NA	NA	0.0001	NA	NA	0.0008	0.0041	0.0002
482	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
483	0.0004	NA	NA	NA	NA	NA	0.0003	0.0138	0.0001	0.0004	NA
484	0.0039	0.0033	0.0118	0.0017	0.0009	0.0110	0.0100	0.0037	0.0030	0.0054	0.0019
485	0.0013	0.0038	0.0133	0.0035	0.0041	0.0053	0.0025	0.0029	0.0024	0.0026	0.0038

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-12.

Anexo 03-15. Continuación...

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales
486	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0.0234	NA	NA	NA
487	0.0004	0.0006	NA	0.0001	NA	0.0001	0.0002	0.0006	0.0044	0.0101	NA
488	0.0019	0.0075	0.0057	0.0024	0.0210	0.0015	0.0028	0.0247	0.0068	0.0008	0.0033
491	NA	0.0002	0.0017	0.0013	NA	NA	NA	NA	0.0016	NA	NA
492	0.0001	0.0002	0.0002	0.0004	0.0004	0.0031	0.0021	NA	0.0004	NA	0.0004
493	0.0007	0.0003	0.0001	0.0009	0.0006	0.0019	0.0009	0.0005	0.0008	0.0009	0.0006
511	0.0005	0.0007	0.0008	0.0004	0.0021	0.0018	0.0005	0.0005	0.0006	0.0015	0.0007
512	0.0021	0.0030	0.0041	0.0005	0.0034	NA	0.0011	0.0023	0.0169	0.0035	0.0035
515	0.0007	0.0002	0.0004	0.0006	0.0023	0.0017	0.0004	0.0034	0.0002	0.0000	0.0009
517	0.0048	0.0009	0.0018	0.0019	0.0022	NA	0.0015	0.0022	0.0001	0.0018	0.0019
518	0.0001	0.0002	0.0002	NA	0.0011	0.0003	0.0001	0.0006	0.0002	0.0000	NA
519	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0003	0.0001	NA	NA	0.0000	NA	0.0001
522	0.0019	0.0016	0.0050	0.0002	0.0013	0.0039	0.0089	0.0008	0.0007	0.0012	0.0019
523	0.0015	0.0011	0.0006	0.0019	0.0011	0.0003	0.0011	0.0012	0.0012	0.0012	0.0001
524	0.0001	0.0005	0.0009	0.0001	0.0002	0.0023	0.0008	0.0007	0.0002	0.0003	0.0008
531	0.0003	0.0027	0.0053	0.0029	0.0049	0.0027	0.0122	0.0034	0.0024	0.0061	0.0052
532	0.0002	0.0005	0.0001	0.0002	0.0014	0.0008	0.0008	0.0009	0.0017	0.0095	0.0010
533	NA	0.0000	0.0004	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
541	0.0034	0.0007	0.0034	0.0140	0.0012	0.0023	0.0014	0.0099	0.0043	0.0004	0.0099
551	0.0077	0.0096	0.0903	0.0096	0.0028	NA	0.0079	NA	NA	NA	NA
561	0.0053	0.0087	0.0114	0.0091	0.0075	0.0127	0.0119	0.0061	0.0053	0.0558	0.0097
562	0.0012	0.0005	0.0007	0.0006	0.0010	0.0013	NA	0.0005	0.0010	0.0053	0.0004
611	0.0028	0.0009	0.0097	0.0027	0.0086	0.0113	0.0097	0.0026	0.0023	0.0029	0.0111
621	0.0022	0.0029	0.0028	0.0028	0.0021	0.0035	0.0012	0.0047	0.0015	0.0018	0.0029
622	0.0002	0.0011	0.0013	0.0001	0.0049	0.0018	0.0005	0.0026	0.0019	0.0057	0.0020
623	0.0002	0.0001	0.0002	0.0001	0.0000	NA	0.0001	0.0001	0.0000	NA	0.0000
624	0.0002	0.0012	0.0009	0.0002	0.0006	0.0005	0.0002	0.0012	0.0011	0.0005	0.0017
711	0.0054	0.0017	0.0006	0.0021	0.0014	0.0003	0.0008	0.0022	0.0022	0.0022	0.0022
712	0.0002	0.0001	NA	0.0002	0.0002	0.0003	0.0002	0.0003	0.0001	0.0038	0.0003
713	0.0034	0.0048	0.0025	0.0030	0.0031	0.0037	0.0011	0.0041	0.0057	0.0045	0.0034
721	0.0048	0.0103	0.0072	0.0052	0.0092	0.0064	0.0201	0.0033	0.0081	0.2128	0.0090
722	0.0066	0.0149	0.0111	0.0027	0.0081	0.0103	0.0158	0.0050	0.0188	0.0429	0.0126
811	0.0002	0.0069	0.0041	0.0156	0.0037	0.0098	0.0032	0.0054	0.0039	0.0012	0.0084
812	0.0010	0.0024	0.0038	0.0005	0.0012	0.0021	0.0031	0.0023	0.0010	0.0022	0.0018
813	0.0007	0.0010	0.0019	0.0002	0.0020	0.0067	0.0038	0.0000	0.0010	0.0070	0.0017
<b>Qr</b>	<b>0.2804</b>	<b>0.3644</b>	<b>0.3829</b>	<b>0.1999</b>	<b>0.3452</b>	<b>0.3712</b>	<b>0.4142</b>	<b>0.3994</b>	<b>0.3221</b>	<b>0.5279</b>	<b>0.4816</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-12.



**Anexo 03-16. Región Noroeste: cálculo del coeficiente de localización Qij calculado con valor  
agregado censal bruto por UEEF, 2003.**

<b>Subsector</b>	<b>Tijuana</b>	<b>Hermosillo</b>	<b>Culiacan</b>	<b>Mexicali</b>	<b>Ciudad Obregón</b>	<b>Los Mochis</b>	<b>Mazatlan</b>	<b>Guaymas-Empalme</b>	<b>La Paz</b>	<b>Los Cabos</b>	<b>Nogales</b>	<b>Qs</b>
112	0.2738	1.6211	1.1503	0.0700	4.0733	2.7729	2.1841	0.0851	0.6841	NA	0.0074	0.4671
114	0.9021	0.1160	0.3753	0.3949	0.6729	1.2313	6.6247	5.2923	3.0394	0.2089	0.0301	0.4166
115	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0.0000
212	0.0765	2.0521	0.3937	0.0840	0.2152	0.1252	0.1043	NA	4.7617	0.1023	6.9093	0.6510
213	NA	7.4075	NA	0.0046	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0.0616	0.5496
221	NA	1.8998	1.7626	2.6345	NA	NA	NA	NA	2.3497	NA	0.0336	0.3025
222	1.3379	0.3389	0.5373	1.0568	0.3922	1.9838	1.2307	1.4834	1.1719	1.6758	0.8466	0.1908
236	0.4827	1.3734	1.3040	1.6102	0.7009	1.1900	1.0878	0.6789	0.9596	2.0664	0.2236	0.2221
237	0.8674	2.0279	1.4024	0.7292	0.6995	1.1053	0.4855	0.6437	1.3879	0.6048	0.1275	0.1990
238	0.6759	1.7083	1.3788	0.9237	0.8432	1.6539	0.9428	0.2001	1.1608	0.8332	0.3776	0.1730
311	0.5635	0.5939	0.8857	0.8076	3.4122	2.0984	1.9424	1.3780	0.9788	0.1935	0.1919	0.2873
312	0.8065	1.3913	0.4767	0.3026	3.6901	0.4648	1.9056	0.4403	0.2763	0.0907	1.2298	0.3115
313	0.1994	NA	NA	0.3419	11.6017	NA	NA	NA	NA	0.0792	0.1047	0.6063
314	0.9059	0.2301	0.1412	1.6809	3.3236	0.1386	0.1143	0.4134	0.0277	0.0483	2.0444	0.3635
315	1.4852	0.9041	0.1943	1.5838	1.0821	0.4016	0.0659	2.7410	0.0473	0.0430	0.1472	0.2738
316	1.0925	1.1042	0.1263	0.0068	0.5301	0.0439	0.1683	12.2556	NA	NA	4.6215	0.4169
321	2.4903	0.3294	0.7310	0.0868	0.4912	0.9316	0.3956	1.4123	0.2351	0.5297	0.4759	0.4216
322	2.2169	0.0514	0.6764	1.5516	0.2475	0.0170	0.0015	0.0004	NA	NA	0.1369	0.4106
323	1.1287	0.7313	1.2972	1.2311	0.3096	0.3859	2.3557	0.3512	0.3981	0.1996	0.9518	0.1695
324	NA	6.2346	0.0384	0.8038	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0.2182	0.4422
325	0.3027	2.6698	3.4119	0.0105	2.3603	NA	0.3290	0.0044	NA	NA	0.3026	0.5160
326	2.1425	0.4894	0.3898	0.9332	0.3778	0.2768	0.0294	0.0547	0.3682	NA	1.1308	0.3181
327	0.8246	3.0481	0.2881	1.2422	0.3522	0.2391	0.3656	0.4603	0.3384	1.2198	0.1895	0.3224
331	0.2477	2.6318	0.0058	2.3620	0.0153	0.0049	0.1350	0.4253	0.0002	NA	2.1831	0.5305
332	1.7991	0.1762	0.3429	1.6122	0.2679	0.1633	0.7567	0.1131	0.1439	0.1320	1.2344	0.3476
333	1.8410	0.9844	0.5775	0.8369	0.2250	1.4794	0.4522	0.6905	0.0214	0.0546	0.3200	0.2588
334	1.9486	0.2122	0.0025	1.7258	0.0557	0.0085	0.0255	0.2744	NA	NA	1.7116	0.4119
335	2.2260	0.4137	NA	0.8235	0.0011	NA	NA	0.7892	NA	NA	2.6021	0.3157
336	0.4795	1.9764	0.0314	1.7110	1.6694	0.7405	0.0110	3.9149	0.0004	NA	1.0134	0.3481
337	2.4158	0.1793	0.3387	0.2804	0.1454	0.0961	0.1412	0.1644	0.0906	0.0847	2.9995	0.5201
339	2.2910	0.0570	0.0394	0.5464	0.2310	0.0216	0.0174	0.8214	0.0057	0.0518	3.4753	0.5152
431	0.6240	1.0414	1.5279	0.6953	1.6944	1.9569	1.2114	1.0904	1.0287	1.3437	0.7082	0.1779
432	1.6307	0.5983	0.9150	1.1696	1.0135	1.3075	0.4241	NA	NA	NA	NA	0.1560
433	1.4227	0.6715	1.8080	1.2317	0.1160	0.7668	0.3174	0.1142	0.6992	0.0720	0.2758	0.2407
434	0.7000	0.7027	2.0798	1.0202	1.0166	2.1892	0.8916	1.4005	0.8381	0.5745	0.3837	0.1806
435	0.8632	1.3078	2.0143	0.6170	0.7362	1.9546	0.6402	0.4221	0.9965	0.4238	0.5250	0.1922
436	0.4998	0.8113	5.1771	0.0288	0.1236	1.7911	2.6645	NA	0.0785	NA	NA	0.4890
437	1.6255	3.4676	0.7389	NA	NA	0.0012	0.0586	NA	0.1102	NA	NA	0.3304
461	0.7641	0.7365	1.3226	0.8209	1.0455	2.1991	1.2087	1.5886	1.3907	1.4011	0.9275	0.1379
462	1.1049	0.7641	0.9108	0.8955	0.7868	1.0451	1.3039	1.2046	1.6491	1.2256	0.9671	0.0776
463	0.8153	0.6027	1.6349	0.6075	1.1233	2.0012	1.3787	0.9199	1.6822	2.7507	0.6727	0.1973
464	1.0344	0.5963	1.0717	1.0225	1.1588	1.2713	1.0648	1.1150	0.9110	0.7716	1.1593	0.0615
465	0.8106	0.7264	1.2298	0.6835	1.2213	1.3226	1.8970	0.8829	1.4885	3.2481	0.9128	0.1538
466	0.6377	0.8915	1.7464	0.7727	0.8980	2.6215	0.7533	1.1913	1.0864	2.0970	0.8852	0.1826
467	0.9778	0.8033	1.2627	1.0248	0.6935	1.2723	0.9411	1.0255	1.2839	1.4355	0.9198	0.0635
468	0.8486	0.8474	1.4671	0.6866	0.9940	1.7705	1.5432	1.3770	1.4158	1.2564	0.7126	0.1376
469	0.1987	0.3751	4.6221	0.1042	1.2040	2.7730	3.6674	0.2527	NA	NA	0.0955	0.5648
481	0.0201	7.2411	0.0342	NA	NA	0.0328	NA	NA	0.2686	0.3328	0.0063	0.6800
482	3.5899	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0.3607
483	0.1421	NA	NA	0.0091	NA	NA	0.4804	0.1729	24.0719	NA	NA	0.6747
484	0.4319	1.5834	1.3530	0.6241	0.7756	1.9489	1.3955	1.8749	0.5891	0.1828	2.2412	0.2724
485	0.7023	0.5630	1.8907	0.2207	1.2818	2.6379	3.3896	2.3720	1.1366	0.6498	0.3098	0.3311

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-11.

