



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO**  
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN URBANISMO  
DESARROLLO URBANO Y REGIONAL

**TURISMO Y DESARROLLO DESIGUAL: EVOLUCIÓN DE UN CENTRO  
INTEGRALMENTE PLANEADO Y UN DESTINO TRADICIONAL DE  
PLAYA EN MÉXICO, DE 1980 AL 2010**

**T E S I S**

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:  
MAESTRA EN URBANISMO

**PRESENTA:**  
**KASANDRA ADELAIDA VALENZUELA GARCÍA**

**TUTORA:**  
DRA. CARLA ALEXANDRA FILIPE NARCISO  
*Centro de Investigaciones en arquitectura, urbanismo y paisaje (CIAUP), UNAM*

**MIEMBROS DEL COMITÉ TUTOR**  
DRA. JUANA ELVIRA SUÁREZ CONEJERO  
*Escuela Nacional de Trabajo Social (ENTS), UNAM*  
MTRO. ENRIQUE SOTO ALVA  
*Facultad de Arquitectura (FA), UNAM*  
DR. HÉCTOR QUIRÓZ ROTHE  
*Facultad de Arquitectura (FA), UNAM*  
DR. FEDERICO MORALES BARRAGÁN  
*Centro de investigaciones interdisciplinarias en ciencias y humanidades (CEIICH), UNAM*

Ciudad Universitaria, CD. MX., 2021



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.

*Agradezco de todo corazón a cada una de las personas  
que me han apoyado de distintas formas a lo largo  
de este proceso;  
A mi pareja, Luis; con quien recorrí este camino;  
A mi familia, que se mantuvo distante pero presente,  
Mónica, Alfonso, Rosario, Cecilia y Juan Carlos;  
A cada uno de mis maestros del posgrado, pero sobre  
todo a mi tutora, Carla Filipe;  
A David Morillón, por acercarme a la academia y por confiar.*

## Contenido

## Página

<b>Introducción</b> .....	1
<b>Capítulo 1. De la terciarización y el ascenso del turismo en el mundo</b> .....	18
1.1 Capitalismo   De la Revolución Industrial a la Terciarización.....	18
1.2 Neoliberalismo y globalización   Cambio en las políticas económicas internacionales.....	23
1.3 Turismo   Aparición, transformación y auge en el mundo.....	26
1.4 El turismo como alternativa para el desarrollo mexicano.....	30
<b>Capítulo 2. La planeación turística en México</b> .....	32
2.1 Sol y Playa, el principal producto a ofrecer.....	37
2.2 Destinos turísticos de playa, selección de los casos de estudio.....	41
2.2.1 Los Centros Integralmente Planeados (CIP).....	44
2.2.2 Los Destinos Turísticos Tradicionales (DTT).....	47
<b>Capítulo 3. Centro Integralmente Planeado: Los Cabos, Baja California Sur</b> .....	51
3.1 Dimensión <b>económica-urbana</b>   <i>Arraigo Material y Acumulación del capital en el espacio y el tiempo</i> .....	54
3.2 Dimensión <b>urbano-social</b>   <i>Acumulación por despojo</i> .....	65
3.3 Dimensión <b>socio-económica</b>   <i>Lucha política y de clases</i> .....	79
3.4 Conclusiones.....	81
<b>Capítulo 4. Destino Tradicional: Playa del Carmen, Quintana Roo</b> .....	83
4.1 Dimensión <b>económica-urbana</b>   <i>Arraigo Material y Acumulación del capital en el espacio y el tiempo</i> .....	85
4.2 Dimensión <b>urbano-social</b>   <i>Acumulación por despojo</i> .....	92
4.3 Dimensión <b>socio-económica</b>   <i>Lucha política y de clases</i> .....	102
4.4 Conclusiones.....	103
<b>Capítulo 5. El turismo y el desarrollo desigual</b> .....	105
5.1 Las políticas del neoliberalismo económico y el turismo en México.....	105
5.2 La lógica del crecimiento urbano turístico acelerado y sus repercusiones socio espaciales.....	107
5.3 La “eterna” competitividad urbana turística: el empresarialismo en la planeación.....	109
5.4 La especialización laboral y la lucha social.....	110
5.5 El desarrollo geográfico desigual en la producción urbana turística.....	112
5.6 Reflexiones sobre la planeación de la ciudad turística.....	114
<b>Bibliografía</b> .....	117
<b>Anexos</b> .....	120

## ***Índice de figuras***

Fig. 1 Modelo del ciclo de evolución de una zona turística.....	4
Fig. 2 Ciclo de las problemáticas urbanas.....	5
Fig. 3 Supuesto del empresarialismo urbano y el desarrollo desigual.....	11
Fig. 4 Interrelación de las dimensiones de estudio.....	13
Fig. 5 Llegada de turistas internacionales y cruceristas a México, 2000-2017.....	39
Fig. 6 Imágenes a nivel de calle, Av. Lázaro Cárdenas, Cabo San Lucas.....	60
Fig. 7 Imágenes a nivel de calle, Av. La Marina-Faro Viejo, Cabo San Lucas.....	60
Fig. 8 Imágenes a nivel de calle, calle Fco. I. Madero, Cabo San Lucas.....	61
Fig. 9 Imágenes a nivel de calle, Av. José María Morelos y Pavón, Cabo San Lucas.....	61
Fig. 10 Imágenes a nivel de calle, Boulevard Antonio Mijares, San José del Cabo.....	62
Fig. 11 Imágenes a nivel de calle, Av. Manuel Doblado, San José del Cabo.....	63
Fig. 12 Imágenes a nivel de calle, Av. Álvaro Obregón, San José del Cabo.....	63
Fig. 13 Imágenes a nivel de calle, zona turística de San José del Cabo.....	76
Fig. 14 Imágenes a nivel de calle, zona habitacional de San José del Cabo.....	77
Fig. 15 Imágenes a nivel de calle, Quinta Avenida, Playa del Carmen.....	89
Fig. 16 Imágenes a nivel de calle, Quinta Avenida, Playa del Carmen.....	90
Fig. 17 Imágenes a nivel de calle, Avenida treinta, Playa del Carmen.....	91
Fig. 18 Imágenes a nivel de calle, zona de usos mixtos, Playa del Carmen.....	101

## ***Índice de tablas***

Tabla 1. Matriz relacional de aproximación teórico – metodológica.....	16
Tabla 2. Aumento de los turistas internacionales en el mundo, 1995-2018.....	29
Tabla 3. Aumento de los turistas internacionales en México y el mundo, 1980-2018.....	40
Tabla 4. Tasas de crecimiento de los indicadores medidos de 2000 a 2010 en CIP.....	46
Tabla 5. Tasas de crecimiento de los indicadores medidos de 2000 a 2010 en DTT.....	49
Tabla 6. Caracterización de la dimensión de estudio económica urbana.....	54
Tabla 7. Caracterización de la dimensión de estudio urbano social.....	65
Tabla 8. Caracterización de la dimensión de estudio socio económica.....	79
Tabla 9. Porcentaje de pobreza por ingresos respecto al total de población en Los Cabos 1990-2010.....	79
Tabla 10. Porcentaje de pobreza por ingresos en Playa del Carmen 1990-2010.....	102

## ***Índice de gráficas***

Gráfica 1. Destino sectorial de la inversión extranjera directa, 1980-2011.....	26
Gráfica 2. Crecimiento de la población, la PEA y la PD en CIP, 2000-2010.....	44
Gráfica 3. Crecimiento de población, la pobreza y los turistas en CIP, 2000-2010.....	45
Gráfica 4. Crecimiento de la población, número de turistas y cuartos de hotel en CIP, 2000-2010.....	45
Gráfica 5. Crecimiento de la población, la PEA y la PD en DTT, 2000-2010.....	48
Gráfica 6. Crecimiento de población, la pobreza y los turistas en DTT, 2000-2010.....	48
Gráfica 7. Crecimiento de la población, número de turistas y cuartos de hotel en DTT, 2000-2010.....	49

Gráfica 8. Crecimiento de la población, PEA y número de cuartos de hotel en Los Cabos, 1980-2010.....	54
Gráfica 9. PEA, Población ocupada, ocupada en servicios y desocupada en Los Cabos, 1980-2010.....	56
Gráfica 10. Crecimiento de los turistas y la población de Los Cabos, 1980-2010.....	57
Gráfica 11. Total de viviendas habitadas y vivienda precaria en Los Cabos, 1980-2010.....	80
Gráfica 12. Crecimiento de la población, PEA y número de cuartos de hotel en Playa del, Carmen 1980-2010.....	85
Gráfica 13. PEA, población ocupada, desocupada y ocupada en actividades relacionadas al turismo en Playa del Carmen, 1980-2010.....	87
Gráfica 14. Población y turistas en Playa del Carmen, 1980-2010.....	87
Gráfica 15. Viviendas habitadas y viviendas precarias en Playa del Carmen 1980-2010.....	103

### ***Índice de mapas***

Mapa 1. Número de visitantes por país, 2018.....	29
Mapa 2. Destinos turísticos de playa a analizar.....	43
Mapa 3. Localización y mancha urbana de Los Cabos, 2020.....	53
Mapa 4. Uso turístico respecto a la mancha urbana al año 2000, Los Cabos.....	55
Mapa 5. Uso turístico respecto a la mancha urbana al año 2010, Los Cabos.....	58
Mapa 6. Principales corredores urbanos y usos turísticos en Cabo San Lucas al 2010.....	59
Mapa 7. Principales corredores urbanos y usos turísticos en San José del Cabo al 2010.....	62
Mapa 8. Mancha urbana de Los Cabos a inicios de 1980.....	66
Mapa 9. Mancha urbana de Los Cabos a inicios de 1990.....	67
Mapa 10. Plano de estrategia, zonificación y reglamentación del PDDU San José del Cabo-Cabo San Lucas, 1999.....	68
Mapa 11. Mancha urbana de Los Cabos al 2000.....	70
Mapa 12. Usos del suelo, Los Cabos 2000.....	71
Mapa 13. Usos del suelo, Los Cabos 2010.....	72
Mapa 14. Mancha urbana de Los Cabos al 2010.....	73
Mapa 15. Proyectos del PDU realizados en Cabo San Lucas al 2020.....	75
Mapa 16. Proyectos del PDU realizados en San José del Cabo al 2020.....	76
Mapa 17. Corredor Turístico de la Riviera Maya.....	84
Mapa 18. Uso turístico respecto a la mancha urbana al año 2000, Playa del Carmen.....	86
Mapa 19. Principales corredores urbanos y usos turísticos, Playa del Carmen 2010.....	88
Mapa 20. Mancha urbana de Playa del Carmen, 1984.....	92
Mapa 21. Mancha urbana de Playa del Carmen, 1990.....	93
Mapa 22. Mancha urbana de Playa del Carmen, 2000.....	94
Mapa 23. Usos del suelo, Playa del Carmen, 2000.....	95
Mapa 24. Mancha urbana de Playa del Carmen, 2010.....	96
Mapa 25. Usos del suelo, Playa del Carmen, 2010.....	97
Mapa 26. Playa del Carmen 2010, mancha urbana y áreas de crecimiento.....	98
Mapa 27. Zonificación secundaria de Playa del Carmen (PDU 2010).....	99
Mapa 28. Ubicación de los proyectos realizados y los usos mixtos del suelo.....	100

## Introducción

El turismo en México a escala nacional representa una actividad económica importante, acumulando el 8.8% del total de su Producto Interno Bruto (PIB) al 2017; esto ha sido resultado del esfuerzo realizado por el estado a partir de los años 70's, en plena entrada del neoliberalismo en el mundo, en sentido de perfilar esta actividad como una vía alterna a la producción industrial para la modernización y el crecimiento económico (acumulación de *capital excedente*). Con ello, en 1974 se crea el hoy llamado Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR, antes FOGATUR), dedicado a la promoción y creación de espacios especializados en la función turística.

Al 2017, después de 43 años de la creación de FONATUR, México logró consolidarse como un destino importante a nivel mundial, siendo el sexto país más visitado por turistas extranjeros al mismo año (indicadores del turismo OMT<sup>1</sup> 2017). Esta importancia económica mantiene implicaciones directas dentro de la conformación urbana y socio-espacial de aquellas ciudades cuya función económica se relaciona o depende primordialmente del desarrollo turístico, pues desde la creación del primer Plan Nacional del Turismo (1980) al 2018 el número de visitantes a crecido casi 4 veces, de casi 13 millones a 41 millones, lo que representa casi el 3% del total de los turistas internacionales del mundo<sup>2</sup>.

Visto de esta forma, las principales ciudades dependientes de esta actividad serían los Centros Integralmente Planeados (CIP), que se caracterizan por ser enclaves turísticos a la orilla del mar, planeados *ex novo* en localidades carentes de fuentes de explotación económica, por lo que se constituyen como lugares exclusivos de y para el turismo que han venido creciendo de sobremanera desde su creación.

Estos CIP, debido a su rápido crecimiento y evolución, representan un caso de estudio de gran interés e importancia, siendo el ejemplo más claro de lo anterior la ciudad de Cancún, proyecto pionero de los CIP, que ha logrado concentrar, en solo 34 años<sup>3</sup> un total de 628,306 habitantes que han sido atraídos por este gran polo de crecimiento económico, donde anteriormente no había nada más que una región de gran belleza natural y cultural habitada por pequeños poblados.

Por otro lado, existen también los llamados Destinos Turísticos Tradicionales (DTT) de sol y playa, los cuales son identificados como asentamientos o ciudades que surgieron en un contexto previo a la masificación turística (antes de 1950) incluso con otra función económica (como lo son Acapulco, Mazatlán o Puerto Vallarta). Dentro de estos DTT también se ha marcado un esfuerzo entre diversos actores público-privados, (siendo algunos programas

---

<sup>1</sup> Organización Mundial del Turismo (UNTWO, United Nations Tourism World Organization)

<sup>2</sup> Según datos del Banco Mundial.

<sup>3</sup> Fecha al censo de población y vivienda del INEGI, en 2010

previstos también por el FONATUR) por mejorar su competitividad dentro del mercado turístico, lo que genera una repentina aceleración (crecimiento urbano), que no solo aumenta la polarización urbana y segregación, sino que también fomenta el despojo de la identidad que la sociedad habitante ha relacionado con su entorno urbano y natural a través del tiempo, tal como José A. Baños Francia comenta en sus *“Apuntes sobre 3 intervenciones recientes”* que sucedieron en la ciudad de Puerto Vallarta, Jalisco, donde para reactivar la “marca turística Puerto Vallarta”, destino alguna vez valorado por su arquitectura tradicional, se recurrió a intervenciones urbanas con enfoques tendientes a la arquitectura mundial para *“Simular el espacio”* con nociones globalizadas, a lo que llama *“Montajes escenográficos para cristalizar los imaginarios de los viajeros”*, lo que demuestra el escaso compromiso con el lugar y reduce la posibilidad de revalorizar la identidad arquitectónica y riqueza cultural.<sup>4</sup>

Hoy en día, se hace especial énfasis en la planificación de las ciudades con un enfoque más social, con orígenes en *el derecho a la ciudad* cuyas bases sentó Lefebvre, por lo que es de suma importancia conocer las características que el turismo, visto como motor para el desarrollo ha generado en las ciudades que son dependientes de él, identificando sus manifestaciones y repercusiones en el espacio urbano, tomando como base el marco de la teoría del desarrollo geográfico desigual propuesta por Harvey, en estos tipos de destinos turísticos (Destino Tradicional de Playa y Centro Integralmente Planeado), poniendo especial atención en la dinámica de la población residente, en sus características económicas y en la planificación urbana de su territorio.

Analizar y caracterizar a estos tipos de destinos turísticos nos permitirá conocer la situación real desde una perspectiva amplia y abrirá un debate respecto a las prioridades tomadas en todas las escalas de planeación en el camino del desarrollo turístico, en pro de lograr integrar y priorizar las necesidades de la sociedad habitante, sobre todo en el contexto actual que ha hecho evidente que la masificación del turismo es un arma de dos filos en el aspecto económico, pues, si bien ha generado grandes cantidades de inversión y empleo, no es exento de sufrir caídas dramáticas debido a crisis de distintos ámbitos (ecológicas, ambientales, climatológicas o pandémicas), como es el caso de la situación actual de contingencia por COVID 19, donde el rubro de servicios se vio deshabilitado y/o reducido casi completamente durante varios meses, lo que dejó a la ciudad y la mayoría de sus habitantes, sin una producción o ingreso que mantenga sus estilos de vida.

Ésta marcada especialización y dependencia en el turismo, hace de las ciudades con esta función un caso de estudio importante, precisamente por la fragilidad de su estructura económica, de la cual depende su conformación urbana y socio-espacial, por ello es de suma importancia analizar aquellas ciudades que dependen de esta actividad y cuestionarnos los objetivos y estrategias utilizadas en pro de reducir sus problemáticas y contradicciones propias del sistema de producción capitalista.

---

<sup>4</sup> Baños Francia José Alfonso; Turismo, identidad y espacio público en Puerto Vallarta, México. Apuntes sobre tres intervenciones recientes. PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural, vol. 12. Núm 2. Enero-abril-2014 pp. 491-498



## ➤ *Dilemas de la ciudad turística en México*

Es innegable el esfuerzo que el gobierno mexicano ha puesto en los últimos 50 años por consolidar el turismo como una actividad fuerte para el desarrollo nacional, apoyado de la creación de instituciones de **fomento al turismo** y logrando así que actualmente esta actividad constituya una parte importante del PIB del país; sin embargo, este desarrollo del que se presume es proyectable en la escala nacional, sin considerar la escala local de aquellas ciudades cuya función urbana - económica contiene la actividad turística y que es el lugar donde se establece físicamente e impacta de forma directa, condicionando de cierta forma su estructura socioeconómica, su **planeación urbana** y por tanto su configuración **socio- espacial**.

En la actualidad y de forma empírica, se aprecia que al ser tomado el turismo como motor de desarrollo económico por parte de distintos organismos tanto nacionales como internacionales, las políticas y por tanto la **planeación urbana** (programas de desarrollo y proyectos urbanos prioritarios) se enfocan en aquellas zonas de la ciudad que puedan ser comercializables y atractivas para los turistas – esto es el *fomento al turismo* – con el objetivo de aumentar la afluencia de visitantes y con ello las ganancias económicas.

Este proceso de fomento y promoción se desprende de la visión empresarial de la ciudad (es decir, la ciudad como una empresa), lo que Harvey (1989) llama **empresarialismo urbano**, que lleva a centrar las inversiones en los sectores productivos de las urbes, que en el caso de estas ciudades se encuentra en las zonas turísticas, generando así una **diferenciación espacial** clara entre estas y las zonas habitacionales de niveles económicos medios o bajos, y desplazando aspectos importantes para el correcto funcionamiento de la ciudad como el manejo de sus recursos, sus servicios e infraestructura.

Al existir esta política de fomento, estas diferenciaciones se hacen más notorias, pues los procesos e intercambios ocurren a mayor velocidad gracias a las inversiones atraídas, sin dar tiempo a una urbanización ordenada, desplazando las viviendas de carácter social y elevando el número de empleos precarios e informales (M. Goicoechea, 2015)<sup>5</sup>. Al mantener una política de fomento a una actividad como lo es el turismo, se genera una gran atracción debido a la oferta de empleos, lo que visto desde el enfoque crítico marxista propuesto por Harvey (2013) se resume a lo siguiente:

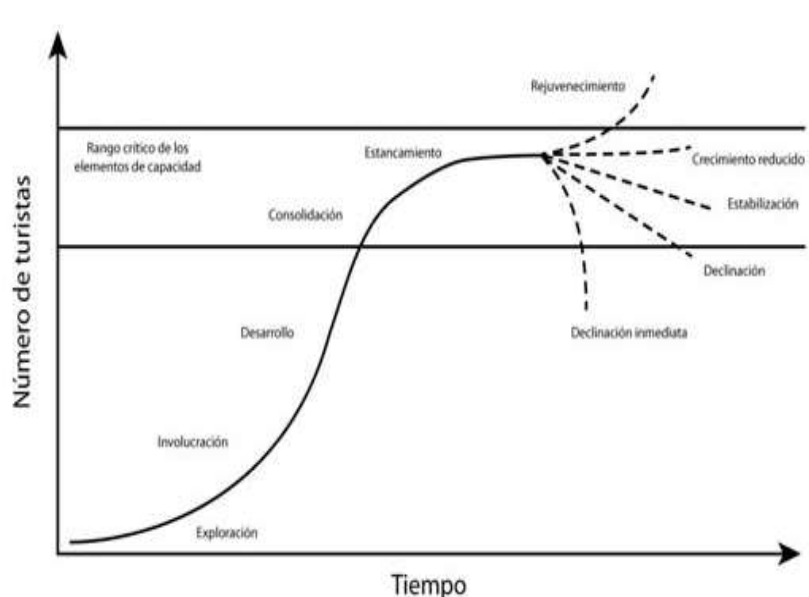
*“El capitalismo produce continuamente excedente por la urbanización; pero también se cumple la relación inversa: **el capitalismo necesita la urbanización para absorber el sobre-producto** que genera continuamente”*

En este sentido, P. Mullins (1991) comenta que ante este desarrollo acelerado la planeación urbana es tomada desde dos perspectivas distintas, **urbano-turísticas** y **urbano-**

*sociales*; el primero derivado del empeño puesto en mantener los sitios turísticos que son el sustento económico de la ciudad, dejando de lado el segundo, que es la planeación de la ciudad para la sociedad que habita el territorio y que en teoría debería ser dado o derivado del primero.

Lo anterior se complica aún más si tomamos en cuenta el modelo de ciclo de vida de áreas turísticas propuesto por Butler (1980)<sup>6</sup>, pues nos dice que las ciudades tienen una capacidad limitada (puede ser el número de cuartos de hotel, los recursos naturales o la capacidad de un atractivo en particular), luego de que un destino se consolida, es decir, llega a su límite máximo de visitantes, este se estanca y eventualmente tiende a decrecer, por lo que es necesario llevar a cabo remodelaciones para lograr mantener el interés en la visita, así como aumentar la capacidad del destino para lograr llegar a la etapa de “rejuvenecimiento” y con ello capitalizar más o al mismo nivel evitando el declive, lo que lógicamente genera una preferencia perpetua por los proyectos que generarán economía o mayor acumulación de capital para la ciudad, pues de ellos depende su supervivencia.

**Fig.1 Modelo del ciclo de evolución de una zona turística**



*Fuente: The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources*

Como sabemos, en una ciudad que se encuentre dentro del sistema económico capitalista (sin importar la función urbana que esta tenga) es suficiente con que se identifique cierto grado de potencial y se fomente su desarrollo económico a través de él, teniendo como objetivo (o como discurso) la solución de problemáticas urbanas y sociales, para que, como apunta Harvey (2013), se genere a la vez la urbanización necesaria para esa sobreproducción económica, lo que acelera también las dinámicas y procesos urbanos, derivando en una nueva serie de problemáticas urbanas y por tanto sociales (ver fig. 2).

<sup>6</sup> Richard W. Butler, 1980, The concept of a Tourist area cycle of evolution: implications for management of resources

Ante el crecimiento acelerado de las ciudades fomentadas por la rápida acumulación de capital específico de la actividad turística, se ha logrado identificar que su estructura urbana tiende a polarizarse provocando cambios en su morfología con una marcada diferenciación socio-territorial<sup>7</sup> (M. Goicoechea, 2015), lo anterior debido a la necesidad de contar con espacios de actividades únicas, como la misma actividad turismo. De este modo, se desarrollan dos polos: existe por un lado el polo “de los servicios”, donde se desarrolla la actividad turística y por tanto la derrama económica, mientras que, a su lado y prácticamente dependiente del último, se encuentra la “mano de obra” o los proveedores de los servicios<sup>8</sup>.

**Fig. 2 Ciclo de las problemáticas urbanas**



Fuente: Elaboración propia

En relación a lo anterior, Enríquez (2008)<sup>9</sup> plantea que los efectos más notorios del fomento al turismo en las ciudades costeras son: a) acelerada transformación de los usos del suelo; b) el **rápido crecimiento demográfico** y por tanto urbano, que se manifiesta en la urbanización periférica; c) conformación de la ciudad dual, que trae consigo diversos problemas de movilidad; y d) se **inhibe la integración urbana** en la planeación, construyendo espacios segregados o fragmentados.

Existen diversos análisis respecto a los impactos encontrados en enclaves turísticos, generados a la par de sus cuantiosos ingresos (crecimiento económico), siendo algunos de los principales problemas el aumento de los índices de pobreza, población desocupada y marginación, el encarecimiento del suelo a causa de la plusvalía y el desplazamiento de la

<sup>7</sup> María E., Goicoechea . *Acerca del Desarrollo Geográfico Desigual en las ciudades latinoamericanas actuales*.

<sup>8</sup> Esta apreciación hecha desde el entendido que debido al desplazamiento de los proveedores de un polo a otro hace que las dos zonas sean atractoras y expulsoras.

<sup>9</sup> Jesús Ángel Enríquez Acosta (2008), *Segregación y fragmentación en las nuevas ciudades para el turismo. Caso Puerto Peñasco, Sonora, México*. Topofilia, Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales.

vivienda de interés social hacia la periferia, todo esto generando una marcada segregación socio-espacial, con áreas destinadas al servicio.

De forma empírica, y en el caso específico de Mazatlán Sinaloa (destino tradicional), se aprecia que al ser tomado el turismo como motor prioritario de desarrollo a partir de 2018, cuando se realizó en esta ciudad el llamado “Tianguis Turístico” promovido por FONATUR, la planeación y planificación enfocaron sus esfuerzos a mejorar aquellas zonas de la ciudad que pudieran ser comercializables y aptas para la captación de *valor de cambio*, con lo que se intentaba mantener una imagen renovada y atractiva del espacio con el objetivo de mantenerse competitivos escapando del periodo de decadencia turística por el que se pasaba, aprovechando la oportunidad que representa el evento Tianguis Turístico en materia de fomento y promoción.

De este modo, destacan grandes proyectos realizados en la ciudad de carácter estatal y municipal, como son la renovación del Malecón y el paseo Olas Altas, la creación de la Avenida Bahía y la remodelación del antiguo Bosque de la Ciudad, ahora “Parque Central”, así como el Nuevo Acuario (proyectado por la renombrada arquitecta Tatiana Bilbao) todos proyectos destinados a aumentar la plusvalía y el atractivo tanto para los inversionistas (quienes se encargan de aumentar la capacidad receptiva en forma de hoteles, tiempos compartidos, entre otros), y por tanto aumentar el número de visitantes; sin embargo, este es *urbanismo desechable*, reemplazable, una carátula o un vestido puesto sobre el ensamble natural y cultural del territorio dejando de lado el factor de la sociedad que lo habita.

Tal y como menciona Mullins (1991), la planeación en Mazatlán se enfocó en las mejoras del aspecto urbano-*turístico*, a la par de que problemáticas urbanas propias de lo *social* y que se encontraban desatendidas de hace tiempo (como las inundaciones en colonias populares, la escases de agua en periodos vacacionales y el deterioro del sistema de drenajes) solo aumentaron. Además, actualmente se prevé un gran crecimiento en esta ciudad, derivado de las inversiones obtenidas en el evento tianguis turístico, por lo que existe una gran posibilidad de que estas problemáticas particulares lejos de resolverse, solo aumenten proporcionalmente.

Ante esto, Mandel (1969) ha apuntado resumidamente que “*es necesario subsidiar todas las actividades económicas regionales, a largo plazo y a gran escala, antes de que haya la posibilidad de que se restablezca el equilibrio*”, es por ello que resulta de suma importancia cuestionarnos los objetivos que se nos han propuesto en relación al ***crecimiento y desarrollo económico*** basado en el fomento del sector turismo desde el nivel federal, hasta el nivel de planeación municipal, y cómo estos han llevado a la conformación actual de las ciudades dependientes de la actividad turismo en pro de buscar este equilibrio, principalmente para los servidores de la actividad, los habitantes de la ciudad turística, quienes están en contacto directo con las problemáticas principales y quienes están condicionados por la especialidad económica de su ciudad ***socio-espacialmente***, pues la rápida concentración de capital en el espacio, como se ha mencionado, genera una marcada polarización, agudizando las desigualdades sociales y provocando fragmentación entre las distintas zonas de la ciudad.

## ➤ *Los conceptos de Harvey y el Desarrollo Desigual*

Partiendo de la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual (TDGD), desarrollada por David Harvey (2006) y que se desprende directamente de la *Ley del desarrollo desigual y combinado* (Novack, 1974) y más recientemente de “*la geografía del desarrollo desigual*” (Smith, 1984), se conceptualiza a la Distribución Desigual de Recursos, en base a la presencia de 4 enunciados dentro del territorio:

1. El arraigo material de los procesos sociales en la trama de la vida;
2. La acumulación por despojo;
3. La acumulación del capital en el espacio y el tiempo;
4. Las luchas de “clases” políticas y sociales en diversas escalas geográficas

El primer punto hace referencia a la realidad global en la que vivimos como habitantes de las ciudades consumidas por la lógica capitalista, puesto que esta actividad siempre está **arraigada** a diversos procesos (físicos, ecológicos y sociales), lo que Harvey llama “la trama de la vida”, en la cual el capital se desarrolla de forma física y abstracta buscando una fuente de recursos excedentes<sup>10</sup> para nutrir su desarrollo, encontrando así, bajo la perspectiva turística, atractivos naturales, costumbres locales o historias culturales de las cuales puede obtener excedentes rápidamente, lo que nos lleva al segundo enunciado de la TDGD, ante lo que Harvey apunta que:

*“los recursos y otras condiciones naturales proveen la posibilidad de la rápida producción de excedente, de manera que el acceso abierto (políticas liberales o neoliberales) al control sobre estos sitios se convierte en una forma sombría de acumulación a través de la apropiación despojo)” (Harvey, 2006)*

El desarrollo geográfico desigual es inherente a la lógica capitalista de la cual la mayoría de los países forman parte; además, si los excedentes generados no pueden ser absorbidos de ninguna manera entonces serán devaluados y esta devaluación, aprovechada por la acumulación en un ciclo de comprar barato-vender caro.

Esto es, la **acumulación/devaluación por despojo**, y puede relacionarse directamente con el ciclo de vida de las zonas turísticas propuesto por Richard W. Butler en “*The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources*” (1980), donde propone 5 fases del ciclo y menciona que llegar a la fase de **estancamiento**, depende proporcionalmente de la velocidad a la que se provean nuevas facilidades para realizar la actividad turística, luego de esta etapa, se podrá entrar en la fase de *declive* o su contraparte, *rejuvenecimiento*, lo cual dependerá directamente de la iniciativa que se tenga para mejorar los atractivos y ampliar las facilidades, intentando escapar de lo que Harvey explica como devaluación por despojo y que en el caso Mexicano, quien mantiene el interés en proveer

---

<sup>10</sup> Valores de cambio mayores que aquellos requeridos para el consumo inmediato para la supervivencia

facilidades para la generación de excedentes en la ciudad turística es el Estado mismo a través de los distintos planes y programas de inversión del FONATUR, quienes a través de asociaciones público privadas atraen inversión extranjera directa para la producción de empleos.

Continuando con la TDGD, una vez que el capitalismo ha sido instaurado en el territorio con el afán de explotar sus recursos naturales en actividades turísticas, se da la **acumulación del capital en el espacio y el tiempo**, donde los cambios urbano-espaciales propios del flujo de capital, son tangibles y acelerados, generando polarización (zonas de servicio vs. zonas de servidores). Aquí es donde la actividad turística y las facilidades del estado, generan un vasto manojó de problemas que desembocan en el último de los puntos mencionados por Harvey: **Las políticas de las luchas sociales**, elemento inerte dentro del desarrollo geográfico desigual, y que se refiere a las constantes disputas entre las clases sociales, resultado de los efectos de la *Distribución Desigual de los Recursos*, que en el caso de una ciudad turística se pueden manifestar, como ejemplo específico, en las molestias derivadas de la falta temporal de servicios públicos como el acceso al agua potable en zonas habitacionales para brindar este mismo servicio a la zona hotelera. Estas luchas sociales, como menciona Harvey, pueden presentarse de infinitas maneras, dependerá de las características sociales de cada caso de estudio.

Apunta también que, “*se aprende más sobre el proceso urbano bajo el capitalismo a través de la reconstrucción detallada de cómo una ciudad en particular ha evolucionado*”, por lo que es de sumo interés observar, como se ha mencionado anteriormente y se ahondará en apartados posteriores, cómo el proceso de producción de capital excedente en base al turismo ha repercutido en la conformación social y espacial, tomando en cuenta también los postulados del *derecho a la ciudad*, en pro de producir la ciudad para los habitantes.

### ➤ ***Los conceptos de Lefebvre y el Derecho a la Ciudad***

Henri Lefebvre en su libro “*El derecho a la ciudad*” (1969), hace uso de dos conceptos que son importantes para este trabajo: el valor de uso y valor de cambio, y la predominancia del segundo sobre el primero. Siendo así que el primero hace referencia al valor dado por la población al apropiarse de un espacio o lugar y hacer uso del mismo; el segundo como referencia de la producción de valor monetario de dicho espacio.

Se retoman los acercamientos estipulados en el capítulo “*Tesis sobre la ciudad, lo urbano y el urbanismo*” donde desde un enfoque filosófico, social y Marxista, Lefebvre menciona como *puede haber crecimiento sin desarrollo social*, y que el desarrollo de la sociedad solo puede concebirse por la realización de la *sociedad urbana*, sin embargo, en los CIP’s y aquellas regiones que son vistas como fuente de producción excedente derivada de la actividad turística, ***el proceso de industrialización – urbanización no concibe a la sociedad urbana como***

**fin de la industria, sino que se concibe a la industria turística como el fin de la sociedad, generando así polarización, segregación, entre otras externalidades.**

Respecto a lo anterior, J.F. Vera Rebollo en su ponencia *Turismo y desarrollo* (1989) destacó tres singularidades clave de las ciudades turísticas: 1. tienen enormemente atenuada la movilidad trabajo-residencia a consecuencia del predominio de las actividades de ocio marcado en su *estructura urbano-turística como ciudad producto*; 2. pierde interés la lógica de la centralidad y ganan interés otros elementos como *las perspectivas sobre el mar o el paisaje*; 3. el hábitat de ocupación no permanente, incorpora otras dimensiones que sobreponen la función del ocio perdiendo significado algunos *equipamientos característicos de la vida urbana convencional* (docentes, culturales, etc.) en beneficio de otros (deportivos, recreativos y sanitarios). **Esto es, el predominio del valor de cambio** (ciudad producto, perspectivas y atractivos) **sobre el valor de uso** (espacio público, equipamiento, servicios e infraestructura).

Ante lo anterior, Lefebvre comenta que “*la proclamación y la realización de la vida urbana como reino del uso (del cambio y del encuentro desprendidos del valor de cambio) reclaman el dominio de lo económico (del valor de cambio, del mercado y la mercancía).*”<sup>11</sup> Como vemos, bajo la lógica capitalista, se toma la ciudad como una mercancía de carácter turístico manejada por una administración pública **empresarial**, por lo que sería de suma importancia la planificación basada en el valor de uso, transformando nuestras ciudades hacia una perspectiva de arraigo social (Harvey, 2010), donde exista un encuentro entre la apropiación social y el disfrute de los visitantes, sobretodo en casos de litoral, que aquí serán expuestos y analizados.

➤ ***Pregunta de investigación***

¿De qué manera los Destinos turísticos Tradicionales de sol y playa y los Centros Integralmente Planeados han visto afectada su estructura económica y socio-espacial desde el surgimiento de entidades institucionales que planean y fomentan el desempeño de la actividad turística en México, a partir del desarrollo geográfico desigual y el empresarialismo urbano?

➤ ***Supuesto teórico***

La distribución desigual de los recursos y el empresarialismo urbano han afectado de la misma manera a la estructura económica y socio espacial de estos tipos de destinos turísticos (Centro Integralmente Planeado y Destino Tradicional), pues ambos casos presentan características y problemáticas similares, derivadas de sus procesos de producción y crecimiento

---

<sup>11</sup> Henri Lefebvre “El derecho a la ciudad”, 1969

económico y demográfico acelerado: el desplazamiento de la vivienda popular y de interés social hacia la periferia, debido al encarecimiento del suelo a merced de la especulación inmobiliaria, generando así polarización y segregación, esto forma parte del *Desarrollo Geográfico Desigual*.

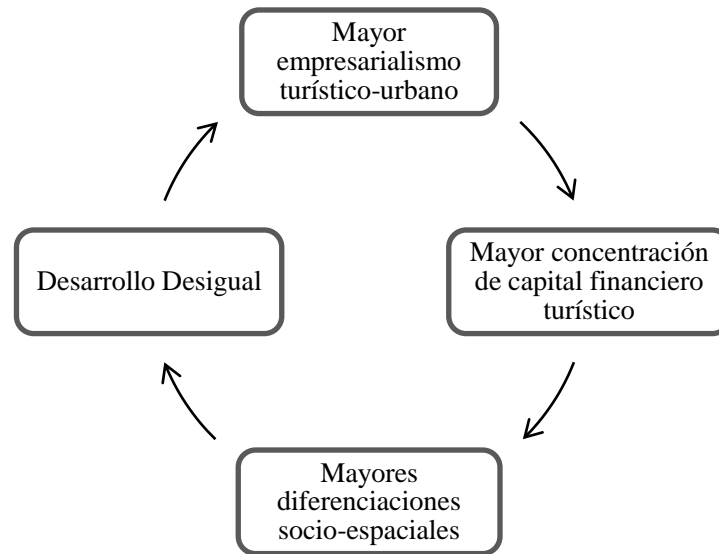
No obstante, estas problemáticas, se presentan en medidas mayores dentro de los Centros Integralmente Planeados, pues su creación como ciudad o espacio urbano está directamente relacionada con la posición estratégica de su emplazamiento como producto en sí, como detonador y generador de economía para la región, por lo que el servicio turístico representa la totalidad de su estructura económica. Estos Centros fueron dispuestos en un principio con el único objetivo de ser una concentración social que provea servicios para cualquiera que pueda adquirirlos, por lo que aquellos CIP's que tienen éxito tienden a mantener un crecimiento demográfico acelerado gracias a la rápida acumulación de capital (grande inversión de capital financiero, igual a una rápida acumulación del capital humano), por lo que sus características urbano-sociales marcan severos efectos del llamado Desarrollo Geográfico Desigual.

Por otro lado, un Destino Turístico Tradicional puede no ser dependiente únicamente de la acumulación de este tipo de capital y con ello marcar una notable diferencia en el equilibrio de sus características sociales, económicas y urbanas; bajo esta lógica, la principal diferencia entre un CIP y un DTT, sería la “*acumulación por despojo*” mencionada por Harvey en la TDGD, que se presenta de manera sobrada en estos DTT, pues estos centros fueron emplazados en principio con otras intenciones económicas, sociales e incluso culturales, y su historia precede al desarrollo y despunte del sector económico terciario y por ende, de los servicios turísticos; es por ello que la sociedad ahí instalada mantiene un sentido de pertenencia para y con el lugar, que con el paso del tiempo puede llegar a verse alterado a través del avance y crecimiento de la actividad turística; este tipo de destinos (estimando los elementos que componen su territorio) fueron o están siendo consumidos y apropiados por y para el capital turístico, así como siendo despojados de su identidad para ofrecerla como parte del producto turístico.

En conclusión, se cree que al tomar al turismo como eje del desarrollo de un puerto o ciudad, se marca una pauta en la conformación del espacio urbano habitable y útil para los prestadores de este servicio y el espacio de ocio y esparcimiento propio de la actividad turística (DGD); y que estas características y/o problemáticas aumentan proporcionalmente a la concentración de capital, es decir, que cuando el desarrollo turístico encuentra mayor éxito explotando el recurso del espacio de consumo, el cual es fomentado principalmente por la visión empresarial de la ciudad desde todas las escalas de planeación, mayores serán las diferencias socio-espaciales dentro de la ciudad.



**Fig. 3 Supuesto del empresarialismo urbano y el desarrollo desigual**



*Fuente: Elaboración propia*

Como se muestra en la figura anterior, se supone que mientras más se fomente el empresarialismo urbano con base en el turismo, se obtienen mayores inversiones, es decir, mayor concentración de capital (misma que teóricamente se destinaría a reducir las disparidades sociales), sin embargo, a la vez que provoca o agudiza las diferenciaciones socio-espaciales; proceso que desprende el llamado desarrollo geográfico desigual y lo que lleva a un ciclo de repetición para solventar nuevamente las diferenciaciones obtenidas.

### ➤ **Objetivo General**

Analizar e identificar desde un enfoque territorial a través del tiempo, de qué formas el desarrollo turístico ha impactado los aspectos económicos, sociales y urbano-morfológicos a partir de la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual (TDGD) en dos tipos de destinos turísticos de sol y playa en México (un Destino Tradicional y un Centro Integralmente Planeado), para así abrir un debate respecto a los resultados y expectativas generadas por las distintas políticas de planeación y fomento al turismo utilizadas por entidades institucionales de gobierno para el desarrollo económico y urbano de los mismos.

- Entender desde un contexto global e histórico, la relación entre el desarrollo económico (las distintas formas de producción económica y por tanto espacial) y el desarrollo del turismo como actividad importante, así como sus implicaciones (creación de instituciones, planes y programas) en la escala nacional.

- Seleccionar los casos de estudio de una muestra de 14 elementos, eligiendo aquellos que presenten un índice de crecimiento mayor en la medición de ciertos indicadores de los cuales se hará mención en el apartado de aproximación teórico-metodológica.
- Caracterizar los procesos urbanos de los casos seleccionados a lo largo de un periodo establecido (1980-2010) a través de la visión marxista de David Harvey en la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual, para poder entender el comportamiento poblacional, económico y espacial de cada caso.

### ➤ *Estructura de investigación*

Para fines prácticos y en relación a los objetivos establecidos, el estudio se encuentra dividido en cuatro partes:

La primera parte (que abarca el capítulo 1 y la introducción del capítulo 2), presenta un contexto global general de la evolución de los medios de producción económica dominantes y sus implicaciones generales en el crecimiento de las ciudades, esto para introducir el concepto de turismo como modo de producción de capital excedente y su relevancia para el crecimiento de la economía mexicana y por tanto de sus destinos turísticos; dentro de este apartado, se analiza cómo esta actividad fue vista como una alternativa viable para el crecimiento económico del país y se fomentó a través de la planeación económica y la producción urbana, por lo que se realiza un análisis de los planes generados por distintos actores políticos en la escala nacional en términos de fomento del sector turismo.

En segundo término y para la definición de los objetos de estudio específicos se realizó una investigación general de los Destinos Tradicionales de sol y playa y los Centros Integralmente Planeados (sub-apartados del capítulo 2), tomando una muestra de 7 casos por cada uno, de los cuales se definió la evolución de su población y de sus características económicas (Población económicamente activa, población ocupada y población ocupada en actividades relacionadas al turismo), además de la oferta y demanda turística (número de cuartos de hotel y número de visitantes) en el periodo 2000 a 2010; de estos resultados se realizaron gráficas comparativas, con el objetivo de identificar el destino de cada tipo (CIP y DTT) que presentó el mayor crecimiento en estos aspectos, mismos casos que fueron elegidos para su estudio particular a nivel local<sup>12</sup>.

En tercer lugar, y con el propósito de definir las características específicas presentadas en los casos identificados tomando como base los 4 puntos clave de la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual. Por ello se consideró necesario un análisis basado en tres dimensiones: el aspecto económico, el social y el urbano, pero no dimensiones independientes sino

---

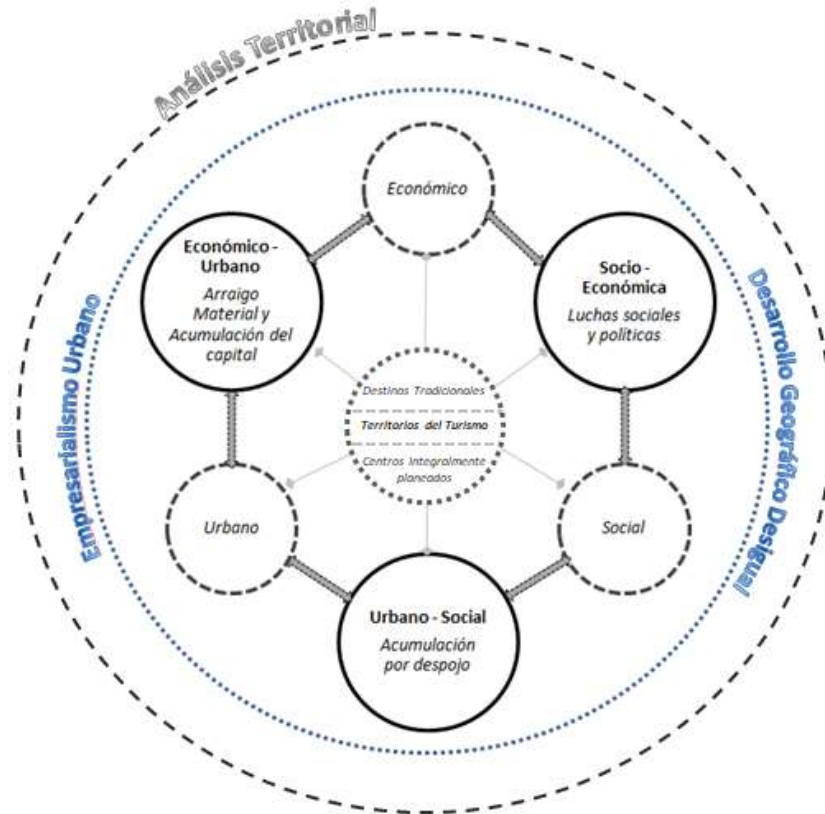
<sup>12</sup> Los casos seleccionados resultaron: Los Cabos (CIP) y Playa del Carmen (DTT)

complementarias entre sí, pues más que ser entes aislados siempre están en constante relación dentro del territorio (ver fig. 4), lo que lleva a proponer una dimensión *económico-urbano*, una *urbano-social* y por último una *Socio-Económica*.

