



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
POSGRADO EN GEOGRAFÍA

EFFECTOS ESPACIALES DEL TURISMO EN MAZATLÁN A PARTIR DE SU INTEGRACIÓN CARRETERA CON
DURANGO: “REJUVENECIMIENTO” DE UN CENTRO TURÍSTICO LITORAL MADURO

TESIS
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
DOCTOR EN GEOGRAFÍA

PRESENTA:
BRENDA ALCALÁ ESCAMILLA

TUTOR PRINCIPAL
DR. ÁLVARO LÓPEZ LÓPEZ
INSTITUTO DE GEOGRAFÍA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

MIEMBROS DEL COMITÉ TUTOR
Dra. Maribel Osorio García, Universidad Autónoma Del Estado De México
Dra. Iliá Alvarado Sizzo, Instituto de Geografía, UNAM
Dr. Silvestre Flores Gamboa, Universidad Autónoma De Occidente
Dr. Pablo Miranda Álvarez, Universidad Nacional De Costa Rica
Dra. Alma Villaseñor Franco, Universidad Autónoma De Guerrero

Ciudad Universitaria, CD. MX., MARZO DEL 2022



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

A Luis Escamilla †

Por ser la base de una familia que me permitió llegar hasta aquí

A Álvaro Sánchez Crispín †

Por mostrarme el amor y la pasión por la Geografía

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar quiero agradecer a mi alma máter la Universidad Nacional Autónoma de México, ha sido un honor y placer formarme en las aulas de la Facultad de Filosofía y Letras, así como del Instituto de Geografía, sus espacios me permitieron desarrollarme como profesional pero principalmente como un mejor ser humano, también en ellos he coincidido con personas maravillosas que han guiado mi camino y que actualmente puedo llamar amigos. Igualmente, quiero extender mi gratitud al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por la beca otorgada que me permitió continuar y concluir mis estudios de Doctorado.

Este proceso no habría sido posible si no hubiera contado con el apoyo de mis asesores, en especial del Dr. Álvaro López López que una vez más me extendió la mano para iniciar y concluir un nuevo ciclo académico, agradezco la libertad, paciencia, apoyo y comprensión que me has brindado desde la licenciatura, eres una parte importante de mi formación. También quiero reconocer a la Dra. Maribel Osorio García, que con su entusiasmo y conocimientos dirigió parte de mi trabajo de investigación, en especial quisiera agradecer por ser “mi luz al final del túnel”, sus comentarios me daban ánimos en cada evaluación y me ayudaban a seguir adelante. Dra. Iliá Alvarado Sizzo me siento agradecida de que haya formar parte de este proceso, por los consejos que mejoraron la presentación del trabajo y por tener siempre un comentario positivo.

Otra parte importante en la conclusión del Doctorado tuvo que ver con los investigadores que aceptaron ser parte del jurador, siento por cada uno de ellos un gran respeto y admiración. En esta ocasión quisiera iniciar con el Dr. Silvestre Flores Gamboa, no tengo las palabras ni la forma de expresar mi gratitud por todo el apoyo que me brindaste desde el inicio de la investigación, en el trabajo de campo (entrevistas con actores claves, aplicación de encuestas, levantamiento de placas y recorridos en la zona turística), en la búsqueda de la bibliografía, en la candidatura y la revisión final, gracias por el seguimiento que hiciste de mi trabajo y hacerlo tan tuyo aunque no fuera tu alumna o tuvieras una retribución directa. Dr. Pablo Mirando Álvarez, lo fascinante contigo fue encontrar un alma gemela en la forma de ver y entender a la Geografía, el hablar contigo me ayudó a sentar las bases del trabajo de investigación y su desarrollo, muchas gracias por tu acompañamiento durante todo el proceso. Dra. Alma Villaseñor Franco, me siento muy agradecida de que hayas aceptado formar parte del jurado, hacer una revisión bajo presión y en poco tiempo, eres una de las personas más fuertes que conozco, admiro todos tus logros y respeto muchísimo tu trayectoria académica. Quisiera hacer una mención especial al Dr. Álvaro Sánchez Crispín†, que durante muchos años estuvo detrás de mí cuidándome, apoyándome, dándome ánimos, ayudándome a confiar en mis habilidades y conocimientos; el cierre de este ciclo hubiera

sido perfecto si estuviera presente, no obstante, me quedo con la satisfacción del orgullo que sintió al saber que concluía este proceso, siempre lo llevaré en mis pensamientos y corazón.

Mi familia siempre ha sido una parte importante en mi formación, así que no tengo más que agradecimiento para ellos empezando por mi mamá Esperanza Escamilla que siempre procuró darnos lo necesario para ir creciendo y nos dio la libertad de elegir nuestro camino, gracias por tanto años de trabajo nocturno para poder estar al pendiente de nosotros y cuidarnos; a mi hermana Claudia por ayudarme en la aplicación de los análisis estadísticos no sólo de esta tesis sino siempre que lo necesito; a mi hermana Karla por brindarme siempre su apoyo; a mi hermano Erick que literalmente me ha acompañado toda mi vida y se ha convertido en uno de mis sostenes principales, sé que cuando te necesite estarás a mi lado y agradezco que seas mi antítesis, aprendo mucho de ti; a mis sobrinos Áyax y Adriano que me obligan a ser cada vez mejor porque quiero ser un buen ejemplo para ellos y mostrarles que pueden alcanzar sus metas; a mi cuñado Armando por procurar a tres de las personas más importantes en mi vida.

A mi familia por elección que siempre me revitaliza con sus distintas personalidades, pasiones y locuras, Blanca y Adriana son mis más grande tesoro desde la licenciatura, me siento contenta y orgullosa del crecimiento que han tenido como profesionistas y personas; no puedo dejar de mencionar a mi hermana Ana Valle, he sido afortunada en coincidir contigo en este camino y que me hayas permitido formar parte de tu vida, eres de las pocas personas con las que tengo tanta afinidad y que me obliga siempre seguir adelante.

Y por último, y no por eso menos importante... quisiera darle las gracias a mi amigo, compañero, novio, esposo, amante, cómplice, asistente, chofer, colaborador y anexos Everett, sin duda alguna esta tesis no habría sido posible sin ti, agradezco el apoyó y acompañamiento que me brindaste desde un inicio en este proyecto, el manejar de ida y regreso a Mazatlán, realizar el trabajo de campo, las aportaciones que hiciste a través de tus observaciones, en la búsqueda de la bibliografía en las bibliotecas, el procurar que tuviera el material necesario para trabajar, la elaboración de mapas, revisión de la redacción del trabajo, la búsqueda de los papeles para los trámites de titulación, la peinada ya arreglada para las fotos, en la logística en el examen, los ánimos y el respeto que siempre has mostrado por mi crecimiento profesional, sin duda alguna soy afortunada de caminar a tu lado. También quiero agradecer a Rocío, Sergio grande, Sergio chico, Nancy, Roberto, Martha, Ian, Laura, Carlos, Alma, Daniela, Juan Carlos, Jimena, Eloísa y Úrsula por acogerme y hacerme parte de su familia.

“La unidad de todas las ciencias se encuentra en la Geografía.
La importancia de la Geografía es que representa la Tierra,
como la sede permanente de las ocupaciones del hombre”

John Dewey

Índice

Índice capitular

Introducción.....	1
CAPITULO 1. Evolución de los destinos turísticos de litoral.....	7
1.1 Turismo y Geografía del Turismo.....	10
1.2 Teorías sobre la evolución de los destinos turísticos.....	16
1.2.1 El modelo de evolución de los destinos turísticos de Miossec	16
1.2.2. El modelo diacrónico de Chadeffaud	20
1.2.3. Ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler	24
1.3 Elección del modelo para el desarrollo del estudio	32
1.4 Estado del arte del Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos de Butler	34
1.5 Turismo de litoral	46
1.6 Centros turísticos de playa en México.....	47
1.7 Turismo en Sinaloa	51
CAPITULO 2. Contexto físico, socioeconómico e histórico de Mazatlán, Sinaloa	57
2.1 Ubicación de la zona de estudio y sus características físicas	59
2.2 Características socioeconómicas de la población	67
2.3 Características económicas	75
2.4 Infraestructura vial y de transporte.....	83
2.5. El origen de Mazatlán	94
CAPITULO 3. Ciclo de Vida del Destino Turístico de Mazatlán, Sinaloa	107
3.1 Metodología para la definición del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán	110
3.1.1 Distribución en el arribo de turistas en Mazatlán, 1970-2018.....	110
3.1.2. Factores externos e internos que influyeron en el desarrollo turístico del puerto de Mazatlán, 1970–2018.....	113
3.1.3. Análisis de regresión lineal para la definición de las fases del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán	122
3.2. Definición de las etapas del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán	131
3.2.1. Caracterización de las etapas del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán	134
CAPITULO 4. La autopista Durango-Mazatlán: potenciadora de las relaciones turístico-territoriales de Mazatlán, Sinaloa	185
4.1 La conectividad de Mazatlán a través de la súper carretera Durango-Mazatlán.....	188

4.1.1 La súper carretera Durango-Mazatlán y su conectividad con el Corredor Económico del Norte	189
4.1.2 Principales características de la autopista Durango-Mazatlán	198
4.2 El arribo de turistas al puerto de Mazatlán por la autopista Durango-Mazatlán.....	205
4.2.1 Aforo de vehículos y registro de placas en zonas turísticas de Mazatlán	205
4.3 Perfil del turista	211
4.3.1 Arribo y hospedaje de los turistas	212
4.3.2 Experiencia turística	215
4.3.3 Visitas anteriores al puerto de Mazatlán	217
4.3.4 Información general de los turistas encuestados	220
4.4 Estacionalidad turística del puerto de Mazatlán	222
CAPITULO 5. Rejuvenecimiento del centro turístico de Mazatlán, Sinaloa	229
Conclusiones	273
Anexos.....	281
Anexo 1. Cuestionario aplicado a turistas durante el trabajo de campo	283
Anexo 2. Clasificación de los recursos turísticos para realizar el inventario	286
Anexo 3. Clasificación y descripción de los atractivos turísticos de Mazatlán	291
Referencias bibliográficas	303

Índice cuadros

Capítulo 1. Evolución de los destinos turísticos de litoral	
1.1	Principales afectaciones producidas por la implementación de una actividad turística..... 11
1.2	Conceptos sobre turismo..... 13
1.3	Modelo evolutivo del espacio turístico según Miossec..... 21
1.4	Publicaciones en las que aparecen artículos relacionados con el ciclo de vida turístico de Butler del 2000 al 2016..... 35
1.5	Publicaciones que toman como marco de referencia el ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler..... 39
1.6	Vocación turística de las regiones turísticas de Sinaloa..... 52
1.7	Disponibilidad de equipamiento hotelero y habitaciones por región turística, 2016.... 53
1.8	Participación porcentual de los principales centros de playa durante el 2018..... 56
Capítulo 2. Contexto físico, socioeconómico e histórico de Mazatlán, Sinaloa	
2.1	Distribución de localidades por rango de habitantes..... 67
2.2	Distribución de los grupos de población de acuerdo con su edad..... 70
2.3	Grado de marginación ciudad de Mazatlán, 2000 a 2010..... 71
2.4	Comparación de las características de la carretera 40 y la autopista 40D..... 87
2.5	Aerolíneas y destinos del Aeropuerto Internacional de Mazatlán..... 92
2.6	Casas comerciales de extranjeros en Mazatlán y lugar de origen, 1845..... 99
Capítulo 3. Ciclo de Vida del Destino Turístico de Mazatlán Sinaloa	
3.1	Coefficiente de correlación de Pearson años versus Turistas..... 126
3.2	Análisis de regresión por segmentación de los años de arribo de turistas..... 128
3.3	Tasa de crecimiento anual de turistas 1970 – 1977..... 129
3.4	Tasa de crecimiento anual de turistas 1978 a 2004..... 129
3.5	Tasa de crecimiento anual de turistas 2005 a 2018..... 130
Capítulo 4. Autopista Durango-Mazatlán y el rejuvenecimiento turístico del puerto de Mazatlán, Sinaloa	
4.1	Tiempos de recorrido entre el puerto de Mazatlán y las principales ciudades del CEN 194
4.2	Tiempos de recorrido entre el puerto de Mazatlán y las principales ciudades de los ejes longitudinales que conectan con el CEN..... 195
4.3	Tiempos de recorrido y costos entre el puerto de Mazatlán y las principales ciudades de los ejes longitudinales que conectan con el CEN..... 199
4.4	Tasa de crecimiento del flujo vehicular de la autopista Durango-Mazatlán, respecto a los tramos carreteros que conectan con la Perla del Pacífico, 2012-2018..... 202
4.5	Niveles de servicio por tramo autopista y carretera Durango-Mazatlán 2014 a 2017.... 204
4.6	Coefficiente de concentración de Gini para el destino turístico de Mazatlán para los años 1995, 2000, 2005, 2010, 2015..... 223
4.7	Principales temporadas turísticas en Mazatlán..... 227
4.8	Concentración de turistas en Mazatlán por mes y año..... 227
Capítulo 5. Rejuvenecimiento del centro turístico de Mazatlán, Sinaloa	
5.1	Principales características de las fases del Ciclo de Vida del Destino Turístico de Mazatlán 1850-2018..... 232

5.2	Construcción o remodelación de infraestructura y equipamiento turístico en Mazatlán, 2016-2019.....	243
5.3	Oferta de alojamiento en la zona turística de Mazatlán, 2016-2019.....	254
5.4	Clasificación de los recursos turísticos de Mazatlán, 2016-2019.....	259
5.5	Atractivos turísticos de Mazatlán, 2016-2019.....	262
5.6	Localidades de interés turístico de Sinaloa.....	265
5.7	Distribución de establecimientos comerciales en la zona turística de Mazatlán, 2015.	267
5.8	Arribo de vuelos, cruceros y automóviles al puerto de Mazatlán, 2012-2018.....	270

Índice de figuras

Capítulo 1. Evolución de los destinos turísticos de litoral	
1.1 Representación de la dinámica turística del territorio de acuerdo con Miossec.....	17
1.2 El espacio turístico teórico de Miossec y sus factores distorsionadores.....	20
1.3 Del mito al espacio, espacio turístico de Chadeffaud.....	22
1.4 Diacronía de un producto turístico de acuerdo con Chadeffaud.....	24
1.5 Evolución hipotética de los destinos turísticos, Butler.....	29
1.6 Modelo del desarrollo de los centros turísticos en espacio y tiempo de Butler.....	29
1.7 Posibles curvas de evolución.....	30
1.8 Temática principal de las revistas ocupadas para realizar el estado del arte del CVDT..	35
1.9 País de origen de la institución de adscripción del autor principal.....	36
1.10 Número de publicaciones relacionadas al CVDT por año.....	37
1.11 Porcentaje de artículos por clasificación temática.....	38
1.12 Países de origen de la institución de adscripción del autor principal.....	44
1.13 Clasificación de los destinos turísticos litorales en México.....	50
1.14 Zonas turísticas del Estado de Sinaloa.....	51
1.15 Concentración de establecimientos hoteleros por categoría en las regiones turísticas, 2016.....	54
1.16 Número de hoteles y cuartos por municipios, 2016.....	55
1.17 Ranking por arribo de turistas a principales centros de playa 2010-2018.....	56
Capítulo 2. Contexto físico, socioeconómico e histórico de Mazatlán, Sinaloa	
2.1 Ubicación de la zona de estudio.....	60
2.2 Fisiografía, orografía e hidrología del municipio de Mazatlán.....	61
2.3 Clima, vegetación, áreas naturales protegidas y uso de suelo en Mazatlán.....	64
2.4 Distribución de la población y localidades, Mazatlán 2015.....	68
2.5 Crecimiento poblacional de Mazatlán, 1970 – 2015.....	69
2.6 Pirámide de edades del municipio de Mazatlán, 2015.....	69
2.7 Índice de marginación del estado de Sinaloa, 2010 y 2015.....	72
2.8 Cantidad de inmigrantes en el puerto de Mazatlán, 1990 – 2015.....	73
2.9 Población que sabe leer y escribir en Mazatlán, 1990-2015.....	74
2.10 Grado de escolaridad Mazatlán, 2015.....	74
2.11 Principales carreras estudiadas en Mazatlán, 2015.....	74
2.12 División ocupacional por género en Mazatlán, 2015.....	75
2.13 Distritos de desarrollo rural y distritos de riego, Sinaloa, 2017.....	76
2.14 Producción y valor de la producción agrícola, 2017.....	77
2.15 Porcentaje de cabezas de ganado respecto al estatal en Mazatlán, 2017.....	78
2.16 Producción pesquera por especies (toneladas) Sinaloa, 2017.....	79
2.17 Principales productos de exportación en Sinaloa, 2018.....	80
2.18 Plano de la API, Mazatlán.....	81
2.19 Movimiento anual de carga por tipo de tráfico API Mazatlán, 1996-2018.....	82
2.20 Indicador trimestral de la actividad económica estatal por sector acumulado, Sinaloa, 2006-2017.....	83
2.21 Principales vías de comunicación terrestre que conectan al puerto de Mazatlán.....	85
2.22 Puente el Baluarte.....	86
2.23 Autopista Durango–Mazatlán.....	88
2.24 Principales terminales de transporte en Mazatlán.....	89

2.25	Principales destinos de las terminales de autobuses.....	90
2.26	Destinos y procedencia de las compañías aéreas de Mazatlán.....	93
2.27	Grupos prehispánicos en Mazatlán.....	94
2.28	Escudo de Mazatlán.....	95
2.29	Plano del Puerto de Mazatlán, 1871.....	98
2.30	Soldado Gustavo Salinas encargado de realizar vuelos sobre Mazatlán.....	101
2.31	Aduana del puerto de Mazatlán.....	102
2.32	Puerto de Mazatlán 1828.....	102
2.33	Puerto de Mazatlán 1915.....	103
2.34	Número de nuevas empresas constituidas por tipo de giro, 1910 – 1969.....	105
2.35	Porcentajes de empresas constituidas en el periodo de 1910 – 1969.....	105
Capítulo 3. Ciclo de Vida del Destino Turístico de Mazatlán Sinaloa		
3.1	Arribo de turistas al puerto de Mazatlán, 1970-2018.....	111
3.2	Tasa de crecimiento del arribo de turistas al puerto de Mazatlán, 1970-2018.....	112
3.3	Tasa de crecimiento del arribo por tipo de turistas al puerto de Mazatlán, 1970-2018...	113
3.4	Factores externos e internos que han influido en el desarrollo turístico de Mazatlán, 1970 – 2018.....	115
3.5	Diagrama de dispersión turistas versus Años.....	124
3.6	Diagrama y ecuación del modelo de regresión lineal entre el número de turistas y el periodo de 1970 a 2018.....	127
3.7	Comportamiento en el arribo de turistas de 1970 a 2018.....	127
3.8	Diagrama y ecuación del modelo de regresión lineal entre el número de turistas y el periodo de 1970 a 1977.....	128
3.9	Diagrama y ecuación del modelo de regresión lineal entre el número de turistas y el periodo de años de 1978 a 2004.....	129
3.10	Diagrama y ecuación del modelo de regresión lineal entre el número de turistas y el periodo de años de 2005 a 2018.....	130
3.11	Empresas turísticas constituidas en Mazatlán 1910 – 1969.....	132
3.12	Definición de las fases del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán.....	133
3.13	Hotel Iturbide propiedad de Manuel Rubio.....	134
3.14	Plazuela Machado.....	135
3.15	Plaza de la República.....	135
3.16	Carpa Olivier.....	137
3.17	Estación del tren.....	137
3.18	Carnaval de 1933.....	139
3.19	Flota de pesca deportiva Bibi’s fleet.....	140
3.20	Equipo campeón de beisbol “Mazatlán”, 1945-1946.....	140
3.21	Portada del folleto publicado por la apertura de la carretera Durango-Mazatlán.....	141
3.22	Hotel Freeman.....	143
3.23	Hotel Playas.....	144
3.24	Hotel Camino Real.....	147
3.25	Paseo Olas Altas después del paso del Ciclón Olivia.....	148
3.26	Calles del centro de Mazatlán después del paso del Ciclón Olivia.....	148
3.27	Teatro Angela Peralta antes de su reconstrucción.....	150
3.28	Disco-Zafarí Frankie Oh!.....	151
3.29	Hotel Cid El Moro.....	153
3.30	Teatro Angela Peralta.....	154

3.31	Hotel Best Western Freeman.....	155
3.32	Placa en honor a la visita de Amado Nervo a Mazatlán.....	156
3.33	Construcción de la autopista Durango-Mazatlán.....	157
3.34	Remodelación de las banquetas en paseo Claussen, 2005.....	159
3.35	Marina de Mazatlán.....	159
3.36	Esmerald Estates, Luxury Villas.....	161
3.37	Propuesta de sectores urbanos en el CIP Playa Espíritu.....	163
3.38	Entrada al CIP Playa Espíritu.....	164
3.39	Complejo turístico Estrella de Mar.....	164
3.40	Mazatlán Internacional Center.....	165
3.41	Zona arqueológica Las Labradas.....	165
3.42	Inauguración de los primeros tramos de la autopista Durango-Mazatlán.....	167
3.43	Proyecto primera etapa de Amaitlán.....	168
3.44	Inauguración de la supercarretera Durango-Mazatlán, 2013.....	169
3.45	Proyecto Parque Central.....	171
3.46	Avance del Parque Central, 2018.....	171
3.47	Jardín Botánico de Amaitlán.....	173
3.48	Línea azul de seguridad.....	173
3.49	Tiburonario del Acuario de Mazatlán.....	174
3.50	Ciclovía en Avenida del Mar.....	175
3.51	Imagen del malecón tras su remodelación.....	175
3.52	Remodelación Centro Histórico.....	176
3.53	Gimnasio abierto en Playa Norte.....	177
3.54	Mirador de cristal en El Faro.....	177
3.55	Monumento a la Hermandad, Parque Ciudades Hermanas.....	178
3.56	Tala de árboles en el Centro Histórico.....	179
3.57	Casa del Marino.....	180
3.58	Estadio de beisbol Teodoro Mariscal.....	181
3.59	Estadio de futbol El Kraken.....	182

Capítulo 4. Autopista Durango-Mazatlán y el rejuvenecimiento turístico del puerto de Mazatlán, Sinaloa

4.1	Sistema turístico.....	189
4.2	Distancia entre puertos de la costa occidental y oriental de México y Estados Unidos.....	190
4.3	Longitud de los ejes carreteros mexicanos.....	191
4.4	Ejes carreteros de México y Corredor Económico del Norte.....	192
4.5	Conectividad del Corredor Económico del Norte con ejes carreteros longitudinales y principales zonas urbanas de México.....	193
4.6	Tiempos de recorrido de Mazatlán a las principales zonas urbanas con las que tiene conexión.....	197
4.7	TDPA de los principales tramos carreteros que comunican con el puerto de Mazatlán..	201
4.8	TDPA autopista y carretera Durango-Mazatlán por tipo de vehículo, 2012-218.....	203
4.9	Procedencia de las placas registradas en zonas turísticas de Mazatlán 2016-2019.....	206
4.10	Provincias y estados de origen de las placas registradas en la zona turística de Mazatlán 2016-2019.....	208
4.11	Área de influencia por vía terrestre del centro turístico de Mazatlán.....	210
4.12	Modo de transporte usado por los encuestados para arribar al puerto.....	213
4.13	Procedencia de los turistas encuestados.....	214

4.14	Tipo de acompañante de los turistas encuestados.....	215
4.15	Principal motivo para la elección de Mazatlán como destino vacacional.....	216
4.16	Principales atractivos turísticos visitados durante la estancia de los turistas.....	217
4.17	Principales cambios en infraestructura y/o equipamiento turístico observados durante su estancia.....	218
4.18	Año de inicio de visitas por parte de los turistas a Mazatlán.....	218
4.19	Modo de transporte usado por los encuestados para arribar al puerto en sus visitas anteriores.....	219
4.20	Principales cambios en infraestructura y/o equipamiento turístico entre visitas anteriores a la actual.....	220
4.21	Grupos de edad de las personas encuestadas.....	221
4.22	Grado de escolaridad de las personas encuestadas.....	221
4.23	Curva de Lorenz para el destino turístico de Mazatlán 1995, 2000, 2005, 2010, 2015...	224
4.24	Distribución mensual en el arribo total de turistas en Mazatlán para los años 1995, 2000, 2005, 2010, 2015.....	225
4.25	Distribución mensual en el arribo de turistas nacionales e internacionales en Mazatlán para los años 1995, 2000, 2005, 2010, 2015.....	226
Capítulo 5. Rejuvenecimiento del centro turístico de Mazatlán, Sinaloa		
5.1	Modelo espacio temporal del desarrollo turístico de Mazatlán.....	237
5.2	Áreas turísticas del puerto de Mazatlán.....	238
5.3	Tipos de uso de suelo en Mazatlán, 2018.....	241
5.4	Construcción o remodelación de infraestructura y equipamiento turístico en Mazatlán, 2016-2019.....	242
5.5	Construcción de la torre de condominios Las Gavias, Nuevo Mazatlán.....	244
5.6	Venta de terrenos en la zona de Nuevo Mazatlán.....	244
5.7	Obras de remodelación del malecón, Viejo Mazatlán.....	245
5.8	Construcción de la torre departamental iKAPITAL, Viejo Mazatlán.....	246
5.9	Proyectos propuestos para el mejoramiento de la imagen del Centro Histórico.....	247
5.10	Remodelación y conservación de arquitectura tradicional del Centro de la Ciudad.....	248
5.11	Remodelación de banquetas en la zona centro del Casco Antiguo.....	248
5.12	Inmueble deteriorado en el Centro Histórico.....	249
5.13	Crecimiento en la disponibilidad de cuartos en Mazatlán, 1996-2018.....	250
5.14	Distribución de cuartos por categoría de hotel en Mazatlán, 2005-2018.....	251
5.15	Ocupación hotelera en Mazatlán, 2006-2018.....	252
5.16	Estancia promedio en Mazatlán, 2005-2018.....	252
5.17	Oferta de alojamiento en la zona turística de Mazatlán, 2016-2019.....	253
5.18	Oferta de viviendas particulares como forma de alojamiento en Mazatlán, 2019.....	256
5.19	Distribución de atractivos turísticos en Mazatlán, 2016-2019.....	260
5.20	Distribución de atractivos turísticos en el Casco Antiguo de Mazatlán, 2016-2019....	261
5.21	Tiempos de recorrido de Mazatlán a localidades de interés turístico de Sinaloa.....	264
5.22	Distribución de establecimientos comerciales en la zona turística de Mazatlán, 2015..	268
5.23	Distribución de establecimientos comerciales en la zona turística del Casco Antiguo de Mazatlán, 2015.....	569
5.24	Tasa de crecimiento respecto al arribo de vuelos, cruceros y automóviles al puerto de Mazatlán, 2012-2018.....	271

Introducción

El segmento del turismo litoral es uno de los más demandados, populares y que ha construido una vasta infraestructura expreso a nivel mundial; se considera que la conformación de los destinos litorales tuvo tres momentos en su historia, dos de los cuales se hicieron evidentes en México: el primero se asocia con los inicios de la actividad turística moderna y la visita a los balnearios y aguas termales europeas; en México, el segundo momento se caracterizó por el aprovechamiento y equipamiento turístico súper estandarizado pero regido de manera dominante por las fuerzas del mercado; y también en México, el tercero se caracterizó por la introducción de políticas de planeación más intensas, aunque sin abandonar las fuerzas del mercado, particularmente durante la etapa neoliberal (Knowles y Curtis; 1999; Soares y Gandara, 2012).

En sus inicios, los destinos de la segunda etapa tuvieron un flujo continuo de turistas y de inversiones que condujeron el crecimiento de manera no planeada y desordenada y, con el paso del tiempo, provocó un deterioro de lo que había sido el atractivo original, al tiempo que disminuyó la afluencia de los visitantes de más altos ingresos. La obsolescencia de los espacios y establecimientos turísticos fueron problemas que atrajeron la atención de diferentes investigadores que buscaron explicar este fenómeno a través de modelos llamados “ciclo de vida de los destinos turísticos” (CVDT), entre ellos, destacan los trabajos de Miossec, Butler y Chadeaud (López, 2011; Soares y Gandara, *op.cit.*; Vera, López, *et al*, 2013).

La incursión en la actividad turística litoral en México, ya del tipo masivo, data de la década de los cincuenta del siglo pasado y corresponde con la conformación de destinos litorales de segunda generación, tal es el caso de Acapulco, Puerto Vallarta, Manzanillo y Mazatlán, conocidos en la actualidad como “destinos maduros”; como ya se ha mencionado, se caracterizaron por surgir y crecer sin planificación integral previa y mediante políticas de planeación correctivas, lo que provocó que en algún momento de su historia y desarrollo experimentaran una fase crítica en su ciclo de vida (Benseny, 2006; Blanco, 2012).

Dado que el turismo de playa ocupa un lugar central en la economía nacional, se ha desarrollado una cartera de proyectos vinculados a la creación, remodelación y rejuvenecimiento de los centros turísticos maduros, debido a que la vigencia y competitividad

de un destino de playa, depende de que se encuentre en una constante renovación de su infraestructura, equipamiento y oferta recreativa (Benseny, 2006; Blanco, 2012).

Lo dicho anteriormente supone una evaluación continua sobre el estado en el que se encuentran los destinos turísticos, con la finalidad de aplicar medidas correctivas y políticas adecuadas a las problemáticas y necesidades de cada uno de ellos. Por lo tanto, la presente investigación tiene el objetivo de identificar las fases del ciclo de vida turístico por las que ha atravesado el puerto de Mazatlán en Sinaloa y, además, determinar si la apertura de la autopista Durango-Mazatlán ha contribuido al proceso de rejuvenecimiento de la actividad turística mazateca.

Para definir las fases del ciclo de vida del destino turístico (CVDT) de Mazatlán se usará como base teórica el modelo de Butler (2006_a), esto se debe a que ha sido el más usado para analizar la evolución de los destinos turísticos y, además, a esta propuesta se le han realizado diversas observaciones y modificaciones que facilitan su adaptación y aplicación a las realidades turísticas actuales. Otra ventaja que se observa en este modelo es que una de las premisas para diferenciar las fases evolutivas, es a través del arribo de turistas y el crecimiento de la infraestructura hotelera, datos registrados de manera regular por las instancias gubernamentales relacionadas con el turismo, por lo que se cuenta con un punto de partida para el reconocimiento de cada una de las etapas y su caracterización.

En el presente estudio se usará un enfoque de investigación aplicada, asociado con un proceso de materialización de ideas que, luego, se convierte en un instrumento eficiente para la toma de decisiones. El análisis de CVDT se sustentará en una metodología de triangulación, caracterizadas por “la combinación de dos o más teorías, fuentes de datos y métodos de investigación” (Arias, 2000:15), asunto idóneo para estudios que integran variables de corte cuantitativo y cualitativo. En una primera instancia se utilizará un análisis estadístico de regresión lineal que permita definir cada una de las etapas del CVDT, a partir de la relación turistas versus años, mientras que para contextualizar cada una de ellas se hará una revisión histórica con un enfoque en el desarrollo de la actividad turística; finalmente, se hará uso de métodos estadísticos y de análisis espacial para conocer la influencia de la autopista Durango-Mazatlán, en cuanto al crecimiento en el flujo de vehículos automotores que transitan por esta vialidad y la conectividad que le brinda al puerto mazateco.

Para poder alcanzar el objetivo propuesto, la investigación se encuentra organizada en cinco capítulos:

- 1 *Evolución de los destinos turísticos de litoral.* En este apartado se aborda la parte teórica y conceptual de lo que es el turismo y la geografía del turismo; las diferentes teorías sobre la evolución de los destinos turísticos y, además, se desarrollan los argumentos del por qué aplicó el modelo de Butler en la investigación; asimismo, se presenta un estado de arte con respecto a la aplicación de este modelo; finalmente, se conceptualiza el turismo litoral, a fin de asociar su desarrollo en México, en específico en el estado de Sinaloa.
- 2 *Contexto físico, socioeconómico e histórico de Mazatlán, Sinaloa.* En este capítulo se presentan las características geográficas que brindan un acercamiento a los aspectos físicos, sociales, económicos e infraestructura de transporte en el municipio sinaloense, como soporte ambiental y social del turismo. Además, se exploran los inicios de Mazatlán como ciudad portuaria y su evolución histórica hasta la inserción de la actividad turística en su territorio.
- 3 *Ciclo de Vida del Destino Turístico de Mazatlán, Sinaloa.* En él se definen las fases del CVDT que ha experimentado Mazatlán, en un primer momento usando un gráfico que representa la tendencia de crecimiento de los turistas a través del tiempo, misma que se complementa con un análisis de regresión lineal, que mide la relación entre el arribo de turistas y los años; aunado a esto, se toma en cuenta la caracterización que realizó Butler en cada una de las etapas. Posteriormente, se contextualiza cada una de las fases a partir de los acontecimientos y eventos históricos relacionados con el turismo.
- 4 *El papel de la autopista Durango-Mazatlán en la vinculación territorial del centro turístico de Mazatlán, Sinaloa.* En esta sección se hace una revisión de la conectividad que le brinda la autopista Durango-Mazatlán al puerto en cuestión, al formar parte del Corredor Económico del Norte; se realiza un análisis de isócronas que muestra los tiempos de recorrido que se realiza del puerto hacia las principales ciudades del norte del país y, a la par, se aplica un análisis que muestra el crecimiento en el aforo vehicular de esta vialidad; asimismo, con datos recolectados durante el trabajo de campo, se define la zona de influencia de Mazatlán a partir de su conectividad carretera. Como complemento de este capítulo se elabora un perfil del turista que toma en cuenta: arribo

y hospedaje, experiencia turística, visitas anteriores al puerto e información general de los encuestados, a fin de enriquecer el análisis del estudio. Por último, un tema vinculado a la accesibilidad es el de la estacionalidad turística, por lo que se dedica una sección a explicar cuál es su comportamiento a lo largo del año.

- 5 *Rejuvenecimiento del centro turístico de Mazatlán, Sinaloa.* En este capítulo se sustenta y argumenta el por qué Mazatlán está atravesando un periodo de rejuvenecimiento; se rescatan los fundamentos teóricos del modelo del Ciclo de Vida de Butler y se contrastan con diversos procesos que ha experimentado el puerto (desde principios del siglo XXI) y observaciones recolectadas en trabajo de campo (realizado entre 2016-2019). A partir de ellos se pudo: determinar la expansión territorial de la actividad turística, las construcciones y obras que se estaban llevando a cabo en el puerto; la dinámica en la oferta de alojamiento; la diversidad de atractivos turísticos; la presencia de negocios que complementan la actividad; así como la dinámica en el flujo de cruceros, aviones y vehículos automotores al puerto.

Para cerrar estos capítulos se presenta un apartado de conclusiones, en el que se ofrece una reflexión sobre los principales hallazgos de la investigación, en las cuales se destaca que, a pesar de sus años como destino turístico, Mazatlán se encuentra en una fase de rejuvenecimiento, en la que la súper carretera Durango-Mazatlán ha sido y es un factor central de este proceso, no obstante, este hecho está acompañado de otros eventos y elementos, sin los cuales la autopista 40D no hubiera logrado potenciar esa recuperación.

Se pretende que el estudio, a partir de la base teórica y conceptual aplicada, permita comprender las tendencias evolutivas del turismo litoral en México, en específico, el de los destinos “maduros” a partir del caso de Mazatlán. Entender la evolución de los destinos turísticos permitirá comprender su situación actual, así como determinar con mayor certeza los problemas o aciertos que han experimentado a lo largo de su desarrollo, generando una base de conocimiento que apoye a la toma de decisiones tendientes a la restructuración y planificación de su espacio turístico.

*«El conocimiento y entendimiento del mundo que nos rodea,
es en gran medida, producto de lo que observamos de primera mano»*

Richard Butler

CAPITULO 1. Evolución de los destinos turísticos de litoral

El turismo contemporáneo surgió en el siglo XVIII y tiene sus bases en los viajes realizados por las clases burguesas a los balnearios¹ y el “grand tour”² emprendido por jóvenes aristócratas al finalizar sus estudios; asimismo, la Revolución Industrial brindó a las clases acomodadas mayores ingresos y tiempo libre, el cual fue aprovechado para viajar a lugares más lejanos con ayuda del tren de vapor. Esas condiciones fueron aprovechadas por Thomas Cook, quien organizó la primera “agencia de viaje” que ofertaba visitas a diferentes ciudades, balnearios y zonas culturales, que incluían el alojamiento, transporte y alimentos; estos viajes organizados marcaron el precedente de los “paquetes turísticos” (Turner, 1991; Vera, *et al.*, 2013).

Después de la Segunda Guerra Mundial aumentó el número de personas que viajaban con fines turísticos; esto se debió a la combinación de una serie de factores que fomentó la implementación y el desarrollo del turismo a gran escala: el crecimiento económico de algunos países; aumento de los ingresos familiares y beneficios laborales³; el abaratamiento de los automóviles; el uso de los aviones con fines comerciales; el acortamiento de distancias a través de la conexión territorial, a partir de la construcción de aeropuertos y carreteras; la necesidad de buscar espacios y actividades que permitieran a las personas alejarse de su vida cotidiana y descansar. Estos eventos contribuyeron a la consolidación del turismo como una actividad vinculada al ocio turístico y, a su vez, en una de consumo y transformación del territorio (Barrado, 2001; Turner, 1991; Vera, *et al.*, 2013).

En los años cincuenta del siglo pasado las zonas de litoral se convirtieron en el principal polo de atracción para los turistas, por lo que, para acoger y atender al creciente número de visitantes fue necesario la construcción de estructuras físicas que hospedaran, alimentaran, entretuvieran y permitieran apreciar el paisaje a los visitantes. Al mismo tiempo, se crearon empresas dedicadas a la venta de paquetes turísticos; una característica de los viajes organizados fue que conformaron productos con diferentes valores comerciales, lo cual permitió la inclusión amplias capas sociales en la práctica de las actividades turísticas, que

¹ Estos se situaban inicialmente en torno a fuentes termales y posteriormente en zonas costeras, los cuales tenían un fin médico terapéutico, pero a lo largo del tiempo se convirtieron en una actividad de ocio (Gil, 2000).

² Era un circuito realizado por jóvenes aristócratas en Europa con la finalidad de completar su formación y adquirir experiencia, asimismo, podían ser con fines culturales, salud o placer. Este viaje se construye sobre la base de infraestructura que estaba a disposición de los peregrinos y de otros viajeros desde la Edad Media (Jafari, 2000).

³ El aumento de salarios, acceso al tiempo libre y a las vacaciones pagadas (Vera, *et al.*, 2013).

dieron paso a lo que actualmente es conocido como el turismo masivo⁴. A partir de este punto, el turismo deja de verse únicamente como una actividad recreativa y comienza a tomar importancia económica en las localidades que lo implementan, por el desarrollo y derrama económica que trae consigo; por lo tanto, el turismo se convirtió en una actividad prioritaria que recibió una fuerte inversión por parte del Estado y capital privado, con la finalidad de impulsar su implementación en diferentes territorios (Barrado, 2001; Coll, 2016; Turner, 1991; Vera, *et al.*, , 2013).

El turismo contemporáneo se situó como uno de los negocios más importantes y de mayor crecimiento sostenido desde la década de los cincuenta del siglo pasado hasta la actualidad; asimismo, se ha distinguido como una actividad que ha traído impactos positivos y negativos en la economía, política, medio ambiente, sociedad y cultura de los espacios en los cuales se asienta (Jafari, 2005; Vera, *et al.*, 2013). Por lo anterior, el turismo se ha convertido en el objeto de estudio de diferentes áreas del conocimiento, a través de las cuales, se discuten sus bases teóricas y conceptuales, sus beneficios y perjuicios, la administración y planificación de los espacios turísticos, entre otros. Por lo tanto, el objetivo de este capítulo es hablar del turismo y su estrecha relación con el territorio, es decir, abordarlo bajo una perspectiva geográfica, poniendo énfasis en las transformaciones que sufre el territorio en el que se asienta el turismo y la evolución que experimentan los centros turísticos.

1.1 Turismo y Geografía del Turismo

La importancia que adquirió el turismo a mediados del siglo pasado llamó la atención de investigadores que lo tomaron como tema central de sus estudios; los tópicos tratados a lo largo de los trabajos han sido muy variados y van desde cuestiones económicas, administrativas, sociales, culturales, de planeación, de sustentabilidad, entre otros. De acuerdo con Jafari (2005), la producción de la investigación y reflexión turística se puede clasificar en cinco plataformas que se relacionan estrechamente con la evolución de este sector:

⁴ Se considera que el turismo de masas inicia en el periodo de reconstrucción posterior a la Segunda Guerra Mundial, cuya base es el turismo de las tres “S”: sun, sand and sea (Lominé y Edmunds, 2007; Vera, *et al.*, 2013).

1. Apologética. Este tipo de investigación pretende evidenciar los beneficios obtenidos desde una perspectiva económica; asimismo, se enfocan en la parte de hospitalidad y administración de los espacios turísticos. Otro aspecto de estos estudios es la recolección de información estadística que permita caracterizar al sector turístico, por ejemplo, el flujo de turistas, su origen y destino, el gasto promedio que realizan, número de hoteles y habitaciones, entre otros (Coll, 2016; Jafari; 2005.; Vera, *et al.*, 2013).
2. Precautoria. Tienen un enfoque más crítico hacia el turismo, ya que, cuestionan y desmitifican los beneficios que trae consigo. Los trabajos producidos bajo esta perspectiva se centran en analizar las problemáticas ambientales, sociales y económicas que el turismo genera (Cuadro 1.1) (Jafari, 2005).