### Anexo 03-16. Continuación...

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales	Qs
486	3.5899	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0.3607
487	0.3617	0.1536	0.2950	0.4395	0.2729	0.0226	0.8233	0.7762	8.2550	22.6543	0.0139	0.6418
488	0.8286	0.6961	1.1656	0.4069	2.0471	0.9218	2.7183	2.8607	1.2598	1.5481	0.6253	0.2229
491	NA	2.9314	2.4727	1.4588	NA	NA	NA	NA	2.4479	NA	NA	0.2731
492	1.3653	0.9234	1.3754	0.5349	1.0782	0.0103	0.8832	0.5441	1.3486	2.5512	0.5629	0.1847
493	1.0535	3.0811	NA	0.8096	0.8398	0.9562	NA	0.8496	0.5439	NA	NA	0.1816
511	0.6157	NA	0.9805	1.3358	1.3279	5.7454	0.0602	0.5859	1.5439	0.9410	0.1212	0.2820
512	1.6500	0.9110	0.7119	0.6769	0.1568	1.6478	1.4193	0.3923	NA	2.8613	0.1510	0.2450
515	0.8655	1.7614	1.0820	0.3192	2.5573	1.3797	0.7225	1.5073	NA	NA	0.5672	0.2277
517	1.7556	2.2140	1.1088	0.0747	0.2884	0.3522	0.1815	0.3071	0.0902	1.8242	0.0289	0.3982
518	1.5539	2.3854	0.0715	0.0075	1.9794	NA	0.0222	NA	0.1940	NA	1.2768	0.3899
519	NA	2.8187	1.1942	0.3534	0.4340	2.0991	4.7598	1.4100	NA	NA	0.9042	0.3321
522	0.2568	0.2461	6.7973	0.3114	0.5173	0.5478	0.9872	0.6649	0.4927	0.2730	0.1549	0.5826
523	1.0497	0.2528	1.0548	1.6938	0.1940	1.6145	1.0319	0.3808	0.0551	0.1998	1.6953	0.2209
524	1.0510	0.9517	1.4763	0.5511	1.6836	1.3866	0.9985	0.4615	0.2196	0.0716	1.1299	0.1416
531	1.3403	1.3089	0.5085	1.1634	0.4208	0.3874	0.9508	1.1939	0.4100	1.8677	0.4652	0.1832
532	0.8915	1.0778	1.1566	0.8825	0.4182	0.5664	1.0336	0.7821	1.9133	6.3640	0.4986	0.1524
533	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0.0000
541	1.0950	1.0844	1.1837	0.9617	0.6991	1.1390	1.2230	0.7701	0.9410	0.6606	0.4837	0.0736
551	0.8308	1.1747	1.5561	0.6620	1.5947	3.0640	1.2654	NA	NA	NA	NA	0.1750
561	0.7804	1.0366	1.0763	0.5661	1.2092	0.4987	0.7117	0.7586	1.1847	1.8809	3.0963	0.1820
562	1.8352	0.6232	0.1643	0.8137	NA	4.1509	0.0014	0.0098	NA	NA	0.4664	0.3285
611	0.9922	1.3652	1.5332	0.6508	0.8672	1.0197	1.5257	1.0091	0.6176	0.9053	0.4199	0.1279
621	0.9148	0.9580	1.2481	0.9073	0.9227	1.5363	1.2174	0.9253	0.8202	1.0844	0.9407	0.0638
622	0.7017	1.7837	2.3274	0.5112	0.7156	0.8387	1.1952	0.4497	0.2994	0.6238	0.9245	0.2477
623	1.3775	1.5134	2.3142	0.8959	NA	NA	0.3910	0.0722	NA	NA	NA	0.1837
624	0.6543	1.6260	0.3782	0.6924	2.1364	0.3828	0.8747	4.7672	1.8012	1.1890	0.8120	0.2633
711	2.0923	0.1774	1.8893	1.1427	0.4758	1.0316	1.5661	0.0866	0.2198	0.0273	0.1094	0.4212
712	NA	NA	0.1230	5.1319	NA	NA	1.2949	0.2718	NA	NA	NA	0.4285
713	1.1695	0.6489	0.8185	1.2879	0.8829	0.9832	0.9842	1.1686	1.8873	NA	0.3057	0.1278
721	0.5850	0.3128	0.4531	0.6284	0.5674	0.6484	4.1501	1.0479	1.6623	14.8261	0.6723	0.4010
722	1.1050	0.5397	1.1005	0.8226	0.6635	1.1455	1.4932	0.9827	1.1074	3.9569	0.9467	0.1228
811	0.9464	0.8965	1.3748	0.7256	0.9336	1.3214	1.2594	0.8812	1.4397	1.9970	0.7686	0.0997
812	1.1105	0.6797	1.4641	1.0999	0.6222	1.0297	0.9081	0.5463	0.8405	1.3011	0.7955	0.1019
813	0.2717	1.0868	2.8950	0.5820	0.9431	2.8801	2.0913	0.2966	0.6587	0.1023	0.5745	0.3484
<b>Subsectores especializacion</b>	<b>37</b>	<b>38</b>	<b>45</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>26</b>	<b>31</b>	<b>25</b>	<b>20</b>	
<b>Qr</b>	<b>0.2233</b>	<b>0.2803</b>	<b>0.2870</b>	<b>0.2416</b>	<b>0.3303</b>	<b>0.3239</b>	<b>0.3187</b>	<b>0.2764</b>	<b>0.2882</b>	<b>0.3703</b>	<b>0.3609</b>	

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-11.

**Anexo 03-17. Región Noroeste: cálculo del coeficiente de localización calculado con valor agregado censal bruto por UEEF, 2013.**

<b>Subsector</b>	<b>Tijuana</b>	<b>Hermosillo</b>	<b>Culiacan</b>	<b>Mexicali</b>	<b>Ciudad Obregón</b>	<b>Los Mochis</b>	<b>Mazatlan</b>	<b>Guaymas-Empalme</b>	<b>La Paz</b>	<b>Los Cabos</b>	<b>Nogales</b>	<b>Qs</b>
112	0.1835	0.2783	0.6368	0.0967	3.6204	2.7104	1.5125	1.0963	11.0693	NA	NA	<b>0.5541</b>
114	0.8325	0.0404	0.6507	0.7198	0.7013	1.4672	9.1858	2.7216	3.5962	0.0828	0.0096	<b>0.4708</b>
115	0.3741	0.4368	1.7225	0.5440	1.6430	6.5852	1.9763	0.0012	2.7572	0.0510	0.4626	<b>0.4276</b>
212	0.0028	1.3682	0.1521	0.0027	1.2357	0.0829	0.0279	0.0177	1.2684	0.0028	5.7945	<b>0.5380</b>
213	NA	4.0696	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	<b>0.3771</b>
221	NA	NA	NA	8.4612	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	<b>0.4409</b>
222	1.2954	0.3007	2.1262	NA	0.7100	1.0330	1.6589	0.4230	1.5454	4.9556	1.1625	<b>0.2674</b>
236	0.8931	0.5643	2.3382	0.8952	0.7812	1.9505	0.4282	0.7404	1.6379	4.3362	0.1864	<b>0.2610</b>
237	0.5021	0.9242	1.5204	1.7800	1.0553	3.7986	0.4423	0.1057	1.5152	0.3333	0.1206	<b>0.2680</b>
238	0.9742	1.9709	0.9951	0.5624	0.4202	0.2322	0.8883	0.2222	0.8779	0.4134	0.2871	<b>0.2386</b>
311	0.3604	0.5105	1.3063	1.3091	4.0242	1.5724	2.3156	0.6758	0.8715	0.1040	0.1181	<b>0.3754</b>
312	1.1510	0.6072	1.6347	0.4354	3.5818	0.9241	0.9047	0.1550	0.6304	0.1368	0.2500	<b>0.2905</b>
313	1.2723	NA	1.4522	1.8872	4.5550	NA	0.0010	NA	0.0027	NA	0.1363	<b>0.3150</b>
314	2.2265	0.2930	0.9465	0.2390	0.8233	0.6079	0.2792	0.9572	0.1669	0.3202	2.1269	<b>0.3718</b>
315	2.2334	0.3713	0.7660	1.0724	2.4886	0.2656	0.0643	0.0098	0.0751	0.0258	0.0896	<b>0.3996</b>
316	2.3345	0.7323	0.1436	1.4791	0.0970	0.1655	0.2224	0.0026	0.0017	0.0167	1.0234	<b>0.3556</b>
321	2.1705	0.3586	0.6567	0.6845	0.7864	1.8335	0.7880	0.4377	0.4078	0.9989	0.8672	<b>0.2934</b>
322	1.3459	0.0489	0.4411	4.4249	0.5492	1.6685	0.0020	0.0169	0.0029	0.0021	0.2054	<b>0.5082</b>
323	2.2096	0.4487	1.3478	1.1812	0.4045	0.5198	NA	0.1909	0.6574	0.2827	0.6567	<b>0.3003</b>
324	0.0018	0.5875	2.9373	5.0438	NA	NA	0.1546	NA	NA	NA	NA	<b>0.5011</b>
325	0.9881	1.7061	0.1296	2.0381	0.2744	1.3855	0.5143	0.0002	0.0645	0.0173	0.1077	<b>0.3114</b>
326	2.7861	0.8441	0.4374	0.8484	0.0074	NA	0.0313	0.0765	0.0645	NA	0.3312	<b>0.3644</b>
327	1.0341	1.4945	0.6355	1.4369	0.3538	0.4164	0.6102	0.3217	1.5297	0.6399	0.4202	<b>0.1973</b>
331	0.1893	3.7082	0.0072	0.2777	0.0017	0.1171	0.0492	NA	NA	0.0008	0.0737	<b>0.6379</b>
332	1.9318	0.2147	0.6119	2.1961	0.5431	0.2909	0.3318	1.2865	0.1862	0.1838	1.0987	<b>0.3642</b>
333	1.8407	0.5717	0.2814	0.9648	0.3016	0.8524	0.6389	3.4472	0.0105	0.0045	1.6641	<b>0.3037</b>
334	2.7815	0.2390	NA	1.3884	0.0282	0.0061	NA	0.2748	NA	NA	1.7015	<b>0.4118</b>
335	2.2656	0.1295	0.0115	1.2058	0.0015	0.0032	0.2102	2.1849	0.0020	NA	2.9600	<b>0.4929</b>
336	0.5485	2.5801	0.0056	0.9816	0.3217	0.2464	0.0001	3.0168	0.0015	0.0001	0.2338	<b>0.4364</b>
337	3.3958	0.1277	0.4828	0.3125	0.1385	0.1866	0.1738	0.1092	0.2517	0.2972	1.0369	<b>0.5363</b>
339	3.2839	0.0370	0.0381	0.8953	0.0655	0.0384	0.0155	0.7443	0.0277	0.0142	1.4237	<b>0.5453</b>
431	0.8358	0.6023	1.6038	1.2144	1.1818	2.0557	1.6943	0.7874	1.5493	0.9379	0.5727	<b>0.1785</b>
432	2.7043	0.1506	0.8795	1.5668	0.5418	0.4292	0.3847	NA	0.5831	0.0877	0.0559	<b>0.4343</b>
433	2.2903	0.5766	2.6838	0.0214	NA	NA	NA	0.0506	3.2266	0.4852	NA	<b>0.3789</b>
434	1.0097	0.8622	1.6344	0.9710	0.7003	1.9189	1.1390	0.7370	1.6704	0.5887	0.5237	<b>0.1197</b>
435	0.9543	1.0620	1.1338	0.7560	0.9499	2.0680	0.8110	0.2819	1.5369	0.6691	0.8936	<b>0.0858</b>
436	0.6881	0.9713	2.7469	0.9230	0.3178	1.4766	0.9460	0.0657	0.7672	2.2259	0.6475	<b>0.2016</b>
437	0.8233	0.6491	0.0303	0.1120	NA	14.5760	NA	0.1406	1.8249	0.1930	NA	<b>0.4590</b>
461	1.0599	0.4533	1.6184	1.2886	1.0170	2.0173	1.9270	0.6492	1.3450	0.8579	0.4996	<b>0.1904</b>
462	1.1340	0.3904	1.5055	1.0874	0.7580	1.6896	1.8888	0.7449	1.6222	2.5732	0.6239	<b>0.2078</b>
463	0.8433	0.3226	2.1102	0.7656	0.9047	2.4457	3.2129	0.7485	2.1855	1.9167	0.3070	<b>0.3033</b>
464	1.2403	0.3874	1.5376	1.3838	0.9135	1.2745	1.7138	0.8221	1.1066	1.1998	0.6376	<b>0.1933</b>
465	0.9454	0.4718	1.6879	0.8369	0.9011	2.5565	1.9947	0.3666	1.4659	3.0856	0.4701	<b>0.2306</b>
466	0.8082	0.6184	1.8214	1.0619	0.8292	1.9458	1.2691	1.3904	1.9080	1.5124	0.6838	<b>0.1776</b>
467	0.7687	0.6068	1.6898	0.9628	1.0278	1.9912	2.0213	0.7409	1.8617	1.4877	0.7364	<b>0.1818</b>
468	0.8863	0.4503	1.7130	1.2183	0.9777	2.0165	1.6953	0.4557	2.2373	1.0196	0.7772	<b>0.1946</b>
469	0.2324	0.5798	6.2265	0.0117	1.0566	3.6315	0.2658	0.0111	0.0669	0.1451	0.2875	<b>0.5584</b>
481	NA	NA	1.7454	NA	NA	0.3991	NA	NA	5.7457	24.4341	0.0894	<b>0.4681</b>
482	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	<b>0.0000</b>
483	0.0090	NA	NA	NA	NA	NA	1.6676	37.2279	1.3548	0.0118	NA	<b>0.5744</b>
484	0.5002	0.5718	2.5170	1.2198	0.8789	2.4211	2.2866	0.5280	1.3917	0.3086	0.7560	<b>0.2769</b>
485	0.7522	0.2747	3.5135	0.3309	1.7677	2.0068	1.4682	1.5449	1.4540	1.4876	0.2836	<b>0.3753</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-12.