De este modo cada dimensión<sup>13</sup> se relaciona con el marco teórico metodológico de la teoría del desarrollo geográfico desigual (Harvey, 2010), aproximación que se explica en el siguiente apartado. En general, la dimensión económico-urbana representa (a través del análisis de distintas variables expuestas más adelante) *el arraigo material y la acumulación del capital en el espacio y el tiempo*, lo que en términos de la función urbana corresponde al turismo (es decir, su actividad económica dominante), donde se ubica el arraigo de la producción y reproducción del capital y por tanto de la producción y reproducción de la ciudad.

La dimensión urbano-social se establece desde la *Acumulación por Despojo*, y en ella se representa la apropiación espacial de las características locales por parte de los actores privados, de la mano de las facilidades provistas por el estado y de las preferencias estipuladas a través de la planeación urbana en contraste con las necesidades de la población habitante, lo que ha llevado a una exclusión de la población en sus territorios.

**Fig. 4 Interrelación de las dimensiones de estudio en el territorio**



Fuente: Elaboración propia

<sup>13</sup> La dimensión corresponde al ámbito teórico-metodológico general y las variables de análisis integran las dimensiones.

Finalmente, la dimensión socio-económica se relaciona con *las luchas de “clases” políticas y sociales*, y en ella se expondrán las características económicas de la población residente de los casos de estudio en contraste a sus necesidades, es decir, las consecuencias de la distribución desigual de los recursos (económicos y naturales) sobre la población de la ciudad turística.

Por último, el capítulo 5 se compone de las conclusiones generales derivadas de la aglomeración de información en los capítulos anteriores y su análisis a través del marco teórico establecido y la aproximación metodológica que a continuación se describe.

### ➤ *Aproximación teórico – metodológica*

Cada una de las dimensiones de estudio antes mencionadas, posee su objetivo y cuestión particulares, y cada una se compone de diversos elementos, indicadores y actores que se considera actúan dentro de ellas (ver tabla 1); estos son datos provenientes de organismos nacionales e internacionales oficiales:

#### a) Dimensión **Económica-Urbana** – *Arraigo Material y Acumulación del capital en el espacio y el tiempo.*

- 1) Crecimiento Poblacional. INEGI
- 2) Población Económicamente Activa (PEA). INEGI
- 3) Población Ocupada y Desocupada (PO y PD). INEGI
- 4) Población Ocupada en actividades relacionadas al turismo (POS). INEGI
- 5) Oferta Turística. Número de cuartos de hotel. DATATUR
- 6) Demanda Turística. Número de visitantes (turistas). DATATUR
- 7) Concentración espacial de unidades económicas relacionadas al turismo. DENU

La dimensión económica-urbana se compone de algunas características cuantitativas de la función urbana y su ocupación espacial dentro del caso de estudio (usos turísticos y corredores comerciales o terciarios). Con estos datos se realizaron gráficos, relacionando la oferta vs la demanda y mapeos del crecimiento de los usos turísticos con el propósito de analizar de qué forma el capital productivo del turismo y sus complementos se ha arraigado en el territorio a través del tiempo, mostrando espacialmente la acumulación del capital turístico.

#### b) Dimensión **Urbano-Social** – *Acumulación por despojo.*

- 1) Crecimiento de la mancha urbana (hectáreas). Medición a través de imágenes satelitales históricas de la herramienta Google Earth.

- 2) Carta de usos de suelo. IMPLAN
- 3) Planes y/o programas de desarrollo urbano. IMPLAN
- 4) Agendas de Competitividad Turística. SECTUR
- 5) Proyectos urbanos propuestos y realizados en la ciudad.

Esta dimensión se compone del análisis del crecimiento de la mancha urbana y sus usos del suelo, relacionando al mismo tiempo su historial de planeación urbana municipal. Con la recaudación y lectura de estos, se pretende analizar y cuantificar este crecimiento de la mancha urbana así como su evolución en términos de planeación y usos de suelo durante el periodo determinado. De este modo se realizarán mapeos de los proyectos realizados, con el propósito de modelar e identificar gráficamente la condición diferenciada de los distintos espacios de la ciudad dentro de la planeación urbana.

c) Dimensión **Socio-Económica** – *Luchas de clases sociales y políticas.*

- 1) Pobreza por ingresos. CONEVAL
- 2) Viviendas habitadas. INEGI
- 3) Población habitando vivienda precaria. IDS ONU HABITAT

Esta dimensión se conforma de datos socioeconómicos, con los que se realizaron gráficos comparativos, relacionando datos de la dimensión económica-urbana como el crecimiento poblacional y la PD, con los índices de pobreza, así como con el aumento de viviendas habitadas y la proporción de vivienda precaria, con el propósito de caracterizar sus relaciones y así conocer las implicaciones derivadas del arraigo del capital turístico en el sentido social, para entender de qué formas la manifestación de este tipo de capital ha impactado en la calidad de vida de la población residente y en el desarrollo desigual.

A través del estudio de estas tres dimensiones en la escala local de los casos de estudio seleccionados (Los Cabos y Playa del Carmen), se pretende dar una respuesta amplia a la pregunta de investigación, entendiendo los distintos procesos que influyen y modelan la composición, estructura y dinámica de los centros turísticos de playa.

**Tabla 1. Matriz relacional de aproximación teórico-metodológica**

Pregunta de Investigación	Objetivo General	Conceptos de la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual por David Harvey		Pregunta Específica	Objetivo Específico	Dimensión de estudio	Indicadores (1980-2010)	Productos a obtener
¿De qué manera los DTT y los CIPS han visto afectada su estructura económica y socio-espacial desde el surgimiento de entidades institucionales que fomentan el desempeño de la actividad turística en México, a partir de la distribución geográfica desigual de los recursos y el empresarismo urbano?	Analizar desde un enfoque territorial a través del tiempo, de qué formas el desarrollo turístico ha impactado los aspectos socio-económicos y urbano morfológicos a partir de la TDGD en dos tipos de destinos de sol y playa en México, para así abrir un debate respecto a los resultados y expectativas generadas por las distintas políticas de planeación y fomento al turismo utilizadas por entidades institucionales de gobierno para el desarrollo económico de las mismas.	Arraigo Material y Acumulación del capital en el espacio y el tiempo	El capital encuentra recursos a los cuales arraigarse o explotar, creando así <b>cambios espaciales necesarios para el mantenimiento, reproducción y acumulación del mismo</b>	¿Cómo se ha desarrollado el arraigo y acumulación del capital en el espacio dentro de los casos de estudio a partir de la creación de entidades nacionales de fomento a esta actividad?	Analizar las implicaciones espaciales del asentamiento del capital turístico en los casos de estudio, a través de la <b>evolución de la oferta - demanda turística</b> en los últimos años, además del crecimiento y composición demográfico en términos económicos.	Económica - Urbana	Turistas / Cuartos de Hotel / Población / Población Económicamente Activa / Población Ocupada y desocupada / Población ocupada en actividades relacionadas al turismo / Unidades económicas relacionadas al turismo	- Gráfica relacional del crecimiento poblacional, PEA y No. De cuartos. - Mapeos y cuantificación del crecimiento del uso turístico. - Gráfica relacional del crecimiento de la PEA. PO. POS y PD. - Gráfica relacional del crecimiento poblacional y de turistas. - Mapeo de los principales corredores de carácter turístico/comercial.
		Acumulación por Despojo	Los recursos a los que se arraiga el capital proveen la posibilidad de la rápida producción de excedente, lo que aunado al acceso abierto al control sobre estos sitios se convierte en una forma sombría de acumulación a través de la <b>apropiación de las características locales</b>	¿De qué maneras influye el <b>carácter turístico</b> de los casos de estudio en el crecimiento de su mancha urbana y su planeación?	Conocer y analizar el comportamiento de los <b>marcos locales de planeación urbana</b> en los casos de estudio, para determinar de qué formas o en qué medida, estos marcos se han visto <b>condicionados por el carácter turístico de la ciudad.</b>	Urbana - Social	Crecimiento de la mancha urbana / Planes de desarrollo urbano / Proyectos urbanos prioritarios / Carta de uso de suelo / Agenda de Competitividad Turística	- Mapeos y cuantificación del crecimiento de la mancha urbana. - Mapeos y cuantificación de la evolución de los usos del suelo. - Mapeos de los proyectos urbanos realizados.
		Lucha social y política	<b>Problemáticas sociales</b> en las que se manifiestan los principales síntomas de la distribución desigual de los recursos	¿De qué formas la especialización turística de los casos de estudio repercute en las características socio-económicas de la población local?	Conocer las <b>implicaciones socio económicas a escala local</b> derivadas del arraigo del capital turístico, para entender de qué formas la manifestación de este capital ha impactado en la <b>calidad de vida</b> de la población residente y en el desarrollo desigual.	Socio - Económico	Pobreza por Ingresos / Población habitando vivienda precaria / Viviendas particulares habitadas	- Tabla del porcentaje de población en pobreza. - Gráfica relacional de las viviendas habitadas y precarias.

Fuente: Elaboración propia en base a la TDGD

## ➤ *Contribución*

Desde una visión general, el trabajo contribuye a la integración multi-escalar y multi-nivel, según los *fundamentos del enfoque territorial* (Morales y Jiménez, 2018), de información documental y cuantitativa referente a la actividad turística y su producción espacial, desde el nivel global, pasando luego a la documentación de la misma pero relativa a su planeación y evolución en el nivel nacional hasta llegar a un análisis más preciso de sus repercusiones a nivel local.

Lo anterior en base a la importancia de la interacción entre los actores locales y globales (ya sea de negociación o subordinación), pues el sistema local de actores se constituye en torno a estas relaciones o interacciones (Arocena, 2001). Estas relaciones son más importantes aun dentro de los casos de estudio de esta investigación, pues se encuentran enfocados a la actividad turística, misma que mantiene esta relación local-global sumamente presente en forma principalmente de visitantes y empresas transnacionales.

A través de los resultados obtenidos será posible entender desde una perspectiva amplia, los efectos que la actividad turística infiere sobre el territorio en el que se ensambla y desarrolla, dando apertura a un debate referente al manejo gubernamental mexicano en la escala nacional, respecto a la promoción y fomento turístico, pues estos han repercutido y condicionado la escala local de planeación urbana existente en ciudades que son parcial o totalmente dependientes de esta actividad.

Precisamente por ello es importante entender los procesos que han llevado a la conformación de estas ciudades, pues económicamente hablando, se encuentran insertadas en un sistema de producción y consumo mundial, que en ocasiones se ve limitado por factores externos que llevan a generar un desequilibrio mayor en los aspectos sociales, económicos y urbanos (espaciales) dentro de la escala local.

El proyecto no está enfocado en satanizar la actividad turística, sino en exponer sus beneficios y contradicciones para así poder entender las razones de su comportamiento y con ello generar estrategias de acción que sean social y espacialmente integrales e inclusivas, tomando en cuenta principalmente la caracterización de la escala local.

Por otro lado, la aproximación metodológica aquí propuesta, puede ser utilizada por administraciones municipales como un mecanismo de evaluación a través del análisis (principalmente cuantitativo) de la evolución urbana y la planeación, para cuestionar si los objetivos estipulados han sido cumplidos o siguen siendo prioritarios dadas las condiciones de la ciudad y las necesidades de sus habitantes.

## Capítulo 1. La terciarización y el ascenso del turismo en el mundo

*En este capítulo se pretende entender cómo se da el auge de las actividades terciarias – a las que pertenece el turismo – desde un contexto histórico general y global para identificar y entender su papel en los cambios que se han presentado en el ámbito social, económico y territorial de las ciudades en el contexto nacional. Para tal fin, se revisa a grandes rasgos la evolución de las formas dominantes de producción económica que nos han regido a partir de la Revolución Industrial, pues en este periodo se presentaron cambios importantes, sobre todo conflictos, crisis sociales y nuevas visiones de la ciudad; posteriormente se revisa la reestructuración del capital a través de la globalización y el neoliberalismo, procesos que han desembocado la desindustrialización en el mundo, lo que mantiene una relación directa con el crecimiento y auge del turismo en todas las escalas y niveles.*

### 1.1 Capitalismo / De la Revolución Industrial a la Terciarización

La *Revolución Industrial* fue un proceso de creación y *transformación* que inició en la segunda mitad del siglo XVIII en el Reino Unido; esta etapa marca un punto de inflexión en la historia debido al nivel de influencia que generó en la vida cotidiana de las personas, pues con ella se vivió el mayor conjunto de cambios tecnológicos, económicos y sociales desde el periodo *Neolítico*<sup>14</sup> (McCloskey Deirdre, 2004).

Los cambios de mayor importancia se reflejan en la sustitución del trabajo manual por maquinaria para la fabricación y la expansión del comercio gracias a la creación de vías férreas, canales y carreteras, así como el desarrollo del motor de combustión interna y la electricidad que supusieron un progreso tecnológico nunca antes visto, lo cual aumentó la conectividad para la escala humana reduciendo los tiempos de traslado, haciendo de la movilidad de personas y mercancías algo mucho más sencillo y posible.

Sabemos también, que este proceso de *industrialización* comenzó al liberar la mano de obra del campo gracias a las mejoras en la producción agrícola, dando paso a la concentración de la población en las ciudades, en el llamado *proceso de urbanización*, lo que tuvo un impacto directo en las formas de organización social, política y económica (Unikel, 1976); estas nuevas formas de organización y el proceso de urbanización fueron basadas en el *capital* como herramienta de atracción y producción el cual supliría a la corriente feudalista: el Capitalismo<sup>15</sup>, que para mantenerse, se debería a la ocupación del territorio de manera física, generando centralidades: “...donde el capital se ha desarrollado históricamente con ímpetu avasallador, donde ha concentrado su poder: en *la ciudad*” (Jury, 1980).

---

<sup>14</sup> 10,000 – 4,500 A.C.

<sup>15</sup> Filosofía económica desarrollada por Adam Smith en el siglo XVIII y que llega a ser una corriente reconocida y predominante a mediados del siglo XIX y a hasta la fecha.



Así, la ciudad se define como el ente productor y contenedor del capital proveniente de distintas fuentes, determinadas principalmente por su localización geográfica y los recursos (naturales, económicos, políticos, entre otros) a los que se tiene acceso; así es que en la actualidad conocemos ciudades de diferentes tipos o con distintas *funciones urbanas* (Unikel, 1976), ya sea la minería, el *turismo* o la industria. Esta función es la que se dedica a producir un excedente de capital, por lo que dependerá de la velocidad a la que se reproduzca, se fomente o se implante esta función (o actividad) la velocidad de atracción de población en busca principalmente de los beneficios económicos que se generan ahí, aunque como sabemos, los mayores beneficios de este capital excedente se mantiene en las manos de mínimos porcentajes de la población.

Sabemos que este proceso de urbanización, se ha presentado de manera diferenciada geográfica e históricamente, es así como la creciente aglomeración, primero de los recursos minerales obtenidos principalmente a través del saqueo durante la llamada “*acumulación primitiva de capital*”, hizo que países como Inglaterra y Francia se convirtieran en potencias industriales iniciales durante los siglos XVIII y XIX. Este capital en forma de minerales, fue transformado en capital dinero y luego en capital constante a través del desarrollo de tecnologías y por ende de la industria (Mandel, 1971)<sup>16</sup>, el cual sirvió de atracción a una gran cantidad de personas (fuerza de trabajo) que se dedicarían a la actividad económica industrial, esto es, a la producción masiva con propósitos de comerciar en grandes escalas.

Esta acumulación primitiva de capital puso en la delantera tecnológica y comercial a los países receptores del mismo, por lo que en el contexto internacional, se comenzó a desarrollar una división específica del trabajo, basado principalmente en las demandas del mercado mundial capitalista dominado por las mismas potencias tecnológicas y comerciales, lo que significó que los países menos desarrollados se vieran condicionados por estas mismas demandas o relaciones comerciales, como se verá en apartados posteriores para el caso de México.

Sin embargo, la creciente aglomeración de capital monetario y humano dentro del contexto industrial europeo del siglo XIX, trajo consigo consecuencias como las que se describen en *La situación de la clase obrera en Inglaterra* (Engels, 1845) donde se registran las condiciones precarias de los trabajadores de las industrias importantes en ciudades como Mánchester y Liverpool durante el siglo XIX, mencionando factores como el hacinamiento, la falta de servicios, higiene y salubridad en los barrios obreros, a los que Engels y otros autores denominan como *Slums*<sup>17</sup> y que en la actualidad continúan existiendo en países como India, Egipto y algunos de América del Sur.

---

<sup>16</sup> Mandel Ernest (1971) La acumulación primitiva (originaria) de capital y la Industrialización del tercer mundo. *Ensayos sobre el Neocapitalismo*

<sup>17</sup> ONU-Habitat *The Challenge og the Slums* (2003), los define como aquellas zonas con acceso inadecuado a los servicios de agua potable o alcantarillado, con baja calidad estructural, ubicadas en zonas geológicamente peligrosas, de alto riesgo o altamente contaminantes, donde los hogares contienen más de dos personas por habitación o menos de 5m2 por persona (hacinamiento) y que el estado legal de la residencia es confuso.

Cabe destacar que las condiciones mencionadas por Engels durante esa época se replicaban en otras ciudades importantes, como fue el caso de París y que la llevó a la bien conocida transformación urbana dictada por Napoleón III y dirigida por el barón Haussmann entre los años de 1852 a 1870, creando un punto de inflexión en la concepción espacial de las ciudades, pues se destacaban las grandes avenidas y elementos arquitectónicos o monumentales representativos, así como los barrios ricos y la creación de los aparadores comerciales (la aparición de un espacio exclusivo para el consumo), estrategias de renovación que sirvieron de inspiración a las subsecuentes transformaciones urbanas en los países capitalistas respecto a *las formas de producción y comercialización del espacio*.

Así fue como los registros de las condiciones inhumanas manifestadas por Engels en 1845 y el plan Haussmann conformaron el preámbulo para el surgimiento de un nuevo movimiento como medida de control hacia el desorden urbano y la marcada segregación resultante de la industrialización, conformando de esta forma al *urbanismo moderno* y su producto principal definido 88 años después de lo descrito por Engels: la Carta de Atenas<sup>18</sup> (1933), en donde se define a la ciudad como “*una parte de un conjunto económico, social y político que constituye la región*” y que yuxtapuesto a esto se encuentran los valores psicológicos y fisiológicos propios de los humanos, que a su vez son influenciados por la situación del medio (geográfico, topográfico, económico y político), así como por las particularidades históricas.

Igualmente, la Carta de Atenas presenta “*el estado crítico actual de las ciudades*”, donde a través de un estudio realizado a 33 ciudades, se llegó a conclusiones en tanto a los puntos característicos de habitación, esparcimiento, trabajo, circulación y patrimonio histórico, relatando en su análisis un estado similar a lo descrito por Engels en 1845, como las altas densidades de población y las condiciones de carencias en todos los sentidos, añadiendo la falta de espacios verdes, el distanciamiento de los sitios de trabajo con la vivienda y la poca funcionalidad de las vialidades que originalmente habían sido previstas para el uso de los peatones o carretas, pero ahora eran ineficientes para la circulación de vehículos motorizados.

Así pues, en sus *puntos de doctrina*, la carta de Atenas menciona que la mayoría de las 33 ciudades estudiadas *son caóticas y no responden* a su objetivo de satisfacer las necesidades biológicas y psicológicas de sus habitantes, lo que revela que desde el comienzo de la *era maquinista* (o industrial), **la suma de intereses privados** cuya “*...violencia... provoca una desastrosa ruptura de equilibrio entre la presión de las fuerzas económicas por un lado, la debilidad del control administrativo y la impotente solidaridad social por otro*”<sup>19</sup>, dejando en claro la poca atención puesta en el desarrollo de las ciudades y sus habitantes en **pro del desarrollo económico industrial**, por lo que esta carta también se establece que *el interés privado será subordinado al interés colectivo*, enunciado que a la fecha se manifiesta de forma inversa, como se ha venido describiendo en apartados anteriores.

---

<sup>18</sup> Manifiesto ideado en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, 1933, publicado en 1942.

<sup>19</sup> Puntos de doctrina, No. 73, Carta de Atenas, p.6

No obstante, los puntos críticos establecidos por la carta de Atenas, fueron un parte aguas en la manera de concebir las ciudades, que ahora serían vistas como un objeto de estudio importante al ser el hábitat principal de las sociedades humanas a escala global, por lo que de esta forma se sientan las bases del urbanismo moderno sobre el cual se erigió el modelo de ciudad que conocemos en la actualidad, caracterizado por la **planeación** y la **zonificación** – lo cual genera también **fragmentación** espacial – en función de los usos y necesidades de la sociedad moderna catalogados en: *habitar, trabajar, recrear y circular*, estableciendo como punto de partida la vivienda como núcleo, que debería insertarse en unidades de dimensiones eficaces, tanto espaciales como sociales.

Esta visión de ciudad se extendió a diferentes países, principalmente aquellos dominados por la estructura capitalista, en especial a Estados Unidos, donde ya se habían comenzado a desarrollar modelos de la estructura urbana de las ciudades, los que se conformaban a través de un *Distrito Central de Negocios* (DCN, o CBD, *central bussines district*). Así nacieron modelos como el de áreas concéntricas de Burgess (1925), el de sectores radiantes de Hoyt (1939) y el polinuclear de Harris y Ullman (1945); sin embargo, a pesar de representar un gran avance en el entendimiento de la ciudad, estos modelos no representan una conformación general o universal para las ciudades, pues en cada caso se presentan características distintas.

Posteriormente, a mediados del siglo XX es publicado *El derecho a la ciudad* (Lefebvre, 1968) donde se manifiesta la eventual descomposición de la estructura morfológica de la ciudad resultada del nuevo urbanismo desarrollado bajo el sistema capitalista, a lo que Lefebvre apunta: “*el urbanismo está de moda, casi tanto como el sistema*”, marcando cómo esta zonificación funcionalista, controlada por el estado a través de urbanistas, creó un ambiente segregado y entregado al valor de cambio sobre el valor de uso basado en el sistema capitalista:

*“El valor de cambio, la generalización de la mercancía por obra de la industrialización, tienden a destruir, subordinándosela, la ciudad y la realidad urbana, refugiados del valor de uso, gérmenes de un predominio virtual y de una revalorización de uso”*. Henri Lefebvre, 1969

Aquí Lefebvre señala cómo la ciudad dependía aún en gran medida del crecimiento económico industrial en base a la acumulación del capital y cómo esta industrialización pierde sentido si no se concibe a **la sociedad como la meta principal**, algo que ya se había establecido en la carta de Atenas. Lo que Lefebvre critica es cómo la ciudad se convierte en una *mercancía al servicio exclusivo de la producción y acumulación del capital* (la predominancia del valor de cambio), una ciudad que no se encuentra al alcance de sus habitantes debido a la direccionalidad y la descomposición del urbanismo moderno, haciendo igualmente marcada la segregación de las distintas clases sociales e incluso razas como fue el caso de E.U.A, lo que comenzó a crear espacios fragmentados, delimitados por esta zonificación funcional dirigida, aún, a objetivos de particulares.

En esta misma época, se llegó a la crisis del modelo keynesiano<sup>20</sup> de producción lo que llevó a que se comenzaron a manifestar síntomas como:

1. Caída del empleo industrial de producción manufacturera.
2. Aumento del **sector terciario**<sup>21</sup> de la economía, la llamada *terciarización*.
3. Y el *aumento del ingreso y de la calidad de vida*, en término de números relativos, pues la repartición de los recursos se manifiesta de manera desigual; visto de otra manera este punto es referido también por algunos autores como el **“aumento de las clases medias”**.

Con estos puntos podemos identificar el proceso de *desindustrialización*, representado como una reconfiguración en la estructura social o la repartición del trabajo, logrando así el aumento de las clases medias (Gayo et al, 2016) en las sociedades desarrolladas, evento contemporáneo a la posmodernidad<sup>22</sup> y que tuvo su impacto en la diversificación tanto en las dimensiones humanas (laborales) como espaciales, rompiendo totalmente con la postura moderna de la “zonificación mono-funcional” (Krier, 1987), pues dentro del marco posmoderno el diseñador urbano aceptaba más fácilmente el desafío de tratar con grupos de clientes distintos en forma personalizadas, en base a distintas situaciones, funciones y “gustos culturales” (Harvey, 1998).

Harvey (1990) caracteriza a esta posmodernidad por la preferencia a la diversidad, el localismo, el individualismo, el eclecticismo, la deconstrucción, la descentralización, el espectáculo, el capital simbólico, la ficción, lo efímero y la desindustrialización; todos estos elementos (aunados a otros que se comentarán en apartados posteriores) han llevado a que la actividad turística sea parte importante de esta nueva producción cultural y económica.

La posmodernidad en el caso de América Latina y demás países antes llamados *en vías de desarrollo*, vista dentro de la estructura del mercado mundial capitalista, se presentó en forma desequilibrada, pues su economía se encontraba subordinada a las demandas de mercados dominantes o “*de primer mundo*”, lo que llevó a buscar medios de producción complementarios a las industrias dominantes en función de lograr un crecimiento económico (Mandel, 1969). Ante esto, se describe lo siguiente:

*“Tales fenómenos son expresión de una malformación estructural de nuestras economías, cuya raíz última está en la **desigual distribución social de los medios productivos, del poder y del ingreso**, la que moldea la estructura de la oferta, la distribución sectorial de la fuerza de trabajo y la localización espacial de la población.”* (Aníbal Pinto, 1984<sup>23</sup>)

---

<sup>20</sup> John Maynard Keynes, Teoría General del empleo, el interés y el dinero, 1936.

<sup>21</sup> Engloba las actividades relacionadas con los servicios no productores o transformadores de bienes materiales: comercio, turismo, cultura, etc.

<sup>22</sup> Segunda mitad del siglo XX

<sup>23</sup> Aníbal Pinto, 1984, *Metropolización y Terciarización: malformaciones estructurales en el desarrollo latinoamericano*, Revista de CEPAL

Al hablar de la desigualdad, Pinto pone de manifiesto que el desplazamiento de la fuerza de trabajo y la generación de metrópolis o “sobredimensionamiento de las ciudades principales” se asocia directamente con “una terciarización espuria”, siendo los servicios no calificados (entre los que destaca el *turismo*), el subempleo y las ocupaciones informales las categorías principales de las actividades terciarias, por lo que su productividad mantendría una tasa de crecimiento baja, siendo así que en 1975 el porcentaje de empleos en el sector terciario subió un 4.1%, pero su tasa de productividad alcanzaba a penas un 1.1% (Pinto, 1984).

Ante esto, Coriat en 1989 manifiesta que las sociedades terciarias corren el riesgo de ser constituidas por economías de crecimiento lento, en comparación al rápido desarrollo del periodo industrial; estos argumentos son referidos más que nada a los servicios que son derivados de la producción manufacturera, por lo que al ser desplazados los empleos del sector secundario (que eran mejor remunerados), se concentran en actividades complementarias teniendo menores índices de productividad y remuneración, algo de lo que el turismo como servicio no está exento.

La desindustrialización o *terciarización* entonces, trajo como resultado en las grandes ciudades la diversificación de los empleos basados en producciones intelectuales o “*no transformadoras* de bienes materiales”, lo cual es apreciado por algunos autores como algo benéfico en el desarrollo económico capitalista. Además esta diversificación impactó aún más en el espacio urbano visto como productor y contenedor del capital, lo que eventualmente llevaría al despunte del turismo, teniendo como base en sus inicios la explotación de diversos productos espaciales de la naturaleza, como el sol y la playa.

## ***1.2 Neoliberalismo y globalización / Cambio en las políticas económicas internacionales***

Como se ha visto, durante la posmodernidad se da inicio al proceso de desindustrialización, con lo que a escala global se comienzan a buscar, nuevas líneas de producción o nichos de mercado, dentro de lo que Harvey (1990) llama “*la acumulación flexible*” que apela a una flexibilidad en los procesos laborales, los mercados de mano de obra, los productos y las pautas del consumo, concentrando el empleo en el sector terciario.

Es esta acumulación flexible posmoderna, es donde ocurre otro gran cambio significativo dentro del sistema económico mundial: la instauración del ahora llamado *neoliberalismo*, que surgió como respuesta a la decreciente rentabilidad de las industrias (desindustrialización) y la crisis del estado de bienestar keynesiano (N. Theodore, et.al, 2009), sobre todo en los países del llamado tercer mundo, quienes como hemos visto, presentan una deficiencia económica estructural al ser dependientes de la demanda global en un marco de fuerte competencia propia del libre mercado.

El *Neoliberalismo* como ideología, propone dejar a los particulares o privados el mayor número de actividades económicas posibles, estableciendo al estado como un ente *regulador* y proveedor de facilidades, como la eliminación de regulaciones y restricciones con la finalidad de facilitar y por consecuencia aumentar el flujo financiero (o de intercambios comerciales) en escalas internacionales; esta ideología se sustenta en la creencia de que los mercados abiertos que no se encuentran sometidos a intervenciones estatales o de colectivos sociales son un mecanismo óptimo para el desarrollo *socioeconómico*.

Este neoliberalismo de fines de siglo, se afianza con la revolución tecnológica que Franz Hinkelammert (1997) llamó “el huracán de la *globalización*”, en el cual se presentan diversos avances tecnológicos y tratados que abrían el panorama de las comunicaciones y las relaciones internacionales. Así se generaron grandes cambios sociales y políticos en todas las escalas, lo que lleva por tanto a cambios en las concepciones de la planeación urbana y su estructura en todos los niveles. Estos cambios se caracterizan por el mismo desplazamiento del actor estado, quien desempeña a penas el papel de facilitador para la acumulación privada en el espacio urbano (M. Goicoechea, 2015), siendo así que el estado provee las condiciones (espaciales y fiscales) propias para los intercambios y los privados las zonas propias del intercambio, lo que ha llevado a afirmaciones como la de N. Theodore et al (2009):

*“En todo el mundo capitalista desarrollado, las ciudades se han transformado en lugares estratégicamente centrales para el avance irregular de los proyectos reestructuradores neoliberales, para su constitución y resistencia tendencial. Las ciudades definen algunos de los espacios en que echa raíces el neoliberalismo, un proyecto geográficamente variable, pero interconectado **translocalmente**”* (Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados, 2009, pp. 3)

Este avance irregular que mencionan subraya el carácter contradictorio de las políticas neoliberales, pues se toma el modelo único neoliberal y se impone en distintos territorios con la idea de que generará idénticos resultados, sin tomar en cuenta las variaciones del contexto donde se aplican las mismas, creando así una destrucción creativa en la escala urbana que incluye una serie de formaciones características que componen la “urbanización neoliberal”, la cual a su vez permite la creación de espacios desregularizados o megaproyectos destinados a atraer inversiones (N. Theodore, et.al, 2009).

El neoliberalismo entonces, trajo la diversificación de la producción económica del mercado mundial, lo que aunado al aumento de las clases medias generó el ambiente apropiado para el amplio desarrollo del turismo en el ámbito internacional, sobre todo en aquellos países que no podían competir con otro tipo de productos industrializados. Es así que, en el caso de muchos países del sur y centro América, el turismo comenzó a arraigarse, pues cada vez más personas podían realizar viajes y específicamente en el caso Mexicano, surgieron mega

proyectos de estado como lo son en las Zonas Económicas Especiales y los *Centros Integralmente Planeados*.

Podemos apreciar que en el mundo globalizado, el proceso de urbanización está directamente relacionado a las políticas económicas internacionales y los intercambios generados cada vez a mayor velocidad, lo que caracteriza a la urbanización neoliberal por una alta fragmentación socioespacial, generando lo que algunos autores llaman “*Ciudad Dual*”, donde coexisten y se relacionan espacialmente, aunque segmentados, un sector profesional de clase media con una subclase urbana (Castells, 1995), apropiándose del espacio como parte del proceso inherente de la división social del trabajo y la situación de clases de la sociedad, creando zonas altamente diferenciadas en un mismo espacio urbano.

Por otro lado, Dachary (2014) apunta que uno de los aspectos más importantes y diferenciadores de la globalización con las etapas anteriores recae en el concepto de *Transnacionalidad*, que tiene sus actores principales en el manejo de la información, el consumo y el *turismo*, pues los turistas, son los agentes de contacto entre culturas asimétricas independientes e inductoras del cambio principalmente en las regiones menos desarrolladas del planeta (Nash, 1989).

Ante esto, Jenkins (1984) apunta que el turismo aparece como un subproducto de las sociedades desarrolladas que generan control sobre las menos favorecidas a través de franquicias (o empresas transnacionales), a lo que Dachary reafirma comentando que “*un destino masivo debe tener sembradas islas de franquicias, la globalización lo exige porque... (se utilizan) los íconos de la modernidad simplista como referencia para quienes no pueden entender algo diferente*”, argumento que concuerda con la “destrucción creativa” a la que hace referencia Theodore, y con lo que se deduciría por qué un destino turístico de talla internacional debería contener características homogéneas que lleven a la expansión de su mercado.

En el caso Mexicano los procesos del neoliberalismo, luego de los años 70’s (reducción de la participación del estado y apertura a mercados de capitales), han aumentado la presencia de transnacionales, permitiendo que empresas extranjeras (consideradas más eficientes y capacitadas) exploten los distintos recursos a través de la *inversión extranjera directa* (IED), misma que ha manifestado una tendencia a implantarse en el sector **servicios** cuando no se centra en la manufactura, como se aprecia en la gráfica 1.

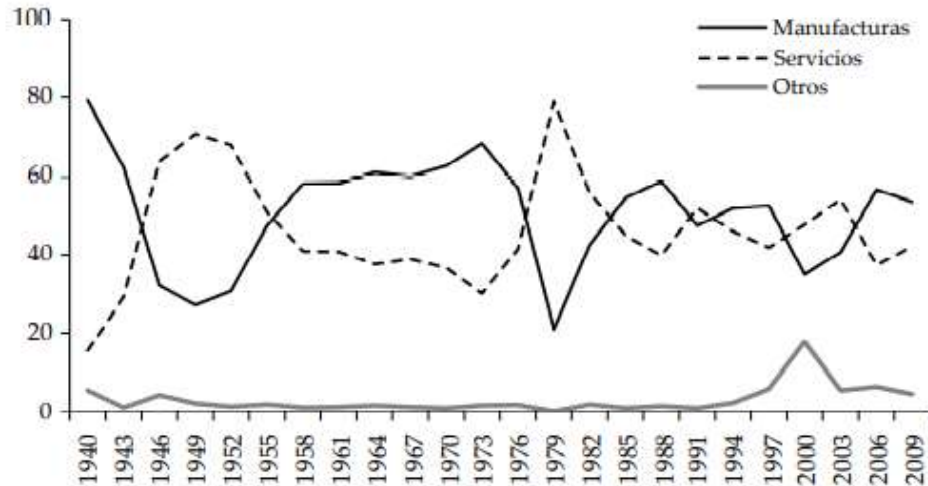
De esta IED, al año 2000 (según información de DATATUR<sup>24</sup>) el 4.7% del total se destinó específicamente al turismo; en este sentido, de 1999 a 2021, el 3.9% del total de la IED al país se ha destinado al turismo (mayoritariamente a la producción de espacio especializado, es decir, a la construcción de departamentos y casas amueblados con servicios de hotelería y hoteles con servicios integrados). Los principales inversores del total general de IED son Estados

---

<sup>24</sup> <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/InversionTuristicaDirecta.aspx>

Unidos, Canadá y España, quienes al 2018 mantuvieron el 37% (E.U.A.) y el 13.4% (Canadá y España)<sup>25</sup>.

**Gráfica 1. Destino sectorial de la inversión extranjera directa, 1980-2011 (porcentajes)**



Fuente: José Romero (2012), *IED y crecimiento económico en México, 1940-2011; rev. Investigación económica*, vol. LXXI, 282; pp. 139

Así pues, podemos ver que la aplicación del modelo neoliberal ha permitido una ampliación del sector turismo, lo que conlleva una conformación espacial diferenciada marcada y acelerada en las ciudades donde se implanta, y como Dachary explica, el sector turismo en el mundo se desarrolla de sobremanera, pues a través de organismos tanto nacionales como internacionales se ofrecen facilidades (políticas neoliberales), tanto de inversión como de operación en el sector con buenas retribuciones de terrenos nacionales para el desarrollo del turismo; esto con el objetivo de aprovechar el creciente mercado de los viajes por ocio a una escala mundial y generar mayor crecimiento económico.

### **1.3 Turismo / Aparición, transformación y auge en el mundo**

El viaje por ocio, también llamado *turismo*, surge en el marco del auge de la producción capitalista a principios del siglo XIX; como se vio anteriormente, el orden de las clases sociales cambió a uno con mayores posibilidades de permeabilidad, es decir más oportunidades para un mayor número de personas (Dachary, 2014); S. Molina<sup>26</sup> define a esta etapa como “*turismo*

<sup>25</sup> Secretaría de Economía (2020), *Inversión Extranjera Directa en México y en el Mundo*, Carpeta de información estadística.

<sup>26</sup> Sergio Molina, *El posturismo. Turismo y Posmodernidad*, 2006.



*industrial temprano*” y se caracteriza por la aparición de los primeros grandes hoteles y el auge de los balnearios costeros del Mar Mediterráneo.

Por esa época y resultado del movimiento obrero, en 1948 se presentó la declaración Americana de los *Derechos y Deberes del Hombre* que en su artículo 15 estipula el derecho al descanso y su aprovechamiento, lo que aunado a la transformación tecnológica que permitió agilizar los procesos de producción y de movilidad reduciendo los tiempos de traslado (Dachary, 2014) logró el desarrollo de la actividad turística en el mundo, ascendiendo el número de turistas internacionales entre los años 1950 y 1970 de 25.282 millones a 165.787 millones.

Molina (2006) define al turismo de la década de los 50's y hasta mediados de los 80's como *“turismo industrial maduro”*, pues nació gracias al pensamiento del viaje como una recompensa al trabajo, a la instauración por ley de las vacaciones<sup>27</sup> y al proceso de desindustrialización, con lo que una gran parte de la población se integró a un nuevo mercado, **dando paso al turismo como actividad económica**; es por ello que se puede decir que esta actividad no podría desarrollarse o existir de la forma en la que lo hace sin el sistema capitalista.

Además, esta masificación de la actividad turística trajo consigo la concepción de nuevos elementos que luego serían básicos en la caracterización física del turismo para satisfacer las necesidades que los imaginarios de los viajeros demandaban, tales como: la hotelería, el espectáculo y la restauración (o conservación), conceptos que ahora forman parte intrínseca de la composición espacial de las ciudades turísticas.

Con el surgimiento del término *turismo de masas*, se propició a la vez la creación de la *Organización Mundial del Turismo* (OMT) en 1975, catalogado como un organismo internacional *rector de la promoción* turística en el mundo y que desde entonces realiza cumbres cada 2 años para revisar los avances y procesos alcanzados por la actividad en distintos países.

Por otra parte y como se comentaba en el apartado anterior, en la era de la desindustrialización y gracias a los cambios en las políticas económicas en la primera mitad del siglo XX, el turismo como modelo de acumulación económica fue asumido por la mayoría de los países, de los más a los menos desarrollados, como *“una alternativa a la fracasada o imposible industrialización”* y para los países desarrollados como una *“opción para la modernización y el aprovechamiento máximo de sus recursos”* (Dachary, 2014), en otras palabras **el turismo fue considerado la forma más óptima de generación y acumulación de capital excedente** en los territorios sin tener que recurrir a grandes inversiones o crisis derivadas del modelo industrial, por lo que se le llegó a conocer popularmente como *“la industria sin chimeneas”*.

Sin embargo, en el marco de un creciente y competitivo mercado, S. Molina (2006) plantea que durante el turismo posindustrial, o posmoderno, se hizo necesaria la diferenciación de los productos/servicios y la desmasificación de los mercados en favor de la personalización y

---

<sup>27</sup> Este pasaje recuerda al ensayo de Paul Lafargue, El derecho a la Pereza (1883), con la cita: *“El trabajo se convertirá en un condimento de placer de la pereza”*.

la descentralización de las empresas con el objetivo de *aumentar su competitividad*, coincidiendo con la caracterización de la cultura de la posmodernidad de Harvey.

Por otro lado, en *Capitalismo, sociedad y turismo*<sup>28</sup>, los autores hacen una relación del auge del turismo con el “*descubrimiento de la naturaleza*”, aunque bien podría ser llamado “*redescubrimiento*”, debido a que este nuevo acercamiento de la sociedad a los entornos naturales se relaciona principalmente al sentimiento de añoranza propio del posmodernismo, por lo que la sociedad busca formas de reencontrarse con estos sentidos o condiciones naturales, lo que lleva al turismo a ser una actividad predominante a nivel mundial.

Por su lado, S. Molina (2006) conceptualiza al turismo de la posmodernidad o “*posturismo*”, como un nuevo paradigma donde las redes informáticas y digitales se utilizan de manera intensiva para saber más acerca del mercado y sus actores, así como la capacidad de procesar y distribuir información (globalización). Para Molina, el pos-turismo trata de generar productos competitivos basados comúnmente en la tecnología como los parques temáticos, sin embargo, estos nuevos enclaves pos-turísticos *pueden ser también ciudades*, y son referidos por Molina como “ludópolis”: centros con especialización funcional lúdica, como Londres, Roma u Hong Kong, y entre los que podría incluirse, en el caso Mexicano, a los Centros Integralmente Planeados.

Molina indica también que el pos-turismo impulsa una *fuerza social* de comunidades que rechazan la actividad y se confinan en un territorio súper-delimitado (segregado) para salvaguardar sus prácticas sociales y culturales: son destinos concebidos para no tener una relación real con la población residente.

Hoy en día y gracias a los avances en transporte y a las oportunidades que traen el neoliberalismo y la globalización, es posible para una gran parte de la población realizar viajes por ocio a casi cualquier lugar en el mundo, por lo que esta actividad representa al 2019 el 10.4% del PIB mundial y da empleo a más de 319 millones de personas.<sup>29</sup> El turismo por octavo año consecutivo ha crecido por encima del promedio mundial y según las estimaciones, para el 2029 alcanzaría los 421 millones de empleados (OMT, 2019). Sin embargo, como vimos anteriormente, a pesar de la enorme creación de empleos por parte del sector, sabemos que la remuneración económica de estos se mantiene en un límite bajo, por lo que a pesar que la actividad crezca, el desarrollo económico y social está lejos de alcanzarse.

Es así que, basados en las políticas descritas en el subcapítulo anterior, la mayoría de los países en el mundo cuentan con una institución gubernamental para regular y/o fomentar la actividad turística, como el Ministerio de Turismo en Brasil, el caso de Chile con su Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, o la Secretaría del Turismo y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, ambos en México, lo cual indica la importancia para el desarrollo económico que el turismo representa en la economía neoliberal; sin embargo, Molina (2006) apunta que: “*grandes*

---

<sup>28</sup> César Dachary, Arnaiz Burne y César Arnaiz.

<sup>29</sup> Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC)

*inversiones de infraestructura para el turismo podrían ser irrecuperables ante una dramática transformación en los usos del tiempo libre y la ocurrencia de catástrofes”*, en otras palabras, indica que nos encontramos en tiempos donde el cambio sucede de un momento a otro y nada puede ser asegurado, como lo que se ha vivido con la contingencia mundial ocasionada por el COVID-19.

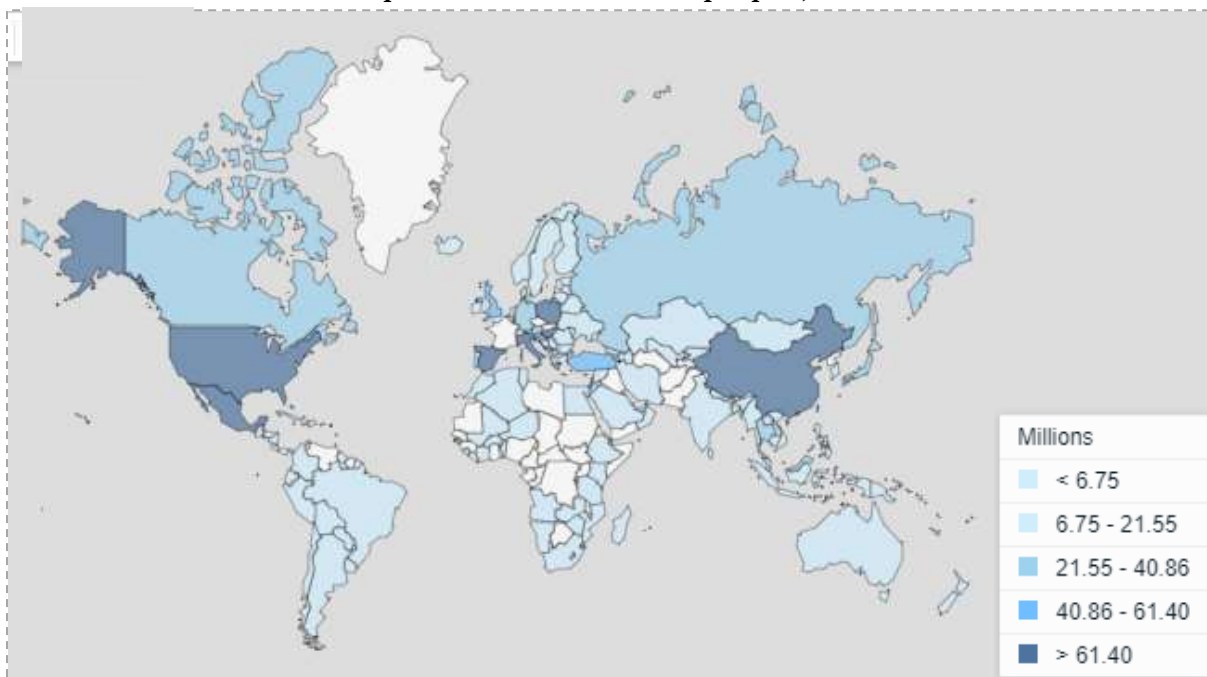
**Tabla 2. Aumento de los turistas internacionales en el mundo, 1995-2018**

Año	Turistas	Crecimiento
1995	532,953,051	
2000	689,646,049	1.29
2001	690,513,487	1.00
2006	869,722,828	1.26
2007	934,622,716	1.07
2012	1,070,183,028	1.15
2013	1,122,920,655	1.05
2018	1,441,953,149	1.28

*Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Mundial*

No obstante esta propensión al cambio y su fragilidad, es un hecho que la actividad turística se ha mantenido en constante crecimiento desde los años 50's, siendo así que al 2018 se han registrado más de 1 billón de turistas internacionales, de los cuales más de 60 millones visitan nuestro país, siendo uno de los mayores receptores de turistas en el mundo.