Cuadro 1.1. Principales afectaciones producidas por la implementación de una actividad turística

Costes económicos	Costes socioculturales
Causa inflación	Contribuye a crear barreras de comunicación
Aumenta importaciones superfluas	Genera estereotipos
Crea estacionalidad y contribuye al desempleo	Puede inducir a la xenofobia
Susceptible a cambios, rumores, epidemias, fluctuaciones económicas	Polución social
	Mercantilización de las comunidades y de su cultura
Desarrollo desequilibrado	Debilita la estructura familiar
Dependencia con el exterior	Contribuye a la prostitución forzada
Crea efectos de demostración	Puede incrementar la delincuencia
Destruye recursos y crea polución visual	Puede generar conflictos en las comunidades de acogida

Fuente: Jafari, 2005:42.

3. Adaptativa. Posterior a la discusión de los beneficios y perjuicios del turismo, surge una perspectiva ambiental que tiene su base en el desarrollo de un turismo sustentable⁵. Por lo anterior, surgió la propuesta de un turismo alternativo, el cual se caracteriza por ser más amigable con la naturaleza y la población de acogida, realizarse a pequeña escala y no es tan invasivo (Coll, 2016, Lominé y Edmunds, 2007; Torres, 2005).

⁵ Es aquel “que satisface las necesidades de los turistas y regiones anfitrionas presentes, al mismo tiempo que protege y mejora las oportunidades del futuro. Ésta enfocado hacia la gestión de todos los recursos, de tal forma que satisfagan todas las necesidades económicas, sociales y estéticas, al tiempo que se respeta la integración cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas de apoyo a la vida” (Torre, 2005:28-29).

4. Científico-céntrica. Surgió en la última década del siglo XX y aborda al turismo como una actividad compleja, ya que consta de una serie de interacciones socioculturales y ambientales que son la base de los atractivos turísticos, y que, al relacionarlos con una serie de servicios e infraestructura que atiende las necesidades de los visitantes, trae consigo beneficios económicos. Debido a lo anterior, se evidenció la necesidad de entender al turismo desde una perspectiva científica que permita mitigar sus efectos negativos, promover los benéficos y planear de una manera adecuada la actividad; por lo tanto, para poder entenderla es importante el uso de diversos campos del conocimiento y la creación de un cuerpo teórico y conceptual propio (Cabrera, 2011; Jafari, 2000).
5. Interés público. Esta plataforma se relaciona con la conformación de una estructura institucional privada y pública que permita actuar, apoyar y representar al turismo de forma oportuna, algunas de las funciones de dichos organismos son: actuar de manera informada y con decisión en los temas relacionados con la actividad; prever acontecimientos positivos o negativos para actuar oportunamente; planificar los espacios turísticos; brindar nuevas alternativas a la reformulación del sector; entre otros (Jafari, 2000).

La evolución de los estudios enfocados al entendimiento del fenómeno turístico ha derivado en el desarrollo de investigaciones relacionadas con el tema e incluso la publicación de revistas especializadas en este tópico; la creación de carreras y posgrados que responden a las necesidades profesionales que requiere el sector, así como instituciones de investigación turística; asimismo, se han conformado simposios, seminarios y cátedras especializadas en torno a este tema; al mismo tiempo han surgido organismos gubernamentales y privados nacionales e internacionales, especialistas en la gestión y planificación de las actividades turísticas (Cabrera, 2011; Jafari, 2000).

La especialización alcanzada en la investigación turística abrió el debate sobre la posibilidad de asumir al turismo como una ciencia independiente de las demás áreas del conocimiento, por lo cual, comenzó una campaña que apelaba a la conformación de un cuerpo teórico y conceptual propio que le diera sustento científico. No obstante, el turismo es una actividad multifacética que abarca una amplitud de aspectos económicos, administrativos, políticos, sociales y ambientales, entre las cuales ha sido difícil llegar a un acuerdo conceptual que

expresen la complejidad de este fenómeno (Castillo, 2007; Castillo y Panosso, 2011; Coll, 2016).

Si bien en la actualidad, no existe un marco teórico consolidado y único sobre el turismo, sí existe una variedad de conceptos y teorías que surgen desde la perspectiva de diferentes ciencias involucradas en su entendimiento (Cuadro 1.2) (Cabrera, 2011; ONU, 2008; Wahidin, *et al.*, 2009). Una constante en los conceptos es que el turismo implica un desplazamiento temporal, por lo tanto, el territorio se convierte en un elemento fundamental de la actividad, ya que representa el espacio de la vida cotidiana, una zona de tránsito e interconexión entre lugares y, finalmente, en el lugar de arribo dotado de atractivos que atraen a las personas (Vera, *et al.*, 1997).

Cuadro 1.2. Conceptos sobre turismo

Autor	Concepto
Jafari (1977)	El turismo es el estudio del ser humano fuera de su hábitat usual, del sector que responde a sus necesidades, y los impactos de ambos, que tanto él como la industria tiene sobre los aspectos socio-culturales, económicos y el medio físico.
Pigram (1985)	Argumenta que el turismo es un componente de la recreación.
Murphy (1985)	Es la suma de viajes de los no residentes a zonas de destino, siempre y cuando su permanencia no se convierta en residencia permanente. Es una combinación de recreación y negocios.
World Tourism Organization (1994)	El turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, negocios u otros.
Organización de las Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (2008)	El turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual, normalmente por motivos de ocio.
Secretaría de Turismo (2018b)	Comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, y otros motivos no relacionados con el ejercicio de una actividad remunerada en el lugar visitado.

Fuente: Elaboración propia a partir de Cabrera, 2011; ONU, 2008; SECTUR, 2018b; Wahidin, *et al.*, 2009.

En la actividad turística el espacio se vuelve un elemento fundamental, debido a que es el soporte de los recursos turísticos y la base de la constitución de un producto turístico. De acuerdo con Vera, *et al.* (1997:61) un recurso turístico “es todo elemento natural, toda

actividad humana que puede mover y generar un desplazamiento por motivos esencialmente de ocio”, mientras que, un producto turístico se distingue por ser “una combinación de prestaciones y elementos tangibles e intangibles que ofrecen unos beneficios al cliente como respuesta a determinadas expectativas y motivaciones. [...] comprende un conjunto de bienes, servicios y entornos, que percibe o utiliza el visitante durante su viaje y estancia en los destinos a los que acude”. Por lo anterior, los factores de localización son sumamente importantes dentro del turismo, debido a que favorecen la consolidación del destino turístico, entre los que destacan (González, Castañeda, 2012; Vera, *et al.*, 1997.):

- a) Factores espaciales: tiene dos acepciones, en primer lugar, tiene que ver con la distancia física entre un centro emisor y uno receptor, en la cual se debe de considerar la accesibilidad al destino turístico desde una perspectiva distancia-tiempo y distancia-costo. El segundo aspecto se relaciona con la diferencia cultural entre la población local y los turistas, en cuanto a la lengua, cultura, cuestiones políticas, la capacidad de gasto; éstos darán pie a la conformación de espacios turísticos específicos que busquen satisfacer las necesidades de los turistas. La ubicación geográfica es otro factor que considerar, debido a que, su proximidad o lejanía respecto a un núcleo emisor o su mismo aislamiento le puede dar una ventaja o desventaja sobre los demás destinos; asimismo, su localización determina las características físicas y sociales que pueden fungir como atractivos turísticos.
- b) Factores ambientales: recaen en los componentes naturales y culturales del espacio geográfico; son la base de los recursos turísticos que al adjudicarles un valor social y económico conforman los atractivos turísticos. Dentro de los factores naturales se encuentra la hidrología, el relieve, el clima, el suelo, la fauna y la vegetación; mientras que, los culturales tienen que ver con el patrimonio cultural material (monumentos y edificios históricos, vestigios arqueológicos, museos, entre otros) e inmaterial (gastronomía, tradiciones, folclore, celebraciones religiosas, etc.), dentro de éstos también se encuentran las manifestaciones contemporáneas como eventos programados, parques temáticos, galerías de arte, entre otros.
- c) Factores dinámicos: tienen que ver con la estructura e infraestructura turística que posibilita la conexión entre los espacios emisores y receptores de turistas, así como la atención de los visitantes durante su estancia en el destino. Otro elemento fundamental

tiene que ver las instituciones conformadas para la gestión, planificación y apoyo en la implementación y desarrollo del turismo.

El vínculo que guarda el turismo con el territorio lo ha convertido en objeto de estudio de la Geografía, pues “es una actividad que concierne fundamentalmente a los hombres y a los lugares; por lo tanto, es un fenómeno esencialmente geográfico debido a que refleja las relaciones que se establecen entre ambos elementos, respecto a su análisis, busca las causalidades y los efectos que ocurren en un espacio dado modelado por esas acciones; es decir, en un espacio humanizado” (Coll, 2016:14).

La geografía permite establecer una visión integradora de todos los componentes del turismo, por lo que, algunas de las áreas de interés de la geografía del turismo giran en torno a: a) la geografía descriptiva de los destinos turísticos y su elementos, así como los patrones de distribución espacial de la oferta y la demanda; b) los movimientos y flujos turísticos; c) geografía de los centros vacacionales (monografías); d) al turismo como foco central del análisis territorial; e) modelos de desarrollo de los espacios turísticos; f) estudios temáticos sobre la dinámica turística y su impacto en el espacio, por ejemplo: crecimiento poblacional y migración, imagen turística, sustentabilidad de los espacios turísticos, transformación territorial. entre otros (Vera, *et al.*, 2013; Wahidin, *et al.*; 2009).

Bajo una perspectiva geográfica la implementación de una actividad turística conlleva una transformación en la fisonomía original del lugar y una reestructuración de la economía local (Antón, *et al.*, 2007; Benseny, 2006; López, 2011). Los cambios territoriales asociados al turismo no han pasado desapercibidos para investigadores interesados en el entendimiento de las dinámicas turísticas, por lo tanto, han sido abordados en diversos estudios, como el realizado por Christaller (1963), que describe estas transformaciones en su trabajo de los desarrollos turísticos periféricos; en él atribuye las modificaciones de los destinos turísticos a tres factores principales: los cambios en las preferencias y necesidades de los visitantes; la degradación del medio físico y la infraestructura; así como el cambio de las atracciones originales naturales y culturales (Vera, *et al.*, 2013:221). A este trabajo le siguen otros que desde una perspectiva geográfica han creado diversos postulados que buscan explicar los cambios por los que atraviesa el territorio a través de la implementación de una actividad turística; algunos de los más sobresalientes son los que hablan sobre la evolución de los

destinos turísticos, los cuales serán abordados con mayor profundidad en el siguiente apartado.

1.2 Teorías sobre la evolución de los destinos turísticos

Para poder explicar la evolución de los destinos turísticos se han elaborado diferentes propuestas que identifican y analizan los cambios por los que han atravesado los espacios recreativos desde su constitución hasta la actualidad, a través, de etapas de crecimiento. De acuerdo con Antón, *et al.* (2007:112) se distinguen dos tipos modelos: los evolutivos que ponen mayor énfasis en las transformaciones espaciotemporales; y los funcionales, que buscan establecer el funcionamiento de algún elemento social, económico, cultural o ambiental del espacio turístico. Entre las teorías más reconocidos se encuentran: la evolución del espacio turístico de Miossec (1977), el modelo diacrónico de Chadeaud (1987) y el ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler (1980) (Benseny, 2006; Vera, *et al.*, 2013).

1.2.1 El modelo de evolución de los destinos turísticos de Miossec

Jean-Marie Miossec es un geógrafo francés que ha basado sus estudios en el desarrollo de las costas turísticas, geografía del Mediterráneo, el mundo árabe y el turismo en Túnez; actualmente es profesor emérito e investigador de la Université Paul – Valery Montpellier en el área de geografía y planificación (Université Paul Valery, 2016). En 1977 elaboró un modelo hipotético-deductivo que explica la configuración y evolución de los espacios turísticos y recreativos; se basó en la teoría de la localización de Von Thünen⁶ y el trabajo realizado en 1968 por Yokeno⁷ (Callizo, 1989; Vera, *et al.*, 2013).

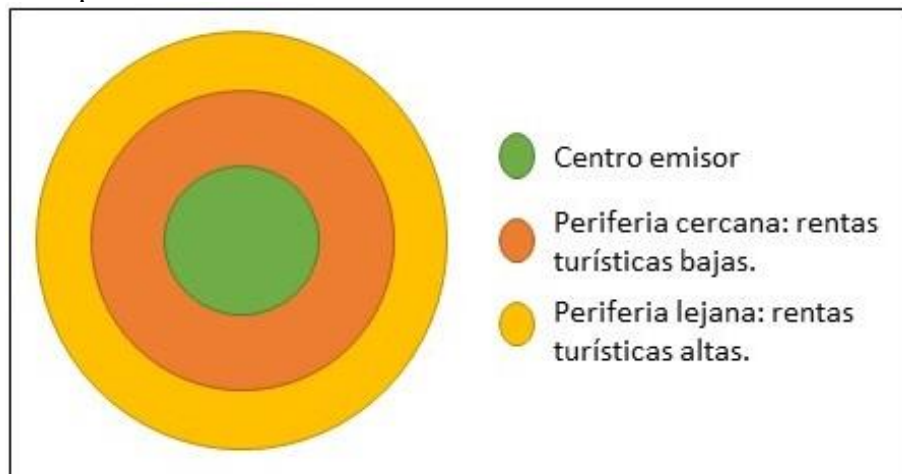
El modelo se articula sobre la base de un esquema concéntrico que representa un territorio dividido en tres franjas que guardan una relación económico-espacial entre un foco emisor central y un espacio receptor periférico. La primera zona es el núcleo emisor de turistas, que

⁶ Es un modelo que muestra las variaciones de la renta agrícola con relación a la distancia; en él se representa el territorio de un Estado con condiciones en su medio físico uniformes y la población se dedica a actividades primarias. El territorio se representa mediante círculos concéntricos, siendo el centro la zona urbana y único mercado para los productos agropecuarios y, a su vez, ésta dota al campo de los productos industriales que necesita. Los productos perecederos están cerca de la ciudad, mientras que los productos más duraderos se localizan más alejados del centro; mientras más alejados del centro de consumo se encuentre la zona de producción, la tarifa de transporte aumenta (Lindón y Hiernaux, 2006; Waibel, 1978).

⁷ Yokeno es un geógrafo japonés que aplica los modelos de Von Thünen y Weber al espacio turístico (Callizo, 1989).

se ubica en el centro y se caracteriza por ser una ciudad, en la cual, la población aprovecha los espacios circundantes para realizar actividades recreativas y de descanso en su tiempo de ocio; la segunda área es la periferia próxima que se encuentra aledaña a la parte central, por lo tanto, los costes de suelo y servicios son elevados, su cercanía al centro urbano permite estancias breves y repetitivas por la presencia de pequeños apartamentos o campamentos turísticos, sin embargo, la renta turística se caracteriza por ser baja; la última franja es la periferia lejana, el precio del suelo es bajo y para poder llegar a ella es necesario realizar un mayor tiempo de desplazamiento, por lo que resulta necesario implementar infraestructura y servicios que permitan una estancia más larga de los turistas, las rentas turísticas son altas (Figura 1.1) (Antón, *et al.*, 2007; Callizo, 1991; Vera, *et al.*, 2013).

Figura 1.1. Representación de la dinámica turística del territorio de acuerdo con Miossec



Fuente: Elaboración propia a partir de Antón, *et al.*, 2007; Callizo, 1991.

Miossec planteó un modelo teóricamente perfecto que al ser llevado a la realidad no se comporta de la misma manera en la que lo propone, por lo tanto, desarrolló el concepto de elementos “distorsionadores” que hace referencia a características del espacio que inciden y alteran la distribución teórica de los anillos; éstos se relacionan con hechos y fenómenos físicos, sociales y políticos del territorio, que pueden afectar de manera positiva o negativa a la actividad turística. Los elementos deformadores se clasifican en coyunturales y estructurales; en el primer caso se catalogan de la siguiente manera (Antón, *et al.*, 2007; Callizo, 1991):

- Condiciones bioclimáticas favorables: son características climáticas y del medio natural que alientan el desplazamiento de las personas a un entorno determinado. Por ejemplo,

en la época de desarrollo del trabajo de Miossec los sitios con arena, sol y playa eran los predilectos por los turistas, sin embargo, actualmente son sitios con un entorno natural casi inalterado forman parte del imaginario⁸ de la población que viaja.

- Deformación de origen histórico: se relaciona con eventos sucedidos en el pasado que pueden ser interesantes o limitantes para los visitantes, es decir, la presencia de elementos arqueológicos puede fomentar el desarrollo de una actividad turística; en contraparte, los conflictos bélicos de antaño en la Franja de Gaza entre Israel y Palestina inhibe la movilidad de las personas a dichos espacios.
- Deformaciones de tipo económico: el valor de la moneda es importante debido a que esto puede volver a un lugar más accesible que otros por el tipo de cambio que se dé entre el papel moneda de diferentes países. Además, las políticas de desarrollo turísticos de un país pueden preferir la elaboración de proyectos turísticos de alcance internacional con la finalidad de atraer una divisa más fuerte a la suya.
- Deformaciones de tipo político: hace referencia al retraso o la disminución de arribo de turistas a un país por diferencias política con un foco emisor. Callizo (1991:177) cita el ejemplo de los países socialistas como Cuba que en otro tiempo sentían poco interés por la recepción de turistas provenientes de los países occidentales.

Dentro de los factores estructurales se enumeran los siguientes (Antón, *et al.*, 2007; Callizo, 1991):

- La información o la valoración de los lugares por los turistas: la sociedad juega un papel importante en el desarrollo del imaginario turístico de las personas a través de la idealización de determinados paisajes, lugares y experiencias, que inciden en la elección y preferencia de ciertos destinos turísticos. Los tours operadores por mucho tiempo han influido en la valorización de sitios a través de la propaganda que llevan a cabo sobre determinados espacios o tipos de turismo, que influyen en el imaginario de la población; asimismo, la promoción realizada por las autoridades de turismo de cada país ha comenzado a tomar fuerza en la decisión de qué sitios visitar y cuáles actividades realizar en sus territorios.

⁸ De acuerdo con Hiernaux y Lindón (2012:11) un imaginario es “el entretejido de diversas imágenes, significados y valores, que orientan a las personas en su vida práctica, es decir, nuestro hacer en el mundo, nuestro hacer el mundo y nuestro ser el mundo”.

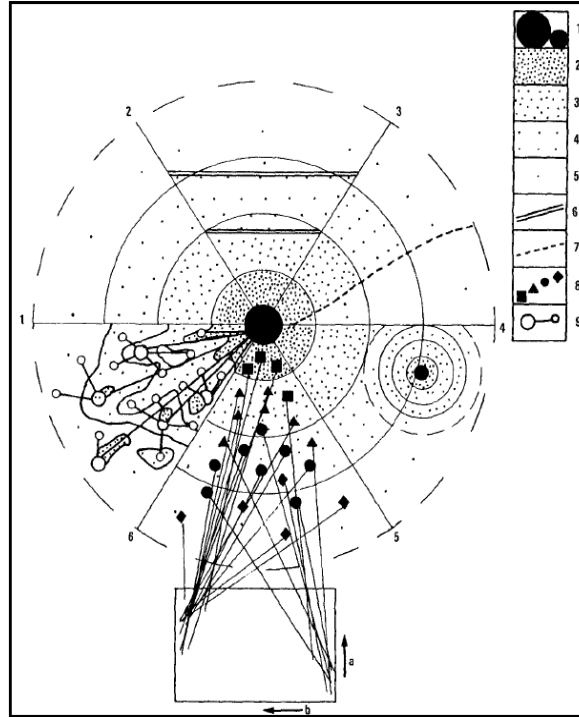
- Las economías de escala: permiten explicar el control de la demanda periférica y la existencia de fuertes concentraciones de visitantes en unos cuantos destinos, a través de la presencia de monopolios que forman parte o controlan los diferentes servicios (transporte, hospedaje, alimentación, recreación, entre otros); esta característica permite una disminución en los costes de producción y, por lo tanto, en el precio del producto turístico asegurando una afluencia continua de turistas.
- Evolución y jerarquía: los espacios turísticos se caracterizan por ser dinámicos e ir evolucionando con el tiempo; los principales cambios que se manifiestan son: alteración del paisaje original, transformación de la infraestructura y servicios turísticos, la percepción de los turistas sobre el destino y la de la población local hacia la actividad turística. Otro aspecto que se menciona es que los flujos turísticos se encuentran jerarquizados, es decir, existen destinos que atraen a un mayor número de visitantes y alrededor de ellos se localizan otros centros vacacionales a los que les redistribuye parte de sus visitantes.

Posterior a plantear a una dinámica turística desde una perspectiva teórica, la cual se ve afectada al ser llevado a la realidad por las diferentes características del espacio, Miossec conjunta ambas perspectivas para generar un modelo concéntrico final que divide en seis sectores: 1) representa el estado teóricamente puro, es decir, sin alteraciones; 2) muestra las deformaciones derivadas de factores climáticos favorables; 3) la presencia de un bloqueo por cuestiones histórico-políticas que impide el ingreso de turistas o un espacio que guarda una relación fuerte entre países por la existencia de vínculos históricos o culturales; 4) la coexistencia de focos emisores múltiples; 5) perturbaciones derivadas de las economías de escala y la obtención de información por parte del turista acerca del destino; 6) aparición de relaciones más complejas en el espacio por la jerarquización de los destinos turísticos, que generan una movilidad interna del territorio opuesta al centro emisor (Figura 1.2) (Antón, *et al.*, 2007; Callizo, 1999).

Un punto importante del modelo de Miossec es que describe a los centros turísticos como entes dinámicos que tienden a ir evolucionando a través del tiempo, por lo cual, diferencia cinco fases dentro de las que van cambiando los siguientes elementos: el núcleo turístico; las redes de transporte; la conducta de los turistas; la actitud de las autoridades y la población receptora ante el turismo. Él llama a cada una de las etapas de la siguiente manera:

preturística, pionera, desarrollo, organización y saturación; asimismo, considera una quinta fase relacionada al mantenimiento del destino turístico (Cuadro 1.3) (Antón, *et al.*, 2007; Borma, 2012; Vera, *et al.*, 2013).

Figura 1.2. El espacio turístico teórico de Miossec y sus factores distorsionadores






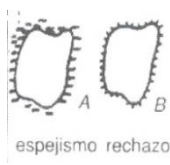


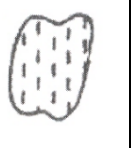








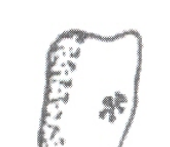
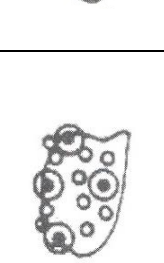


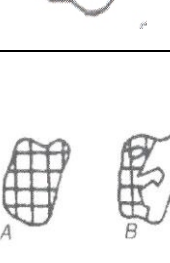
Fuente: Callizo, 1991.

1.2.2. El modelo diacrónico de Chadefaud

Michael Chadefaud (1938-1987) fue un geógrafo francés y catedrático de la Université de Pau; sus líneas de trabajo fueron: estrategias políticas y económicas para la organización del espacio, así como estudios sobre el espacio vivido, las regiones de arribo de turistas y turismo rural; uno de sus trabajos más reconocidos es “El origen del turismo es los pueblos del Adour, del mito al espacio: un ensayo de geografía histórica”, el cual da vida a su modelo diacrónico⁹ de los espacios turísticos (Di Méo, 1988).

⁹ Diacrónico hace referencia al entendimiento de una circunstancia, fenómeno o hecho a partir de sus cambios a través del tiempo (RAE, 2020).

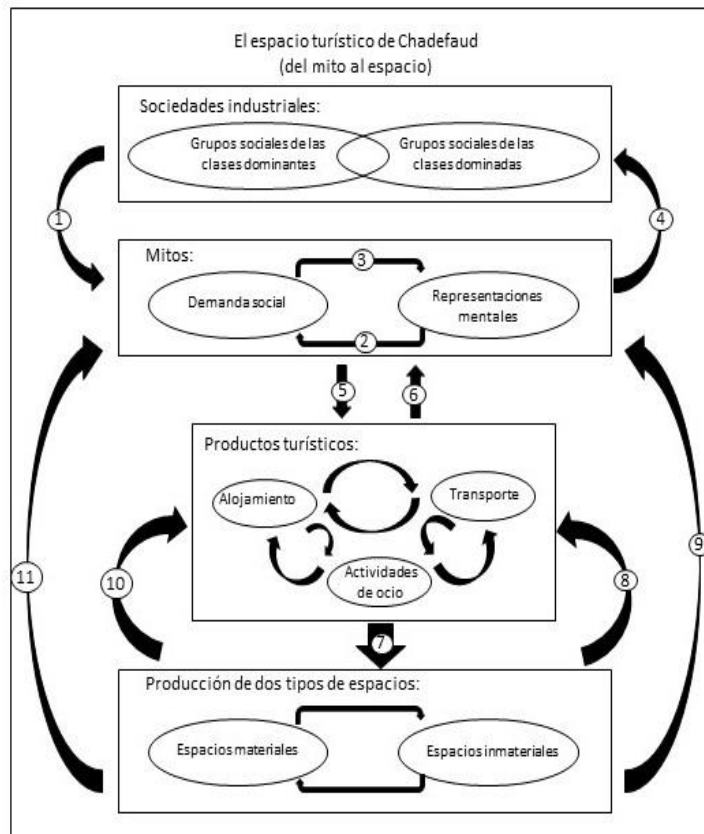
Cuadro 1.3. Modelo evolutivo del espacio turístico según Miossec

Fases		Complejo turístico		Transporte		Comportamiento del turista		Actitud de las autoridades y población local	
0	Preturismo		El área es desconocida para los turistas.		Se encuentra aislada, no hay una red de transporte consolidada.		Ausencia de interés y conocimiento del lugar.		Existe una negativa por la presencia de los visitantes.
1	Pionera		Se conforma el primer centro turístico (pioneros).		Inicia la conexión del destino con otras localidades cercanas.		Vago conocimiento local del destino.		Es observada con indiferencia y/o curiosidad por la población.
2	Desarrollo		Multiplicación de los centros turísticos.		Desarrollo de redes de transporte entre los complejos.		Aumento en el conocimiento de los lugares e itinerarios.		Elaboración de políticas que mejoren la infraestructura y servicios de los complejos.
3	Organización		Especialización y jerarquía de los centros, a través de la organización del espacio.		Implementación de circuitos turísticos, favorecido por la conexión entre complejos.		Competencia por el espacio con otras actividades económicas y segregación del espacio turístico.		Demostración del efecto dualista de segregación.
4	Saturación		Saturación del espacio y especialización por saturación del complejo.		Máxima conexión a través de diversos modos de transporte.		Desintegración del espacio percibido, masificación del destino, entra en crisis ambiental y social. Los turistas optan por nuevos espacios de recreación.		El turismo como principal actividad económica y desarrollo de políticas de protección ambiental.
5		Mantenimiento, conservación y renovación del complejo turístico.							

Fuente: Adaptado de Antón, *et al.*, 2007; Borma, 2012; Callizo, 1991.

El modelo se basa en el entendimiento de los espacios turísticos como la representación mental de la sociedad, en él se da una relación entre las estructuras macrosociales y micro sociales, es decir, un espacio se vuelve atractivo cuando su representación ha sido realizada a través del pensamiento y sentimiento de la sociedad. Por lo tanto, un espacio turístico está representado por los mitos de la sociedad global sobre los que se construye un producto turístico que se caracteriza por tener una dimensión diacrónica (Figura 1.3) (Callizo, 1989; Gil, 2002; Nogués, 2012).

Figura 1.3. Del mito al espacio, espacio turístico de Chadeffaud



Fuente: Callizo, 1991.

En el pasado, el mito estuvo relacionado con las aspiraciones del poder viajar, donde el origen de dichos anhelos se asoció con la idea de las clases dominantes del siglo XVII de emprender el “gran tour” y que fueron permeando a los estratos más bajos de la sociedad, generando un deseo por viajar y conocer nuevos lugares. Actualmente, se puede asumir al mito como un conjunto de representaciones mentales que enaltecen los máximos valores de la sociedad de consumo, provenientes de textos, fotografías, películas, relatos, propaganda, entre otros, que incitan a las personas a desplazarse a lugares concretos para obtener determinadas

experiencias, es decir, el mito va a producir la demanda de productos turísticos que satisfagan las necesidades de las personas (Callizo, 1989).

El producto turístico se asocia con la oferta de una mercancía que en este caso sería el destino turístico, éste se asienta en un espacio en concreto que cuenta con elementos físicos y culturales que pueden fungir como atractivos y, a su vez, se desarrollan infraestructuras y equipamientos que permitan acoger, atender y asegurar la estadía de los visitantes. Al interior de los espacios turísticos se pueden distinguir dos tipos de productos: uno material conformado por los hoteles, restaurantes, comercios, equipamiento recreativo, medios de transporte, entre otros, relacionados directamente con la actividad turística, y el segundo, relacionado con las imágenes que se van a crear en torno a él y que serán la base de la promoción turística del lugar que alimenta el mito social. Para que un producto sea exitoso es necesario que se conforme una imagen atractiva del lugar que tenga la capacidad de atraer a los visitantes, no obstante, con el paso del tiempo debe de irse adecuando a las nuevas modas, por lo tanto, los espacios turísticos tienden a transformarse (Antón, *et al.*, 2007; Callizo, 1989; Vera, *et al.*, 2013).

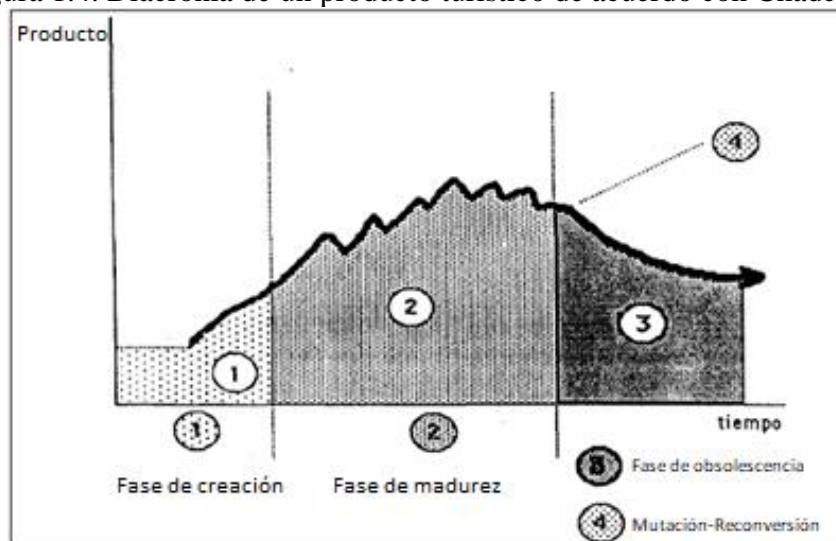
Chandefaud basa parte de su modelo en la teoría de los ciclos económicos, por lo tanto, plantea que los productos turísticos son bienes no durables que atraviesan cuatro fases de evolución (Figura 1.4) (Bensey, 2006; Callizo, 1989):

- 1) Creación del producto: se establece con el descubrimiento de un territorio que cumple con las expectativas de la demanda social y a su vez alimenta el mito (oferta inmaterial); en él se establece una serie de servicios e infraestructura básicos (oferta material) que alienta a las personas a visitar dicho espacio.
- 2) Madurez del producto: se relaciona con la consolidación del destino turístico mediante el incremento de la demanda turística, lo cual provoca una expansión y complejización del destino a través de inversiones dirigidas al aumento de infraestructura, servicios de alojamiento, transporte, actividades recreativas, entre otros. El destino puede comenzar su desarrollo y/o haber pasado por periodos de crisis.
- 3) Obsolescencia: el destino pierde atractivo debido a la aparición de nuevos mitos que demandan nuevas experiencias, espacios y servicios, provocando que la oferta inicial sea inadecuada para satisfacer el imaginario de las personas. A su vez, surgen nuevos

destinos turísticos contra los que se vuelve menos competitivo provocando una disminución de la demanda.

- 4) Reconversión–mutación del producto: se adaptan nuevos productos turísticos que responden a la demanda presente, pero, además, se siguen conservando los componentes simbólicos y míticos de la oferta inicial. No todos los destinos atraviesan por esta fase.

Figura 1.4. Diacronía de un producto turístico de acuerdo con Chadeffaud



Fuente: Callizo, 1991.

1.2.3. Ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler

Richard Butler es un geógrafo que ha dedicado sus estudios a temáticas relacionadas con el espacio y turismo, sus aportaciones a esta área del conocimiento lo llevaron a ocupar el cargo de Profesor Emérito en Turismo de la universidad de Strathclyde Business School en Glasgow, asimismo, fue uno de los miembros fundadores de la Academia Internacional para el Estudio del Turismo y presidente de la Asociación Canadiense de Estudios sobre el Ocio. Sus principales áreas de investigación son: gestión y desarrollo de los destinos turísticos, turismo en áreas remotas, estacionalidad y turismo sustentable. En 1980 elaboró un modelo llamado Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos (CVDT), mediante el cual, explicó las transformaciones espaciales que experimentan los sitios de esparcimiento y ocio a lo largo del tiempo. Este parte de la idea de que los centros turísticos son espacios dinámicos que traen consigo implicaciones positivas o negativas al territorio, población, economía y medio ambiente que las acoge (Butler, 2004 y 2006a; OMT, 2015; UNWTO, s.f.).

De acuerdo con Butler (2006_a y 2012) la evolución de los espacios turísticos responde a la influencia de fuerzas endógenas y/o exógenas que modifican la estructura original del territorio con la finalidad de implementar y mantener una actividad turística exitosa. Por lo tanto, el sustento teórico del CVDT recae en cuatro elementos (Butler, 2006_a y 2006_b):

- a) Experiencia propia. Butler señala que su interés inicial por estudiar la evolución de los espacios turísticos surgió de los viajes que realizó durante su juventud a centros vacacionales de la Gran Bretaña. Al visitar un mismo sitio en diferentes ocasiones se percató de los cambios experimentados en el destino a través del tiempo, entre ellos se puede mencionar la mejora en la accesibilidad del lugar que trae consigo un aumento en el número de visitantes y, por lo tanto, cambios en la oferta hotelera. Otro aspecto que observó fue cómo el turismo dejó de ser una actividad complementaria para convertirse en el principal sector económico del lugar (Butler, 2006_a y 2006_b).
- b) Trabajos anteriores al suyo. Parte de su inspiración y base fueron los trabajos elaborados por otros autores, en los cuales se mencionaba de manera directa o indirecta algunos elementos que modifican los espacios turísticos o las transformaciones que experimentaba el territorio y la misma actividad turística a través del tiempo. Algunos de éstos son: el de Chistaller (1963) que explicó como los flujos y patrones de movimiento de los turistas son influenciados por la disponibilidad de la gente para desplazarse grandes distancias, con la finalidad de obtener servicios turísticos especializados; Plog (1973) discutió cómo el cambio en la preferencia de los turistas vuelve más populares algunos destinos que otros; Stanfield (1978) analizó el crecimiento, declive y renacimiento de Atlantic City mediante la reorientación de su mercado turístico; Doxey (1975) propuso que conforme se desarrolla una actividad turística la actitud de los residentes va cambiando hacia ella: en un inicio es indiferente, posteriormente positiva y finalmente negativa; Wolfe (1952) mencionó la importancia de la ubicación, además de la forma en que el desarrollo turístico cambia el papel y la importancia de las características naturales del atractivo de un destino, al mismo tiempo, la influencia que tienen los factores exógenos en los patrones turísticos (Butler, 2006_b: 18 a 21 y 2011).
- c) Los modelos de población de la vida salvaje. La evolución de los espacios turísticos implica en muchas ocasiones el deterioro o la pérdida de los atractivos turísticos originales; en la época que se desarrolló el modelo del CVDT éstos recaían principalmente

en elementos de tipo natural, Butler explicó parte de su teoría mediante una analogía entre la teoría de los ciclos de la población de la vida salvaje¹⁰ y los destinos turísticos, en ella mencionó que los destinos turísticos tienden a crecer rápidamente y sin una planeación que asegure la preservación de los recursos naturales, que en un inicio fungieron como atractivos; por lo tanto, su uso intensivo pone en riesgo la calidad de éstos y a la misma actividad turística. Bajo esta perspectiva, propone el uso del concepto “capacidad de carga” que hace referencia a el número máximo de personas o el nivel de uso que un entorno natural o social puede tener sin experimentar un degrado o cambio irreparable (Butler, 2006_a; 2006_b y 2011; Navarro, 2003).

d) El ciclo de vida de los productos desde una perspectiva económica. Butler asumió a los destinos turísticos como una mercancía, por lo que, una de las bases del modelo fue la teoría del “ciclo de vida del producto¹¹”, a partir del cual, explicó las diferentes fases por las que atraviesa un destino turístico (Butler 2006_a y 2006_b). En total mencionó seis etapas que resultan de la combinación de factores endógenos y exógenos que inciden en la conformación, adaptación y desarrollo del espacio con fines turístico; a continuación, se explica cada una de estas (Antón, *et al.*, *op.cit.*; Blanco, 2012; Butler, 2004, 2006_a y 2006_b; Osorio, Deverdum, *et al.*, 2019; Vera, *et al.*, 2013):

- 1) Exploración: el número de turistas es reducido y son atraídos por aspectos naturales y culturales; el turismo no tiene un significado económico y social relevante para los residentes y el gobierno.
- 2) Involucramiento: los habitantes paulatinamente comienzan a involucrarse en la actividad turística ofreciendo servicios básicos como casa de huéspedes y lugares en los que pueden comer los turistas; a su vez, inicia una exigencia por parte de los pobladores hacia el gobierno solicitando mejoras en la infraestructura que facilite el arribo de los turistas. En esta fase se empieza a definir la temporada de arribo de turistas.

¹⁰ La población aumenta después de un periodo de adaptación a su medio ambiente y experimenta un crecimiento exponencial, pero después su aumento se estabiliza por la interacción con individuos de la misma especie u otras poblaciones, así como, con diferentes elementos del ambiente, de no ser así la población crecerá acabando con todos los recursos y la población comenzará a morir (Lecona, 2014).

¹¹ Teoría desarrollada en 1966 por Vernon, en ella se señala “que la competitividad internacional para cualquier industria no es constante a lo largo del tiempo” (Abasolo, 1991:214). Por lo tanto, los productos atraviesan por cuatro fases: introducción, crecimiento, madurez y declive (Lecona, 2014).

- 3) Desarrollo: durante la temporada alta el número de turistas puede rebasar el total de habitantes de la localidad. En este punto, la participación y control de la población sobre la actividad turística decae rápidamente, es decir, el gobierno comienza a tomar control de ella y a invertir; por lo tanto, el territorio experimenta cambios físicos importantes con los cuales los habitantes pueden no estar de acuerdo. Asimismo, los atractivos turísticos naturales y sociales son explotados y comercializados, se comienza a formar la imagen turística del espacio.
- 4) Consolidación: el número de visitantes presenta un crecimiento lento, pero sigue excediendo el total de habitantes durante la temporada alta. Asimismo, inicia el establecimiento de grandes franquicias y cadenas de turismo internacional o nacional que fomentan el desarrollo de economías de escala y definen el complejo turístico, anexando territorios que anteriormente no estaban vinculados con a esta actividad. Además, la publicidad del centro turístico es de alcance nacional e internacional. Otra característica es que comienzan a manifestarse problemáticas como el incremento en el valor de la tierra, el deterioro ambiental, el tráfico en vialidades principales, el desplazamiento de otras actividades económicas por la presencia del turismo, entre otras; estas circunstancias provocan un descontento y oposición hacia el turismo por parte de la población local.
- 5) Estancamiento: la imagen del destino turístico ya está bien definida, sin embargo, los turistas pierden interés en él y optan por visitar nuevos espacios de recreación. El número de arribos de turistas ha alcanzado su mayor nivel y comienza el deterioro de los atractivos iniciales que son sustituidos por algunos artificiales. En esta etapa el turismo ha redireccionado los sectores económicos y se ha alcanzado o rebasado la capacidad de carga turística, trayendo consigo problemas ambientales y sociales.
- 6) Post-estancamiento: en esta fase el espacio turístico puede presentar un declive o rejuvenecimiento. En el primero caso, el deterioro del atractivo inicial y de la infraestructura turística, así como la conformación de nuevas modas turísticas, provocan que algunos destinos sean obsoletos y no tengan la capacidad de competir frente a otros de reciente creación; como resultado, el número de visitantes decae de manera importante y la duración de la estancia se reduce, provocando que la

infraestructura turística sea destinada a usos no relacionados con la recreación (casas de descanso o departamentos para la población local).