Anexo 03-17. Continuación...

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales	Qs
486	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	41.9223	NA	NA	NA	0.4881
487	0.3391	0.0516	NA	1.2344	NA	0.7908	0.6892	0.0911	8.0104	17.1624	NA	0.5486
488	1.2249	0.1037	0.3160	0.7175	3.5160	0.8248	1.3312	3.9598	1.8182	0.9005	0.6054	0.3567
491	NA	1.2987	3.1673	2.6390	NA	NA	NA	NA	3.0738	NA	NA	0.2593
492	0.8153	0.4596	1.4858	0.1345	0.0979	8.0962	5.6641	NA	0.1631	NA	0.0104	0.4850
493	1.7489	1.3629	0.8854	0.0308	0.3208	2.9876	0.0540	0.4833	0.1878	0.0443	0.3668	0.3343
511	0.4754	0.2979	1.8291	1.4320	3.1064	2.8805	0.5017	0.4959	0.4323	2.5751	0.2681	0.4034
512	1.4629	0.3510	1.8827	1.1040	0.2562	NA	1.2481	0.5009	4.6842	1.7561	0.2300	0.3169
515	0.4578	0.8570	1.3271	0.5753	2.6813	2.2625	0.6949	3.4754	1.1840	0.9968	0.3596	0.2745
517	3.0732	0.6292	0.2185	0.1542	0.0556	NA	1.6427	0.0271	1.0245	0.2069	0.1799	0.4682
518	0.6511	0.1721	0.1475	NA	6.6580	2.6715	1.2976	4.1084	0.0495	0.8038	NA	0.4924
519	1.2818	0.3949	1.0737	0.5377	5.6600	0.0688	NA	NA	0.3868	NA	0.0411	0.3887
522	0.4483	0.5211	2.4479	0.9466	1.3836	2.1373	3.5956	0.7642	1.2164	0.6398	0.4401	0.3110
523	2.2337	0.0718	0.4945	2.5351	0.0702	1.2751	0.1002	0.0028	0.0136	0.0506	0.9283	0.4668
524	0.9359	0.5128	1.9394	1.1313	1.2280	3.3045	1.8217	0.3130	0.7527	0.6717	0.1836	0.2384
531	0.9659	0.6407	1.7027	1.3902	0.3498	1.3540	2.6286	0.5520	1.3149	1.8185	0.3132	0.2178
532	1.0587	0.8149	0.9525	1.0781	0.5226	0.7264	1.2801	0.6838	1.5701	4.1981	0.6502	0.1360
533	NA	0.6865	9.6555	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	0.4111
541	0.7662	0.9479	1.2397	1.9716	0.9168	1.1577	0.9030	0.3132	1.3012	1.0287	0.3130	0.1519
551	0.2004	0.0025	10.3425	0.0086	0.7128	NA	0.1862	NA	NA	NA	NA	0.6999
561	1.1791	0.7048	0.6153	1.3059	1.2539	0.5708	1.4010	0.7931	0.8208	2.8834	0.6729	0.1619
562	2.0560	0.5645	0.3843	0.4572	0.1156	2.1322	NA	0.6003	0.1708	5.4971	0.6655	0.3784
611	0.8301	0.9476	1.5794	0.8392	1.5127	1.6771	1.5805	0.8433	0.8644	0.8280	0.3392	0.1402
621	1.2993	0.6001	1.3855	1.3852	0.7152	1.4746	1.1702	0.3573	1.2087	0.7592	0.5989	0.1775
622	1.0743	0.6464	0.5760	1.0322	2.5501	1.5662	1.1707	0.1651	0.4029	2.8114	0.3515	0.2189
623	2.1772	0.2157	2.0947	0.4966	0.8136	NA	0.5339	0.1129	0.9664	NA	1.2005	0.3408
624	0.9271	0.5263	1.3612	0.9219	1.2237	1.2116	1.0980	1.4907	1.4340	0.8124	1.6907	0.1468
711	3.3836	0.2635	0.7405	0.0973	0.3801	1.1353	0.6359	0.0484	0.0429	0.0464	0.0360	0.5357
712	1.5757	0.7422	NA	0.2935	0.0660	0.0033	0.1321	0.0109	0.6481	15.1578	0.0038	0.4594
713	1.4625	0.3468	1.3387	1.4093	0.5838	1.4972	1.1431	0.4453	1.7792	1.6156	0.5416	0.2465
721	0.6101	0.1691	0.4195	0.5818	0.2633	0.4836	2.6196	0.7355	1.6521	18.1179	0.2748	0.5384
722	1.2527	0.4321	1.4224	1.1047	0.6898	1.3943	1.6014	0.8109	1.7189	2.6377	0.5184	0.2106
811	1.0165	0.5165	1.2867	2.0941	0.7423	1.6844	1.2229	0.6212	1.2733	0.9136	0.4082	0.2022
812	1.2135	0.4733	1.8247	1.1012	0.7391	1.4565	1.6666	0.5015	1.2259	1.4803	0.6191	0.1952
813	0.7022	0.5474	1.8432	0.8948	0.0870	4.0237	2.6956	1.0143	0.5437	4.1498	0.2213	0.3440
<b>Subsectores especializacion</b>	<b>45</b>	<b>11</b>	<b>49</b>	<b>42</b>	<b>25</b>	<b>47</b>	<b>38</b>	<b>16</b>	<b>43</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	
<b>Gr</b>	<b>0.2804</b>	<b>0.3644</b>	<b>0.3829</b>	<b>0.1999</b>	<b>0.3452</b>	<b>0.3712</b>	<b>0.4142</b>	<b>0.3994</b>	<b>0.3221</b>	<b>0.5279</b>	<b>0.4816</b>	

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-12.

**Anexo 03-18. Región Noroeste: matriz SECRE subsectores vinculados con turismo, por UEEF, valor agregado censal bruto. Miles de pesos 2008=100, 2003.**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales	Total sectorial
237	617,639	696,471	360,251	335,581	134,846	144,636	56,940	25,897	137,657	25,721	20,492	2,556,130
464	794,478	220,892	296,954	507,551	240,952	179,440	134,696	48,388	97,459	35,396	200,952	2,757,158
466	661,316	445,937	653,333	517,867	252,124	499,601	128,657	69,802	156,922	129,880	207,161	3,722,601
481	3,482	606,042	2,143	NA	NA	1,047	NA	NA	6,491	3,449	247	622,902
485	561,382	217,082	545,221	114,030	277,385	387,505	446,255	107,129	126,542	31,024	55,895	2,869,451
487	39,587	8,108	11,648	31,085	8,086	455	14,840	4,800	125,840	148,084	343	392,876
488	885,579	358,857	449,448	281,063	592,380	181,068	478,536	172,763	187,551	98,827	150,848	3,836,919
511	104,081	NA	59,795	145,939	60,771	178,486	1,676	5,596	36,353	9,501	4,626	606,823
518	102,753	76,082	1,705	320	35,437	NA	242	NA	1,787	NA	19,054	237,380
532	213,225	124,345	99,805	136,421	27,081	24,899	40,720	10,570	63,744	90,917	26,918	858,646
541	1,360,399	649,837	530,547	772,272	235,165	260,061	250,276	54,063	162,857	49,023	135,626	4,460,125
561	1,489,869	954,614	741,328	698,533	624,996	174,963	223,786	81,829	315,036	214,474	1,334,106	6,853,534
611	1,120,647	743,741	624,713	475,068	265,167	211,658	283,813	64,398	97,165	61,069	107,044	4,054,483
622	138,535	169,861	165,771	65,229	38,252	30,430	38,867	5,017	8,233	7,356	41,194	708,745
711	409,335	16,744	133,345	18,041	25,200	37,092	50,465	957	5,990	319	4,831	702,318
712	NA	NA	35	2,624	NA	NA	169	12	NA	NA	NA	2,840
713	347,197	92,931	87,666	247,119	70,967	53,648	48,125	19,604	78,049	NA	20,481	1,065,785
721	500,608	129,132	139,886	347,569	131,455	101,982	584,960	50,672	198,149	757,815	129,853	3,072,082
722	1,898,720	447,300	682,173	913,516	308,652	361,741	422,600	95,415	265,042	406,099	367,128	6,168,386
812	510,332	150,666	242,740	326,693	77,421	86,964	68,740	14,186	53,806	35,714	82,506	1,649,767
<b>Total regional</b>	<b>11,759,163</b>	<b>6,108,641</b>	<b>5,828,506</b>	<b>5,936,521</b>	<b>3,406,338</b>	<b>2,915,677</b>	<b>3,274,364</b>	<b>831,096</b>	<b>2,124,675</b>	<b>2,104,666</b>	<b>2,909,305</b>	<b>47,198,952</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-11 y 03-12.

**Anexo 03-19. Región Noroeste: matriz SECRE subsectores vinculados con turismo, por UEEF, valor agregado censal bruto. Miles de pesos 2008=100, 2013.**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales	Total sectorial
237	309,585	629,328	362,757	582,992	229,066	415,879	49,407	6,990	131,541	24,426	29,308	2,771,280
464	747,527	257,846	358,583	443,002	193,813	136,387	187,112	53,117	93,901	85,942	151,522	2,708,753
466	429,238	362,721	374,310	299,573	155,026	183,486	122,096	79,165	142,672	95,459	143,175	2,386,922
481	NA	NA	8,872	NA	NA	931	NA	NA	10,627	38,149	463	59,043
485	299,153	120,655	540,707	69,894	247,481	141,710	105,782	65,869	81,414	70,314	44,473	1,787,451
487	15,849	2,663	NA	30,643	NA	6,562	5,835	456	52,706	95,321	NA	210,034
488	769,230	71,924	76,801	239,344	777,300	91,976	151,443	266,600	160,766	67,208	149,911	2,822,504
511	34,963	24,193	52,051	55,939	80,420	37,613	6,684	3,910	4,476	22,508	7,773	330,529
518	9,534	2,784	836	NA	34,322	6,946	3,442	6,450	102	1,399	NA	65,814
532	235,500	200,197	81,990	127,384	40,925	28,692	51,583	16,308	49,176	110,987	57,027	999,769
541	826,577	1,129,309	517,466	1,129,753	348,143	221,751	176,468	36,220	197,633	131,882	133,133	4,848,335
561	2,622,406	1,731,233	529,516	1,542,699	981,698	225,388	564,484	189,111	257,032	762,161	590,084	9,995,812
611	1,044,636	1,316,918	769,045	560,900	670,067	374,712	360,282	113,763	153,141	123,833	168,300	5,655,598
622	253,071	168,161	52,504	129,152	211,468	65,507	49,960	4,169	13,363	78,709	32,649	1,058,712
711	579,167	49,819	49,050	8,846	22,900	34,504	19,717	888	1,034	943	2,429	769,297
712	31,533	16,404	NA	3,120	465	12	479	23	1,826	36,051	30	89,943
713	810,596	212,289	287,105	414,908	113,911	147,338	114,773	26,459	138,842	106,420	118,346	2,490,986
721	569,630	174,358	151,576	288,519	86,534	80,166	443,069	73,618	217,178	2,010,420	101,161	4,196,229
722	2,464,355	938,804	1,082,784	1,154,366	477,716	487,017	570,711	171,015	476,101	616,715	402,128	8,841,711
812	423,462	182,419	246,396	204,111	90,791	90,243	105,358	18,763	60,232	61,390	85,184	1,568,350
<b>Total regional</b>	<b>12,476,012</b>	<b>7,592,024</b>	<b>5,542,347</b>	<b>7,285,146</b>	<b>4,762,047</b>	<b>2,776,820</b>	<b>3,088,687</b>	<b>1,132,895</b>	<b>2,243,761</b>	<b>4,540,239</b>	<b>2,217,097</b>	<b>53,657,073</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-11 y 03-12.