**Mapa1. Número de visitantes por país, 2018**



*Fuente: Turismo internacional, número de arribos; Banco Mundial.*

Sin duda el turismo, al igual que la ciudad, se ha desarrollado a partir de la aparición y auge del capitalismo, de las políticas neoliberales y la posmodernidad, por lo que es una variable fundamental a estudiar en la conformación y desarrollo urbano y en la composición espacial y social de las ciudades que nacen a partir de esta función urbana.

#### ***1.4 El turismo como alternativa para el desarrollo mexicano***

El periodo que va de 1954 a 1970, luego de la segunda guerra mundial, fue de prosperidad para los países capitalistas más desarrollados del mundo, principalmente para el país vecino EUA; en esos años, en promedio, el crecimiento de su Producto Interno Bruto (PIB) fue de 4% al año, en términos reales; así, la Edad de Oro del Capitalismo, como la ha llamado Angus Maddison (2004), presentó distintas *oportunidades* a los países en proceso de desarrollo.

Es así que durante este periodo, México pasaba por el llamado “Desarrollo Estabilizador”, creciendo incluso por encima del promedio estadounidense, un 6.74% anual (Guillén, 1984); sin embargo, este crecimiento pronto se vio limitado al mercado interior, por lo que se decidió aprovechar estas oportunidades en materia de comercio, inversión, **turismo**, crédito, etc., dejando de lado las políticas de sustitución de importaciones y dando paso a que el país se abriera a un mercado internacional, bajo normas también internacionales.

Sin embargo, esta apertura a un mercado mucho más desarrollado y competitivo trajo consigo consecuencias. En principio, por la desventaja y por tanto dependencia tecnológica que implica el llamado subdesarrollo, que condicionó la *modernización* de las industrias (ampliación del mercado nacional a través del suministro de servicios, infraestructura, sistemas de comunicación, etc.) a realizarse a través de **financiamiento deficitario**, es decir, **deuda externa e inversión extranjera** (Guillén 1984)<sup>30</sup>; por otro lado porque, a medida que avanza el proceso de ampliación del mercado también surgen nuevas necesidades, mismas que aumentan la demanda de productos manufacturados, principalmente de importación.

Lo anterior genera un *desequilibrio estructural* en el desarrollo económico de México frente al mundo, situación que coloca al país en desventaja en relación a la generación de capital excedente; es por ello que antes y durante la década de los 70's, la llamada época de “**la alianza para el progreso**” (Guillén 1984) que ponía énfasis en la necesidad de *planificar*, en el país se crearon múltiples instituciones para la planeación y el fomento turístico, con el propósito de generar nuevas formas de desarrollo económico (o acumulación del capital) apoyados en la influencia de dos eventos deportivos importantes: los Juegos Olímpicos (1968) y del Mundial de Fútbol (1970).

---

<sup>30</sup> Guillén R. Héctor, 1984, *Orígenes de la crisis en México 1940-1982*

Estos eventos representarían una plataforma promocional en el marco del auge de la masificación turística internacional, misma que ocasionó una especie de “desarrollo espontáneo del turismo” (Molina, 2006) en México bajo la existencia de diferentes condiciones favorables, como la existencia de un amplio inventario de atractivos naturales y culturales, un clima favorable durante casi todo el año, una posición geográfica muy buena enmarcada por su cercanía con dos grandes mercados de consumo (EUA y Canadá).

Este desarrollo espontáneo se manifestó durante y después de los años 20's, siendo principales atractivos las grandes ciudades (Ciudad de México y Guadalajara) así como destinos de playa como Mazatlán y Acapulco. Este desarrollo espontáneo aunado al interés existente por parte de las relaciones público-privadas para la inversión en el sector (Molina, 2006), llevaron a orientar a la actividad como un pilar importante para el desarrollo económico del país.

Es por esto que en México se crearon el Fondo de Garantía al Turismo (FOGATUR, 1956) y el Consejo Nacional del Turismo (1960), lo que impulsó la creación del primer Plan Nacional de Turismo para el año de 1963 y del Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR, 1969).

Es así como el turismo pasa a ser considerado una pieza fundamental de la economía mexicana, pues podrían ofertar al mercado productos únicos que serían capaces de atraer grandes inversiones, que bajo la teoría neoliberalista, serían la base para el desarrollo social. Por ello en el país se comenzó con la planeación estratégica de la actividad turística, misma de la que se hablará en el apartado siguiente.

## Capítulo 2. La Planeación Turística en México

*En su primera parte, este capítulo realiza un repaso de los instrumentos de planeación y de fomento al turismo en México a partir de su creación en los años 50's, con el propósito de analizar sus estrategias y discurso, con lo que se podrán revisar los principales resultados e implicaciones desde un enfoque territorial; en su segunda parte, se realiza el estudio cuantitativo general de destinos importantes que han sido catalogados por SECTUR como "tradicionales" y Centros Integralmente Planeados, con el propósito de seleccionar los casos particulares para el análisis local.*

El primer **Plan Nacional de Turismo** fue publicado en 1963, y sus orientaciones estratégicas se dirigían hacia el *reconocimiento del mismo como una actividad económica importante*, se ponía énfasis en la *relevancia del turismo* en su vertiente social, pues se podría fomentar el conocimiento (difusión) de costumbres y tradiciones locales; por otro lado mencionaba **la organización del espacio turístico nacional**, vinculando a los principales destinos y atractivos a través de diferentes **corredores y circuitos**. Para esta época, México ya contaba con diversos destinos turísticos con cierto nivel de éxito y que fueron catalogados dentro de estos corredores, entre ellos destacan Puerto Vallarta, Acapulco y Mazatlán, mismos que son considerados como *destinos tradicionales*.

De esta manera el estado visualizaba que el turismo podría mantener un gran potencial para activar el crecimiento de aquellas regiones que no contaran con otras alternativas de desarrollo económico, por lo que derivado de esto se comenzó con la planeación en FOGATUR e INFRATUR **de los primeros 5 Centros Integralmente Planeados**: Cancún, Los Cabos, Loreto, Ixtapa y Huatulco, de los cuales se comentará en los apartados siguientes.

Más adelante y luego de la realización de los eventos deportivos mencionados anteriormente, el Estado comenzó a fungir como el principal promotor e inversor del turismo a lo largo de los años 70's, siendo así que en 1974 se decretó la **Ley Federal de Fomento al Turismo**, en donde se le conferían distintas atribuciones al entonces *Departamento de Turismo* dirigidas especialmente al **fomento, desarrollo y protección** del turismo como actividad importante para el desarrollo del país; es decir que todas las inversiones en los nuevos centros turísticos eran realizados por y para el estado.

Posteriormente, en 1975 el Departamento de Turismo pasa a ser la **Secretaría de Turismo** (SECTUR) y se establece el **Fondo Nacional de Fomento al Turismo** (FONATUR) a través de una fusión entre FOGATUR e INFRATUR, y al que se le atribuyó la elaboración de estudios y proyectos, la ejecución de obras de infraestructura y urbanización, la realización de edificaciones e instalaciones turísticas, la dotación y promoción del equipamiento urbano, la adquisición, operación, administración, mantenimiento, fraccionamiento, venta o arrendamiento de bienes turísticos, la construcción de empresas dedicadas a la actividad turística y por último **la**

**obtención y otorgamiento de financiamiento** para el fomento y desarrollo de la actividad turística (García, 1992).

También desde el 1975 SECTUR ha llevado a cabo la planeación del evento más importante de turismo en el país: el **Tianguis Turístico** (antes llamado *Feria internacional de hoteles y agencias turísticas de Acapulco*). Este evento reúne a las empresas y operadores de la actividad turística del mundo con el objetivo de *promover los destinos mexicanos* en un escenario comercial internacional. Las actividades se dividen entre los **expositores** (hoteles, aerolíneas, así como las oficinas de turismo de los 32 estados de la república), que presentan sus atractivos ante los **compradores** (mayoristas, operadores y asociaciones, es decir capitalistas de todas nacionalidades) que decidirán si invertir o no en los productos ofrecidos; es decir, es una exposición de compra-venta de los capitales naturales y culturales de cada estado con el propósito de aumentar la recepción turística y por tanto su producción de capital excedente.

Además, derivado de esta inserción de la oferta turística mexicana a gran escala dentro del mercado internacional durante esta época el turismo de masas gana un gran impulso, lo que trajo la necesidad de crear en 1976 el **Sistema Nacional de Planificación Turística** (SIPLANTUR), como un mecanismo de investigación, de formulación y de evaluación para la actividad turística, sin embargo, no se encontraron registros respecto a los mecanismos de evaluación y formulación de este sistema dentro de la planeación de los futuros planes. Únicamente se desarrolló dentro de este sistema y durante el mandato de José López Portillo el **segundo Plan Nacional de Turismo 1980-1982**, (Publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 4 de febrero de 1980).

SIPLANTUR desarrolló este nuevo plan con los siguientes objetivos:

- 1) **Racionalizar** el desarrollo turístico en México, sometiendo las fuerzas que en él intervienen a un sistema de *planificación sistemático y coherente*, que es obligatorio para el sector público federal e indicativo tanto para los gobiernos de los Estados y Municipios, como para los sectores privado y social;
- 2) Asegurar, la **coherencia** entre los propósitos y las acciones haciendo de la planificación la herramienta fundamental para la toma de decisiones y logrando la intervención plena entre las fases que conforman la planificación: planeación, programación-presupuestación y evaluación; y,
- 3) Lograr que la planificación se convierta en una práctica cotidiana y en una preocupación básica de todos los que participan en el sector.

En este plan, se considera que el turismo tiene múltiples ventajas entre las que destaca que “**coadyuva a un crecimiento regional más equilibrado**” bajo la premisa de que, mientras otras actividades, como la industrial, están fuertemente concentradas en zonas de mayor desarrollo relativo, el turismo favorece a algunas zonas de menor desarrollo, idea presente

también en el primer plan; otra ventaja mencionada es que se obtendría una “***generación de una justa distribución del ingreso***”, pues se esperaba que las demandas de los sectores agropecuarios y pesqueros, así como el de artesanías tendrían un gran aumento gracias a esto, aportando así a sectores desprotegidos o de bajos ingresos; sin embargo, en la actualidad sabemos que a pesar de que el turismo favorece a estas zonas y sectores menos favorecidos, los mejores resultados son apreciables solo en escalas macroeconómicas, no locales, siendo así que muchos de los habitantes de estas zonas pueden encontrarse en ocasiones con una limitada y precaria oferta laboral.

Por otro lado, este plan se creó bajo el conocimiento de que los atractivos turísticos tienen un límite para generar visitas, a lo que llaman “***capacidad soportante del atractivo***”, esto es que, se presenta determinado crecimiento en base al potencial de atracción de cierta zona, hasta que este alcanza su máxima *capacidad soportante* y llega a una fase de estancamiento y eventual decrecimiento. Este modelo fue tomado de “*El concepto del ciclo de evolución de un área turística*”, de Richard W. Butler (1980), mismo que se explica en el capítulo introductorio.

Así pues, el plan de 1980 generó distintas regiones que serían destinadas al desarrollo turístico, considerando como capacidad soportante de los atractivos el número de habitaciones y las posibilidades de transportación y conectividad que se encontrarán en cada una de ellas para así poner en marcha su explotación durante este periodo. Durante la corta aplicación de este plan no se presentaron buenos resultados, pues del 80 al 82 el turismo se redujo y no sería hasta 1984 que las cifras serían positivas para el sector (ver tabla 3).

Para este año, durante la administración de Miguel de la Madrid, se realizó el ***Programa Nacional de Turismo 1984-1988***, cuyos objetivos específicos se orientaban hacia la consolidación de los centros turísticos existentes, el fomento de la afluencia del turismo nacional y extranjero, el fortalecimiento de las funciones de coordinación del sector y alcanzar la racionalidad y eficiencia en la prestación de los servicios. Además, se comenzó a plantear que el turismo fuese una actividad de *responsabilidades compartidas público – privadas*, sin implicar que el estado abandonara su rectoría, es decir, se comenzaron a implementar políticas neoliberales, confiriendo a los privados la construcción de hotelería y sus complementos (antes designada al estado), mientras el estado se encargaría de la generar infraestructura y atractivos, que serían las condiciones óptimas para el arribo del turismo.

El principal resultado de la aplicación de estas políticas claramente neoliberales visto durante los 4 años de aplicación de este programa fue un aumento de casi un millón y medio de turistas en el país, derivado del crecimiento de la participación del sector privado (construcción de hotelería y complementos) en la actividad apoyado a la vez por las facilidades proveídas por el estado, como créditos y subsidios para la construcción del equipamiento turístico requerido.

Posteriormente bajo el mandato de Carlos Salinas de Gortari, en el año de 1992 se promulga la ***Ley Federal de Turismo***, que tiene aplicación en todo el país y donde se establece



en su artículo 8 que la “*SECTUR elaborará el programa sectorial turístico, que se sujetará a lo previsto en el Plan Nacional de Desarrollo y especificará los objetivos, prioridades y políticas que normarán al sector*”, sentando la planeación de la actividad turística **como necesaria y obligatoria**; además, su artículo 13 establece que:

*“La Secretaría (de turismo), conjuntamente con la **Secretaría de Desarrollo Social** (SEDESOL, hoy Secretaría del Bienestar) y en coordinación con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios (lo cual no fue posible hasta 2009, cuando se expidió la Ley General de Turismo donde se establecen las correspondencias de cada nivel de gobierno), formulará las **declaratorias de zonas de desarrollo turístico prioritario** a efecto de que las autoridades competentes expidan, conforme a los planes locales de desarrollo urbano, las declaratorias de uso del suelo turístico, para crear o ampliar centros de desarrollo turístico prioritario, así como para la creación de centros dedicados al turismo social, en los términos de las leyes respectivas.”*

No obstante lo establecido en esta ley, en el momento de la aplicación de estas **políticas la mayoría de los destinos turísticos mexicanos carecía de reglamentación y planeación urbana que indicara los usos de suelo, restricciones**, etc. (ejemplo, en el caso del destino tradicional de Mazatlán, Sinaloa se contó con un Plan de Desarrollo Urbano hasta el 2013, 21 años después de la promulgación de esta ley), por lo que la integración y crecimiento de la actividad turística provocó cierto desorden en la urbanización de los destinos, así como que al municipio se le presentaran dificultades para proveer los servicios públicos correspondientes (agua potable, electricidad, recolección de basura, etc.).

Más adelante, el **Programa Nacional de Modernización del Turismo (PNMT) 1992-1994**, ahora fundamentado en la Ley Federal y ya en la era de la globalización, reconoció el impacto de la **creciente competencia mundial** de los mercados sobre el turismo mexicano, pues los destinos más importantes del país (de sol y playa) redujeron su captación de 3.75% a 3.16%, siendo desplazados por destinos internacionales de mayor envergadura; por lo que sus objetivos se centraron en: **propiciar el crecimiento sostenido de la actividad**; **canalizar** sus beneficios hacia las economías locales; lograr un desarrollo equilibrado en el ámbito regional; fortalecer la identidad nacional; **promover** la imagen de México como uno de los principales atractivos del mundo y **fortalecer los mecanismos de coordinación, inducción y concertación**, lográndose este último objetivo en 2009 con la promulgación de la Ley Federal de Turismo.

El resultado de la aplicación de este programa fue que el turismo en México tuvo un aumento de poco más de un millón de visitantes en solo 3 años, derivado del aumento de la capacidad soportante de los destinos turísticos (principalmente con los Centros Integralmente Planeados) gracias al fomento de la participación privada, por lo que podríamos afirmar que la actividad mantuvo un crecimiento – *en términos económicos* – casi lineal, lo que ha representado para estos centros turísticos grandes retos en los términos sociales, urbanos y ambientales.

En el periodo de **1995 al 2000**, bajo la presidencia de Ernesto Zedillo Ponce de León, se presentó el nuevo **Programa de Desarrollo del Sector Turismo**, que en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo de la fecha y al PNMT, establece un reconocimiento de las grandes tendencias del turismo internacional y los **desafíos** que traían gracias a la aún mayor y **creciente competencia global**, por lo que se incorporó en sus planteamientos además de los retos ya familiares en términos de generación de empleo, de captación de divisas y de fomento al desarrollo regional, los relativos al **aumento de competitividad de los productos turísticos** y el desarrollo de un **turismo sustentable**; aquí podemos identificar que los centros turísticos mexicanos habían llegado a su etapa de **estancamiento**, con un crecimiento de apenas 400 mil turistas en 5 años, por lo que era necesario renovar los atractivos a través de diferentes políticas y nuevos objetivos.

Continuando con lo propuesto en el periodo anterior, durante la administración de Vicente Fox Quesada, el **Programa Sectorial de Turismo 2001-2006**, dirigió sus ejes rectores a **mantener** el turismo como **prioridad nacional**, mediante acciones encaminadas a la satisfacción de los turistas, derivado de que el turismo se comenzaba a dirigir hacia una economía de la experiencia<sup>31</sup>, por lo que se propuso generar **destinos sustentables y empresas competitivas** (en congruencia con la creciente competitividad global) esto a través del apoyo a las pequeñas y medianas empresas, la promoción global, el impulso al turismo doméstico (o nacional), el apoyo al desarrollo turístico municipal, entre otras cosas. Para este punto temporal, la importancia económica del turismo en el país había crecido a sobremanera, pues ya se había colocado como la tercera actividad económica en términos de captación de divisas, sólo siendo superado por el petróleo y las manufacturas.

Por otro lado, este programa incluye un diagnóstico de la actividad, donde se establece que la oferta hotelera prácticamente se duplicó en veinte años, pasando de 237,000 cuartos de hotel en 1980 a 421,850 en el año 2000, y la demanda pasó de 13 millones en 1980, superando 20.6 millones de turistas internacionales en el año 2000; sin embargo, al 2000, el **73% de la oferta hotelera** de 55 Centros Turísticos Seleccionados, se concentraba en sólo **15 ciudades**<sup>32</sup>, esto es que el 27.3% de las localidades con vocación turística concentra el 73.2% de la oferta hotelera; resalta que la mayor parte (**58%**) de las habitaciones de los Centros Turísticos Seleccionados se localizan en **playas**.

---

<sup>31</sup> El cuarto nivel de valor del producto, bien o servicio: **la experiencia** distintiva; *La economía de la experiencia*. Joseph Pine y James H. Gilmore, 1999

<sup>32</sup> Las 15 ciudades son: *Acapulco, Cancún, Cozumel, Distrito Federal, Guadalajara, Ixtapa, León, Los Cabos, Mazatlán, Monterrey, Oaxaca, Puebla, Puerto Vallarta, Tijuana y Veracruz.*

## 2.1 Sol y Playa: Principal producto a ofrecer

En base al diagnóstico anterior, se desarrolló un **programa específico en Centros de Playa**, con el propósito de suscribir Convenios de Reasignación de Recursos con prioridad en los siguientes aspectos a atender:

- *Mejoramiento de imagen urbana en destinos tradicionales;*
- *Mejoramiento de los niveles de calidad en la prestación de los servicios turísticos;*
- *Desarrollo de **productos turísticos** con base en estrategias de **diferenciación y diversificación** (en otras palabras, aumentar la capacidad soportante);*
- *Ordenamiento de actividades recreativas;*
- *Regulación de comercio informal;*
- *Conservación de playas;*
- *Acciones integrales de señalización;*
- *Accesibilidad aérea;*
- *Desarrollo de **infraestructura**;*
- *Programas de **promoción y comercialización**, y;*
- *Desarrollo equilibrado en vertientes sociales, económicas y ambientales.*

Como podemos ver, estos objetivos se orientan a mantener la competitividad y atracción en los destinos, con el propósito de evitar el declive de la zona, pues en el sexenio anterior se llegó a la etapa de estancamiento; por otro lado, únicamente el último punto, hace mención al ya mantra del turismo como actividad económica que se repite en todos los planes y programas: “*el desarrollo equilibrado*”, a pesar de que para esta fecha también ya se diagnosticaba el problema al que los destinos mexicanos se enfrentaban pues se generaban serias crisis ambientales y sociales, como el crecimiento urbano desordenado, el deterioro del entorno ecológico y la pérdida de identidad cultural.

Estos problemas no tuvieron una respuesta adecuada, por lo que durante el siguiente sexenio, a cargo de Felipe Calderón Hinojosa, el **Programa Nacional de Turismo 2006-2012**, y en un contexto de lento crecimiento económico, se identificó a través de un diagnóstico exhaustivo, que se continuaba con *pérdida de competitividad* a pesar del crecimiento sostenido, así como la pérdida de participación del mercado en términos de llegadas internacionales y la disminución en la captación de ingresos, derivado de una marcada *dependencia del mercado estadounidense* concentrado en unos pocos **destinos de playa**; además se identificó el *crecimiento del comercio informal* y una fuerte competencia con destinos del caribe y del sur-este de estados unidos (Florida), aunado a una débil coordinación intersectorial y el desaprovechamiento de las nuevas tecnologías; todo esto de la mano a las pérdidas de atractivo marcadas por la inseguridad ocasionada por la guerra contra el narcotráfico.

Por otro lado, este programa estipula que *<Las acciones y gasto del gobierno en el sector turismo deben contribuir a que los mexicanos mejoren sus condiciones de vida>*, por lo que se plantean los siguientes objetivos:

1. Hacer del turismo una prioridad nacional para *generar inversiones, empleos y combatir la pobreza*, en las zonas con atractivos turísticos competitivos. Crear condiciones de certeza jurídica para las nuevas inversiones en los destinos turísticos del país, así como acciones para consolidar las existentes;
2. **Mejorar** sustancialmente la **competitividad y diversificación** de la oferta turística nacional, garantizando un desarrollo turístico sustentable y el ordenamiento territorial integral;
3. Desarrollar programas para promover la **calidad** de los servicios turísticos y la satisfacción y seguridad del turista;
4. Actualizar y **fortalecer el marco normativo** del sector turismo;
5. Fortalecer los mercados existentes y desarrollar nuevos mercados; y
6. Asegurar un **desarrollo turístico integral**.

No obstante lo anterior, durante la aplicación de este programa se llegaron a realizar bastantes críticas incluso por parte de la entonces secretaria de turismo, quien declaraba que *“las acciones federales en materia de turismo son política ficción”*, ya que en los hechos esta actividad no representaba una prioridad para el gobierno, esto es, que no se presentaban nuevas facilidades para el crecimiento de la capacidad soportante de los atractivos en el marco de la creciente violencia y al margen del brote del virus A/H1N1, lo que perjudicó notablemente a la actividad al grado de llevarla a una recesión.

Hasta el momento, podemos ver que todos los planes comparten estrategias comunes, siendo las más mencionadas el *combate a la pobreza y el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes*, por lo que el **Programa Sectorial de Turismo 2013-2018**, durante el gobierno de Enrique Peña Nieto, este discurso no sería la excepción. En él se detallan como estrategias: el impulsar el *ordenamiento y la transformación* del sector turístico, así como la **innovación de la oferta y elevar la competitividad** del sector turístico (lo cual quiere decir: aumentar la capacidad soportante de los destinos); fomentar un mayor flujo de inversiones y financiamiento; la promoción eficaz de los destinos turísticos, impulsar la sustentabilidad y **que los ingresos** generados por el turismo **sean fuente de bienestar social**.

Durante la aplicación de este programa, la actividad turística si fue una prioridad, considerada como una fuente importante de ingresos, por lo que de él se derivó la elaboración de un diagnóstico para 44 centros turísticos del país (que en conjunto concentraban más del **80% del turismo**), a través de SECTUR y en coordinación con los gobiernos estatales, locales y con instituciones de educación superior, generando así las *Agendas de Competitividad de los Destinos Turísticos* (ACDT) 2013-2018. Estas ACDT se desarrollaron sustentando la competitividad en una serie de indicadores y criterios definidos (como la capacidad hotelera y la

conectividad) y consideran una agenda de acciones consensadas, con base en enfoques de planeación participativa, que responderían a la problemática particular de cada destino<sup>33</sup>. Este fue el primer intento de planeación turística en escala local que se realizaba por parte del gobierno federal.

En tanto a los resultados de la aplicación de este programa, el informe de gobierno de 2018 resalta que, en materia turística México pasó de estar en el lugar 15 de los países más visitados al número 6, con un aumento del 68% más de turistas extranjeros en 2017 que en 2012; la inversión extranjera directa logró un monto histórico de 192 mil millones de dólares, lo que posicionó al país como el *noveno destino más atractivo para la inversión* a nivel mundial.

En las siguientes tablas se puede apreciar el crecimiento presentado del 2012 al 2018 en tanto a la llegada de turistas internacionales y de cruceristas, siendo notable el despunte derivado de las políticas de fomento y apoyo a la iniciativa turística privada, así como los resultados de las acciones prioritarias de las ACDT. Podemos concluir que estos resultados se dieron de la estrategia del estado de proveer y/o renovar los atractivos localizados en los principales centros turísticos (apuntados en las ACDT) a la par de que se facilitaba la inversión privada para el aumento de la capacidad soportante de los atractivos (cuartos de hotel, restaurantes, etc.)

**Fig. 5 Llegada de turistas internacionales y cruceristas a México, 2000-2017**



Fuente: Sexto Informe de Gobierno, EPN, 2018, p. 152.

Todos los planes y programas del sector turismo hasta aquí expuestos mantienen en común el principal objetivo de beneficio social y el aumento de los ingresos, sin embargo, ninguno de ellos realiza evaluaciones que puedan confirmar o derogar si el turismo cumple con las expectativas propuestas respecto a la reducción de la pobreza y generación de buenos empleos en grandes cantidades, sus estudios se centran en el crecimiento de la captación

<sup>33</sup> SECTUR, Boletín 130, 10 de junio de 2014, *Entregan Agendas de competitividad de destinos turísticos*.

económica y en el crecimiento del número de visitantes, lo que significa la creación de más infraestructura turística que lo soporte a la vez de nuevos y variados atractivos.

Lo anterior se apunta dentro del vigente **Programa Sectorial de Turismo** (2020-2024), donde se manifiesta escuetamente que se han provocado a través del turismo limitantes para un desarrollo socio-económico equilibrado de los destinos, mencionando que existen grandes centros turísticos que cohabitan con zonas de alto grado de marginalidad; sin embargo, los objetivos prioritarios de este programa no parecen muy distintos de los anteriores:

1. Garantizar un **enfoque social** y de respeto de los derechos humanos en la actividad turística del país;
2. Impulsar el **desarrollo equilibrado** de los destinos turísticos de México, pues al 2018 el 76.7% del turismo internacional se concentraba solo en 5 destinos, (Cancún, CDMX, *Los Cabos*, Pto. Vallarta y Mazatlán);
3. Fortalecer la diversificación de mercados turísticos en los ámbitos nacional e internacional, y;
4. Fomentar el **turismo sostenible** en el territorio nacional.

**Tabla 3. Aumento de los turistas internacionales en México y el mundo, 1980-2018**

Plan o Programa	Años de aplicación	Turistas internacionales		% *
		México	Mundo	
<i>Plan Nacional de turismo</i>	1980	12,965,250	X	X
	1982	12,633,600	X	X
<i>Programa Nacional de Turismo</i>	1984	12,646,120	X	X
	1988	14,140,120	X	X
<i>Programa Nacional de Modernización del Turismo</i>	1992	17,146,320	X	X
	1994	17,182,000	X	X
<i>Programa de Desarrollo del Sector Turismo</i>	1995	20,241,000	532,953,051	3.80
	2000	20,641,520	689,646,049	2.99
<i>Programa Sectorial de Turismo</i>	2001	19,810,460	690,513,487	2.87
	2006	21,353,000	869,722,828	2.46
<i>Programa Nacional de Turismo</i>	2007	21,606,000	934,622,716	2.31
	2012	23,403,000	1,070,183,028	2.19
<i>Programa Sectorial de Turismo</i>	2013	24,151,000	1,122,920,655	2.15
	2018	41,313,000	1,441,953,149	2.87

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Mundial

Podemos ver (según los datos oficiales presentados por los planes y programas) que, a pesar de que es un objetivo común y permanente de todas las administraciones lograr el desarrollo equilibrado, con el paso del tiempo el turismo y por ende la captación de los ingresos en esta materia, ha ido concentrándose en unos cuantos destinos, siendo que en 2006 el 80% se dirigía a 44 centros turísticos, mientras que 12 años después, casi el mismo porcentaje se

concentra solo en 5, siendo 4 de ellos *destinos de playa*.

Luego del repaso histórico de la planeación turística en México, podemos concluir que el discurso político se ha centrado en el *aumento de la competitividad a nivel internacional en favor del desarrollo equilibrado*, sosteniéndose del fomento a la inversión en las ciudades que mantienen el mayor atractivo demandado por los turistas extranjeros (en su mayoría provenientes de Estados Unidos, Canadá o Europa), *el clima, el sol y la playa*; es por eso que es el principal producto turístico del país, donde se concentra la mayor oferta hotelera y por ende, donde se presentan diversas problemáticas desprendidas de este hecho.

## ***2.2 Destinos turísticos de playa, selección de los casos de estudio***

No hay duda de que los destinos turísticos de sol y playa han representado grandes polos de atracción para la población mexicana debido a la creciente inversión y demanda de mano de obra generados por el fomento institucional de la actividad turística, que permitió la apertura de los mercados a las grandes empresas transnacionales. Ello, ha implicado a su vez una condición estructural de desigualdad que ha tenido implicaciones socioespaciales importantes y diferenciadas acorde a la ubicación geopolítica de estos destinos. El reconocimiento institucional por parte de la SECTUR al establecer una denominación o categorización como CIP o DTT implicó procesos de reestructuración socioeconómicas con particular incidencia en el ámbito espacial, lo que provocó una urbanización acelerada, la explotación de los recursos, una división social de clase y la pérdida de los valores culturales de las comunidades locales.

Frente a ello, se consideró pertinente entender desde un enfoque territorial el contexto y las condiciones políticas nacionales en las cuales se definieron zonas diferencialmente estratégicas para el desarrollo del turismo, y a partir de ahí definir dentro de los CIP y los DTT los casos más relevantes en tanto a las diferencias establecidas desde el crecimiento poblacional, de turistas, el aumento de la pobreza, entre otras variables establecidas dentro de la teoría del desarrollo geográfico desigual.

Como se menciona anteriormente, en el apartado de planeación turística en México, durante el gobierno de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), los *Destinos Turísticos Tradicionales* (DTT) - que surgieron y se desarrollaron sin planificación gracias a inversiones aisladas en algunos puertos con importantes características culturales y naturales (Benseny, 2007) como Acapulco, Veracruz y Mazatlán - empezaban a manifestar síntomas de agotamiento, es decir, que ya no eran capaces de recibir más turismo el límite en su capacidad soportante.

Es por ello que se elaboró en esta época un diagnóstico de la actividad turística del país, donde se exploraban las capacidades y posibilidades de México en sus litorales; en ese momento se competía contra California, Florida, Hawái, Puerto Rico, Jamaica, Bahamas, Islas Vírgenes y

Cuba, mientras en México sólo destacaba Acapulco en el producto Sol y Playa, por lo que se concluyó que la playa y el clima eran los principales atractivos que buscaba el turismo extranjero y además, el país podría ofrecer el atractivo adicional de Zonas Arqueológicas (García, 1992). Por este motivo, el Banco de México se planteó la necesidad de **generar proyectos de sol y playa siguiendo un nuevo modelo** (Tulio, 2015) y que fungieran como un gran atractivo ante **las plataformas internacionales**, estos son los **Centros Integralmente Planeados** (CIP).

La planeación de los CIP vistos como polos de desarrollo representaban un paso importante **para los economistas de la época**, por lo que con el paso del tiempo y gracias a los atractivos, la promoción y el fomento por el Estado mexicano, el país se convirtió rápidamente en uno de los líderes internacionales en recepción turística, ocupando al 2018 el puesto número 7 en este sentido<sup>34</sup>, por lo que en estos términos, los programas representarían un éxito inminente; sin embargo, la problemática presentada en las ciudades (tanto DTT como CIP), y a las cuáles se hace énfasis en este trabajo, surgen a partir del hecho de que la planeación turística se ha basado principalmente en la concepción económica del aprovechamiento oportuno de la captación turística, utilizando esta visión para que planificadores territoriales generaran ciudades enmarcadas por y para esta función (CIP's), lo cual fue claramente condicionado por la época, pues cabe resaltar que la concepción de planeación turística en México es más vieja que la de **“desarrollo sostenible”**<sup>35</sup> de las ciudades, es por ello que no fue hasta el 2013 que se comenzó a realizar en México una planeación turística que integrara el nivel local, con las llamadas **“Agendas de Competitividad Turística”**, sin embargo para este tiempo el turismo de masas ya era un hecho importante impactando en la habitabilidad de las ciudades.

Es por lo anterior así como por motivos metodológicos, a continuación, se estudiarán indicadores de una muestra de 7 destinos turísticos tradicionales (DTT) y 7 centros integralmente planeados (CIP), los cuales han sido reconocidos como destinos importantes del país por parte de SECUTR, con el objetivo de analizar su comportamiento (evolución de las características económicas de la población, así como de la oferta y demanda turística) respecto a los **principales objetivos**<sup>36</sup> planteados por los diferentes programas de planeación turística del país; de esta forma se seleccionará un objeto de estudio de cada uno<sup>37</sup> (DTT y CIP), los cuales se analizarán más a fondo con enfoque en sus características socio-espaciales y de planeación urbana.

La muestra se compone de ciudades localizadas en todos los mares de México (Caribe, de Cortés, el Océano Pacífico y el Golfo de México (ver mapa 2):

Los CIP son: Cancún, Quintana Roo; Ixtapa, Guerrero; Los Cabos, Baja California Sur; Bahías de Huatulco, Oaxaca; Loreto, Baja California Sur; Litibú, Nayarit y Cozumel, Quintana

---

<sup>34</sup> OMT, Llegada de turistas internacionales, 2018.

<sup>35</sup> Los CIP's comenzaron a planearse y desarrollarse en la década de los 60's, mientras que se comenzó a hablar de “Desarrollo Sostenible” a nivel mundial durante la década de los 80's, luego de la primera *comisión mundial sobre medio ambiente y desarrollo* (1984).

<sup>36</sup> *Distribución Equilibrada de los Recursos, Beneficios locales y generación de empleos.*

<sup>37</sup> Se seleccionarán aquellos casos que presenten un mayor crecimiento en los indicadores medidos.

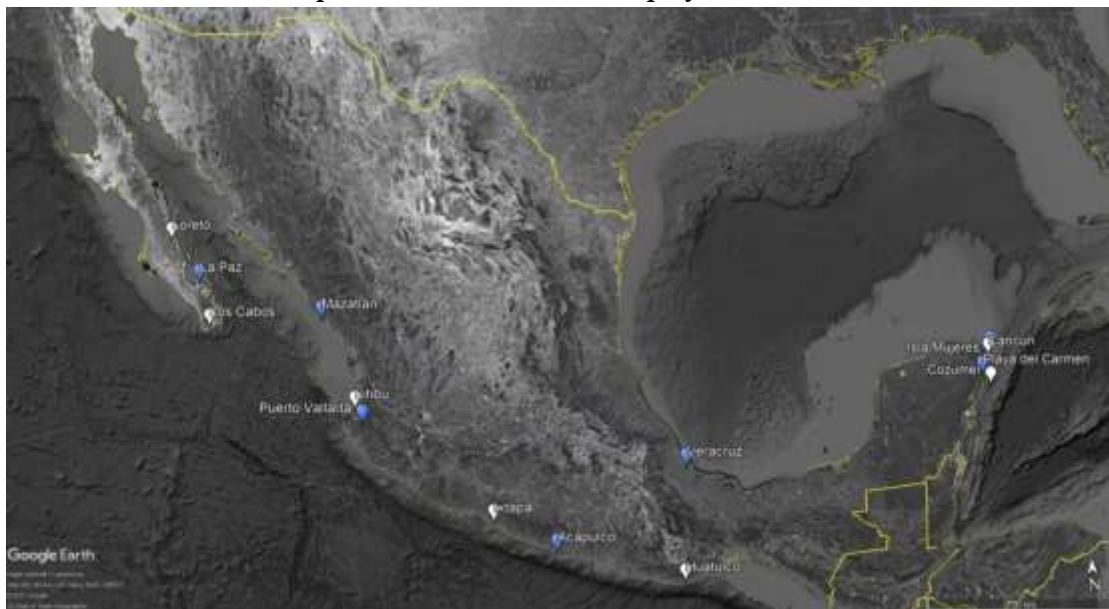


Roo; Los DTT son: Playa del Carmen, Quintana Roo; Acapulco, Guerrero; La Paz, Baja California Sur; Veracruz, Veracruz; Mazatlán, Sinaloa; Puerto Vallarta, Jalisco e Isla Mujeres, Quintana Roo.

Los indicadores analizados representan el periodo 2000 a 2010 y son los siguientes:

1. Crecimiento Poblacional (Censos de población y vivienda, INEGI)
2. Crecimiento de la Población económicamente Activa (P.E.A., Censos de población y vivienda, INEGI)
3. Crecimiento de la Población Desocupada sobre Población Económicamente Activa (P.D./P.E.A., Censos de población y vivienda, INEGI)
4. Crecimiento de la Población ocupada en Servicios (P.O.S., Encuestas Nacionales de Ocupación y Empleo, INEGI)
5. Crecimiento de la Población ocupada en actividades no especificadas (P.O.S., Encuestas Nacionales de Ocupación y Empleo, INEGI)
6. Crecimiento de la Pobreza Alimentaria (P.A., CONEVAL)
7. Crecimiento de la Pobreza de Capacidades (P.C., CONEVAL)
8. Crecimiento de la Pobreza de Patrimonio (P.P., CONEVAL)
9. Crecimiento del Número de Turistas (DATATUR)
10. Crecimiento del Número de Cuartos de Hotel (DATATUR)
11. Crecimiento de las Viviendas Particulares Habitadas (V.P.H., Censos de Población y Vivienda, INEGI)
12. Crecimiento de la Población habitando viviendas precarias (P.H.V.P., Indicadores del desarrollo sostenible, ONU HABITAT)

**Mapa 2. Destinos turísticos de playa a analizar**



*Fuente: Elaboración propia*

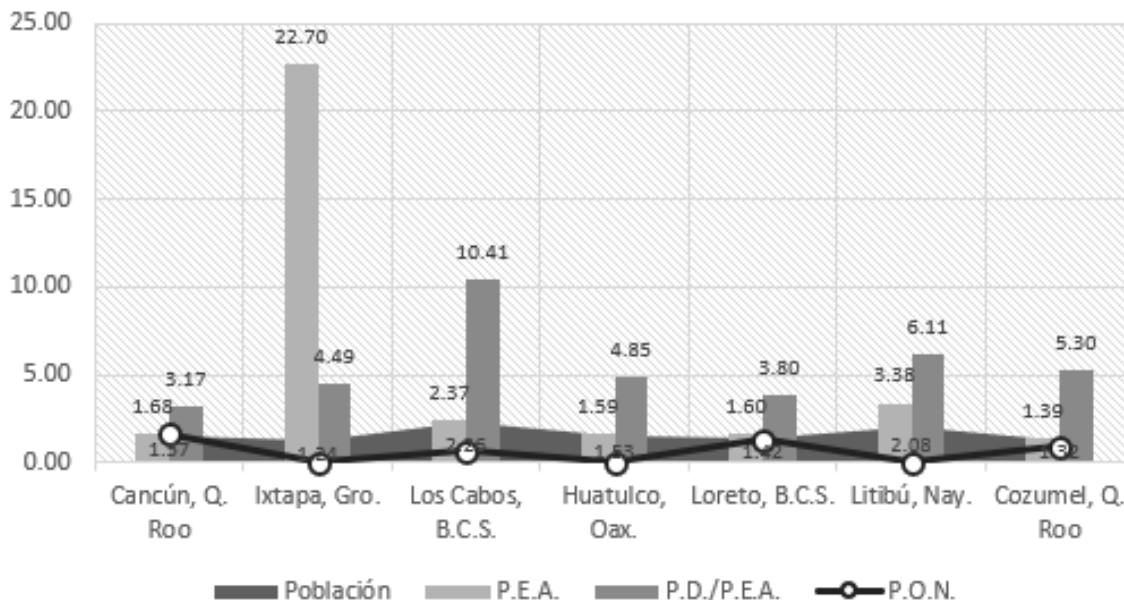
En primera instancia se pretende medir los casos seleccionados en tanto al crecimiento de las distintas variables durante el periodo 2000 a 2010, siendo las tasas de crecimiento una especie de termómetro que nos permitirá identificar los casos con tasas más altas, pues como hemos visto a mayor crecimiento se presentan también mayores cambios en la composición espacial de las ciudades. A continuación, se presenta el estudio de la muestra y selección de cada caso, integrando sus respectivos resultados en relación a los indicadores antes mencionados.

### 2.2.1 Los Centros integralmente Planeados (CIP)

En la gráfica 2, podemos ver un resumen de la relación de crecimiento poblacional y sus características económicas (P.E.A., P.D. y P.O.N.); a primera vista, destaca el **aumento de la fuerza laboral**, sobre todo en **Ixtapa**, creciendo 22 veces (esto derivado de la inserción de infraestructura turística y el gran requerimiento de trabajo generado por las mismas).

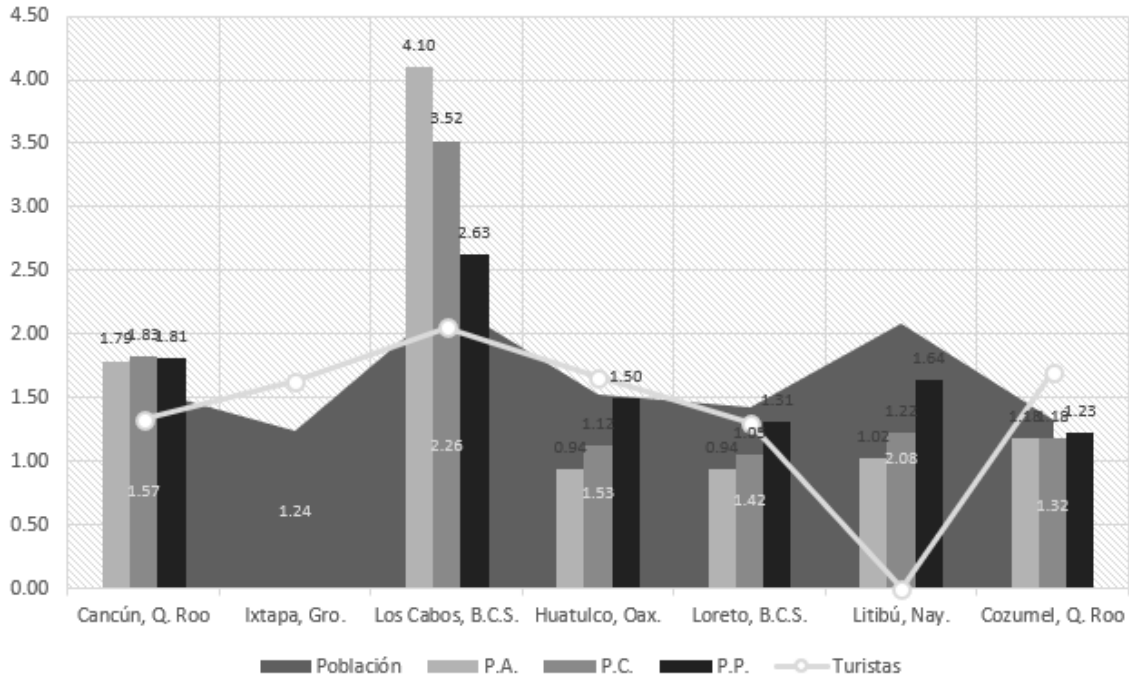
Por otro lado, **Los Cabos** resalta en los aspectos de aumento de población total, creciendo 2.26 veces, a la vez que aumentó 2.37 veces su PEA y 10.41 veces la PD/PEA; este comportamiento se presenta en todos los CIP's analizados (es decir, aumentó más la proporción de PD/PEA que la PEA en sí), lo que nos dice **que la población desocupada (PD) en los CIP's crece más en proporción a la PEA**; por otro lado, la población ocupada en actividades no especificadas (P.O.N.) es mínima, destacando sobre todos el caso de Cancún, por ser uno de los centros turísticos con mayor cantidad de población.