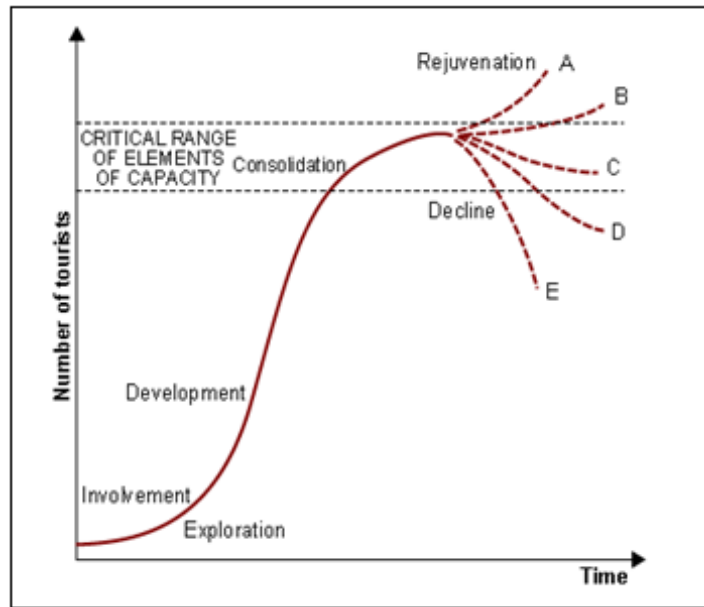
Por otro lado, la inversión realizada ha sido tan elevada que es imposible dejar de lado a la actividad turística, por lo que, se opta por alternativas que puedan revitalizar al destino, algunas de éstas son la ampliación del centro turístico y la construcción de nueva infraestructura; la explotación de otros recursos naturales o sociales para conformar nuevos atractivos; la designación de nuevas políticas que permitan un aprovechamiento racional de los espacios y atractivos turísticos, con la finalidad, de frenar su deterioro y tratar de rehabilitarlos. Para Butler, en este punto aparecen diversas posibilidades para el destino turístico: a) una reurbanización exitosa; b) aplicar modificaciones menores a los niveles de capacidad de carga que permitan la protección de los recursos turísticos y fomente un crecimiento continuo a un ritmo bajo; c) un reajuste en la capacidad de carga que permita niveles más estables de visitas; d) al no remplazar la planta envejecida se genera un decrecimiento de la competitividad del destino respecto a otros centro turísticos; e) la presencia de guerras, enfermedades o eventos catastróficos influye en el descenso del número de visitantes.

El CVDT se representa mediante una gráfica que dibuja una curva logística en forma de “s”, en la cual, se muestra el aumento o decremento del número de turistas, a través del tiempo; en ella se ilustra el descubrimiento, crecimiento, consolidación, estancamiento, declive o rejuvenecimiento del destino (Figura 1.5). Si bien para Butler los destinos atraviesan por distintas etapas de evolución, esto no quiere decir que todos los centros turísticos pasen por cada de una de ellas, que cada fase se distinga con claridad o que sigan el orden que él determino, inclusive, en algunos casos, puede que el modelo no se ajuste a la realidad por las particularidades espaciales y culturales de cada lugar (Butler, 2004 y 2006_a).

En sus inicios, el modelo se basa en la suposición de lo sucedió en los destinos turísticos conforme se van desarrollando y alcanzan su límite de capacidad de carga; en este punto, Butler asume que los centros turísticos experimentan una pérdida en la calidad de sus atractivos e infraestructura, provocando una disminución de la experiencia turística y, por lo tanto, del número de visitantes; como resultado, se conforman nuevos espacios de recreación cercanos al original o se da una expansión física del destino (Figura 1.6), que tiende a ser

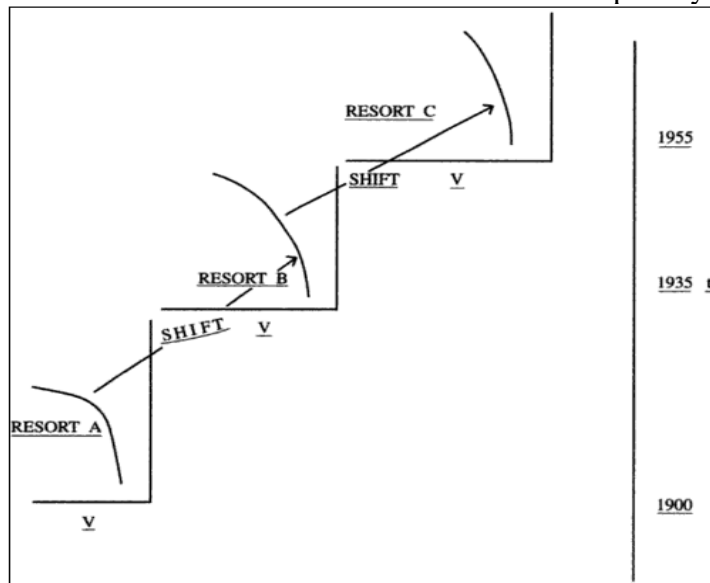
más exclusiva y cara que la anterior. Sin embargo, con el paso del tiempo el modelo centró su atención en el proceso de desarrollo al interior de los destinos más que en la dispersión de éstos, es decir, pone mayor énfasis en la búsqueda de alternativas y políticas que brinden una mejor administración del espacio, el aprovechamiento sustentable de los recursos y la inclusión de la población local en los beneficios generados por el turismo (Butler 2004 y 2011).

Figura 1.5. Evolución hipotética de los destinos turísticos de Butler



Fuente: Butler, 2006a.

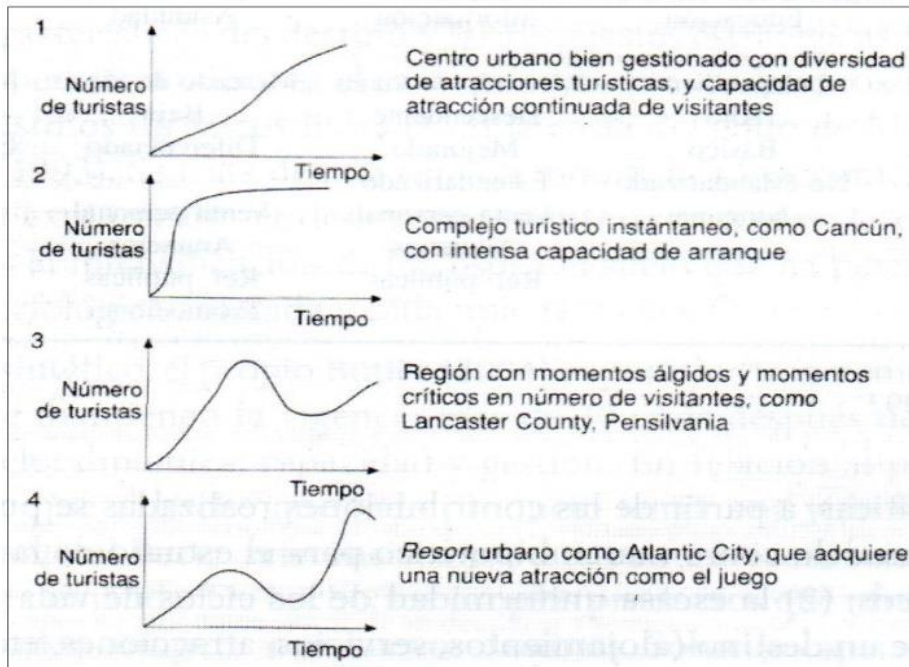
Figura 1.6. Modelo del desarrollo de los centros turísticos en espacio y tiempo de Butler



Fuente: Butler, 2006b.

Para Butler el proceso de evolución de los destinos turísticos se encuentra influenciado por factores endógenos y exógenos. A los internos los llama inercia y se relacionan con los hábitos, gustos y preferencias de los turistas, así como las inversiones realizadas para la construcción de equipamiento, infraestructura y actividades relacionadas con el turismo; estos agentes producen efectos locales como el desarrollo regional, impacto ambiental, rejuvenecimiento del destino, entre otros. A los elementos externos los nombra dinamismo y los vincula con la política, tecnología, economía y promoción; la finalidad de estos es retener y generar un nuevo mercado mediante la conformación de nuevos productos; éstos traen consigo efectos globales como economías de escala, políticas turísticas, conformación de nuevos centros turísticos, problemas ambientales, el uso de medios de comunicación masiva para la promoción turística a nivel nacional y mundial, entre otros. La combinación de ambos factores y su reflejo en el territorio puede generar curvas de evolución distinta a la “s” (Figura 1.7) (Butler, 2012, Soares, et al., 2012).

Figura 1.7. Posibles curvas de evolución



Fuente: Vera, et al., 2013.

Conforme a Argawal (citado en Soares, et al., 2012:24) el declive de un centro turístico es resultado de la combinación de elementos endógenos y exógenos. Las fuerzas externas aumentan la competitividad del mercado, mientras que las internas, pueden disminuir la calidad del destino o adaptarlo para hacer frente a las nuevas demandas y modas turísticas.

Por lo anterior, sugiere la inserción de una nueva etapa llamada “reorientación” entre la fase de estancamiento y post-estancamiento, en la cual, se realicen una serie de adaptaciones y transformaciones que reestructuren al centro turístico, con la finalidad de brindarle una nueva imagen, basada en la oferta de nuevos atractivos y servicios, pero sin dejar de aprovechar los ya existentes (Butler, 2011 y 2012, Soares, et al., 2012).

Uno de los objetivos de la reorientación está vinculado con el rejuvenecimiento del destino, para que éste sea exitoso es necesario conocer cuál es la realidad del territorio, es decir, cuáles son sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, con el propósito de promover estrategias específicas para cada sector y realizar una planificación territorial adecuada. Los principales cambios que pueden suscitarse son de dos tipos (Butler, 2012):

- 1) Evolutivos. Son modificaciones graduales y constantes que se llevan a cabo de manera regular sobre la estructura turística existente, con la finalidad de mantener la funcionalidad del destino, éstos son impulsados por factores endógenos, que a su vez pueden ser influenciados por cuestiones exógenas.
- 2) Revolucionarios. Se relaciona con cambios repentinos e imprevistos; los factores que los desencadena son variables en cuanto a la naturaleza de su origen, sin embargo, estos se relacionan con cuestiones externas, tal es el caso de innovaciones empresariales, la construcción de infraestructura que incide de manera directa en el destino, la presencia de inversión extranjera, entre otras. Este tipo de transformaciones pueden cambiar de una manera importante la estructura turística original.

En ocasiones es posible que las acciones emprendidas para realizar el rejuvenecimiento del destino no sean lo suficientemente exitosas y no logren recapturar el antiguo mercado o uno nuevo, por lo tanto, autores como Baum (citado en Butler, 2011:12) sugieren la inclusión de una etapa posterior al post-estancamiento llamada “reinención”, la cual constaría de un cambio completo de la oferta turística, a través del aprovechamiento de nuevos recursos turísticos naturales o artificiales¹². Cuando se realiza una intervención para el rejuvenecimiento o reinención de un destino turístico, se puede asumir que éste inicia un nuevo ciclo de desarrollo y su duración va a depender de lo somero o profundo que haya sido

¹² Menciona el caso de Atlantic City que transformo completamente su oferta turística, la cual, pasó de ser un centro tradicional de playa a un destino de grandes casinos (Butler, 2011).

el cambio, la planeación y administración que se haga del territorio y la actividad a partir de ese momento. Finalmente, Baum propuso la inclusión de una última etapa llamada “abandono del turismo”, la cual se presentaría cuando se reconociera que el destino no tiene más futuro como centro recreativo y de descanso, por lo tanto, sería suplantado por alguna otra actividad económica (Butler 2004 y 2011).

1.3 Elección del modelo para el desarrollo del estudio

En el apartado anterior se revisaron los planteamientos de tres modelos que proponen diferentes maneras de entender la evolución de los centros turísticos, aunque cada uno propone una perspectiva muy particular para entender el desarrollo del turismo y sus transformaciones territoriales, los tres presentan puntos en común, por ejemplo: todos fueron elaborados desde una perspectiva geográfica; reconocen a los destinos turísticos como espacios dinámicos cuya conformación y transformación responden a modas, a la presencia de agentes internos y externos; cada autor define una serie de fases que explican las transformaciones territoriales, siendo las básicas el descubrimiento, la consolidación y el declive. A pesar de las similitudes que existen entre ellos, se optó por aplicar el modelo de “Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos” de Butler para realizar la presente investigación por las siguientes razones:

- El modelo de Miossec y Butler son los que tienen más coincidencias entre si al explicar la evolución de los destinos turísticos desde una perspectiva territorial, no obstante, la base de análisis es respecto a un centro emisor y otro receptor, que para el caso de la investigación no es funcional debido a que no se establece un centro emisor específico para realizar el estudio. Asimismo, autores como López (2011) y Vera (2013) consideran que se aplica mejor para analizar la evolución de destino de reciente creación y a una escala regional, lo cual tampoco es de interés para el trabajo.
- El modelo de Chadeffaud presenta una mayor solidez teórico-conceptual bajo una perspectiva historicista y diacrónica, su idea principal recae en la conformación de modas turísticas que constituyen productos específicos; si bien para el estudio es necesario considerar las demandas turísticas recientes para el rejuvenecimiento del destino, el punto central no es entender cómo se conformaron y se transmitieron a la

población. Además, habla del territorio como sostén del producto turístico, pero no esclarece cómo se da la relación entre el mito y la evolución del espacio.

- El modelo de Butler se considera más adecuado debido a que desde un inicio pone énfasis en las transformaciones espaciales derivadas de la implementación de una actividad turística; su modelo surge a partir de la observación de centros turísticos no planeados, lo cual, es una característica de la zona de estudio; Butler ha realizado revisiones y comentarios a su trabajo inicial, por lo tanto, ha desarrollado una visión más aplicada que descriptiva, basada en la planeación de los espacios turísticos; plantea la necesidad de regular y limitar el crecimiento de la actividad turística para que pueda sostenerse a corto, mediano y largo plazo; menciona que para entender y explicar el declive o rejuvenecimiento de un lugar es necesario conocer las particularidades del territorio, así como las fuerzas internas y externas que influyen en él.
- El CVDT es uno de los modelos mayormente aplicados, por lo que existe una cantidad considerable de bibliografía que puede apoyar el desarrollo del trabajo.

Algunas de las desventajas que se observan al modelo de Butler son (Soares, et al., 2012; López, 2011; Vera, *et al.*, 2013):

- No especifica una metodología que ayude a determinar las fases por las que ha atravesado un centro turístico.
- Aunque especifica rasgos generales para definir cada etapa en realidad no existen criterios claros que ayuden a definirlos.
- La ausencia de una base de datos confiable y homogénea que haya registrado el arribo de turistas e información sobre la infraestructura hotelera por un largo periodo de tiempo.
- Sugiere que un destino comienza una etapa de declive a partir del descenso del número de turistas, sin embargo, existen otros elementos que se relacionan con el declive de un destino, por ejemplo: la disminución de los beneficios económicos, de la calidad ambiental, de los servicios e instalaciones y de la experiencia turística.
- Si bien hace hincapié en la importancia de las características del espacio para entender la evolución de los destinos, no especifica qué elementos de él podemos tomar como base para la definición de las fases.

- En la primera parte de su investigación menciona el concepto de capacidad de carga, pero no brinda una propuesta en específico para medirla.

1.4 Estado del arte del Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos de Butler

El modelo de Butler se distingue por tener una vida académica relativamente larga, a pesar de haber transcurrido poco más de tres décadas de su publicación, sigue siendo uno de los marcos conceptuales y teóricos más utilizados para explicar la evolución de los destinos turísticos en el ámbito global. La aplicación del CVDT a una gran diversidad de estudios ha permitido cuestionarlo, debatirlo, comprobarlo, aplicarlo, actualizarlo, observar sus limitaciones y emplearlo de nuevas formas. Por lo anterior, se realizó una revisión del estado del arte de las investigaciones referentes al CVDT, a partir del inicio del siglo XXI al primer trimestre del año 2016. Los trabajos se clasificaron en dos temáticas principales: aquellos que tienen un corte aplicativo y los teóricos; del mismo modo, se evaluó la contribución realizada desde una perspectiva geográfica en la producción teórica, metodológica y en casos de estudio.

La elaboración del estado de arte se basó en una búsqueda hemerográfica de revistas internacionales y nacionales. La elección de las fuentes a revisar fue a través de los trabajos de Osorio y López (2012) y Sharpley (2011), ambos hacen referencia a las publicaciones más relevantes en cuestiones turísticas; asimismo, se optó por explorar las revistas relacionadas a la temática de turismo y geografía de las editoriales Elsevier, Taylor & Francis online y Wiley Online Library. El reconocimiento de los artículos se realizó a través de escribir las frases “ciclo de vida”, “Richard Butler” y “evolución de los destinos turísticos” en los buscadores de cada una de las editoriales y del sistema Dialnet, Scielo y Redalyc.

En total se revisaron 36 revistas y en 32 de ellas aparece por lo menos un artículo relacionado con el CVDT (Tabla 1.4), siendo *Annals of Tourism Research*, *International Journal of Tourism Research*, *Tourism Management* y *Tourism Recreation Research*, las que concentran el mayor número de trabajos relacionados con el tema; mientras que, las publicaciones *The Geographical Journal*, *Geographic Research*, *Geographical Review* y *El Periplo Sustentable*, no aparece ninguna investigación relacionado con la evolución de los destinos turísticos. Las publicaciones cuya temática central es el turismo contienen un mayor número de artículos

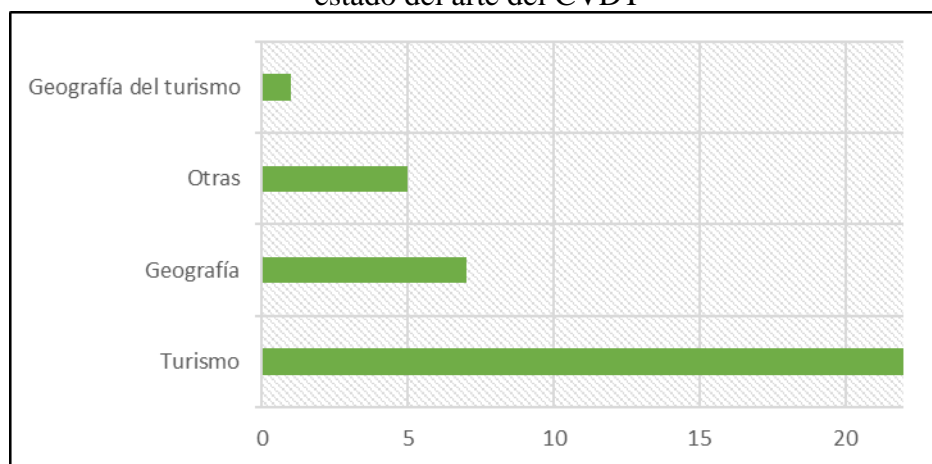
sobre CVDT; en segundo lugar, se encuentran las relacionadas con geografía; mientras que, el tercer lugar se caracteriza por conformarse de revistas provenientes de diferentes áreas de estudio, por ejemplo: economía, matemáticas, medio ambiente, urbanismo, entre otras; y en último lugar se encuentran las vinculadas al ámbito de la geografía del turismo (Figura 1.8).

Cuadro 1.4. Publicaciones en las que aparecen artículos relacionados con el ciclo de vida turístico de Butler del 2000 al 2016

Revista	No. de artículos por publicación	Revista	No. de artículos por publicación
Annals of Tourism Rerearch	7	Estudios y Perspectivas en Turismo	1
International Journal of Tourism Research	5	Futures	1
Tourism Management	5	Investigaciones Geográficas	1
Tourism Recreation Research	5	Journal of Cleaner Production	1
Investigaciones Turísticas	4	Journal of Mathematics and Statistics	1
Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Enviroment	4	Journal of Tourism and Cultural Change	1
Cuadernos de Turismo	3	Journal of Travel Marketing	1
Journal of Sustainable Tourism	3	Leisure tourism	1
Asia Pacific of Tourism Research	2	Loisir et Societé/Society and Leisure	1
Current Issues in Tourism	2	Observatorio Ambiental	1
Journal of Travel Research	2	PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cuktural	1
Scandinavian Journal on Hospitality and Tourism	2	Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales	1
Australian Geographer	1	Revista de Cultura e Turismo	1
Boletín de la Asociación de Geógráfos Españoles	1	Scottish Geographical Magazine	1
Ecological Indicators	1	Tourism and Hospitality Planning & Development	1
Estudios Turísticos	1	Tourism Planning & Development	1

Fuente: Elaboración propia.

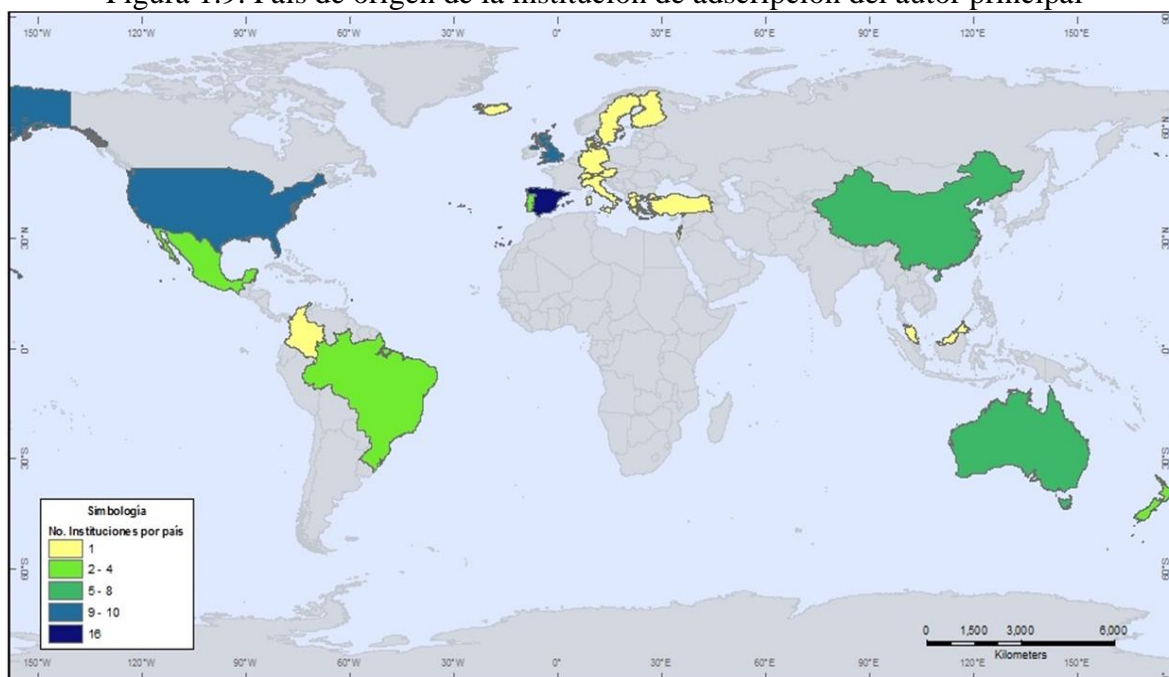
Figura 1.8. Temática principal de las revistas ocupadas para realizar el estado del arte del CVDT



Fuente: Elaboración propia.

Los autores principales de los artículos provienen de instituciones de investigación relacionadas a las siguientes áreas del conocimiento: turismo y administración 26%, economía y administración 11%, otras ciencias como estadística, economía, urbanismo, entre otras 10%, geografía 7%, medio ambiente 3%, planeación 3%, centros de investigación que no especifican su procedencia y sólo refieren a la universidad de origen 40%. Las instituciones de adscripción de los autores se ubican principalmente en países europeos, destacando la investigación realizada en España, Reino Unido de la Gran Bretaña y Portugal; en el caso de América, Estados Unidos sobresale en las publicaciones de CVDT, seguido por Brasil y México; Australia y Nueva Zelanda en Oceanía también han producido investigaciones en esta área; mientras que en los últimos años China ha desarrollado trabajos de esta índole también (Figura 1.9).

Figura 1.9. País de origen de la institución de adscripción del autor principal



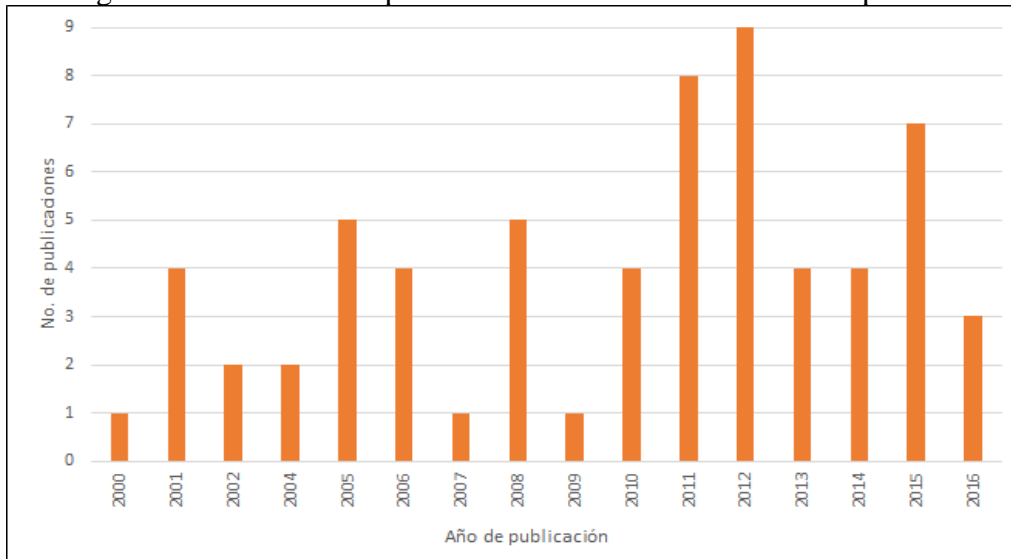
Fuente: Elaboración propia.

Con la finalidad de obtener un panorama general sobre las discusiones y aplicaciones más reciente entorno al CVDT, se eligió al año 2000 como punto de partida para la búsqueda de investigaciones que lo usaron como marco de referencia¹³. En total se localizaron 64 publicaciones; el periodo con menos producción fue del 2000 al 2004, con un total de catorce

¹³ También se optó por esta fecha debido a que Lagiewski (2006) realizó una revisión de la producción de artículos relacionados con CVDT a partir de 1981 hasta el 2002.

trabajos; conforme pasan los años tiende a ir en aumento dicha cifra y se alcanzó el máximo número en el periodo del 2010 al 2014, con un total de veintinueve artículos, probablemente la duplicación del número de investigaciones en ese periodo se debió a la publicación de los dos volúmenes de “The tourism area life cycle” coordinado por Butler; finalmente, para el año 2015 y el primer trimestre del 2016 se encontraron diez trabajos (Figura 1.10).

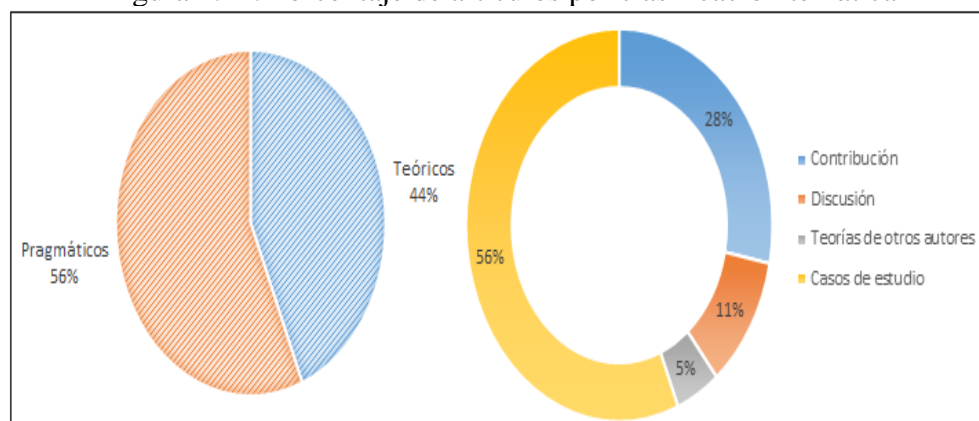
Figura 1.10. Número de publicaciones relacionadas al CVDT por año



Fuente: Elaboración propia.

Los artículos localizados se clasificaron en función de observaciones y criterios mencionados por Butler (2004 y 2011) y Lagiewski (2006) en revisiones que realizaron sobre trabajos relacionados con el CVDT. En primer lugar, se encuentran los catalogados como teóricos (28 cae en este rubro), en algunos de ellos se aportan nuevas ideas y metodologías, mientras que, en otros, se debatía la aplicación o validez del modelo; por lo tanto, se conformaron tres subgrupos: contribución, discusión y teorías de otros autores. Por otro lado, se encuentra una categoría relacionada con los trabajos que se enfocaron a la aplicación del CVDT a través de la elaboración de estudios de caso, a éstos se les denominó pragmáticos (36 relacionados a esta área). El número de artículos por subcategoría se distribuye de la siguiente manera: los estudios de caso son el 58% de las investigaciones, le sigue las contribuciones con el 28%, posteriormente las discusiones representan el 11%, mientras que en último lugar con el 5% las teorías de otros autores (Figura 1.11 y Cuadro 1.5).

Figura 1.11. Porcentaje de artículos por clasificación temática



Fuente: Elaboración propia.

Los artículos identificados como teóricos se clasifican de la siguiente manera:

- **Contribución.** Los autores enriquecen el modelo original a través de: plantear nuevas metodologías que apoyan la determinación de las fases de evolución de los destinos turísticos (Mulan y Hassink, 2014); combinar metodologías y teorías que potencializan la aplicación y el análisis del CVDT (Argawal, 2002; Garay y Canoves, 2011; Kozak y Martin, 2012; Mulan y Hassink, 2013; Toh, 2001; Zielinski y Botero, 2011); proponer esquemas alternativos para diferenciar las etapas de evolución (Cole, 2012; Kristjánssdóttir, 2016; López, 2011); integrar elementos ontológicos y epistemológicos al concepto de ciclo de vida (Johnston, 2001).
- **Discusión.** En éstos se debate las ventajas y desventajas del modelo, las principales líneas de análisis son: el cuestionamiento de la utilidad y viabilidad de la aplicación del CVDT; el por qué ha permanecido a lo largo de tanto tiempo y la aplicabilidad de su metodología en la actualidad (Butler, 2008 y 2009); asimismo, se han conformado foros de discusión en los que se realizan observaciones y críticas a la metodología y teoría aplicada al modelo (Buckey, 2006; McKercher, 2005).
- **Teorías de otros autores.** En ellos se discute la posibilidad de aplicar diferentes modelos para analizar la evolución de los destinos turísticos, por ejemplo, se cuestiona la validez del modelo de Plog (McKercher, 2005); en otro estudio, se compara el modelo de Butler contra el modelo de Chadefaud, asumiendo que este último explica mejor la evolución de los centros de recreación franceses (Suchet, 2015).

Cuadro 1.5. Publicaciones que toman como marco de referencia el ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler

No.	Temática	Autores	Año	Título	Revista
1	Estudios de caso	David Bruce Weaver	2000	The exploratory war-distorted destination life cycle	International Journal of Tourism Research
2	Contribución	Charles Samuel Johnston	2001	Shoring the foundations of the destination life cycle model, part 1: Ontological and epistemological considerations	Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment
3	Estudios de caso	Charles Samuel Johnston	2001	Shoring the foundations of the destination life cycle model, part 2: A case study of Kona, Hawai'i Island	Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment
4	Discusión	Svend Lundtorp; Stephen Wanhill	2001	The resort lifecycle theory: Generating Processes and Estimation	Annals of Tourism Research
5	Contribución	Rex S. Toh	2001	A Travel Balance Approach for Examining Tourism Area Life Cycles: The Case of Singapore	Journal of Travel Research
6	Contribución	Sheela Agarwal	2002	Restructuring seaside tourism: The Resort Lifecycle	Annals of Tourism Research
7	Estudios de caso	Gary R. Hovinen	2002	Revisiting the destination lifecycle model	Annals of Tourism Research
8	Estudios de caso	Kobi-Cohen-Hattab; Noam Shoval	2004	The Decline of Israel's Mediterranean Resorts: Life Cycle Change Versus National Tourism Master Planning	Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment
9	Contribución	Roslyn Russell, Bill Faulkner	2004	Entrepreneurship, chaos and the Tourism Area Lifecycle	Annals of Tourism Research
10	Teorías de otros autores	Bob McKercher	2005	Are Psychographics Predictors of Destination Life Cycles?	Journal of Travel Marketing
11	Discusión	Bob McKercher	2005	Destinations as Products? A Reflection on Butler's Life cycle	Tourism Recreation Research
12	Estudios de caso	Winston Moore; Peter Whitehall	2005	The tourism area life cycle and regime switching models	Annals of Tourism Research
13	Estudios de caso	Eliane Lopes Brenner	2005	El desarrollo turístico de la región de aguas termales de Goiás, Brasil	Cuadernos de Turismo
14	Estudios de caso	Antonio Aledo Tur; Tomás Manuel Mazón Martínez	2005	Los límites del turismo residencial el caso de Torre Vieja	Estudios Turísticos

No.	Temática	Autores	Año	Título	Revista
15	Contribución	Klaus Weiermair; Mike Peters; Markus Schuckert	2006	Destination Development and the Tourist Lifecycle: Implications for Entrepreneurship in Alpine Tourism	Tourism Recreation Research
16	Estudios de caso	Duarte B. Morais; Erwei Dong; Guihua Yang	2006	The ethnic tourism expansion cycle: The case of Yunnan province, China	Asia Pacific of Tourism Research
17	Discusión	Ralf Buckley	2006	Life Cycles and Carrying Capacities in Tourism	Tourism Recreation Research
18	Estudios de caso	Kristian J. Sund	2006	The geographical concentration of hotels in Switzerland and the industry life cycle	Tourism and Hospitality Planning & Development
19	Contribución	Carlos Rogelio Virgen Aguilar	2007	El ciclo de vida de un destino turístico: Puerto Vallarta, Jalisco, México	Revista de Cultura e Turismo
20	Estudios de caso	Greg O'Hare; Hazel Barrett	2008	The destination life cycle: International tourism in Peru	Scottish Geographical Magazine
21	Estudios de caso	Linsheng Zhong	2008	Tourism development and the tourism area life-cycle model: A case study of Zhangjiajie National Forest Park, China	Tourism Management
22	Contribución	Juan Ramón Oreja Rodríguez; Eduardo Parra-López; Vanessa Yanes-Estévez	2008	The sustainability of island destinations: Tourism area life cycle and teleological perspectives. The case of Tenerife	Tourism Management
23	Discusión	Richard Butler	2008	Tourism in the future: Cycles, waves or wheels?	Futures
24	Estudios de caso	Arturo Santamaría Gómez; Adriana María Barbosa Jasso	2008	Ciclo turístico en Mazatlán. Fase de exploración-involucramiento-desarrollo (1970-1974). Estancamiento o crisis sistémica (1992-2004)	Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales
25	Estudios de caso	Amy Diedrich; Esther García-Buades	2009	Local perceptions of tourism as indicators of destination decline	Tourism Management
26	Discusión	Tom Baum	2010	Taking the Exit Route: Extending the Tourism Area Life Cycle Model	Current Issues in Tourism
27	Estudios de caso	José Fernando Vera-Rebollo	2010	Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico	Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles
28	Estudios de caso	David Simpson	2010	Hawaii, transport and the Tourism Area Life Cycle	Leisure tourism
29	Contribución	S. A.H. Shobeiri Nejad	2010	Modeling Tourist in Destination Countries: An Application to Australian Tourism	Journal of Mathematics and Statistics

No.	Temática	Autores	Año	Título	Revista
30	Estudios de caso	Viachaslau Filimonau; Janet E. Dickinson; Derek Robbins	2011	A critical review of methods for tourism climate change appraisal: life cycle assessment as a new approach	Journal of Sustainable Tourism
31	Teorías de otros autores	Ana Isabel Rodríguez; Antónia Correia; Metin Kozak	2011	Exploring the Life-Cycle Model Applied to ‘Umbrella Constructs’: Destination Image as an Example	Tourism Recreation Research
32	Contribución	Luis Garay Gemma Canoves	2011	Life cycles, stages and tourism history: The Catalonia (Spain) Experience	Annals of Tourism Research
33	Estudios de caso	Doris Schmallegger; Andrew Taylor; Dean Carson	2011	Rejuvenating Outback Tourism through Market Diversification: the Case of the Flinders Ranges in South Australia	International Journal of Tourism Research
34	Estudios de caso	Brendadn Canavan	2011	Send More Tourists! Stakeholder Perceptions of a Tourism Industry in Late-Stage Decline: the Case of the Isle of Man	International Journal of Tourism Research
35	Contribución	Víctor Manuel López Guevara	2011	La reorientación del ciclo de vida del área turística. El caso de Bahías de Huatulco, Oaxaca (México).	Investigaciones Turísticas
36	Estudios de caso	Pavlna Látková; Christine A. Vogt	2011	Residents’ Attitudes toward Existing and Future Tourism Development in Rural Communities	Journal of Travel Research
37	Contribución	Seweryn Zielinski, Camilo Mateo Botero Saltaren	2011	Percepción de la comunidad como indicador del ciclo de vida de un destino. Hacia el desarrollo de un sistema de alerta temprana para pequeños destinos	Estudios y Perspectivas en Turismo
38	Estudios de caso	Valentina Catellani; Serenella Sala	2012	Ecological Footprint and Life Cycle Assessment in the sustainability assessment of tourism activities	Ecological Indicators
39	Contribución	Metin Kozak; Drew Martin	2012	Tourism life cycle and sustainability analysis: Profit-focused strategies for mature destinations	Tourism Management
40	Contribución	Sam Cole	2012	Synergy and congestion in the tourist destination life cycle	Tourism Management
41	Estudios de caso	Chris Cooper	2012	The environmental consequences of declining destinations	International Journal of Tourism Research
42	Estudios de caso	Genoveva Millán Vázquez de la Torre; Leonor M. Pérez Naranjo; Rogelio Martínez Cárdenas.	2012	Etapas del ciclo de vida en el desarrollo del turismo religioso: una comparación de estudios de caso	Cuadernos de Turismo

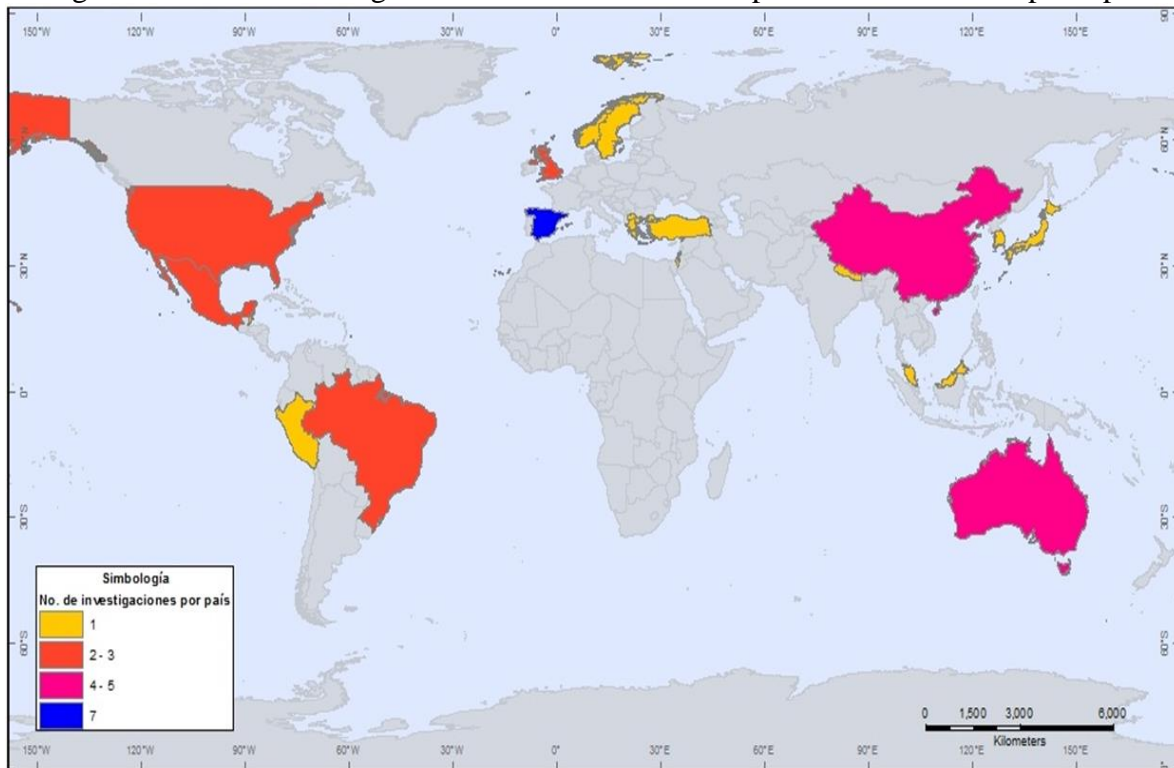
No.	Temática	Autores	Año	Título	Revista
43	Discusión	Salvador Gómez Nieves	2012	La planificación de los destinos turísticos mexicanos: una receta mil veces vanagloriada	Investigaciones Turísticas
44	Contribución	Jennifer Caroline Soares, José Manoel Gandara, Josep Ivars Baidal	2012	Indicadores para analizar la evolución del ciclo de vida de los destinos turísticos litorales	Investigaciones Turísticas
45	Estudios de caso	Pamela Pérez	2012	El ciclo de vida de un área turística: su aplicación a la Costa del Sol española y su medio ambiente	Observatorio Ambiental
46	Estudios de caso	José Ma. Prat* Gemma Cànoves	2012	El turismo Cultural como oferta complementaria en los destinos de litoral. El caso de la costa Brava (España)	Investigaciones Geográficas
47	Estudios de caso	Joao Romao; Joao Guerreiro; Paulo Rodríguez	2013	Regional tourism development: culture, nature, life cycle and attractiveness	Current Issues in Tourism
48	Estudios de caso	Rodney W. Caldicott; Pascal Scherrer	2013	The Life Cycle of Caravan Parks in Australia: the case of northern New South Wales	Australian Geographer
49	Contribución	Mulan Ma; Robert Hassink	2013	An evolutionary perspective on tourism area development	Annals of Tourism Research
50	Estudios de caso	José Manoel Gonçalves Gândara, Thays Cristina Domareski Ruiz, Adriana Fumi Chim-Miki, Alexandre Biz	2013	O Ciclo de Vida e o Posicionamento Competitivo dos Produtos Turísticos de Foz do Iguaçu desde a Perspectiva dos Atores Locais	Investigaciones Turísticas
51	Estudios de caso	Younghee Lee; David Weaver	2014	The Tourism Area Life Cycle in Kim Yujeong Literary Village, Korea	Asia Pacific of Tourism Research
52	Contribución	Mulan Ma; Robert Hassink	2014	Path dependence and tourism area development: the case of Guilin, China	Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment
53	Estudios de caso	Jingjing Yang; Chris Ryan;	2014	Sustaining culture and seeking a Just Destination: governments, power and tension – a life-cycle approach to analyzing tourism development in an ethnic-inhabited scenic area in Xinjiang, China	Journal of Sustainable Tourism
54	Contribución	José Ramón Cardona; Antoni Serra Cantallops	2014	Historia del turismo en Ibiza: Aplicación del Ciclo de Vida del Destino Turístico en un destino maduro del Mediterráneo	PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural

No.	Temática	Autores	Año	Título	Revista
55	Discusión	Richard W. Butler	2009	Tourism Destination Development: Cycles and Forces, Myths and Realities	Tourism Recreation Research
56	Estudios de caso	Wei Liu; Christine A. Vogt; Frank Lupi; Guangimng He	2015	Evolution of tourism in a flag ship protected area of China	Journal of Sustainable Tourism
57	Estudios de caso	Erick Lundberg	2015	The Level of Tourism Development and Resident Attitudes: A Comparative Case Study of Coastal Destinations	Scandinavian Journal on Hospitality and Tourism
58	Estudios de caso	Hida Irwana Omar; Abdul Ghapar Othman; Badaruddin Mohamed; Azizi Bahauddin	2015	Coastal Resort Life Cycle: An Overview of Tioman Island, Malaysia	Tourism Planning & Development
59	Teorías de otros autores	André Suchet	2015	Pour en finir avec Butler (1980) et son modèle d'évolution des destinations touristiques. Le cycle de vie comme un concept inadapté à l'étude d'une aire géographique	Loisir et Société/Society and Leisure
60	Estudios de caso	Salvador García-Ayllón	2015	Geographic Information System (GIS) Analysis of Impacts in the Tourism Area Life Cycle (TALC) of a Mediterranean Resort	International Journal of Tourism Research
61	Estudios de caso	Margarita Capdepón Frías	2015	El papel de los parques naturales en los procesos de diversificación turística: una aplicación al litoral alicantino	Cuadernos de Turismo
62	Contribución	Helga Kristjánsdóttir	2016	Can the Butler's Tourist Area Cycle of Evolution Be Applied to Find the Maximum Tourism Level? A Comparison of Norway and Iceland to Other OECD Countries	Scandinavian Journal on Hospitality and Tourism
63	Estudios de caso	Biljana Petrevska; Noga Collins-Kreiner	2016	A double life cycle: determining tourism development in Macedonia	Journal of Tourism and Cultural Change
64	Estudios de caso	Alexandra V. Michailidou; Christon Vlachokostas; Nicolas Moussiopoulos; Dimitra Maleka	2016	Life Cycle Thinking used for assessing the environmental impacts of tourism activity for a Greek tourism destination	Journal of Cleaner Production

Fuente: Elaboración propia.