**Anexo 03-20. Región Noroeste Shift-share: cálculo de los coeficientes de variación RVij para los subsectores vinculados con turismo, por UEEF, valor agregado censal bruto, 2003-2013.**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales	rSi
237	0.5012	0.9036	1.0070	1.7373	1.6987	2.8754	0.8677	0.2699	0.9556	0.9497	1.4302	<b>1.0842</b>
464	0.9409	1.1673	1.2075	0.8728	0.8044	0.7601	1.3891	1.0977	0.9635	2.4280	0.7540	<b>0.9824</b>
466	0.6491	0.8134	0.5729	0.5785	0.6149	0.3673	0.9490	1.1341	0.9092	0.7350	0.6911	<b>0.6412</b>
481	NA	NA	4.1395	NA	NA	0.8888	NA	NA	1.6373	11.0622	1.8744	<b>0.0948</b>
485	0.5329	0.5558	0.9917	0.6129	0.8922	0.3657	0.2370	0.6149	0.6434	2.2664	0.7956	<b>0.6229</b>
487	0.4004	0.3285	NA	0.9858	NA	14.4259	0.3932	0.0951	0.4188	0.6437	NA	<b>0.5346</b>
488	0.8686	0.2004	0.1709	0.8516	1.3122	0.5080	0.3165	1.5432	0.8572	0.6801	0.9938	<b>0.7356</b>
511	0.3359	NA	0.8705	0.3833	1.3233	0.2107	3.9871	0.6987	0.1231	2.3690	1.6804	<b>0.5447</b>
518	0.0928	0.0366	0.4902	NA	0.9685	NA	14.2472	NA	0.0571	NA	NA	<b>0.2773</b>
532	1.1045	1.6100	0.8215	0.9338	1.5112	1.1523	1.2668	1.5428	0.7715	1.2208	2.1186	<b>1.1644</b>
541	0.6076	1.7378	0.9753	1.4629	1.4804	0.8527	0.7051	0.6700	1.2135	2.6902	0.9816	<b>1.0870</b>
561	1.7602	1.8135	0.7143	2.2085	1.5707	1.2882	2.5224	2.3110	0.8159	3.5536	0.4423	<b>1.4585</b>
611	0.9322	1.7707	1.2310	1.1807	2.5270	1.7704	1.2694	1.7666	1.5761	2.0278	1.5723	<b>1.3949</b>
622	1.8268	0.9900	0.3167	1.9800	5.5283	2.1527	1.2854	0.8310	1.6230	10.6998	0.7926	<b>1.4938</b>
711	1.4149	2.9754	0.3678	0.4903	0.9088	0.9302	0.3907	0.9283	0.1726	2.9619	0.5029	<b>1.0954</b>
712	NA	NA	NA	1.1889	NA	NA	2.8382	1.9262	NA	NA	NA	<b>31.6717</b>
713	2.3347	2.2844	3.2750	1.6790	1.6051	2.7464	2.3849	1.3497	1.7789	NA	5.7783	<b>2.3372</b>
721	1.1379	1.3502	1.0836	0.8301	0.6583	0.7861	0.7574	1.4528	1.0960	2.6529	0.7790	<b>1.3659</b>
722	1.2979	2.0988	1.5873	1.2637	1.5477	1.3463	1.3505	1.7923	1.7963	1.5186	1.0953	<b>1.4334</b>
812	0.8298	1.2108	1.0151	0.6248	1.1727	1.0377	1.5327	1.3226	1.1194	1.7189	1.0325	<b>0.9506</b>
<b>Total regional</b>	<b>1.0610</b>	<b>1.2428</b>	<b>0.9509</b>	<b>1.2272</b>	<b>1.3980</b>	<b>0.9524</b>	<b>0.9433</b>	<b>1.3631</b>	<b>1.0560</b>	<b>2.1572</b>	<b>0.7621</b>	<b>1.1368</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-18 y 03-19.

**Anexo 03-21. Región Noroeste Shift-share: cálculo de los efectos diferenciales para los subsectores vinculados con turismo, por UEEF. Con valor agregado censal bruto, 2003-2013.**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales
237	-360,040	-125,764	-27,817	219,166	82,870	259,069	-12,325	-21,088	-17,703	-3,459	7,092
464	-33,003	40,832	66,843	-55,638	-42,909	-39,903	54,781	5,578	-1,847	51,168	-45,902
466	5,204	76,787	-44,605	-32,482	-6,635	-136,857	39,601	34,409	42,054	12,180	10,344
481	NA	NA	8,669	NA	NA	832	NA	NA	10,012	37,822	440
485	-50,546	-14,571	201,075	-1,138	74,691	-99,676	-172,202	-865	2,588	50,988	9,654
487	-5,315	-1,671	NA	14,025	NA	6,319	-2,099	-2,110	-14,569	16,154	NA
488	117,783	-192,057	-253,820	32,589	341,535	-41,220	-200,576	139,513	22,800	-5,490	38,944
511	-21,729	NA	19,481	-23,552	47,319	-59,606	5,771	862	-15,325	17,333	5,253
518	-18,954	-18,310	363	NA	24,496	NA	3,375	NA	-394	NA	NA
532	-12,770	55,415	-34,219	-31,458	9,393	-299	4,171	4,001	-25,045	5,127	25,685
541	-652,231	422,910	-59,260	290,263	92,509	-60,946	-95,592	-22,548	20,601	78,592	-14,298
561	449,447	338,938	-551,703	523,895	70,147	-29,793	238,095	69,764	-202,446	449,353	-1,355,696
611	-518,555	279,474	-102,367	-101,773	300,185	79,470	-35,608	23,935	17,605	38,648	18,985
622	46,130	-85,575	-195,123	31,714	154,328	20,051	-8,099	-3,325	1,064	67,721	-28,886
711	130,795	31,478	-97,012	-10,915	-4,703	-6,126	-35,561	-160	-5,528	595	-2,862
712	NA	NA	NA	-79,984	NA	NA	-4,865	-361	NA	NA	NA
713	-882	-4,912	82,210	-162,666	-51,955	21,950	2,294	-19,359	-43,576	NA	70,477
721	-114,163	-2,027	-39,498	-186,233	-93,024	-59,135	-355,942	4,404	-53,478	975,303	-76,208
722	-257,254	297,647	104,963	-155,059	35,297	-31,500	-35,040	34,248	96,192	34,616	-124,110
812	-61,684	39,188	15,635	-106,459	17,191	7,571	40,011	5,277	9,081	27,439	6,750
<b>EDj</b>	<b>-1,357,767</b>	<b>1,137,782</b>	<b>-906,185</b>	<b>164,293</b>	<b>1,050,737</b>	<b>-169,799</b>	<b>-569,811</b>	<b>252,175</b>	<b>-157,914</b>	<b>1,854,089</b>	<b>-1,454,339</b>

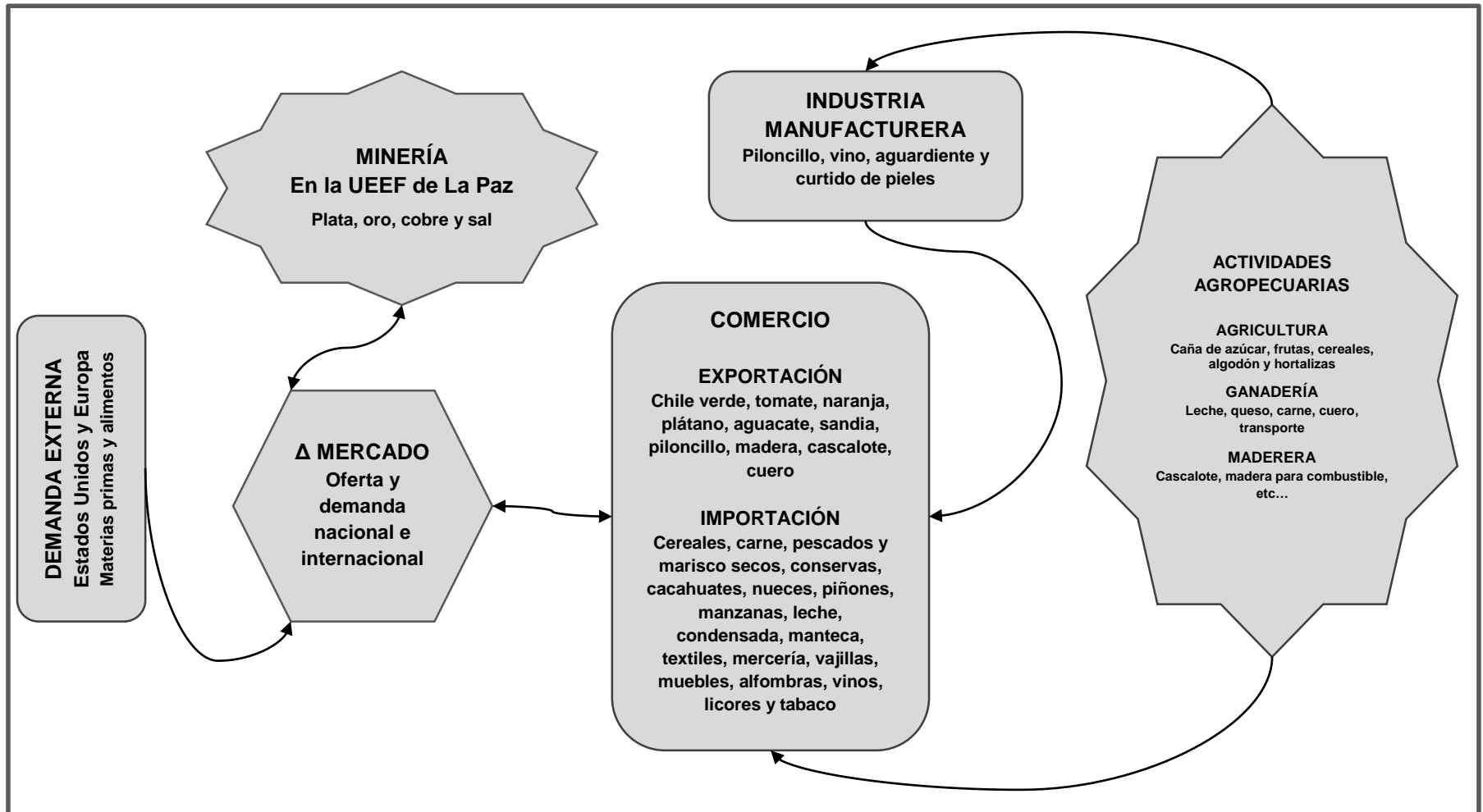
Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-18, 03-19 y 03-20.

**Anexo 03-22. Región Noroeste Shift-share: cálculo de los efectos estructurales para los subsectores vinculados con turismo, por UEEF. Con valor agregado censal bruto, 2003-2013.**

Subsector	Tijuana	Hermosillo	Culiacan	Mexicali	Ciudad Obregón	Los Mochis	Mazatlan	Guaymas-Empalme	La Paz	Los Cabos	Nogales
237	-32,523	-36,674	-18,970	-17,671	-7,101	-7,616	-2,998	-1,364	-7,249	-1,354	-1,079
464	-122,655	-34,102	-45,845	-78,358	-37,199	-27,703	-20,795	-7,470	-15,046	-5,465	-31,024
466	-327,768	-221,020	-323,811	-256,671	-124,960	-247,618	-63,766	-34,596	-77,775	-64,373	-102,675
481	-3,629	-631,520	-2,233	NA	NA	-1,091	NA	NA	-6,764	-3,594	-257
485	-288,496	-111,559	-280,191	-58,600	-142,549	-199,140	-229,332	-55,054	-65,031	-15,943	-28,725
487	-23,840	-4,883	-7,015	-18,720	-4,870	-274	-8,937	-2,890	-75,784	-89,179	-206
488	-355,303	-143,977	-180,323	-112,766	-237,669	-72,646	-191,994	-69,314	-75,247	-39,650	-60,522
511	-61,631	NA	-35,407	-86,417	-35,985	-105,689	-993	-3,314	-21,526	-5,626	-2,739
518	-88,324	-65,398	-1,465	-275	-30,461	NA	-208	NA	-1,536	NA	-16,379
532	5,870	3,423	2,747	3,755	745	685	1,121	291	1,755	2,503	741
541	-67,731	-32,354	-26,415	-38,449	-11,708	-12,948	-12,461	-2,692	-8,108	-2,441	-6,752
561	479,235	307,064	238,457	224,692	201,038	56,279	71,984	26,321	101,335	68,988	429,132
611	289,208	191,939	161,221	122,602	68,432	54,623	73,244	16,619	25,076	15,760	27,625
622	49,451	60,633	59,173	23,284	13,654	10,862	13,874	1,791	2,939	2,626	14,704
711	-16,970	-694	-5,528	-748	-1,045	-1,538	-2,092	-40	-248	-13	-200
712	NA	NA	1,072	80,120	NA	NA	5,152	371	NA	NA	NA
713	416,776	111,555	105,234	296,642	85,189	64,399	57,769	23,532	93,690	NA	24,585
721	114,687	29,584	32,047	79,627	30,116	23,364	134,012	11,609	45,395	173,612	29,749
722	563,091	132,653	202,308	270,916	91,535	107,279	125,328	28,296	78,602	120,434	108,877
812	-95,013	-28,051	-45,193	-60,823	-14,414	-16,191	-12,798	-2,641	-10,018	-6,649	-15,361
<b>EEJ</b>	<b>434,435</b>	<b>-473,383</b>	<b>-170,137</b>	<b>372,141</b>	<b>-157,251</b>	<b>-374,961</b>	<b>-63,890</b>	<b>-70,544</b>	<b>-15,540</b>	<b>149,637</b>	<b>369,494</b>

Fuente: Elaboración propia con base en anexo 03-18, 03-19 y 03-20.

Anexo 4-01. Esbozo de la economía en la UEEF de Los Cabos durante el Porfiriato y La Revolución (1860-1920).