Gráfica 2. Crecimiento de la Población, la PEA y la PD en CIP, 2000-2010



Fuente: Elaboración propia en base a la Tabla 4

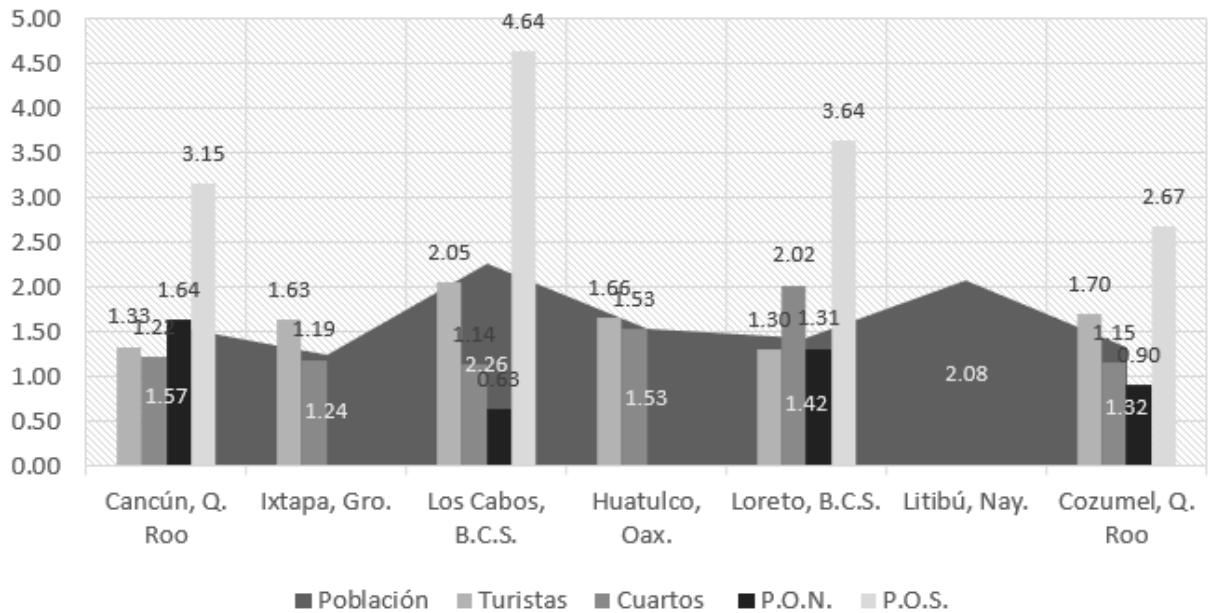
**Gráfica 3. Crecimiento de la población, la pobreza y los turistas en CIP, 2000-2010**



Fuente: Elaboración propia en base a la Tabla 4

Nota: No se encontraron datos de Ixtapa.

**Gráfica 4. Crecimiento de la población, número de turistas y cuartos de hotel en CIP, 2000-2010**



Fuente: Elaboración propia en base a la tabla 4

Nota: No se encontraron datos turísticos de Litibú.

Por otro lado, dentro de los indicadores de **pobreza** de CONEVAL (ver gráfica 3) también destacan los números de **Los Cabos**, donde se presentó un aumento mayor que en los otros casos en todos los tipos de pobreza (alimentaria, de capacidades y de patrimonio) con 4.1, 3.52 y 2.63 veces respectivamente, proporciones mayores que su mismo crecimiento poblacional (2.26); por otro lado, el número de **turistas** también creció más en **Los Cabos** que en los otros casos, no obstante, en Los Cabos la pobreza creció más rápido en proporción que la atracción turística, a pesar de contar con el mayor índice de crecimiento de llegadas de turistas.

Además, destaca que, si bien Los Cabos duplicó su número de turistas, no aumentó su oferta (número de cuartos) en mayor proporción (ver gráfica 4), sin embargo, sí aumentó en mayor proporción su población ocupada en servicios (P.O.S.) 4.64 veces; en este sentido, destaca también que la P.O.S. **en todos los casos**, pues aumenta más en proporción que el número de turistas, el número de cuartos y la población misma, es decir, **la mano de obra se especializa en proporción más rápido que el aumento del turismo.**

**Tabla 4. Tasas de Crecimiento de los indicadores medidos de 2000 a 2010 en CIP**

CIP'S	Pob	P.E.A	P.D./P.E.A.	P.O.S.	P.O.N.	P.A.	P.C.	P.P.	Turistas	Cuartos	V.P.H.	P.H.V.P.
Cancún, Q. Roo	1.57	1.68	<b>3.17</b>	3.15	<b>1.64</b>	1.79	1.83	1.81	1.33	1.22	1.76	1.11
Ixtapa, Gro.	1.24	<b>22.70</b>	4.49	X	X	X	X	X	1.63	1.19	<b>1.39</b>	0.99
<b>Los Cabos, B.C.S.</b>	<b>2.26</b>	2.37	<b>10.41</b>	<b>4.64</b>	<b>0.63</b>	<b>4.10</b>	<b>3.52</b>	<b>2.63</b>	<b>2.05</b>	<b>1.14</b>	<b>2.47</b>	<b>1.88</b>
Huatulco, Oax.	1.53	1.59	4.85	X	X	<b>0.94</b>	1.12	1.50	1.66	1.53	1.51	X
Loreto, B.C.S.	1.42	1.60	3.80	3.64	1.31	<b>0.94</b>	<b>1.05</b>	1.31	<b>1.30</b>	<b>2.02</b>	1.64	X
Litibú, Nay.	2.08	3.38	6.11	X	X	1.02	1.22	1.64	X	X	2.39	X
Cozumel, Q. Roo	<b>1.32</b>	<b>1.39</b>	5.30	<b>2.67</b>	0.90	1.18	1.18	<b>1.23</b>	1.70	1.15	1.49	<b>0.96</b>

Fuente: Elaboración propia

Pob= Población, INEGI;

P.E.A.= Población Económicamente Activa, INEGI;

P.D./P.E.A.= Población desocupada sobre PEA;

P.O.S.= Población Ocupada en servicio + comercio, INEGI;

P.O.N.= Población ocupada en actividades no especificadas, INEGI;

P.A.=Pobreza Alimentaria, CONEVAL;

P.C.= Pobreza de Capacidades, CONEVAL;

P.P.= Pobreza de Patrimonio, CONEVAL;

V.P.H= Viviendas particulares habitadas, INEGI;

P.H.V.P= Población habitando viviendas precarias, ODS, ONU HABITAT

Por otro lado, podemos apreciar (ver tabla 4) que en casos que no presentaron un aumento poblacional considerable, tampoco aumentaron sus niveles de pobreza y también mantienen los niveles más bajos de PD/PEA, como son los casos de Huatulco y Loreto; aunque en este último caso sería posible esperar un crecimiento en todos los aspectos debido a que se duplicó su número de cuartos de hotel, siendo el crecimiento más grande en este sentido de los casos seleccionados, lo que posiblemente demandará mano de obra y fomentará la migración.

Destaca también el caso Cozumel, que presentó las tasas de crecimiento más bajas en este periodo en tanto a la población, la PEA, la POS, la pobreza de patrimonio y la población habitando vivienda precaria, esto aunado quizás a que tampoco se instaló una proporción grande de infraestructura turística.

Sin embargo, es posible apreciar entonces (ver tabla 4), que **Los Cabos**, es el CIP que presentó una tasa de crecimiento mayor en 9 de los 12 indicadores analizados, por lo que se seleccionó como caso de estudio específico para la siguiente fase del estudio, que será identificar la conformación espacial de la ciudad en base a su especialidad turística.

Resulta interesante observar que en el caso donde se presentó una tasa de crecimiento poblacional alta, también presentan las tasas más altas en relación a la pobreza por ingresos, lo que nos hace cuestionar si los objetivos establecidos por los planes de desarrollo turístico, sobretodo en el aspecto relacionado a la *justa distribución del ingreso*.

Es por ello que será de suma importancia analizar las implicaciones espaciales que las condiciones expuestas por el crecimiento de estos indicadores han generado a través de la observación de la evolución de las ciudades seleccionadas en este apartado y el siguiente.

### ***2.2.2 Los Destinos Turísticos Tradicionales (DTT)***

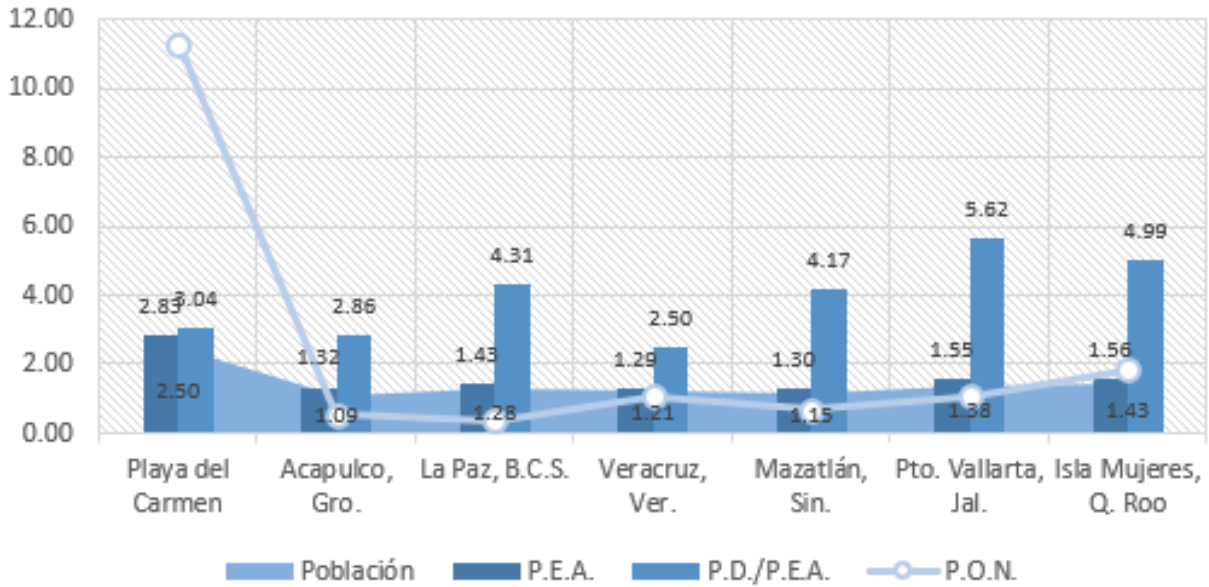
En el caso de los DTT, el análisis resulta similar al de los CIP sobretodo en el caso de las características económicas (ver gráfica 5), aumentando más en todos los casos la proporción de P.D en relación a la P.E.A.; además destaca el aumento de la P.O.N. (población ocupada en actividades no especificadas) en el caso de **Playa del Carmen**, que creció 11.29 veces.

Por otro lado, en lo relacionado a los indicadores de pobreza (ver gráfica 6), los DTT presentan un aumento menor al de los CIP, siendo así que el mayor crecimiento en P.A. es de 1.96 (Puerto Vallarta), contra 4.1 (Los Cabos, la tasa de mayor crecimiento en los CIP analizados), en tanto que la P.C. y la P.P. en DTT presenta 1.98 y 2.22, los más altos de los DTT en **Playa del Carmen**, contra 3.52 y 2.63 (Los Cabos).

En tanto a la oferta y demanda turística, **Acapulco** con una tasa de 2.24 presentó más crecimiento de demanda (turistas), mientras **Veracruz** presentó la tasa más alta en tanto a la oferta (número de cuartos de hotel) con 1.36.

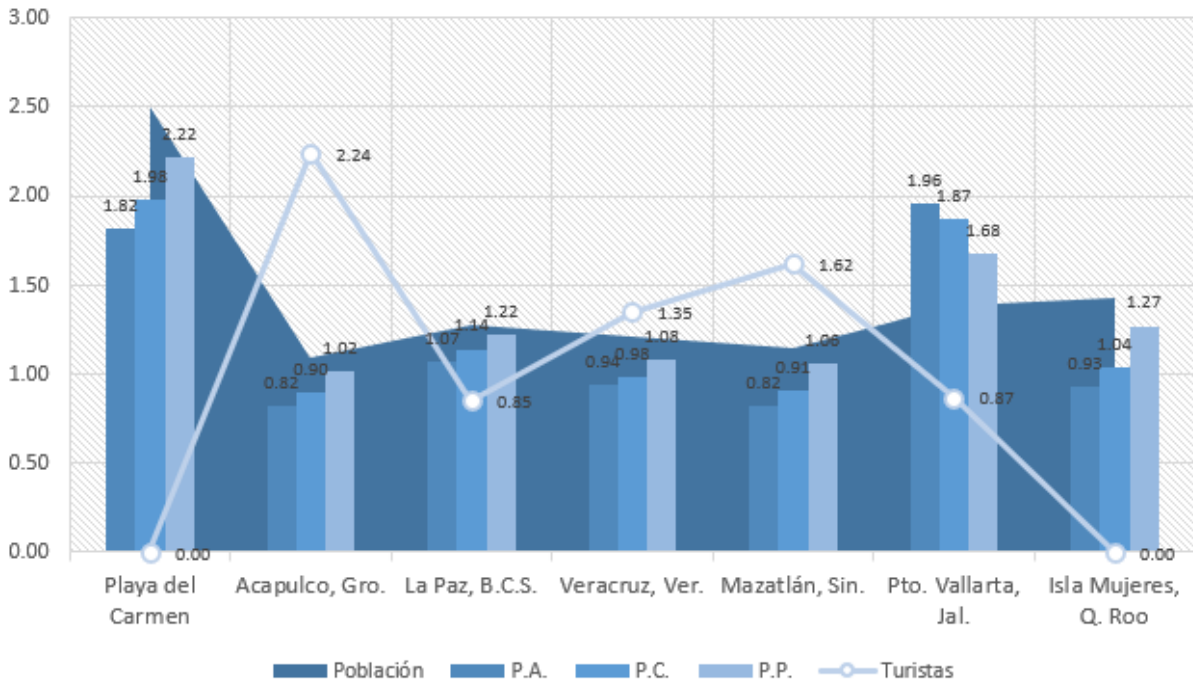
En el caso de los DTT, destacan los números de **Playa del Carmen**, pues a pesar de no contar con la información suficiente de dos indicadores, presenta mayor crecimiento en 7 de los 12 analizados (ver tabla 5), por lo que pasará a ser el caso de estudio específico en la siguiente etapa de análisis.

**Gráfica 5. Crecimiento de la población, la PEA y la PD en DTT, 2000-2010**



Fuente: Elaboración propia en base a la tabla 5

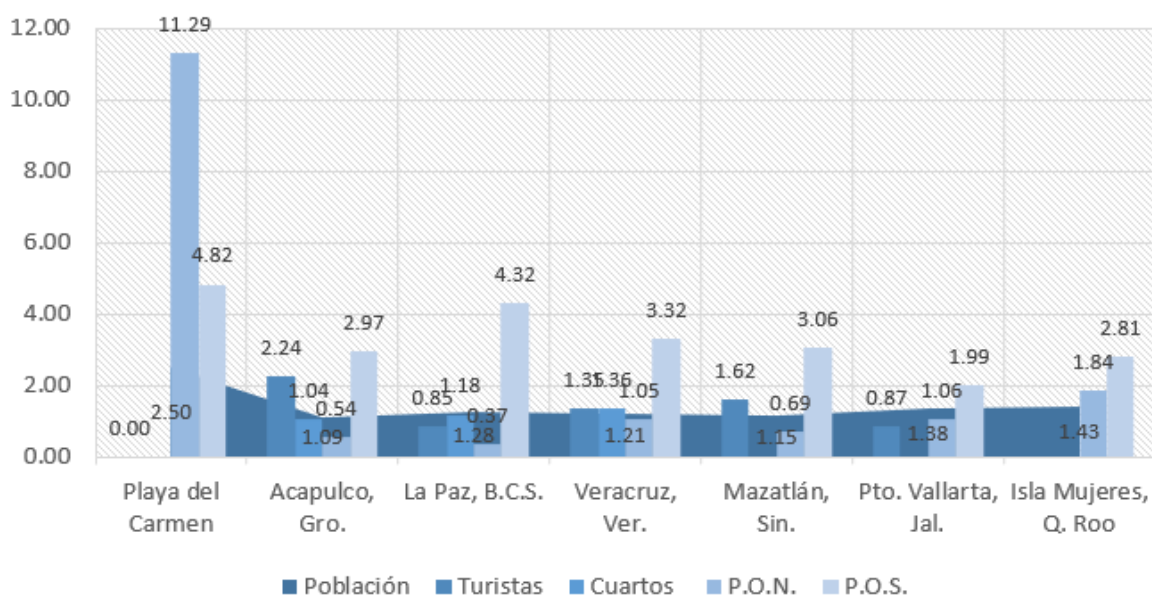
**Gráfica 6. Crecimiento de la población, la pobreza y los turistas en DTT, 2000-2010**



Fuente: Elaboración propia en base a la tabla 5

Nota: No se encontró información referente al turismo de Playa del Carmen e Isla Mujeres.

**Gráfica 7. Crecimiento de la población, número de turistas y cuartos de hotel en DTT, 2000-2010**



Fuente: Elaboración propia en base a la tabla 5

Nota: No se encontró información suficiente de turistas y cuartos de Playa del Carmen e Isla Mujeres

**Tabla 5. Relación de Crecimiento de los indicadores medidos de 2000 a 2010 en DTT**

DTT'S	Pob	P.E.A.	P.D./P.E.A	P.O.S.	P.O.N.	P.A.	P.C.	P.P.	Turistas	Cuartos	V.P.H.	P.H.V.P
<b>Playa del Carmen</b>	<b>2.50</b>	<b>2.83</b>	3.04	<b>4.82</b>	<b>11.29</b>	1.82	<b>1.98</b>	<b>2.22</b>	X	X	<b>2.90</b>	1.00
Acapulco, Gro.	<b>1.09</b>	1.32	<b>2.86</b>	2.97	0.54	<b>0.82</b>	<b>0.90</b>	<b>1.02</b>	<b>2.24</b>	1.04	<b>1.22</b>	0.95
La Paz, B.C.S.	1.28	1.43	4.31	4.32	<b>0.37</b>	1.07	1.14	1.22	<b>0.85</b>	1.18	1.47	<b>0.79</b>
Veracruz, Ver.	1.21	<b>1.29</b>	2.50	3.32	1.05	0.94	0.98	1.08	1.35	<b>1.36</b>	1.33	0.90
Mazatlán, Sin.	1.15	1.30	4.17	3.06	0.69	<b>0.82</b>	0.91	1.06	1.62	X	1.30	1.03
Pto. Vallarta, Jal.	1.38	1.55	<b>5.62</b>	<b>1.99</b>	1.06	<b>1.96</b>	1.87	1.68	0.87	<b>0.00</b>	1.55	<b>1.01</b>
Isla Mujeres, Q. Roo	1.43	1.56	4.99	2.81	1.84	0.93	1.04	1.27	X	X	1.57	X

Fuente: Elaboración propia.

Pob= Población, INEGI;

P.E.A.= Población Económicamente Activa, INEGI;

P.D./P.E.A= Población desocupada sobre PEA;

P.O.S.= Población Ocupada en servicio + comercio, INEGI;

P.O.N.= Población ocupada en actividades no especificadas, INEGI;

P.A.=Pobreza Alimentaria, CONEVAL;

P.C.= Pobreza de Capacidades, CONEVAL;

P.P.= Pobreza de Patrimonio, CONEVAL;

V.P.H= Viviendas particulares habitadas, INEGI;

P.H.V.P= Población habitando viviendas precarias, ODS, ONU HABITAT.

Cabe destacar que las tasas más altas de crecimiento poblacional, la PEA, la POS y la V.P.H. en el caso de los DTT, es más grande que en los CIP (Playa del Carmen contra Los

Cabos), ante lo que podría asumirse que también se presentó un crecimiento del número de cuartos de hotel, que demandaron fuerza laboral (sin embargo no se encontraron esos datos para Playa del Carmen); en los 8 indicadores restantes, las tasas de crecimiento son mayores en el caso de los CIP, lo que podría relacionarse con el grado de fomento y crecimiento económico que se inculca en cada tipo de ciudad.

Se observa también que las tasas más bajas de crecimiento de los indicadores en todos los DTT son menores que las de los CIP, lo que se relaciona con el enunciado anterior, con lo que podríamos decir que a menor crecimiento económico (de la oferta –hotelería- y la demanda –visitantes-) también los indicadores de pobreza y desempleo decrecen, o en su caso, no aumentan.

Por otro lado, se observa también que la tasa de crecimiento poblacional es igual o mayor a la media del país de 2000 a 2010 (que fue de 1.15), **en todos los casos**, tanto los CIP como los DTT, lo que nos indica la importancia de las ciudades de litoral en tanto a atracción económica y por tanto poblacional.

Podemos observar entonces que existen marcadas diferencias cuantitativas en tanto a los DTT y los CIP, sin embargo, ambos funcionan bajo una misma lógica de acumulación, por lo que, al presentar tasas de alto crecimiento, será importante analizar las condiciones espaciales que se generan en las ciudades seleccionadas: Los Cabos como CIP y Playa del Carmen como DTT, para comprender la conformación espacial de capital turístico.



### Capítulo 3. CIP: Los Cabos, Baja California Sur

G. Benseny (2007) comenta que los CIP respondieron a iniciativas del estado y que fueron planeados y construidos rápidamente a través del aporte de *fondos públicos*; que son centralidades especializadas en *turismo internacional* y por ello responden a las necesidades impuestas por la demanda extranjera, derivado precisamente de que las zonas utilizadas no presentaban una gran concentración poblacional, por lo que fue relativamente fácil proyectar ofertas de alojamiento de alta categoría que reunieran a las principales cadenas hoteleras de renombre internacional.

En base a esta lógica, el CIP Los Cabos se implantó en la localidad de San José del Cabo en la península de Baja California Sur que en aquel entonces era una región lejana y poco conectada con el resto del territorio nacional; sin embargo, la zona fue visualizada como producto integral turístico desde los años sesenta, con el propósito de captar el gran mercado estadounidenses. Fue el tercer CIP propuesto por FONATUR y al igual que todos ellos, esta región se eligió por no contar con recursos naturales excedentes además de su belleza natural, siendo esto último lo que fue aprovechado como capital explotable para inducir el desarrollo económico y por ende urbano a través del turismo.

A partir de 1961 se comenzó a preparar la zona para la introducción del sector turismo, a través de una *“política turístico céntrica”* (Hernández, 2018) o de fomento que se centraba principalmente en proporcionar mayor conectividad o accesibilidad a la ciudad con la construcción de una pista de aterrizaje localizada junto al antiguo hotel Palmilla de 250 habitaciones en San José del Cabo; esto se complementó con la integración de Puerto Vallarta y Cabo San Lucas por medio de transbordadores y la construcción en 1973 de la carretera federal no. 1, o Transpeninsular, que integraría la región desde Tijuana, pasando por la capital del estado (la Paz), San José del Cabo y culminando en Cabo San Lucas, lo cual generó atracción turística también hacia esta localidad.

El CIP Los Cabos inició operaciones en 1976, contemplando en su plan maestro un polígono de 915.78 ha, de las cuales se destinó el 6.32% a zona urbana, 76.96% a la zona turística (esto es 12 veces mayor que la zona urbana e incluía entre otras cosas zonas hoteleras, condominios de lujo, lotes residenciales y campos de golf) y 16.72% a zona de conservación (FONATUR, 2018).

A la fecha ha logrado la captación del turismo y capital principalmente estadounidense creando un corredor turístico de 33 km que conectó San José del Cabo con Cabo San Lucas, ante lo que García (1992) comenta que “El desarrollo de San José del Cabo ha sido inducido, mientras que el de Cabo San Lucas ha sido espontáneo, natural”, lo cual es cuestionable, pues debido a la cercanía del CIP San José del Cabo, a la nueva conectividad proveída por la carretera transpeninsular y a la inversión pública destinada específicamente a Cabo San Lucas (CSL), en

el llamado *Fideicomiso Ciudad Turística Portuaria* (1974) impulsado por FONATUR y SECTUR, se indujo su desarrollo turístico.

Este fideicomiso incluyó en su plan maestro dos hoteles, una marina, club de yates, un malecón circundante a la zona marítima, módulos de servicios turísticos, oficinas públicas, plaza cívica y un centro comercial, por lo que podemos ver que el desarrollo de CSL se preveía para que fungiera como método de captación del turismo carretero y de transbordadores.

Con el paso del tiempo se continuó con los proyectos de conectividad para el aumento de la movilidad en la región, construyendo el aeropuerto internacional de San José del Cabo un año después del inicio de operaciones del CIP (1977), con la intención de ampliar la recepción de artículos comercializables y de turistas, lo que logró para 1980 que se atrajera a 70,300 turistas al municipio y se concentraran un total de 729 cuartos de hotel.

Para 1981, el congreso estatal aprobó la creación del municipio de Los Cabos, incluyendo en su delimitación a Cabo San Lucas y San José del Cabo, con lo que se logró facilitar su organización territorial y económica en torno al turismo. Gracias a ello, al 2013, fecha de la última actualización del Plan de Desarrollo Urbano (ver subcapítulo 3.2) y debido al crecimiento fomentado por la actividad turística, la estructura urbana del municipio de Los Cabos *se compone por dos centros de población que se encuentran integrados por un **corredor** turístico que los une y a su vez los contiene; su principal articulación es la carretera federal N. 1, o transpeninsular siguiendo la configuración de la costa, que es la condición geográfica destinada a la explotación.*

Este desarrollo urbano costero coincide con la afirmación de Álvaro López (2001):

*“Los núcleos turísticos de litoral mantienen, desde el punto de vista territorial, una forma predominantemente **longitudinal**, debido a que el atractivo fundamental es la zona colindante al mar, sede principal de las inversiones”.*  
(2001, pp.42)

En el caso de Los Cabos, esta lógica es fácilmente apreciable, pues se trató de aprovechar al máximo el litoral, generando este corredor de 33 km que une a las dos localidades y que asimila una especie de columpio o “U” en planta, presentando crecimiento orientado al norte únicamente en los centros de población (ver figura 3.1).

**Mapa 3. Localización y mancha urbana de Los Cabos, 2020**



*Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales*

Una vez al tanto de estos datos generales, a continuación, se presentará el análisis particular del comportamiento y evolución de cada dimensión de estudio que han sido explicadas a mayor profundidad en el capítulo introductorio, en el caso de Los Cabos, desde el año 1980 al último censo presentado por INEGI en 2010.

### 3.1 Dimensión Económica – Urbana | Arraigo Material y acumulación del capital en el espacio y el tiempo

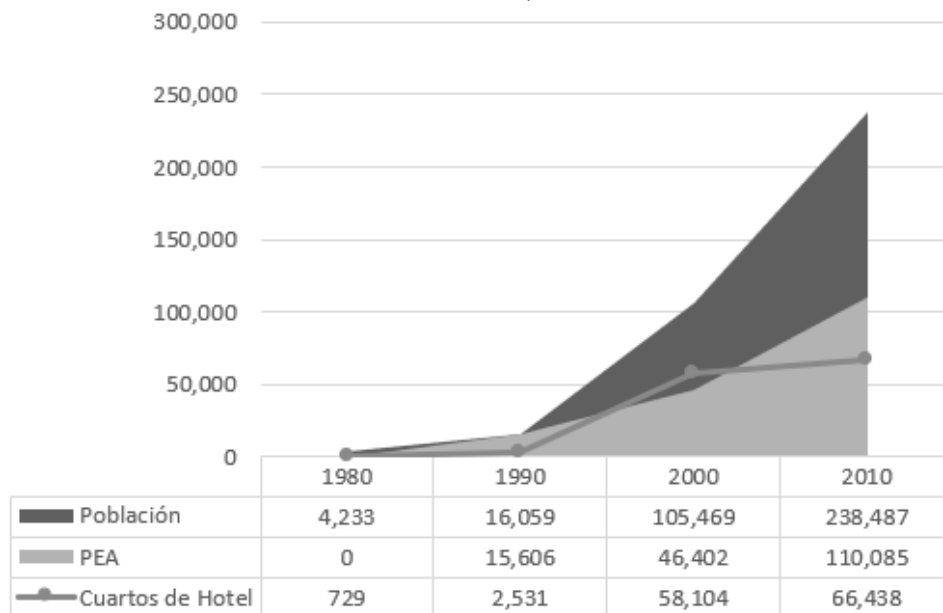
Tabla 6. Caracterización de la dimensión de estudio

Dimensión	Objetivo	Variables	Caracterización
Económica Urbana	Analizar las implicaciones espaciales del asentamiento del capital turístico en los casos de estudio, a través de la <b>evolución de la oferta – demanda turística</b> en los últimos años, además del crecimiento y composición demográfico en términos económicos.	<i>Arraigo Material y Acumulación del capital en el espacio y el tiempo / Polarización</i>	<b>El capital</b> encuentra recursos a los cuales arraigarse o explotar, creando así <b>cambios espaciales necesarios para el mantenimiento, reproducción y acumulación del mismo</b>

Fuente: Elaboración propia en base a la matriz teórico metodológica planteada

Antes del fomento al turismo, la función de la región de Los Cabos principalmente se dedicaba al sector primario, manteniendo una economía natural<sup>38</sup> (extracción de recursos marítimos y agricultura para el uso de los pocos pobladores), sin embargo, por las características ecológicas y climatológicas de la zona (semidesértica), estos recursos se vieron limitados prontamente y no suponían gran concentración y atracción de capital para fomentar el crecimiento económico, por lo que luego de observar el gran éxito y auge de CIP como Cancún, se decidió aprovechar la belleza natural como atractivo.

Gráfica 8 Crecimiento de la Población, Población Económicamente Activa y número de Cuartos de Hotel en Los Cabos, 1980-2010



Fuente: Elaboración propia en base a INEGI y DATATUR.

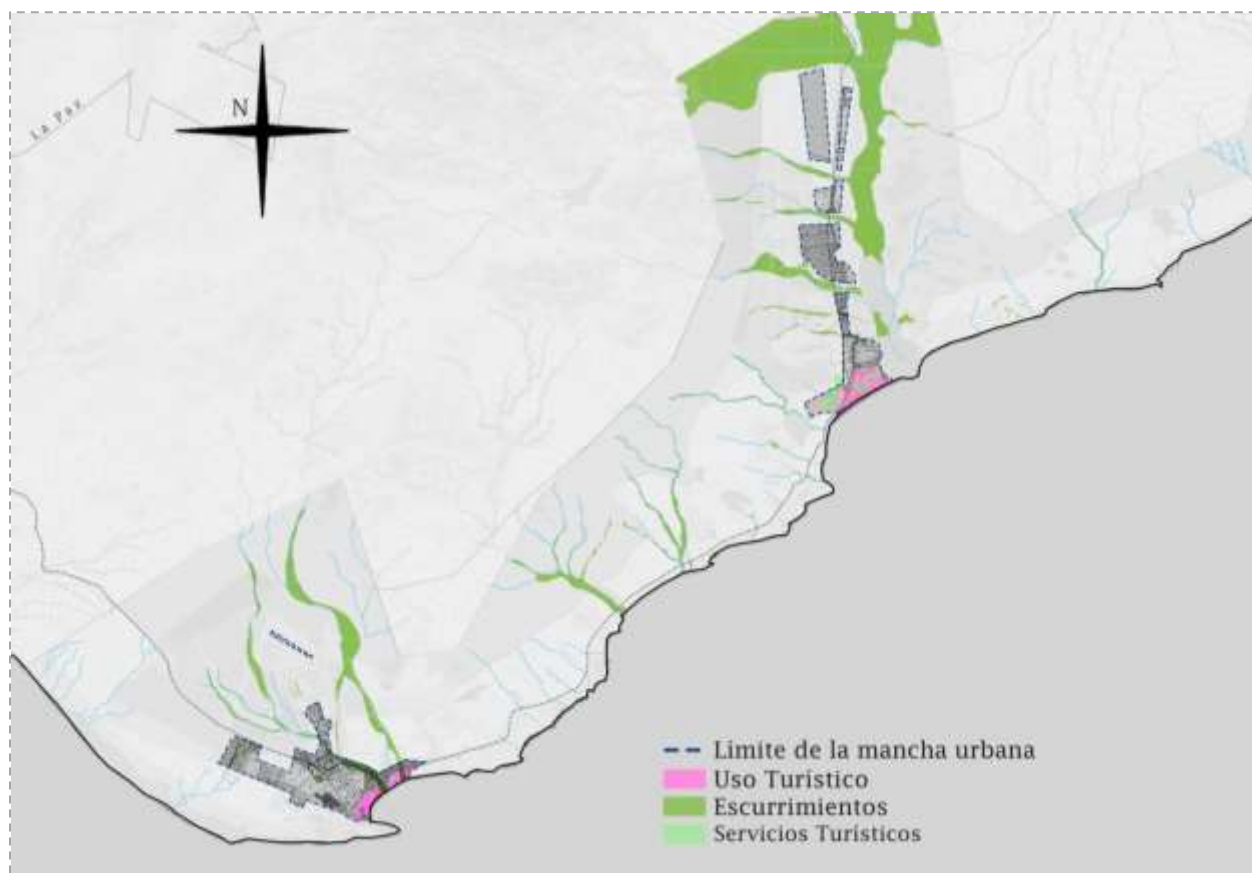
Nota: No se encontraron datos de PEA de 1980.

<sup>38</sup> Se refiere a un tipo de economía en la que el dinero no se utiliza en la transferencia de recursos entre personas y normalmente se limita a la producción para el autoconsumo (Jerez, J. 2011; *Economía Natural y Mercantil*)

Como se comentó anteriormente, en el caso del turismo de sol y playa, el principal recurso al que se arraiga el capital es el litoral, y en el caso de Los Cabos este recurso se aprovecha al máximo gracias a las facilidades de inversión creadas por el proyecto CIP, siendo manifestación espacial de estos procesos económicos el corredor turístico transpeninsular de 33 km, lugar donde se concentra la oferta necesaria para mantener, acumular y reproducir el capital y que al mismo tiempo se encuentra conectada solo parcialmente con los dos centros de población que la mantienen productiva.

El crecimiento de la actividad turística a partir de la puesta en marcha del CIP actuó como un polo de desarrollo inducido, lo que favoreció a un fuerte proceso de inmigración a la ciudad en busca de más oportunidades económicas, que fueron generadas por la gran concentración de infraestructura turística, misma que pasó de mantener una oferta de 729 cuartos de hotel en 1980 a sumar en 2010 un total de 66,438, es decir, en 40 años la oferta aumentó 91 veces; a la misma fecha por cada cuarto de hotel existente habitaban 3.58 personas en el municipio.

*Mapa.4 Uso turístico respecto a la mancha urbana al año 2000, Los Cabos*

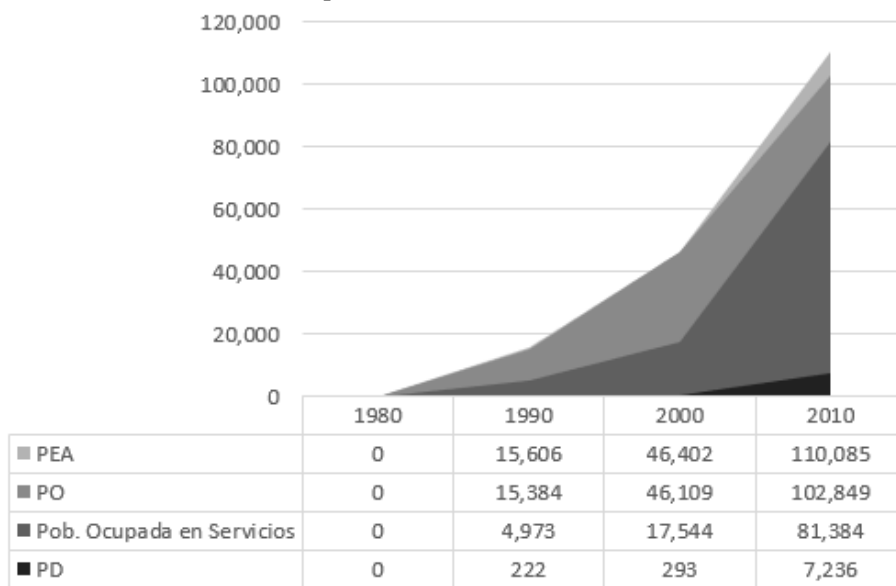


*Fuente: Elaboración propia en base a la Zonificación Secundaria del PDU de Los Cabos 2014 e imágenes satelitales de google earth.*

Por otro lado, destaca la década 1990-2000, pues es donde se ha presentado el mayor crecimiento de Los Cabos luego de desprenderse un fuerte proceso migratorio fomentado por el aumento del número de cuartos de hotel un total de 22.96 veces solo en esta década, lo que atrajo un aumento poblacional de 6.57 veces su tamaño. De este gran crecimiento, únicamente el 8% del total de la mancha urbana se dedicaba específicamente a los usos turísticos (poco más de 300 Ha de un total de más de 4mil sumadas de ambos centros de población, como se puede ver en el mapa 4).

En este sentido destaca que en el año de 1990 casi el total de la población se encontraba en edad de laborar (ver gráfica 8), es decir el 97.18% de la población era económicamente activa (PEA), situación que se balanceó en las siguientes décadas, siendo al 2000 el 44% y al 2010 el 46.16% del total de la población quizá por la llegada de familias al territorio; sobre esta misma línea, al año 2000 en el municipio había más cuartos de hotel que PEA, lo que nos indica la rapidez con la que se concentró infraestructura turística en el municipio, incluso de forma más rápida que los procesos migratorios.

**Gráfica 9. Población Económicamente Activa, Población Ocupada, Población ocupada en Servicios y Población Desocupada en Los Cabos, 1980-2010**



Fuente: Elaboración propia en base a INEGI y DATATUR.

Nota: No se encontraron datos del 1980.

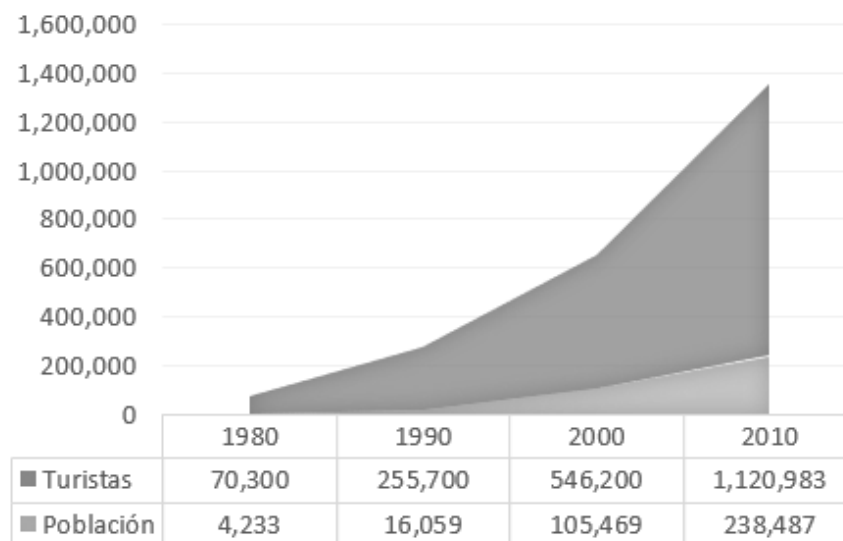
Como podemos ver en la gráfica 9, la población ocupada (PO) en relación a la PEA se ha mantenido superior al 90% en todos los periodos; sin embargo, desprendido de la gran concentración de equipamiento turístico se ha llevado a cabo un proceso de *especialización* de la población, pues esta PO ha ido concentrando en el sector específico de servicios, por lo que al 2010, el **79.13%** de la PO se encontraba laborando en este sector; por último, la población desocupada (PD) también ha aumentado considerablemente, siendo así que de 2000 a 2010

creció 24.69 veces, sin embargo, suele demeritarse por representar un porcentaje mínimo comparado con la PEA y la PO.

La gran concentración de oferta del servicio turístico proporcionada por la ciudad tuvo su respuesta en tanto a los visitantes o turistas, pues Los Cabos concentraba al 2010 el 16.59% del total de las llegadas de todos los CIP analizados y el 70% del total de las llegadas de turistas de su estado (B.C.S.). En este sentido, destaca que los visitantes al municipio aumentaron casi 16 veces en 30 años, de 1980 a 2010, a este último año por cada habitante del municipio llegaron 4 turistas, por lo que, observando la gráfica 10, se aprecia que ambos indicadores han presentado desde 1980 un crecimiento exponencial, sin embargo, el crecimiento de los turistas es muy superior al de la población.

Al ver esta comparación es fácil apreciar el motivo por el que la ciudad se planearía en favor de los visitantes, sin embargo, se deja de lado el hecho de que los habitantes, a pesar de representar un porcentaje menor que los turistas, se encuentran haciendo uso de la ciudad de forma permanente y en ellos recae la responsabilidad del mantenimiento de los atractivos que los visitantes utilizan solo unos días al año.

**Gráfica 10. Crecimiento de los Turistas y la Población de Los Cabos, 1980-2010**



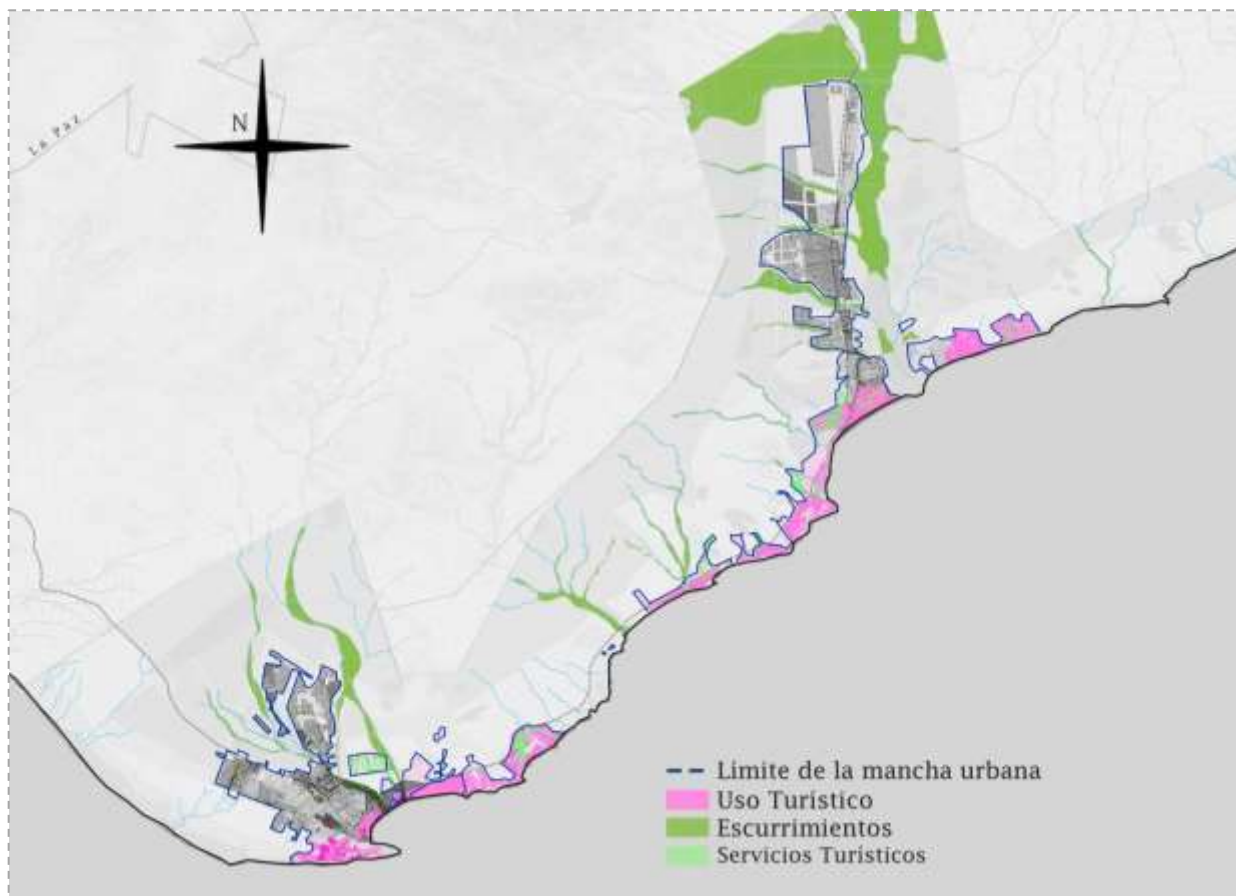
*Fuente: Elaboración propia en base a INEGI y DATATUR.*

Del 2000 al 2010 el número de visitantes se duplicó, por lo que el área destinada al uso exclusivo turístico creció casi 8 veces su tamaño anterior, ocupando como sabemos, las zonas adyacentes al litoral (la zona del llamado *corredor turístico*, como se puede apreciar en el mapa 5. Destaca que este crecimiento se encuentra alejado de las zonas habitacionales de ambos

centros de población, mismas que sirven a la zona turística. Por otro lado, el uso turístico creció hasta representar el 29% del total de la mancha urbana al mismo año.

En tanto al número de cuartos, Los Cabos concentraba al 2010 el 74% del total ofrecido a nivel estatal, siendo el **79%** de este número pertenecientes a hoteles de categoría máxima<sup>39</sup>, lo que deja claro que la infraestructura turística aquí ubicada se enfoca en turismo de alto nivel socioeconómico, por lo que las necesidades de estos visitantes son muy específicas y diferenciales comparadas a las de la población local, lo que influye directamente en la espacialidad de la ciudad y las políticas y/o planeación realizada por el municipio.

*Mapa 5. Uso turístico respecto a la mancha urbana al año 2010, Los Cabos*



*Fuente: Elaboración propia en base a la Zonificación Secundaria del PDU de Los Cabos 2014 e imágenes satelitales de google earth.*

En este sentido, destaca que la mayor concentración de unidades económicas (relacionadas al turismo<sup>40</sup>), se encuentran ubicadas en corredores o vialidades cercanas al uso turístico. Por un lado, en Cabo San Lucas se concentran en 5 vías: José María Morelos y Pavón,

<sup>39</sup> Agendas de Competitividad de los destinos turísticos de México, Los Cabos, Baja California Sur, 2013

<sup>40</sup> DENUE, Unidades económicas de Comercio al por mayor y por menor, así como los servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas.



Lázaro Cárdenas, Paseo de la Marina, Francisco I Madero y Faro viejo (mapa 6); en San José del Cabo la mayoría de estas unidades económicas se concentran en 3 vialidades: Antonio Mijares, Manuel Doblado y Álvaro Obregón (mapa 6).

Al 2010, casi el 20% de las unidades económicas relacionadas al turismo del municipio de Los Cabos (San José del Cabo y Cabo San Lucas) se concentraban en estas ocho vialidades, que en sumatoria representan menos del 1% del total de la mancha urbana de ambos centros de población, esto es la *acumulación del capital en el espacio*. Morfológicamente se puede apreciar que, en ambos centros de población, la ubicación de estos corredores actúa como una liga entre los usos turísticos y los habitacionales y mixtos.