Las publicaciones consideradas como temáticas tienen los siguientes ejes de investigación: determinar las etapas por las que ha atravesado y se encuentra un determinado sitio turístico (Cohen y Shoal; 2004; Irwana, Ghapar, Mohamed y Bahauddin, 2015; Johnston, 2001; Romao, Guerreiro y Rodríguez, 2013); la aplicación de indicadores turísticos, sociales, económicos, políticos y ecológicos para determinar la evolución de los destinos (Diedrich y García, 2009; Hare y Barret, 2008; Lee y Weaver, 2014; Petrevska y Collin, 2016; Liu, Vogt y He, 2015); aquellos que para determinar las fases de evolución toma en cuenta las características espaciales o culturales del destino (Catellani y Sala, 2012; Morais; Dong y Yang, 2006; Zhong, 2008); además de los que toman en cuenta la actitud de los residentes respecto al desarrollo de una actividad turística (Lundberg, 2015). Los países en los que se ha aplicado en mayor número estudios de caso relacionado con el CVDT son: España, China, Australia, México, Estados Unidos, Brasil e Inglaterra (Figura 1.12).

Figura 1.12. Países de origen de la institución de adscripción de la o él autor principal



Fuente: Elaboración propia.

Bajo una perspectiva geográfica, solamente el 25% de los artículos revisados toman en cuenta al espacio como parte del análisis de CVDT; los elementos que se rescatan y comparan del territorio son: el crecimiento de la zona urbana influenciada por la presencia de la actividad

turística; los impactos al medio ambiente físico y humano derivados del turismo; los que hacen refieren a eventos o lineamientos políticos que inciden en el cambio del uso de suelo con fines turísticos; así como los que toman en cuenta la presencia, ausencia o deterioro de los recursos turísticos. La base metodológica aplicada para estos estudios recae principalmente en recorridos de campo a lo largo de diferentes periodos de tiempo para poder apreciar los cambios en el paisaje natural y cultural; el uso de cartografía para la ubicación, caracterización y representación del sitio de estudio; la aplicación de análisis espaciales en el modelo de CVDT.

Finalmente, a partir de la revisión de las publicaciones se puede llegar a las siguientes conclusiones, sobre la producción académica de estudios relacionados con el modelo de Butler:

- A pesar de que los modelos del ciclo de vida de los destinos turísticos nacen bajo un enfoque territorial, especialmente el propuesto por Butler, la mayor parte de los artículos revisados son abordados desde una perspectiva turístico-administrativa, lo cual se relaciona con la procedencia institucional de los autores.
- Los elementos más recurrentes en las investigaciones del ciclo de vida de los destinos turísticos es el uso de la curva asintótica que ilustra la evolución del destino turístico y el cambio de actitud de los residentes hacia el turismo, relegando la perspectiva espacial. Esto se debe a la poca participación de investigadores provenientes de instituciones vinculadas con la geografía, ordenamiento y planeación territorial.
- La mayor parte de los artículos referidos a estudios de caso se aplican a destinos turísticos litorales tradicionales, sin embargo, esta metodología comienza a ser aplicada para analizar la evolución de destinos relacionados con el turismo alternativo.
- A pesar de que el modelo de CVDT fue desarrollado en los años ochenta del siglo pasado sigue teniendo vigencia como metodología para determinar la evolución de los destinos turísticos, continúa formando parte en las discusiones académicas y, es un medio útil para la toma de decisiones en la revitalización de los espacios turísticos

1.5 Turismo de litoral

El turismo de litoral se caracteriza por ubicarse en localidades costeras y se asocia al turismo de las “tres s” (*sun, sand and sea*); sus atractivos recaen en sus características naturales como el clima, la hidrología, el área de playa, la vegetación y la fauna; éstos se complementan con la presencia de servicios adicionales como hospedaje, alimentación, parques acuáticos, discotecas y bares, entre otros. La zona de aprovechamiento turístico es el área de transición entre las aguas oceánicas y las tierras emergidas, en las cuales, se llevan a cabo las actividades recreativas, y su implementación, requiere un elevado uso y consumo del suelo que trae consigo una transformación en la estructura territorial, económica y social del lugar. Se considera que es el tipo de turismo genera el mayor movimiento de turistas a nivel nacional e internacional (Bensey, 2006; Callizo, 1991; Vera, *et al.*, 2013).

De acuerdo con Bensey (2006:105-106) el turismo de litoral presenta tres fases de desarrollo:

- 1) Fase pionera. Va del siglo XVIII hasta después de la Primera Guerra Mundial, se originan los primeros establecimientos turísticos con inversiones privadas en las zonas costeras de Europa Occidental (Brighton en el Reino Unido de la Gran Bretaña; Hyères y Niza en Francia) y posteriormente se extendieron a diversas localidades del mar Mediterráneo. Los complejos turísticos se caracterizaron por ser pequeños desarrollos urbanos situados entre la estación del tren y el mar, la presencia de un paseo marítimo, así como la construcción de clubes sociales, hipódromos, casinos y villas residenciales que ofrecían vistas panorámicas del mar.
- 2) Inicio del turismo de masas. Posterior a la Segunda Guerra Mundial se democratizó el fenómeno turístico, marcando el inicio del turismo de masas. A partir de ese momento comenzó una ampliación de los centros turísticos existentes, pero, además, se conformaron nuevos destinos de litoral en el sur de Asia y África, Norteamérica, Latinoamérica, Oceanía y se extendió por las costas europeas. El turismo comenzó a ser una alternativa económica para los países no industrializados.
- 3) Explosión contemporánea. Comenzó a surgir en los años cincuenta del siglo pasado. En este periodo las localidades turísticas que se conformaron en la fase pionera ya han experimentaron grandes transformaciones en su fisonomía, y en algunos casos, se conformaron nuevas instalaciones separadas de las ya existentes. Surgen nuevos destinos

turísticos en diferentes partes del mundo bajo un modelo fordista que homogeniza las construcciones y los servicios ofertados en los centros de litoral, asimismo, la reducción en los costos y tiempo de traslados permite el acceso a espacios costeros distantes a los centros emisores de turistas.

A partir de los años ochenta se evidenciaron los primeros signos de agotamiento del turismo litoral en los centros turísticos tradicionales, por lo que, se pusieron en marcha diversas estrategias que restructuraran los espacios costeros considerados maduros, desde una perspectiva de los modelos de evolución de los destinos turísticos. Las líneas de intervención más comunes han sido: protección y recuperación del entorno natural; ordenamiento y definición de la zona urbana; remodelación y construcción de equipamiento e infraestructura que apoye a la actividad turística y diversificación de la oferta turística. Asimismo, iniciaron la construcción de macroproyectos destinados a la construcción de complejos turísticos que fungieran como detonadores del desarrollo regional (Vera, *et al.*, 2013).

1.6 Centros turísticos de playa en México

El turismo en México es una de las actividades económicas que aporta mayor Producto Interno Bruto¹⁴ (PIB) al país; de acuerdo al Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC por sus siglas en inglés) en el 2017 creció 2.8% (por encima del promedio de América del Norte) y aportó el 16% del PIB nacional, asimismo empleó a 8.6 millones de personas en actividades que atienden a los turistas de manera indirecta y directa, ya sea en el sector hotelero, restaurantero, ocio, agencias de viaje, aerolíneas, comercio, entre otros (Reyna, 2018). Asimismo, en el ranking mundial sobre recepción de turistas internacionales, México pasó del octavo lugar en 2016 al sexto peldaño durante el 2017 (UNWTO, 2018).

La riqueza morfológica, biológica, histórica y cultural de México ha permitido el desarrollo de una variedad de atractivos y destinos turísticos a lo largo y ancho del país, los cuales van desde ecoturismo, turismo de aventura, agroturismo, turismo de congresos, turismo cultural, turismo religioso, entre otros. Si bien en la actualidad se ha diversificado la oferta turística

¹⁴ El Producto Interno Bruto (PIB) es el valor total de todos los bienes y servicios finales producidos por un país en un tiempo definido (Secretaría de Economía, 2018).

del país, uno de los productos relevantes sigue siendo el relacionado con “sol y playa”, sustentado por los 11,122 km de litoral que existen en el país (INEGI, s.f.).

A partir de mediados del siglo XX el turismo de litoral comenzó a consolidarse en diversas localidades costeras de México, actualmente, en la nomenclatura oficial de la Secretaría de Turismo de México (SECTUR) se distinguen dos tipos de centros turísticos de playa: los Centros Turísticos Tradicionales y los Centros Integralmente Planeados (Baños, 2012; Benseny, 2007). Los destinos tradicionales surgen a partir de núcleos de población que contaban con alguna actividad económica distinta al turismo, pero sus características naturales y/o culturales resultaron atractivas para un grupo de personas ajenas a la localidad que a la larga requirieron una serie de servicios que le permitieran descansar y realizar actividades de esparcimiento y ocio en el lugar. Lo anterior llevó al surgimiento de centros turísticos sin una planificación previa, ya que se fueron conformando de acuerdo a las exigencias del mercado turístico, trayendo consigo un crecimiento desordenado que provocó, con el paso del tiempo la pérdida de la arquitectura original, la intervención en la identidad cultural y las cualidades naturales del sitio; asimismo, presentan problemas severos de contaminación, debido a la deficiencia de la infraestructura de captación de aguas negras y su tratamiento, así como, en la recolección de residuos sólidos y su procesamiento. Una característica de estos centros es que la inversión inicial para desarrollar el turismo fue aportada por capital privado nacional y/o extranjero, mientras que el apoyo gubernamental estatal y federal se manifestó con la construcción de vías de comunicación y equipamiento para la conexión del destino turístico, el mejoramiento de la infraestructura y estructura urbana (vialidades, drenaje, luz eléctrica, entre otros). Estos centros se formaron alrededor de los años cincuenta del siglo pasado y se consolidaron durante la década de los setenta; su conformación se fue gestando a través de la demanda y los cambios de la preferencia el mercado turístico, por lo que, se pueden encontrar diversas fases de crecimiento que han tratado de satisfacer cada una de éstas. Los destinos turísticos tradicionales de playa reconocidos por la SECTUR son: en las costas del pacífico, Mazatlán, Acapulco, La Paz, Puerto Vallarta y Manzanillo; en el Golfo de México Veracruz y, en el mar de las Antillas, Cozumel (Figura 1.13) (Baños, 2012; Benseny,200; SECTUR, 2000 y 2016).

Los Centros Integralmente Planeados (CIP) se diseñaron con la finalidad de diversificar y apoyar la oferta turística mexicana, a partir de centros turísticos de litoral especializados en el sector y de alta calidad. Éstos se caracterizaron por ser megaproyectos turísticos conformados por la participación directa del gobierno federal mediante el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR); si bien el estado ha realizado la inversión inicial, conforme los proyectos avanzan se busca la inversión extranjera a través de cadenas hoteleras reconocidas por su calidad a nivel mundial, para que, aunado a los atractivos naturales y culturales del sitio incidan en la promoción de un mayor nivel y atractivo al lugar. El objetivo de estos destinos fue, al menos en el discurso, el de inducir la inversión en regiones que presentaban un rezago económico y social, con la finalidad de crear empleos y desarrollo regional, por medio de inversiones que dotaran de infraestructura y equipamiento dirigido inicialmente a la consolidación del CIP, pero que de manera indirecta favoreciera a la localidad y sus habitantes; aunado a esto, también se buscó que el crecimiento de éstos fuera ordenado y conservara la base de sus atractivos naturales y culturales. Los CIP's surgieron en la década de los setenta del siglo XX, por lo que, se convirtieron en la competencia directa de los destinos turísticos tradicionales del país. Dentro de estos destinos de playa se encuentran: Cancún, Ixtapa-Zihuatanejo, Loreto, Los Cabos y Bahías de Huatulco (Baños, 2012; Benseny, 2000; SECTUR, 2000 y 2016) (Figura 1.13).

Si bien SECTUR clasifica a los destinos de playa como tradicionales o integralmente planeados, también existen otras localidades costeras que implementaron la actividad turística, pero que no encajan en ninguno de estos conceptos; no obstante, su dinámica en el sector es considerable y ha provocado que sean tomados en cuenta al momento de recopilar las estadísticas relacionadas con el tema. A estos sitios se les nombro “destinos turísticos seleccionados” y sus características son: contar con más de 2,000 cuartos de hotel; en algunos casos, ser la capital de una entidad federativa; recibir de forma periódica o permanente flujos significativos de turistas o excursionistas y participar en alguno de los programas de desarrollo turístico de la SECTUR. El origen de dichos centros se debe a diferentes causas y se da en diferentes épocas, entre ellos se encuentran: Playas de Rosarito, Ensenada, San Felipe, Guaymas, Puerto Escondido, Tonalá-Puerto Arista, Chetumal, Isla Mujeres, Campeche, Coatzacoalcos, Tecolutla y Tampico (Figura 1.13) (Secretaría de Turismo, 2018b).

Figura 1.13. Clasificación de los destinos turísticos litorales en México



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2018; SECTUR, 2018; IMT, 2018.

1.7 Turismo en Sinaloa

La Secretaría de Turismo de Sinaloa divide al estado en tres sectores turísticos: la parte Norte, conformada por los municipios de Ahome, El fuerte, Choix, Guasave y Sinaloa; la zona Centro, integrada por Angostura, Salvador, Alvarado, Mocorito, Navolato, Badiraguato y Culiacán; por último, el área Sur constituida por Elota, Cosalá, San Ignacio, Mazatlán, Concordia, Rosario y Escuinapa (Figura 1.14) (Gobierno del Estado de Sinaloa, s.f.).

Figura 1.14. Zonas turísticas del Estado de Sinaloa



Fuente: Elaboración propia a partir de Gobierno del Estado de Sinaloa, s.f.

En el área Norte se encuentra la entrada a las Barrancas del Cobre en una zona de transición entre el mar y las montañas que brinda paisajes naturales excepcionales, además, cuenta con ciudades coloniales con un rico patrimonio arquitectónico y tradiciones ancestrales de los pueblos indígenas que aún permanecen en el estado. Algunos de sus atractivos turísticos son: la bahía de Topolobampo en Ahome que forma parte de las escalas náuticas del mar de Cortés y tiene conexión mediante un transbordador con La Paz en Baja California Sur; aguas termales y presas que permiten la pesca deportiva en Choix; una herencia monumental de los Jesuitas y petroglifos en Sinaloa de Leyva; el Pueblo Mágico de El Fuerte y; la bahía de Navachiste en Guasave considerada una de las más grandes de México (Cuadro 1.6) (Gobierno del Estado de Sinaloa, s.f.).

En la región Centro se encuentra el municipio de Culiacán sus atractivos recaen en el turismo cultural derivado de su centro histórico, museos, jardín botánico, entre otros, asimismo, al ser la capital del estado el turismo de negocios, congresos y reuniones es una parte importante de esta actividad; también cuenta con playas vírgenes, presas en las que se practica la pesca deportiva y espacios adecuados para la caza. De las tres regiones, el centro es la que tiene menor aptitud turística (Cuadro 1.6) (Gobierno del Estado de Sinaloa, s.f.).

Cuadro 1.6. Vocación turística de las regiones turísticas de Sinaloa

Zona Turística	Municipio	Agroturismo y turismo rural	Aventura y ecoturismo	Cinegético	Cultural	Ecoturero	Golf	Náutico	Negocios	Pesca deportiva	Reuniones, congreso y convenciones	Sol y Playa
Norte	Ahome											
	Choix											
	El Fuerte											
	Guasave											
	Sinaloa											
Centro	Angostura											
	Badiraguato											
	Culiacán											
	Mocorito											
	Navolato											
	Salvador Alvarado											
Sur	Concordia											
	Cosalá											
	Elota											
	Escuinapa											
	Mazatlán											
	El Rosario											
	San Ignacio											

Fuente: Gobierno del Estado de Sinaloa, s.f.

La zona Sur es la más importante en cuanto a vocación turística en el estado (Cuadro 1.6), esto se debe a la presencia del puerto de Mazatlán que a partir del siglo pasado comenzó a implementar la actividad turística y, en la actualidad, está catalogado como un destino turístico tradicional conformado por sus playas, la marina, actividades ecoturísticas, eventos culturales como el carnaval, su arquitectura colonial e historia, museos, gastronomía, entre otras. La oferta turística se complementa con la historia minera del municipio de Concordia y El Rosario con vestigios arquitectónicos de la época; la presa El Salto en Elota, una de las más reconocidas en el noreste mexicano por las actividades relacionadas a la pesca deportiva; la riqueza natural y faunística de Escuinapa que lo llevó a ser seleccionado para la construcción del CIP “Playa Espiritu”¹⁵ (Gobierno del Estado de Sinaloa, s.f.).

Además de destacar por su vocación turística, durante el 2016 el Sur concentró el mayor número de hoteles con el 53% y, en cuanto a habitaciones, representó el 62%; en segundo lugar, se ubicó el Norte que se distinguió por contar con el 25% de las instalaciones hoteleras, pero solamente con el 16% de los cuartos; finalmente, el Centro que si bien no destacó por su aptitud turística, la presencia de la capital del estado en su territorio incidió en el desarrollo del equipamiento hotelero, concentrando el 22%, misma cifra para el número de habitaciones, con lo cual sobrepasó la cantidad de cuartos reportados en la región Norte (Cuadro 1.7) (INEGI, 2017).

Cuadro 1.7. Disponibilidad de equipamiento hotelero y habitaciones por región turística, 2016

Región	Hoteles	Cuartos de hotel
Sur	189	10,992
Norte	88	2,943
Centro	80	3,903

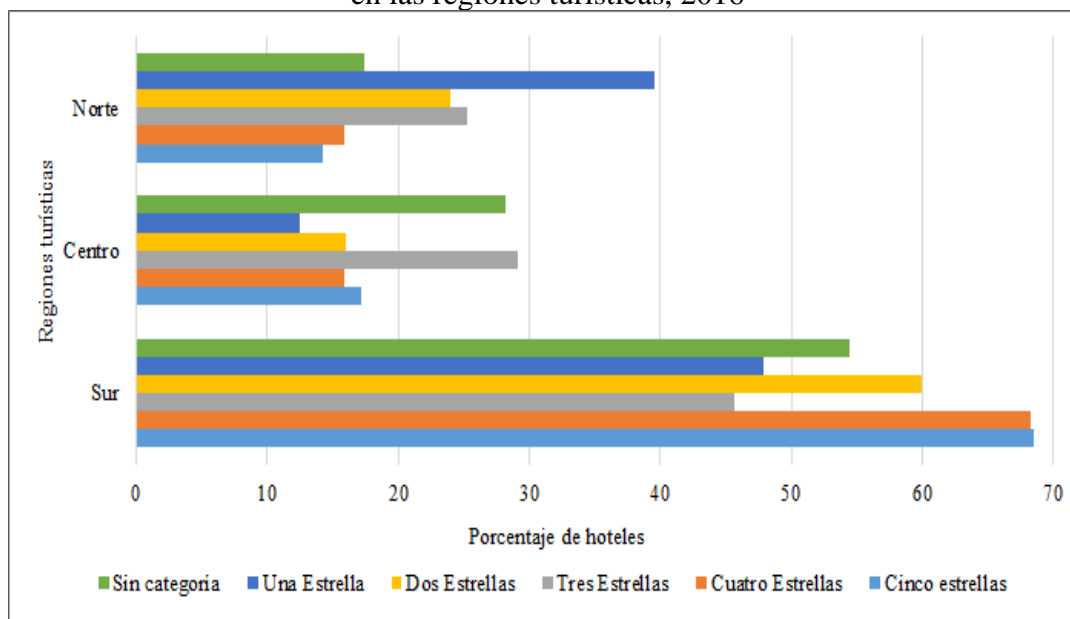
Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2017.

A nivel estatal los establecimientos hoteleros se distribuyen por categoría de la siguiente manera: 167 empresas que carecen de categoría, 103 unidades de tres estrellas, mientras que, 63 alojamientos de cuatro estrellas, 50 hoteles nivel dos estrellas, 48 que cuentan con solamente una estrella y, el menor número, pertenece a los de cinco estrellas con solamente 35 sitios de hospedajes. En cuanto a la disponibilidad de cuartos de hotel se invierten los

¹⁵ Actualmente el proyecto se encuentra suspendido y su construcción se ha detenido.

papeles de acuerdo con los datos anteriores, ya que, los primeros lugares serán ocupados por establecimientos de cinco y cuatro estrellas con 26% y 23% respectivamente; en tercer lugar, se encuentra los establecimientos sin categoría con 20% de las habitaciones, mientras que, el 19% pertenece a empresas de tres estrellas y; en los últimos lugares, con 7% los de dos estrellas y 5% una estrella (INEGI, 2017). En ambos casos la zona Sur vuelve a destacar por agrupar una cantidad significativa de establecimientos hoteleros y cuartos, asimismo, concentra el mayor número de hoteles de cinco y cuatro estrellas (Figura 1.15); sin embargo, aunque está constituida por siete municipios, el puerto de Mazatlán es el que funge como rector de la actividad turística de la región al centralizar dicho equipamiento con 138 sitios de hospedajes y 9,951 habitaciones (Figura 1.16).

Figura 1.15. Concentración de establecimientos hoteleros por categoría en las regiones turísticas, 2016



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2017.

La presente investigación se enfocará en describir el ciclo de vida y analizar la situación actual del puerto de Mazatlán, considerado un destino turístico litoral tradicional, que de acuerdo con el “Ranking por llegada de turistas a destinos de sol y playa” de la SECTUR, entre el 2010 al 2018 se ha situado como parte de los diez principales destinos turísticos de sol y playa en México, ocupando el quinto peldaño (Figura 1.17). Respecto a los principales destinos de litoral del país, Mazatlán se posicionó durante el 2018 en el cuarto lugar en recepción de turistas y, en el sexto peldaño, en cuanto a turistas que pernoctan en el puerto;

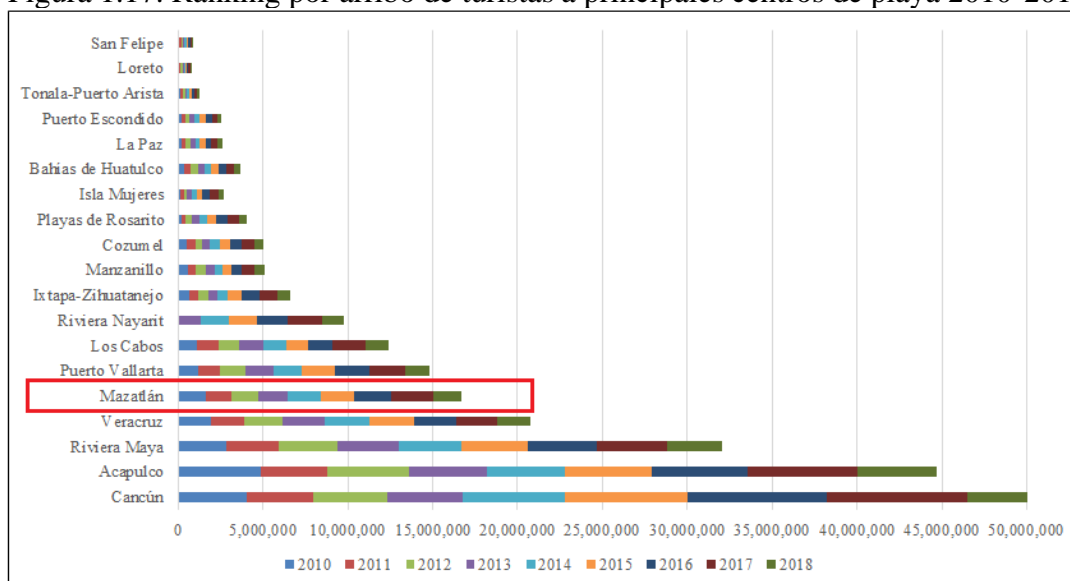
para el mismo año registró 9,552 habitaciones de hotel conquistando el sexto lugar a nivel nacional, sin embargo, en cuanto a porcentaje de ocupación sólo alcanzó el onceavo sitio con el 58% y, finalmente, su indicador más bajo fue el de estadía promedio con solamente 2.1 días colocándolo en el quinceavo puesto (Cuadro 1.8) (CODESIN, 2018; Secretaria de Turismo, 2018a).

Figura 1.16. Número de hoteles y cuartos por municipios, 2016



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2017.

Figura 1.17. Ranking por arribo de turistas a principales centros de playa 2010-2018



Fuente: Elaboración propia a partir de Secretaría de Turismo, 2018a.

Cuadro 1.8. Participación porcentual de los principales centros de playa durante el 2018

Posición	Centro turístico	Llegada de turistas	Posición	Centro turístico	Estadía promedio	Posición	Centro turístico	Cuartos disponibles promedio diario
1	Cancún	8,515,701	1	Akumal	7.1	1	Cancún	34,999
2	Acapulco	6,548,099	2	Playacar	6.2	2	Acapulco	19,044
3	Veracruz-Boca del Río	2,751,380	3	Nuevo Vallarta	5.2	3	Puerto Vallarta	12,847
4	Mazatlán	2,676,591	4	Cabo San Lucas	5	4	Playa del Carmen	10,597
5	Puerto Vallarta	2,101,748	5	Playa del Carmen	4.6	5	Nuevo Vallarta	9,912
6	Nuevo Vallarta	1,338,052	6	San José del Cabo	4.2	6	Mazatlán	9,552
7	Playa del Carmen	1,266,388	7	Zona Corredor Los Canos	3.9	7	Veracruz-Boca del Río	8,667
8	Ixtapa-Zihuatanejo	1,038,007	8	Bahías de Huatulco	3.5	8	Cabo San Lucas	7,405
9	Cabo San Lucas	991,088	9	Puerto Vallarta	3.5	9	Playacar	6,712
10	Cozumel	765,696	10	Cancún	3	10	Ixtapa-Zihuatanejo	6,273
11	Manzanillo	762,310	11	Cozumel	2.8	11	Cozumel	4,551
12	Playacar	721,335	15	Mazatlán	2.1	12	San José del Cabo	4,497

Posición	Centro turístico	Turistas por noche	Posición	Centro turístico	% de ocupación
1	Cancún	25,274,363	1	Playacar	86
2	Acapulco	8,583,346	2	Akumal	84
3	Puerto Vallarta	7,243,461	3	Nuevo Vallarta	78
4	Nuevo Vallarta	6,939,881	4	Cabo San Lucas	76
5	Playa del Carmen	5,821,664	5	Cancún	75
6	Mazatlán	5,491,164	6	Playa del Carmen	73
7	Cabo San Lucas	4,971,160	7	Puerto Vallarta	72
8	Playacar	4,448,337	8	San José del Cabo	64
9	Veracruz-Boca del Río	3,428,815	9	Bahías de Huatulco	62
10	Akumal	3,125,584	10	Isla Mujeres	60
11	Ixtapa-Zihuatanejo	2,864,675	11	Mazatlán	58
12	San José del Cabo	2,318,697	12	Ixtapa-Zihuatanejo	50

Fuente: Elaboración propia a partir de CODESIN, 2018.

*«Pero el mar cuando lo evoco, es el mar de Mazatlán, el de las olas bravas,
el de las rompientes rumorosas, el de los escollos empenachados de espumas,
el mar en libertad, sin trabas, presidido por la verdura de los cerros y la luz
piadosa de sus faros; el mar de iniciación, el primer mar»*

Enrique González Martínez

CAPITULO 2. Contexto físico, socioeconómico e histórico de Mazatlán, Sinaloa

Como se mencionó en el primer capítulo, el territorio es un elemento fundamental para el ejercicio del turismo, debido a que en sus características físicas y humanas descansan los atractivos turísticos; al vincularse estos con una planta turística e infraestructura se conforma un espacio turístico, el cual es definido por Vera, *et al*, (2013:107) “como el territorio donde se localizan los elementos relacionados con la actividad turística”; por su parte Boullón (2006:19) lo define como “el espacio que comprende aquellas partes del territorio donde se verifica la práctica de actividades turísticas”. Así, para entender la evolución de un espacio turístico es importante conocer los elementos espaciales que lo conforman y caracterizan.

En Mazatlán el turismo ha sido una actividad de suma importancia para la economía local, sustentado en los componentes físicos de su territorio, la cultura y tradiciones, así como en la conformación de atractivos artificiales de interés turístico. A fin de entender cómo se implementó y evolucionó la actividad turística en el puerto, es necesario entender el contexto físico, socioeconómico e histórico, en el que se ha desarrollado turismo, por lo que, el objetivo de este capítulo es el desarrollo de estos aspectos.

2.1 Ubicación de la zona de estudio y sus características físicas

El puerto de Mazatlán que se localiza al noroeste de México, en el estado de Sinaloa. Esta localidad es la cabecera municipal del municipio de Mazatlán y se ubica al sur del estado entre los 23°04'25" y 23°50'22" de latitud norte y los 105°46'23" y 106°30'51" de longitud oeste; limita al norte con el municipio de San Ignacio, al oriente con Concordia y San Dimas (este último en Durango), al poniente con el océano Pacífico y al sur con el municipio de Rosario (Figura 2.1). Tiene una extensión de 3,068 km² (5.6% del total estatal) y su altitud oscila entre los 0 y 2,500 m.s.n.m. (INEGI, 2016).

El municipio de Mazatlán está contenido en dos regiones fisiográficas¹⁶: la Llanura Costera del Pacífico (VII) y la Sierra Madre Occidental (III). La primera está conformada por la subprovincia de la Llanura Costera de Mazatlán que corre a lo largo del litoral del Pacífico, ocupa la mayor superficie del municipio y va de noroeste a sureste; se caracteriza por tener

¹⁶ Una región fisiográfica es una visión general de las formas relieve, identificadas y definidas a partir del análisis integral de la información topográfica, geológica, hidrológica y edafológica, para formar unidades relativamente homogéneas, representado las diferentes provincias y subprovincias en las que se ha dividido al país, de acuerdo con su geología y topografía (INEGI, 2019).

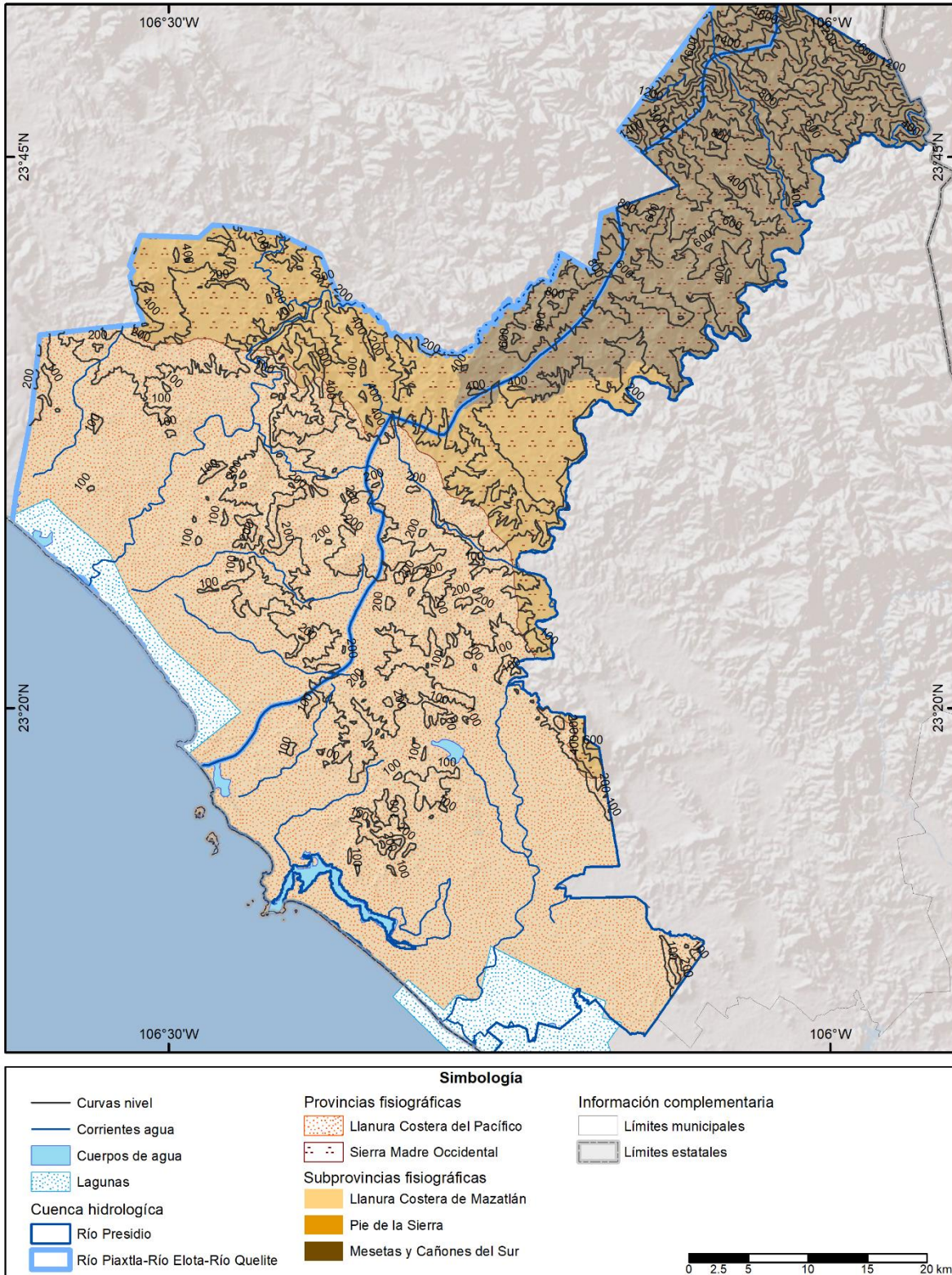
poca pendiente y ser una zona de extensas planicies irregulares con lomeríos bajos, grandes llanuras de inundación, lagunas y pantanos que conforman la interface continente-mar; además, cuenta con dos elevaciones: el Cerro del Vigía y el Crestón, ambos, en la cabecera municipal del municipio. La región de la Sierra Madre occidental está constituida por las subprovincias: Pie de la Sierra, caracterizada por ser un área de lomeríos y de transición entre la llanura costera y la sierra; la segunda corresponde a las Mesetas y Cañadas del Sur, una zona montañosa que tiene valles y promontorios como el cerro la Capilla. Ambas provincias corren en dirección noroeste y suroeste (Figura 2.2) (INEGI, 2016.; INGR, 2011).

Figura 2.1. Ubicación de la zona de estudio



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2015.

Figura 2.2. Fisiografía, orografía e hidrología del municipio de Mazatlán



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2015.

El municipio de Mazatlán es atravesado por dos regiones fisiográficas¹⁷: la Llanura Costera del Pacífico (VII) y la Sierra Madre Occidental (III). La primera está conformada por la subprovincia de la Llanura Costera de Mazatlán que corre a lo largo del litoral del Pacífico, ocupa la mayor superficie del municipio y va de noroeste a sureste; se caracteriza por tener poca pendiente y ser una zona de extensas planicies irregulares con lomeríos bajos, grandes llanuras de inundación, lagunas y pantanos que conforman la interface continente-mar; además, cuenta con dos elevaciones el Cerro del Vigía y el Crestón, ambos, en la cabecera municipal del municipio. La región de la Sierra Madre occidental está constituida por las subprovincias: Pie de la Sierra caracterizada por ser un área de lomeríos y de transición entre la llanura costera y la sierra; la segunda son las Mesetas y Cañadas del Sur, se distinguen por ser una zona montañosa entre la cual se puede encontrar valles y dentro de sus elevaciones más importantes está el cerro la Capilla. Ambas provincias corren en dirección noroeste y suroeste (Figura 2.2) (INEGI, 2016; INGR, 2011).

Mazatlán se encuentra ubicada en dos regiones hidrológicas¹⁸: la de Sinaloa abarca el 37% del territorio y el Presidio-San Pedro el 62%. Las cuencas hidrológicas (unidades mínimas de manejo de agua) que las conforman son las de río Presidio, río Pixtla-río Elota-río Quelite. Los ríos que cruzan por el municipio se forman en la ladera de barlovento de la Sierra Madre Occidental, unos son perenes, como el Arroyo del Favor, el Juamayal, el Palmillar, el Rinconcito, Frutillo, los Cucarachos, los Frailes, los Porterillos, Presidio, Zacatecas y Zarco; y otros son intermitentes como Boca de los Arroyos, la Cantera, los Tulitos, Mangota, Mezquites, los Cedros, entre otros (CONAGUA, 2006; INEGI, 2009).

Como municipio costero, parte importante de su hidrología es la zona de contacto entre mar y tierra en donde se forman sistemas de lagunas costeras y estuarios, en donde se mezcla el agua salada con la dulce; estos cuerpos de agua son de suma importancia pues sostienen ecosistemas con elevadas tasas de productividad primaria¹⁹ y secundaria²⁰, además de ser

¹⁷ Una región fisiográfica es una visión general de las formas relieve, identificadas y definidas a partir del análisis integral de la información topográfica, geológica, hidrológica y edafológica, para formar unidades relativamente homogéneas, representado las diferentes provincias y subprovincias en las que se ha dividido al país, de acuerdo con su geología y topografía (INEGI, 2019).

¹⁸ Es un agrupamiento de cuencas que sirve para realizar estudios hidrológicos y de calidad de agua (CONAGUA, 2006).

¹⁹ La productividad primaria es la velocidad a la que los organismos productores fijan energía en forma de materia orgánica susceptible de ser utilizada como material alimenticio (Lecona, 2014).

²⁰ La productividad secundaria es la velocidad con la que los organismos heterótrofos asimilan la energía de lo que comen y la almacenan en su cuerpo en forma de biomasa (Lecona, 2014).

áreas con una gran biodiversidad. Algunos estuarios y lagunas son: el Infiernillo, el Sábalo, Urías-la Sirena, la Escopama, el Verde Camacho, del Camarón, el Yugo y el Huizache. Actualmente, algunos de estos han comenzado a ser azolvados por medio de rellenos antrópicos, lo que ha llevado a una eventual reducción y desaparición de éstos (Contreras, *et al*, 2004; INEGI, 2009; INGR, 2011).