Fuente: Elaboración propia con base en González y Rivas (2002a: varias páginas)



**Anexo 4-02. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto turismo, población ocupada total turismo, valor agregado censal bruto total de actividades, densidad económica valor agregado censal bruto turismo, densidad económica población ocupada total turismo, coeficiente de localización valor agregado censal bruto turismo, y coeficiente de localización población ocupada total turismo. Por área geostatística básica. 2004. Kilómetros cuadrados, metros cuadrados, miles de pesos 2008=100, personas, miles de pesos por kilómetro cuadrado, personas ocupadas por kilómetro cuadrado, índices.**

AGEB	AREA KM2	AREA M2	VACB04TUR	POT04TUR	VACB04TOT	POT04TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
030080001038A	0.5	461,917.7	1,537.4	26	88,640.2	357	3,328.2	56	0.0017	0.0036
0300800010394	2.3	2,260,232.0	115,768.7	679	324,554.7	1,320	51,219.8	300	0.1264	0.0953
0300800010411	0.5	462,175.5	352.3	11	57,208.8	412	762.2	24	0.0004	0.0015
0300800010464	0.7	661,947.5	3,234.0	26	85,472.4	611	4,885.6	39	0.0035	0.0036
0300800010765	0.4	366,918.0	1,212.1	22	24,653.0	251	3,303.4	60	0.0013	0.0031
030080001077A	0.2	247,969.8	4,911.7	34	18,588.6	186	19,807.7	137	0.0054	0.0048
0300800010784	0.3	267,663.2	2,668.4	13	27,417.3	225	9,969.4	49	0.0029	0.0018
0300800010799	0.3	281,542.0	82,967.2	565	170,631.6	1,617	294,688.6	2,007	0.0906	0.0793
0300800010801	0.5	495,261.1	5,474.6	83	330,299.2	1,242	11,053.9	168	0.006	0.0116
0300800010816	0.3	266,876.1	85.0	3	18,159.4	154	318.6	11	0.0001	0.0004
0300800010820	0.6	591,212.9	2,258.1	19	97,691.6	684	3,819.5	32	0.0025	0.0027
0300800010835	0.3	267,438.1	782.8	13	26,307.8	230	2,927.2	49	0.0009	0.0018
030080001084A	0.3	308,182.4	1,487.4	15	14,169.6	111	4,826.4	49	0.0016	0.0021
0300800011053	0.4	365,295.3	183.6	2	4,007.4	76	502.5	5	0.0002	0.0003
0300800011068	0.3	265,005.4	634.4	12	44,587.4	139	2,393.8	45	0.0007	0.0017
0300800011087	0.3	301,303.1	178.2	5	11,448.5	93	591.3	17	0.0002	0.0007
0300800011091	0.2	241,549.6		1	2,152.8	42		4	0	0.0001
0300800011104	0.2	165,965.7	541.2	4	12,730.8	82	3,261.2	24	0.0006	0.0006
0300800011119	0.2	175,449.7			130.9	4			0	0
0300800011123	0.1	79,237.3	51.3	2	322.6	11	647.3	25	0.0001	0.0003
0300800011157	0.2	226,262.5	649.2	6	5,959.1	59	2,869.3	27	0.0007	0.0008
0300800011176	0.2	246,070.4			11,954.7	51			0	0
0300800011180	0.2	208,143.6	29.7	1	4,979.2	58	142.7	5	0	0.0001
0300800011195	0.3	262,045.5	699.2	20	14,829.6	90	2,668.1	76	0.0008	0.0028
0300800011208	0.3	287,691.6	249.7	3	33,624.8	162	868.0	10	0.0003	0.0004
0300800011212	0.3	316,598.1	311.8	4	6,029.3	69	984.8	13	0.0003	0.0006
0300800011227	0.0	17,910.6							0	0
030080001127A	0.3	263,259.3	60.7	3	4,610.7	37	230.7	11	0.0001	0.0004
0300800011284	0.1	64,169.3			1,248.5	10			0	0
0300800011299	0.0	26,644.1			58.0	1			0	0
0300800011301	0.0	13,892.5			28.3	1			0	0
0300800011551	0.4	403,612.6	2,614.4	15	5,362.5	50	6,477.6	37	0.0029	0.0021
0300800011566	0.3	337,969.5	118.8	1	3,425.6	28	351.4	3	0.0001	0.0001
0300800011763	0.1	82,592.9							0	0

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

Anexo 4-02. Continuación...

AGEB	AREA KM2	AREA M2	VACB04TUR	POT04TUR	VACB04TOT	POT04TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
0300800011778	0.0	15,556.7							0	0
0300800011782	0.3	268,808.8							0	0
0300800011797	0.1	96,678.1							0	0
030080001180A	0.1	90,605.7							0	0
0300800011814	0.0	17,431.7							0	0
0300800011829	0.1	146,821.3							0	0
0300800011833	0.1	121,216.4							0	0
0300800011848	0.1	84,683.0							0	0
0300800011852	0.1	120,774.0							0	0
0300800011867	0.3	316,977.6							0	0
0300800011871	0.1	133,770.8							0	0
0300800011886	0.1	116,628.2							0	0
0300800540337	0.5	504,987.0	2,349.9	40	153,611.3	1,039	4,653.4	79	0.0026	0.0056
0300800540356	1.2	1,231,990.2	485,493.8	4,067	1,357,603.4	8,014	394,072.8	3,301	0.5301	0.5708
0300800540483	0.6	623,899.4	634.4	27	86,033.9	372	1,016.8	43	0.0007	0.0038
0300800540498	2.4	2,440,465.0	90,632.4	547	124,967.1	725	37,137.4	224	0.099	0.0768
0300800540854	0.4	416,845.2	8,661.3	137	12,799.6	215	20,778.2	329	0.0095	0.0192
0300800540869	0.4	410,346.8	1,255.3	12	16,740.8	172	3,059.0	29	0.0014	0.0017
0300800540873	0.3	307,430.1	349.6	8	66,601.6	623	1,137.1	26	0.0004	0.0011
0300800540888	0.4	442,047.4	5,045.3	88	138,411.9	917	11,413.6	199	0.0055	0.0124
0300800540892	0.2	228,447.8	359.0	5	37,047.7	210	1,571.6	22	0.0004	0.0007
0300800540905	0.2	197,972.8			9,738.4	115			0	0
030080054091A	0.2	157,545.7	163.3	9	16,369.7	149	1,036.6	57	0.0002	0.0013
0300800540924	0.2	187,473.6	305.0	4	9,868.0	106	1,627.1	21	0.0003	0.0006
0300800540939	0.3	264,036.0	7,696.2	118	76,801.6	969	29,148.4	447	0.0084	0.0166
0300800540943	0.2	199,344.1	70,992.3	314	223,345.7	1,209	356,129.6	1,575	0.0775	0.0441
0300800540958	0.5	520,908.2			382.0	17			0	0
0300800540962	0.2	229,826.2	438.7	3	6,689.3	72	1,908.7	13	0.0005	0.0004
0300800540977	0.2	247,123.8			5,345.0	39			0	0
0300800540981	0.2	210,872.7	228.1	1	1,036.6	12	1,081.7	5	0.0002	0.0001
0300800540996	0.2	151,111.1	244.3	5	3,583.6	40	1,616.7	33	0.0003	0.0007
0300800541000	0.1	108,452.0	79.6	1	1,681.8	30	734.3	9	0.0001	0.0001
0300800541015	0.5	508,178.1			797.7	12			0	0
030080054102A	0.4	411,280.2			207.9	3			0	0
0300800541034	0.5	468,828.3							0	0
0300800541049	0.2	166,662.6	917.8	10	10,942.4	88	5,507.1	60	0.001	0.0014
0300800541138	0.1	63,093.9	422.5	4	41,940.5	153	6,695.9	63	0.0005	0.0006
0300800541142	0.0	45,763.7			5,203.3	26			0	0
0300800541250	0.1	96,450.8			638.4	7			0	0
0300800541265	0.1	70,782.3			311.8	11			0	0
0300800541316	0.1	89,321.0	2,714.3	32	5,220.8	48	30,388.5	358	0.003	0.0045
0300800541570	0.4	417,735.6			2,499.7	31			0	0
0300800541585	0.9	900,460.8	6.7	4	31,243.8	95	7.5	4	0	0.0006
030080054159A	0.7	677,073.5			3,456.7	47			0	0
0300800541602	0.2	190,396.4			174.1	3			0	0
0300800541617	0.3	323,801.6	40.5	2	653.3	36	125.1	6	0	0.0003

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

**Anexo 4-02. Continuación...**

AGEB	AREA KM2	AREA M2	VACB04TUR	POT04TUR	VACB04TOT	POT04TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
0300800541621	0.4	428,384.6			827.4	36			0	0
0300800541636	0.1	65,241.6			363.1	2			0	0
0300800541640	0.2	232,893.2	43.2	2	3,975.0	57	185.5	9	0	0.0003
0300800541725	0.0	39,264.5	2,443.0	33	10,011.0	106	62,219.8	840	0.0027	0.0046
030080054173A	0.2	182,052.2	95.8	2	1,733.1	15	526.4	11	0.0001	0.0003
0300800541744	0.0	16,451.1							0	0
0300800541759	0.2	246,519.2							0	0
0300800541890	0.0	38,983.9							0	0
0300800541903	0.1	56,473.4							0	0
0300800541918	0.0	6,896.7							0	0
0300800541922	0.0	33,174.3							0	0
0300800541937	0.0	20,979.8							0	0
0300800541941	0.1	52,131.8							0	0
0300800541956	0.2	161,868.9							0	0
0300800541960	0.0	46,378.7							0	0
0300800541975	0.0	4,574.3							0	0
030080054198A	0.0	7,450.9							0	0
0300800541994	0.0	827.1							0	0
0300800542009	0.0	9,433.8							0	0
030080247141A	0.1	145,442.2	8.1	2	3,462.1	59	55.7	14	0	0.0003
0300802471424	0.3	253,787.6	315.8	5	4,217.9	37	1,244.5	20	0.0003	0.0007
0300802471439	0.2	176,925.2	562.8	7	112,542.8	185	3,181.2	40	0.0006	0.001
0300802471443	0.2	164,488.4			496.7	28			0	0
0300802471532	0.0	5,333.8			252.4	4			0	0
0300802471547	0.0	3,728.1							0	0
0300802472013	0.0	2,926.9							0	0
0300803041373	0.3	304,524.5	666.8	6	3,686.1	52	2,189.6	20	0.0007	0.0008
0300803041388	0.3	342,813.7	18.9	4	2,129.9	52	55.1	12	0	0.0006
0300803041392	0.4	400,198.9	76.9	1	58,516.7	281	192.2	2	0.0001	0.0001
0300803041405	0.2	215,836.8	1,828.9	8	43,797.8	175	8,473.5	37	0.002	0.0011
0300803041496	0.0	4,887.0							0	0
0300803041509	0.0	9,265.2							0	0
0300803041513	0.0	3,168.2							0	0
0300803041528	0.0	13,295.5							0	0
0300803042028	0.2	179,324.5							0	0
0300803042032	0.1	92,778.1							0	0
0300803042047	0.1	130,945.6							0	0
0300803042051	0.0	1,031.2							0	0
0300803042066	0.0	16,338.2							0	0
0300807531231	0.6	566,242.4	1,028.5	9	14,612.3	145	1,816.4	16	0.0011	0.0013
0300807531246	0.3	267,966.8	274.0	9	4,845.6	128	1,022.5	34	0.0003	0.0013
0300807531354	0.1	73,428.2			1,015.0	15			0	0
0300807531369	0.0	28,903.7	83.7	3	596.6	8	2,895.3	104	0.0001	0.0004
0300807531655	0.4	352,304.0	120.1	1	1,603.5	28	341.0	3	0.0001	0.0001
030080753166A	0.4	357,017.2							0	0
0300807531674	0.5	480,437.3			813.9	5			0	0

**Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)**

**Anexo 4-02. Continuación...**

<b>AGEB</b>	<b>AREA KM2</b>	<b>AREA M2</b>	<b>VACB04TUR</b>	<b>POT04TUR</b>	<b>VACB04TOT</b>	<b>POT04TOT</b>	<b>DEVACBTUR</b>	<b>DEPOTTUR</b>	<b>CLVACBTUR</b>	<b>CLPOTTUR</b>
0300807531689	0.3	324,306.8			2,274.3	38			0	0
0300807531693	0.6	602,768.4	151.2	2	1,602.1	39	250.8	3	0.0002	0.0003
0300807531706	0.2	233,129.2	78.3	5	2,548.3	72	335.8	21	0.0001	0.0007
0300807531710	0.1	56,189.5			148.5	3			0	0
0300807532070	0.0	6,128.8							0	0
0300807532085	0.0	6,842.9							0	0
030080753209A	0.0	17,161.6							0	0
0300807532102	0.1	135,575.5							0	0
0300809522117	0.2	192,769.0							0	0
0300809522121	0.2	163,721.1							0	0
0300809522136	0.2	168,141.1							0	0
<b>TOTAL</b>	<b>34.5</b>	<b>34,480,964.2</b>	<b>915,888.5</b>	<b>7,125</b>	<b>4,179,306.2</b>	<b>25,638</b>				
<b>MEDIA</b>			<b>14,310.8</b>	<b>110</b>	<b>46,958.5</b>	<b>288</b>	<b>22,323.9</b>	<b>175</b>		
<b>MEDIANA</b>			<b>490.0</b>	<b>7</b>	<b>5,362.5</b>	<b>69</b>	<b>2,049.1</b>	<b>29</b>		

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

**Anexo 4-03. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto turismo, población ocupada total turismo, valor agregado censal bruto total de actividades, densidad económica valor agregado censal bruto turismo, densidad económica población ocupada total turismo, coeficiente de localización valor agregado censal bruto turismo, y coeficiente de localización población ocupada total turismo. Por área geostatística básica. 2009. Kilómetros cuadrados, metros cuadrados, miles de pesos 2008=100, personas, miles de pesos por kilómetro cuadrado, personas ocupadas por kilómetro cuadrado, índices.**