**Mapa 6. Principales Corredores Urbanos y Usos turísticos en Cabo San Lucas al 2010**

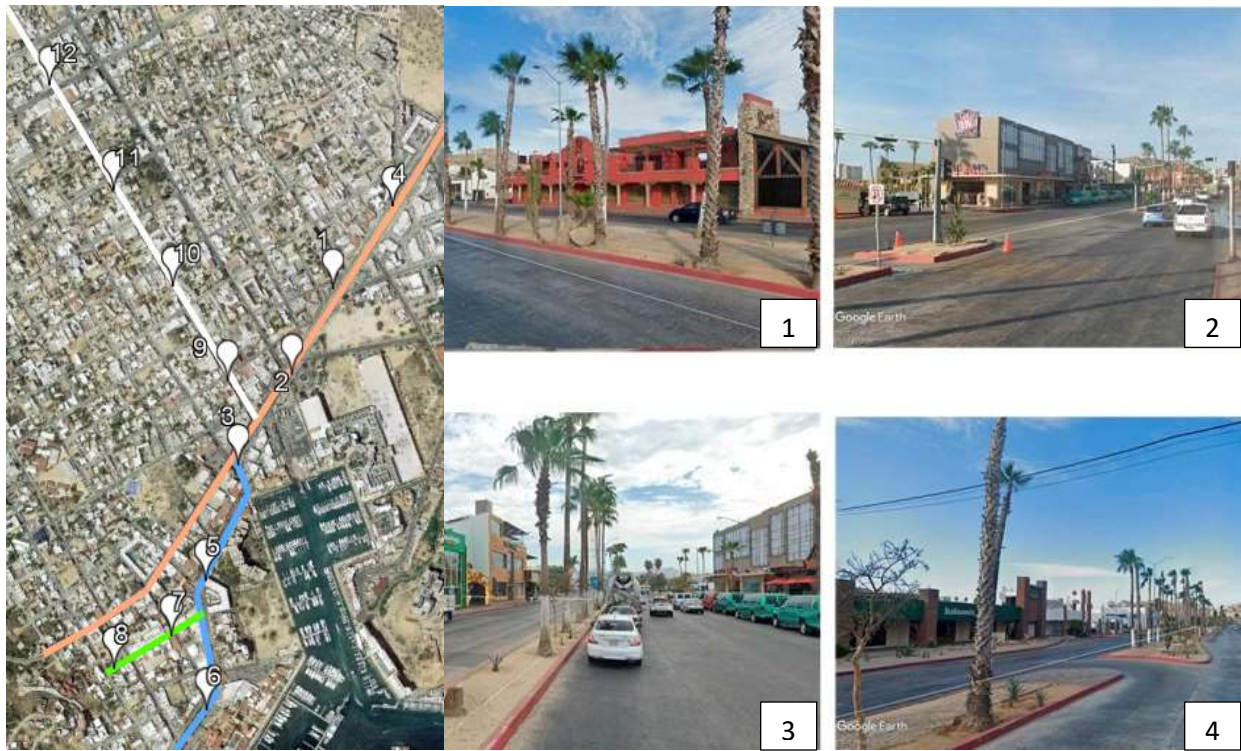


Fuente: Elaboración propia en base la Zonificación Secundaria del PDU de Los Cabos 2014 e imágenes satelitales de google earth.

De esta forma, en Cabo San Lucas la mayoría de los corredores se localizan al sur de la ciudad, adyacentes al puerto o marina (proyecto ciudad turística portuaria), mientras que la vialidad José María Morelos actúa como línea conectora con los usos habitacionales y los turísticos. Esto representa una diferenciación espacial entre estos corredores, como se puede apreciar de la figura 6 a la 9, donde vemos las Avenidas Lázaro Cárdenas y La Marina – Faro

Viejo, que en cuestión de imagen urbana son similares, precisamente por los giros comerciales que se aquí se encuentran y por su cercanía con el litoral (usos exclusivos turísticos), mientras que en José María Morelos cambia la escala y los giros comerciales son más acordes al consumo local.

**Figura 6. Imágenes a nivel de calle, Avenida Lázaro Cárdenas**



*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

**Figura 7. Imágenes a nivel de calle, Avenida La Marina – Faro Viejo**



*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

**Figura 8. Imágenes a nivel de calle, Calle Francisco I. Madero**



*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

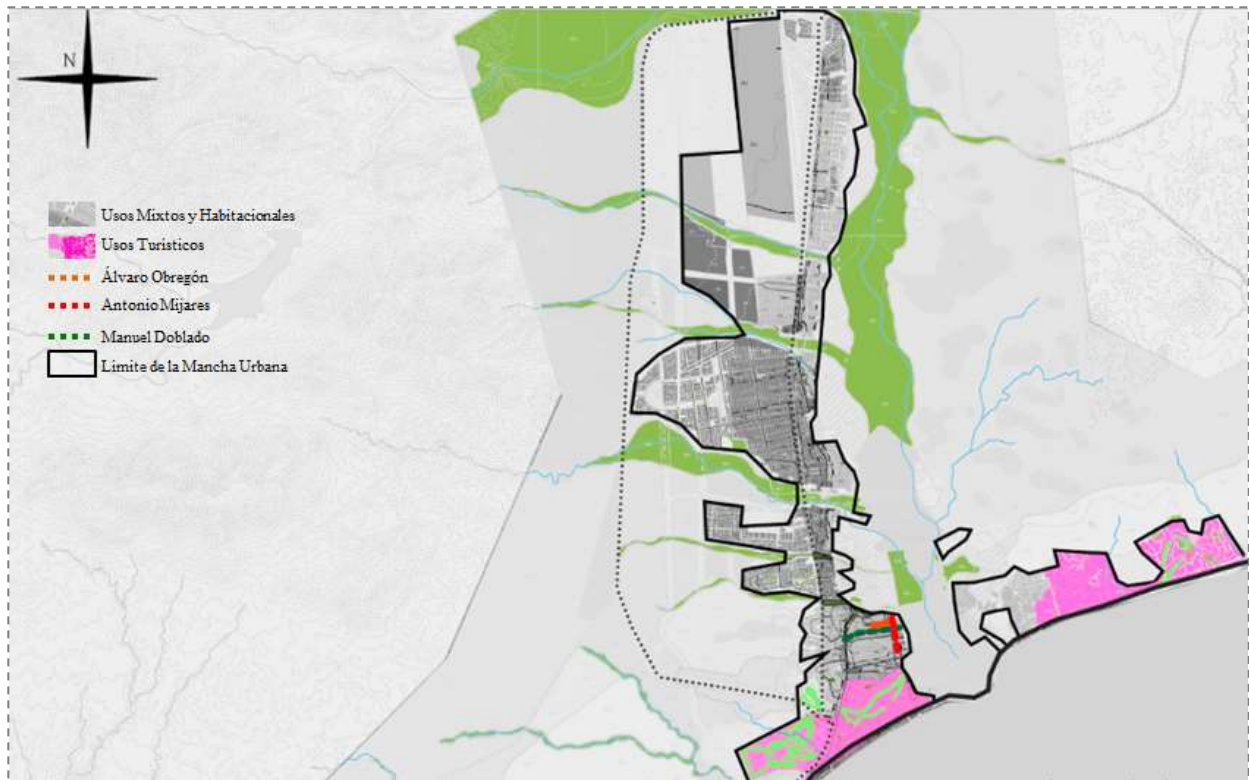
**Figura 9. Imágenes a nivel de calle, Avenida José María Morelos y Pavón**



*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

Por otro lado, en San José del Cabo los principales corredores se localizan en el primer cuadro de la ciudad o centro histórico sobre usos catalogados como mixtos (ver mapa 7). Estos corredores funcionan del mismo modo que en Cabo San Lucas, pues conectan este primer cuadro con la zona turística o CIP originalmente desarrollada por FONATUR. De este modo, el corredor más popular es el boulevard Antonio Mijares, que corre de norte a sur, uniendo esta zona turística con la plaza principal del municipio y el ayuntamiento a través de un paseo entre diversos giros como restaurantes, bares, tiendas de artesanías entre otros (ver figura 10).

**Mapa 7. Principales Corredores Urbanos y Usos turísticos en San José del Cabo al 2010**



Fuente: Elaboración propia en base la Zonificación Secundaria del PDU de Los Cabos 2014 e imágenes satelitales de google earth.

**Figura 10. Imágenes a nivel de calle, Boulevard Antonio Mijares**



Fuente: Google Street View, Mayo de 2019

**Figura 11. Imágenes a nivel de calle, Avenida Manuel Doblado**



*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

**Figura 12. Imágenes a nivel de calle, Avenida Álvaro Obregón**



*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

Es posible apreciar que los tres corredores principales de San José del Cabo mantienen una imagen urbana homogénea, esto debido a su localización dentro del primer cuadro de la ciudad que es considerado uno de los atractivos de la ciudad, por lo que cuenta con una materialidad y diseño similar, a excepción de la Av. Manuel Doblado (ver figura 11) la cual mantiene esta imagen hasta la calle Idefonso Green, donde la sección de esta vialidad aumenta y cambian tanto su tipología de comercio como su imagen urbana a una escala mucho más local.

Dentro de esta dimensión, es fácilmente apreciable la evolución del asentamiento del capital turístico, mismo que se ha expandido y modificado hasta el punto de ser la columna vertebral de la estructura urbana y económica del municipio y por tanto de la población, a través primero del gran corredor de usos exclusivos turísticos, mismo que actúa a la vez como conexión y desconexión entre los dos centros de población que lo sirven.

Se aprecia también, dentro de esta dimensión y la siguiente, que la concentración de capital turístico (o unidades económicas relacionadas con el turismo) en forma de corredores, actúan como centros de consumo principales e importantes para la ciudad y a la vez también actúan como fronteras urbanas, pues esta concentración acentúa las diferenciaciones espaciales entre zonas, como se podrá apreciar en apartados posteriores.

### 3.2 Dimensión Urbano – Social | Acumulación por Despojo

Tabla 7. Caracterización de la dimensión de estudio

Dimensión	Objetivo	VARIABLES	Caracterización
Urbana Social	Conocer y analizar el comportamiento de los <b>marcos locales de planeación urbana</b> en los casos de estudio, para determinar de qué formas o en qué medida, estos marcos se han visto condicionados por el carácter turístico de la ciudad.	<i>Acumulación por Despojo / Empresarialismo Urbano</i>	Los recursos a los que se arraiga el capital proveen la posibilidad de la rápida producción de excedente, lo que aunado al acceso abierto al control sobre estos sitios se convierte en una forma sombría de acumulación a través de la <i>apropiación de las características locales</i>

Fuente: Elaboración propia en base a la matriz teórico-metodológica

En base a los apartados anteriores, podría expresarse que, como polo de desarrollo y en términos exclusivamente económicos, el CIP Los Cabos ha sido un éxito, pues pasó de ser un conjunto de poblados con pocas posibilidades de desarrollo económico, a ser uno de los principales destinos turísticos de México, concentrando al 2015 el 42.98% de la población del estado (Baja California Sur), en sólo el 5.02% de su territorio.

Esto se ha logrado, como se ha mencionado, gracias a que el turismo representa la característica económica más importante de Los Cabos, por lo que desde los años sesenta se ha fomentado el crecimiento de la actividad. Sin embargo, además de estos proyectos de fomento para el desarrollo económico, no se realizó ningún plan de desarrollo urbano a la par, por lo que durante las primeras décadas luego de la instalación del CIP en 1973, el gran crecimiento propiciado por la creciente migración no tuvo un ordenamiento, como ha pasado también en otros centros económicos exitosos de índole turístico o de otra función.

El primer acercamiento hacia la planeación urbana de la región se dio en la localidad de Cabo San Lucas en el año de 1980<sup>41</sup>, 7 años después de la puesta en marcha del CIP; en él se estableció que se esperaba un gran crecimiento poblacional influenciado por las acciones del nivel estatal en materia de turismo y su rápida producción de capital excedente; además, habla también de la **modificación** de la estructura económica en el corto plazo (de lo cual se habló en el subcapítulo anterior), desplazando las limitadas actividades primarias en pro de las terciarias, así pues, se esperaba que los mayores afectados serían aquellos habitantes que se dedicaran al sector primario, el cual desaparecería.

Los objetivos principales del plan para CSL 1980 se relacionan directamente con la solución de problemas urbanos en torno a los recursos básicos (el suelo y el agua) **en favor del aumento de la actividad turística**, así mismo se propuso la reglamentación de algunas zonas y la previsión del crecimiento, lo anterior debido a que se tomaba como prioridad la consideración

<sup>41</sup> Boletín Oficial del estado de Baja California Sur, N.35, 10 de septiembre de 1980, pp. 80-98.

del *Plan Nacional de Desarrollo Urbano* del mismo año que ubicaba también a la localidad como zona prioritaria de desarrollo turístico, sin embargo, se desconoce hasta qué grado se aplicó este plan, pues al año siguiente (1981) se presentó la declaración de la creación del municipio de Los Cabos integrando San José del Cabo y Cabo San Lucas, lo que representa un cambio en la administración de ambos centros de población.

Para este año, 1980, el municipio (integrando ambas localidades) contaba únicamente con 4,233 habitantes (INEGI) y su mancha urbana ocupaba alrededor de 1,362 Ha, 70.4% de esta ubicada en la localidad de San José del Cabo y 29.6% en Cabo San Lucas. En este año no se aprecia una ocupación litoral fuerte, únicamente se ocupaba el suelo adyacente a los centros de población (ver mapa 8).

**Mapa 8. Mancha Urbana de Los Cabos a inicios de 1980**



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, Google Earth, 1984

Luego de 10 años, para el inicio de la década de los 90's, Los Cabos contaba ya con 16,059 habitantes, aumentando su población casi 4 veces, mientras la mancha urbana creció un 33%, es decir, un total de 1,821 Ha en los dos centros de población; al mismo año más de 250 mil turistas visitaron el municipio en un total de 2,531 cuartos de hotel. Durante esta década se observa un crecimiento de zonas habitacionales, ubicadas al norte y muy alejadas del litoral en ambos centros de población (mapa 9).



**Mapa 9. Mancha Urbana de Los Cabos a inicios de 1990**



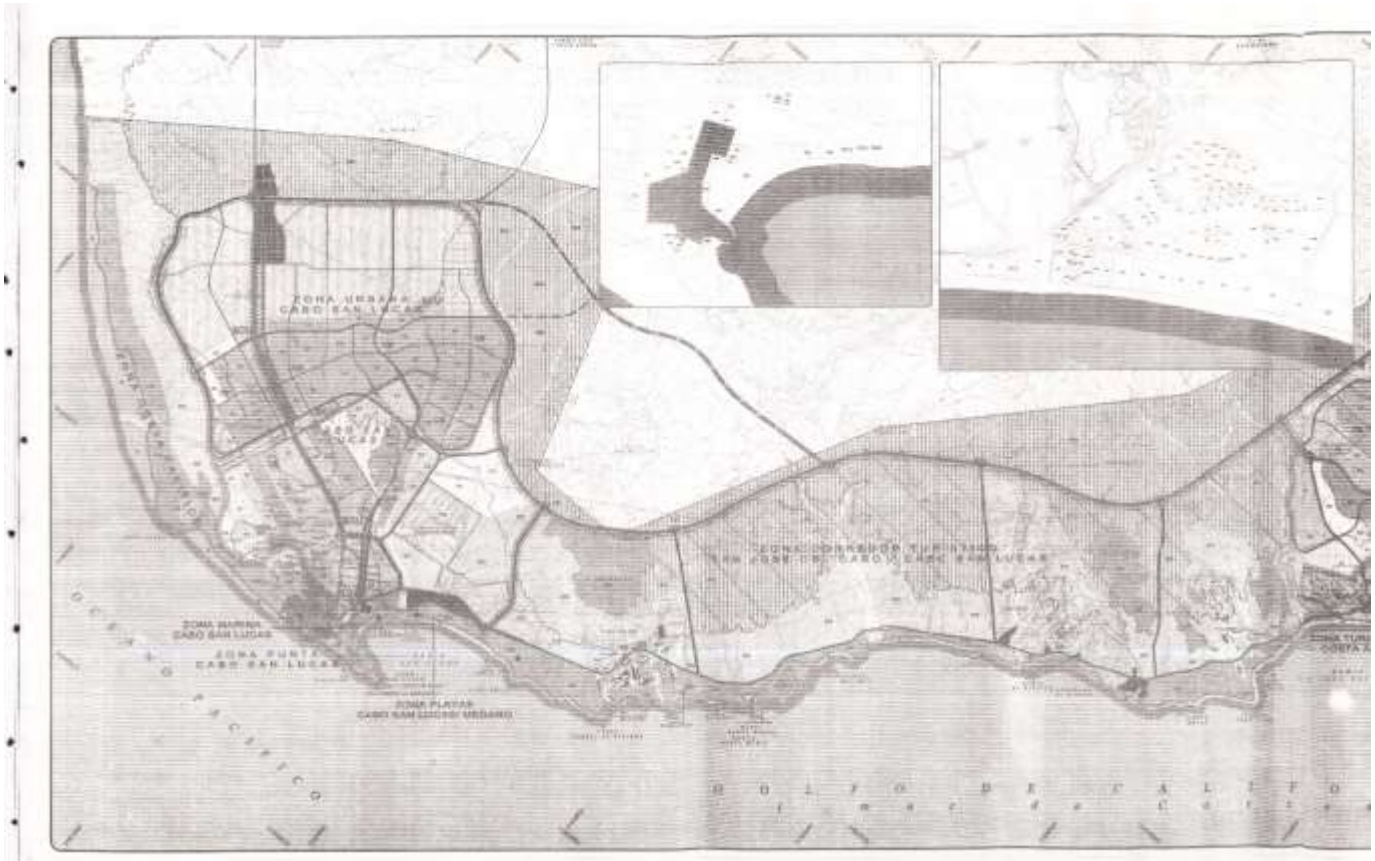
Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, Google Earth, 1990

Después del crecimiento que se había presentado hasta ahora, fue en el año de 1999 que se presentó una propuesta de organización territorial que integrara la totalidad del municipio, presentado como **Plan Director de Desarrollo Urbano para San José del Cabo – Cabo San Lucas B.C.S. 1999**<sup>42</sup> y que fue elaborado en base al Programa Nacional de Desarrollo Urbano y al Programa Nacional de Turismo, en colaboración con el gobierno estatal, el FONATUR y SEDESOL, pues recordemos que el objetivo fundamental de los planes turísticos es el desarrollo social; fue presentado en el boletín oficial del estado de BCS<sup>43</sup> en formato de *Plano de Estrategia*, donde se presentó una zonificación (primaria y secundaria) así como una reglamentación urbana general (mapa 10).

Este plan proyecta la generación del corredor turístico como elemento importante, destinando una dosificación de 28,387 Ha en usos habitacionales en San José del Cabo y 35,498 Ha en Cabo San Lucas, un total de 63,885 Ha, los cuales se utilizarían para servir a los suelos de uso turístico, para los cuales se destinaron 5,214 Ha en Cabo San Lucas y 777 Ha en San José del Cabo, siendo un total de 5,991 Ha; por otro lado, no obstante se presentó tanto una estrategia como una zonificación, no se encontró algún tipo de diagnóstico del momento histórico y de los requerimientos urbanos necesarios para la consolidación de los usos turísticos.

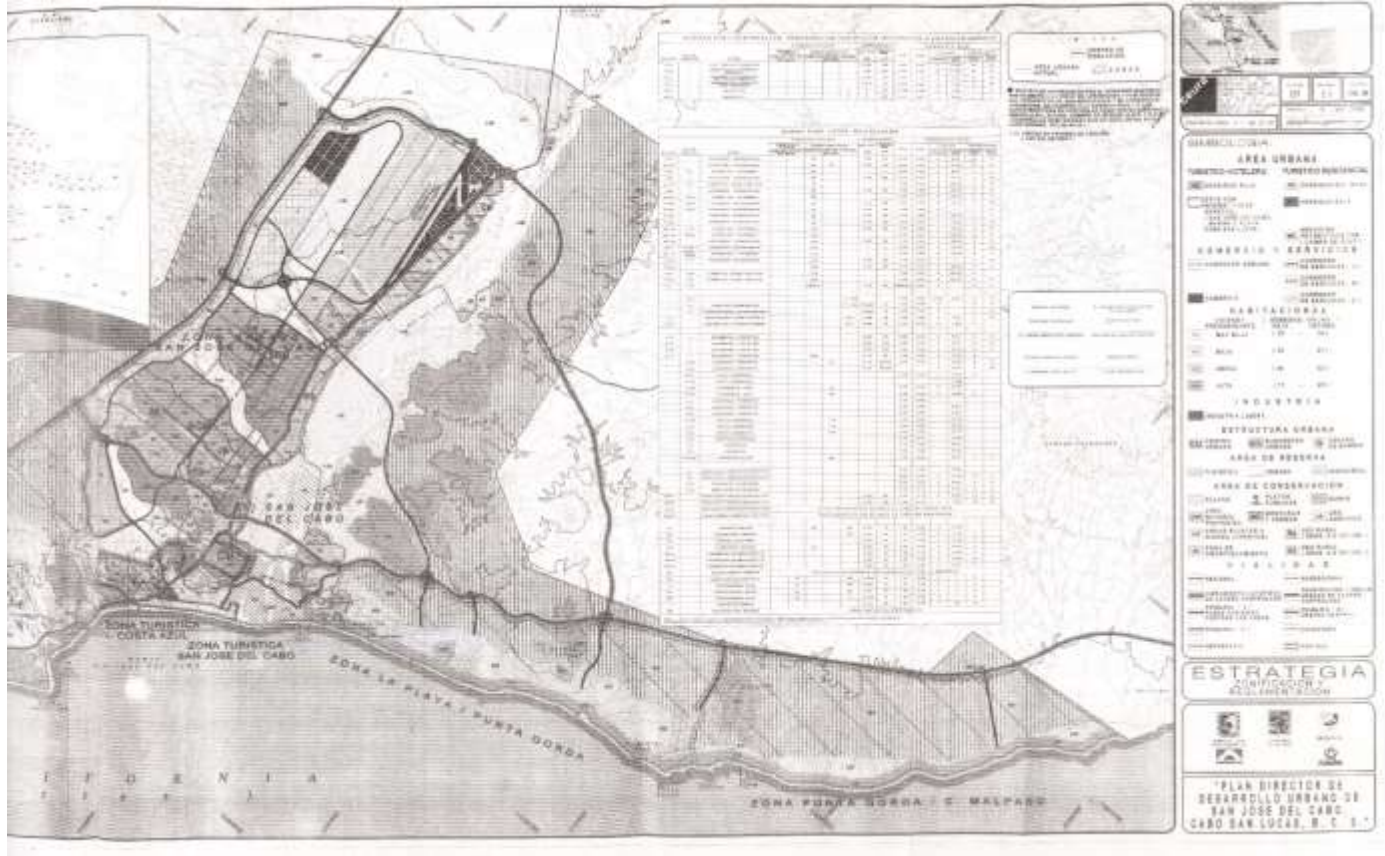
<sup>43</sup> Boletín Oficial del Estado de Baja California Sur, 31 de Diciembre de 1999.

*Mapa 10. Plano de Estrategia, Zonificación y Reglamentación,*



*Fuente: PDDU San José del Cabo*

*PDDU San José del Cabo – Cabo San Lucas, 1999*



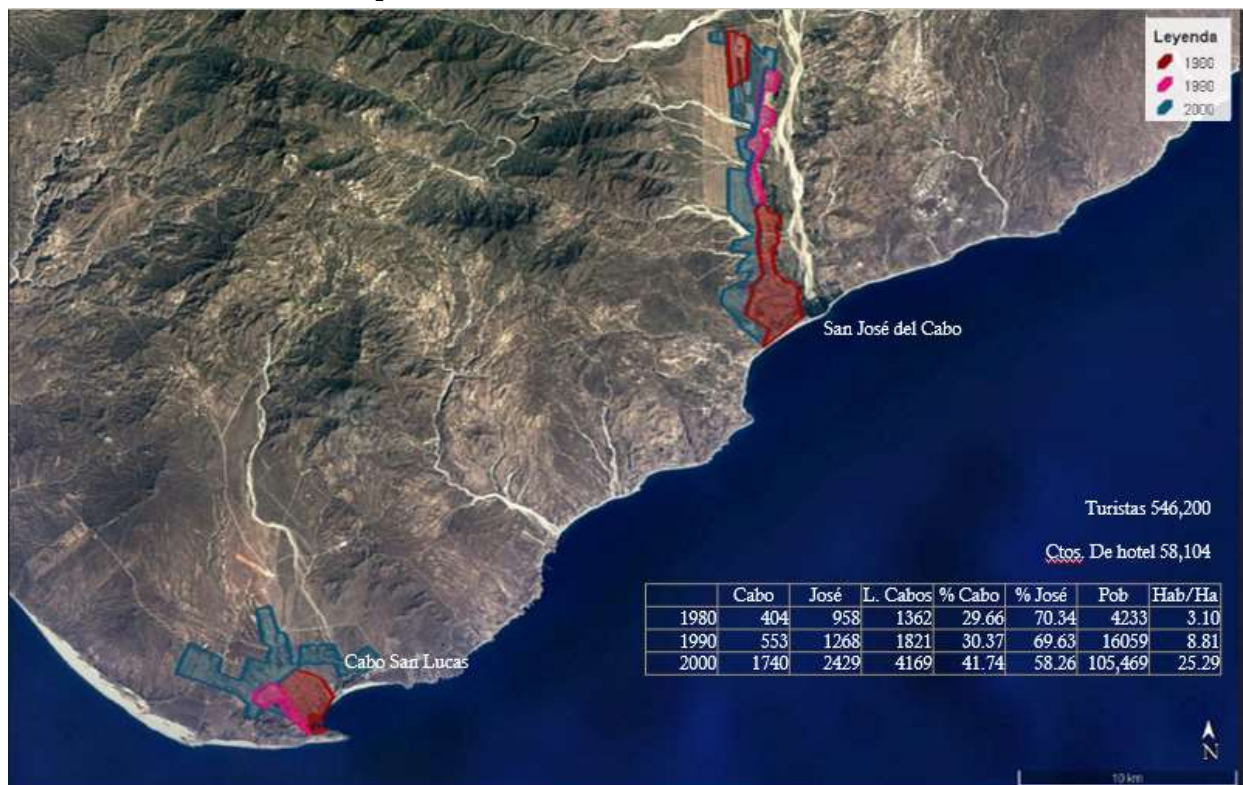
- Cabo San Lucas 1999.

En base a lo descrito anteriormente, es posible mencionar que, para el inicio del nuevo milenio, prácticamente todo el desarrollo urbano del municipio se había realizado sin una planeación adecuada e integral, lo que durante las anteriores décadas desarrolló problemas debido al crecimiento acelerado, como la aparición de asentamientos irregulares que luego aumentarían la demanda de servicios públicos (Bojórquez, 2019), algunos de los cuales son muy limitados por las características naturales de la zona, como el acceso al agua potable.

Además, como vimos en el apartado anterior, el periodo 1990-2000 se concentra el mayor aumento en la población de la ciudad, creciendo 6.57 veces, lo que se reflejó en la adición de 2,348 Ha a la mancha urbana; este crecimiento se representa principalmente en el aumento de los usos habitacionales proyectados, que al año 2000 representaban el 74% del total del área construida, mientras que los usos turísticos, que son a los que más se destina espacio en el plan, sólo representaban el 8% del total siendo únicamente un estimado de 340 Ha, concentrando la mayor cantidad de hectáreas en San José del Cabo (mapa 11 y 12).

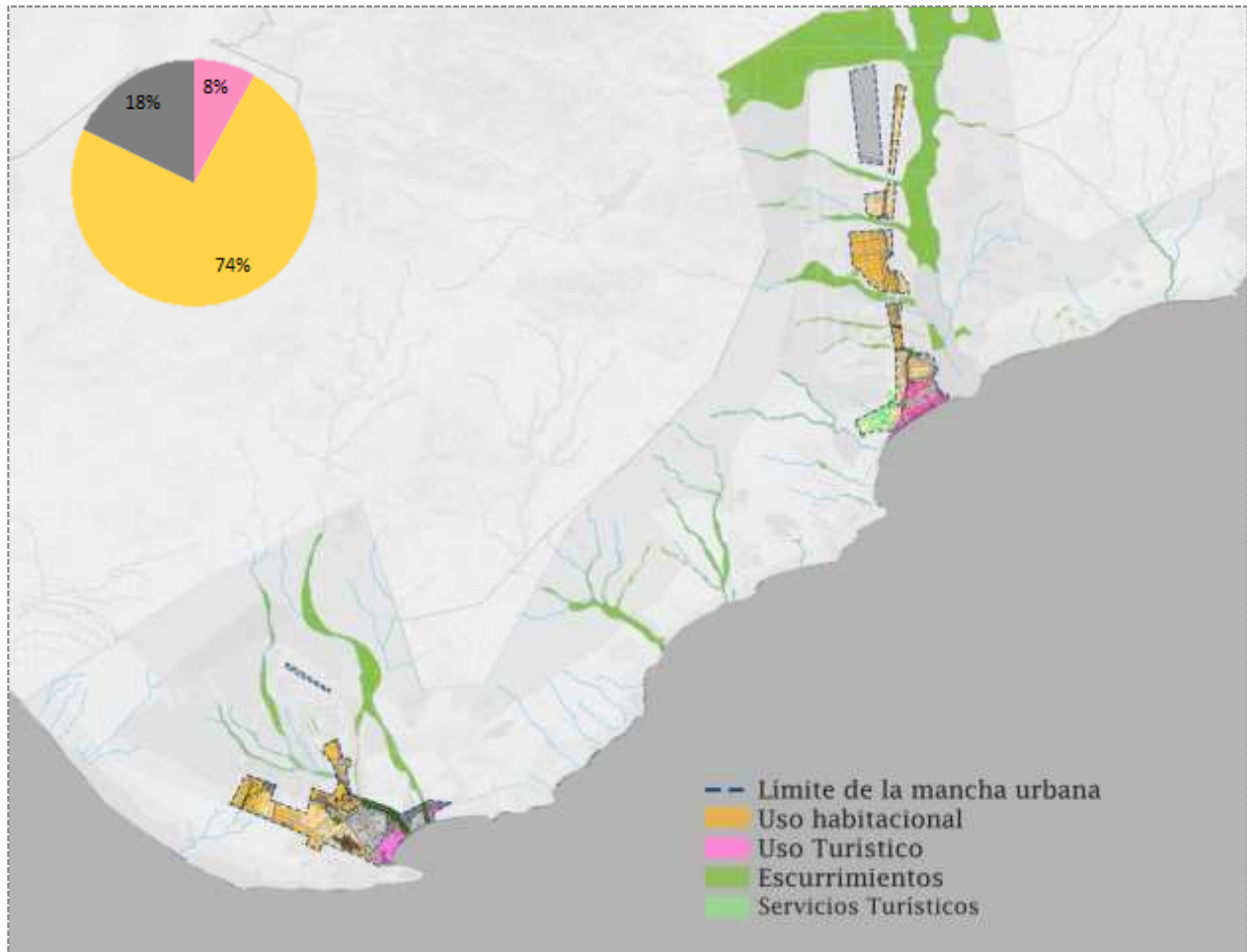
Destaca la poca ocupación del uso turístico para la concentración de actividad que se manifestaba en este periodo, tomando en cuenta que de 1990 al 2000 el número de cuartos creció casi 23 veces y se recibían más de medio millón de turistas.

**Mapa 11. Mancha urbana de Los Cabos al 2000**



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, Google Earth, 2000

**Mapa 12. Usos del Suelo, Los Cabos 2000**



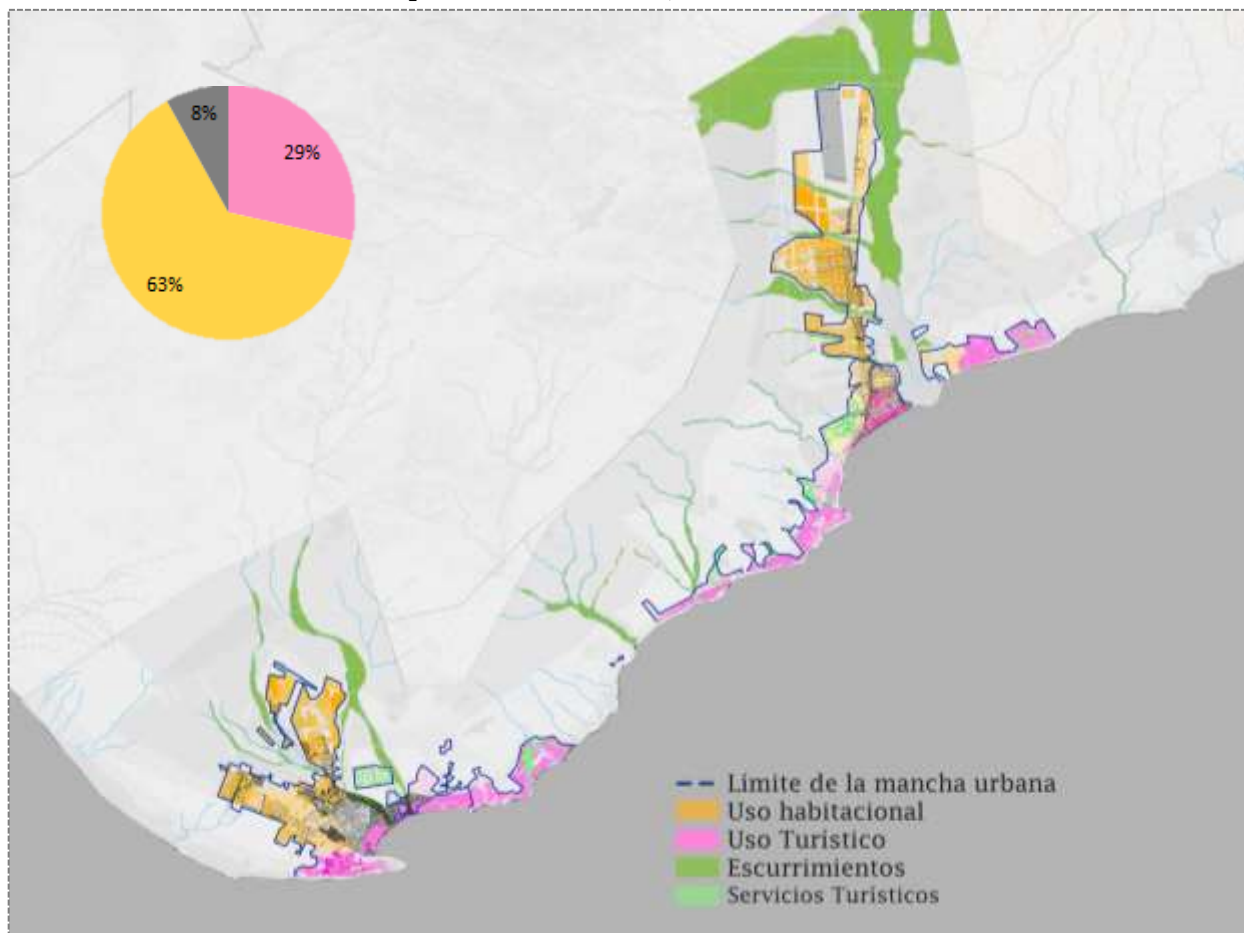
*Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, Google Earth, 2000, y la zonificación secundaria de*  
*Nota: Los servicios turísticos se incluyen en la cuantificación de usos turísticos\**

Once años después de la creación del PDDU 1999 (al 2010) la población, el número de turistas y la mancha urbana se duplicaron, representando una ampliación de 4,589.87 Ha, que se ven reflejadas en crecimientos tanto periféricos como en el litoral que fue ocupado por más de 66 mil cuartos de hotel, visitados ese mismo año por ya más de un millón de turistas (ver mapa 13). A este año el área de los usos turísticos se multiplicaron casi 8 veces, llegando a ocupar el 29% de la mancha urbana, mientras el uso habitacional se redujo a 63%.

Este crecimiento desproporcionado generó en la dinámica urbana una serie de problemáticas: por un lado, porque sabemos que Los Cabos no cuenta con recursos suficientes para ser sostenible por sí misma, lo que se manifiesta en la deficiencia y/o déficit en los servicios públicos; por otro lado, el auge de la actividad turística comenzó a limitar el acceso que los habitantes pudieran tener a su litoral, ante esto Jesús Bojórquez y Manuel Álvarez (2019) apuntan que:

“Si bien el CIP Los Cabos ha tenido un éxito notorio en términos económicos, también se deben reconocer una serie de externalidades negativas. Estas se han manifestado en la acumulación de rezagos en la zona habitada por la población trabajadora, con un **despojo de tierras** permanente a comunidades aledañas al litoral, así como la privatización de su espacio público vulnerando el derecho a la ciudad a los residentes locales, pues son marginados del acceso a las playas, su principal punto de confluencia, a pesar de que dicho acceso está consagrado por la Constitución mexicana (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2015).”

**Mapa 13. Usos del Suelo, Los Cabos 2010**

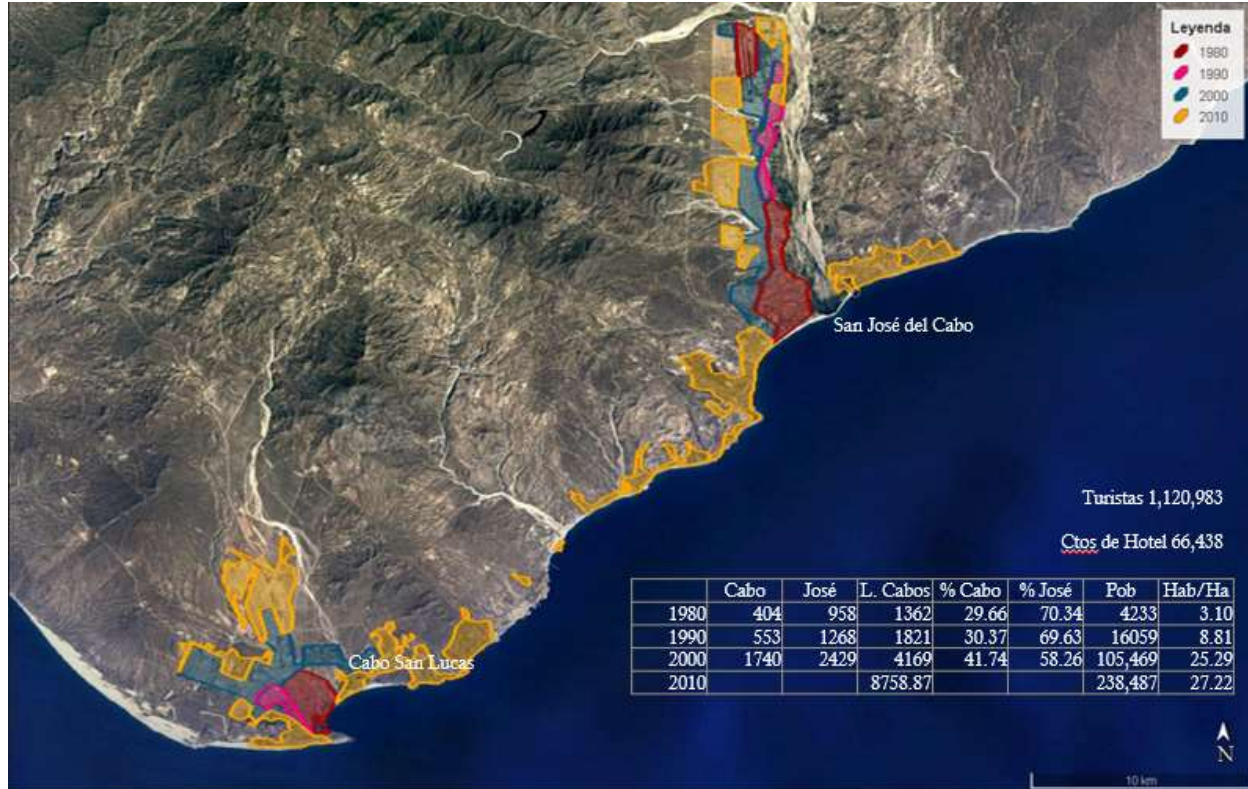


Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, Google Earth, 2010, y la zonificación secundaria de  
 Nota: Los servicios turísticos se incluyen en la cuantificación de usos turísticos\*

Con lo anterior se hace notar que el crecimiento urbano acelerado fomentado por el gran éxito de la actividad turística ha generado una serie de problemáticas a las que se enfrenta principalmente la población que reside y a las cuales se refiere Harvey con la acumulación por despojo, pues los habitantes son desplazados a zonas alejadas del litoral (donde se concentra el

capital) y en estas zonas alejadas, es donde los servicios, equipamiento y el empleo no están presentes o son deficientes.

**Mapa 14. Mancha urbana de Los Cabos al 2010**



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, Google Earth, 2010

Aún con este tipo de problemáticas acentuadas, no fue sino hasta luego del acuerdo de creación del *Instituto Municipal de planeación de Los Cabos* en el año 2009 que se desprende la *Segunda actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano San José del Cabo y Cabo San Lucas B.C.S. 2040*, publicado en abril de 2013 y en cuyo diagnóstico establece las externalidades antes mencionadas, como por ejemplo:

Que el municipio presenta un *déficit* en equipamientos de salud, recreación, deporte y educación, además de que el existente presenta deterioro; *falta de cobertura* de drenaje y deficiencias de saneamiento; peligro *de sobreexplotación de los acuíferos* pues al 2013 existen 30 colonias con más del 20% de usuarios con servicio intermitente de agua potable, un total de 12,269 habitantes, es decir, aproximadamente el 5.14 % de la población habitante; existe también un marcado *contraste entre la calidad* de infraestructura en los desarrollos turísticos habitacionales y los centros de población; existen asentamientos irregulares marginados, algunos incluso en zonas de alto riesgo; además se presenta el acaparamiento o “especulación” del suelo.

Por otro lado, se identifica que la planeación y administración del desarrollo urbano se ha dado en *forma limitada, con visión a corto plazo y sin enfoque integral*; los dos centros de población se encuentran *desarticulados estructuralmente*, por lo que presentan tipos de crecimiento distintos lo que *dificulta el correcto funcionamiento de la ciudad y aumenta sus costos operativos y administrativos*; existe una falta de oferta de programas sociales de vivienda para población de bajos ingresos, además de que se presenta *segregación y polarización* espacial de los estratos sociales; la centralidad de los servicios y equipamiento provoca desplazamientos periferia-centro, además de que se manifiesta también una *alta dependencia de la actividad turística* para el desarrollo económico.

Todas estas problemáticas se relacionan directamente con el crecimiento acelerado fomentado por la actividad turística, por lo que, ante estas realidades, el PDDU 2013 propone los siguientes objetivos generales en las principales materias urbanas:

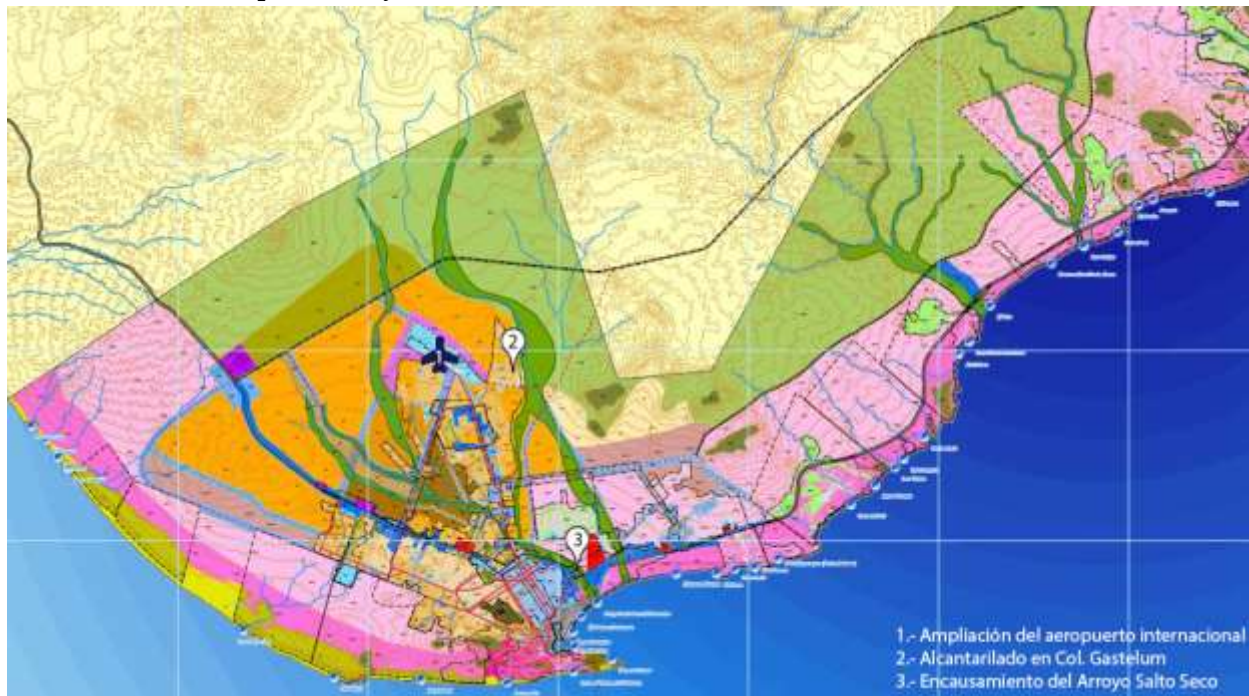
- **Estructura Urbana:** Consolidar el desarrollo *urbano-turístico* de manera *compacta, integral y sustentable*.
- **Movilidad:** Disminuir los tiempos y costos de traslado de la población y hacer accesibles los bienes y servicios.
- **Infraestructura:** Construir sistemas eficientes de infraestructura urbana que cubran las necesidades de la población.
- **Equipamiento:** Dar acceso a habitantes y visitantes a un sistema integral de equipamiento en espacios suficientes y de calidad.
- **Medio ambiente y recursos naturales:** Dar prioridad al aprovechamiento racional de los recursos naturales como principal factor del desarrollo sustentable.
- **Economía:** Lograr un desarrollo económico *equilibrado, diversificado y sustentable*.
- **Suelo:** Planear y administrar el suelo urbano de forma transparente y eficiente.
- **Población:** Fomentar el desarrollo humano, equidad, cohesión, participación e identidad de la población. (*Combatir la segregación y los contrastes en calidad del espacio urbano y los niveles de ingresos*)
- **Vivienda:** Desarrollar comunidades habitacionales de calidad, sustentables, integrales, heterogéneas y accesibles.
- **Marco Normativo:** Tener un marco jurídico e institucional que garantice el desarrollo sustentable. (*En respuesta a la falta de enfoque integral y de largo plazo*)

La conformación de estos objetivos va acorde a la solución de los problemas mencionados, por lo que, en el marco estratégico se propusieron 244 proyectos, de los cuales la mayoría se enfocan en la problemática de movilidad debido a la relación longitudinal entre los centros de población y el corredor turístico; sin embargo, y no obstante estos objetivos, de los proyectos propuestos, se han identificado como realizados (con las limitaciones físicas con las que se realizó este estudio), únicamente 9 de ellos, es decir el 3.6% del total, al 2020.