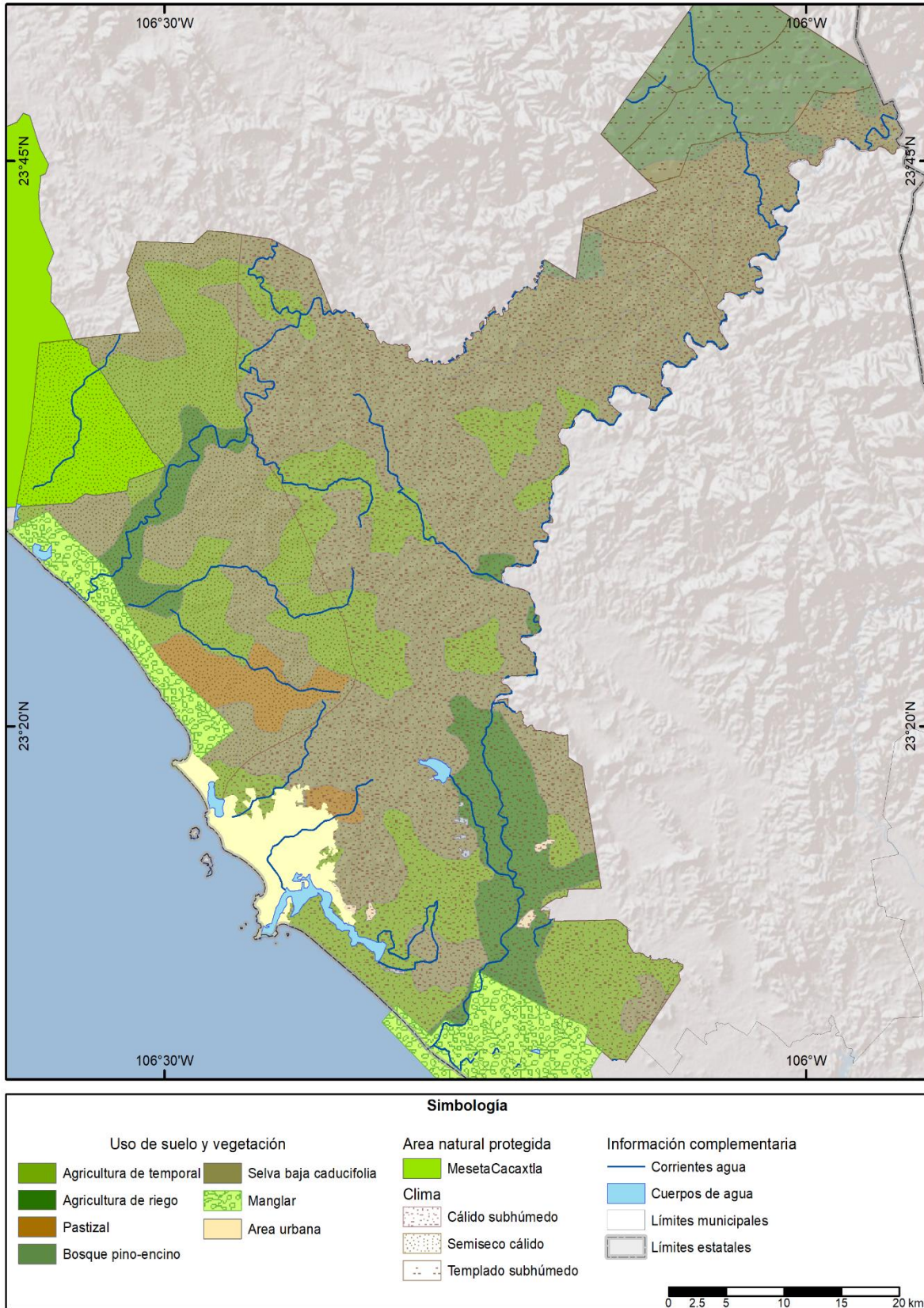
El otro sistema hídrico con el que cuenta Mazatlán es el océano Pacífico, cuya plataforma continental tiene un fondo marino con un declive de norte a sur y una costa arenosa; aquí se presentan tres tipos de corrientes marinas: la de California (con flujo hacia el sur), la del Pacífico (que fluye al noroeste del estado) y la del Golfo de California (Figura 2.2) (INEGI, 1995).

Con relación al clima de Mazatlán, este se encuentra influenciado por su topografía y su cercanía con el mar, por lo que, predominan los climas cálidos que se diferencian en función de su régimen pluvial. La zona norte se caracteriza por ser semiseco muy cálido y cálido, con una temporada de sequía muy marcada; la temperatura media anual es de entre 24° a 26° C y la precipitación total anual varía de entre los 600 y 800 mm. La zona sur de la llanura y las laderas de la montaña tienen un clima cálido subhúmeda con lluvias en verano de menor humedad; se caracterizan por tener una temperatura media anual de 23° a 24° C y una mínima de 8° C; la precipitación anual es de 750 a 950 mm. Entre los 1,000 y 1,200 m.s.n.m. existe un clima cálido subhúmedo con lluvias en verano de humedad media; la temperatura media anual oscila de 22° a 26° C; aunque en la zona sur puede alcanzar valores de 28° C, la temperatura media del mes más fríos es mayor a los 18° C y la precipitación total anual varía entre 700 y 1,000 mm. Finalmente en las partes más altas predominan los climas templado subhúmedo con lluvias en verano (Figura 2.3) (INEGI, 2009; INGR, 2011).

La vegetación del municipio de Mazatlán está asociada con las condiciones físicas del terreno y el clima, en los que predomina los siguientes ecosistemas (Figura 2.3):

- La selva baja caducifolia se extiende por la zona costera y en las estribaciones de la Sierra Madre Occidental; tiene comunidades vegetales de árboles pequeños que pierden sus hojas durante la época seca del año. La vegetación que predomina es la de los copales, cazahuate, amapola, colorín, pochote, cactáceas (candelabros, tetechos, jitotilla), palma de guano, palma de coco, guayaba, nanche, ciruela, huizache, entre otros.

Figura 2.3. Clima, vegetación, áreas naturales protegidas y uso de suelo en Mazatlán



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2015.

Respecto a su fauna se pueden encontrar mamíferos como los armadillos, mapaches, tejones, coyotes, pecarís de collar, pumas, ocelotes; entre las aves se pueden encontrar guacamayas verdes, cotorros, pericos, caciques mexicanos; algunos reptiles como iguanas verdes, tortugas casquitos, lagartos de chaquira, culebras y víboras (INGR, 2011; CONABIO, 2017).

- El bosque de pino-encino y bosque de encino se encuentra en la zona montañosa de Mazatlán; se conforma por árboles altos, mayormente pinos y encinos acompañados por especies que habitan en zonas con climas templados y fríos. Con relación a los pinos se pueden encontrar ocote blanco, ocote chino, pino cedrón, pino chino, pino lacio, acahuite; respecto a los encinos se encuentran especies como: el colorado, el blanco, el rojo, el prieto, roble, entre otros. Algunas especies animales que habitan en estas zonas son el venado cola blanca, lince, puma, tlacuache, zorra gris, ardilla gris, coatí norteño, serpiente de cascabel, víbora de cascabel cola negra, clarín jilguero, azulejo garganta azul, aguililla cola roja, gavián de pecho rojo, zumbador rojo y colibrí garganta rubí (INGR, 2011; CONABIO, 2017).
- Los manglares son una formación de vegetación leñosa, densa, arbórea o arbustiva que alcanzan entre 1 y 30 metros de altura, compuesta de una o varias especies de mangle (rojo, negro, blanco y botoncillo). Además, se encuentran especies resistentes a la salinidad como el zapote, la palma tasiste, el chechén negro, cuerno de toro, el tucu, entre otros; otro tipo de plantas que se encuentran en este ecosistema son las plantas trepadoras como bejucos, bromelias, pitayas y orquídeas; también crecen algunos tipos de pastos como zacate salado y el pasto aguja. Las raíces de los manglares son un ecosistema adecuado para el desarrollo de animales como: caracoles, ostras, percebes, erizos, esponjas, cangrejos, jaibas, camarones, langostinos, bagre, lisa, mojarra, pargos, robalo y sábalo. La estructura vertical de los árboles de manglar sirve como zona de descanso y anidación de aves como el bobo café, garzas (morada, azul, gris, roja), la fragata, gavián, cigüeña, tecolotito manglero, entre otras. En las ramas de los manglares se encuentran algunas especies de iguanas (consideradas en peligro de extinción o sujetas a protección especial) y en el suelo acuático y terrestre viven cocodrilos de río (también bajo protección especial) (CONABIO, 2009).

En lo concerniente a las áreas naturales protegidas, la Meseta de Cacaxtla es una de las de mayores dimensiones en el estado de Sinaloa y se encuentra ubicada a 50 km del municipio de Mazatlán, en una serranía en forma cuadrada que se levanta a 400 m.s.n.m. y tiene una extensión de 50,862 ha y un área núcleo de 10,723 ha. Es un corredor biológico inmerso en la selva baja caducifolia que alberga diversos ecosistemas y en él se han identificados más de 300 especies de plantas, 26 especies de anfibios, 59 de reptiles, 79 mamíferos y 340 aves (varias especies endémicas, amenazadas o en peligro de extinción); es considerada un Área Natural Protegida (ANP) con una categoría de manejo para la protección de flora y fauna (Figura 2.3) (INGR, 2011).

Por decreto Presidencial el 2 de agosto de 1978 la Isla Pájaros, la Isla Venados y la Isla de Lobos, fueron consideradas como reservas ecológicas y zonas de refugio de fauna y flora silvestre, mientras que, el 18 de abril de 1991 por decreto estatal, se incorporaron a esta categoría las Islas Hermanos, Isla Cardones, Isla de Piedra Negra y la Roca Tortuga. Posteriormente fueron reconocidas como Patrimonio Mundial Natural de la UNESCO, junto con otras islas, islotes y zonas costeras situadas entre Baja California Norte y Sur, Sinaloa, Sonora y Nayarit; en ellas se albergan 153 especies de flora, 144 tipos de peces, 205 tipos de moluscos, 46 crustáceos, 55 algas, 43 aves, 13 mamíferos, 8 tipos de insectos y 5 reptiles (INEGI, 2016; Visita Mazatlán, 2017).

Finalmente, en relación con las condiciones físicas, se puede señalar que el uso de suelo se distribuye entre la agricultura que ocupa el 40% del municipio, la cual, se desarrolla principalmente en las áreas de planicie y lomeríos susceptibles de aprovechamiento agrícola y algunos con poca vocación; predomina la agricultura de temporal con el 30.5%, mientras que, la de riego sólo representa el 9.5% del territorio. Los principales cultivos son legumbres, girasol, cacahuete, trigo, maíz, sorgo, fríjol y soya. Hacia la zona de lomeríos y montaña el suelo está ocupado principalmente por vegetación natural de la selva baja caducifolia y bosque de encino. La zona urbana es el otro uso de suelo de gran importancia en el municipio, con un crecimiento continuo sobre la llanura costera, en donde, predominan actividades económicas como el comercio, los servicios y el turismo; está última es de gran valor debido a la cantidad de inversión, divisas y empleos que genera al municipio (Figura 2.3) (Gobierno de Mazatlán; s.a.; INEGI, 2009).

2.2 Características socioeconómicas de la población

En el 2015 Mazatlán fue, después de Culiacán, el municipio con mayor número de habitantes con un total de 502,547 y una densidad de población de 164 hab/km². El municipio está conformado por 386 localidades, de las cuales, el 85% se encuentran dispersas en la provincia fisiográfica de la Llanura Costera y el 15% en la Sierra Madre Occidental. El 96% de las localidades son menores a 1,000 habitantes, en la cual, predominan aquellas que tienen entre 1 a 20 pobladores (70%); solamente 10 localidades se encuentran entre el rango de los 1,000 y 5,000 (3%), mientras que el 1% tiene una población mayor a 5,000 personas (Figura 2.4 y Cuadro 2.1 y). La cabecera municipal es la localidad más grande del municipio y en ella se concentra el 76% de los habitantes, en segundo lugar, se encuentra Villa Unión con el 3% y en el tercero el Fraccionamiento los Ángeles con el 1%; en total las tres concentran el 80% de la población municipal (INEGI, 2017).

Cuadro 2.1. Distribución de localidades por rango de habitantes

No. habitantes	No. Localidades	Porcentaje
< 1,000	355	96.5
1001 - 5,000	10	2.7
5,001 - 10,000	1	0.3
10,001 - 15,000	1	0.3
381,583	1	0.3
Total	368	100

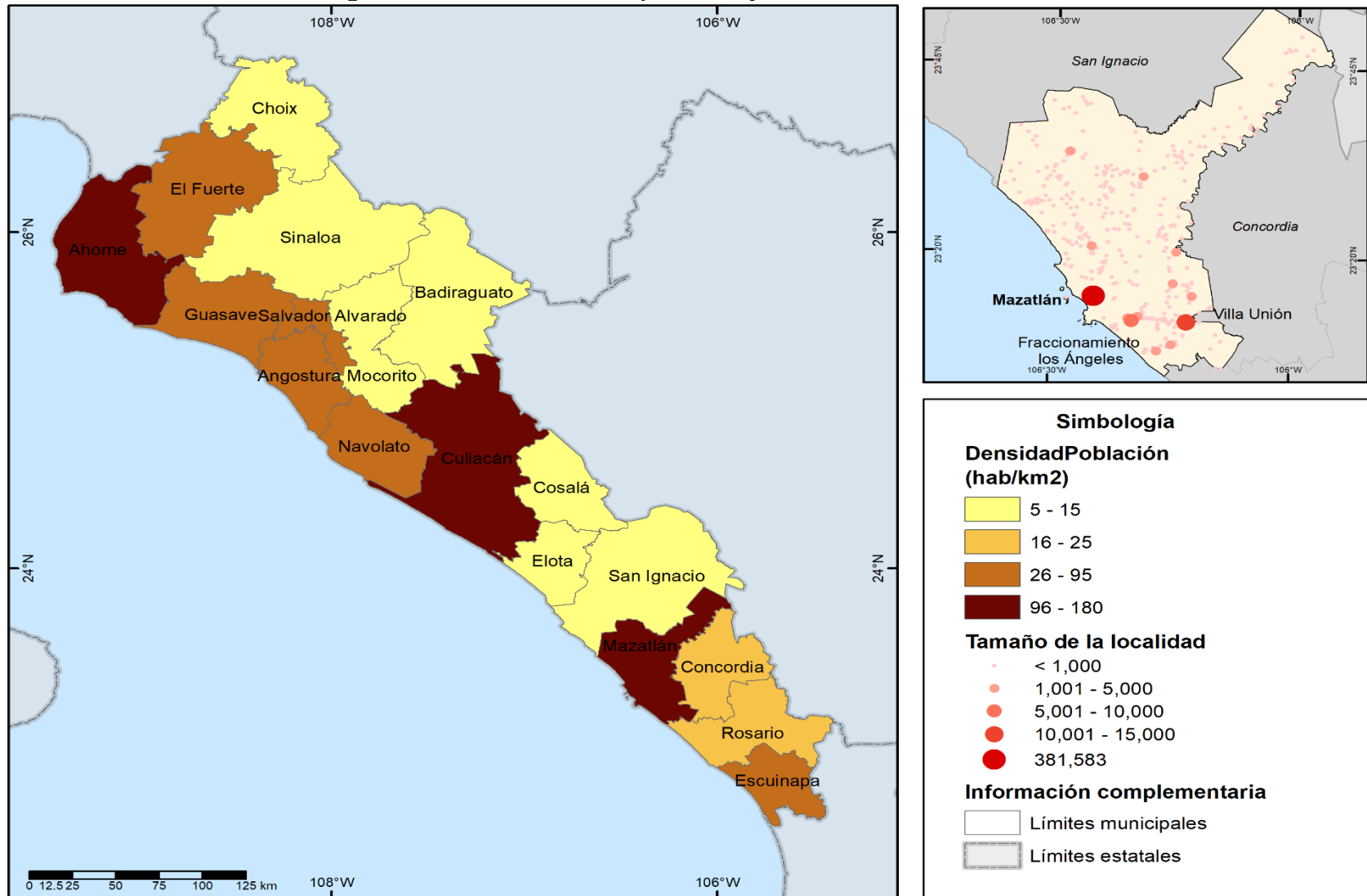
Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2010.

El municipio de Mazatlán ha experimentado un crecimiento continuo y relativamente lento entre el periodo de 1970 al 2015 (Figura 2.5). Entre 1970 y 1980 se registró una tasa de crecimiento del 4%, la más alta del municipio en un periodo de 45 años; entre 1980 al 2010 el crecimiento fue más limitado y el menor aumento se registró durante el 2010 con sólo el 1%; sin embargo, en el 2015 se volvió a registrar un aumento del 2.8% (INEGI, 2017).

La distribución de población por género y edad del 2015 presenta una forma de campana, lo que indica que es de tipo estacionaria²¹ (Clarke, 1973). La distribución por sexo presenta un

²¹ En las pirámides estacionarias se aprecia un equilibrio entre todos los grupos de edad, consecuencia de una natalidad y mortalidad que se mantienen sin variaciones significativas durante un periodo de tiempo largo. Esta pirámide es propia de países en vías de desarrollo, donde se ha empezado a controlar la mortalidad, pero la natalidad sigue siendo bastante alta. Esta pirámide se considera el paso intermedio entre la pirámide progresiva y la regresiva (Clarke, 1973).

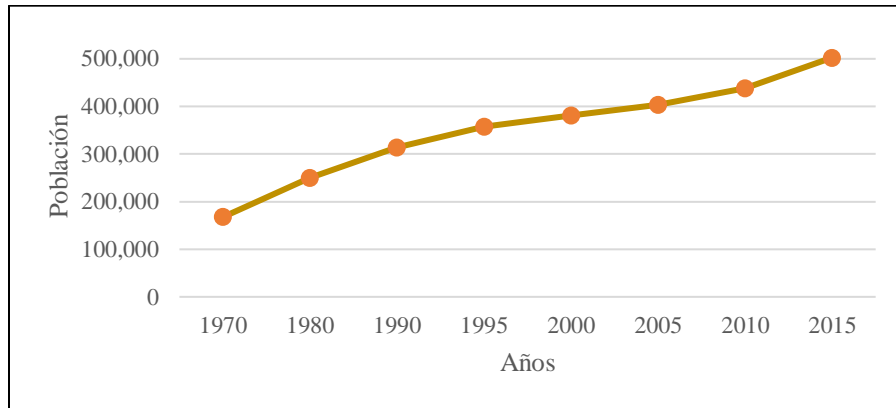
Figura 2.4. Distribución de la población y localidades, Mazatlán 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2010 y 2017.

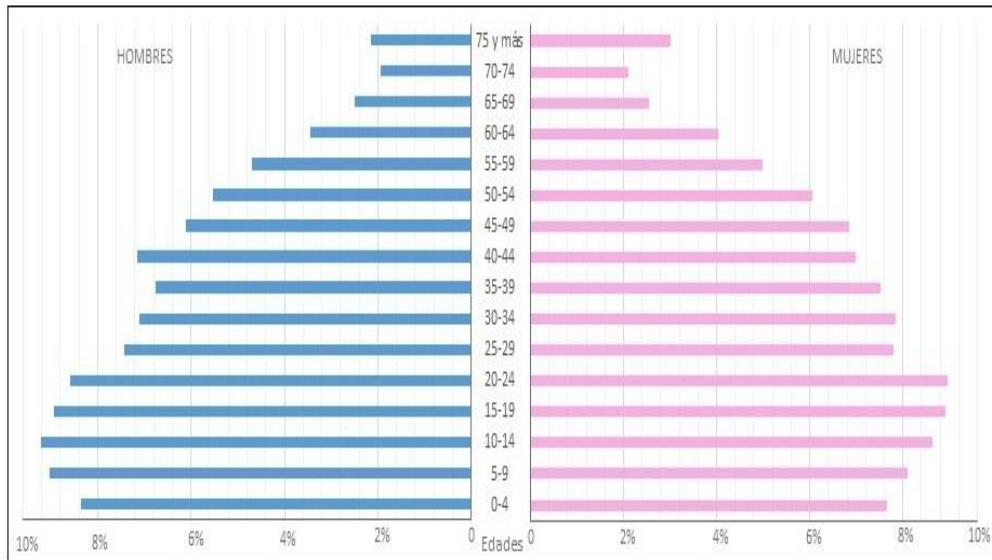
balance entre el número de habitantes pertenecientes al género masculino (49%) y femenino (51%); asimismo, la estructura de edad muestra un equilibrio entre los grupos etarios quinquenales de hombres y mujeres (Figura 2.6). La población infantil es el estrato más grande de la población (25%) y hay 34 niños por cada cien habitantes; el grupo de edad entre los 15 a 24 años representa el 18% de los habitantes y tiene una relación de 21 adolescentes por cada cien personas; mientras que el conjunto 15 a 24 años constituye el 22% de los mazatlecas y existen 28 jóvenes por cada cien habitantes; el quinquenio de 40 a 59 de años es el segundo en importancia con el 24% de individuos y su relación es de 31 adultos por cada cien habitantes; finalmente, el estrato de mayores de 60 años es el más pequeño de todos (11%) y hay 12 ancianos por cada cien habitantes (Cuadro 2.2) (INEGI, 2015).

Figura 2.5. Crecimiento poblacional de Mazatlán, 1970 - 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2017.

Figura 2.6. Pirámide de edades del municipio de Mazatlán, 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2015.

Cuadro 2.2. Distribución de los grupos de población de acuerdo con su edad

Grupo	Edades	% Hombres	% Mujeres	% Total de Población
Infantil	0 a 14	27	24	25
Adolescentes	15 a 24	18	18	18
Juventud	25 a 39	22	23	22
Adulthood	40 a 59	24	24	24
Vejez	60 y más	10	11	11

Fuente: INEGI, 2015.

La marginación, de acuerdo con CONAPO (2013:11) “se asocia a la carencia de oportunidades sociales y a la ausencia de capacidades para adquirirlas o generarlas, pero también, a privaciones y la inaccesibilidad a bienes y servicios fundamentalmente para el bienestar”. La marginación se origina bajo un patrón histórico de desarrollo y se expresa en la dificultad para propagar el progreso técnico en el conjunto de la estructura productiva y en las regiones del país, así como la exclusión de grupos sociales del proceso de desarrollo y del disfrute de sus beneficios (Palacio, Sánchez, *et al*, 2004:98). Para medir la marginación se desarrolló un índice que permite evaluar las carencias que padece la población a través de la medición de las siguientes variables: falta de acceso a la educación, viviendas con infraestructura inadecuada, ingresos monetarios insuficientes y residencia en localidades pequeñas; este índice permite evaluar el porcentaje de población que no participa de bienes y servicios esenciales para el desarrollo de sus capacidades básicas (CONAPO, 2013).

Entre 1990 y 2015 Sinaloa ha presentado un grado de marginación “medio”²², que se ubicó en el lugar dieciocho a nivel nacional. En el 2015, 17% de los municipios del estado se encontraban dentro de un nivel “alto”; el mayor número de éstos se clasificaron dentro un índice “medio” (33%), mientras que, el 28% estaba en el rango de “bajo” y el 22% se situó en el estrato de los “muy bajos” (Figura 2.7). Desde que se mide la marginación el municipio de Mazatlán se ha ubicado en el rango de los “muy bajos”, esto se debe a que en él se encuentra una de las localidades económicamente más importantes del estado y que concentra el mayor número de población, por lo que ha sido necesario dotarla de infraestructura y servicios que apoyen su desarrollo económico, para así, cubrir las necesidades de sus habitantes (CONAPO, 2016).

²² El índice de marginación es desarrollado por la CONAPO desde 1990 y se actualiza cada cinco años, y los grados son: muy alto, alto, medio, bajo, muy bajo. Las peores condiciones se representan con “muy alto y alto”, mientras que las mejores con “bajo y muy bajo (CONAPO, 2013).

Entre el 2000 y el 2010²³ el área urbana de Mazatlán se caracterizó por presentar un índice de marginación “bajo” y “muy bajo”; la zona costera y el área contigua se asocia a dicho grado de marginación, asimismo, las nuevas áreas residenciales que surgidas en el 2010 comparten ésta misma característica, mientras que, en la corona externa norte y este de la ciudad se concentran las partes con un índice “alto” y “muy alto” de marginación (Cuadro 2.3 y Figura 2.7).

Cuadro 2.3. Grado de marginación ciudad de Mazatlán, 2000 a 2010²⁴

Grado de Marginación	2000	2005	2010
Muy alto	18	5	9
Alto	24	23	35
Medio	32	32	65
Bajo	50	70	47
Muy bajo	30	49	53
Total de AGEBS	154	179	209

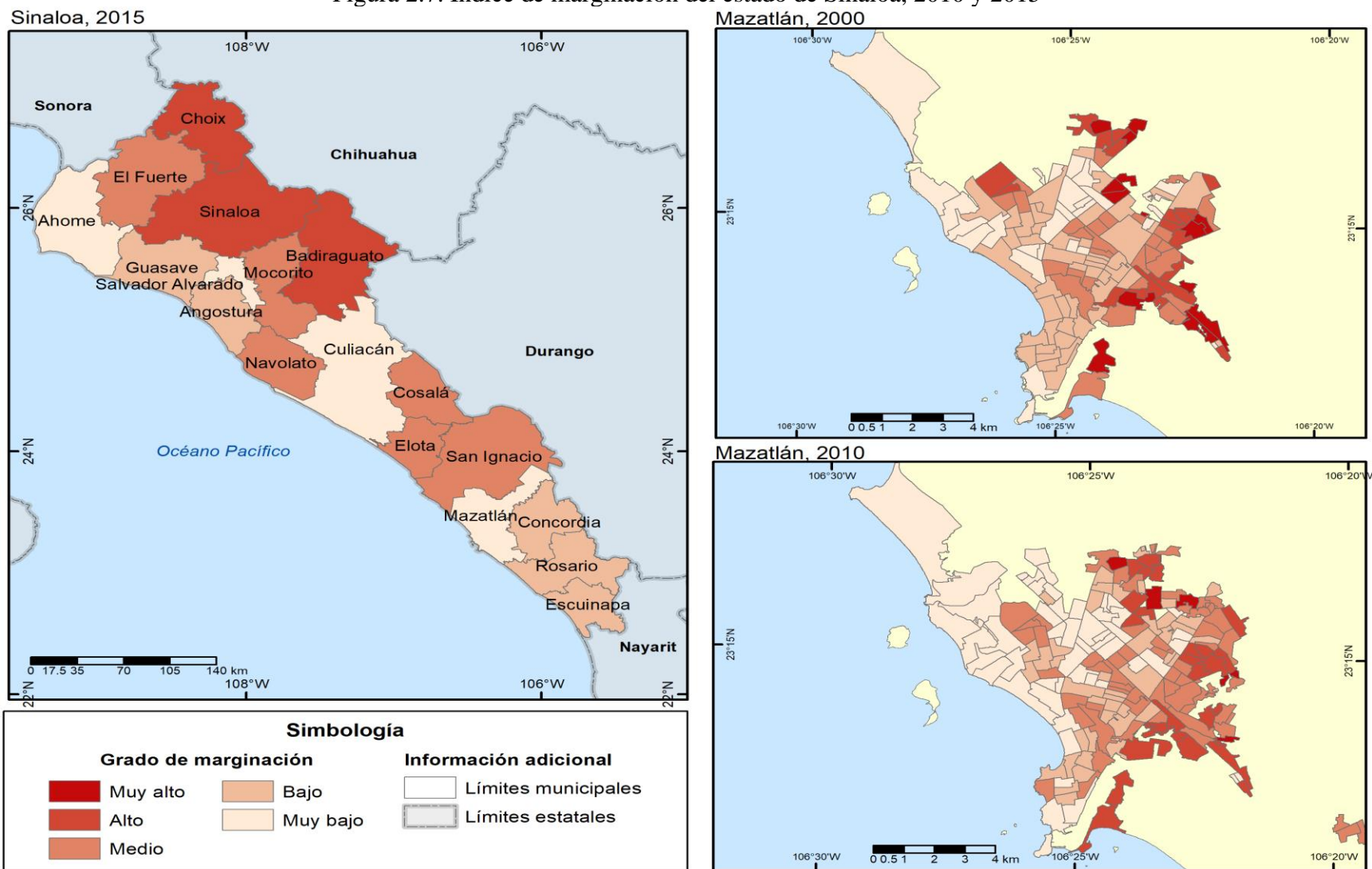
Fuente: Elaboración propia a partir de CONAPO, 2013.

Por su parte, la migración ha sido un elemento fundamental para la conformación de la ciudad de Mazatlán; en el siglo XIX el puerto se consolidó como una de las localidades más importantes del noroeste del país, debido a la riqueza minera de la Sierra Madre Occidental, que alentó el arribo de migrantes alemanes, españoles, chinos, italianos, norteamericanos, franceses, entre otros, interesados en enriquecerse con el oro y la plata que se extraía en la sierra; además, con la migración se conformaron comercios que funcionaron como centros de abastecimiento local y regional. Durante la época revolucionaria hubo un exilio de las familias extranjeras que habían llegado al puerto durante el siglo pasado, lo que dio paso a una población originaria del país conformada por hijos de extranjeros nacidos en México o personas que emigraron de diferentes partes del territorio nacional. Posterior a la Revolución Mexicana el arribo de inmigrantes al puerto de Mazatlán disminuyó de manera considerable, con un predominio de habitantes originarios de la localidad. Entre 1990 y 2015 el porcentaje de inmigrados corresponde a un 4% y 5% de la población total (Figura 2.8) (Martini, 2004; INEGI, 1991, 2001, 2011 y 2016).

²³ Los datos del índice de marginación por área geostadística básica sólo se encuentran disponibles hasta el 2010.

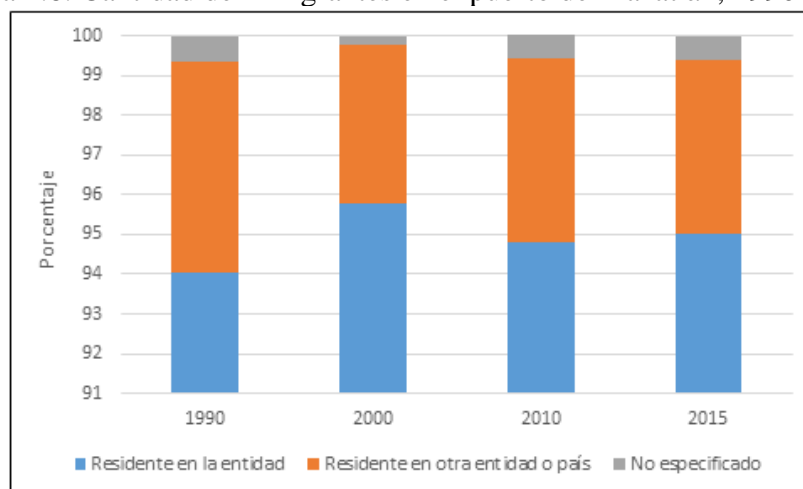
²⁴ CONAPO cuenta con información de grado de marginación a nivel estatal y municipal entre 1990 a 2015, mientras que, a nivel de AGEBS solamente tiene entre los periodos del 2000 a 2010, razón por la cual, la tabla sólo muestra esos tres periodos.

Figura 2.7. Índice de marginación del estado de Sinaloa, 2010 y 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de CONAPO, 2013 y 2016.

Figura 2.8. Cantidad de inmigrantes en el puerto de Mazatlán, 1990 – 2015



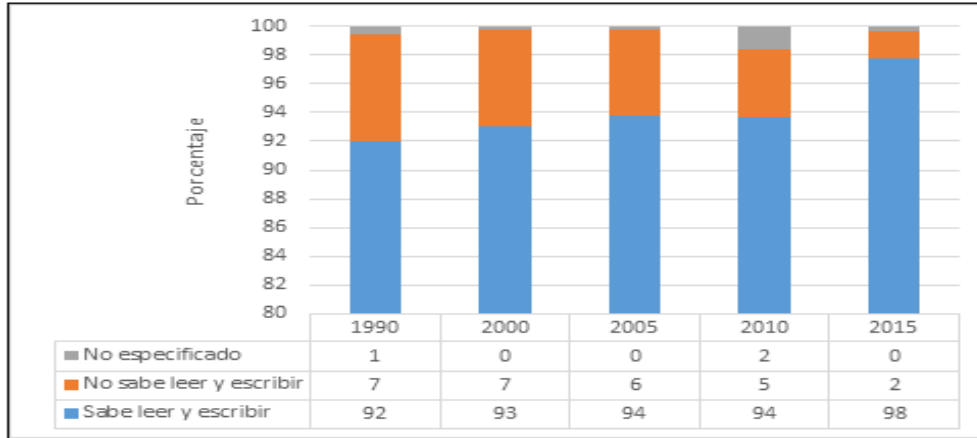
Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 1991, 2001, 2011, 2016.

Al ser el puerto de Mazatlán una de las ciudades más grandes e importantes del estado han proliferado de una amplia oferta educativa que va desde centros de formación preescolar, primaria, secundaria, bachillerato, universidad y posgrado, que satisface las necesidades educativas de su población y localidades aledañas. La presencia de estos centros académicos ha propiciado que, a través de los años, disminuya la cantidad de personas analfabetas y, por lo tanto, para el 2015 el porcentaje de población que sabe leer y escribir por lo menos un recado corresponde al 98% (Figura 2.9). Desde 1990 hasta la actualidad, en promedio el 32% de la población asiste a la escuela; el mayor porcentaje de la población cuenta con un nivel de instrucción básico (preescolar, primaria y secundaria), el 25% tiene el nivel medio superior, mientras que el 26 % nivel superior; el grado promedio de escolaridad de los habitantes es 10.32 años (Figura 2.10). En el 2015 las áreas del conocimiento más demandadas a nivel licenciatura fueron la de Servicios, Ciencias Sociales, Administración y Derecho; seguidas por las carreras relacionadas con la salud e ingenierías, siendo las menos solicitadas las concernientes a las Artes, Humanidades, Educación, Agronomía y Veterinaria (Figura 2.11) (INEGI, 1991, 2001, 2011, 2016).

En el 2015 la Población Económicamente Activa (PEA) de Mazatlán correspondía al 54%, y de ella, el 97% se encontraba ocupada y solamente el 3% desocupada. Del total de la población masculina el 65% formó parte de la PEA, en contraste, la población femenina representó sólo el 35% de la participación laboral. La Población Económicamente Inactiva (PEI) correspondió al 46% de los habitantes, dicho estrato se conformó por estudiantes, amas

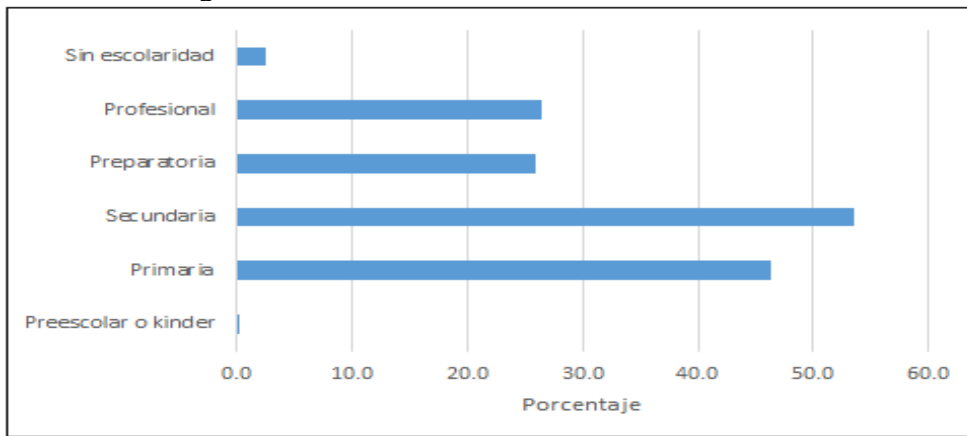
de casa, incapacitados, jubilados y pensionados, personas con complicaciones médicas, entre otros (INEGI, 2016).

Figura 2.9. Población que sabe leer y escribir en Mazatlán, 1990-2015



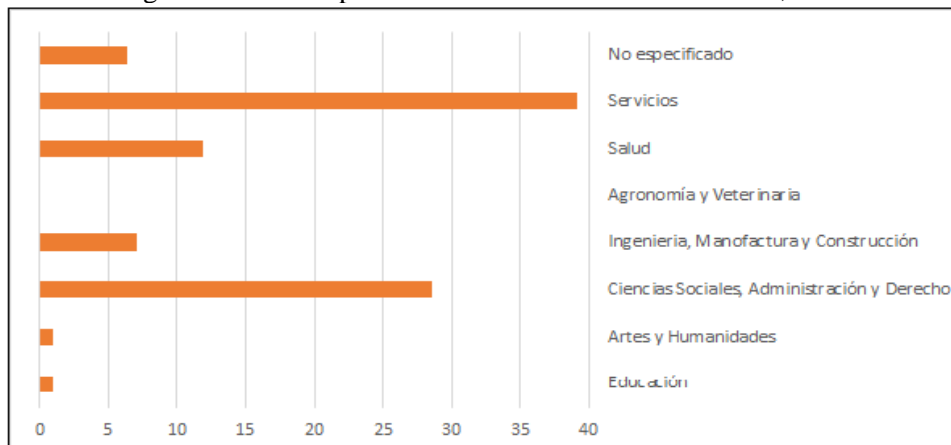
Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 1991, 2001, 2011, 2016.

Figura 2.10. Grado de escolaridad Mazatlán, 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2016.

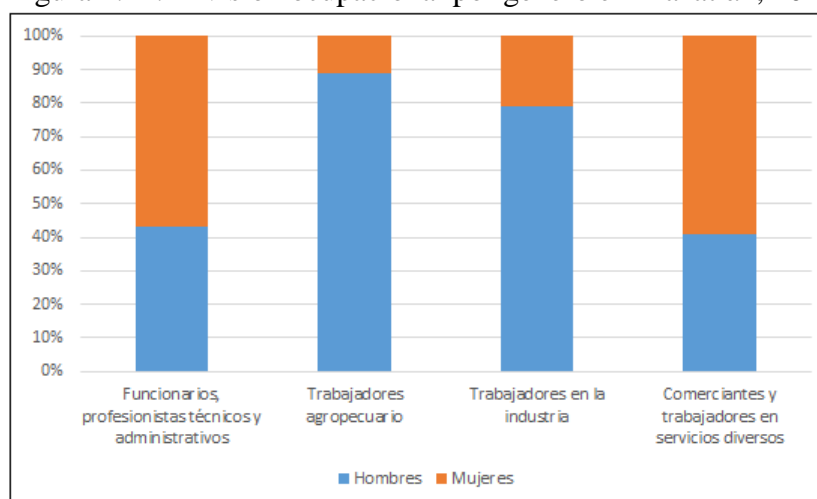
Figura 2.11. Principales carreras estudiadas en Mazatlán, 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2016.

La economía del puerto recayó en las actividades terciarias, representadas por el sector servicios y comercio; el primero empleó al 56% de la PEA y el segundo al 20%, destacaron actividades como el turismo, el comercio marítimo y de diferentes productos. En segunda instancia se encuentran las actividades secundarias, como la actividad industrial atunera, camaronera, el procesamiento de bebidas alcohólicas como la cerveza y el café, que emplearon al 18% de la población. Finalmente, el 6% de la PEA se dedicó a actividades primarias como la pesca. Respecto a la división ocupacional, la mayor parte de la población laboró como comerciantes y trabajadores diversos (45%), con un predominio de mujeres; el 31% de las personas se empleó como funcionarios, profesionistas técnicos y administrativos, en donde también destacó el género femenino dedicado a éstas labores; el 18% son trabajadores industriales, mientras que sólo el 6% realizan actividades agropecuarias y, en ambas, los hombres fueron la principal mano de obra (Figura 2.12) (INEGI, 2016).

Figura 2.12. División ocupacional por género en Mazatlán, 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2016.