AGEB	AREA KM2	AREA_M2	VACB09TUR	POT09TUR	VACB09TOT	POT09TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
030080001038A	0.5	481,870.4	6,345.0	90	84,329.0	688	13,167.4	187	0.0056	0.0085
0300800010394	2.2	2,211,926.5	132,490.0	2,816	519,075.0	4,826	59,898.0	1,273	0.1166	0.2673
0300800010411	0.4	440,804.7	258.0	13	131,737.0	548	585.3	29	0.0002	0.0012
0300800010464	0.7	661,046.7	1,980.0	405	75,081.0	983	2,995.2	613	0.0017	0.0384
0300800010765	0.4	365,775.2	1,248.0	40	65,355.0	623	3,411.9	109	0.0011	0.0038
030080001077A	0.2	248,190.0	198.0	10	30,367.0	242	797.8	40	0.0002	0.0009
0300800010784	0.4	350,527.0	13.0	1	14,871.0	254	37.1	3	0	0.0001
0300800010799	0.3	283,926.0	50,955.0	168	293,384.0	2,335	179,465.7	592	0.0448	0.0159
0300800010801	0.5	494,887.6	16,639.0	184	717,322.0	1,984	33,621.8	372	0.0146	0.0175
0300800010816	0.3	271,896.3	23.0	4	27,755.0	261	84.6	15	0	0.0004
0300800010820	0.6	596,422.5	11,206.0	103	104,377.0	1,209	18,788.7	173	0.0099	0.0098
0300800010835	0.3	263,707.4	2,237.0	22	25,482.0	324	8,482.9	83	0.002	0.0021
030080001084A	0.3	289,919.7	2,144.0	95	18,224.0	297	7,395.2	328	0.0019	0.009
0300800011053	0.4	367,158.7	90.0	8	10,848.0	188	245.1	22	0.0001	0.0008
0300800011068	0.3	280,299.5	9.0	1	16,900.0	219	32.1	4	0	0.0001
0300800011087	0.3	302,630.4	829.0	7	15,124.0	166	2,739.3	23	0.0007	0.0007
0300800011091	0.2	240,408.9	7.0	1	3,408.0	103	29.1	4	0	0.0001
0300800011104	0.2	164,945.3	105.0	7	6,036.0	124	636.6	42	0.0001	0.0007
0300800011119	0.2	177,293.2	42.0	2	6,309.0	72	236.9	11	0	0.0002
0300800011123	0.1	84,649.0	6.0	1	174.0	13	70.9	12	0	0.0001
0300800011157	0.2	224,445.5	74.0	3	8,643.0	103	329.7	13	0.0001	0.0003
0300800011176	0.2	246,698.7	-42.0	4	6,996.0	91	-170.2	16	0	0.0004
0300800011180	0.2	208,989.2	223.0	4	14,695.0	104	1,067.0	19	0.0002	0.0004
0300800011195	0.3	274,770.8	55.0	8	39,095.0	292	200.2	29	0	0.0008
0300800011208	0.3	288,690.0	631.0	12	49,919.0	362	2,185.7	42	0.0006	0.0011
0300800011212	0.3	316,445.6	121.0	6	16,829.0	225	382.4	19	0.0001	0.0006
0300800011227	0.0	21,334.2							0	0
030080001127A	0.2	246,842.2	68.0	3	4,840.0	69	275.5	12	0.0001	0.0003
0300800011284	0.1	75,003.9			1,442.0	23			0	0
0300800011299	0.0	39,798.4			53.0	10			0	0
0300800011551	0.4	392,913.9	528.0	9	4,442.0	107	1,343.8	23	0.0005	0.0009
0300800011566	0.4	351,680.0	155.0	3	5,030.0	81	440.7	9	0.0001	0.0003
0300800011778	0.0	19,086.7			178.0	6			0	0
0300800011782	0.2	245,192.8	33.0	1	1,831.0	54	134.6	4	0	0.0001

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

Anexo 4-03. Continuación...

AGEB	AREA KM2	AREA_M2	VACB09TUR	POT09TUR	VACB09TOT	POT09TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
0300800011797	0.1	105,630.6	1.0	1	375.0	23	9.5	9	0	0.0001
030080001180A	0.1	102,654.4			89.0	4			0	0
0300800011814	0.0	17,745.8							0	0
0300800011848	0.1	90,267.2	3,429.0	19	139,996.0	494	37,987.2	210	0.003	0.0018
0300800011852	0.1	123,768.1			876.0	13			0	0
0300800011867	0.3	279,947.6	75.0	3	2,409.0	53	267.9	11	0.0001	0.0003
0300800011871	0.1	148,398.7	8.0	1	7,806.0	44	53.9	7	0	0.0001
0300800011886	0.1	113,868.0			2,383.0	10			0	0
0300800012174	0.1	52,961.7			1,360.0	12			0	0
0300800012189	0.0	13,985.9							0	0
0300800012193	0.3	306,525.7	28.0	4	1,038.0	26	91.3	13	0	0.0004
0300800012206	0.0	11,652.4							0	0
0300800012210	0.3	273,450.3		2	1,063.0	57		7	0	0.0002
030080001223A	0.2	195,324.3							0	0
0300800012244	0.1	110,623.6							0	0
0300800012259	0.1	56,717.7			536.0	7			0	0
0300800012263	0.0	6,295.3							0	0
0300800012278	0.0	19,092.3							0	0
0300800012579	0.5	491,433.6	-9.0	1	1,297.0	59	-18.3	2	0	0.0001
0300800012583	0.2	232,995.9							0	0
0300800012598	0.3	270,713.6							0	0
0300800012600	0.0	18,194.6							0	0
0300800012615	0.1	55,839.1							0	0
030080001262A	0.0	13,449.8							0	0
0300800012634	0.5	533,867.5			-51.0	10			0	0
0300800540337	0.5	507,445.4	2,519.0	50	131,533.0	1,436	4,964.1	99	0.0022	0.0047
0300800540356	1.1	1,124,869.6	560,145.0	4,416	1,533,052.0	10,894	497,964.4	3,926	0.4929	0.4192
0300800540483	0.6	637,843.5	42,223.0	134	396,813.0	1,117	66,196.5	210	0.0372	0.0127
0300800540498	2.4	2,446,942.1	124,221.0	856	248,546.0	1,487	50,765.8	350	0.1093	0.0813
0300800540854	0.4	422,088.2	-9.0	4	33,505.0	268	-21.3	9	0	0.0004
0300800540869	0.4	414,089.9	10,201.0	90	52,292.0	665	24,634.7	217	0.009	0.0085
0300800540873	0.3	307,386.3	10,787.0	98	75,766.0	805	35,092.7	319	0.0095	0.0093
0300800540888	0.4	444,275.0	18,982.0	83	179,478.0	1,396	42,725.8	187	0.0167	0.0079
0300800540892	0.2	227,320.1	975.0	22	9,162.0	253	4,289.1	97	0.0009	0.0021
0300800540905	0.2	201,468.9	34.0	4	9,853.0	224	168.8	20	0	0.0004
030080054091A	0.2	157,518.9	98.0	14	13,897.0	225	622.1	89	0.0001	0.0013
0300800540924	0.2	176,916.4	10.0	6	7,929.0	126	56.5	34	0	0.0006
0300800540939	0.3	263,325.7	10,772.0	134	223,588.0	1,510	40,907.5	509	0.0095	0.0127
0300800540943	0.2	199,873.6	94,277.0	201	416,831.0	1,935	471,683.1	1,006	0.083	0.0191
0300800540958	0.6	556,512.6	2,310.0	10	5,994.0	65	4,150.8	18	0.002	0.0009
0300800540962	0.2	234,700.5	162.0	5	17,887.0	298	690.2	21	0.0001	0.0005
0300800540977	0.2	242,760.7	108.0	5	8,002.0	274	444.9	21	0.0001	0.0005
0300800540981	0.2	206,674.2	47.0	5	5,355.0	75	227.4	24	0	0.0005
0300800540996	0.2	153,277.9	518.0	12	4,320.0	97	3,379.5	78	0.0005	0.0011
0300800541000	0.1	108,107.8	10.0	2	3,700.0	36	92.5	19	0	0.0002
0300800541015	0.5	506,119.5			350.0	22			0	0

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

Anexo 4-03. Continuación...

AGEB	AREA KM2	AREA_M2	VACB09TUR	POT09TUR	VACB09TOT	POT09TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
030080054102A	0.4	375,893.6			1,119.0	27			0	0
0300800541034	0.0	39,996.5							0	0
0300800541049	0.2	162,953.0	351.0	11	8,827.0	161	2,154.0	68	0.0003	0.001
0300800541138	0.1	60,872.4	215.0	16	46,553.0	448	3,532.0	263	0.0002	0.0015
0300800541142	0.1	50,507.4							0	0
0300800541250	0.1	96,087.7	-33.0	1	98,315.0	402	-343.4	10	0	0.0001
0300800541265	0.1	66,004.3	-1.0	1	1,271.0	13	-15.2	15	0	0.0001
0300800541316	0.1	88,693.8	562.0	15	82,439.0	411	6,336.4	169	0.0005	0.0014
0300800541570	0.5	450,695.3	68.0	3	6,907.0	115	150.9	7	0.0001	0.0003
0300800541585	0.9	851,315.7	155.0	8	145,173.0	646	182.1	9	0.0001	0.0008
0300800541602	0.2	184,903.9			33,870.0	23			0	0
0300800541617	0.4	394,559.6	80.0	3	3,250.0	118	202.8	8	0.0001	0.0003
0300800541621	0.4	429,158.1	72.0	3	1,974.0	92	167.8	7	0.0001	0.0003
0300800541636	0.1	60,532.1	146.0	3	2,955.0	45	2,411.9	50	0.0001	0.0003
0300800541640	0.3	255,143.2	129.0	5	25,991.0	254	505.6	20	0.0001	0.0005
0300800541725	0.1	135,910.4			62,076.0	217			0	0
030080054173A	0.2	182,125.8	603.0	4	27,365.0	108	3,310.9	22	0.0005	0.0004
0300800541744	0.1	98,601.5		1	3,194.0	90		10	0	0.0001
0300800541759	0.3	344,400.7	1.0	1	325.0	18	2.9	3	0	0.0001
0300800541890	0.0	34,427.4	27.0	1	181.0	11	784.3	29	0	0.0001
0300800541903	0.1	54,488.3		1	202.0	12		18	0	0.0001
0300800541918	0.0	44,068.8							0	0
0300800541922	0.0	29,708.7			-1.0	4			0	0
0300800541937	0.0	18,987.8			1,609.0	7			0	0
0300800541941	0.1	68,081.7			3.0	3			0	0
0300800541956	0.2	161,721.4			5,349.0	41			0	0
0300800541960	0.1	63,049.0			217.0	31			0	0
0300800541975	0.0	4,606.7							0	0
030080054198A	0.0	8,742.7							0	0
0300800541994	0.0	17,630.6							0	0
0300800542009	0.0	12,351.7							0	0
0300800542282	0.0	39,077.0							0	0
0300800542297	0.6	572,462.3	391.0	16	12,062.0	131	683.0	28	0.0003	0.0015
030080054230A	0.0	42,808.9			7.0	5			0	0
0300800542314	1.4	1,393,745.1	4,944.0	25	27,812.0	179	3,547.3	18	0.0044	0.0024
0300800542329	0.5	501,142.4	61.0	1	34,802.0	180	121.7	2	0.0001	0.0001
0300800542333	0.3	256,840.1			5,034.0	125			0	0
0300800542441	0.0	27,477.9							0	0
0300800542456	0.1	102,755.4			111.0	17			0	0
0300800542460	0.1	104,360.5							0	0
0300800542475	0.0	14,639.7							0	0
030080054248A	0.1	59,140.1							0	0
0300800542494	0.0	2,986.0							0	0
030080247141A	0.2	215,040.9	-3.0	1	5,906.0	146	-14.0	5	0	0.0001
0300802471424	0.5	471,113.7	34.0	5	18,249.0	132	72.2	11	0	0.0005
0300802471439	0.2	248,832.0	169.0	6	9,230.0	153	679.2	24	0.0001	0.0006

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

Anexo 4-03. Continuación...