Tres de estos proyectos se localizan en Cabo San Lucas, siendo estos: la ampliación del aeropuerto internacional, con el propósito de aumentar la recepción de vuelos y por ende de turistas, lo que traería mayor crecimiento urbano y mayores problemáticas; el alcantarillado de la Col. Gastelum, como parte de los proyectos de saneamiento; y el encauzamiento del arroyo Salto Seco, con el propósito de prevenir inundaciones en las zonas aledañas a él (mapa 15).

**Mapa 15. Proyectos del PDU realizados en Cabo San Lucas al 2020**

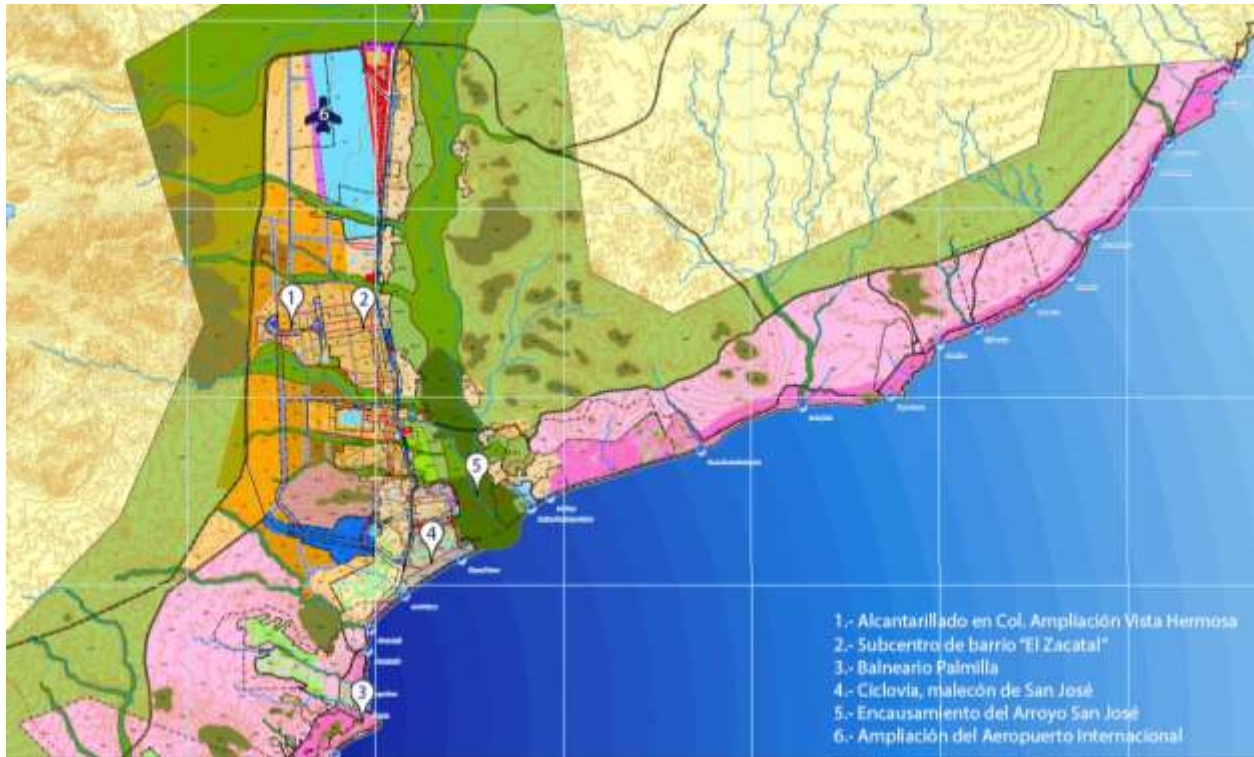


*Fuente: Elaboración propia en base a la Zonificación Secundaria del PDU Los Cabos 2014*

Los seis proyectos restantes se localizan en San José del Cabo y consisten en el alcantarillado de la Col. Ampliación vista hermosa, aumentando el área surtida de este servicio; la rehabilitación del subcentro de barrio “el Zacatal”, ubicado aproximadamente en el centro morfológico de la ciudad; la construcción del Balneario Palmilla, en la zona turística, al sur; un tramo de ciclovía ubicado sobre el malecón, sin conexión al resto de la ciudad; el encauzamiento del arroyo San José para prevenir desbordamientos; y al igual que en San Lucas, la ampliación del aeropuerto internacional para aumentar la capacidad de llegadas (ver mapa 16).

En este sentido podemos apreciar que 6 de los 9 proyectos se localizan en puntos benéficos para la zona o el desarrollo turístico (dos mejoras en aeropuertos, dos encausamientos que previenen desastres tanto en la zona de actividad turística como la zona habitacional, la ciclovía del malecón y el proyecto de balneario localizado en el corredor turístico, estos últimos alejados de las zonas habitacionales de ambos centros de población, a pesar de ser anunciados como puntos de integración entre estos dos usos).

**Mapa 16. Proyectos del PDU realizados en San José del Cabo al 2020**



*Fuente: Elaboración propia en base a la Zonificación Secundaria del PDU Los Cabos 2014*

Esta preferencia, de la misma forma que en los corredores urbanos, genera bordes o fronteras urbanas que intensifican las diferenciaciones espaciales entre los usos, esto puede ser observable a nivel de calle (ver figuras 13 y 14), siendo así que en la zona turística adyacente a los proyectos realizados (3 y 4 en el mapa anterior) mantiene una imagen urbana homogénea y con toda la infraestructura, mientras que la zona habitacional adyacente a los proyectos 1 y 2 de la figura anterior, se reconoce una imagen urbana discontinua e incluso carente de pavimentos y alumbrado público.

**Fig. 13 Imágenes a nivel de calle, zona turística de San José del Cabo**



*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

**Fig. 14 Imágenes a nivel de calle, zona habitacional de San José del Cabo**



Av. Israel

Calle Forjadores

Fuente: Google Street View, Mayo de 2019

Por otro lado, destaca dentro de los instrumentos de planeación, la publicación en 2014 de la *Agenda de Competitividad Turística 2013-2018 del Destino Turístico de Los Cabos* publicada en el 2014, que fue realizada por de la Universidad Autónoma de Baja California Sur, a través del gobierno federal y la SECTUR, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo. En general, estas agendas marcaban como objetivos a escala local, la realización del diagnóstico del sector turístico, el diseño de una agenda de propuestas basados en criterios e indicadores de *competitividad*, la generación de un tablero de control que permitiera evaluar avances y formular una cartera de proyectos viables para financiarse mediante convenios, subsidios o esquemas financieros alternos.

En este sentido, la agenda de Los Cabos en su diagnóstico observa que:

*“Los Cabos requiere de una **amplia competitividad** para posicionarse y mantenerse a nivel mundial. Pues ... este destino es considerado como Premium, y como tal requiere de inversiones para mantenerlo en los gustos del turista principalmente internacional.”*

Es por ello que este instrumento presenta una cartera de proyectos en distintas materias que a continuación se enlistan:

#### *Oferta Turística:*

- Mejorar la imagen del centro histórico, Cabo San Lucas
- Museo de la Ballena, Cabo San Lucas (proyecto actualmente en negociación)
- Ciclovía sustentable, San José del Cabo, Zona hotelera (la cual ya se realizó y venía incluida también en el PDU)
- Espacios de conectividad WI-FI en el centro histórico, Cabo San Lucas
- Acuario público, Los Cabos (el cual ya fue proyectado, pero no se ha confirmado su construcción)

#### *Formación, certificación y accesibilidad*

- Instituto estatal de capacitación para el turismo
- Apertura a la libre competencia del transporte
- Tren ligero que conecte el destino
- Desaladora adicional (proyectada también)

*Promoción, comercialización y gestión del destino*

- Seguridad y certificación de comunidad segura, Cabo San Lucas
- Campaña para cultivar el sentido de pertenencia, Cabo San Lucas
- Reactivación y dignificación de la política turística, Cabo San Lucas

*Sustentabilidad y seguridad patrimonial y física*

- Planta de tratamiento de residuos sólidos
- Planta desaladora
- Planta de energías alternativas
- Certificación ambiental del destino
- Programa de seguridad integral

Además, se especifican los siguientes proyectos como prioritarios:

- *Programa integral de seguridad*, con el propósito de mantener y mejorar la ***percepción de seguridad*** en torno a los visitantes;
- *Planta de tratamiento de residuos sólidos*, para reducir la contaminación y generar una cultura de sustentabilidad; por último,
- *Planta desaladora*, con el objetivo de brindar el recurso hídrico al sector turismo y a la población en general.

Podemos ver que el carácter turístico de la ciudad rige de sobremanera los proyectos que han sido propuestos y realizados a través de los diversos instrumentos de planeación en el municipio de Los Cabos, a pesar de plantear un diagnóstico y objetivos integrales volcados a las necesidades locales (o el valor de uso), las intervenciones urbanas se definen principalmente por la actividad económica turística, volcado a los intereses económicos (valor de cambio).

En este sentido, a pesar de que del PDU únicamente se han realizado el 3.6% del total de proyectos planteados, la industria turística se amplió con 2,463 habitaciones más tan solo en el año 2019, lo cual da a entender que se pretende seguir aumentando la capacidad de recepción turística, sin tomar en cuenta los escasos recursos y el déficit de infraestructura y equipamiento, que no son suficientes para satisfacer las necesidades de la población residente, misma que sólo aumentará en medida que se continúen brindando oportunidades económicas a la inversión masiva en el sector turismo.

### 3.3 Dimensión Socio – Económica | Lucha social y política

*Tabla 8. Caracterización de la dimensión de estudio*

Dimensión	Objetivo	Variables	Caracterización
<b>Socio Económica</b>	Conocer las <b>implicaciones socio económicas a escala local</b> derivadas del arraigo del capital turístico, para entender de qué formas la manifestación de este capital ha impactado en la <b>calidad de vida</b> de la población residente y en el desarrollo desigual.	<i>Lucha social y política</i>	<b>Problemáticas sociales</b> en las que se manifiestan los principales síntomas de la distribución desigual de los recursos

*Fuente: Elaboración propia en base a la matriz teórico-metodológica*

Al 2010, el municipio de Los Cabos concentraba el 37.44% del total de la población estatal, el 69% de su recepción turística y el 38.26% de su P.E.A.; destaca, como vimos anteriormente, que con el paso del tiempo esta P.E.A. se ha ido especializando, aumentando en 10 años de 38% a 79% su PO (población ocupada) en la categoría de servicios (4.64 veces en términos de números reales).

Lo anterior quiere decir que al 2010, existían más de 80 mil personas y sus correspondientes familias dependiendo directa o indirectamente de la actividad turística. Por lo que es destacable que, los empleos generados por la actividad se caracterizan por no percibir un salario muy por encima del mínimo marcado por la ley, siendo las ocupaciones con un mayor porcentaje de PEA en el censo 2010 los empleados de ventas, despachadores o dependientes con el 5.9%, seguidos de los comerciantes en establecimiento, los meseros y albañiles, con 3.9%, 3.6% y 2.8% del total del PEA respectivamente.

Del total de PEA Ocupada, el 59.4% percibían al mismo año un salario menor a los 10 mil pesos al mes, siendo el promedio 6 mil pesos, lo que coincide con el promedio nacional, pero que no comprende lo suficiente para mantener una vida digna y a la vez fomentar la movilidad social, por lo que en este apartado se analiza este contexto en relación a los tipos de pobreza por ingresos propuestos por CONEVAL<sup>44</sup>.

*Tabla 9. Porcentaje de pobreza por ingresos respecto al total de población en Los Cabos 1990-2010*

Alimentaria			Capacidades			Patrimonio		
1990	2000	2010	1990	2000	2010	1990	2000	2010
11.60%	5.30%	9.60%	17.70%	9.70%	15.10%	39.00%	30.40%	35.30%

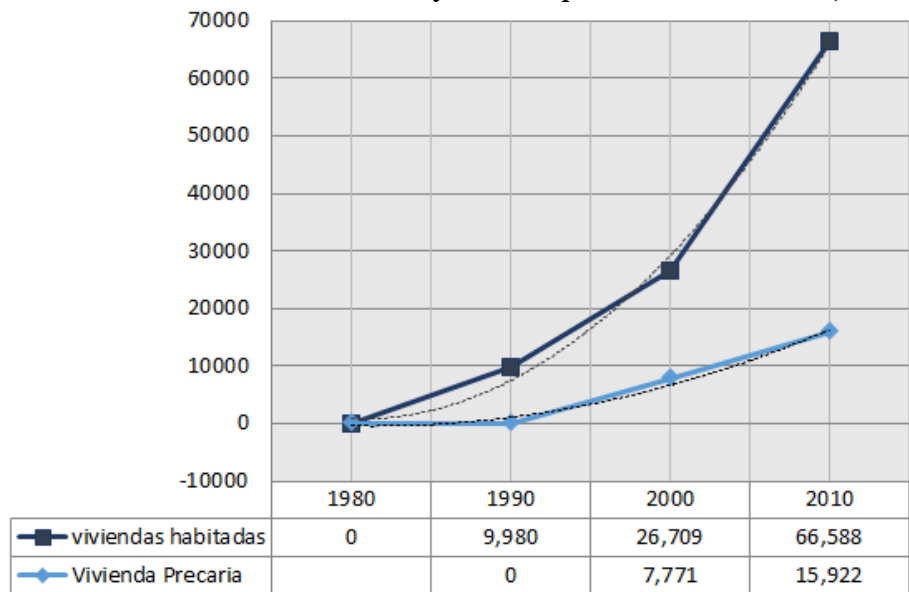
*Fuente: Elaboración propia en base a información de CONEVAL.*

<sup>44</sup> Definiciones de pobreza por ingresos, CONEVAL. **Pobreza alimentaria:** Incapacidad para obtener una canasta básica alimentaria, aún si se usa todo el ingreso disponible en el hogar para comprar solo estos bienes; **Pobreza de capacidades:** Insuficiencia del ingreso disponible para adquirir el valor de la canasta alimentaria y efectuar los gastos necesarios en salud y educación; **Pobreza de patrimonio:** Insuficiencia del ingreso disponible para adquirir la canasta alimentaria, así como realizar los gastos necesarios en salud, vestido, vivienda, transporte y educación.

En este sentido, y según los datos recabados en la tabla 9, se aprecia que todos los tipos de pobreza han ido en aumento dentro del municipio, siendo así que al 2010, el 60% de la población se encontraba en alguna de las tres situaciones de pobreza propuestas por CONEVAL; de ellas, destaca la población en situación de *pobreza alimentaria*, la más fuerte de todas en relación a los ingresos, que al 2010 mantenía un número de 22,895 personas, lo que representa el 9.6% del total de la población habitante. En este sentido, del año 1990 al 2000, el porcentaje se redujo, sin embargo, para 2010 aumentó de nuevo en todas las categorías, quizá fomentado o de la mano del crecimiento acelerado de población que se presentó durante esta década.

Por otro lado, la pobreza de patrimonio es la que mantiene el porcentaje más alto, siendo un total de 84,186 personas (el 35.30% del total de la población) en esta circunstancia; lo que se explica por la especialización, que mantiene a la población en empleos que no les permiten acumular capital suficiente para adquirir bienes y servicios más allá de los completamente necesarios para la supervivencia como el alimento, la salud y el vestido; en este sentido, en Los Cabos al año 2000 el 29% del total de viviendas habitadas se encontraban en situación de precariedad, según lo establecido en el indicador “*Población habitando vivienda precaria*”, de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) de ONU HÁBITAT (ver gráfica 11), porcentaje que se ve reducido para el año 2010 a un 24% del total, pues se construyeron más de 40mil viviendas nuevas.

**Gráfica 11. Total de viviendas habitadas y vivienda precaria en Los Cabos, 1980-2010**



Fuente: Elaboración propia en base a INEGI y los indicadores del desarrollo sostenible ONU HABITAT.

Nota: No existen registros de vivienda precaria antes del año 2000 (debido a la fecha de creación de los ODS), ni de viviendas particulares del año 1980 (debido a que el municipio aún no se conformaba como tal)

Vivienda precaria: El dato se obtuvo al multiplicar el porcentaje marcado por el indicador “población habitando vivienda precaria” por el total de población y dividir el resultado entre el tamaño de las familias de cada año. El tamaño de las familias se obtuvo al dividir la población total de cada año entre el número de viviendas habitadas (Censos, INEGI).

No obstante la reducción porcentual de la vivienda precaria, esta ha continuado creciendo, duplicándose de 2000 a 2010, lo que nos indica que realmente no se ha reducido el número de personas que habitan en estas circunstancias, sino que solamente se proveen nuevas viviendas para aquellas personas que migran y tienen la capacidad de adquirirlas.

### **3.4 Conclusiones**

Podemos apreciar que la acumulación de inversión y capital, en este caso específicamente de carácter turístico, en el municipio de Los Cabos, ha generado una serie de externalidades medibles y apreciables como exitosas en tanto a sus características económicas, pues la mayor parte de la población tiene un empleo y habita en una vivienda; además, no podemos negar el éxito que el CIP mantuvo en términos de atracción para la actividad turística.

Sin embargo, al asentarse este capital turístico y comenzar a arraigarse y reproducirse en torno a la belleza del litoral, se comenzó un proceso de transformación territorial acelerado, que a la fecha desemboca en diversas problemáticas urbanas y sociales, derivadas de este rápido crecimiento; estas problemáticas afectan principalmente a quienes habitan permanentemente el territorio, los prestadores de los servicios que mantienen funcionando el sistema turístico.

En particular, el municipio de Los Cabos puede describirse como un sistema compuesto de tres elementos (dos centros de población y el litoral o corredor turístico), en los dos primeros se concentra la población que presta los servicios y en el segundo la zona donde se generan más empleos. Son dos centros poblacionales desarticulados entre sí, por lo que su conectividad representa un problema serio en relación a los viajes del hogar al trabajo y viceversa. Esta desarticulación es debida a la especulación y los altos costos del suelo, por lo que las zonas habitacionales son desplazadas y/o ubicadas lejos de las zonas turísticas o turísticas/habitacionales.

Por otro lado, y repasando los indicadores medidos anteriormente, nos damos cuenta de que a pesar de que la mayoría de las personas se encuentran ocupadas, el 60% de la población se encuentra en una de las tres situaciones de pobreza por ingresos, lo que nos indica que, a pesar de contar con un alta nivel de Población Ocupada, la mayoría de las personas no reciben un salario suficiente para tener una vida digna según lo establecido por el CONEVAL.

Además, se presentan conflictos importantes ante la privatización y/o mercantilización de las playas, pues este recurso es por ley un bien público común, pero coincide que este recurso es también, en el caso del turismo de playa, al cual se arraiga el capital, por lo que los habitantes, son restringidos o limitados del acceso a muchas de las playas localizadas aquí, lo que coincide con la propuesta teórica de Harvey respecto a la acumulación por despojo.

A pesar de lo anterior, quizá la mayor problemática en este municipio sea la escases del recurso agua, que se dosifica entre las colonias populares a través de itinerarios semanales en un intento por reducir el estrés hídrico. El CIP Los Cabos, a pesar de contar con una planta desaladora, lo aquí producido no representa porcentaje suficiente para satisfacer la demanda, por lo que se destinarán los fondos del estado para construir una planta extra (que originalmente se ubicaría en La Paz (capital del estado), pero que ahora irá a Los Cabos, el motor económico del estado).

No obstante lo anterior, aún a la fecha se proyecta crecimiento de la actividad turística, lo que a la vez generará atracción poblacional y por tanto una mayor demanda de agua, suelo urbanizado y equipamiento de todos los tipos, misma demanda que se sumará al déficit que de por sí ya existe actualmente.

No cabe duda que el crecimiento acelerado ha propiciado toda esta serie de problemáticas urbanas y sociales en este CIP, por lo que es de suma importancia cuestionar el crecimiento de la actividad turística en la región, por ser el principal catalizador de esta problemáticas. Es imprescindible aprovechar de mejor modo el capital que se encuentra implantado ya que sin duda Los Cabos representa uno de los Centros de Playa más importantes del país, por lo que, aumentar más la capacidad receptiva del CIP, conllevaría aumentar aún más la presión existente por los recursos y las problemáticas urbanas y sociales.



## Capítulo 4. DTT: Playa del Carmen, Quintana roo

Playa del Carmen es la cabecera del municipio de Solidaridad, en el estado de Quintana Roo; colinda al norte con el municipio de Benito Juárez, al noroeste con Lázaro Cárdenas, al sur con Tulum y al este con el Mar Caribe y la isla de Cozumel; sin embargo su origen se remonta al periodo clásico (400 d.C y 900 d.C), cuando este lugar era conocido como Xaman-Há, y funcionaba como puerto, centro de comercio y centros ceremoniales de la cultura maya; también fungía como lugar de tránsito y peregrinaje para la veneración de la diosa Ixchel en su santuario ubicado en la isla de Cozumel.

A la llegada de los españoles la zona era descrita como un extenso asentamiento de construcciones de mampostería y plataformas para casas de madera y palma, en la que los habitantes se dedicaban a actividades pesqueras y agrícolas (INAH, 2018). Para 1526, la región fue conquistada por Fco. De Montejo, quien fundó la Villa de Salamanca Xaman –Há, misma que fue abandonada 3 años después debido a la escasez de alimentos y a las condiciones climáticas que resultaban poco favorables para los españoles, por lo que fue ocupada sólo por pequeñas tribus hasta finales del siglo XX. Esto representa un periodo de más de 400 años luego de la conquista en los que la zona peninsular de Quintana Roo permaneció aislada de los acontecimientos del México central, manteniendo una economía autosuficiente con una población escasa.

Lo anterior, ya para finales del siglo XX, era leído como una región improductiva económicamente para la escala nacional, ya en el marco del liberalismo y la competencia por la acumulación del capital. Por ello, luego de la década de los 70's, durante los gobiernos de Ordaz y Echeverría, se trató de aprovechar estas áreas improductivas (al igual que en el caso Los Cabos) para dar paso al turismo a través de la planeación económica.

Resultado de ello se puso en marcha la construcción del CIP Cancún (1969), que se localiza aproximadamente a 62 km al norte de Playa del Carmen. De la mano a esto, se decreta la conformación del estado soberano de Quintana Roo en 1974, mismo que más tarde se consolidaría como la región turística más importante del país con la integración del *corredor turístico* Cancún-Tulum, o de la Riviera Maya (2001), en el cual, Playa del Carmen forma parte importante, al ser el centro morfológico y el punto de conexión con la isla de Cozumel.

Este corredor responde a la misma lógica de ocupación longitudinal del territorio analizado en el caso del CIP Los Cabos a una escala mayor, siendo la principal sede de inversiones la zona colindante al mar; es tan importante esta lógica de ocupación, que a inicios de los años 2000 **el 80%** del total de la población de Quintana Roo se asentaba a no más de 50 km de la línea costera (Herrera, 2018).

**Mapa 17. Corredor Turístico de la Riviera Maya**



*Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales, Google Earth 2021*

A la fecha y resultado del éxito en torno al crecimiento económico que los planes, programas y políticas neoliberales de desarrollo regional con carácter turístico han generado, Playa del Carmen ha presentado la tasa de crecimiento más alta a nivel nacional (Campos, 2007) gracias a la alta migración fomentada por la demanda de empleo, lo que conlleva una serie de problemáticas urbanas desprendidas de este crecimiento acelerado.

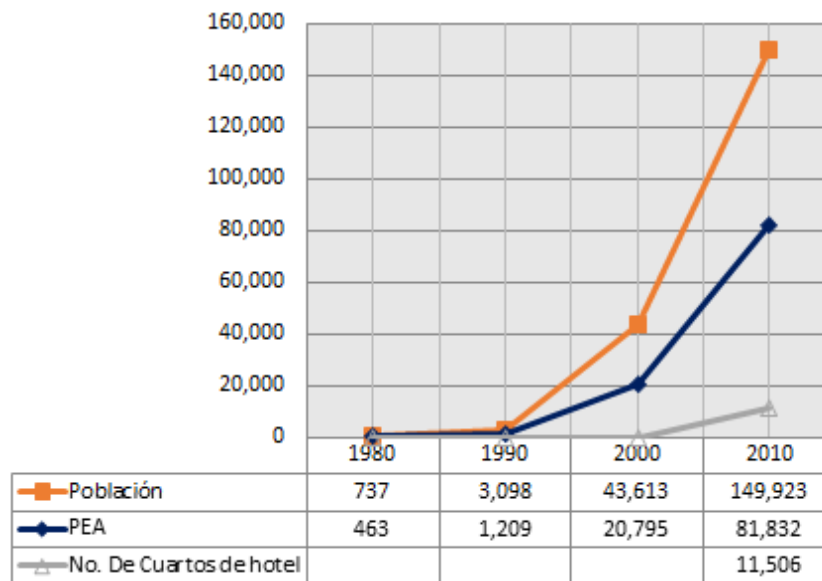
Al 2020, Playa del Carmen supera los 300mil habitantes (INEGI, 2020), ubicados en una zona que hace 50 años era catalogada como un pueblo de menos de 1,000 habitantes, lo que representa un alto impacto al entorno natural y una evolución de la conformación espacial por de más interesante con sus necesarias particularidades; es por ello que a continuación se analizan algunos de los distintos procesos que han llevado al estado actual de esta ciudad, dentro de las dimensiones propuestas en este estudio.

#### 4.1 Dimensión Económica – Urbana | *Arraigo Material y Acumulación del capital en el espacio y el tiempo*

Como se ha visto al momento, Playa del Carmen mantiene muchas similitudes con el caso de Los Cabos, siendo así que ambos, antes del fomento a la actividad turística por parte del gobierno federal, se localizaban en zonas poco conectadas y poco pobladas que mantenían una economía “natural”, además de que guardaban características paisajísticas destacables; por otro lado, y a diferencia de la península de Baja California Sur, en la región Caribe se contaba también con diversos y abundantes recursos culturales, lo que derivó en la caracterización de la zona desde la escala nacional como un *corredor turístico regional*.

Con la construcción y consolidación del CIP Cancún se comienza el proceso de atracción de capital turístico en todo el corredor, por lo que casi a manera de “derrame” desde Cancún, se comenzó a presentar un crecimiento exponencial al norte del entonces poblado de Playa del Carmen, basado en el plan de integración del corredor turístico regional de la Riviera Maya; así, y al igual que el caso de Los Cabos, durante la década de 1990 a 2000, se presenta la tasa de crecimiento más alta de la historia de Playa del Carmen, marcando 14.08, incluso la más alta a nivel nacional, lo cual se vio reflejado en la ocupación territorial de más de mil hectáreas, de las cuales poco más del 40% correspondían al uso turístico (ver mapa 18). Destaca que a este año, en Playa del Carmen ya se concentraba un área mayor (en términos de números reales y relativos a la mancha urbana) destinada al uso turístico que en el caso de Los Cabos.

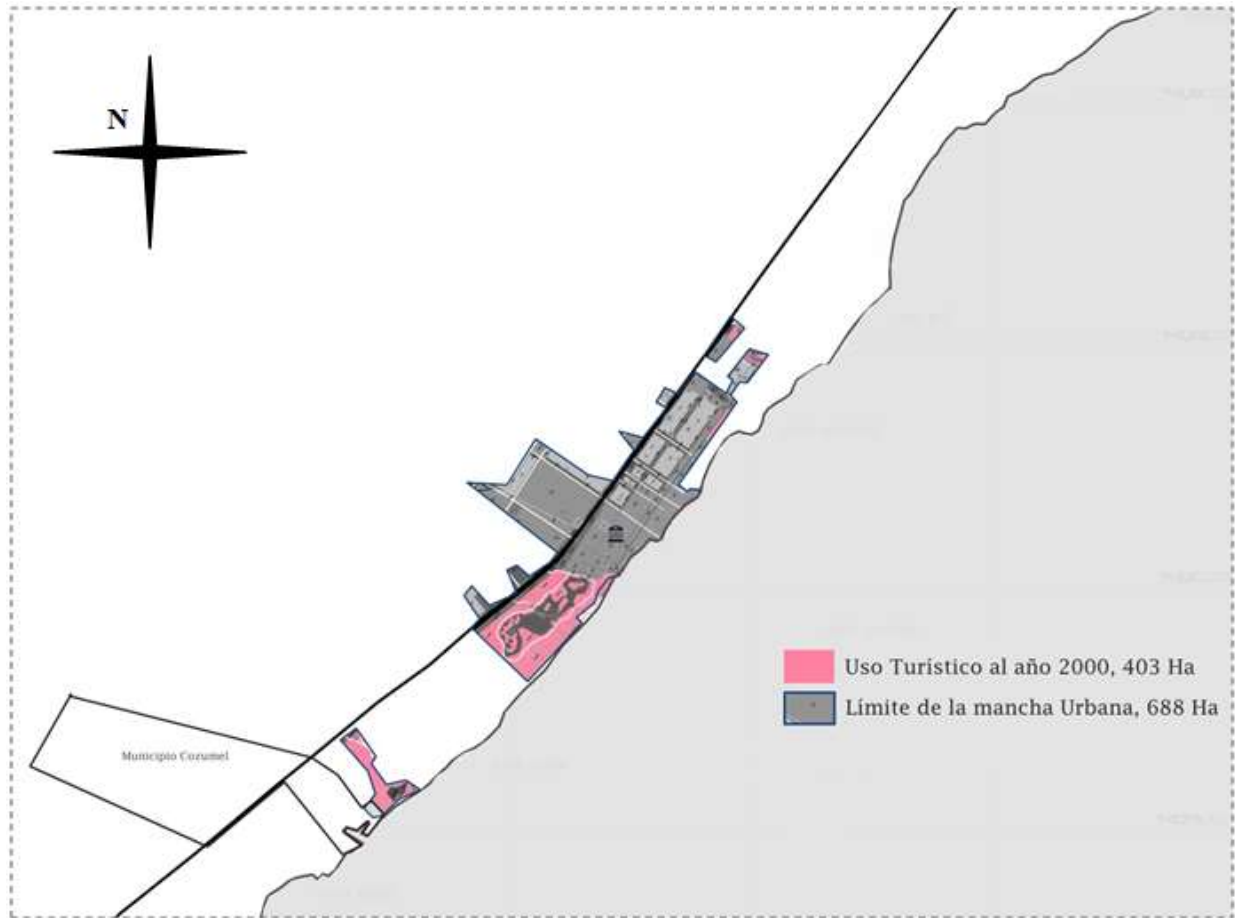
**Gráfica 12. Crecimiento de la Población, Población Económicamente Activa y el Número de Cuartos de Hotel en Playa del Carmen, 1980-2010**



Fuente: Elaboración propia en base a INEGI y DATATUR.

Nota: No se encontraron datos relacionados al No. De cuartos antes del año 2010.

**Mapa 18. Uso Turístico respecto a la mancha urbana al año 2000**

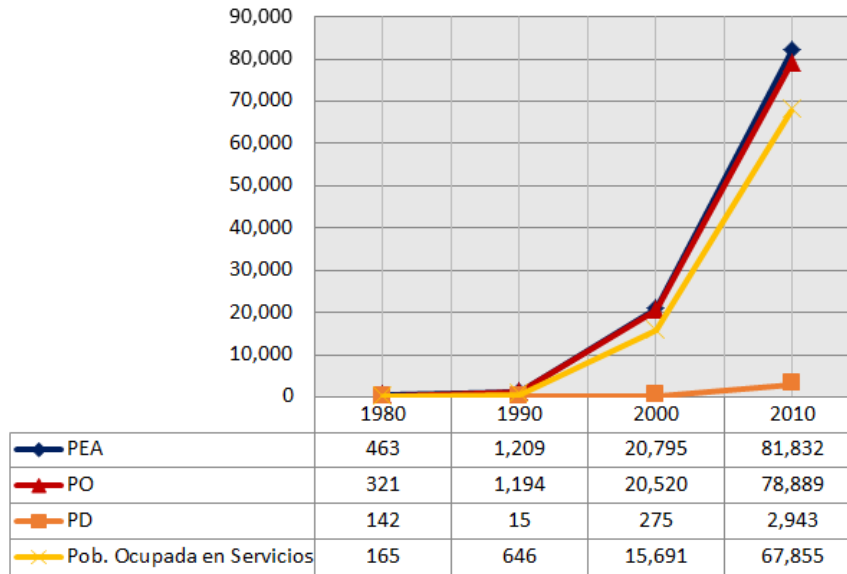


Fuente: Elaboración propia en base la Zonificación Secundaria del PDU Playa del Carmen 2000 e imágenes satelitales de google earth.

Todo este crecimiento se representa por la fuerza laboral que aquí se ha acumulado, siendo así que la Población Económicamente Activa (PEA) representa más del 40% del total de la población en todas las décadas analizadas (ver gráfica 12). Esto ocurre en respuesta a la acumulación de equipamiento turístico en la zona, del mismo modo que ocurrió en Los Cabos, que a la vez ofertaba y demandaba una gran cantidad de empleos como parte del arraigo del modo de producción económica del turismo.

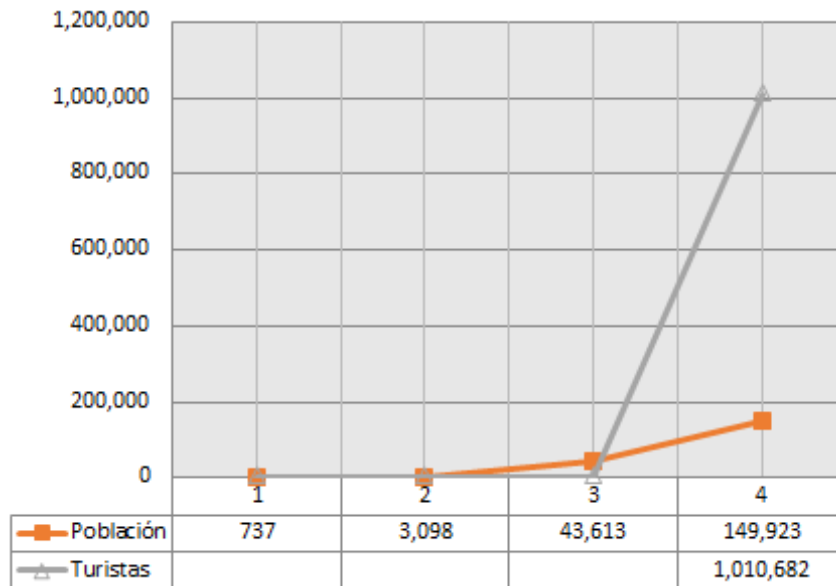
De esta forma, la PEA se ha especializado en el mismo sector (ver gráfica 13), pues a partir de la década de 1990 y hasta el 2010, más del **50%** del total se emplea en actividades terciarias o relacionadas o complementarias, siendo un **96%** al 2010; por otro lado, la *población desocupada* (PD), representa un porcentaje bajo de esta conformación, aunque su tasa de crecimiento durante la década de 2000 a 2010 presenta un aumento considerable, pues creció más de 10 veces su tamaño, siendo más de 60mil personas al 2010 las que se encontraban sin un empleo y por lo tanto en condiciones de vida poco favorables.

**Gráfico 13. Población Económicamente Activa, Población Ocupada, Población Desocupada y Población Ocupada en actividades relacionadas al turismo en Playa del Carmen, 1980-2010**



Fuente: Elaboración propia en base a INEGI y DATATUR.

**Gráfico 14. Población y Turistas en Playa del Carmen, 1980-2010**



Fuente: Elaboración propia en base a INEGI y DATATUR.

Nota: No se encontraron datos relacionados al turismo antes del año 2010.

Por otro lado, Playa del Carmen mantiene un alto nivel de visitantes, recibiendo en el 2010 más de 1 millón de turistas, en contraste con los casi 150 mil habitantes que aquí residían al mismo año. Este dato es destacable pues, en comparación al caso de Los Cabos, que mantiene un número de cuartos de hotel 6 veces mayor al de Playa del Carmen, al mismo año solo recibió 110

mil visitantes más, lo cual representa una ocupación hotelera mucho mayor en Playa del Carmen que en el caso Los Cabos y por lo tanto una mayor concentración de actividad y explotación de los recursos que se encuentran aquí.

Como se ha mencionado, gracias a la concentración de equipamiento turístico, la población se ha especializado en empleos de este sector, siendo así que al 2010 más del 43% de la mancha urbana de la ciudad se destinaba a los usos turísticos, mismos que forman parte importante dentro de la conformación de la estructura urbana en Playa del Carmen por ser el espacio al que se arraiga el capital del cual depende la ciudad.

En relación a esto, se hace referencia a dos corredores urbanos importantes que concentran una gran cantidad de unidades económicas también dependientes en gran medida de la actividad turística: el de la Quinta avenida (corredor peatonal y un gran atractivo turístico) y la 30ta avenida, ambos ubicados paralelos al litoral y a la carretera federal Cancún-Tulum como se aprecia en el siguiente mapa.

**Mapa 19. Principales Corredores urbanos y Usos turísticos al 2010**

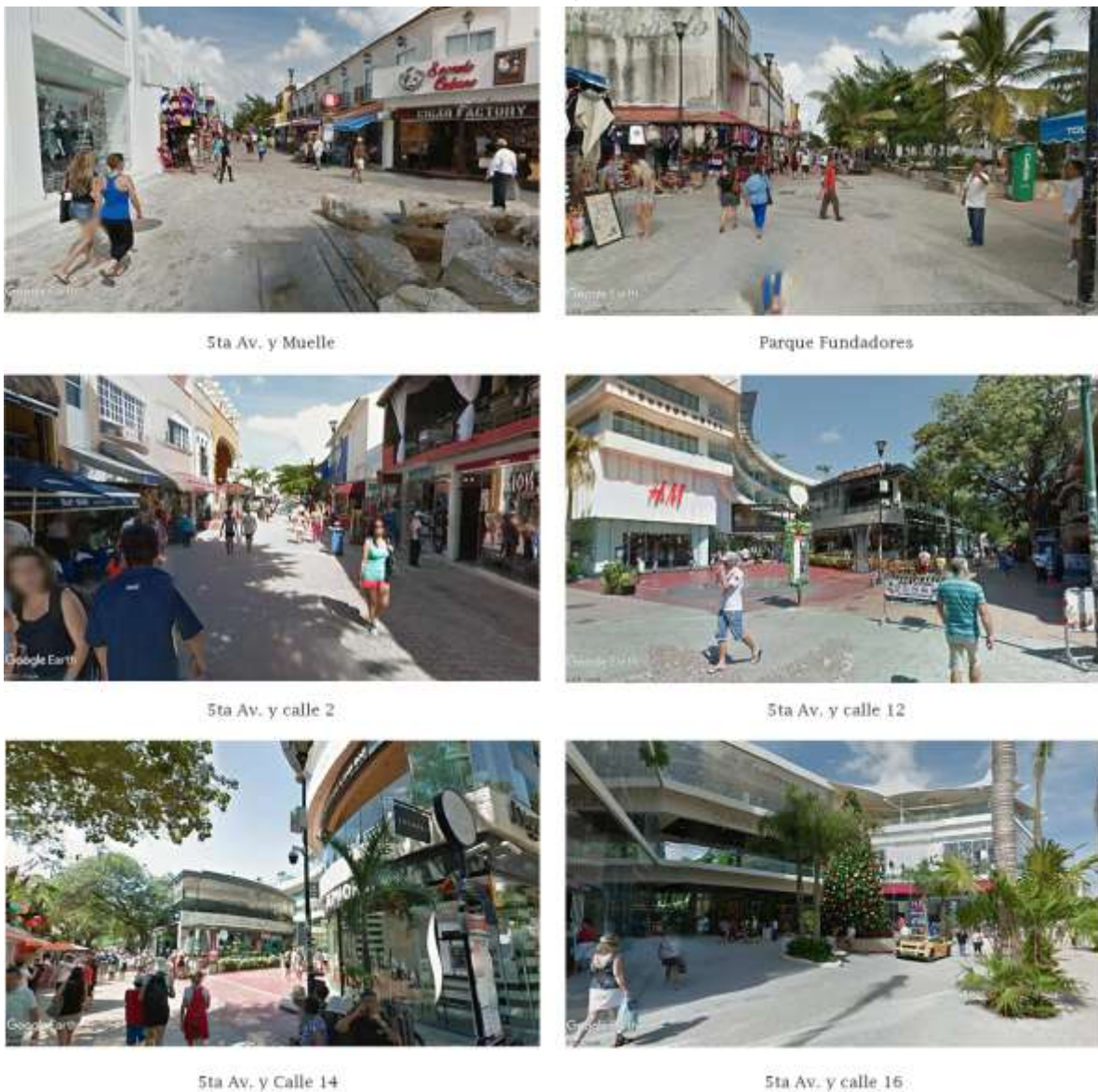


Fuente: Elaboración propia en base la Zonificación Secundaria del PDU Playa del Carmen 2010.

En estos dos corredores, que representan aproximadamente el 4.5% del total de la mancha urbana de Playa del Carmen al 2010, se concentra casi el 18% del total de los establecimientos dedicados al comercio (por mayor y por menor), los servicios de hospedaje y de preparación de alimentos y bebidas de la ciudad, lo cual nos indica una alta dinámica en una zona mínima de la ciudad, donde intervienen e interactúan dos actores principales al mismo tiempo: el visitante y el trabajador local.

La ubicación de estos dos corredores principales revela su utilidad: por un lado, el de la quinta avenida se dedica exclusivamente a conectar dos zonas turísticas importantes a través de este paso de usos mixtos, el cual está específicamente dedicado a la satisfacción de las demandas de los visitantes y que representa un atractivo muy importante de la ciudad.

**Figura 15. Imágenes a nivel de calle, Quinta Avenida, de Muelle a calle 42**



*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

A nivel de piso, la quinta avenida en el tramo que va desde el muelle hasta la calle 42, es totalmente peatonal y en ella se localizan múltiples comercios, principalmente de artesanías, restaurantes, plazas comerciales con marcas internacionales y centros nocturnos; destaca la localización en esta zona de la Capilla de Nuestra Señora del Carmen y el Parque Fundadores, dos hitos importantes del espacio urbano y por tanto atractivos (ver figura 15).

Sobre la misma quinta avenida pero en el tramo luego de la calle 42, el paso no es exclusivo peatonal, sin embargo, al ser una extensión de la misma avenida, cuenta con un diseño arquitectónico que da prioridad al peatón, esto derivado de que en esta zona se colinda con usos turísticos (hoteles con restricción de paso) y con usos mixtos predominantemente habitacionales (ver figura 16).

**Figura 16. Imágenes a nivel de calle, Quinta Avenida, calle 42 a 88 nte.**



*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

En estos dos tramos podemos observar una tipología arquitectónica clara y una imagen urbana sentada, definida por las actividades económicas que se realizan en el área y que representan un núcleo importante de consumo y actividades para los visitantes. Mientras que, por otro lado, en el corredor de la calle 30 (vialidad primaria de 4 carriles), se concentran principalmente supermercados y comercio variado; en menor medida podemos encontrar restaurantes y hoteles u hostales, esto debido a la localización de la misma, pues pretende servir a la zona de usos habitacionales, turísticos habitacionales y mixtos del poniente y el norte, en una zona más retirada del litoral (ver figura 17).