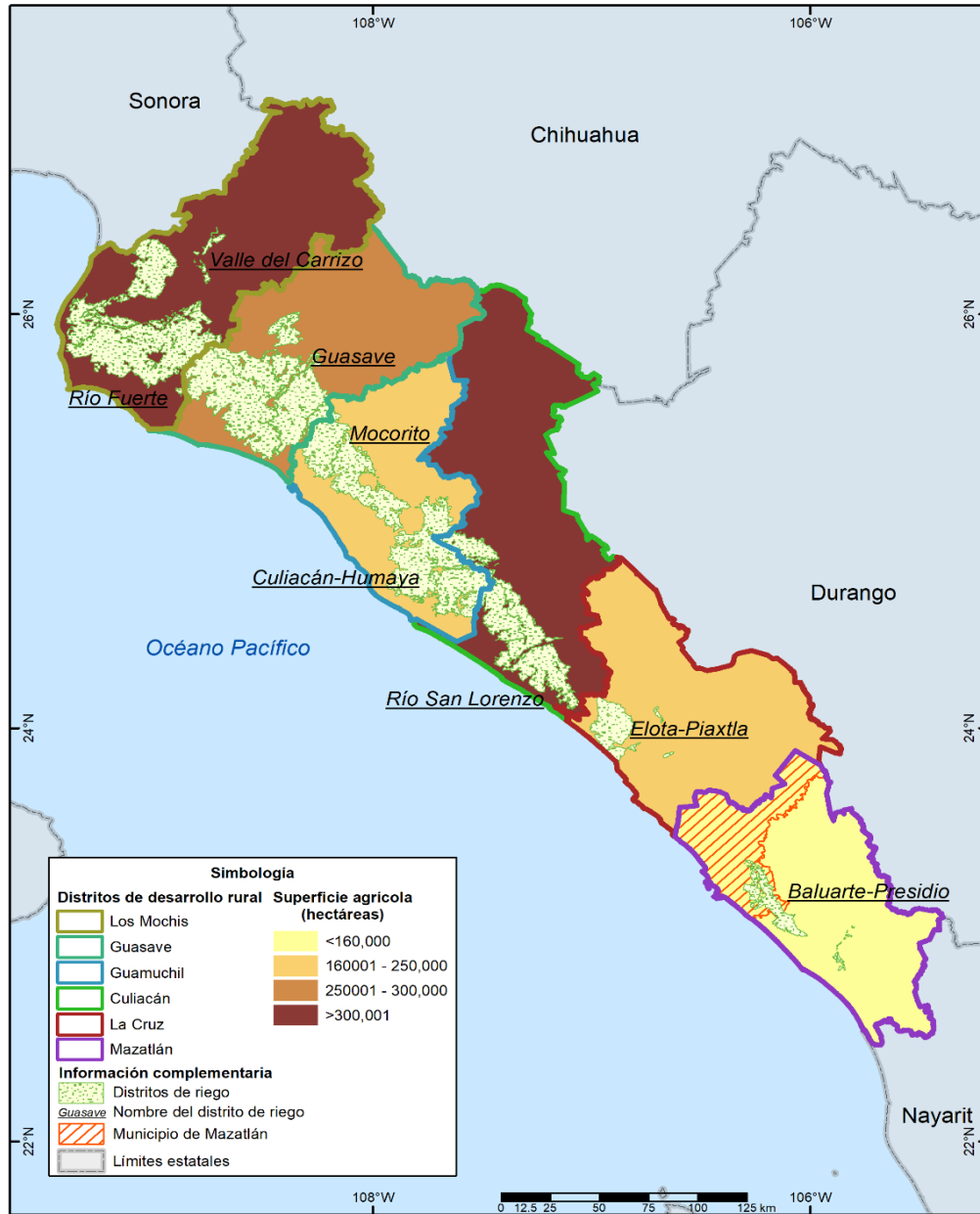
2.3 Características económicas

A nivel nacional Sinaloa es considerado como uno de los estados más importante en cuanto a producción agrícola y cuenta con seis distritos de desarrollo rural: Los Mochis, Guasave, Guamúchil, Culiacán, La Cruz y Mazatlán²⁵. En ellos se ubican ocho distritos de riego que

²⁵ Los distritos de desarrollo son un agregado de municipios y se encuentran conformados de la siguiente manera: a) Los Mochis: Ahome, El fuerte, Choix, Guasave, Sinaloa; b) Guasave: Guasave y Sinaloa; c) Guamúchil: Salvador Alvarado, Angostura, Guasave, Mocerito y Navolato; d) Culiacán: Culiacán, Navolato, Mocerito y Badiraguato; e) La Cruz: Culiacán, Cósala, Elota y San Ignacio; f) Mazatlán: Mazatlán, Concordia, Rosario y Escuinapa (Gobierno del Estado de Sinaloa, 2017).

se caracterizan por un alto grado de tecnificación que permite el aumento de la producción agropecuaria (Figura 2.13). Durante el 2017 el 26% del territorio estatal fue destinado a la producción agrícola, del cual, el 56% fue dedicado al riego y el 44% de temporal. A nivel nacional Sinaloa ocupó el octavo en lugar en cuanto a superficie sembrada con 1,149,320 hectáreas que corresponde a 5.32% del país y, el valor de producción fue de 48,448 millones de pesos siendo la tercera entidad federativa en importancia (CODESIN. 2019b; CONAGUA, 2019, Gobierno del Estado de Sinaloa, 2017).

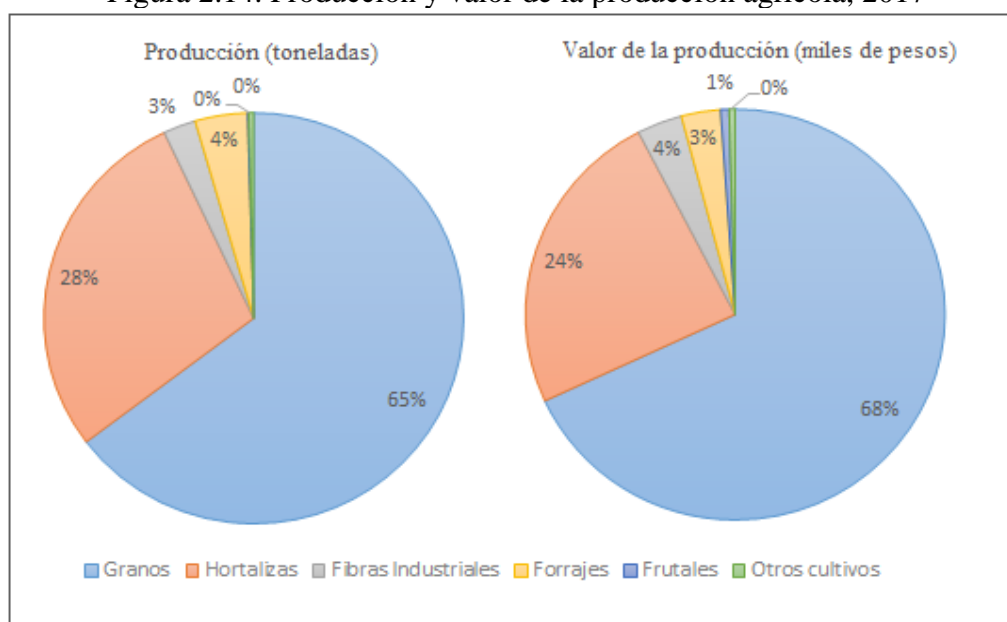
Figura 2.13. Distritos de desarrollo rural y distritos de riego, Sinaloa, 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de CONAGUA, 2019; Gobierno del Estado de Sinaloa, 2017.

En el 2017 los principales cultivos en Sinaloa de acuerdo con su importancia fueron: granos como el maíz, sorgo, trigo y frijol que ocupan el 65% del total de la producción; las hortalizas que representan el 28% siendo las especies más importantes el jitomate, chile, papa y pepino; el 4% corresponde a los forrajes como la alfalfa, pasto y sorgo forrajero; con el 3% las fibras industriales, tal es el caso de la caña de azúcar y el sorgo escobero; con menos del 0% los frutales y otros cultivos. Los valores de producción se relacionan directamente con la distribución de la producción en toneladas, económicamente los cultivos más importantes son: el maíz, chile, tomate, papa y pepino (Figura 2.14) (Gobierno del Estado de Sinaloa, 2017).

Figura 2.14. Producción y valor de la producción agrícola, 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de Gobierno del Estado de Sinaloa, 2017.

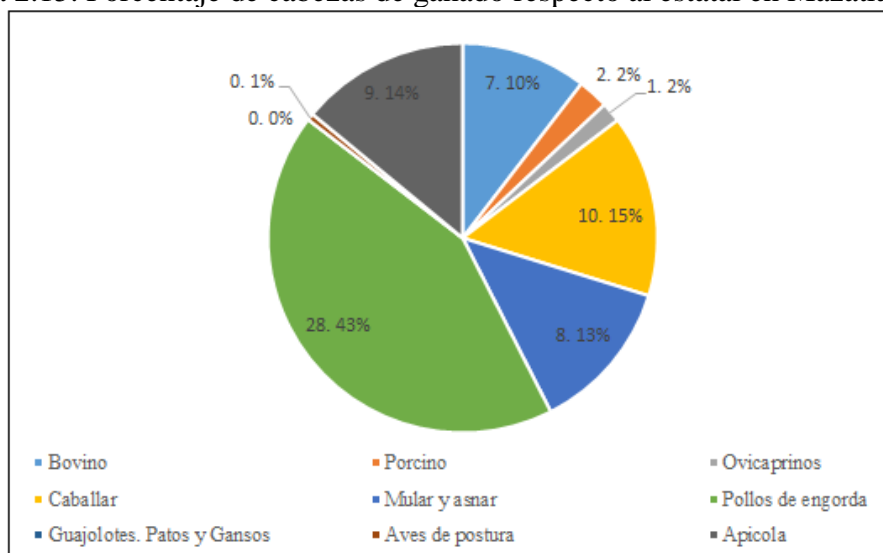
El municipio de Mazatlán se ubica en el distrito de desarrollo rural del mismo nombre y es el que destina menor superficie al aprovechamiento agrícola, en él se encuentra el distrito de riego Baluarte-Presidio donde se practica agricultura de riego que en el 2017 representó el 12%, del cual, 69% era propiedad ejidal y el 31% particular; mientras que, las áreas de cultivo de temporal fueron las más extensa con el 88% y, conforme a la tenencia de la tierra, 71% es ejidal y 29% particular (Gobierno del Estado de Sinaloa, 2017).

Respecto a la producción ganadera Sinaloa destino 33% de su territorio a esta actividad durante el 2017, de acuerdo con los distritos de desarrollo rural Los Mochis utilizó 465,414

hectáreas para la explotación pecuaria, en tanto que, La Cruz 439,546 hectáreas, el distrito de Culiacán 407,379 hectáreas, Guasave 325,856 hectáreas, Mazatlán solamente 166,629 hectáreas y Guamúchil 115,483 hectáreas. A nivel nacional Sinaloa ocupó el quinto lugar en cuanto a producción de bovinos, el octavo en huevos, decimo en aves, doceavo en caprinos y treceavo en porcino (CODESIN. 2019c; Gobierno del Estado de Sinaloa, 2017).

En Mazatlán la ganadería no es una de las actividades económicas principales, no obstante, si se practica en algunas partes de su territorio aportando a nivel estatal durante el 2017 el 28% de la producción de pollos en engorada con una total de 4,310 toneladas de carne; 10% del caballo; 9% en la producción apícola con la elaboración de 4 toneladas de miel; 8% del ganado mular y asnar; 7% de las cabezas de bovinos con las que se produjeron 3,506 toneladas de carne de canal y 7,167 mil litros de leche; 2% del porcino con 2,306 toneladas de carne; 1% del ovinocaprino con únicamente 23 toneladas de carne y con menos de 0%, aves de postura, guajolotes, patos y gansos (Figura 2.15) (Gobierno del Estado de Sinaloa, 2017).

Figura 2.15. Porcentaje de cabezas de ganado respecto al estatal en Mazatlán, 2017

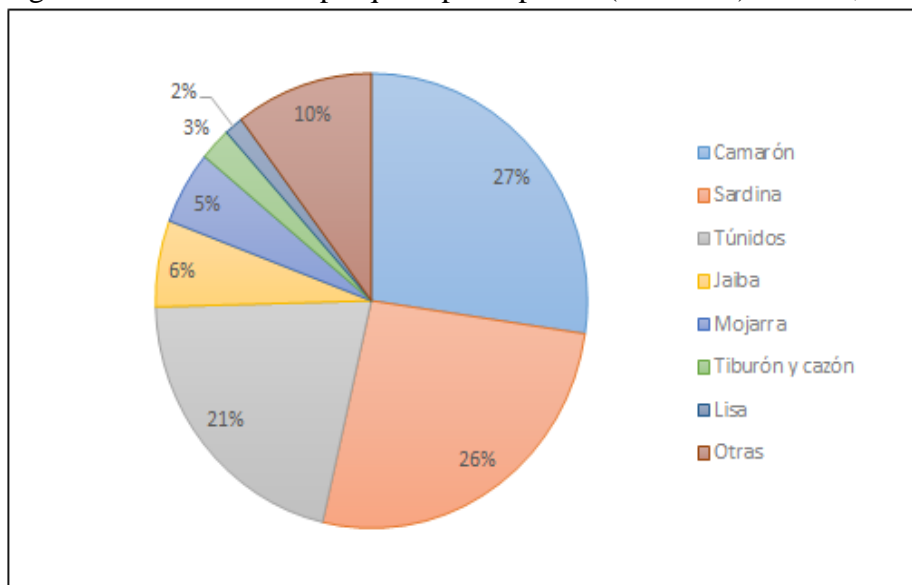


Fuente: Elaboración propia a partir de Gobierno del Estado de Sinaloa, 2017.

Sinaloa forma parte de la zona de pesca del litoral del Pacífico y durante el 2017 aportó el 14.34% de la participación porcentual de la producción nacional, con lo cual, ocupó el segundo lugar en volumen de producción pesquera con 287,739 toneladas y el primer lugar en cuanto al valor de producción. En ese mismo año se registraron 48,035 personas dedicadas a la pesca, 596 embarcaciones mayores activas y 10,664 embarcaciones ribereñas activas, 71 plantas pesqueras y 773 unidades de producción acuícola. Las principales especies que se

explotan en cuanto a importancia son: camarón, sardina, túnidos, jaiba, mojarra, tiburón y cazón, lisa, entre otros (Figura 2.16) (CONAPESCA, 2017).

Figura 2.16. Producción pesquera por especies (toneladas) Sinaloa, 2017

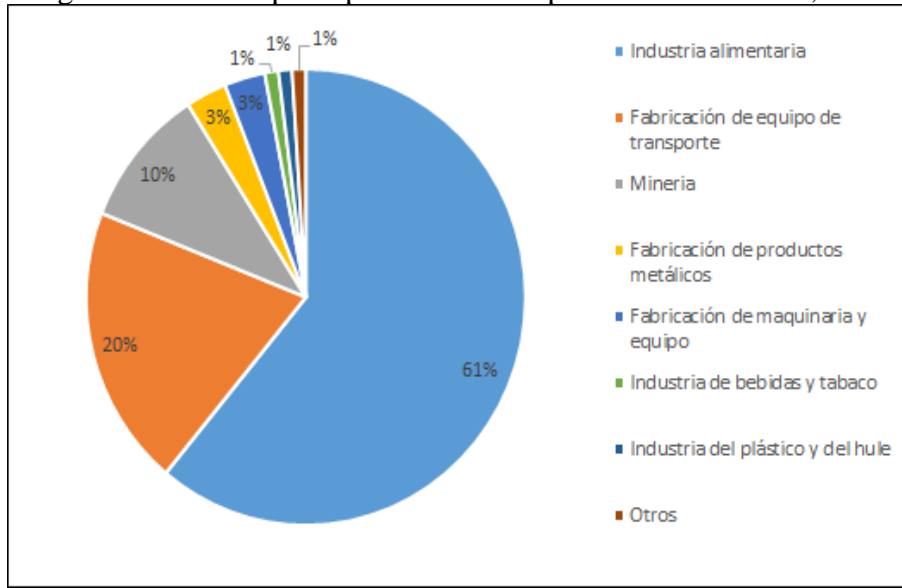


Fuente: Elaboración propia a partir de CONAPESCA, 2017.

En el 2017 Mazatlán destacó como el municipio con mayor volumen de pesca de camarón con 1,728 toneladas que fueron capturadas en altamar, de las cuales 44 fueron pescadas por pangas y 1,738 por barcos en altamar. La producción de camarón también se realiza en granjas acuícolas, el puerto se posiciona en el décimo lugar en cuanto al número de estos establecimientos al contar con sólo 26, la superficie sembrada es de 2,029 hectáreas con una densidad de 16 larvas por metro cuadrado, con lo cual produjo 486 toneladas de camarón (Gobierno del Estado de Sinaloa, 2017).

En Sinaloa la industria no es una de las principales actividades económicas y durante el 2018 se posicionó en el vigésimo cuarto lugar a nivel nacional en cuanto al valor de las exportaciones totales con 1,103 millones de dólares. Los principales productos fabriles son los relacionados con la industria alimentaria vinculada con el procesamiento de la materia prima que se obtiene de las zonas agropecuarias del estado; la fabricación de equipo de transporte; la minería que sigue teniendo importancia en algunas localidades del estado, donde se extrae plata, plomo, hierro, oro y zinc; la fabricación de productos metálicos; la manufactura de maquinaria y equipo; la producción de bebidas como la cerveza y los tabacos; la elaboración de productos de hule y plástico; entre otros (Figura 2.17) (CODESIN, 2019_d).

Figura 2.17. Principales productos de exportación en Sinaloa, 2018



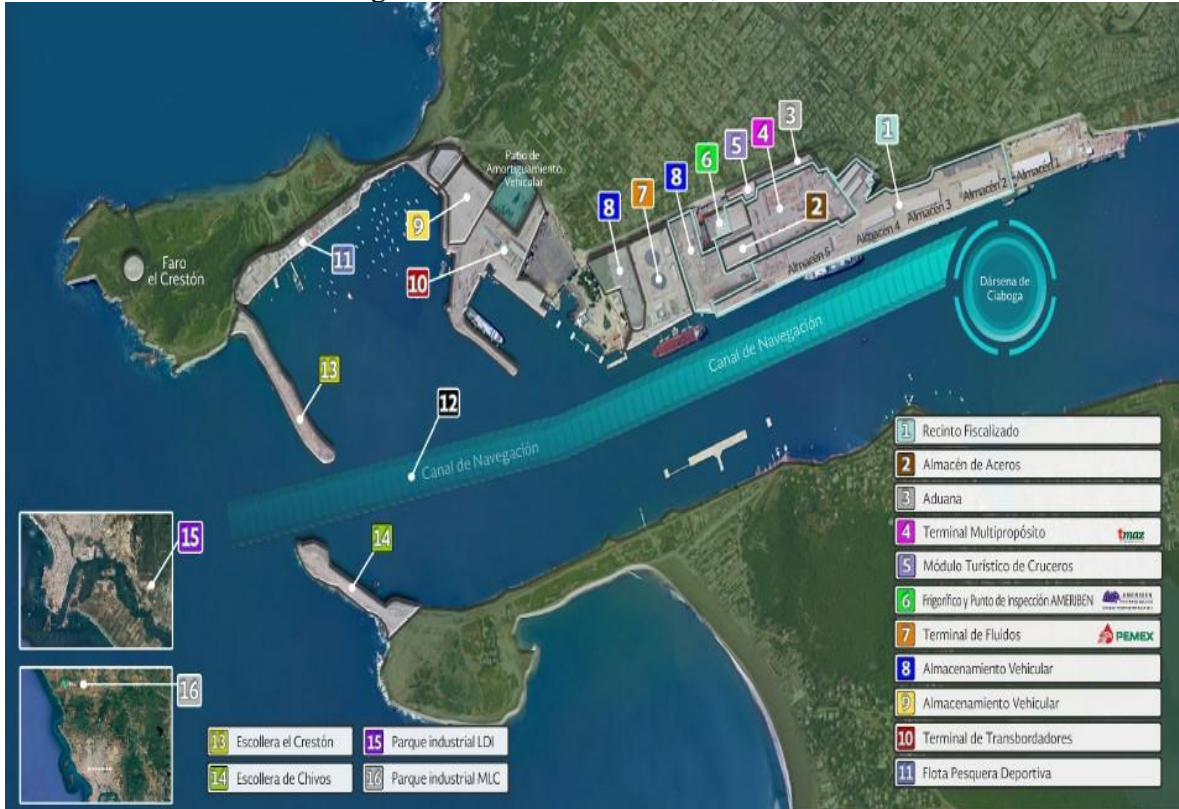
Fuente: Elaboración propia a partir de CODESIN, 2019_d.

Los parques industriales son un apoyo importante en el desarrollo de las actividades secundarias, Sinaloa cuenta con cinco parques industriales en Culiacán y uno en los municipios de Guasave, Los Mochis, Salvador Alvarado y Topolobampo. En el caso de Mazatlán se encuentran el Parque Industrial Portuario Alfredo V. Bonfil en donde predominan las empresas vinculadas a la pesca de camarón, crustáceos, moluscos, túnidos, entre otras especies; proveedores de redes y productos de cordelería; compañías farmacéuticas; comercializadoras de maquinaria y equipo de construcción; fabricantes de bebidas alcohólicas y no alcohólicas; entre otras. Asimismo, también se encuentra el Parque Industrial Mazatlán que entro en funciones en agosto del 2019, cuenta con una superficie de 800 hectáreas de las cuales solamente 22% serán desarrolladas en su primera etapa que consta de un lote para su administración, comercio y servicios, ocho lotes para pequeñas industrias y catorce terrenos para la mediana industria; entre las primeras empresas que se han asentado se encuentra una maquiladora de materiales para la industria aeroespacial, aeronáutica e instrumentos médicos proveniente de Sonora, además de una compañía española dedicada al ensamblado de drones (Código Postal, 2019; Sinaloa Industrial, 2019; Toledo, 2019).

Una de las principales dinámicas económicas de la Perla de Pacífico está asociado con la presencia de la Administración Portuaria Integral de Mazatlán, S.A. de C.V. (API Mazatlán), uno de los dieciséis puertos de altura del país, en él arriban naves de gran calado procedentes de diferentes partes del mundo. La API Mazatlán ofrece diferentes servicios y entre ellos

están: el movimiento de carga marítima mediante buques de grandes dimensiones, el arribo de cruceros internacionales y la conexión con Baja California Sur mediante un servicio de ferris que llega a La Paz (Figura 2.18) (SCT, 2020).

Figura 2.18. Plano de la API, Mazatlán

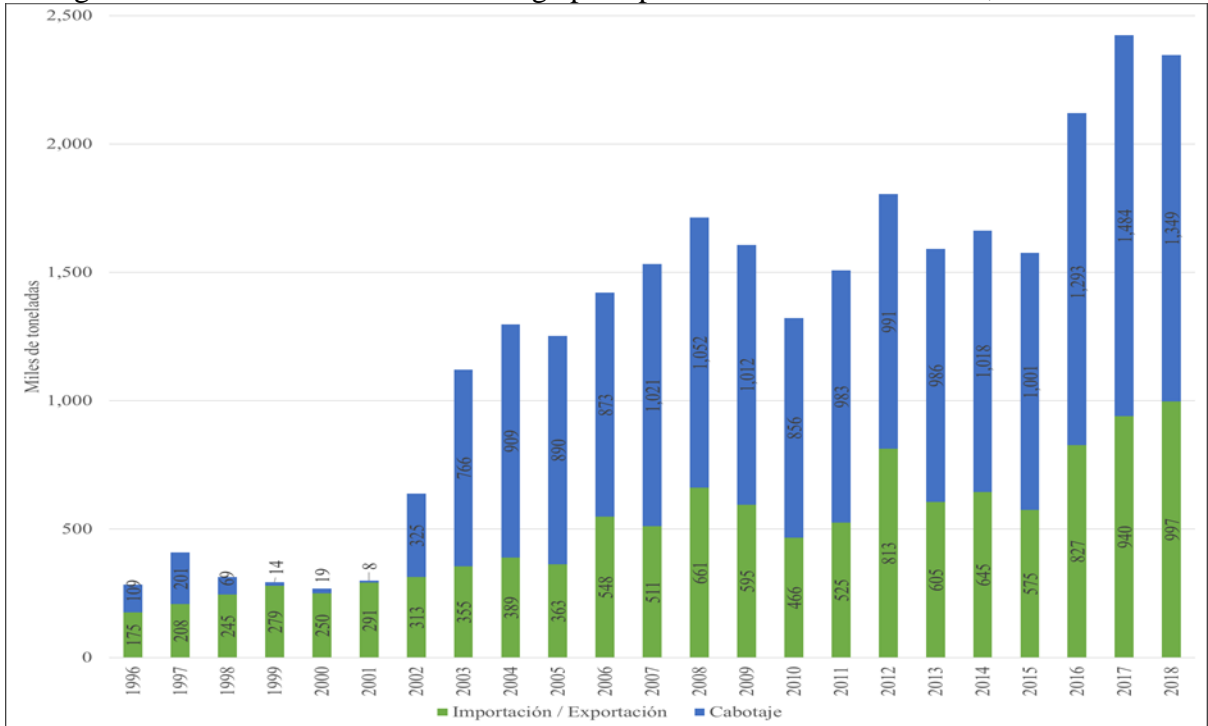


Fuente: SCT, 2020, <https://www.puertomazatlan.com.mx/infraestructura/plano-del-puerto/>.

El tipo de comercio con el que se relaciona la API Mazatlán es el movimiento de mercancías de importación y exportación, la primera se relaciona con la entrada de artículos procedente de otras partes del mundo, mientras que la segunda, tiene que ver con la salida de productos mexicanos con destino a otros países; asimismo, también hay un tráfico marítimo de cabotaje, es decir, de manufacturas nacionales. A partir del 2003 se presentó un aumento en el movimiento de mercancías en el puerto, siendo el de cabotaje el de mayor crecimiento con una tasa de 3,907%, mientras que, para los productos de importación y exportación se da hasta el 2006 con un 51%; y a partir del 2011, el volumen de carga se colocaría por arriba de las 1.5 millones de toneladas hasta alcanzar los 2 millones en 2016. Cabe mencionar, que desde inicios del siglo XXI el mayor tráfico de mercancía ha sido de procedencia nacional, no obstante, a partir del 2016 comenzó a disminuir la brecha respecto a la de importación y

exportación, lo cual, podría atribuirse a la apertura de la autopista Durango- Mazatlán (Figura 2.19) (SCT, 2020).

Figura 2.19. Movimiento anual de carga por tipo de tráfico API Mazatlán, 1996-2018



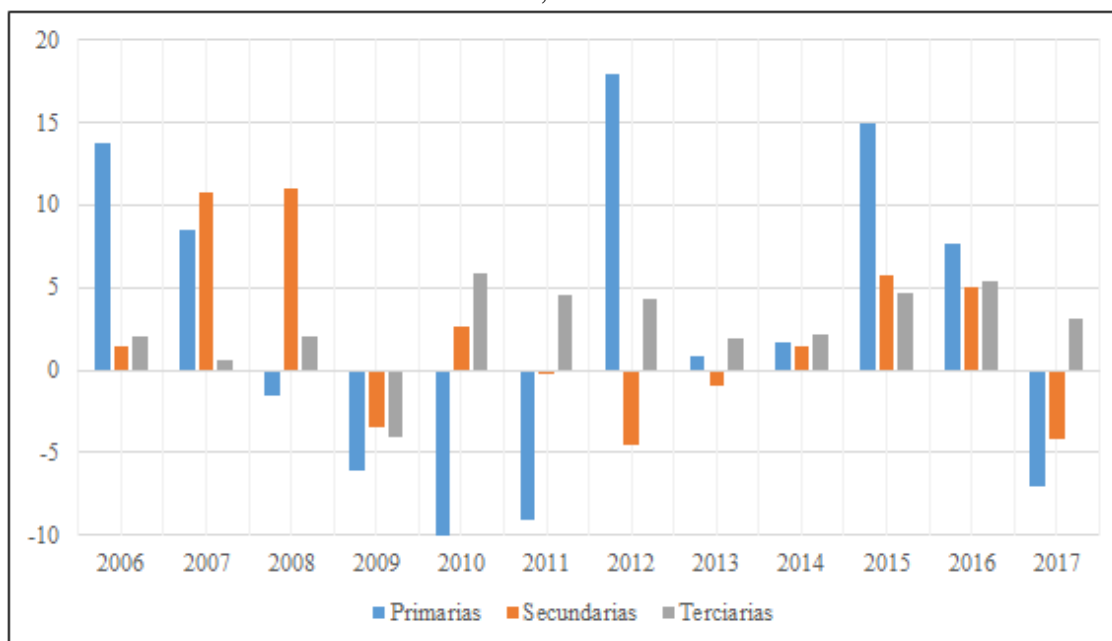
Fuente: SCT, 2020.

La API Mazatlán también se caracteriza por un arribo a lo largo del año de cruceros turísticos, no obstante, esto será abordado en los siguientes apartados y capítulos.

Conforme al El Indicador Trimestral de Actividad Económica Estatal ITAEE²⁶ durante el 2017 la economía de Sinaloa registró un incremento del 0.4% respecto al año anterior. Conforme al crecimiento por sector económico, las actividades primarias y secundarias presentaron una disminución del 7% y 4.2% respectivamente, mientras que, las actividades terciarias reportaron un aumento del 3.1%, lo cual, colocó a Sinaloa en treceavo lugar a nivel nacional (Figura 2.20) (CODESIN, 2019_a).

²⁶ El ITAEE brinda un panorama general sobre la evolución de la economía por sector económico en cada una de las entidades federativas del país (CODESIN, 2019_a).

Figura 2.20. Indicador trimestral de la actividad económica estatal por sector acumulado, Sinaloa, 2006-2017



Fuente: Elaboración propia a partir de CODESIN, 2019_a.

El Producto Interno Bruto (PIB) es el valor total de la producción obtenida a lo largo de un año en un territorio determinado (país, estado, municipio) y tomando en cuenta todas las actividades económicas que se llevan a cabo en él (Méndez, 1997).

2.4 Infraestructura vial y de transporte

La geomorfología que caracteriza al puerto de Mazatlán, en las faldas de la Sierra Madre Oriental y a lo largo de la planicie costera del océano Pacífico, así como, la presencia de marismas y manglares, han dificultado y limitado la accesibilidad vial del puerto hacia las localidades del altiplano mexicano y del centro del país; a pesar de ello se debe reconocer que su principal enlace carretero se da con las ciudades ubicadas en la planicie costera del Pacífico.

La carretera Federal 15 o carretera México-Nogales es uno de los principales accesos al puerto de Mazatlán, fue inaugurada en 1952 por el presidente Miguel Alemán y conecta a la Ciudad de México, el Estado de México, Michoacán, Jalisco, Nayarit, Sinaloa y Sonora. Asimismo, forma parte de los corredores comerciales y de transporte definidos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) para enlazar a México con Estados

Unidos y Canadá, por lo que, es considerada una vía de alta prioridad que se enlaza con carreteras de Estados Unidos que transitan por las entidades de Montana, Wyoming, Nebraska, Colorado, Utah y Arizona, así como, con los caminos de Edmonton y Calgary en Canadá; por lo anterior, también es conocida como la Carretera Internacional número 15 o CANAMEX. Por su parte, la autopista 15D se caracteriza por tener una menor distancia y se recorre a mayor velocidad, además de que tiene más carriles; corre de manera paralela a la Carretera México-Nogales y es de cuota (Figura 2.21) (Gazca, 2006; SCT, 2017).

Otra vía de comunicación terrestre es la carretera Federal 40, también llamada Carretera Mazatlán-Matamoros, terminada e inaugurada el 30 de noviembre de 1960 por Adolfo López Mateos, en conmemoración del cincuentenario de la Revolución Mexicana. Recorre los estados de Sinaloa, Durango, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, además de Texas en Estados Unidos; la importancia de esta carretera es que conecta al océano Pacífico con el Golfo de México, por lo que es conocida también como el “Eje Interoceánico”. La carretera es un proyecto que se ha llevado a cabo en diferentes etapas de construcción, y la más complicados fue el de Mazatlán a Durango, debido a que atraviesa la Sierra Madre Occidental, caracterizada por su topografía accidentada con pendientes pronunciadas y profundos desfiladeros, lo cual, hace que sea uno de los tramos más peligrosos y que requiere mayor tiempo de traslado (en ocasiones más de seis horas), debido a que el camino sigue la curvatura de la sierra y es una vía de dos carriles (Figura 2.21) (SCT, 2017 y 2011_a).

Por lo anterior, uno de los proyectos más importantes y ambiciosos en los últimos años para la modernización y desarrollo de México fue la construcción de la autopista Durango-Mazatlán o Carretera Federal 40D de cuota. El propósito de la autopista ha sido el de conectar a Mazatlán con los Estados del norte de México de una manera directa y rápida, convirtiendo al puerto en la entrada principal para los productos provenientes del mercado asiático y distribuirlos de una manera eficiente y económica a las principales ciudades del noroeste mexicano e inclusive de Estados Unidos²⁷. El proyecto inició en el 2001 y contempló la construcción de una nueva autopista de altas especificaciones en el tramo Durango-Villa Unión, iniciando en el entronque de la autopista Durango-Gómez Palacios en el kilómetro 0

²⁷ La distancia que existe del puerto de Mazatlán a la ciudad de Nueva York en Estados Unidos es menor que la distancia existente con los principales puertos de la Unión Americana como Los Ángeles, San Francisco y Seattle (SCT, 2011_a).

+ 000 y finalizando en kilómetro 230+000 que corresponde al entronque de la autopista Tepic-Villa Unión (Figura 2.21) (SCT, 2011_a).

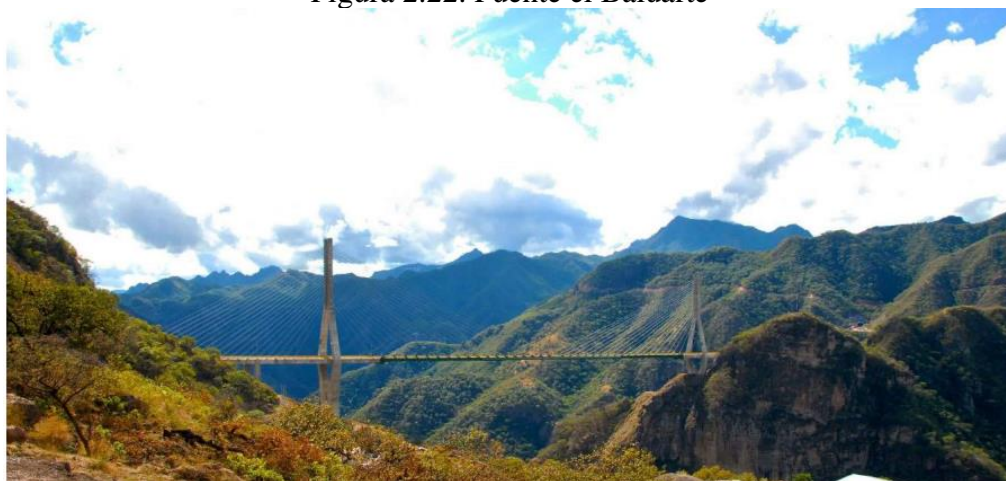
2.21. Principales vías de comunicación terrestre que conectan el puerto de Mazatlán



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2017; IMT, 2018.

La autopista 40D tiene una longitud de 230 kilómetros y atraviesa la Sierra Madre Occidental; es clasificada en una parte del recorrido como un camino tipo A4 (carretera de cuatro carriles), aunque el mayor porcentaje corresponde a la nomenclatura de A2 (carretera de dos carriles); sin embargo, en un futuro se planea ampliar el número de carriles en dichos tramos carreteros. Es considerado como un camino de altas especificaciones por las innovaciones tecnológicas y de ingeniería que se aplicaron para su construcción, esto se debe a que uno de los principales retos que presentó el proyecto fue la construcción de túneles y puentes que permitieran una reducción real de la distancia y tiempo de recorrido; derivado de lo anterior se construyó un sistema de 60 túneles que permiten atravesar las serranías, entre ellos destaca “El Sinaloense” el segundo más largo de México (después del Maxitúnel de Acapulco). Los puentes resultan ser una infraestructura de vital importancia, ya que permiten la conexión directa entre las elevaciones, la autopista Durango-Mazatlán cuenta con 115 puentes, el más relevante es “El Baluarte” (Figura 2.22), considerado el puente atirantado de mayor altura en el mundo (115 tirantes y una altura de 403 metros) y el más largo de América Latina (1,124 metros); asimismo, marca el límite entre el Estado de Sinaloa y Durango (Durango Oficial, 2017; SCT, 2003 y 2011_a).

Figura 2.22. Puente el Baluarte



Fuente: SCT, 2011_a.

El 22 de marzo de 2011 los primeros cinco tramos de la autopista Durango-Mazatlán fueron terminados y abiertos a circulación por el entonces presidente Felipe Calderón Hinojosa, no obstante, la obra se terminó completamente hasta el 17 de octubre del 2013 y fue inaugurada por el presidente Enrique Peña Nieto. La actual autopista 40D representa una serie de

beneficios económicos, respecto al tiempo de desplazamiento y seguridad para sus usuarios, debido a las características técnicas con la que fue construida (Cuadro 2.4; Figura 2.23) (SCT, 2011_a).

Cuadro 2.4. Comparación de las características de la carretera 40 y la autopista 40D

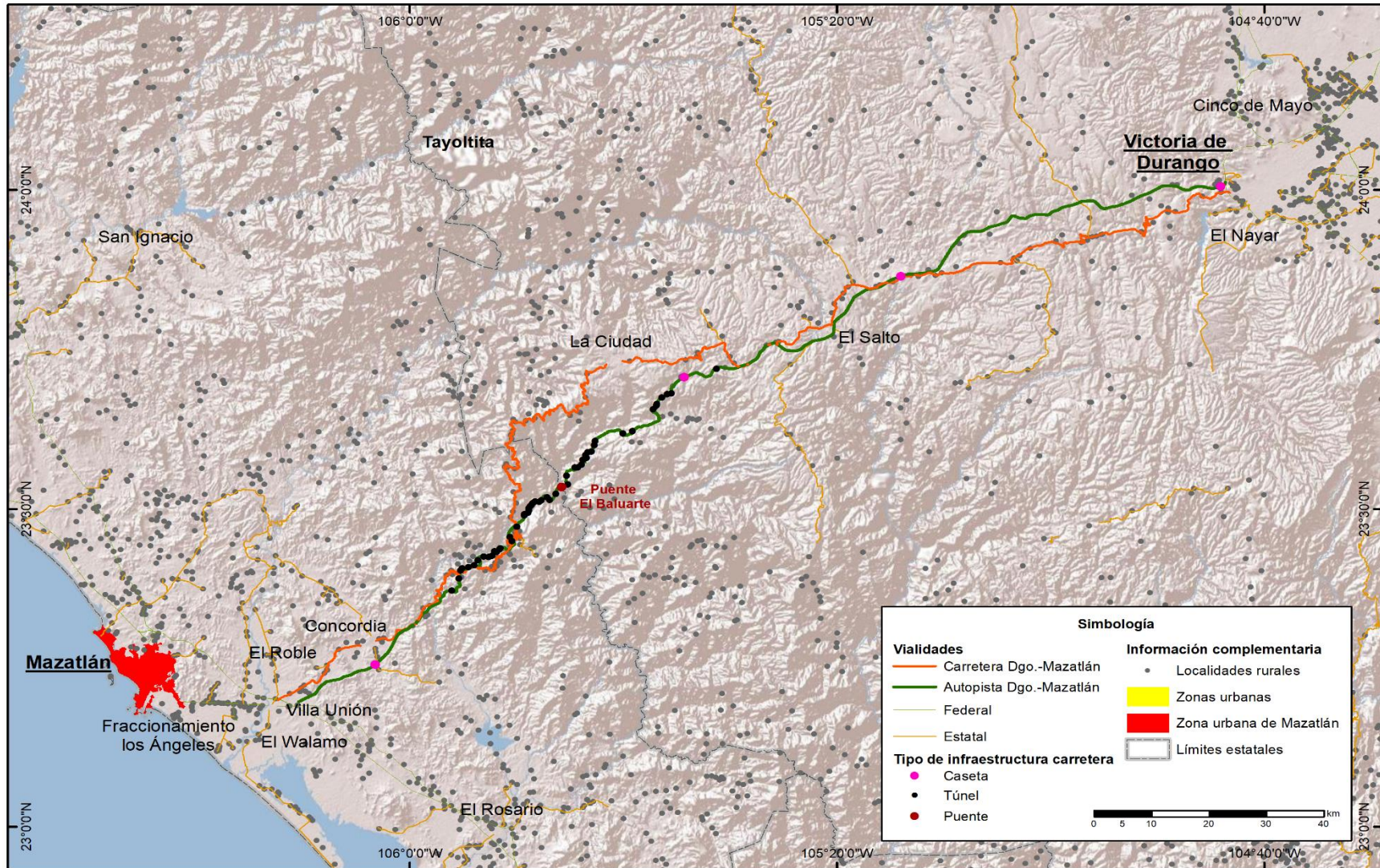
Concepto	Alternativa		Ahorro
	40	40D	
Longitud	305 km	230 km	75 km
Velocidad de operación	30-80 km/h	90-110 km/h	
Tiempo de recorrido	6 h	2 h 3 min	3 h 30 min
Ancho de corona	7 m	12 y 21 m	
Pendiente máxima	10%	6%	
Grado de curvatura máxima	30°	4°	

Fuente: SCT, 2011_a:54.

La comunicación intrarregional recae en las carreteras 15 y 40, ya que ambas entroncan a lo largo de su camino con carreteras estatales y municipales que permiten tener acceso a zonas urbanas más pequeños o localidades rurales. Mientras tanto, las autopistas 15D y 40D son las encargadas de la conexión interregional a nivel nacional e internacional, éstas entroncan principalmente con vías federales, en la zona fronteriza con pasos internacionales y algunos *highways* de la Unión Americana, por lo tanto, ambas son utilizadas como corredores comerciales y tienen un tráfico intenso de mercancías.