AGEB	AREA KM2	AREA_M2	VACB09TUR	POT09TUR	VACB09TOT	POT09TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
0300802471443	0.2	232,969.7			1,018.0	40			0	0
0300802471532	0.0	9,888.0			531.0	7			0	0
0300802471547	0.0	22,462.6			-18.0	1			0	0
0300802472013	0.0	5,090.8				2			0	0
0300802472390	0.0	15,855.2							0	0
0300802472403	0.1	107,314.0			1,224.0	34			0	0
0300802472418	0.0	6,219.6							0	0
0300802472668	0.3	288,851.4			34.0	9			0	0
0300802472672	0.4	413,298.5			800.0	18			0	0
0300802472687	0.3	317,746.4			36.0	11			0	0
0300802472691	0.3	301,903.9			24.0	6			0	0
0300802472704	0.2	217,889.5	10.0	2	167.0	16	45.9	9	0	0.0002
0300802472719	0.2	231,304.5			59.0	3			0	0
0300803041373	0.3	312,408.8	3,087.0	11	21,570.0	282	9,881.3	35	0.0027	0.001
0300803041388	0.3	344,396.6	69.0	4	30,370.0	178	200.4	12	0.0001	0.0004
0300803041392	0.4	432,451.3	480.0	12	125,452.0	502	1,110.0	28	0.0004	0.0011
0300803041405	0.2	244,402.1	141.0	3	34,176.0	218	576.9	12	0.0001	0.0003
0300803041496	0.0	4,055.7							0	0
0300803041509	0.0	26,106.8							0	0
0300803041513	0.0	11,560.9			52.0	6			0	0
0300803041528	0.0	15,210.4							0	0
0300803042028	0.2	196,270.7	68.0	2	1,189.0	14	346.5	10	0.0001	0.0002
0300803042032	0.1	95,857.7			918.0	33			0	0
0300803042051	0.0	2,229.8			8.0	1			0	0
0300803042422	1.2	1,177,056.2	6,432.0	7	161,579.0	219	5,464.5	6	0.0057	0.0007
030080304255A	0.6	609,728.4	2,811.0	26	3,175.0	45	4,610.2	43	0.0025	0.0025
0300803042564	0.2	248,105.6			34.0	5			0	0
0300807531231	0.6	643,798.7	1,724.0	18	43,409.0	478	2,677.9	28	0.0015	0.0017
0300807531246	0.3	306,442.0	1,110.0	15	10,453.0	188	3,622.2	49	0.001	0.0014
0300807531354	0.2	163,993.3			4,774.0	30			0	0
0300807531369	0.0	30,600.1		1	763.0	18		33	0	0.0001
0300807531655	0.3	345,166.7	516.0	11	17,485.0	235	1,494.9	32	0.0005	0.001
030080753166A	0.3	340,633.9	36.0	2	4,143.0	84	105.7	6	0	0.0002
0300807531674	0.6	648,370.8	166.0	4	4,864.0	140	256.0	6	0.0001	0.0004
0300807531689	0.4	428,041.6	306.0	39	3,378.0	169	714.9	91	0.0003	0.0037
0300807531693	0.6	637,837.3	187.0	6	5,617.0	217	293.2	9	0.0002	0.0006
0300807531706	0.3	257,316.8	488.0	18	8,993.0	194	1,896.5	70	0.0004	0.0017
0300807531710	0.1	50,953.3			200.0	8			0	0
0300807532102	0.2	241,068.5			1,402.0	76			0	0
0300807532348	0.0	26,247.1							0	0
0300807532352	0.0	48,650.0			1,752.0	14			0	0
0300807532386	0.1	142,949.1			1,671.0	33			0	0
0300807532507	0.3	314,614.6	28.0	1	674.0	63	89.0	3	0	0.0001
0300807532511	0.3	307,193.8	3.0	1	418.0	53	9.8	3	0	0.0001
0300807532526	0.3	318,289.0	27.0	1	245.0	37	84.8	3	0	0.0001
0300807532530	0.2	184,026.0			55.0	32			0	0

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)



**Anexo 4-03. Continuación...**

<b>AGEB</b>	<b>AREA KM2</b>	<b>AREA_M2</b>	<b>VACB09TUR</b>	<b>POT09TUR</b>	<b>VACB09TOT</b>	<b>POT09TOT</b>	<b>DEVACBTUR</b>	<b>DEPOTTUR</b>	<b>CLVACBTUR</b>	<b>CLPOTTUR</b>
0300807532545	0.5	475,409.2			379.0	3			0	0
0300807532723	0.1	130,029.8							0	0
0300807532738	0.0	25,246.4							0	0
0300809522117	0.2	180,406.0			2,915.0	58			0	0
0300809522121	0.2	164,102.6			4,063.0	56			0	0
0300809522136	0.2	176,651.3	-12.0	1	3,504.0	57	-67.9	6	0	0.0001
0300809522140	0.2	249,108.4	209.0	5	1,212.0	71	839.0	20	0.0002	0.0005
0300809522437	0.0	9,142.2			43.0	1			0	0
0300809522649	0.3	341,958.4			315.0	15			0	0
0300809522653	0.4	372,603.0			346.0	26			0	0
<b>TOTAL</b>	<b>47.1</b>	<b>47,065,224.8</b>	<b>1,136,449.0</b>	<b>10,534</b>	<b>7,035,029.0</b>	<b>49,377</b>				
<b>MEDIA</b>			<b>11,716.0</b>	<b>104</b>	<b>47,857.3</b>	<b>334</b>	<b>17,371.8</b>	<b>128</b>		
<b>MEDIANA</b>			<b>155.0</b>	<b>5</b>	<b>4,864.0</b>	<b>87</b>	<b>622.1</b>	<b>21</b>		

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

**Anexo 4-04. Corredor Cabo San Lucas-San José del Cabo: áreas, valor agregado censal bruto turismo, población ocupada total turismo, valor agregado censal bruto total de actividades, densidad económica valor agregado censal bruto turismo, densidad económica población ocupada total turismo, coeficiente de localización valor agregado censal bruto turismo, y coeficiente de localización población ocupada total turismo. Por área geostatística básica. 2014. Kilómetros cuadrados, metros cuadrados, miles de pesos 2008=100, personas, miles de pesos por kilómetro cuadrado, personas ocupadas por kilómetro cuadrado, índices.**

AGEB	AREA KM2	AREA_M2	VACB14TUR	POTI4TUR	VACB14TOT	POTI4TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
030080001038A	0.6	644,161.7	16,355.2	229	672,133.9	1,344	25,389.9	356	0.0135	0.0184
0300800010394	2.2	2,193,586.7	111,351.7	2,598	619,862.7	6,035	50,762.4	1,184	0.0918	0.2085
0300800010411	0.4	425,340.6	256.6	18	68,793.6	598	603.2	42	0.0002	0.0014
0300800010464	0.7	707,436.2	2,736.0	61	37,847.3	534	3,867.5	86	0.0023	0.0049
0300800010765	0.4	359,267.5	1,300.3	30	49,664.8	552	3,619.4	84	0.0011	0.0024
030080001077A	0.2	245,681.0	255.7	9	17,973.9	252	1,040.9	37	0.0002	0.0007
0300800010784	0.4	366,029.4			47,471.9	233			0	0
0300800010799	0.3	280,360.2	29,081.8	211	71,350.8	1,044	103,730.3	753	0.024	0.0169
0300800010801	0.5	496,284.5	8,776.4	75	646,982.3	1,574	17,684.1	151	0.0072	0.006
0300800010816	0.3	275,126.3	247.4	10	27,637.8	153	899.1	36	0.0002	0.0008
0300800010820	0.6	588,100.8	3,853.3	43	87,024.9	1,219	6,552.2	73	0.0032	0.0035
0300800010835	0.3	264,851.5	570.8	6	52,178.5	463	2,155.1	23	0.0005	0.0005
030080001084A	0.3	293,775.9	769.7	22	68,307.2	683	2,619.9	75	0.0006	0.0018
0300800011053	0.4	358,254.0	292.5	9	9,566.9	211	816.4	25	0.0002	0.0007
0300800011068	0.3	310,783.3	137.1	1	8,837.4	136	441.0	3	0.0001	0.0001
0300800011087	0.3	301,023.6	370.2	7	14,207.5	167	1,229.8	23	0.0003	0.0006
0300800011091	0.2	242,989.8	1,359.7	46	5,315.8	153	5,595.5	189	0.0011	0.0037
0300800011104	0.2	166,557.5	37.6	1	4,217.7	86	225.8	6	0	0.0001
0300800011119	0.2	177,463.0	39.3	3	3,755.6	59	221.3	17	0	0.0002
0300800011123	0.1	84,485.5			422.9	19			0	0
0300800011157	0.2	233,146.7	397.0	7	9,677.2	148	1,702.6	30	0.0003	0.0006
0300800011176	0.2	247,457.4	194.7	5	15,629.8	161	786.9	20	0.0002	0.0004
0300800011180	0.2	210,040.2	115.3	9	9,872.8	167	549.1	43	0.0001	0.0007
0300800011195	0.3	270,081.7	212.3	6	14,198.3	186	785.9	22	0.0002	0.0005
0300800011208	0.3	292,154.3	849.1	12	43,564.3	338	2,906.2	41	0.0007	0.001
0300800011212	0.3	314,927.4	41.8	3	16,427.1	138	132.7	10	0	0.0002
0300800011227	0.1	62,062.7			3.3	2			0	0
030080001127A	0.2	248,400.7	56.8	3	3,817.4	69	228.8	12	0	0.0002
0300800011284	0.1	75,852.9			1,720.7	21			0	0
0300800011299	0.0	38,650.6			228.1	7			0	0
0300800011551	0.4	392,889.3	8,221.5	124	14,576.0	239	20,925.7	316	0.0068	0.01
0300800011566	0.4	372,857.7	106.1	7	4,322.2	122	284.6	19	0.0001	0.0006
0300800011778	0.0	18,579.4			35.9	5			0	0
0300800011782	0.2	241,443.0	489.7	8	3,015.2	65	2,028.3	33	0.0004	0.0006

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

**Anexo 4-04. Continuación...**

AGEB	AREA KM2	AREA_M2	VACB14TUR	POT14TUR	VACB14TOT	POT14TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
0300800011797	0.1	110,358.3	56.0	1	129.5	16	507.4	9	0	0.0001
030080001180A	0.1	108,179.8			95.3	8			0	0
0300800011814	0.0	25,197.7							0	0
0300800011848	0.1	92,218.1	287.5	4	49,906.3	477	3,117.3	43	0.0002	0.0003
0300800011852	0.1	123,080.5	368.5	12	11,486.5	95	2,994.3	97	0.0003	0.001
0300800011867	0.3	273,597.6			9,179.2	204			0	0
0300800011871	0.1	144,455.7			1,003.7	117			0	0
0300800011886	0.1	113,916.9			1,193.4	34			0	0
0300800012174	0.1	54,236.2			361.0	10			0	0
0300800012189	0.0	13,974.8			13.4	5			0	0
0300800012193	0.3	301,234.2	157.9	2	3,417.1	108	524.3	7	0.0001	0.0002
0300800012206	0.0	11,386.1							0	0
0300800012210	0.3	292,725.9	63.5	1	4,378.2	77	217.0	3	0.0001	0.0001
030080001223A	0.2	192,328.2			1,861.1	19			0	0
0300800012244	0.1	111,425.9			250.7	9			0	0
0300800012259	0.1	57,500.7			5,004.9	29			0	0
0300800012263	0.0	6,535.3							0	0
0300800012278	0.0	20,400.6							0	0
0300800012579	0.5	498,307.8	7.5	2	1,936.3	90	15.1	4	0	0.0002
0300800012583	0.4	366,351.8	19.2	2	1,253.5	49	52.5	5	0	0.0002
0300800012598	0.3	276,688.6			4,685.7	58			0	0
0300800012600	0.0	20,487.1			261.6	7			0	0
0300800012615	0.1	58,766.7							0	0
0300800012634	0.5	539,798.2			5,461.2	75			0	0
0300800012865	0.0	5,535.7							0	0
030080001287A	0.5	520,496.8			-3.3	5			0	0
0300800012884	0.2	236,542.0	10.0	1	442.1	13	42.4	4	0	0.0001
0300800012899	0.2	232,973.2			225.6	13			0	0
0300800012901	0.1	85,103.8			299.2	5			0	0
0300800012916	0.0	7,194.6							0	0
0300800012920	0.0	23,378.7							0	0
0300800012935	0.0	2,239.6							0	0
030080001294A	0.4	351,733.3			2,266.4	29			0	0
0300800012973	0.1	50,086.3	-1.7	1	29,242.3	262	-33.4	20	0	0.0001
0300800012988	0.0	41,295.5			25,440.8	256			0	0
0300800012992	0.0	12,350.5							0	0
0300800013007	0.1	66,299.2							0	0
0300800013011	0.0	19,718.5							0	0
0300800013083	0.0	18,753.9			212.3	3			0	0
0300800013098	0.0	22,905.9			398.6	10			0	0
0300800013100	0.1	80,928.1	3.3	1	2,088.4	20	41.3	12	0	0.0001
0300800013115	0.3	314,228.7	10.0	9	1,129.8	28	31.9	29	0	0.0007
030080001312A	0.3	264,588.5	4,949.8	96	13,564.0	223	18,707.4	363	0.0041	0.0077
0300800013134	0.3	339,885.8	23.4	3	7,068.2	262	68.8	9	0	0.0002
0300800013149	0.2	171,847.3							0	0
0300800013153	0.0	19,475.3			31.8	2			0	0