**Figura 17. Imágenes a nivel de calle, Avenida Treinta**



30ta Av. y calle Juárez



30ta Av. y calle 30



30ta Av. y calle 40



30ta Av. y calle 76



30ta Av. y calle 82



30ta Av. y calle 104

*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

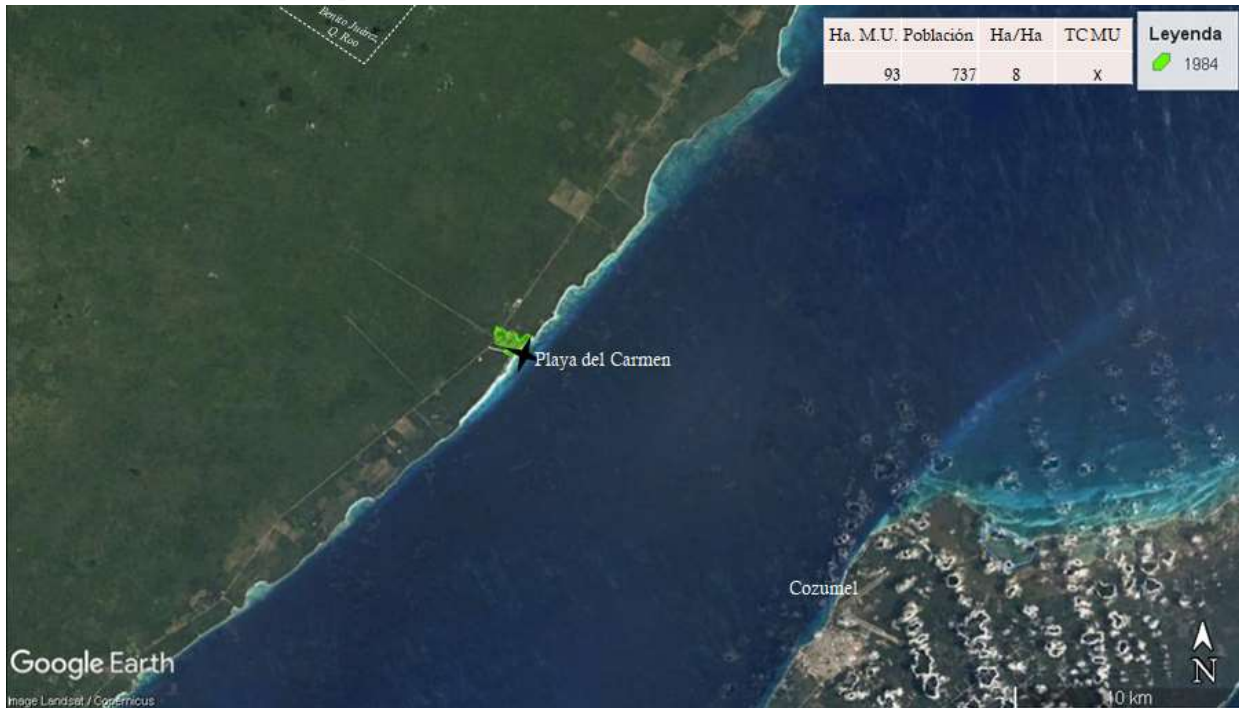
En comparación a la quinta avenida, la avenida 30 mantiene heterogeneidad en torno a su imagen urbana en fachadas, y concentra una densidad menor de actividades económicas, debido a que estas son de mayor escala. El arraigo del capital en esta zona se concentra en la satisfacción de las necesidades de los residentes locales, por lo que contrastan las características visuales un tanto desiguales a pesar de ser dos corredores de consumo importantes, lo que es manifestación espacial del arraigo del capital en sus distintos tipos.

## 4.2 Dimensión Urbano – Social | *Acumulación por Despojo*

Como ya se comentó, luego de la consolidación del CIP Cancún como destino importante para el país, durante la década de 1980 en Playa del Carmen se comenzó con la dotación de servicios urbanos además de la primera estación de autobuses, con el propósito de aumentar la afluencia de visitantes provenientes de Cancún. A este año, como también se ha mencionado, el centro de población entonces perteneciente al municipio de Cozumel, era catalogado como *pueblo* con un total de 737 habitantes (INEGI, 1980) que ocupaban un área de aproximadamente 93 Ha (mapa 20).

Durante esta década, el tránsito turístico era limitado a la carretera regional a Cancún y se centraba únicamente en el servicio de muelle de transportación hacia la isla de Cozumel, por lo que no existía una división clara de los usos del suelo ocupado en esta fecha.

**Mapa 20. Mancha urbana de Playa del Carmen, 1984**



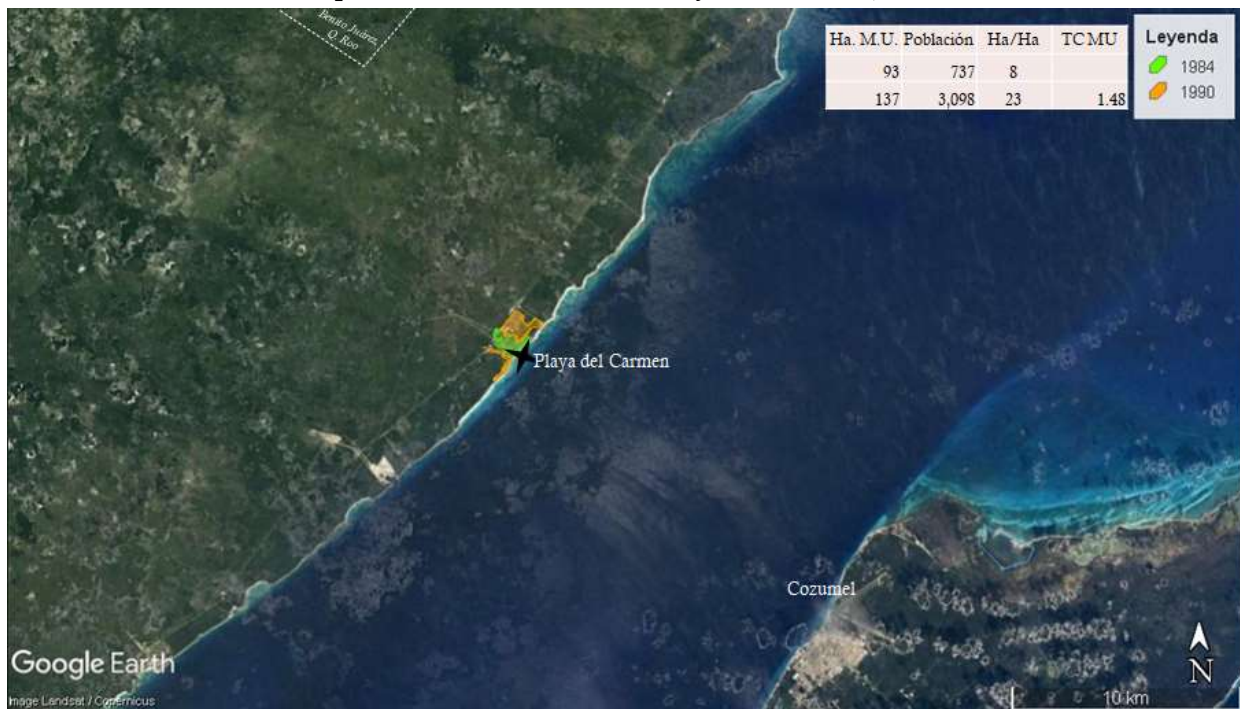
*Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, Google Earth 1984*

Debido a lo anterior, a inicios de la década de 1980 el modo de producción principal de Playa del Carmen se basaba en una economía natural de tipo pesquera, del mismo modo que en Los Cabos, hasta que, en 1984 se comienza la construcción de un campo de golf, villas, condominios y hoteles, en el llamado complejo **Playacar**, que sería el proyecto detonador del crecimiento que estaría por venir, aunado al surgimiento en 1988 del *parque ecológico Xcaret* y la creación de la primera zona urbanizada, todo lo anterior en el marco de las nuevas estrategias

políticas nacionales que conferían mayores facultades a los actores privados, con el objetivo de fomentar y consolidar los destinos emergentes.

Como se apuntó anteriormente, el CIP Cancún serviría también como detonador del crecimiento del sector turístico regional y del país, por lo que luego de consolidarse como un importante centro turístico, Playa del Carmen comenzó a presentar crecimiento exponencial, pues ya para 1990, cuadruplicó su población y casi duplicó su mancha urbana (ver mapa 21), misma que continuaba sin una planeación y/o un ordenamiento de usos del suelo establecido al momento, por lo que se desconoce su zonificación.

**Mapa 21. Mancha urbana de Playa del Carmen, 1990**



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, Google Earth 1990

Nota: La imagen muestra la división municipal anterior al decreto del municipio de Solidaridad

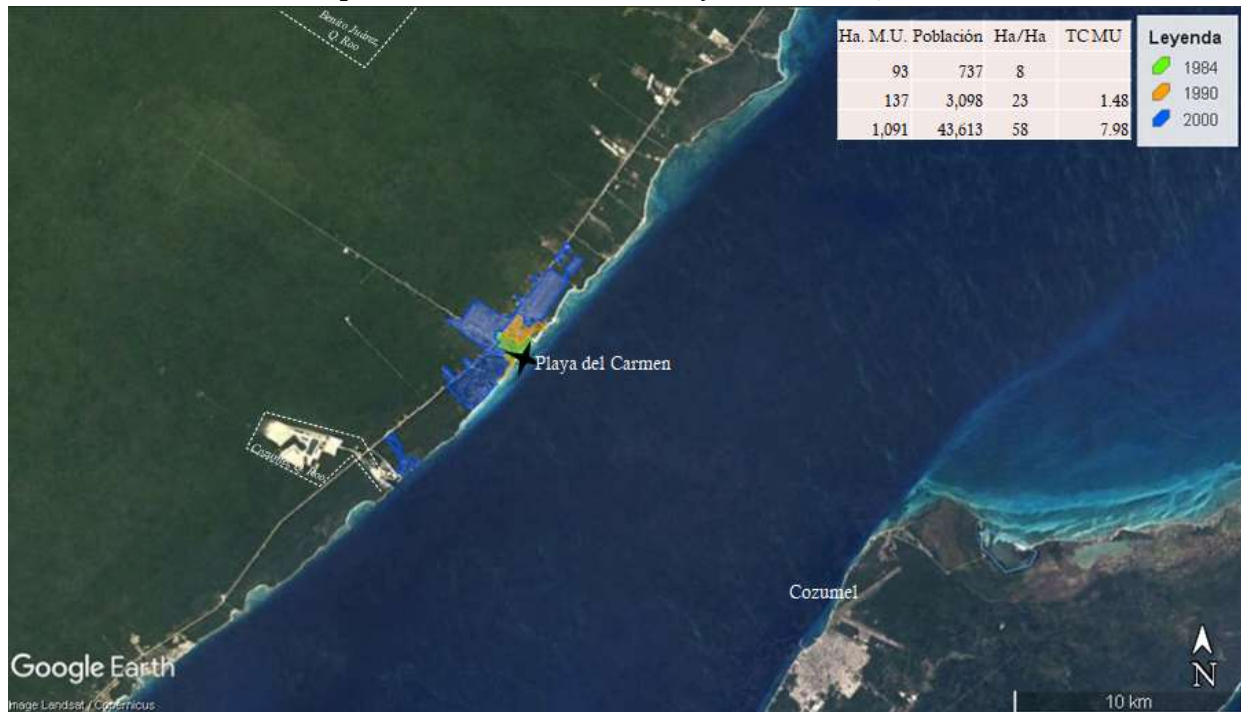
Como vemos, para el inicio de la década de 1990, Playa del Carmen ya había alcanzado un tamaño considerable y se esperaba aún más crecimiento con el fomento al turismo en la escala regional, además de que se había presentado un desastre tras el paso del huracán Gilberto en 1993 que afectaba a los ya más de 3mil habitantes, por lo que para facilitar la administración de la zona, se decretó en el mismo año la conformación del municipio de *Solidaridad* con cabecera en Playa del Carmen, que se dice fue nombrado así por el entonces vigente *Programa Nacional de Solidaridad* (PRONASOL), promovido por el presidente Carlos Salinas de Gortari.

Durante la década de 1990 al 2000 el 90% del municipio aún permanecía sin pavimentos, sin red de drenaje, electricidad y sin control de tránsito vehicular, situación que no parece tan complicada a inicio de la década cuando la población no pasaba de 5mil habitantes, pero que se

complicó ante el aumento de más de 40mil al año 2010, significando al igual que en el caso Los Cabos, la década con crecimiento más alta de la ciudad a la fecha; además, este crecimiento desordenado indujo la aparición de asentamientos irregulares fomentados por la alta migración; también destaca que, alcanzado el año 2000 y con el municipio creciendo a pasos enormes, todavía no se contaba con ningún tipo de plan de desarrollo urbano u ordenamiento del territorio para Playa del Carmen.

El crecimiento mencionado anteriormente se ve reflejado en la ocupación espacial de más de 900 Ha que se sumaron a la mancha urbana (ver mapa 22), crecimiento derivado del termino de construcción del complejo Playacar en 1994, mismo que absorbe dentro de sus límites (que son privados) a la zona de patrimonio arqueológico de las ruinas de Xaman-Há, antiguo centro ceremonial maya, situación que parece pasar desapercibida a pesar de ser un claro manifiesto de acumulación por despojo de las características históricas y culturales de la zona.

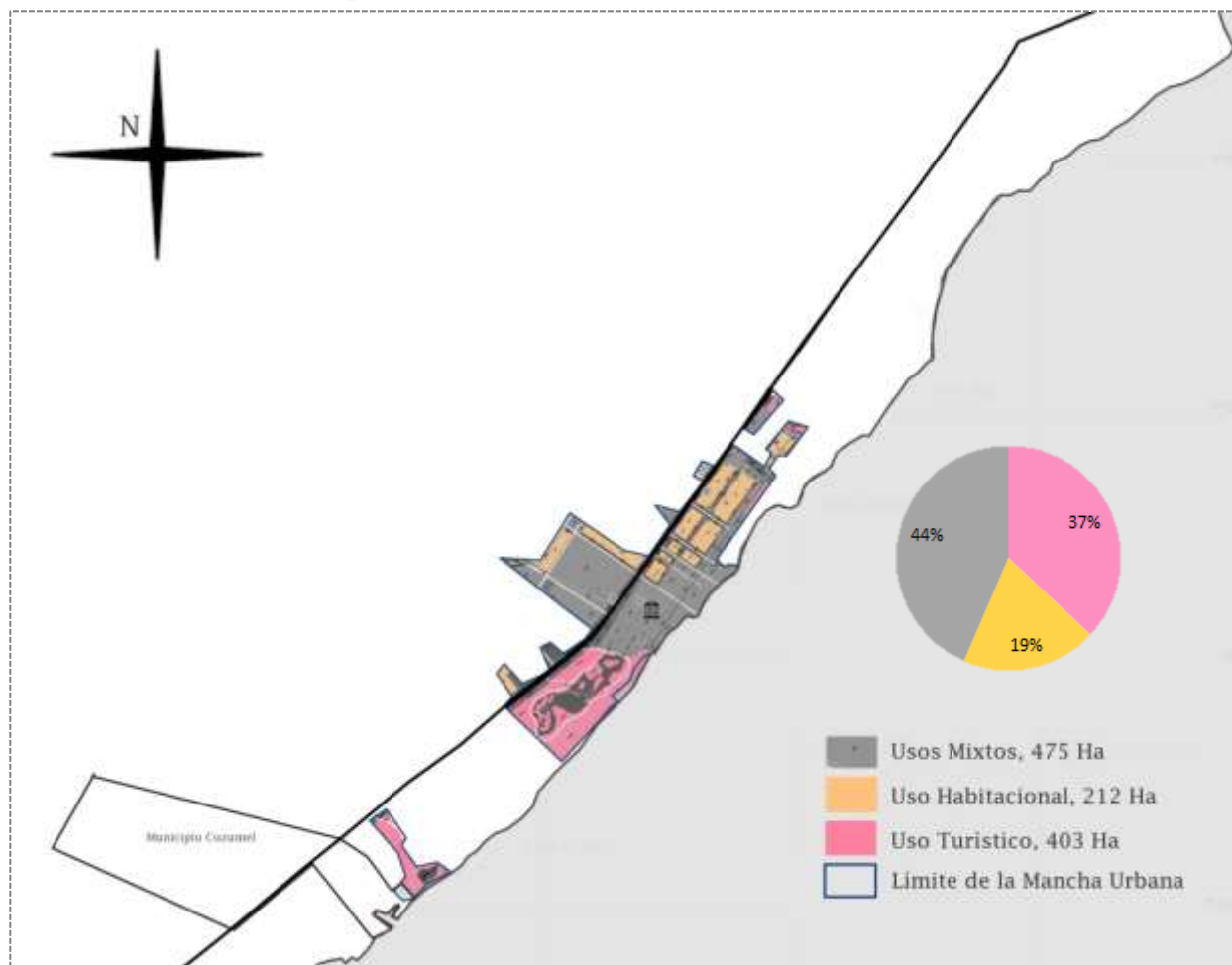
**Mapa 22. Mancha urbana de Playa del Carmen, 2000**



*Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, Google Earth 2000*  
*Nota: La imagen muestra la división municipal posterior al decreto del municipio de Solidaridad*

Para el año 2000, de las poco más de mil hectáreas de mancha urbana cuantificadas, el 37% correspondía a zonas de uso exclusivo turístico y de carácter privado (complejo Playacar y parque Xcaret); el 19% se destinaba a usos exclusivamente habitacionales, localizados al sur de la carretera regional, mientras que el resto (44%) se ocupaba en usos mixtos, equipamiento y comercio (ver mapa 23). Se puede apreciar la fuerte delimitación de usos y la gran área de usos privados que engloba el complejo playacar.

*Mapa 23. Usos del suelo, de Playa del Carmen, 2000*



*Fuente: Elaboración propia en base la Zonificación Secundaria del PDU Playa del Carmen 2000 e imágenes satelitales de google earth.*

Fue precisamente a inicios del nuevo milenio, que se comenzó con la realización de Programas que iban desde la escala regional (Programa de desarrollo urbano turístico del corredor Cancún-Riviera Maya y el Programa subregional de desarrollo urbano región Caribe Norte) a la municipal. Así, se publicó el primer **Programa Director de Desarrollo urbano 2001-2026**<sup>45</sup> (PDDU 2001) de Playa del Carmen, el cual en su diagnóstico describe el marcado déficit de equipamiento e infraestructura (alumbrado público, drenaje y electricidad).

En torno a este diagnóstico se plantearon los siguientes objetivos:

1. Promover el restablecimiento y la sensibilización a lo que sería la esencia de toda comunidad humana: el culto a la vida;
2. Salvaguardar y enriquecer la vocación turística de Playa del Carmen en el corto, mediano y largo plazo, incorporando elementos que la fortalezcan en beneficio de la población;

<sup>45</sup> Publicado en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, el 1 de Abril del 2002

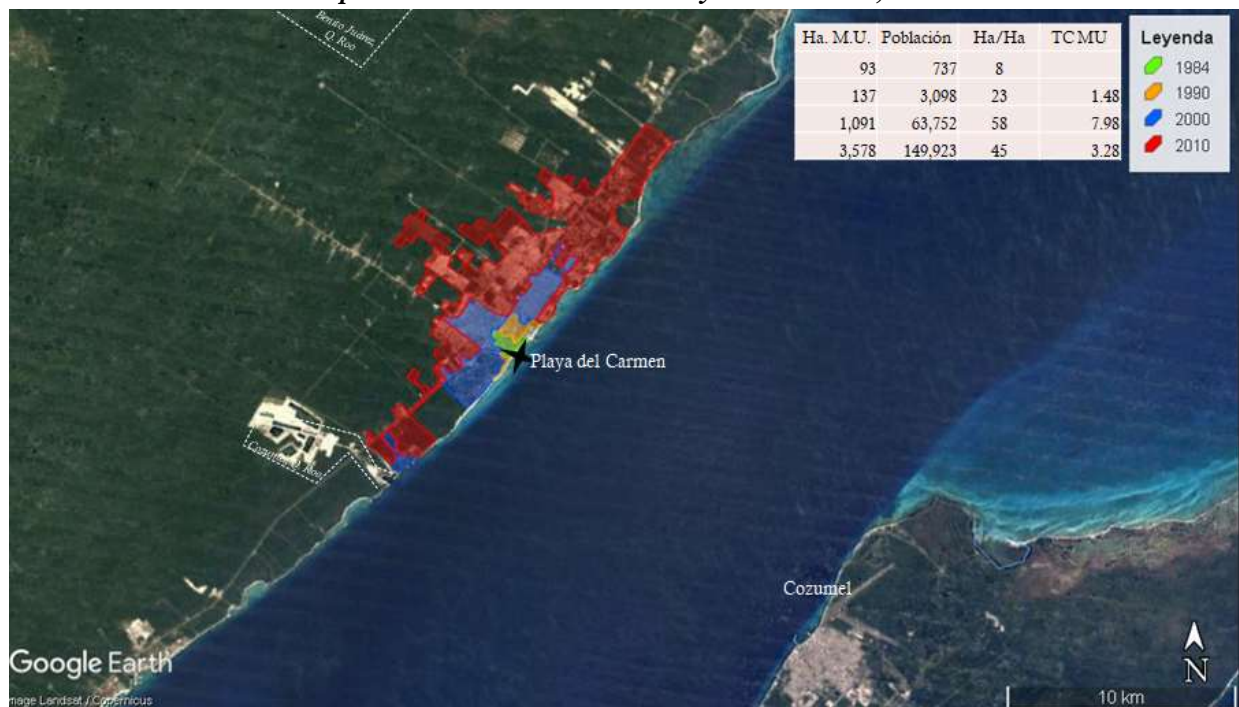
3. Establecer **reservas territoriales suficientes** y a tiempo para el crecimiento adecuado de la población en sus 3 horizontes de planeación;
4. Promover la incorporación de infraestructura y equipamiento urbano acordes a las necesidades de la ciudad;
5. Propiciar la integración socioeconómica entre los diferentes sectores que conforman el centro de población;
6. Preservar la ecología y el medio ambiente de la población, y
7. Facilitar la circulación y los desplazamientos de la población.

Estos objetivos se establecen dentro del marco del plan estratégico para el desarrollo integral de Q. Roo 2000-2005, el cual se plantea consolidar el sector turismo a través de corredores regionales; diversificar la oferta turística; integrar cadenas productivas al sector turismo; modernizar la infraestructura turística y urbana de la mano del desarrollo sustentable.

Por otro lado, el Programa Estatal de Desarrollo Urbano de Q. Roo del año 2001 propone que en esta materia, se aplique la política de Regulación a los centros que requieren **contención de su crecimiento** para evitar problemas de congestión e insuficiencia económica y social, aplicando a Cancún, isla Mujeres, **Playa del Carmen** y Cozumel.

El PDDU 2001 de Playa del Carmen entró en rigor en el 2002, y únicamente 8 años más tarde se replanteó, pues al 2010 ya sumaban más de 150 mil habitantes, ocupando una extensión de más de 3 mil Ha que ahora conformaban la mancha urbana (ver mapa 24).

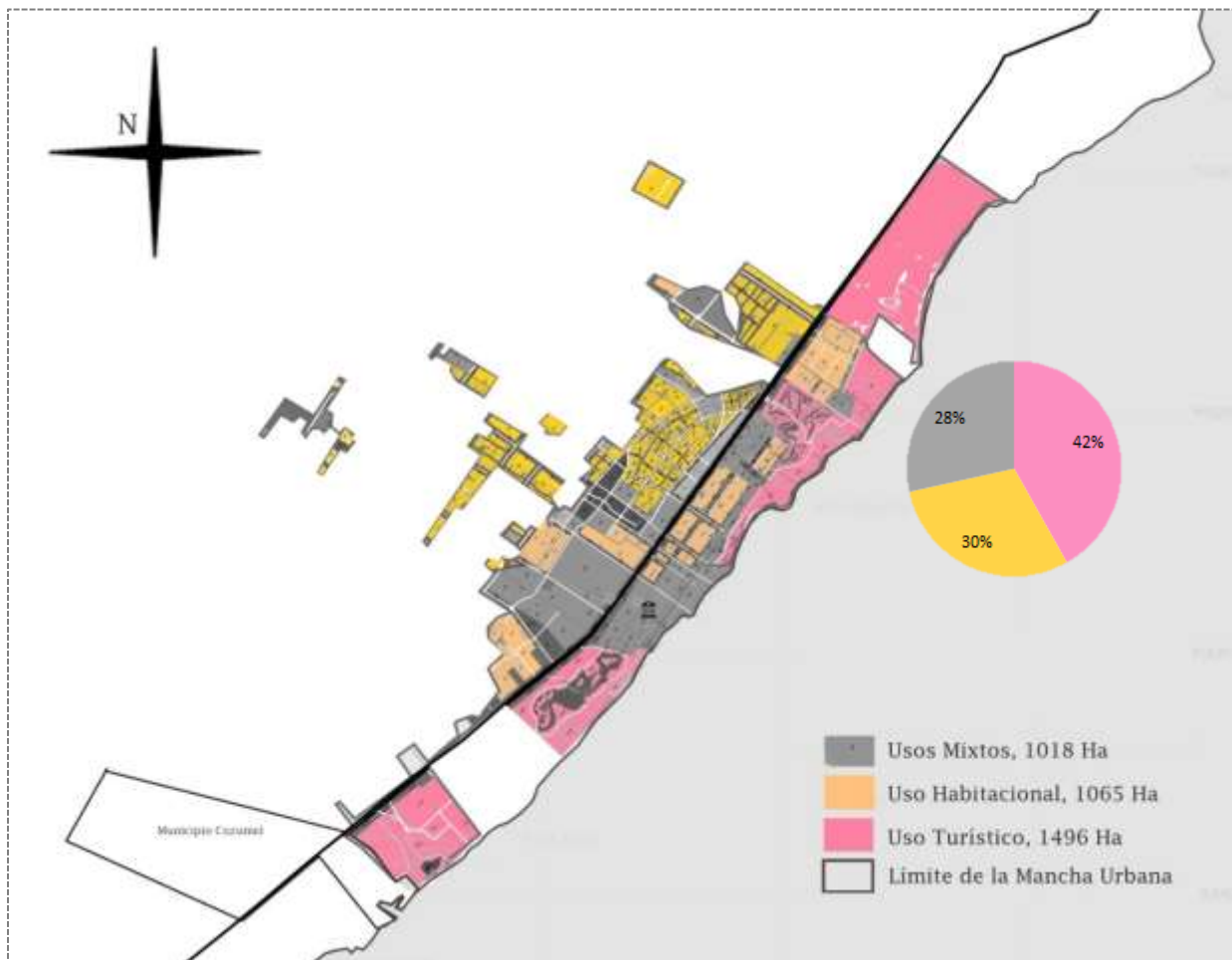
**Mapa 24. Mancha urbana de Playa del Carmen, 2010**



Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, Google Earth 2010

Al año de publicación del nuevo programa (2010), de las más de 3 mil ha cuantificadas de mancha urbana el 42% correspondía al uso exclusivo turístico, misma área que se cataloga como privada o de acceso controlado, y que corresponde al proceso de acumulación por despojo de las características locales, pues se ubica sobre el litoral que a la vez resguarda zonas arqueológicas como las ruinas de Xaman-Há en Playacar, o las de Xcaret en el parque homónimo; por otro lado, se aprecia también que las zonas habitacionales (30% del total) se concentran en el poniente, mientras que las ubicadas cerca del litoral son de densidad menor y se rodean de usos mixtos (28% del total), mismos que sirven como colchón y/o conexión entre las zonas habitacionales y las turísticas.

**Mapa 25. Usos del Suelo Playa del Carmen, 2010**

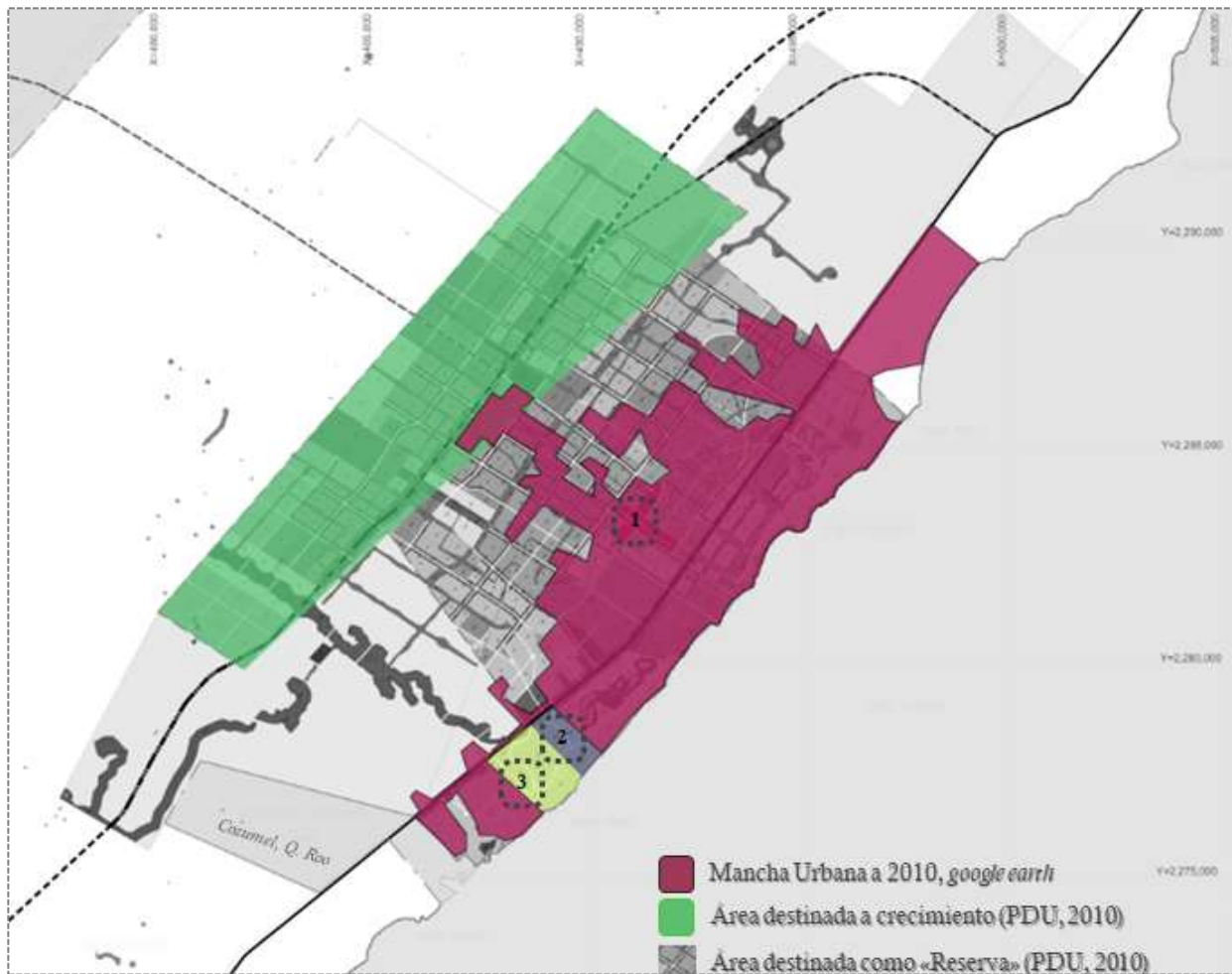


*Fuente: Elaboración propia en base la Zonificación Secundaria del PDU Playa del Carmen 2010 e imágenes satelitales de google earth.*

El Programa de Desarrollo Urbano de Playa del Carmen 2010-2050<sup>46</sup> (PDU 2010) se presenta bajo este contexto y describe las tendencias de crecimiento de la ciudad, considerando que el área urbana llega a una saturación en un lapso de entre 5 y 10 años, por lo que adiciona zonas de reserva urbana marcada como “suficiente” para contener el crecimiento acelerado, el cual se sabe continuará en la medida que también se continúe ampliando la infraestructura de carácter turístico del municipio.

En base a esta tendencia, el PDU 2010 propone dos áreas de reserva para el crecimiento, mismas que al año de publicación de este programa ya se encontraban siendo ocupadas por la mancha urbana (ver mapa 26) lo que nos dice que el ritmo de crecimiento sigue superando las expectativas.

*Mapa 26. Playa del Carmen 2010, mancha urbana y áreas de crecimiento*



*Fuente: Elaboración propia en base a la Zonificación Secundaria del PDU 2010 e imágenes satelitales*

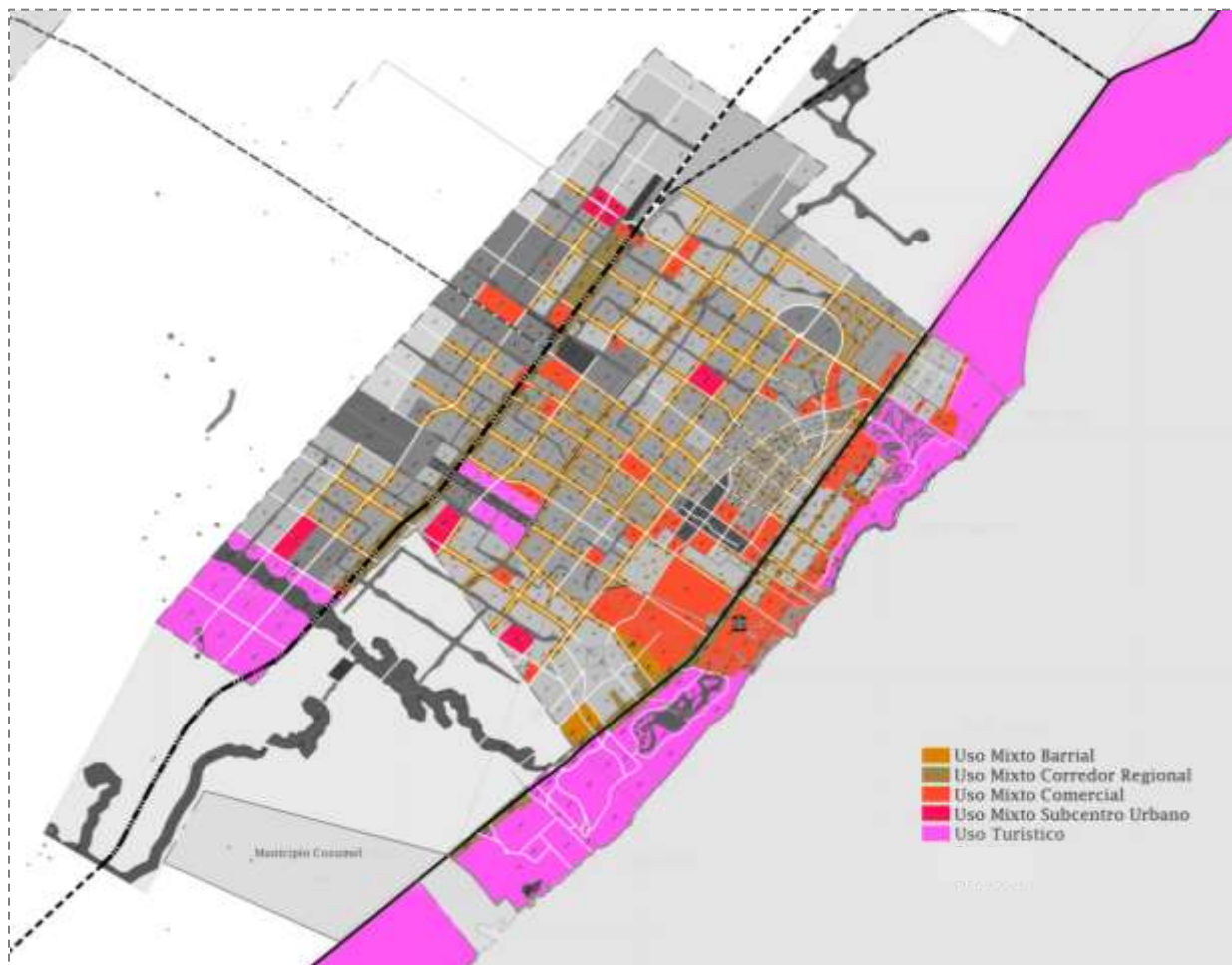
<sup>46</sup> Publicado en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, el 20 de Diciembre de 2010



Por otro lado, el PDU 2010 propone tres proyectos principales (mapa 26) el centro urbano “La Cruz” (número 1 en el mapa), Nuevo Playacar (número 2 en el mapa) y Puerto Xcaret (número 3 en el mapa); es decir, dos proyectos de carácter turístico-urbano y uno de carácter urbano, los primeros se localizan en la zona litoral sur, mientras que el último se encuentra en el centro-poniente de la ciudad; esta relación pone de manifiesto la prioridad e importancia del desarrollo turístico por parte de la escala de planeación municipal.

En torno a la propuesta de usos de suelo, o zonificación secundaria, el PDU 2010 propone continuar con la ocupación de carácter turístico a lo largo de todo el litoral municipal, y además este uso se diversifica, pues se destina este uso también en el sur-poniente de la ciudad sobre la avenida Juárez y dentro de la zona destinada a crecimiento, junto al uso de suelo destinado a un Parque Ecológico que conecta con el proyecto de Nuevo Playacar y Puerto Xcaret, lo que rompe con la lógica de acumulación turística únicamente en el espacio adyacente a la playa, como puede ser apreciado en el siguiente mapa.

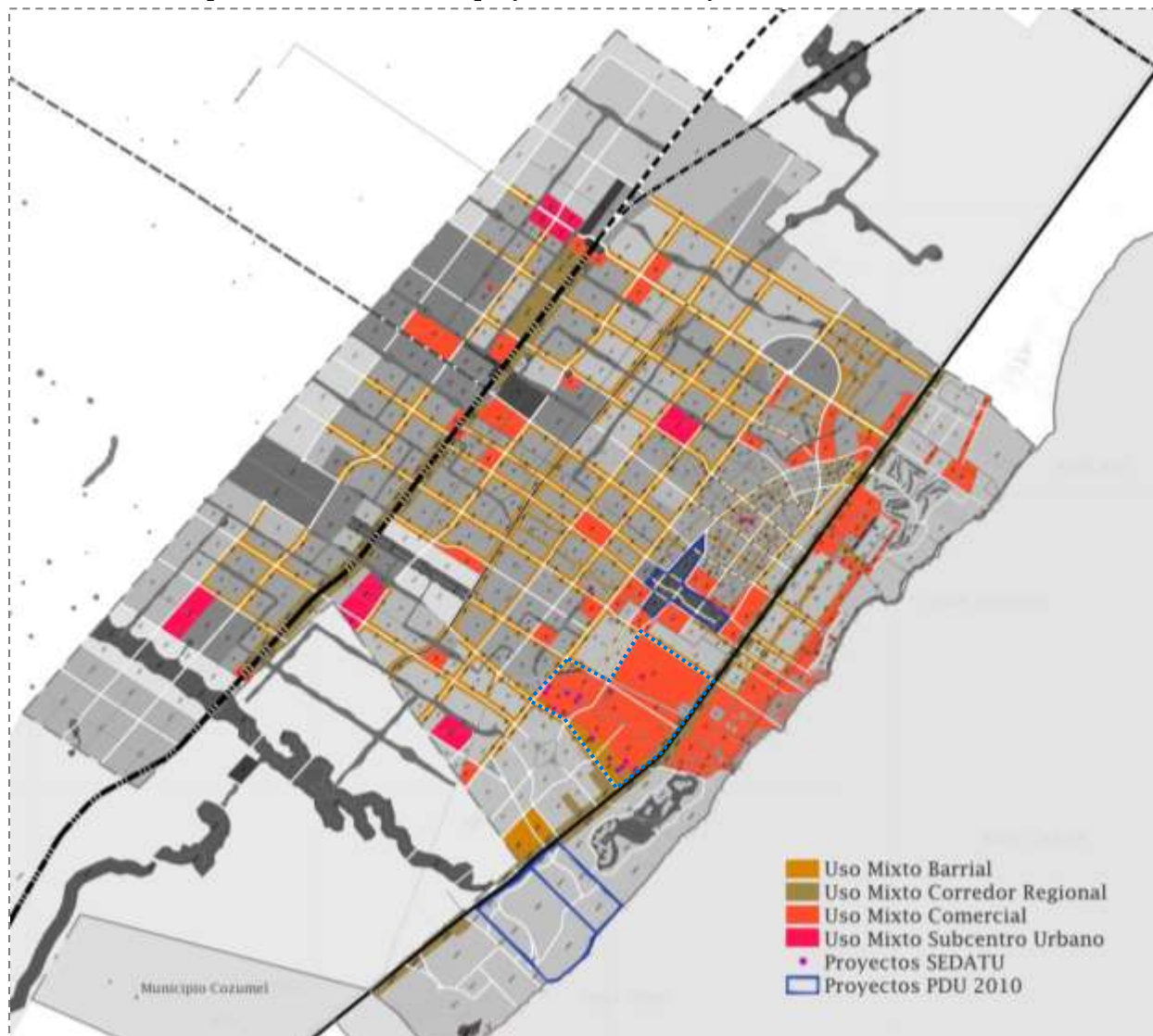
**Mapa 27. Zonificación Secundaria de Playa del Carmen (PDU 2010)**



*Fuente: Elaboración propia en base a la Zonificación Secundaria del PDU 2010 e imágenes satelitales*

Al mismo año de publicación del PDU, se creó también la **Agenda de Competitividad de la Riviera Maya**, que describe la mejor manera de fomentar y aumentar el turismo en la escala regional, dentro del corredor Cancún-Tulum (omitiendo la ciudad de Cancún); ante esto se proponen 7 proyectos clave para playa del Carmen con una inversión estimada de más de 500 millones de pesos, mismos que no se han concretado a la fecha, y de entre los que destaca un centro de convenciones, el mejoramiento de imagen urbana de la avenida 10, un centro de innovación y desarrollo turístico sustentable, entre otros.

*Mapa 28. Ubicación de los proyectos realizados y los usos mixtos de suelo*



*Fuente: Elaboración propia en base al mapa de acciones del Programa de Mejoramiento Urbano de SEDATU y el PDU 2010 | <https://mimexicolate.gob.mx/#>*

Por otro lado, durante el año 2020 dentro del municipio si se han llevado a cabo algunos proyectos por parte del *Programa de Mejoramiento Urbano* de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), destacando 8 parques/centros deportivos, un Centro Cultural, un Centro Comunitario, una escuela, un Centro de Salud, un mercado y la rehabilitación de 6 calles, mismos que pueden ubicarse en el mapa 28, y donde se puede notar que la mayoría de estos proyectos de mejoramiento se concentran sobre la zona sur, en las colonias al oeste del complejo Playacar, sobre uso de suelo establecido como mixto/comercial.

**Figura 18. Vista a nivel de calle de la zona de usos mixtos**



Calle 1 Sur



Calle 11 Sur



Calle 19 Sur



Calle 80 Sur

*Fuente: Google Street View, Mayo de 2019*

Dentro de la zona donde se localizan estos proyectos pero a nivel de calle, podemos apreciar que mantiene un desarrollo combinado peculiar (del mismo modo que en Los Cabos), mientras que algunas de las vialidades aún se encuentran sin pavimentos otras cuentan con ciclovías y parques lineales; además destaca que la zona sigue siendo de uso predominantemente habitacional y de densidades bajas.

### 4.3 Dimensión Socio – Económica | *Lucha social y política*

Al 2010, el 54.5% de la población de Playa del Carmen se encontraba en condiciones de laborar (PEA) como se repasó anteriormente; del mismo modo que en el caso de Los Cabos, esta PEA se encuentra ocupada principalmente en actividades relacionadas al turismo, siendo la principal oferta de empleo: cocineros, lava loza, camaristas, meseros, capitanes, hostess, mantenimiento, jardineros, carpinteros, alberqueros, ayudantes de limpieza, seguridad privada, agentes de reservaciones, recepcionistas, servicio al cliente, terapeutas para spa, animadores, supervisores de diversas áreas, vendedores, cajeros y promotores, entre otros.

Al 2000 el únicamente el 15% de la población percibía más de 5 salarios mínimos, el 24% de 3 a 5, el 22% de dos a tres, un 24% de uno a dos; lo anterior se ve reflejado en el indicador de pobreza por ingresos de CONEVAL, el cual marca que en Playa del Carmen el **86%** de la población al 2010, se encontraba en uno de los 3 niveles de pobreza por ingreso, de los cuales el 14.8% se encontraba en condiciones de pobreza alimentaria (un porcentaje mayor al de Los Cabos). Al mismo año por cada 100 habitantes había 83 en relación de dependencia económica<sup>47</sup>, lo cual representa una problemática socioeconómica fuerte, al limitar la oferta laboral y la movilidad social.

*Tabla 10. Porcentaje de pobreza por ingresos en Playa del Carmen 1990-2010,*

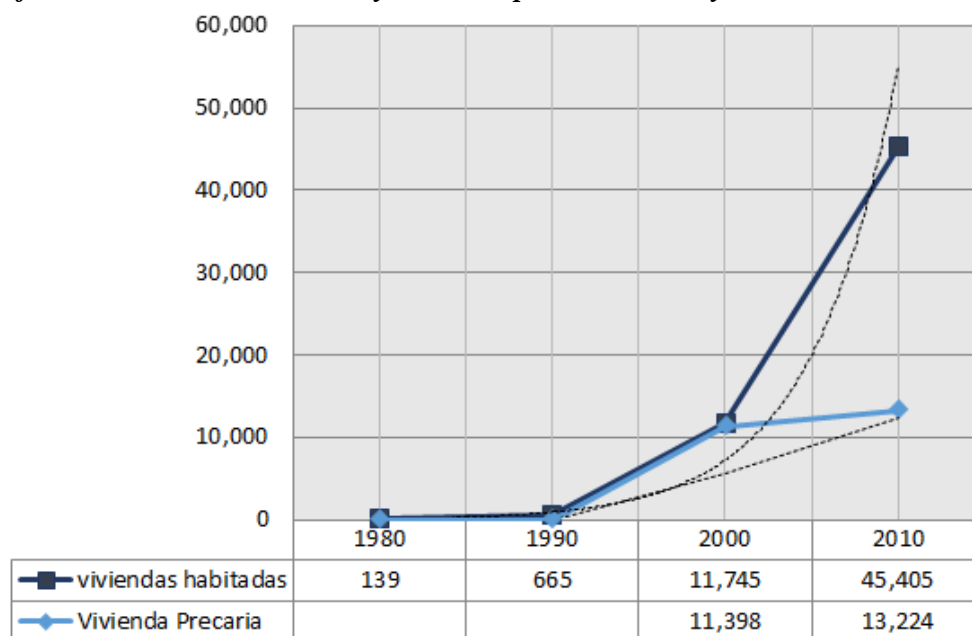
Alimentaria			Capacidades			Patrimonio		
1990	2000	2010	1990	2000	2010	1990	2000	2010
19.30%	20.30%	<b>14.80%</b>	26.50%	28.70%	<b>22.70%</b>	48.70%	54.60%	<b>48.50%</b>

*Fuente: Elaboración propia en base a información de CONEVAL.*

Al igual que el caso Los Cabos, el tipo de pobreza predominante en Playa del Carmen es por patrimonio, que al 2010 representaba el 48.5% del total poblacional. Del mismo modo que el caso Los Cabos, ocurre que casi la mitad de los habitantes no cuenta con las posibilidades de acceso a bienes y servicios más allá de los necesarios; en este sentido y bajo estas condiciones al año 2000, el **97%** del total de viviendas habitadas en Playa del Carmen se encontraban en condiciones de precariedad, porcentaje que se vio reducido a un 29% con la aparición en los siguientes 10 años de más de 30 mil viviendas nuevas (ver gráfica 15), sin embargo esto no redujo el número de viviendas en precariedad, si no que estas también crecieron aunque a una velocidad menor, y representan poco más de 40mil personas en condiciones precarias de habitabilidad en la vivienda.