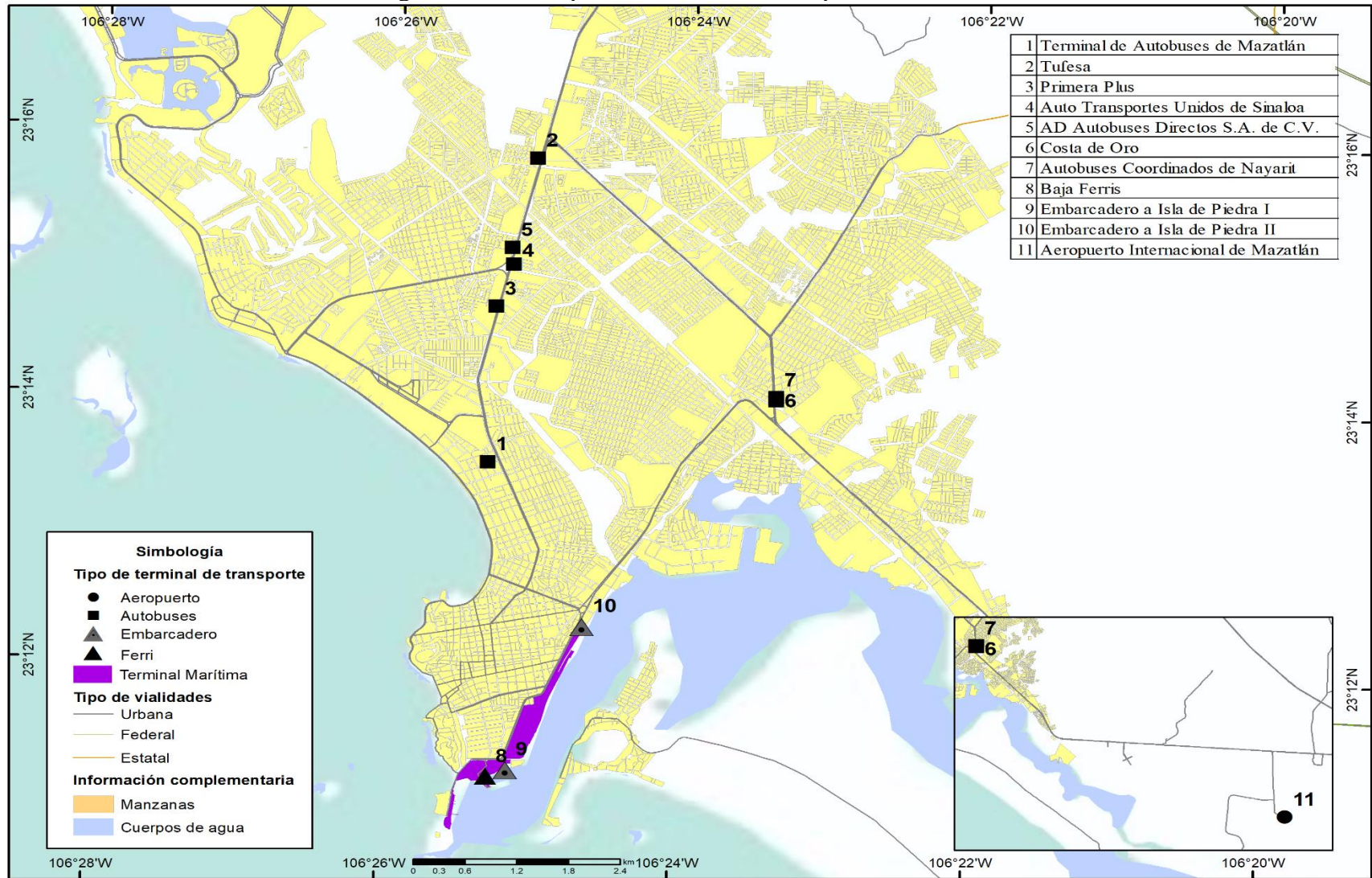
En lo que respecta a las terminales de autobuses, el puerto de Mazatlán tiene siete y ello le permite la movilidad de las personas a nivel local y nacional; cinco de ellas se encuentran sobre la avenida Ejército Mexicano que se convierte en la Carretera Internacional 15 y, las otras dos, se ubican en el entronque de la carretera Mazatlán-Culiacán y Mazatlán-Tepic. Las empresas que brindan el servicio de pasajeros son: 1) en la Terminal de Autobuses de Mazatlán, se encuentran las compañías: Elite, Estrella Blanca, Omnibus de México, Pacífico, TAP (Transportes y Autobuses del Pacífico), Transporte Norte de Sonora y Turistar de Lujo; 2) Tufesa; 3) Primera Plus; 4) Autotransportes Unidos de Sinaloa; 5) Autobuses Directos S.A. de C.V.; 6) Costa de Oro; 7) Autobuses Coordinados de Tepic (Figura 2.24). Los principales destinos corresponden a ciudades del noroeste (Hermosillo, Tijuana, Nogales, Guaymas); la zona del Bajío (Aguascalientes, Celaya, Guadalajara, Querétaro, Zacatecas); el centro del país (Toluca, Ciudad de México, Cuernavaca) y el suroeste (Acapulco, Chilpancingo, Oaxaca) (Figura 2.25).

Figura 2.23. Autopista Durango–Mazatlán



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI, 2017, IMT 2018.

Figura 2.24. Principales terminales de transporte en Mazatlán



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

Figura 2.25. Principales destinos de las terminales de autobuses de Mazatlán



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

Por su parte, la comunicación marítima ha sido una de las más importantes en la ciudad de Mazatlán, a través de ella se fomentó una actividad comercial intensa que detonó el crecimiento económico y de la ciudad durante el siglo XIX (Martini, 2004). El puerto de Mazatlán inició operaciones en 1890 y en 1991 fue reestructurado como una estrategia de desarrollo regional; actualmente es administrado por el Gobierno Federal y es conocido como la API Mazatlán; es considerada uno de los centros económicos más importantes del noroeste del país y un puerto multipropósito: en sus instalaciones se llevan a cabo actividades pesqueras, comerciales, petroleras, turísticas y navales (SCT, 2020). Asimismo, es de gran importancia para el sector turístico, ya que, al interior de sus instalaciones se encuentra infraestructura y servicios de apoyo al turismo, tales como: la flota de pesca deportiva, la terminal de transbordadores donde arriban los cruceros y el servicio de pasajeros “Baja Ferris”, así como dos embarcaderos que llevan a la población local y turistas hacia la Isla de Piedra (SCT, 2020).

En lo relacionado con el transporte aéreo, es pertinente recapitular que en 1970, en la zona conocida como “Los Patos” se inauguró el actual aeropuerto internacional General Rafael Buelna, ubicado a 25 km de la ciudad de Mazatlán. El aeródromo cuenta con uno de los cuatro centros de control aéreo en México encargado de vigilar el tráfico aéreo del noroeste del país (Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, el norte de Durango y de Jalisco). En 1998 se abrió a la inversión privada el Sistema Aeroportuario Mexicano, por lo que, surgió el Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA), el cual ganó la concesión para administrar trece de los aeropuertos del país, entre ellos el de Mazatlán, del cual tomó posesión en el 2000. Para diciembre del 2014 OMA inauguró la ampliación y remodelación del aeropuerto con la finalidad de modernizar la prestación de los servicios aeroportuarios y brindar un mejor servicio; las obras se enfocaron en el edificio terminal, la plataforma de aviación ejecutiva, mejoras en la zona del ambulatorio, registro y documentación de clientes y equipaje, así como en la fachada de la terminal (Ávila y Tenorio, 2010; Reforma, 2014).

De los trece aeropuertos que gestiona OMA, el de Mazatlán ocupa el cuarto lugar en cuanto el número de viajeros atendidos, registra anualmente un millón de pasajeros nacionales e internacionales que transitan por sus instalaciones. En la terminal se encuentran quince compañías aéreas: siete mexicanas, cinco estadounidenses y tres canadienses; las ciudades

de procedencia de los aviones que arriban al puerto son nacionales, estadounidenses y canadienses, cada una con ocho destinos de origen (Cuadro 2.5; Figura 2.26) (OMA 2019).

Cuadro 2.5. Aerolíneas y destinos del Aeropuerto Internacional de Mazatlán

Nacionalidad	Aerolínea	Tipo de aerolínea	Destinos Directo
Mexicana	Aeromar		Guadalajara
			Los Mochis
	Aeroméxico		CDMX
	Magnicharter	Chárter	Monterrey
			San José del Cabo
	Viva Aerobus	Bajo costo	Monterrey
			CDMX
			La Paz
Volaris	Bajo costo	Tijuana	
		CDMX	
Interjet	Bajo costo	CDMX	
TAR Aerolíneas		Guadalajara	
		Chihuahua	
Estadounidense	Alaska Airlines		Los Ángeles
	Delta		Los Ángeles
			Minneapolis
	United Airlines		Houston
			Chicago
	Sun Country	Bajo costo	Minneapolis
			San Francisco
Sacramento			
American Airlines		Phoenix	
		Los Ángeles	
		Dallas	
Canadiense	Sunwing	Chárter	Edmonton
			Calgary
			Toronto
			Montreal
			Saskatoon
			Vancouver
	Winnipeg		
	WestJet	Bajo costo	Edmonton
Calgary			
Swoop	Bajo costo	Vancouver	
		Abbotsford	

Fuente: Elaboración propia a partir de OMA, 2019.

Figura 2.26. Destinos y procedencia de las compañías aéreas de Mazatlán



Fuente: Elaboración propia a partir de OMA, 2017.

2.5. El origen de Mazatlán

Lo que actualmente es el territorio de Mazatlán, en la antigüedad formaba parte de la región de Chametla, habitada por dos grupos indígenas (Figura 2.27). Los totorames que se establecieron desde las costas de Jalisco hasta la costa mazatleca, no obstante, las características físicas y naturales de ésta última no permitieron la constitución de asentamientos permanentes ahí, más bien, el territorio funcionó como zona de cacería, pesca y recolección de sal, los cuales eran productos que les servían para sobrevivir o intercambiar con pueblos vecinos. Por otro lado, los xiximes también aprovecharon la costa para pescar y cazar, los registros los refieren como un pueblo guerrillero, practicante de la antropofagia como parte de sus rituales agrícolas; se asentaron en la zona serrana de Mazatlán (García, 1992; Ibarra, 1998; Vega, 1998).

Figura 2.27. Grupos prehispánicos en Mazatlán



Fuente: Elaboración propia a partir de Ortega, 1999.

Se considera que el nombre de Mazatlán fue acuñado por la presencia de los grupos indígenas, la palabra proviene de la lingüística mexicana asociada con el vocablo náhuatl “mazatl” y “tlan”, cuyo significado es el “lugar de los ciervos”, también, se relaciona con la lengua “nahoa” que hace referencia a la presencia de los venados en el territorio. Además de estar presente en el nombre, el venado también forma parte del escudo del municipio acompañado de otros elementos que caracterizan al puerto²⁸ (Figura 2.28).

Figura 2.28. Escudo de Mazatlán



Fuente: Ayuntamiento de Mazatlán, 2018a.

Durante la época de la conquista y la colonia el territorio de Chametla fue llamada el Valle de Mazatlán e, inicialmente, perteneció a la jurisdicción de la Villa del Espíritu Santo,

²⁸ El escudo del municipio de Mazatlán simboliza “[...] una cabeza de venado de perfil inspirado en un dibujo indígena; las formas que salen de los belfos del animal aluden al bramido del mismo, el ojo, de verde bruñido, se apoya en la leyenda que sobre el lugar de venados afirma que había una hermosa corza parda que tenía los ojos verdes y se conocen con el nombre de Dos Hermanas, el ancla hace referencia al puerto y un homenaje a los marinos que lo descubrieron y le pusieron por nombre San Juan Bautista de Mazatlán, en el siglo XVI. [...] Bordura: Sobre la misma, de color azul, se leen en su parte superior la palabra “Mazatlán” y en su parte inferior “Mazatl”. Soportes: están representados por dos figuras de sirenas las cuales sostienen la del lado diestro una alegoría de carnaval y la del lado siniestro alegoría de carnaval y la del lado siniestro alegoría alusiva a los torneos literarios de los Juegos Florales, tan profundamente arraigados en la tradición y costumbres de la ciudad. Disco: Situado sobre la parte superior del campo, haciendo representación del día por el sol y la de la noche por la constelación de cáncer, signo del zodiaco utilizado en el escudo por la inmediata proximidad de la ciudad al Trópico de Cáncer. Eje central del conjunto: figura del ancla, eje y base del conjunto; simbolismo que representa la vida y actividad del puerto” (Ayuntamiento de Mazatlán, 2018a).

fundada por Nuño Beltrán de Guzmán el 14 de mayo de 1531²⁹; a partir de ésta se instauró el presidio de San Juan Bautista de Mazatlán o Presidio de Mazatlán³⁰. La zona conocida actualmente como Mazatlán era llamada Villa de los Costilla, en referencia al soldado español que iba del Presidio a vigilar las embarcaciones atracadas en la costa, por lo que, más que un centro de población era una salida marítima custodiada por la milicia española (García, 1992; Mazatlán interactivo, 2016; Martini, 2005; Vega, 1998; Villareal, 2009).

El 20 de enero de 1565 Francisco de Ibarra fundó la Villa de San Sebastián (actualmente Concordia), desde donde reconquistó la provincia de Chametla, abandonada por los españoles treinta años antes, y la incorporó al territorio de la Nueva Vizcaya; durante esta etapa de reconquista comenzaron a surgir los reales mineros de Pánuco, Copala y Charcas, que junto con Cosalá (1563) y El Rosario (1655), fue parte importante de la conformación del espacio social del puerto de Mazatlán (Martini, 2005; Vega, 1998).

Carlos IV, virrey de la Nueva España, expidió el 23 de marzo de 1729 la orden real para conformar el primer gobierno político y militar en el Presidio de San Juan Bautista, con el propósito de habilitar el puerto como núcleo de población y de arribo de embarcaciones oficiales de marinos y de comercio. En 1820 la corte española abrió el puerto de Villa de los Costilla al comercio internacional, acción que fue ratificada por la Junta Gubernativa del México independiente, el 15 de diciembre de 1821, lo consideraron como uno de los puertos de altura del país y se le permitió comerciar con buques de diferentes naciones. En 1826 ahí se instaló el consulado de Estados Unidos y en 1828 se reinstaló la aduana marítima, que anteriormente se encontraba en San Juan Bautista de Mazatlán; así se intensificó la actividad comercial e inició el crecimiento del asentamiento urbano. La dinámica que se gestó en Mazatlán durante el periodo de 1825 a 1835 hizo que se convirtiera en el principal proveedor del noreste mexicano y en una de las ciudades más importantes de la zona, junto con Culiacán y Hermosillo, al convertirse en un centro de servicios especializados en el comercio marítimo (Ayuntamiento de Mazatlán, 2018_b; Martini, 2005; Nava, 2013; Vega, 1998).

²⁹ Esta fecha ha sido polémica para diferentes historiadores mazatlecos, debido a que se fundó lo que actualmente es la localidad de Villa Unión, pero García (1992) señala que se debe de considerar esta fecha como la de su fundación, ya que, a partir de este asentamiento, comenzó a poblarse el territorio que daría origen a Mazatlán.

³⁰ Se le denominó presidio no porque fuera una cárcel, sino, porque había un grupo de personas que presidían la avanzada del poblamiento en esta parte del territorio.

La gobernación de Mazatlán por parte de la corona española funcionó hasta 1831, debido a que terminada la guerra de Independencia, surgió la figura de estados libres y soberanos; así se conformó el estado de Sinaloa, donde el municipio de Mazatlán comenzó a figurar como uno de los principales centros de población. La riqueza mineral de la Sierra Madre Occidental atrajo una oleada de migrantes alemanes, españoles, chinos, franceses, turcos, italianos, norteamericanos, entre otros, que buscaban hacer una fortuna mediante la extracción y comercialización del oro y plata de las vetas serranas. Por lo tanto, la minería incentivo la expansión económica regional del puerto, estimulando una serie de inversiones extranjeras que apoyaron la extracción de los preciados metales y la actividad comercial marítima, además de dar paso a la transformación de la Villa de los Costilla, que dejó de ser una zona de marismas y le dio paso a la constitución de la ciudad (Amigos de Mazatlán, 2013; García, 1992; Mazatlán interactivo, 2016; Martini, 2005; Nava, 2013; Vega, 1998).

En 1852 la Constitución local reconoció al puerto como la cabecera del distrito y en 1866 durante el mandato del presidente Juárez, se le concedió a la Villa los Costilla el fundo legal³¹; se le concedió el territorio de la península y sus bahías adyacentes, una faja de terreno que partía del cerro del Camarón hasta el extremo occidental del camino que iba hacia el Venadillo; otro límite se ubicó hacia la cumbre oriental de la Loma Atravesada, así como tres islas que se encontraban a la entrada del estero de Urías. En esa época, la zona urbana ya estaba constituida y era considerada como una ciudad cosmopolita, con una riqueza cultural amplia, derivada de la inversión extranjera en las diferentes actividades económicas que trajeron prosperidad al puerto, y como ejemplo estuvo la fundación de la Cámara Nacional de Comercio de Mazatlán (1884), el establecimiento de servicios financieros como el Banco Nacional de México (1889), las sucursales del Banco de Londres y México (1898), así como el Banco Occidental de México (Figura 2.29.) (García, 1992; Nava, 2013).

Desde la segunda mitad del siglo XIX y hasta el porfiriato se instalaron talleres artesanales que poco a poco se fueron consolidando como industrias de calzado, cigarros, aceite, cerveza, tela, jabones, carruajes, entre otros. El auge económico que se vivió a finales del siglo XIX e inicios del XX posicionó a Mazatlán como el principal puerto del Pacífico mexicano, derivado de sus casas comerciales, el volumen y valor de las exportaciones e importaciones

³¹ Es el área específica designada a la construcción de los asentamientos humanos.

realizadas en la aduana; se generó una gran cantidad de divisas, así como, una influencia económica en las localidades cercanas y otras entidades del país. Esto atrajo familias extranjeras que se asentaron en el puerto y construyeron sus casas con una arquitectura característica de la época porfirista o que evocaban el neoclásico; asimismo, se comenzaron a donar terrenos para la construcción de plazuelas que embellecieran la ciudad y sirvieran como espacios públicos donde convergiera la población mazatleca (DOCEDIEZMERAZ, 2015; García, 1992; Nava, 2013; Román y Aguilar, 2010).

Figura 2.29. Plano del Puerto de Mazatlán, 1871



Fuente: Amigos de Mazatlán, 2013a.

A inicios del siglo XX, el proceso histórico vivido durante la época colonial en Sinaloa había permitido la consolidación de tres regiones económicas al interior del estado: la de los Altos, donde su economía se encontraba en declive debido al agotamiento de las vetas mineras de la sierra; el Centro Norte, caracterizada por ser una zona agrícola muy dinámica; el Sur, distinguida por la actividad comercial e industrial que se había desarrollado con base en la minería. La región Sur estaba conformada por los municipios de El Rosario, Escuinapa, Concordia, San Ignacio y Mazatlán; este último fue de gran importancia porque fungía como centro articulador través de la presencia del puerto de altura y, a pesar de ser una de las regiones más pujantes, la minería se encontraba en franca decadencia (Martini. 2005; Román y Aguilar, 2010).

El surgimiento del puerto se asoció con la necesidad de establecer un lugar propicio para el embarque y desembarque de metales preciosos, provenientes de los reales mineros de la Sierra Madre Occidental; con el tiempo, fue un gran apoyo para el desarrollo del comercio, aunque algunos autores argumentan que dicha actividad surgió como una pantalla para cubrir el tráfico ilegal de los minerales, uno de los pilares de la actividad económica de Mazatlán. El auge del puerto en la primera mitad del siglo XIX atrajo a comerciantes de diferentes partes del mundo, principalmente europeos y de Estados Unidos; algunos de ellos venían en representación de casas comerciales de Bilbao, Hamburgo, Bremen, Londres, entre otras (Cuadro 2.6), las cuales importaban productos como: textiles, vinos, alimentos, calzados, loza, muebles, armas de fuego, alimentos, aceite de oliva, aceituna, queso, especias, vinagre, entre otros productos, que servían para abastecer al mercado regional que comprendía Sinaloa, Sonora, Jalisco, Chihuahua, Zacatecas, Durango, Baja California y Alta California (Martínez, 1998b; Martini, 2005; Román y Aguilar, 1998).

Cuadro 2.6. Casas comerciales de extranjeros en Mazatlán y lugar de origen, 1845

Nombre	Lugar de origen
Haas-Denghausen y Cía	Prusia-Oldemburgo
Kunhardt y Ewald	Lubeck-Holstein
J.R. Moller y Cía	Prusia
Uhde-Pini	Hamburgo
Rocker-Rienseh y Cía	Prusia
Parrot y Cía	Francia
Pedro Fort	Francia
Isidoror de la Torre Jecker y Cía	España-Suiza
Redonet-Echeguren	Francia-España
Mott-Talbot	EUA
Machado Yeoward y Cía	Filipinas-Inglaterra
Copmann-Lomer	Blankenese-Lubeck
Gaucheron y Patte	Francia

Fuente: Martínez, 1998:96.

Durante el Porfiriato (1877-1910), el puerto mazatleco ya era considerado como el principal polo de desarrollo regional del noroeste del país, debido a que formaba parte del circuito comercial que conectaba a San Blas, Manzanillo, La Paz, San Francisco (California), junto con otros puertos de importancia nacional e internacional. Esto permitió que el puerto experimentará un proceso de modernización económica y urbana; en el primer caso se implementó una industria manufacturera especializada en la fabricación de hilados, fósforos, cigarros, sombreros, tenerías, calzado, talabartería, fundición, molino de harina, muebles,

jabón, agua potable, hielo y, en 1900, se estableció la Cervecería del Pacífico³². Asimismo, se inició un mejoramiento urbano con la ampliación de los servicios e infraestructura; las principales obras que se llevaron a cabo fueron: empedrado de las calles, introducción de drenaje y agua potable, servicio de luz eléctrica y telefonía. Otro logro importante fue la conexión de Mazatlán con la frontera de Estados Unidos y el centro del país, a través de las compañías de ferrocarril que arribaron por primera vez a la ciudad en 1909; la llegada del tren no sólo mejoró la accesibilidad al puerto, también marcó el inicio de la primera expansión urbana, pues este medio de transporte fungió como puente de unión con el estero del Infiernillo, hacia donde se generó un nuevo polo de desarrollo (Martínez, 1998a; Martínez, 1998b; Román y Aguilar, 1998).

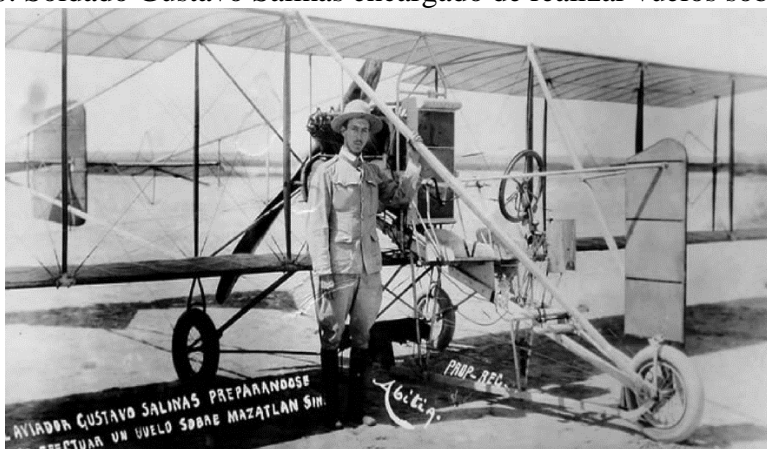
Un elemento clave para el desarrollo y consolidación de la ciudad de Mazatlán durante la época porfiriana fueron las casas comerciales extranjeras, que fungieron como prestamistas a particulares y al gobierno del estado, para el desarrollo de nuevas actividades económicas y la realización de obras para el mejoramiento en la ciudad; al mismo tiempo, conformaron asociaciones con otros inversionistas para la apertura de nuevas empresas agropecuarias, mineras e industriales, que impulsaron la diversificación económica del puerto; además, algunos de ellos participaron en la conformación de empresas que brindaron servicios públicos de mejora en la calidad de vida de los habitantes. Las inversiones realizadas por los comerciantes mazatlecos los colocó como uno de los sectores más influyente en la toma de decisiones, así definieron el rumbo del actuar político y económico del puerto, debido a que llegaron a ocupar puestos políticos y consulares (Martínez, 1998a; Román y Aguilar, 1998).

En 1910, con el inicio de la Revolución Mexicana, las calles y los alrededores de Mazatlán serían sede de algunas batallas y acontecimientos relacionados con este levantamiento armado; en 1911 la ciudad estuvo sitiada por 35 días, así como de octubre de 1913 a agosto de 1914, en que estuvo rodeada por las fuerzas revolucionarias que buscaban la rendición de las fuerzas constitucionalistas apostadas en la ciudad, en esa ocasión, los habitantes sufrieron problemas de abastecimiento de alimentos (Beraud, 1998; Guzon, 2017; Martínez, 1998a; Vega, 2014a).

³² La cual ha sido una de las industrias más importantes del puerto y que actualmente sigue en funcionamiento.

Un evento que marcaría a la ciudad de Mazatlán en la historia de la Revolución Mexicana, es que fue la primera ciudad Latinoamericana en ser bombardeada; el ejército constitucionalista adquirió un biplano para realizar espionaje y repartir propaganda, pero el 6 de mayo de 1914 se planeó un ataque al Fuerte Rosales, ubicado en la cima del cerro de la Nevería, sin embargo, al momento de realizar el vuelo sobre la ciudad el aeroplano sufrió una sacudida y al piloto se le escapó una de las bombas que cayó entre las calles Carranza y Carnaval, matando a cuatro personas e hiriendo a otras más (Figura 2.30) (Beraud, 1998; Guzon, 2017; Martínez, 1998a; Vega, 2014a).

Figura 2.30. Soldado Gustavo Salinas encargado de realizar vuelos sobre Mazatlán



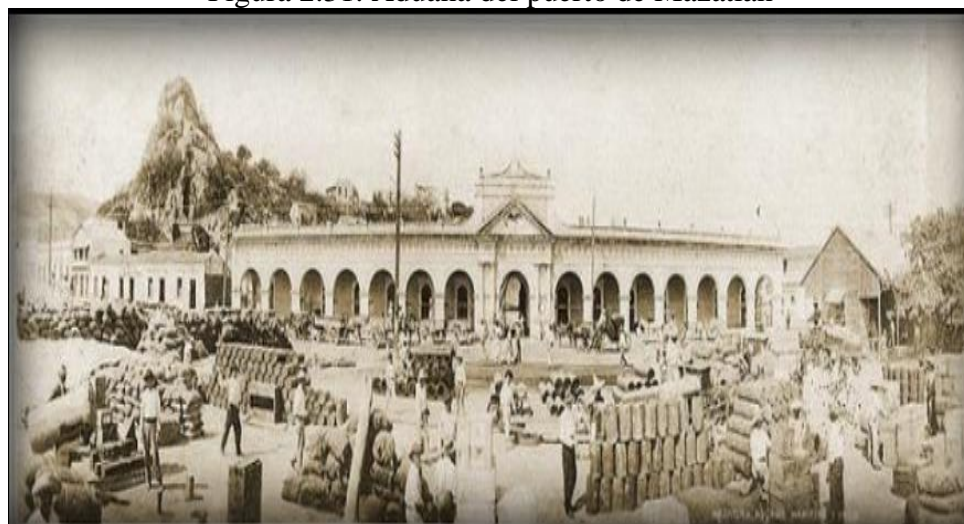
Fuente: Guzon, 2017.

El 9 de agosto de 1914 el ejército revolucionario tomó la ciudad de Mazatlán, mientras que los soldados federales intentaron escapar hacia su barco por la calle Olas Altas, siendo emboscados; esta fue la última batalla en el puerto, el cual quedó seriamente dañado en su economía, debido a la salida de los capitales extranjeros que, otrora, habían permitido su prosperidad (Beraud, 1998; Guzon, 2017; Martínez, 1998a; Vega, 2014a).

Posterior a la lucha armada, en 1928 se realizó un cambio de nomenclatura de los poblados mazatlecos; el antiguo Presidio de Mazatlán pasó a llamarse Villa de la Unión, mientras que, la Villa de Los Costilla fue nombrada Mazatlán. En ese mismo año la aduana se trasladó de Villa Unión a Mazatlán (Figura 2.31), a la par, otros departamentos fueron mudados al puerto, como las oficinas federales que operaban en El Rosario, el Tribunal del Circuito, el juzgado del Distrito, las administraciones de Correos y la jefatura de Hacienda; esto se hizo con la finalidad de controlar el comercio formal, pero principalmente el informal, ejercido por algunas casas comerciales extranjeras, que se dedicaban al contrabando de barras de plata

y oro. Al mismo tiempo, el puerto comenzó a consolidarse con tres obras fundamentales: entre 1936 y 1940 se edificó el muelle fiscal y el rompeolas; de 1953 a 1958 se concluyeron las obras de las escolleras y se realizaron trabajos de dragados para darle mayor profundidad al puerto, asimismo, se construyeron almacenes y accesos terrestres al puerto; finalmente, en el periodo de 1960 a 1967 se amplió la zona del muelle fiscal y de cabotaje, se terminaron de erigir los servicios generales del puerto y la construcción de edificios para la administración, así como, nuevas bodegas y patios de servicios, además de mejorar los accesos carreteros y ferroviarios que comunicaban al puerto (Figura 2.32 y 2.33) (García, 1992; Martini, 2005).

Figura 2.31. Aduana del puerto de Mazatlán



Fuente: Amigos de Mazatlán, 2012.

Figura 2.32. Puerto de Mazatlán 1828



Fuente: Amigos de Mazatlán, 2012.

Figura 2.33. Puerto de Mazatlán 1915



Fuente: Amigos de Mazatlán, 2012.

En 1929 inició un proceso de recesión económica provocada por la Gran Depresión y que duró hasta 1932; afectó a la economía mexicana, entre ellas la actividad minera y comercial de Mazatlán, a partir de 1940, registró un declive constante. La explotación de minerales comenzó a enfrentar el agotamiento de los yacimientos y, por lo tanto, la desaparición de las principales empresas mineras; asimismo, la caída del precio internacional de la plata provocó que su explotación fuera incosteable. Lo anterior alentó a una reconversión de las actividades económicas del puerto, a través de nuevos mecanismos productivos, la introducción de innovaciones tecnológicas, la búsqueda de nuevos mercados comerciales, la implementación de diferentes mecanismos de asociación entre los productores y la presencia de una figura institucional. Frente a esta situación, los empresarios mazatlecos optaron por la explotación de especies marinas como el camarón y el tiburón de su litoral, dado su gran valor comercial en diferentes estados del país e, incluso, Estados Unidos; la pesca fue impulsada por capitales generados por empresarios y familias vinculadas a la minería, el comercio y la industria. A partir de este periodo, la minería comenzó a ser desplazada por la actividad pesquera, como la principal actividad económica de Mazatlán (Román y Aguilar, 2010).

La actividad pesquera comenzó a tomar importancia en la economía portuaria y estatal en la década de 1940, pero fue a mediados del siglo XX cuando experimentó su mayor despegue, con la explotación del camarón, con lo cual, alcanzó a posicionarse como el tercer productor

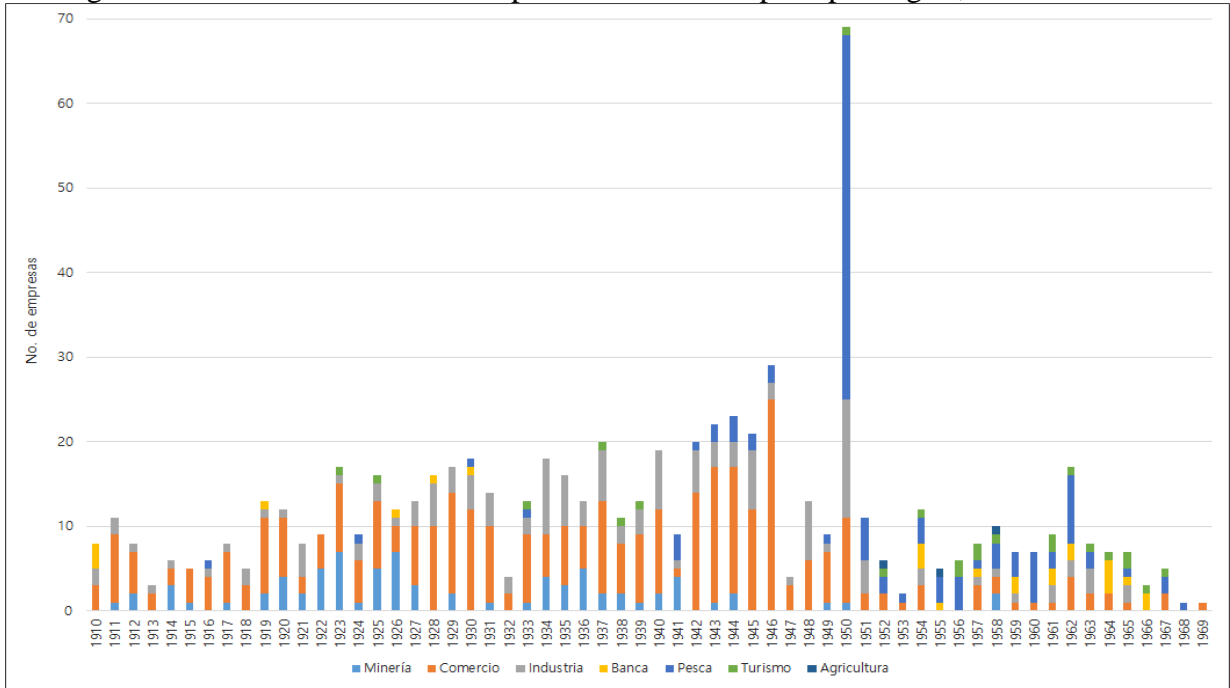
a nivel a nacional. En un inicio se impulsó la organización de cooperativas, a las que se le dio la exclusividad de capturar las siguientes especies: totoaba, cabrilla, ostión de placer, langosta, abulón, tortuga y camarón; sin embargo, dichas organizaciones no contaban con el recurso económico suficiente que les permitiera llevar a cabo la actividad, por lo que, se asociaron con empresas particulares y japonesas. En 1970, la actividad pesquera ya se encontraba bien consolidada y no sólo se dedicaba a la explotación directa de las especies marinas, sino que, a la par, desarrolló una industria encargada del procesamiento de esta materia prima, ya sea enlatada o empaquetada (Nava, 2013; Román y Aguilar, 2010; Vega, 1998).

A principios del siglo XX se comenzaron a gestar los primeros indicios del turismo, vinculado, a la belleza natural del puerto, sus playas y los festejos del carnaval, pero fu hasta la mitad del siglo que comenzó a adquirir importancia; su desarrollo sería impulsado por capitales provenientes de la actividad pesquera y de los dueños de los grandes almacenes, que invirtieron en la construcción de equipamiento como trailer parks, bungalow, hoteles, restaurantes, bares y agencias de viajes, a lo largo de un eje de desarrollo: la Avenida del Mar (Nava, 2013; Román y Aguilar, 2010; Vega, 1998).

Entre 1910 y 1969 se gestó una reconversión de la actividad económica del puerto a través de la constitución de nuevas empresas. Los principales giros comerciales en este periodo fueron la minería, con una presencia importante entre 1910 a 1940, posterior a estos años decayó y no volvió a recuperarse; el comercio y la industria crecieron de manera constante todos los años; la banca se diversificó a partir de 1954; mientras que, en 1940 comenzaron a conformarse los primeros consorcios pesqueros y el turismo en 1950; ambos, en los años subsiguientes, formaron parte de las empresas que sostendrían la actividad económica del puerto; finalmente, la agricultura aparece en la década de los cincuentas con tres proyectos, pero de ahí en adelante no vuelve a aparecer (Figura 2.34). En el periodo de 1910 a 1960, el giro económico que se fortaleció fue el comercio, representado por el 40% del total de empresas creadas, seguido por la industria con el 20%; la pesca acumuló el 15%, la minería 11%, la banca sólo concentro el 4%, el turismo 3% y la agricultura fue el más bajo con el 0.4% (Figura 2.35). A mediados del siglo pasado la ciudad de Mazatlán no sólo experimentó un crecimiento acelerado de su economía, sino también de su población, derivado de la

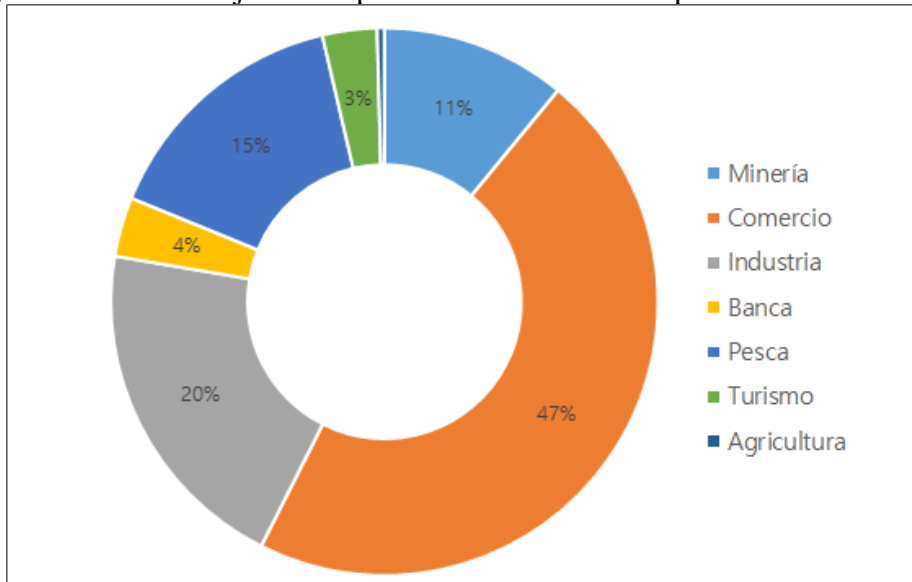
diversificación de las actividades económicas que brindó una oferta laboral más amplia (Nava, 2013; Román y Aguilar, 2010; Vega, 1998).

Figura 2.34. Número de nuevas empresas constituidas por tipo de giro, 1910 - 1969



Fuente: Elaboración propia a partir de Román y Aguilar, 2010.

Figura 2.35. Porcentajes de empresas constituidas en el periodo de 1910 - 1969



Fuente: Elaboración propia a partir de Román y Aguilar, 2010.

*«Adiós Mazatlán, flor de las bellas ciudades, regalo y delicia de sus moradores,
amparo de los extranjeros, escuela de la cortesía, ejemplo de la lealtad y satisfacción
de todos aquellos que de una grande, famosa, rica y bien fundada ciudad,
puede uno pedir un discreto y curioso deseo»*

Ignacio Ramírez “El Nigromante”

CAPITULO 3. Ciclo de Vida del Destino Turístico de Mazatlán, Sinaloa

El inicio del turismo de masas en las áreas periféricas del planeta incidió en la apertura de nuevos espacios turísticos de litoral, tal es el caso de México, que aprovechó su cercanía con el mercado estadounidense (uno de los principales mercados emisores del mundo). El turismo nacional comenzó a consolidarse y a crecer con varios destinos turísticos de sol y playa, como Mazatlán en la costa del Pacífico, catalogado como un destino “tradicional” en el argot oficial, pero que, además, en la actualidad ya se le considera un centro turístico “maduro” (Baños, 2012; Blanco, 2012; Benseny, 2006).

La etiqueta de “maduro” se les brinda a los destinos que comenzaron su desarrollo antes de los años setenta del siglo XX, pero que actualmente ya no son tan competitivos en el mercado internacional y nacional, en tanto que se ha dado viraje en las preferencias del mercado turístico y en la apertura de nuevos espacios vacacionales con los que compiten por la atracción de turistas (Rodríguez y Conejero, 2011; Vera, 2010). De acuerdo con Butler (2006_a), ésta etapa se alcanza en la fase de “estancamiento”, cuando hay una disminución en el arribo de turistas, los atractivos originales se encuentran deteriorados y se acentúan los problemas ambientales, sociales y económicos; si esto no se atiende de manera oportuna, entrarán a una fase de “declive”; por el contrario, también pueden experimentar un “rejuvenecimiento” al aplicar una serie de políticas, acciones e inversiones correctivas, que puedan adaptarse a las nuevas demandas y modas del turismo, con la finalidad de no perder competitividad frente a los demás destinos turísticos.

En el caso de la presente investigación es de interés el conocer la evolución de Mazatlán como destino turístico de litoral, que desde su incursión en la actividad turística (en la primera mitad del siglo XX) su territorio ha sufrido una serie de transformaciones para adaptarse a las necesidades y demandas de los turistas. Por lo tanto, uno de los propósitos del estudio es determinar en qué fase de desarrollo turístico se encuentra Mazatlán, de acuerdo con la conceptualización y metodología propuesta por Butler (2006_a) en su modelo de “Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos” (CVDT).

3.1 Metodología para la definición del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán

3.1.1 Distribución en el arribo de turistas en Mazatlán, 1970-2018

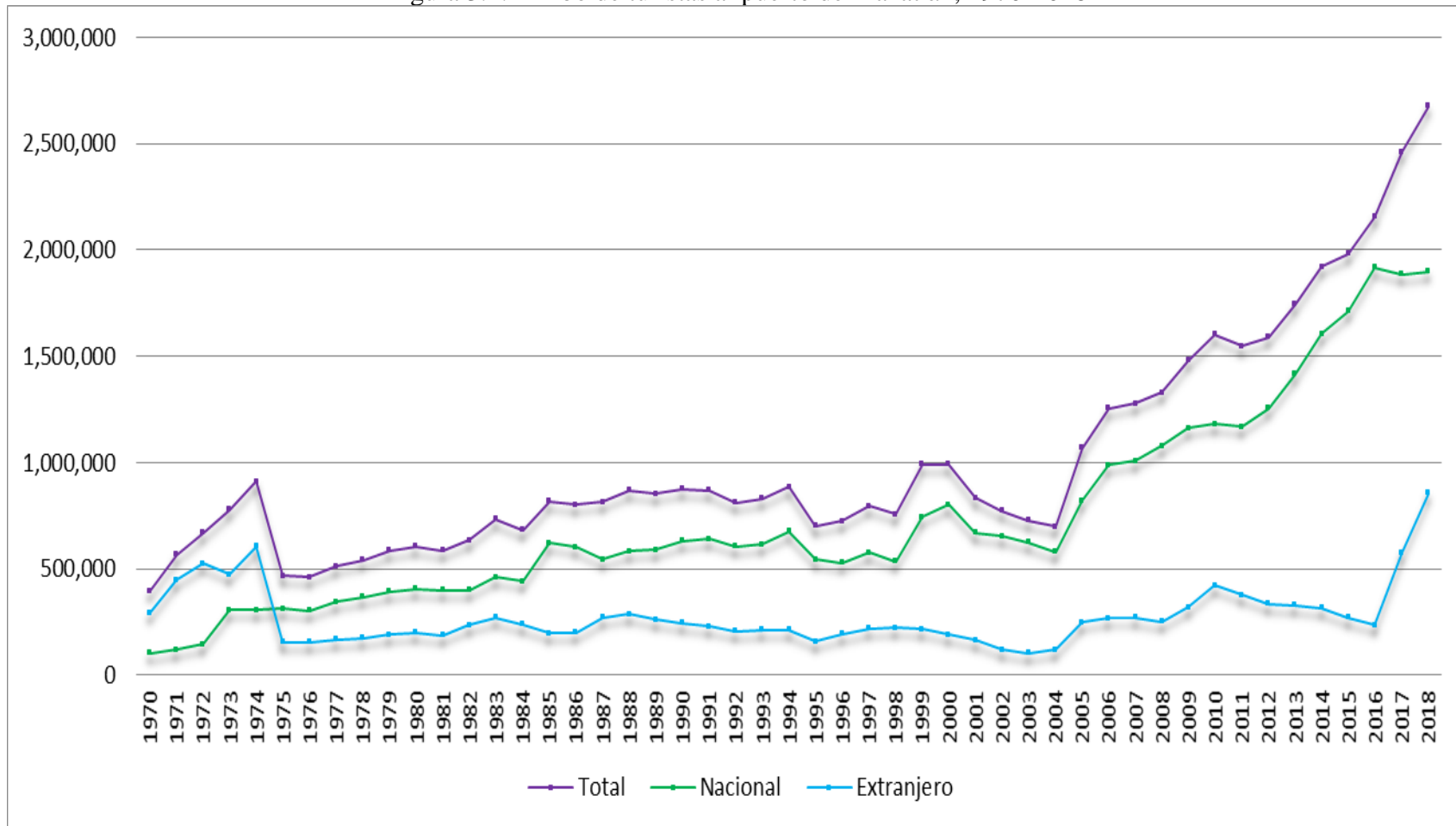
De manera esquematizada y de acuerdo con lo realizado por Butler (2006_a, 2006_b) la evolución de un destino turístico se puede apreciar a través de una imagen gráfica que represente la tendencia de crecimiento en un destino turístico a través del tiempo. Para realizar el análisis se construye una curva de tipo logístico³³ que toma en cuenta en el eje de las “y” el número turistas que arriban a la localidad y, en el eje de las “x”, la temporalidad a través de los años que ha operado el centro vacacional; a partir de estos datos y del comportamiento de la curva resultante se puede evidenciar, de manera simple, la dinámica turística experimentada por el destino y, a partir de ella, definir las fases de comportamiento por las que ha atravesado que, de acuerdo al modelo de CVDT, son: descubrimiento, crecimiento, consolidación, estancamiento, declive o rejuvenecimiento (Butler, 2006_a; Comisión Europea, 2004).