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

**Anexo 4-04. Continuación...**

AGEB	AREA KM2	AREA_M2	VACB14TUR	POT14TUR	VACB14TOT	POT14TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
0300800013168	0.0	33,213.8							0	0
0300800013172	0.0	11,913.6							0	0
0300800013295	0.0	9,305.9							0	0
0300800540337	0.5	504,430.6	3,275.0	42	171,740.8	1,401	6,492.6	83	0.0027	0.0034
0300800540356	1.1	1,124,246.5	726,582.2	4,875	1,433,321.8	10,923	646,283.6	4,336	0.5989	0.3913
0300800540483	0.6	636,002.3	4,811.9	364	130,661.9	1,319	7,565.8	572	0.004	0.0292
0300800540498	2.4	2,444,543.0	134,604.6	2,181	206,808.6	2,724	55,063.3	892	0.111	0.175
0300800540854	0.4	405,087.0	15.9	2	43,311.0	308	39.2	5	0	0.0002
0300800540869	0.4	414,649.4	1,669.7	53	140,024.0	699	4,026.8	128	0.0014	0.0043
0300800540873	0.3	312,786.4	2,378.4	10	48,214.8	687	7,603.8	32	0.002	0.0008
0300800540888	0.5	450,918.9	8,183.0	91	162,783.9	1,108	18,147.4	202	0.0067	0.0073
0300800540892	0.2	228,255.7	739.6	16	7,607.2	168	3,240.1	70	0.0006	0.0013
0300800540905	0.2	200,932.0	81.9	3	17,967.2	175	407.6	15	0.0001	0.0002
030080054091A	0.2	155,528.2	137.9	7	7,503.6	138	886.6	45	0.0001	0.0006
0300800540924	0.2	180,823.2	99.4	5	24,588.4	464	550.0	28	0.0001	0.0004
0300800540939	0.3	264,275.0	9,652.2	115	104,211.6	1,127	36,523.2	435	0.008	0.0092
0300800540943	0.2	207,729.8	11,275.9	97	172,282.3	1,560	54,281.6	467	0.0093	0.0078
0300800540958	0.6	550,299.2	88.6	1	5,695.2	36	161.0	2	0.0001	0.0001
0300800540962	0.2	232,701.5	427.9	8	10,126.8	213	1,838.7	34	0.0004	0.0006
0300800540977	0.2	242,149.8	15.9	5	28,298.0	287	65.6	21	0	0.0004
0300800540981	0.2	202,697.2	48.5	1	17,132.4	90	239.1	5	0	0.0001
0300800540996	0.2	156,464.3	431.2	7	1,337.1	32	2,756.0	45	0.0004	0.0006
0300800541000	0.1	106,354.5			3,287.6	44			0	0
0300800541015	0.6	574,992.1	217.3	4	4,978.2	49	377.9	7	0.0002	0.0003
030080054102A	0.4	378,641.0		1	453.8	12		3	0	0.0001
0300800541034	0.0	40,828.8							0	0
0300800541049	0.2	161,986.1	415.3	7	6,260.1	182	2,564.0	43	0.0003	0.0006
0300800541138	0.1	61,537.8	279.1	11	24,626.0	282	4,535.7	179	0.0002	0.0009
0300800541142	0.1	59,967.4			26.7	1			0	0
0300800541250	0.1	96,327.5	340.1	3	58,779.6	489	3,530.9	31	0.0003	0.0002
0300800541265	0.1	67,375.4	22.6	21	2,684.2	48	334.9	312	0	0.0017
0300800541316	0.1	89,435.6	3,433.0	21	13,892.4	127	38,385.1	235	0.0028	0.0017
0300800541570	0.5	484,765.7	43.5	3	16,640.2	103	89.6	6	0	0.0002
0300800541585	0.9	853,193.3	156.3	7	24,928.5	269	183.2	8	0.0001	0.0006
0300800541602	0.2	200,044.1			264.9	6			0	0
0300800541617	0.4	387,652.2	65.2	4	4,420.8	92	168.1	10	0.0001	0.0003
0300800541621	0.4	436,372.3	8,873.3	67	14,409.7	208	20,334.2	154	0.0073	0.0054
0300800541636	0.1	57,265.9	86.1	2	2,073.3	35	1,503.1	35	0.0001	0.0002
0300800541640	0.3	256,690.8	916.7	12	17,113.2	336	3,571.4	47	0.0008	0.001
0300800541725	0.1	138,532.2	2,441.0	23	146,860.8	1,133	17,620.7	166	0.002	0.0018
030080054173A	0.2	184,678.0	444.6	12	13,783.0	141	2,407.3	65	0.0004	0.001
0300800541744	0.1	104,983.1	-14.2	4	21,247.3	109	-135.3	38	0	0.0003
0300800541759	0.3	342,487.8			2,371.7	50			0	0
0300800541890	0.0	35,330.5	5,594.1	16	5,747.8	25	158,335.6	453	0.0046	0.0013
0300800541903	0.1	54,516.7			644.3	11			0	0
0300800541918	0.0	45,902.5			15.0	5			0	0

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

**Anexo 4-04. Continuación...**

AGEB	AREA KM2	AREA_M2	VACB14TUR	POT14TUR	VACB14TOT	POT14TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
0300800541922	0.0	31,878.8	401.1	5	386.1	7	12,582.9	157	0.0003	0.0004
0300800541937	0.0	19,040.5			24.2	5			0	0
0300800541941	0.1	66,921.0	63.5	1	2,690.1	16	949.1	15	0.0001	0.0001
0300800541956	0.2	200,611.5			2,380.0	53			0	0
0300800541960	0.1	64,074.8			409.5	7			0	0
0300800541975	0.0	4,427.8							0	0
030080054198A	0.0	10,098.9							0	0
0300800541994	0.0	15,660.6							0	0
0300800542009	0.0	14,412.9							0	0
0300800542282	0.0	39,262.8			1,629.6	6			0	0
0300800542297	0.6	569,120.4	14,554.3	24	39,080.8	224	25,573.3	42	0.012	0.0019
030080054230A	0.2	235,482.6			10,204.5	134			0	0
0300800542314	1.4	1,397,854.6	25.1	1	181,240.9	655	17.9	1	0	0.0001
0300800542329	0.5	503,857.6	142.1	4	64,826.6	364	282.0	8	0.0001	0.0003
0300800542333	0.3	254,160.8	213.9	2	12,044.7	153	841.7	8	0.0002	0.0002
0300800542441	0.0	29,448.4							0	0
0300800542456	0.1	94,586.5			136.2	11			0	0
0300800542460	0.2	161,672.2			3,367.0	22			0	0
0300800542475	0.0	40,995.5							0	0
030080054248A	0.1	51,573.4							0	0
0300800542494	0.0	4,459.0			25.9	1			0	0
0300800542742	0.1	131,902.9			3,240.8	6			0	0
0300800542850	0.1	65,762.1			10,855.5	75			0	0
0300800542954	0.0	17,377.9							0	0
0300800543026	0.0	4,505.5			0.8	1			0	0
0300800543030	0.1	99,136.3			1,620.4	3			0	0
0300800543045	0.1	80,150.1			298.3	5			0	0
0300800543219	0.0	3,332.4							0	0
0300800543223	0.0	16,715.8							0	0
0300800543238	0.0	11,918.6			300.8	6			0	0
0300800543257	0.0	33,946.1			7.5	2			0	0
0300800543261	0.0	30,182.3							0	0
0300800543276	0.0	8,162.7			1.7	1			0	0
030080247141A	0.2	217,748.0	385.3	7	10,099.3	118	1,769.3	32	0.0003	0.0006
0300802471424	0.5	473,412.9	144.6	3	3,376.2	116	305.4	6	0.0001	0.0002
0300802471439	0.2	249,262.9	19.2	4	811.5	261	77.1	16	0	0.0003
0300802471443	0.2	232,385.9			6,570.2	76			0	0
0300802471532	0.0	11,438.8			2,515.4	10			0	0
0300802471547	0.0	22,462.7							0	0
0300802472013	0.0	5,090.9							0	0
0300802472390	0.0	14,716.7							0	0
0300802472403	0.1	107,720.5			258.2	15			0	0
0300802472418	0.0	5,936.9							0	0
0300802472668	0.3	289,212.8			202.2	6			0	0
0300802472672	0.4	413,329.0	6.7	2	675.2	28	16.2	5	0	0.0002

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

Anexo 4-04. Continuación...

AGEB	AREA KM2	AREA_M2	VACB14TUR	POT14TUR	VACB14TOT	POT14TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
0300802472687	0.3	318,355.4			713.7	29			0	0
0300802472691	0.3	301,903.7			145.4	11			0	0
0300802472704	0.2	217,914.1	56.0	2	686.1	23	256.9	9	0	0.0002
0300802472719	0.2	231,537.1			698.6	20			0	0
0300802472846	0.0	20,730.4			151.3	2			0	0
0300803041373	0.3	338,094.4	549.9	2	17,761.6	189	1,626.4	6	0.0005	0.0002
0300803041388	0.3	343,385.5	269.1	6	5,870.7	109	783.6	17	0.0002	0.0005
0300803041392	0.4	433,129.5	418.7	3	38,760.7	249	966.6	7	0.0003	0.0002
0300803041405	0.2	232,371.7	10.9	1	41,217.7	217	46.8	4	0	0.0001
0300803041496	0.0	3,306.9							0	0
0300803041509	0.0	26,154.2	142.9	3	142.9	3	5,463.8	115	0.0001	0.0002
0300803041513	0.0	12,893.2			82.7	4			0	0
0300803041528	0.0	18,792.7			32.6	1			0	0
0300803042028	0.2	193,473.7	20.1	1	836.5	31	103.7	5	0	0.0001
0300803042032	0.1	99,766.5	8.4	1	8,553.2	53	83.8	10	0	0.0001
0300803042051	0.0	2,210.9							0	0
0300803042422	6.0	5,965,960.8	42,428.6	318	202,345.2	818	7,111.8	53	0.035	0.0255
030080304255A	0.6	627,636.5	20,364.8	57	28,552.0	118	32,446.8	91	0.0168	0.0046
0300803042564	0.3	262,297.5	40.9	2	1,195.9	26	156.1	8	0	0.0002
0300803042969	0.0	18,067.4			-7,151.8	30			0	0
0300803043187	0.0	3,923.5			366.0	3			0	0
0300803043191	0.0	4,668.7							0	0
0300803043204	0.6	611,623.8	259.9	7	12,150.0	148	424.9	11	0.0002	0.0006
0300807531231	0.6	649,190.4	581.6	19	43,804.9	458	895.9	29	0.0005	0.0015
0300807531246	0.3	308,831.2	320.1	14	8,817.3	218	1,036.4	45	0.0003	0.0011
0300807531354	0.2	174,279.7			8,990.3	72			0	0
0300807531369	0.0	30,309.3	109.5	2	1,880.3	33	3,611.9	66	0.0001	0.0002
0300807531655	0.4	352,895.3	5,450.3	66	14,369.6	271	15,444.6	187	0.0045	0.0053
030080753166A	0.4	388,673.9	35.9	5	6,567.6	145	92.5	13	0	0.0004
0300807531674	0.6	645,593.9	465.5	33	11,417.1	201	721.0	51	0.0004	0.0026
0300807531689	0.4	433,959.4	111.1	3	9,704.8	206	256.1	7	0.0001	0.0002
0300807531693	0.6	642,030.6	36.8	6	17,568.6	305	57.3	9	0	0.0005
0300807531706	0.3	260,405.5	1,082.2	25	12,542.8	277	4,155.9	96	0.0009	0.002
0300807531710	0.0	49,854.9			4,387.3	21			0	0
0300807532102	0.2	242,590.8	40.9	3	1,926.3	61	168.8	12	0	0.0002
0300807532348	0.1	121,857.2			1,055.5	21			0	0
0300807532352	0.0	43,928.4			181.3	7			0	0
0300807532386	0.1	141,478.2			1,400.6	28			0	0
0300807532507	0.3	314,465.9	32.6	2	3,031.0	48	103.6	6	0	0.0002
0300807532511	0.3	309,671.4	64.3	2	1,907.9	54	207.8	6	0.0001	0.0002
0300807532526	0.3	333,083.2	239.0	2	1,126.5	59	717.6	6	0.0002	0.0002
0300807532530	0.2	203,431.8	20.9	1	717.0	55	102.7	5	0	0.0001
0300807532545	1.7	1,685,691.0	1,469.1	7	1,469.1	7	871.5	4	0.0012	0.0006
0300807532723	0.1	125,204.8			39,630.7	214			0	0
0300807532738	0.0	25,240.7			20.1	2			0	0
0300807532757	0.2	186,080.6	30.9	1	522.3	33	166.2	5	0	0.0001

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)

**Anexo 4-04. Continuación...**

AGEB	AREA KM2	AREA_M2	VACB14TUR	POT14TUR	VACB14TOT	POT14TOT	DEVACBTUR	DEPOTTUR	CLVACBTUR	CLPOTTUR
0300807532761	0.2	237,601.4			2,060.8	49			0	0
0300807532776	0.1	130,273.4	56.0	4	1,322.9	35	429.8	31	0	0.0003
0300807532780	0.0	22,752.9			41.8	1			0	0
030080753305A	0.1	127,411.6		1	386.9	16		8	0	0.0001
0300807533242	0.2	165,745.8			151.3	7			0	0
0300807533280	0.0	14,951.8							0	0
0300809522117	0.2	178,384.4	40.1	2	3,779.0	61	224.9	11	0	0.0002
0300809522121	0.2	164,283.7	126.2	3	5,565.7	82	768.1	18	0.0001	0.0002
0300809522136	0.2	194,308.2	49.3	1	6,201.6	126	253.7	5	0	0.0001
0300809522140	0.2	246,832.5	8.4	2	7,176.9	77	33.9	8	0	0.0002
0300809522437	0.0	9,178.4							0	0
0300809522649	0.4	366,672.5	-0.8	1	424.5	34	-2.3	3	0	0.0001
0300809522653	0.4	391,191.7			803.9	32			0	0
0300809522808	0.0	5,495.4							0	0
0300809522812	0.1	66,899.9			79.4	6			0	0
0300809522831	0.0	1,325.2							0	0
0300809523064	0.0	7,923.6			-0.8	1			0	0
0300809523079	0.0	8,384.6			2,925.7	6			0	0
<b>TOTAL</b>	<b>59.3</b>	<b>59,341,606.4</b>	<b>1,213,159.8</b>	<b>12,460</b>	<b>6,890,401.8</b>	<b>54,817</b>				
<b>MEDIA</b>			<b>10,109.7</b>	<b>102</b>	<b>35,155.1</b>	<b>280</b>	<b>12,552.1</b>	<b>121</b>		
<b>MEDIANA</b>			<b>215.6</b>	<b>6</b>	<b>4,269.9</b>	<b>67</b>	<b>801.6</b>	<b>24</b>		

Fuente: Elaboración propia con base en Censos Económicos del INEGI, y Guerra, San Román y Tejeda (2009)