<sup>47</sup> También conocida como **relación de dependencia** demográfica. Es el cociente de la suma de la población menor de 15 años y la población mayor de 64 años, entre la población en el grupo de edad de 15 a 64 años, expresada por cada cien. INEGI.

**Gráfica 15. Viviendas habitadas y viviendas precarias en Playa del Carmen 1980-2010**



*Fuente: Elaboración propia en base a INEGI y los indicadores del desarrollo sostenible ONU HABITAT.*

*Nota: No existen registros de vivienda precaria antes del año 2000 (debido a la fecha de creación de los ODS), ni de viviendas particulares del año 1980 (debido a que el municipio aún no se conformaba como tal)*

*Vivienda precaria: El dato se obtuvo al multiplicar el porcentaje marcado por el indicador “población habitando vivienda precaria” por el total de población y dividir el resultado entre el tamaño de las familias de cada año. El tamaño de las familias se obtuvo al dividir la población total de cada año entre el número de viviendas habitadas (Censos, INEGI).*

Este crecimiento de vivienda precaria se explica por la aparición de nuevos asentamientos irregulares al noreste de la ciudad, aún desconectados de la mancha urbana, mismos que mantienen una densidad poblacional baja.

#### 4.4 Conclusiones

A través de este análisis, se puede concluir que al igual que en el caso del CIP Los Cabos, en Playa del Carmen se han utilizado las mismas estrategias políticas de desarrollo económico por parte del gobierno federal, logrando concentrar una gran oferta de servicios turísticos y fuerza laboral a lo largo del litoral de Quintana Roo, lo que forma parte del sistema turístico regional del llamado corredor Cancún – Tulúm el más importante del país en tanto a recepción turística. Es por ello que ha manifestado también una serie de externalidades tanto positivas como negativas de forma acelerada.

Sin embargo y a diferencia del caso de Los Cabos, Playa del Carmen presenta una morfología más uniforme, pues la mayoría de la población reside en la cabecera del municipio,

que se ha venido asentando anexo al muelle, extendiéndose horizontalmente en línea con el litoral, al sur las primeras zonas turísticas y al norte los primeros asentamientos irregulares. Este tipo de crecimiento hace que los problemas de transporte no sean tan acentuados como en el caso de Los Cabos.

Por otro lado, las problemáticas relacionadas a la falta de recursos como el agua tampoco se presentan en este caso, quizá por el tamaño que aún mantiene la ciudad, sin embargo como sabemos, la actividad turística está programada para crecer aún más, por lo que esta problemática no está exenta de suceder en el futuro.

Destaca que en el análisis de la dimensión socio económica de este caso también los datos resultaron similares al de Los Cabos, pues se presenta un aumento en la especialización laboral en el sector terciario y una gran población viviendo en circunstancias de precariedad (29% de las viviendas habitadas) o pobreza (más del 70% de la población), según los datos de CONEVAL y ONU Hábitat.

Otro aspecto importante resultante del análisis de la dimensión urbana social, fue la identificación en Playa del Carmen del concepto de acumulación por despojo (Harvey, 2010) de una manera más marcada que en el caso CIP, pues aquí existen, además de las características naturales, restos culturales patrimoniales a partir de los cuales el capital puede hacer uso para arraigarse y reproducirse; tal es el caso de Xaman-Há, ruinas ubicadas en el interior del complejo Playacar y Xcaret, en el interior del parque temático maya homónimo.

Sin embargo, al igual que en el caso CIP y debido al éxito presentado en el destino Playa del Carmen, es importante cuestionar el crecimiento de la actividad turística, pues como hemos visto el crecimiento acelerado fomenta distintas problemáticas, las cuales se resumirán en el siguiente apartado de la mano de algunas cuestiones e ideas que podrían resultar pertinentes en el tratamiento de la planeación de este tipo de ciudades.

## Capítulo 5. El turismo y el desarrollo desigual

La aproximación teórico metodológica que conformó la ruta crítica de esta investigación permitió construir evidencias y claves de interpretación del proceso del desarrollo urbano turístico del país y las implicaciones que el mismo ha tenido en los distintos territorios, a partir de un análisis de corte cuantitativo que pone en evidencia el papel de la planeación urbano turística en distintas escalas.

Asimismo se reconoce cómo los territorios juegan distintos roles en el proceso de acumulación de capital proveyendo recursos, servicios y capital humano propios de las necesidades de los actores políticos y privados. Por otro lado, se reconocen las limitaciones de la misma aproximación en el sentido de que no era parte del alcance de esta tesis, entender el proceso desde las narrativas de los habitantes o sea, desde los conflictos y resistencias generados por el proceso de desarrollo turístico.

En este sentido, se parte de que el turismo se ha convertido en una actividad económica importante a escala global, como se ha descrito en los primeros capítulos de este texto, lo que a mediados del siglo pasado resultó en una oportunidad para México de integrarse a un nuevo mercado internacional. Para ello se consideró indispensable fomentar el turismo en destinos preexistentes (destinos tradicionales) y la creación también nuevos productos (centros integralmente planeados).

En un principio las inversiones al sector turismo provenían en su mayoría del estado, con el objetivo de crear un ambiente apropiado para las inversiones, mismas que luego se realizarían a través de una mezcla de la participación de actores públicos y privados, en las que el estado se encargaría solamente de construir la infraestructura y los atractivos, mientras los privados construirían los hoteles y sus complementos.

Este programa representó el despunte de la actividad turística en el país, y con ello se generó el crecimiento de muchos centros de playa que al verse puestos en marcha por la lógica capitalista de acumulación en la rama turismo, han crecido de sobremanera generando una conformación espacial y económica particular, de la cual forma parte el desarrollo desigual.

### ***5.1 Las políticas del neoliberalismo económico y el turismo en México***

Según Mandel (1969), la planeación económica neoliberal que predominó en el país a partir de los años 70's, *trata de atraer a los capitalistas para invertir ahí donde normalmente no tienen interés de hacerlo cuando están motivados solamente por los imperativos de la ganancia privada y las leyes del mercado;* para lograr atraer a este capital, se diseñan y ejecutan instrumentos que proveen de incentivos económicos (concesiones, subsidios, infraestructura gratuita, créditos fiscales blandos así como la reducción de impuestos), mismos instrumentos que

en ambos casos de estudio se encuentran presentes, con el propósito de vender las tierras adyacentes al litoral a grandes cadenas que se encarguen de proveer mayor capacidad hotelera, o *capacidad soportante*.

Como se describe en el capítulo dos, los planes de desarrollo turístico siempre han presentado como objetivo el aprovechamiento de la actividad turística de una manera planeada, programada y evaluada, teniendo como meta el “***aumento de la competitividad en favor del desarrollo equilibrado***”, mismo del que todos los planes y programas de desarrollo turístico hacen mención. Sin embargo, son las mismas acciones de los planes las que limitan este objetivo de un desarrollo equilibrado.

Esto debido a la necesidad que se tiene como país de economía “emergente”, de generar una captación de divisas o “producción de excedente” en un menor periodo de tiempo, lo que en términos de la ciudad representa un crecimiento urbano acelerado y por tanto un aumento de las problemáticas propias del mismo como la diferenciación y/o la segregación socio-espacial.

Es así que, esta concentración de crecimiento económico resultado de la actividad turística fomentada e implantada en el espacio en un periodo relativamente corto, no es sinónimo del desarrollo equilibrado o de la justa distribución del ingreso y los recursos, como se maneja en el discurso de planeación en todos los niveles de gobierno; muy por el contrario, este rápido aumento del equipamiento turístico genera una atracción migratoria casi instantánea, lo que, como explica Harvey, produce una urbanización necesaria para absorber el nuevo sobre-producto.

Esto nos lleva a cuestionarnos *¿qué representa el crecimiento?, ¿cuál es el valor de este crecimiento en términos subjetivos, no solamente económicos*, pues es importante integrar este aspecto con las necesidades del territorio en el que se instala. De este modo, como se describe en el apartado introductorio, el fomento al crecimiento económico deviene en una producción urbana acelerada, misma que genera diversas externalidades propias de este crecimiento acelerado, y que en el caso del turismo como pudimos ver en ambos casos de estudio, se presenta de sobremanera, pues el país mantiene un alto nivel de competencia en la rama turística ante el mercado mundial, lo que ha llevado por ejemplo a Playa del Carmen a mantener una tasa de crecimiento poblacional muy superior a la media nacional.

Es importante mencionar las condiciones favorables para el desarrollo del turismo en México que menciona Molina (2006), pues son estas las características que le han conferido al país su nivel de competencia turística y por tanto son también las que proveen a las ciudades con esta función la importancia que hoy tienen.

De esta forma, se puede decir que las ciudades turísticas de litoral, han sido vistas como productos en respuesta a la demanda a nivel mundial, que en el nivel nacional fue presentado como una alternativa para el desarrollo económico y social de distintas zonas del país, pero que como hemos visto a lo largo de este trabajo, no se ha presentado de la forma en la que se



establecía en sus objetivos y discurso de la planeación, sino más bien, ha estado dictado por las reglas de empresas internacionales, como las grandes cadenas hoteleras.

## ***5.2 La lógica del crecimiento urbano turístico acelerado y sus repercusiones socio espaciales***

Como hemos visto, ambos casos de estudio, a pesar de haber sido referidos distintivamente como “Centro Integralmente Planeado” y “Destino Tradicional”, presentan similitudes en cuanto al tratamiento de su planeación económica y urbana, y es que al final de cuentas ambos son ejemplos de *casos exitosos de atracción turística* que funcionan bajo la misma lógica de acumulación y para el mismo mercado, por lo que sus nombres distintivos pasan a ser una mera característica de lenguaje más que de cambios estructurales.

Quizá lo anterior se explique porque el “destino tradicional” seleccionado no se consolidó como una ciudad sino hasta luego de la aplicación de estas políticas económicas. En este sentido, a diferencia de casos como Acapulco o Mazatlán, que para los años 70’s ya eran ciudades medias y destinos importantes en fase de estancamiento, Playa del Carmen era catalogado como pueblo al mismo año, es decir, que no representaba un asentamiento humano considerable, del mismo modo que en todos los casos de CIP’s.

De acuerdo a Benseny (2007), la inversión de carácter turístico en zonas escasamente pobladas de una u otra forma ha facilitado la implantación de esta actividad como modo de producción y la conformación de ciudades a través del mismo, pues únicamente se debían proyectar espacios para ofertar alojamiento a para los visitantes y la vivienda correspondiente para los habitantes que llegarían.

En este sentido, ambos casos presentaron un crecimiento demográfico acelerado, justo luego de la aparición de múltiple infraestructura turística localizada en el litoral y adyacente al asentamiento original (los proyectos de FONATUR – CIP San José del Cabo y Ciudad Turística Portuaria Cabo San Lucas – en Los Cabos y el complejo Playacar en Playa del Carmen, así como su cercanía con los CIP’s Cancún y Cozumel), que demandaba una gran cantidad de fuerza laboral especializada, misma que comenzó a asentarse adyacente a estas zonas turísticas, en forma de asentamientos irregulares.

Con el tiempo, estos asentamientos se han convertido en zonas complementarias para la actividad turística, principalmente en forma de corredores comerciales como el de la Quinta Avenida en Playa del Carmen o la Avenida Lázaro Cárdenas en Cabo San Lucas, mismos que sirven como punto de encuentro entre los turistas y los prestadores de servicios y que concentran la mayoría de las unidades económicas relacionadas al turismo.

De esta forma, corredores comerciales como los arriba mencionados actúan a la vez como fronteras urbanas, pues mantienen características diferenciadas en relación a las actividades que se realizan allí y las demás zonas de la ciudad al servir principalmente a las necesidades de los

visitantes, por lo que deben estar en constante renovación en pro del mantenimiento de la competitividad y atracción turística.

Además, la concentración del capital (Harvey, 2010) en estas zonas provoca el encarecimiento del suelo adyacente al litoral, por lo que a medida que la ciudad crece fomentada por este mismo capital, la vivienda popular y de interés social se ve desplazada a la periferia, alejada del litoral, mismo que contiene la mayor fuente de empleos, por lo que eventualmente se genera una marcada polarización, lo que coincide también con la afirmación de M. Goicoechea (2015), quien menciona la conformación de una ciudad dual, con un polo de servicios y otro de servidores (zona turística y zona habitacional).

Esta polarización puede ser claramente observada en ambos casos de estudio; por un lado en ambos centros de población del caso Los Cabos, donde el uso turístico se expande continuamente entre ambos a lo largo del litoral, mientras que las zonas habitacionales se asientan de forma lineal y perpendicularmente a la costa, con dirección al norte en San José del Cabo y hacia el noroeste en Cabo San Lucas (ambos siguiendo el curso de los arroyos que se vierten de la sierra de Baja California). Esto mantiene a los usos de suelo dominantes (habitacionales y turísticos) distantes a pesar de ser fuertemente interdependientes, lo que da pie a las marcadas problemáticas de movilidad observadas sobretodo en el Plan de Desarrollo Urbano 2014 de Los Cabos.

En el caso de Playa del Carmen, la división entre estas zonas se encuentra sobre la carretera Cancún-Tulum o Avenida 50, pues esta corta la zona de predominio turístico (hacia el sureste) y la zona de predominio habitacional (hacia el noroeste); y es precisamente en la zona sureste donde se concentran los dos corredores terciarios principales, la quinta y la 30 avenida, que funcionan como líneas conectoras entre las dos zonas especializadas en turismo.

Aunado a la polarización observada en ambos casos, otra característica importante de ellos, es que el uso exclusivo turístico es predominante, sobretodo en Playa del Carmen donde al 2010 más del 40% de su mancha urbana era dedicada exclusivamente a este fin; no obstante, podemos observar que la polarización se presenta en mayor medida dentro del CIP, en primer lugar por su estructura compuesta por dos centros de población interconectados por la carretera transpeninsular, pues esto complica sus intercambios a nivel microregional; en segundo lugar por la lógica de acumulación de capital en el litoral que se ha mencionado, aunada a la planeación municipal que mantienen las zonas de litoral con usos únicos lo que lleva al crecimiento segregado de las zonas habitacionales en ambos centros de población (San José del Cabo y Cabo San Lucas).

Como se planteó en el supuesto teórico, tomar al turismo como eje del desarrollo de una ciudad de litoral, marca una pauta en su conformación tanto del espacio urbano habitable y útil para los prestadores de este servicio y el espacio de ocio y esparcimiento propio de la actividad turística; y estas características aumentan proporcionalmente a la concentración de capital, es decir, que cuando el desarrollo turístico encuentra mayor éxito económico gracias a la

explotación del recurso del espacio de consumo, mayores serán las diferencias socio-espaciales dentro de la ciudad.

### ***5.3 La “eterna” competitividad urbana turística: el empresarialismo en la planeación***

Por otro lado, como se ha dejado ver a través de la evolución de Los Cabos y Playa del Carmen, esta diferenciación espacial es también visible y reforzada en el ámbito de la planeación urbana, pues, tal como apunta P. Mullins (1991), la planeación se divide en *urbano-turística* y *urbano-social* existiendo una preferencia de la primera sobre la segunda, esto debido a que la planeación se basa o se condiciona por los supuestos neoliberales del mejoramiento de la competencia para el crecimiento, pues “*en una economía abierta a la globalización no se puede crecer sin ser competitivo*”, por lo que este concepto se vuelve un punto estratégico en todos los niveles de planeación.

De este modo, la competencia es un aspecto que se menciona en todos los planes, programas y agendas municipales tanto de Playa del Carmen como de Los Cabos, situación que ha condicionado la ejecución de proyectos prioritarios e intervenciones en la ciudad, de forma que la mayoría de los proyectos realizados se localizan en zonas exclusivas turísticas o adyacentes a las mismas, o son destinados a aumentar la recepción turística (como la ampliación de los aeropuertos de Los Cabos o los desarrollos turísticos Nuevo Playacar y Puerto Xcaret propuestos en Playa del Carmen).

Si bien es cierto que no todos los proyectos realizados se encuentran en el ámbito urbano-turístico, existe una diferencia también en el carácter de la obra instalada en la zona de carácter turístico y la de carácter urbano-social, destacando entre los proyectos de este último la pavimentación de calles o la dotación de servicios como el sistema de alcantarillado o agua potable, en el caso de Los Cabos. Destaca además, que proyectos de carácter urbano-social que son considerados importantes por los diagnósticos de la ciudad (como por ejemplo, el déficit de equipamiento de todas las categorías tanto en Los Cabos como en Playa del Carmen), no han sido tratados para que logren servir a las necesidades de la población habitante.

Esta preferencia de la planeación *urbano-turística* sobre la *urbano-social*, es sinónimo del dominio del valor de cambio sobre el valor de uso del que habla Lefebvre (1969), pues el espacio es mercantilizado y explotado bajo la supervisión del estado, quien dirige sus inversiones, principalmente a zonas que le ameriten beneficios económicos, es decir de atracción de visitantes, que en el caso de las ciudades estudiadas, se representa por las zonas turísticas. Esto es a lo que Harvey llama ***empresarialismo urbano***.

Esta visión empresarial en el manejo de la planeación se contrapone al discurso del desarrollo equilibrado propuesto por la planeación en todos los niveles; en principio porque somete a las zonas turísticas de la ciudad a una lógica de renovación constante en favor de la

competencia para lograr la fase que Butler (1980) llama “rejuvenecimiento” de las zonas turísticas lo que, en segundo lugar, somete también a la planeación urbana-social, es decir a aquella destinada a cubrir las necesidades de los habitantes, de manera que se desplaza su importancia.

Como pudo apreciarse, este comportamiento fue observado tanto en Los Cabos como en Playa del Carmen, lo que lleva a concordar con la afirmación de Lefebvre (1969) “*el doble proceso de industrialización-urbanización pierde todo el sentido si no se concibe a la sociedad urbana como meta y finalidad de la industrialización, si se subordina la vida urbana al crecimiento industrial*”, subordinación que es claramente visible en el análisis de la planeación tanto de Playa del Carmen como de Los Cabos, donde el carácter urbano-social se subordina en gran medida ante el urbano-turístico.

Es así que la planeación turística en múltiples niveles y dimensiones (nacional/económica, local/urbana) ha fomentado también las diferenciaciones socio-espaciales, al aumentar la plusvalía de las zonas que se mantienen en constante renovación, lo que contribuye a la concentración del capital dentro de ellas y al desplazamiento de zonas habitacionales, lo que tiene por resultado una ciudad polarizada con claras deficiencias en tanto a la dotación de equipamiento y servicios urbanos.

#### ***5.4 La especialización laboral y la lucha social***

Por otro lado, esta dependencia de la actividad turística, además de acumular la inversión tanto privada como pública en las zonas especializadas de este uso, crea también la condición de proveer de servicios (como el de agua potable) a la zona turística con el propósito de mantener la competencia y la calidad en la atención al visitante, por lo que servicios como el agua potable están siempre disponibles en las zonas turísticas, mientras que algunas zonas habitacionales ni siquiera se han dotado de esta infraestructura, algo identificado sobretodo en el diagnóstico del PDU 2014 de Los Cabos.

Esta situación es fundamento de las principales disconformidades sociales de los habitantes, pues no cuentan con la infraestructura para proveerse de este servicio o la dotación es limitada por temporadas, mismas que coinciden con el periodo vacacional en el que la demanda de agua incrementa por la cantidad de visitantes que lo requieren; otro ejemplo de las disconformidades sociales es el límite al acceso a las playas, que en el caso de Los Cabos se encuentra en su mayoría privatizado, es decir, controlado por las cadenas hoteleras que adquieren los terrenos adyacentes, situación que incrementa aún más la segregación y que aleja a los habitantes de su patrimonio natural al cual tienen derecho.

Todo esto, como se ha mencionado anteriormente, es consecuencia directa del modelo económico del que somos parte como país y de la dependencia económica a las demandas

internacionales, pues bajo la premisa o discurso de la competitividad en pro del crecimiento económico o acumulación de capital para el desarrollo social, se generan también enclaves con fuerza laboral súper-especializados en el sector turismo.

Es así que al 2010, el 79% del total de la fuerza laboral de Los Cabos se concentraba en actividades relacionadas al turismo; en el caso de Playa del Carmen representaba el 96% del total. Desde la perspectiva económica, esto representa un gran éxito simplemente por la generación de empleos, sin embargo, sabemos también que los empleos aquí generados representan una retribución financiera mínima para quienes prestan el servicio, por lo que existe un desequilibrio estructural en la cadena de ganancias.

En relación a esta oferta casi única de empleos, no es posible que exista una suerte de movilidad o desarrollo social ágil, mismo que es el objetivo o meta principal que resultaría del crecimiento económico turístico de acuerdo al discurso de la planeación en todos los niveles; es así que se cumple otro postulado de Lefebvre (1969, pp.165), *“la experiencia práctica demuestra que puede haber crecimiento sin desarrollo social”*.

En este sentido, ambos casos han presentado grandes aumentos en sus porcentajes de pobreza en todos sus niveles<sup>48</sup> (CONEVAL). Siendo así que al 2010 en el caso de Los Cabos el 14.8% de la población mantenía incapacidad para adquirir la canasta alimentaria básica, mientras que en Playa del Carmen era el 9.6%. En este sentido, se cuestiona también el objetivo de la reducción de la pobreza y la justa distribución de los ingresos, pues si bien estas ciudades generan y concentran grandes cantidades de empleo, estos se especializan en servir principalmente a las grandes cadenas, quienes han tenido la posibilidad de crearlos, y como hemos visto estos son empleos que no representan un desarrollo equilibrado.

De este modo la población se encuentra en una suerte de limitación profesional que no les permite acumular capital suficiente para adquirir bienes y servicios más allá de los necesarios, lo que ha llevado a que más del 20% de las viviendas habitadas en Los Cabos se encuentren en situación de precariedad; situación que en el caso de Playa del Carmen al 2000 era casi del 100%.

Lo anterior nos hace también cuestionar el objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes estipulado por la planeación, pues si bien el porcentaje se ha reducido, en términos de números reales, la vivienda precaria ha ido en aumento en ambos casos, el porcentaje solo se reduce por la creciente acción inmobiliaria, que construye grandes cantidades de viviendas nuevas, las cuales como se ha dicho se localizan desplazadas de las zonas de trabajo debido al encarecimiento del suelo.

---

<sup>48</sup> CONEVAL. Pobreza por ingresos: Alimentaria, de Capacidades y de Patrimonio.

### ***5.5 El desarrollo geográfico desigual en la producción urbana turística***

En resumen, a través del análisis territorial fue posible tener, en primera instancia, un acercamiento con el contexto internacional en términos de políticas económicas y el crecimiento de la urbanización en relación a la acumulación de capital; en segunda instancia se desarrolló de qué formas este contexto internacional ha repercutido en la escala nacional, de la mano de la integración de distintas políticas de desarrollo, entre las que destacó el turismo y con él la concepción y construcción de los Centros Integralmente Planeados y el fomento a los Destinos Tradicionales; en tercera instancia fue posible identificar, a partir de un análisis relacional, cuál de los CIP y los DTT han tenido un mayor impacto o crecimiento en diferentes indicadores; por último, y a partir de lo anterior, se generó un análisis concreto de cada uno de estos casos para entender los procesos y elementos que infieren sobre su territorio.

De este modo, a través del análisis de la evolución de Los Cabos y Playa del Carmen en diferentes escalas, niveles y dimensiones, fue posible identificar los enunciados del **desarrollo geográfico desigual** de los que hace mención Harvey dentro de la lógica de producción urbana a través de la actividad económica turística, misma que ha condicionado su conformación y concepción espacial a través de la planeación.

A través de este análisis es posible concluir de manera general que, como se planteó en el supuesto teórico, el desarrollo geográfico desigual y el empresarialismo urbano se han presentado del mismo modo en los dos destinos de sol y playa analizados, ya que ambos casos presentan características y problemáticas similares, derivadas de la aplicación de planes de desarrollo económico propuestos por las políticas del neoliberalismo que fungieron como rector de la producción de capital excedente del país ante la ardua competencia de la estructura del mercado internacional al que pertenecemos.

La única diferenciación notoria entre ambos casos resultó ser, como también se planteó en el supuesto, la lógica de acumulación por despojo, que se presenta en mayor medida en el denominado destino tradicional (Playa del Carmen), pues contiene características patrimoniales históricas y culturales que son absorbidas por zonas de usos exclusivos turísticos y privados.

Además, y algo que no se planteó en el supuesto, fue que en el caso del DTT Playa del Carmen, se presentan mayores niveles de pobreza relativa y de población habitando vivienda precaria. Inclusive en términos de números reales, la vivienda precaria era superior en Playa del Carmen que en Los Cabos al año 2000, mientras que al 2010 Los Cabos supera al DTT en este término, aunque sólo por 2,698 viviendas, cuando Playa del Carmen únicamente tiene el 62% de la población de Los Cabos.

De este modo, en base a la aproximación teórico-metodológica, dentro de la dimensión **Económica Urbana**, se observó a través de la evolución de ambas ciudades una marcada y creciente **polarización** derivada del **arraigo y la acumulación del capital** (DGD, Harvey, 2010) **específicamente en el espacio litoral**, pues la playa representa el recurso principal a explotar a

través de la producción del espacio exclusivo turístico (hoteles, centros de entretenimiento y de preparación de alimentos) mismos que serán aprovechados por una gran cantidad de visitantes.

Esta apropiación y/u ocupación del espacio costero es fomentado a través de planeación urbana municipal, donde se le destina al uso del suelo turístico todo el territorio litoral dentro de la zonificación secundaria. En el caso de Playa del Carmen, incluso se destinan zonas alejadas del litoral como turísticas o turísticas-habitacionales, debido a la belleza natural y cultural de la selva maya.

Es así que dentro del análisis de la dimensión **Urbana Social**, fue posible identificar una *planeación urbana turístico-céntrica* en la escala local, esto es, el **empresarialismo urbano** (Harvey, 1987) basado en el turismo, que desplaza las necesidades de la población habitante (servicios, infraestructura, equipamiento) en pro de la búsqueda de maximización de las ganancias, lo que como se ha explicado anteriormente crea una suerte de “eterna” competitividad que mantiene las intervenciones urbanas en zonas aptas para el valor de cambio.

En este sentido es posible decir que en los casos de estudio existe una preferencia por la *planeación urbana turística* vs. la *planeación urbana social*, misma que podría traducirse como una preferencia del *Derecho al turismo* (o a las necesidades o demandas del turismo, que les da a los espacios de la ciudad su **valor de cambio**) vs. *Derecho a la ciudad* (Lefebvre, 1969) (las necesidades de la población residente, que le da a los espacios su **valor de uso**).

Otro concepto importante planteado en el supuesto teórico e identificado dentro de la dimensión de estudio Urbana Social, es el de **acumulación por despojo** (DGD, Harvey, 2010), que se presenta en ambos casos de estudio a través de la privatización del acceso a las playas y en el caso de Playa del Carmen con el acceso controlado a las zonas culturales, apreciable en las ruinas de los asentamientos mayas de Xaman-Há y Xcaret, que a pesar de ser patrimonio nacional se encuentran inmersos dentro de complejos privados.

En este sentido se puede afirmar que en el caso de Playa del Carmen (destino tradicional), el despojo se presenta en mayor medida, pues afecta a dos dimensiones patrimoniales distintas - el recurso histórico y el recurso natural- por lo que ésta lógica representa una diferencia identificada entre el caso Centro Integralmente Planeado (CIP) y el Destino Tradicional (DTT); claro que esto únicamente se da porque en el CIP analizado, al ser planeado *ex novo* no cuenta con características culturales intrínsecas, mientras que el DT Playa del Carmen es parte del sistema cultural pre-colonial maya.

Por último, dentro de la dimensión **Socio Económica**, fue posible identificar el concepto de **lucha de clases políticas y sociales** (DGD, Harvey, 2010), fomentadas principalmente por la deficiencia en la distribución de servicios, infraestructura y equipamientos, misma que se presenta en mayor medida en el caso CIP Los Cabos, derivado tal vez del crecimiento acelerado y de su conformación espacial dividida en dos centros de población.

Por otro lado y en la misma dimensión de estudio, ambos casos presentaron una súper **especialización laboral** en el sector servicios a través del tiempo, situación que puede estar relacionada con el crecimiento de los indicadores de pobreza y población habitando vivienda precaria, pues no hay una diversificación laboral y esto fomenta una dependencia económica tanto en el nivel individual como en el municipal.

Por todo lo anteriormente descrito, se puede concluir que la estructura económica y socio-espacial de estos dos tipos de ciudades se ha visto sumamente condicionada por el carácter turístico que les ha sido infundido y que se reafirma constantemente a través de la planeación y planificación urbana, misma que a pesar de identificar o diagnosticar las deficiencias de las ciudades, es pasada por alto en favor del mantenimiento de la competitividad turística. Esto es, el predominio del valor de cambio sobre el valor de uso, que fomenta la segregación de las ciudades y el desarrollo geográfico desigual.

### ***5.6 Reflexiones sobre la planeación de la ciudad turística***

A través de la aproximación teórico - metodológica que se construyó en base a los objetivos de este trabajo y los postulados del desarrollo geográfico desigual de Harvey, fue posible llegar a la conclusión de que: Playa del Carmen y Los Cabos, al ser ciudades de función turística, son consideradas un espacio producto para los visitantes, por lo que se concentra su planeación en mantenerlos bajo estándares competitivos para seguir creciendo económicamente en torno a la actividad turística, bajo el discurso del desarrollo equilibrado.

El turismo como parte de la ciudad y al ser una actividad fomentada por políticas neoliberales establecidas por los niveles globales y nacionales, busca siempre la maximización de las inversiones valiéndose de políticas turístico-céntricas, como el establecimiento de incentivos económicos para la inversión privada y la preferencia de la planeación urbana-turística sobre la urbana-social.

Esta preferencia es llevada a cabo por distintos actores, principalmente en la escala nacional, como SECTUR y FONATUR, quienes dictan los planes generales de desarrollo turístico a los que se tienen que apegar los niveles subsecuentes, es decir, la planeación urbana y turística municipal, lo que de algún modo lleva a condicionar el destino de los recursos y planificación de la ciudad a renovar las zonas turísticas. Sin embargo, como se ha visto, este enfoque ha generado diversas externalidades que afectan principalmente a los habitantes de la ciudad, como la segregación y la polarización o la deficiencia en los servicios urbanos.

Es por esta conclusión, que se considera que la política de planeación de estas ciudades requiere orientarse en mayor medida al aprovechamiento del mercado interior que ya ha sido creado, los habitantes de la ciudad turística, más que centrarse en continuar creando competitividad en base a la capacidad soportante (aumento de los usos turísticos y el número de



cuartos). Pues como se ha visto, esto genera crecimiento urbano acelerado que solo fomenta las problemáticas urbanas que a la larga se vuelven complicadas sobre todo porque también se trata de mantener el nivel de competencia turística.

Por tanto, para mitigar las problemáticas de este tipo de ciudades y así lograr los objetivos propuestos por los distintos niveles de planeación, podría ser un paso importante limitar la inversión en proyectos que atraigan gran crecimiento, justo como la dotación de más y nuevas zonas turísticas; pues sabemos que este crecimiento atrae grandes olas migratorias que son difíciles de contener por la urbanización, por lo que se genera el aumento de los asentamientos irregulares y de las problemáticas urbanas de dotación de servicios, infraestructura y equipamiento, además de que se destruye el entorno natural al crear nuevas zonas urbanas y sobreexplotar los recursos.

Es necesario entonces, crear una estabilidad con el crecimiento que ya se ha alcanzado en ambos casos, dejando de lado el aumento de la recepción turística y concentrándose en la competitividad únicamente de la capacidad instalada actualmente. Por otro lado, claro está que esto representa un límite al crecimiento económico, que en la filosofía del libre mercado es sumamente rechazada.

Sin embargo, como apunta Lefebvre (1969), si no se concibe a la sociedad como meta de la industrialización (o en este caso de la *turistificación*), no puede haber desarrollo social, o lo que el autor llama “la realización de la sociedad urbana” (mismo que se establece como objetivo primordial en todos los niveles de planeación). Este punto se explica mejor a través del análisis de las dimensiones socio-económica y urbana-social: pues en la primera se aprecia que ninguno de los casos estudiados ha representado una mejora en los ingresos y la movilidad social de la población a pesar del gran crecimiento de la actividad turística; y en la segunda se observa la conformación de una ciudad fragmentada y con una planeación subyugada al valor de uso, con lo que se demuestra que la industrialización es la meta de la sociedad y no al revés, como apunta Lefebvre (1969).

Durante mucho tiempo, el crecimiento ha sido tomado como sinónimo de desarrollo, por lo que durante los inicios de la planeación, un desarrollador tenía la tarea de infundir o poner en marcha la maquinaria de intercambios económicos que pudiera dotar de los beneficios que provee la urbanización para los individuos, y el turismo representó en estos tiempos un motor interesante sobre el cual fundamentar el crecimiento, visto como desarrollo, de distintas regiones del país.

Hoy día sabemos las repercusiones que el crecimiento acelerado ha generado en las ciudades turísticas de playa del país, por lo que es de suma importancia cuestionarnos los modos de producción urbana definidos por los diferentes niveles de planeación y comunicar la idea de que el crecimiento no es sinónimo de desarrollo y mucho menos de equilibrio, como lo plantea el discurso de planeación turística, sobre todo en los aspectos espaciales y económicos de la ciudad donde se instaura.

La cuestión que surge a partir de esta conclusión es, ¿cómo lograr transmitir esta idea principalmente a los actores que tienen el control sobre la conformación espacial (institutos de planeación de todos los niveles de gobierno), cuando la idea de que el crecimiento es igual a desarrollo se ha venido instaurando y permeando a través de todos los niveles económicos, sociales y políticos? ¿Cuáles serían las acciones específicas a tomar para lograr este propósito?

No obstante estos nuevos cuestionamientos, en este documento se ha logrado revisar y entender desde una perspectiva amplia y multidimensional (en base a la matriz metodológica construida) los efectos de la actividad turística sobre el territorio en el que se instaura y los distintos procesos de su conformación espacial, identificando al mismo tiempo los distintos actores público-privados que actúan sobre este territorio del turismo.

## Bibliografía

- **Arocena, José (2001).** *El desarrollo local: un desafío contemporáneo.* Montevideo, Uruguay: Taurus-Universidad Católica.
- **Beeton, Sue (2006)** *Community development trough tourism.*
- **Benseny Graciela (2007)** *El turismo en México. Apreciaciones sobre el turismo en espacio litoral.* Revista Aportes y Transferencias, Vol. 11, Núm. 2, pp. 13-34
- **Bojórquez, Jesús et al. (2018)** *El derecho a la ciudad y rescate del espacio público en zonas urbana turistizadas. Una reflexión para Los Cabos, BCS. México.*
- **Butler, Richard W. (1980)** *The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources.*
- **Campos, Bonnie Lucía (2007)** *Proceso de urbanización y turismo en Playa del Carmen, municipio de Solidaridad, Quintana Roo.*
- **Castells, Manuel (1995)** *La ciudad informacional: tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional.*
- **Castro A. Ulises (2007)** *El turismo como política central de desarrollo y sus repercusiones en el ámbito local: Algunas consideraciones referentes al desarrollo de enclaves turísticos en México.* Revista de Investigación en turismo y desarrollo Local (1) pp 1-9.
- **Compendio estadístico del Turismo en México, DATATUR** consultado en septiembre de 2020 y marzo de 2021
- **Dachary, Alfredo (2018)** *Capitalismo, sociedad y turismo.*
- **Engels, Friedrich (1845)** *La situación de la clase obrera en Inglaterra.*
- **Enríquez A., Jesús (2008)** *Segregación y fragmentación en las nuevas ciudades para el turismo. Caso Puerto Peñasco, Sonora, México.* Topofilia, Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales.
- **García Villa, Adolfo (1992)** *La planificación de centros turísticos de México.*
- **Garza, Gustavo (1983)** *Desarrollo Económico, Urbanización Y Políticas Urbano-Regionales En México (1900-1982).*
- **Goicoechea, María E. (2014)** *Acerca del Desarrollo Geográfico Desigual en las ciudades latinoamericanas actuales.*
- **Guillén, Héctor (1984)** *Orígenes de la crisis en México. Inflación y endeudamiento externo (1994-1982)*

- **Gutiérrez María y González Jorge. (1999)** *Las costas mexicanas y su crecimiento urbano.*
- **Harvey, David (1989)** *De la gestión al empresarialismo: la transformación de la gobernanza urbana en el capitalismo tardío*
- **Harvey, David (1990)** *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural.*
- **Harvey, David (2006)** *Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual.* Spaces of global capitalism, Verso, UK/USA, pp. 69-116
- **Hernández, Javier (2018)** *La voracidad del turismo y el derecho a la ciudad.* Revista andaluza de antropología no. 15: 22-46
- **Hinkelammert, F.J. (1997)** *El huracán de la globalización: la exclusión y la destrucción del medio ambiente vistos desde la teoría de la dependencia.*
- **Huízar S., María de los Ángeles, Villanueva Sánchez Rafael, Baños Francia. José Alfonso (2015)** *Desigualdad y segregación socioeconómica del Turismo en Bahía de Banderas, México.*
- **Lefebvre, Henri (1969)** *El derecho a la ciudad.*
- **López L. Álvaro (2001)** *Análisis de la organización territorial del turismo de playa en México, 1970-1996. El caso de Los Cabos, BCS.* Tesis doctoral.
- **Mandel, Ernest (1969)** *Capitalismo y desigualdades regionales.*
- **Mandel, Ernest (1971)** *La acumulación primitiva (originaria) de capital y la industrialización del tercer mundo.*
- **Molina, Sergio (2006)** *El postturismo: turismo y posmodernidad.*
- **Molina, Sergio (2007)** *Política turística en México.*
- **Morales B. Federico, Jiménez L. Fredy (2018).** *Fundamentos del enfoque territorial: actores, dimensiones, escalas espaciales y sus niveles.*
- **Mullins, P. (1991)** *Tourism urbanization.* International Journal of urban regional research 15(3): 326-342.
- **Murphy Peter E. (1985)** *Tourism: A community approach.*
- **Nick Theodore et al. (2009)** *Urbanismo Neoliberal: La ciudad y el imperio de los mercados.*
- **Novack, George (1974)** *Para comprender la historia.*

- **Pinto, Anibal (1984)** *Metropolización y terciarización: malformaciones estructurales en el desarrollo latinoamericano.* CEPAL
- **Plan director de desarrollo urbano para San José del Cabo – Cabo San Lucas B.C.S. 1999.** Boletín oficial del estado de Baja California Sur, 31 de diciembre de 1999.
- **Programa Director de desarrollo urbano 2001-2026,** periódico oficial del estado de Quintana Roo, 1 de abril del 2002
- **Programa de desarrollo urbano de Playa del Carmen 2010-2050,** periódico oficial del estado de Quintana Roo, 20 de diciembre del 2010
- **Puig-Cabrera, M. y Foronda-Robles, C. (2018).** *El Turismo y el alivio de la pobreza: un enfoque desde el prisma de los destinos emergentes en el marco de la Agenda 2030.* Investigaciones Turísticas (16), pp. 1-22.
- **Ramírez Ma. Guadalupe.** *El impacto del turismo en el desarrollo socioeconómico de Acapulco.*
- **Romero, José (2012)** *Inversión extranjera directa y crecimiento económico en México, 1940-2011.* Revista de investigación económica, vol. LXXI, 282. Pp. 109-147
- **Rubí, Felipe y Palafox, Alejandro (2015)** *El turismo como catalizador de la pobreza. Trabajo turístico y precariedad en Cozumel, México.*
- **Santana Turégano Manuel Ángel, (2007)** *Turismo, economía y planificación urbana: una relación compleja.* PASOS (5) pp 53-67.
- **Segunda actualización del plan director de desarrollo urbano San José del Cabo y Cabo San Lucas B.C.S. 2040.** Boletín oficial del estado de Baja California Sur, abril de 2013.
- **Smith, Neil. (1974)** *Desarrollo desigual. Naturaleza, capital y la producción del espacio.*
- **Tulio Inda, Marco y Santamaría Gómez, Arturo,** *Los centros integralmente planeados (CIP'S) en México.* Revista Latinoamericana Turismología, p.36-53
- **Unikel, Luis (1976)** *El desarrollo urbano de México: diagnóstico e implicaciones futuras.*
- **Vera Rebollo J.F. (1989)** *Turismo y desarrollo.* XI congreso nacional de geografía. Volumen IV. Ponencias y relatorías. Madrid.
- **Organización Mundial del Turismo.** *Tourism Highlights 2018.*

## Anexos

### Crecimiento Poblacional en destinos seleccionados de 1980 a 2010

	Destinos Turísticos de Playa	Población				TC*		
		1980	1990	2000	2010	1980-1990	1990-2000	2000-2010
CIP	Cancún, Q. Roo	33,273	167,730	419,815	661,176	5.04	2.50	1.57
	Ixtapa, Gro.	25,751	63,366	95,548	118,211	2.46	1.51	1.24
	Los Cabos, B.C.S.	4,233	16,059	105,469	238,487	3.79	6.57	2.26
	Huatulco, Oax.	6,760	12,645	25,327	38,629	1.87	2.00	1.53
	Loreto, B.C.S.	X	X	11,812	16,738	X	X	1.42
	Litibú, Nay.	X	39,831	59,808	124,205	X	1.50	2.08
	Cozumel, Q. Roo	19,044	33,884	60,091	79,535	1.78	1.77	1.32
DT	Playa del Carmen	737	3,098	63,752	159,310	4.20	14.08	2.50
	Acapulco, Gro.	301,902	515,374	722,499	789,971	1.71	1.40	1.09
	La Paz, B.C.S.	91,453	137,641	196,907	251,871	1.51	1.43	1.28
	Veracruz, Ver.	284,822	303,152	457,377	552,156	1.06	1.51	1.21
	Mazatlán, Sin.	199,830	262,705	380,509	438,434	1.31	1.45	1.15
	Pto. Vallarta, Jal.	38,645	95,503	184,728	255,681	2.47	1.93	1.38
	Isla Mujeres, Q. Roo	3,164	6,708	11,313	16,203	2.12	1.69	1.43

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, Censos de Población y Vivienda.

\*TC= Tasa de crecimiento relación de

NOTA: No se encontraron datos de Loreto, Litibú y Playa del Carmen por ser de reciente creación.

### Población económicamente activa en destinos seleccionados de 1980 a 2010

	Destinos Turísticos de Playa	Población Económicamente Activa (PEA)			
		1980	1990	2000	2010
CIP	Cancún, Q. Roo	15,143	68,053	183,024	307,649
	Ixtapa, Gro.	X	X	2,296	52,119
	Los Cabos, B.C.S.	X	15,606	46,402	110,085
	Huatulco, Oax.	2,196	4,059	10,170	16,144
	Loreto, B.C.S.	X	X	4,663	7,475
	Litibú, Nay.	X	X	16,085	54,444
	Cozumel, Q. Roo	9,288	16,777	26,607	36,993
DT	Playa del Carmen	463	1,209	28,946	81,832
	Acapulco, Gro.	141,181	187,016	257,599	339,195
	La Paz, B.C.S.	43,376	54,086	80,018	114,212
	Veracruz, Ver.	108,699	111,084	183,426	236,884
	Mazatlán, Sin.	84,140	105,562	146,853	191,436
	Pto. Vallarta, Jal.	20,738	39,659	76,905	119,107
	Isla Mujeres, Q. Roo	1,889	4,092	4,910	7,640

*Porcentaje de población ocupada en áreas relacionadas al turismo.*

Censos	1980		1990		2000		2010	
	Comercio, hoteles y restaurantes	insuficientemente especificado	Comercio, hoteles y restaurantes	No especificado	Comercio, hoteles y restaurantes	No especificado	Servicios + comercio % de PO	No especificado %
<b>Destinos Turísticos de Playa</b>								
Cancún, Q. Roo	23.24	31.36	41.43	7.20	42.77	2.32	82.21	2.32
Ixtapa, Gro.	X	X	X	X	X	X	74.53	0.66
Los Cabos, B.C.S.	X	X	32.33	3.56	38.05	3.47	<b>79.13</b>	0.98
Huatulco, Oax.	2.60	28.28	26.23	4.23	X	X	71.65	0.86
Loreto, B.C.S.	X	X	X	X	24.60	2.19	57.31	1.83
Litibú, Nay.	X	X	X	X	X	X	74.01	1.03
Cozumel, Q. Roo	20.28	26.13	37.43	6.22	42.59	2.00	83.64	1.32
Playa del Carmen				X	47.47	2.35	<b>82.92</b>	0.96
Acapulco, Gro.	16.96	34.05	32.33	4.51	33.37	2.72	77.81	1.14
La Paz, B.C.S.	13.74	30.05	21.69	2.29	24.39	3.04	76.40	0.82
Veracruz, Ver.	13.17	36.37	23.60	2.99	28.92	2.80	76.01	2.33
Mazatlán, Sin.	13.78	30.58	26.55	3.46	29.39	4.03	<b>71.21</b>	2.22
Pto. Vallarta, Jal.	18.50	34.08	42.28	5.37	44.69	3.11	59.35	2.20
Isla Mujeres, Q. Roo	19.01	11.33	35.25	6.72	39.78	1.66	73.34	2.00

Fuente: Elaboración propia en base a datos a las encuestas de ocupación y empleo (INEGI)

Nota: El dato de 1990 se obtuvo a través de la sumatoria de los indicadores “comercio” y “servicios de restaurantes y hoteles”, del apartado “población ocupada por municipio, sexo y sector de actividad”.