En la elaboración del análisis del CVDT de Mazatlán se recuperaron los datos de arribo de turistas, así como el de viajeros nacionales y extranjeros, en el periodo de 1970 a 2018. En una primera aproximación se muestra que el puerto ha presentado un crecimiento lento pero constante entre 1970 y 2004, con excepción de 1975, que presentó una caída estrepitosa en el arribo de visitantes; una característica de este periodo de 34 años es que en ninguno de los años se rebasó el millón de paseantes; en contraste, a partir del 2005 el puerto experimentó un incremento constante y considerable en la cantidad de visitantes en el litoral mazatleco.

Con relación a la procedencia de los viajeros, los nacionales han predominado y mantenido un constante aumento desde 1970 a la actualidad y, representan el 75% y 80% de los paseantes, mientras que los extranjeros tuvieron una fuerte presencia en el periodo de 1970 a 1974, sin embargo, a partir de 1975 tuvieron una disminución importante y, a partir de este año, su participación no ha sido mayor al 35% del total de turistas que arribaron a Mazatlán, si bien, no se puede negar que entre 2017 y 2018 se registró un incremento considerable respecto a los años anteriores (Figura 3.1).

³³ Una curva logística o en forma de “S” es una función matemática usada principalmente en modelos de crecimiento, de acuerdo con ésta, en un inicio el incremento es de manera exponencial, no obstante, con el tiempo, las presencias de algunos factores externos provocan que la tasa de crecimiento disminuya hasta alcanzar una etapa de madurez, en la cual, el crecimiento disminuye de manera significativa.

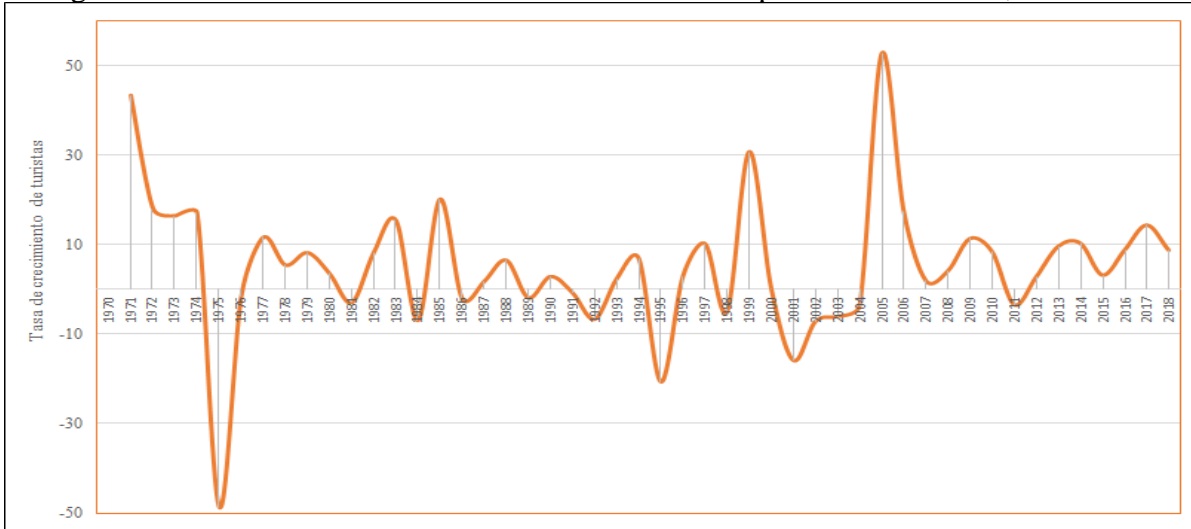
Figura 3.1. Arribo de turistas al puerto de Mazatlán, 1970-2018



Fuente: Elaboración propia a partir de Barbosa y Santamaría (2006); Data Tour (2018); INEGI (2018); Secretaría de Turismo del Estado de Sinaloa (2019).

Para analizar los datos del arribo de viajeros a Mazatlán, también se calculó la tasa de crecimiento para cada uno de los años; a partir de los resultados se observó que los periodos con mayor incremento en el total de visitantes fueron: 1971 con el 43%, 1985 con un 20%, 1999 únicamente con un 31%, mientras que en 2005 se presentó un aumento del 53%; en contraparte, los años que registraron un mayor decremento fueron: 1975 con el -49%, 1995 con una disminución del -21% y 2001 con un -16%, asimismo, entre el 2001 y el 2003 se presentó una baja constante en el flujo turístico (Figura 3.2). No obstante, de tener valores extremos altos, al analizar la mediana (Mdn)³⁴ y la moda (Mo)³⁵, los valores obtenidos fueron Mdn = 4% y Mo= 3%, lo cual indica que, en general, las tasas de crecimiento de turistas han sido bajas en Mazatlán.

Figura 3.2. Tasa de crecimiento del arribo de turistas al puerto de Mazatlán, 1970-2018



Fuente: Elaboración propia.

El mismo análisis se aplicó para los datos de turistas nacionales e internacionales y, con él, se encontraron las siguientes y tendencias (Figura 3.3): a) Periodos en los cuales el crecimiento es muy desigual entre ambos, es decir, hay un incremento en los visitantes nacionales (nac) y un decremento para los internacionales (inter), por ejemplo: 1973 (nac 111%, inter -10%), 1975 nac 2%, inter -74%), 1999 (nac 39%, inter -3%), 2016 (nac 12, inter -13). b) El crecimiento es mayor en el sector internacional que al nacional, como en 1971 (nac 16%, inter

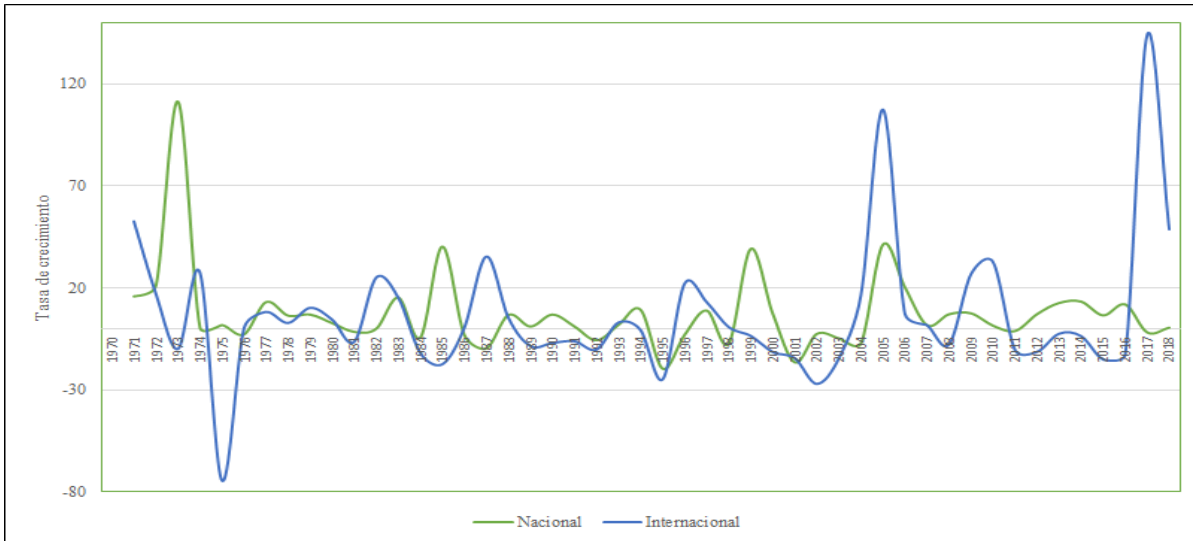
³⁴ La mediana es la puntuación central en una distribución ordenada, es decir, es el valor de una variable que divide en mitades la distribución de los valores, la puntuación por arriba de la cual queda la mitad de los casos y por debajo queda la otra mitad (Ritchey, 2008:112).

³⁵ La moda es la puntuación que ocurre con mayor frecuencia en una distribución (Ritchey, 2008:115).

53%), 1987 (nac -10%, inter -36%), 1996 (nac -3%, inter 22%), 2004 (nac -7%, inter 17%), 2017 (nac -2%, inter 144%). c) El crecimiento es similar entre ambos, tal es el caso de 1977 (nac 13%, inter 8%), 1979 (nac 7%, inter 10%), 1980 (nac 3%, inter 5%), 1983 (nac 15%, inter 15%), 2007 (nac 2%, inter 2%).

El análisis de la mediana y de la moda arrojaron los siguientes resultados: la Mdn internacional es de 4% y, hay dos Mo: 10% y 1%, lo cual indica que en general para este estrato de turistas el crecimiento ha sido negativo; mientras que para los nacionales la Mdn es igual a 1 y la Mo corresponde a 7; si bien, el aumento ha sido positivo, no se denota un crecimiento alto en este sector.

Figura 3.3. Tasa de crecimiento del arribo por tipo de turistas al puerto de Mazatlán, 1970-2018



Fuente: Elaboración propia.

3.1.2. Factores externos e internos que influyeron en el desarrollo turístico del puerto de Mazatlán, 1970–2018

La elaboración de las gráficas de tasas de crecimiento permitió visualizar momentos clave en el incremento, estabilidad y decremento del arribo de viajeros, pero para poder comprender dichos comportamientos fue importante saber el contexto nacional e internacional que pudo influir de manera directa o indirecta en el desarrollo turístico de Mazatlán. Por lo tanto, se realizó una revisión de los acontecimientos ocurridos a nivel mundial que influyeron en la actividad turística de diferentes países: “factores externos” y, de la misma manera, se hizo para

los eventos nacionales: “factores internos” (Soares, Gandara y Baidal, 2012; Osorio, Deverdum, *et al*, 2019). Algunos de estos sucesos serán enlistados en los siguientes apartados.

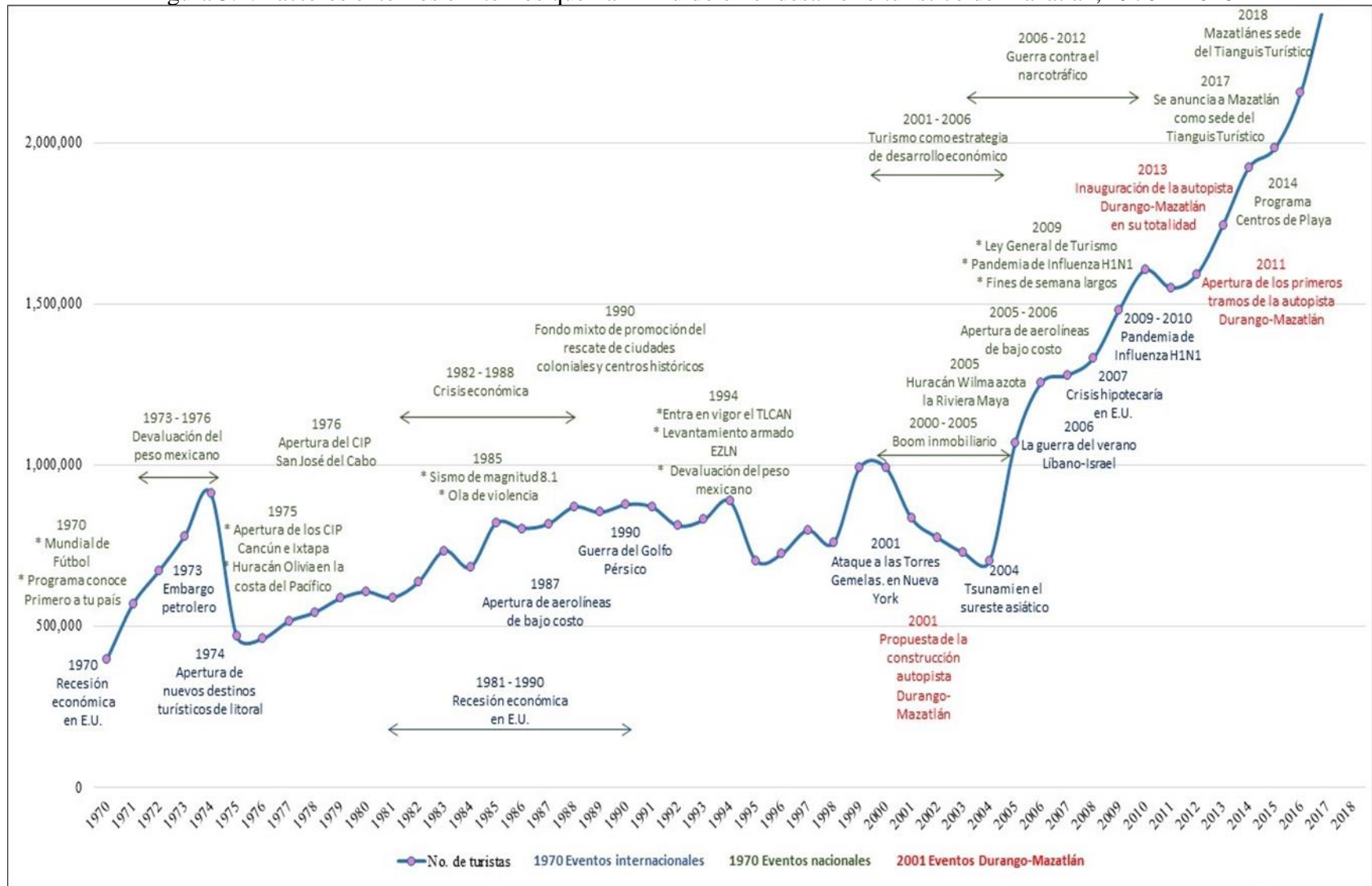
En el gráfico 3.4 se muestran los factores externos e internos que han incidido en términos temporales y espaciales en la dinámica turística de Mazatlán; aunque algunos tienen una secuencia lógica y correspondencia espacial, otros parecieran contradictorios, sin embargo, el conjunto de estos factores son parte de una plataforma compleja en la que se desarrolló el turismo en diferentes escalas que, al final, impactaron el turismo en Mazatlán.

Factores externos

- Fin de la Segunda Guerra Mundial; en 1947 se puso término al conflicto bélico con la firma del “Tratado de París”, posterior a ella, los países que participaron en esta conflagración quedaron devastados y algunos de ellos tenían una dinámica turística significativa, por lo que inició una reorientación de la actividad turística y emergieron nuevos destinos, con lo que se asume que se dio origen al turismo moderno de masas (Barrado, 2001; Vera, López, *et al*, 2013).
- Entre 1945-1947 inició la Guerra Fría entre Estados Unidos y la URSS y, con ella, también comenzó una reconversión en la localización de los destinos turísticos y su oferta, por lo que el turismo cultural (basado en la visita de las ciudades antiguas de Europa) dejó de ocupar una posición central y emergieron nuevos destinos de “Sol y Playa”, consumidos en gran medida por la población estadounidense (Barrado, 2001; Turner, 1991; Vera, López, *et al*, 2013).
- En el periodo de 1950 a 1960 la economía mundial alcanzó un crecimiento inusitado y, con ella, el desarrollo del capitalismo a nivel mundial. La economía de guerra desarrollada por Estados Unidos, así como la recuperación de Europa y Japón tras la Segunda Guerra Mundial permitió alcanzar un “Estado de Bienestar”³⁶, con lo cual se amplió el espectro de estratos sociales que pudieron insertarse a las actividades turísticas (Aparicio, 2014).
- A principios de la década de los setenta del siglo pasado Estados Unidos enfrentó una recesión económica, con lo cual presentó un déficit en su cuenta corriente y el dólar

³⁶ El Estado de Bienestar fue un conjunto de acciones y ejercicios por parte de los gobiernos de los países que permitieron una redistribución y bienestar general de la población.

Figura 3.4. Factores externos e internos que han influido en el desarrollo turístico de Mazatlán, 1970 – 2018



Fuente: Elaboración propia.

vivió una fase de devaluación, lo cual derivó en una inflación de su economía (Aparicio, 2014).

- En 1973 se presentó un conflicto entre Siria y Egipto contra de Israel, de modo que hubo un embargo petrolero a los países que apoyaban a Israel, como a Estados Unidos, lo cual generó un encarecimiento de gasolina que impactó directamente en el turismo carretero practicado por muchos habitantes de Estados Unidos y ello incidió también en el movimiento de automóviles más allá de las fronteras de este país (Portafolio, 2011).
- La reconversión de la actividad turística en el periodo de posguerra alentó la apertura de nuevos centros turísticos alrededor del mundo; en 1974 abrieron sus puertas destinos como Hawái, Alaska, Cuba, Costa Rica, Centroamérica y Sudamérica, lo cual condujo a una competencia entre países por la captación de turistas, en particular los países en los que había emergido un turismo litoral (a mitad del siglo XX) como el caso de México (Santamaría, 2003).
- Durante el periodo presidencial de Ronald Reagan (1981-1989) Estados Unidos vivió una fase de estancamiento y recesión económica, provocando un alza en los precios de los productos básicos, un aumento en el desempleo y un empobrecimiento en un estrato amplio de la población (Economipedia, 2019; Santamaría, 2003).
- En 1987 en Estados Unidos se llevó a cabo un proceso de liberalización del sistema de transporte aéreo que derivó en la introducción de nuevas aerolíneas al mercado, que se caracterizaron por ser de bajo costo y accesibles para la población; esto trajo como consecuencia la introducción de poblaciones más amplias y de menores estratos económicos a los tradicionales; al mismo tiempo, ello influyó en la variedad de aerolíneas que entraron al mercado (Canseco, Zuñiga, Blanco, 2015).
- Un nuevo conflicto bélico surgió 1990 con la Guerra del Golfo Pérsico (Tormenta del Desierto) entre una coalición autorizada por Naciones Unidas en contra de Irak, debido a la anexión por parte de los iraquís de Kuwait. El conflicto trajo consigo un encarecimiento del petróleo y la gasolina, lo que impacto de manera directa a los diversos modos de transporte relacionados con la actividad turística (Santamaría, 2003 y 2016).
- Entre 1990 y 1991 Estados Unidos, una vez más, entro en una recesión económica, pero en esta ocasión la tasa de desempleo fue de 7.7. %, por lo que un gran porcentaje de la

población se encontraba inactiva y, de nueva cuenta, la economía estadounidense sufrió una estrepitosa caída (Santamaría, 2003 y 2016).

- Durante el 2001 Estados Unidos fue víctima de un ataque terrorista a las Torres Gemelas de Nueva York, lo que trajo como respuesta una nueva invasión a Irak y un endurecimiento en las medidas de seguridad del país, principalmente la de los aeropuertos internacionales; lo cual trajo consigo una caída en el flujo turístico del país (Santamaría, 2003).
- El 26 de diciembre del 2004 un maremoto de magnitud 9.0 se produjo en las costas de Sumatra, Indonesia; el tsunami causó daños considerables en la actividad turística de Indonesia, Sri Lanka y Tailandia, provocando la canalización de miles de turistas a diferentes centros turísticos (La Jornada, 2004).
- En el verano del 2006 se avivaron de nueva cuenta los levantamientos armados en Medio Oriente; en esta ocasión, se desató la guerra entre el Líbano e Israel, lo que acrecentó la preocupación de Arabia Saudí respecto al aumento de la influencia de Irán sobre el mundo árabe, con lo cual, los israelíes comenzaron a planear un ataque aéreo contra Irán; al mismo tiempo, en Irak los chiíes se levantan en armas, apoyados por las hazañas de su nuevo gobernante Hezbolá (Halliday, 2009).
- Para el 2007 inició en Estados Unidos una crisis hipotecaria derivada de la sobrevaloración en los precios de las viviendas y el otorgamiento desmedido de créditos hipotecarios que no pudieron ser pagados, esto llevó a la quiebra a diferentes instituciones financieras, que tuvieron que ser rescatadas por los gobierno locales, provocando un endeudamiento del Estado y, para hacer frente a él, se aplicaron programas de austeridad económica que incrementaron las brechas sociales a nivel mundial (Nava, 2013; Santamaría, 2003 y 2016).

Factores internos

- Posterior al periodo revolucionario que vivió México, se comenzó a vislumbrar la necesidad de mejorar la accesibilidad terrestre del país, para lo cual, se propusieron diversos proyectos, entre ellos, en 1923 la conexión de Mazatlán con la ciudad de Durango (Santamaría, 2003).

- Entre 1935 y 1937 se construyó la carretera Ladero–Ciudad de México, la cual se convirtió en una de las rutas de tránsito más importante entre el altiplano central y Estados Unidos; dentro de la ruta que seguía este camino se encontraba Mazatlán, lo cual le permitió ser un puerto accesible para Estados Unidos (Lizárraga, 2017).
- Bajo la influencia de las nuevas preferencias de los turistas estadounidenses, los destinos de playa comenzaron a cobrar más relevancia; México aprovechó sus extensas zonas de litoral y comenzó a desarrollar y consolidar destinos como Acapulco y Mazatlán (Santamaría, 2003; Lizárraga, 2017).
- En 1949 se expidió la primera ley sobre turismo que dictaba los principales lineamientos que debería seguir el desarrollo de la actividad (Baños, 2012).
- México vivió en 1954 el “Año dorado del turismo”, al obtener un alto ingreso por esta actividad, por lo cual, en 1956, se creó el Fondo de Garantía y de Fomento al Turismo, el cual consistía en un fideicomiso destinado a la promoción y apertura de nuevos centros turísticos, así como apoyo al desarrollo de los ya existentes e incentivar la inversión turística nacional a través del otorgamiento de créditos (Baños, 2012; SECTUR, 2006).
- A inicios de los años sesenta del siglo pasado el gobierno federal constituyó diferentes mecanismos que apoyaron al desarrollo del turismo como el Consejo Nacional del Turismo y una ley que reguló las tarifas hoteleras en todo el país (Santamaría, 2003).
- En 1964 emergió Puerto Vallarta en Jalisco como un centro turístico importante de playa en las costas del océano Pacífico, y ello significó una competencia directa para Acapulco y Mazatlán (Santamaría, 2003).
- La conexión por vía terrestre siguió siendo un punto fundamental para el apoyo del turismo nacional, por lo que en 1967, se presentó el programa “Carretera 15” que conectaba Michoacán, Jalisco, Nayarit, Sinaloa y Sonora en México, además de Los Ángeles y Arizona en Estados Unidos. En el mismo año entró en función los “Ángeles Verdes”, cuerpo policiaco dedicado a la protección y auxilio de los turistas carreteros (Santamaría, 2003).
- En 1968 y 1970 México fue sede de eventos deportivos relevantes en el orbe mundial como los Juegos Olímpicos y el Mundial de Fútbol; ambos provocaron que en el ámbito mundial se dirigieran las miradas a México, oportunidad que aprovechó el gobierno federal para promocionar los destinos turísticos del país. No obstante, los hechos violentos

derivados del levantamiento estudiantil y la masacre de Tlatelolco opaco la imagen turística de México.

- A principios de 1970 se comenzó a promocionar el turismo social y juvenil, a través del programa “Conoce primero tu país”, que alentó a la población mexicana a visitar los distintos centros vacacionales del país, el cual fue complementado con el inicio de la semana laboral inglesa y que brindaba un mayor tiempo de ocio a los trabajadores (Santamaría, 2003; SECTUR, 2006).
- En 1971 se crearon los fideicomisos turísticos a fin de permitir la inversión extranjera en las franjas fronterizas y las costas de México, con el propósito de incentivar las inversiones turísticas en los destinos litorales emergentes, mientras que, para los destinos que ya estaba consolidados, también se alentaba la inversión por parte de capitales locales (Santamaría, 2003; SECTUR, 2006).
- A pesar de la construcción de nuevos centros de playa el gobierno empezó a dirigir parte de la oferta turística a la promoción de atractivos relacionados con la historia y cultura del país, por lo que en 1972, se promulgó la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas (Santamaría, 2003; SECTUR, 2006).
- En el periodo de 1973 a 1976 México entro en un periodo de inflación que derivó en una crisis económica y en la devaluación del peso mexicano, una de las más graves en la historia del país (Santamaría, 2003; SECTUR, 2006).
- En 1974 se inauguraron los primeros hoteles y aeropuerto del Centro Integralmente Planeado (CIP) de Cancún en Quintana Roo. Luego, Ixtapa en Guerrero fue seleccionada para la construcción del segundo CIP en México, el cual entró en funcionamiento en 1975, con la apertura de hoteles cinco estrellas y un campo de golf (Tulio y Santamaría, 2016).
- En 1975 la costa del Pacífico fue azotada por el huracán Olivia, dejando a su paso algunas localidades con serios daños, entre ellas, Mazatlán (Santamaría, 2003; Vega, 1998).
- El presidente de México Luis Echeverría suspendió en 1975 el Convenio bilateral entre México y Estados Unidos, provocando las salidas de algunas líneas aéreas norteamericanas del país y el cierre de algunas rutas aéreas (Santamaría, 2003).
- Otro de los CIP que abrió sus puertas en 1976 fue el de San José del Cabo, pensado como un destino de playa exclusivo y de baja densidad; en sus inicios estuvo constituido con

hoteles de cinco estrellas y gran turismo; posteriormente, se vincularía con el centro turístico de Cabo San Lucas (Tulio y Santamaría, 2003).

- Para 1977 se constituyó el Fondo Nacional de Fomento al Turismo como organismo encargado del desarrollo, mantenimiento y conservación de los Centros Integralmente Planeados pero posteriormente, sería una de las instituciones encargadas del desarrollo turístico nacional (FONATUR, 2019).
- México experimentó una nueva crisis económica entre 1982 a 1988, ésta se derivó de la crisis que atravesaba Estados Unidos y del aumento en la tasa de interés en los créditos externos. En este periodo en el país hubo un estancamiento económico, una alta inflación y una devaluación del peso mexicano (Cárdenas, 2015).
- Se expidió la Ley Federal de Turismo en 1984, encargada de marcar los lineamientos de planeación, promoción y fomento turístico (DOF, 1984).
- México fue afectado severamente el 19 de septiembre de 1985 por un sismo de magnitud 8.1, dejando una zona de desastre en la zona centro del país, particularmente en la Ciudad de México (Santamaría, 2003). Asimismo, el país atravesaba una ola de violencia que provocó una contracción de la actividad turística en todo el país (Santamaría, 2016).
- A finales de la década de los ochenta del siglo pasado se comenzó a gestar un movimiento que buscaba rescatar los centros históricos de las ciudades, con la finalidad de integrarlos a la oferta turística nacional. Por lo anterior, se conformó el “Fondo Mixto de Promoción” turística dirigido al rescate de las ciudades coloniales y a sus centros históricos (Lizárraga, 2017).
- En 1991 se firmó el Tratado de Libre Comercio entre Canadá, Estados Unidos y México, el cual, entró en vigor hasta 1994 (Santamaría, 2016).
- Para 1994 el arribo de turistas internacionales disminuyó, debido al levantamiento armado del Ejército Zapatista de Liberación Nacional en Chiapas (Santamaría, 2016). En el mismo año, la economía mexicana afrontó un déficit que terminó con la devaluación del peso mexicano e inició una nueva crisis económica que azotó el país, ésta fue provocada por la falta de reservas internacionales que causó la mayor devaluación del peso mexicano (Santamaría, 2016).
- Surgió la aerolínea Magnicharter en 1994, especializada en vender paquetes turísticos que incluían el boleto de avión y su ruta inicial fue la de México-Cancún (Santamaría, 2016).

- Entre el 2000 y 2005 se dio un *boom* inmobiliario que sería aprovechado para la venta de segundas residencias en las principales zonas turísticas del país (Santamaría, 2016).
- A inicios del nuevo siglo se consideró que la actividad turística sería uno de los principales ejes de desarrollo económico del país en el “Programa Nacional de Turismo 2001-2006”. El gobierno federal puso en marcha el Programa de Fortalecimiento y Competitividad de la Actividad Turística, que tuvo como propósito el invertir en el mejoramiento y renovación de los centros turísticos del país (Santamaría, 2003 y 2016).
- Durante el 2004 y 2005 México alcanzó una estabilidad económica que permitió a consolidar y aumentar la actividad turística domestica (Santamaría, 2003 y 2016).
- El paso de huracán “Wilma” en la costa de Quintana Roo en el 2005 daño de manera importante la infraestructura, equipamiento y atractivos turísticos de Cancún y La Riviera Maya, provocando que los flujos de turistas se movilizaran a los demás CIP’s y a los centros turísticos tradicionales (Barbosa, 2006).
- En los años 2005 y 2006 surgieron las líneas aéreas de bajo costo: Interjet, Volaris y Viva Aerobús (Canseco, Zúñiga y Blanco; 2015).
- En el 2009 se expidió la nueva Ley General de Turismo en el 2009 y, con ello, el gobierno federal y los locales pudieron adquirir por diferentes medios terrenos que, de acuerdo con sus características, representen una zona turística potencial (DOF, 2009).
- En marzo del 2009 se reportaron los primeros casos de la influenza A (H1N1), que se propagó con rapidez, generando una alerta y contingencia sanitaria que paralizó las actividades sociales y económicas de México (Nava, 2013).
- La Secretaría de Educación Pública instauró los fines de semana largos, asociados a los días festivos del país en el 2009 (Nava, 2013).
- En el periodo presidencial de Felipe Calderón (2006-2012) inició una guerra contra el narcotráfico, que derivó en el aumento de la violencia en el país, un mayor consumo de drogas, la violación a los derechos humanos y el nacimiento de grupos paramilitares (Morales, 2011).
- La SECTUR impulsó en el 2014 el programa Centro de Playas que busca detectar las problemáticas particulares de los destinos de sol y playa, para atenderlas de manera oportuna y mantenerlos vigentes a partir de soluciones a la medida (SECTUR, 2014).

- En febrero del 2017 se anunció que Mazatlán sería la sede del Tianguis Turístico 2018 de México (Valadez, 2017).
- En el mes de abril del 2018 se llevó a cabo la cuadragésima tercera edición del “Tianguis Turístico de México” en Mazatlán (Presidencia de la República; 2018).

Los eventos nacionales e internacionales son sólo algunos de los que han influido de manera positiva o negativa en la evolución de Mazatlán como destino turístico, a continuación, se procederá a realizar un análisis que permita entender el desarrollo y las diferentes fases del ciclo de vida de la llamada Perla del Pacífico.

3.1.3. Análisis de regresión lineal para la definición de las fases del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán

Si bien, la curva de crecimiento logístico presentada en el apartado anterior da una primera aproximación al comportamiento en el arribo de turistas en Mazatlán, ésta no permite definir de forma sencilla cada una de las etapas del CVDT; por lo tanto, se recurrió a un análisis de regresión lineal que permitiera analizar de mejor manera el comportamiento y variación de estos flujos, para así, determinar las fases evolutivas de una manera más precisa. Se eligió un modelo de regresión lineal porque este método estadístico determina el tipo de relación entre dos variables y su comportamiento a lo largo de su evolución conjunta; asimismo, permite probar una hipótesis sobre la relación de una variable dependiente (y) y una independiente (x); los aspectos que se quieren rescatar con este método son: la existencia de una asociación entre dos variables; la dirección o sentido de la asociación; el grado de la asociación y la naturaleza o función matemática de la asociación (Carrera, C. del Canto, C., Gutiérrez, J., Méndez, R, Pérez, Ma., 1998; Ritchey, 2008).

Los supuestos con los que trabaja el modelo lineal simple son los siguientes: a) involucra únicamente una variable independiente y presume que a cada cambio de valor de ésta hay un incremento o decremento de la variable dependiente; b) el “error” está “normalmente” distribuido; c) el residual tiene un valor esperado de media cero y una varianza constante e independientemente distribuida; d) los errores no están correlacionados; e) la variable independiente supone valores fijos en muestras repetidas. De acuerdo con lo anterior la ecuación de la regresión lineal simple es:

$$Y = a + bX$$

Donde:

Y : Variable dependiente

a : Es la ordenada de origen (debe calcularse)

b : Pendiente de la recta (debe calcularse)

X : Variable independiente

El análisis de regresión permite conocer mediante “ a ” el lugar en la cual la recta cruza con el eje de ordenadas y , con “ b ”, la variación que se produce en la variable dependiente cuando la independiente varía en una unidad, es decir, a medida que “ X ” aumenta una unidad “ Y ” aumentará cierto número de unidades.

Para poder desarrollar el modelo se partió de las siguientes premisas que van acorde con el marco teórico del CDVT:

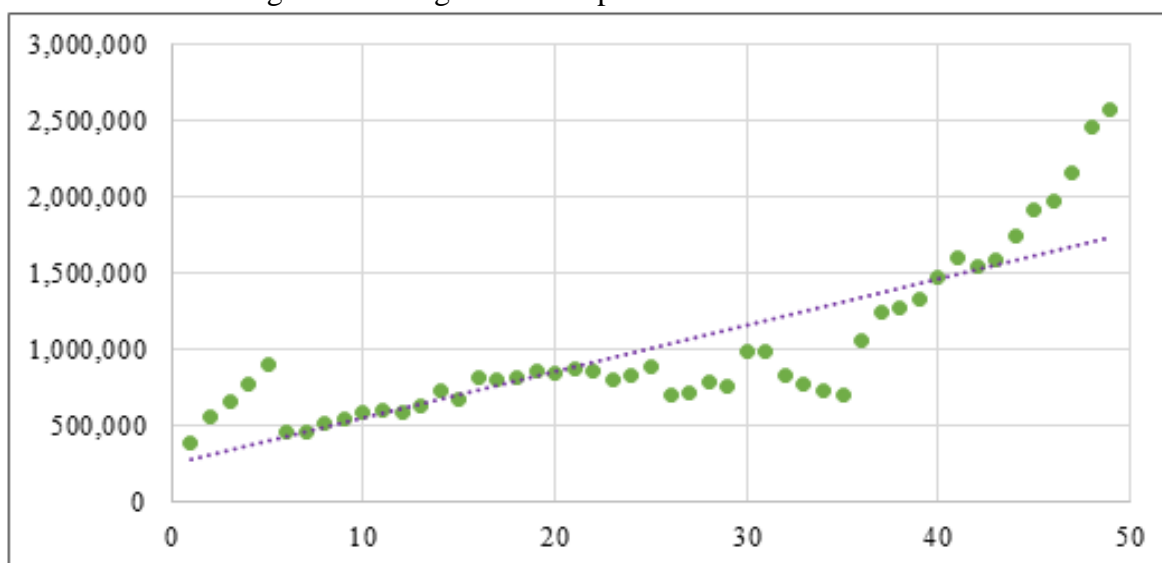
- a) Para Butler, los destinos turísticos son dinámicos y estos van cambiando conforme pasa el tiempo; parte de este cambio se relaciona con el aumento del número de turistas que demandan una mayor cantidad de servicios y de actividades, que impactan directamente en el territorio, en tanto que éste se adecua a las nuevas exigencias del sector turismo. Por lo tanto, el análisis retoma la base del modelo que tiene que ver con una relación entre el arribo de turistas y el paso del tiempo (años).
- b) Para elaborar la regresión lineal se define como variable dependiente “ y ” al número de turistas y, como variable independiente “ x ” a los años, es decir, el paso de los años afecta de manera directa el arribo de turistas.
- c) Las hipótesis³⁷ que se enuncian para el análisis son:
 - H_0 : El aumento en el arribo de turistas es independiente al paso de los años.
 - H_1 : El número de turistas aumenta conforme van avanzando los años.

Conforme a lo anterior, primero se debe verificar que exista una relación entre las dos variables bajo estudio, por lo tanto, se realizó un diagrama de dispersión que permite observar la relación entre dos conjuntos de variables, a través del traslado de los valores de los datos a un sistema de coordenadas cartesianas que genera una nube de puntos y cuya distribución permite deducir

³⁷ En este tipo de análisis se debe de establecer una hipótesis nula (H_0) y una hipótesis alternativa (H_1).

de manera visual y aproximativa la asociación existente entre ambas variables; otra ventaja de aplicar éste tipo de esquema, es que permite confirmar si la regresión lineal es la función más adecuada para realizar el análisis de CVDT (Carrera, *et.al.*, 1998). El diagrama se elaboró graficando el número de turistas contra los años (periodo de 1970 a 2018) y, con él, se observó una asociación positiva, es decir, a medida que avanzan los años aumenta el número de turistas, asimismo, la distribución de puntos a lo largo de la línea de tendencia reafirma que la regresión más adecuada para realizar el análisis es la lineal³⁸ (Figura 3.5).

Figura 3.5. Diagrama de dispersión turistas versus años



Fuente: Elaboración propia.

Pese a que el diagrama de dispersión muestra una relación entre las variables estudiadas, se optó por realizar un análisis de correlación que permitió determinar el grado de asociación de forma concreta y precisa entre ambas variables. En este caso, como únicamente se está trabajando con dos variables, se utilizó el coeficiente de correlación de Pearson (r), el cual pone en relieve la asociación existente entre dos variables, basándose en el concepto de covarianza³⁹. Los valores del coeficiente oscilan entre -1 y +1 y se interpreta de la siguiente forma: si el resultado obtenido es la unidad, significa que las dos variables mantienen una correlación perfecta y varían en la misma proporción; por el contrario, si el coeficiente es 0

³⁸ Como antecedente de este trabajo se encuentra el realizado por Barbosa y Santamaría (2006), sin embargo, ellos realizan una regresión logarítmica y su temporalidad es de 1970 a 2001.

³⁹ Mide la relación en lineal entre dos variables y refleja el grado de variación conjunta en ambas, a través de ella, se puede observar si las variables mantienen un vínculo de dependencia o no (Ritchey, 2008).

quiere decir que no existe ninguna asociación; en cambio, si éste es cercano a 0 denota que la asociación es muy débil, mientras que, entre más cercano a 1 se encuentre, la asociación es fuerte; respecto a los signos, si es positivo indica que una variable aumenta en proporción a la otra y, si es negativo, la variable disminuye en la misma proporción que la otra. Por lo tanto, si se tiene un índice inferior a 0.40 significa que el grado de asociación es pequeño, entre 0.41 y 0.70 la asociación es mediana y, si es < 0.70 hay un elevado grado de relación (Carrera, *et.al.*, 1998; Ritchey, 2008). Para la obtención del coeficiente de Pearson se ocupó la siguiente formula:

$$r = \frac{\sum(X - \bar{X})(Y - \bar{Y})}{\sqrt{\sum(X - \bar{X})^2 \sum(Y - \bar{Y})^2}}$$

Donde:

r = coeficiente de correlación de Pearson

X = variable independiente

Y = variable dependiente

\bar{X} = Media de la variable independiente, X

\bar{Y} = Media de la variable dependiente, Y

A partir del coeficiente de correlación de Pearson se puede calcular el coeficiente de determinación (r^2), el cual, se obtiene elevando al cuadrado el coeficiente de Pearson $r^2 = (r)^2$ y, con él, se puede conocer en qué medida la variación experimentada por la variable independiente explica la variación sufrida por la variable dependiente (Carrera, C., *et.al.*, 1998). Conforme al análisis realizado, el coeficiente de correlación de Pearson es de 0.83 (Cuadro 3.1), lo cual significa que existe una alta asociación entre ambas variables y, por lo tanto, es factible continuar con el análisis de regresión lineal.

Cuadro 3.1. Coeficiente de correlación de Pearson años versus turistas

	Año	Turistas
Año	1	
Turistas	0.83	1

Fuente: Elaboración propia.

Para proseguir con la parte metodológica se realizó el análisis de regresión lineal mediante el programa “Excel 2016”, a través de su módulo de fórmulas estadísticas y gráficos de dispersión. A partir de ellos, se pudo generar una gráfica que mostró la distribución de los puntos con su línea de ajuste y el resultado de la ecuación lineal; los datos quedaron así:

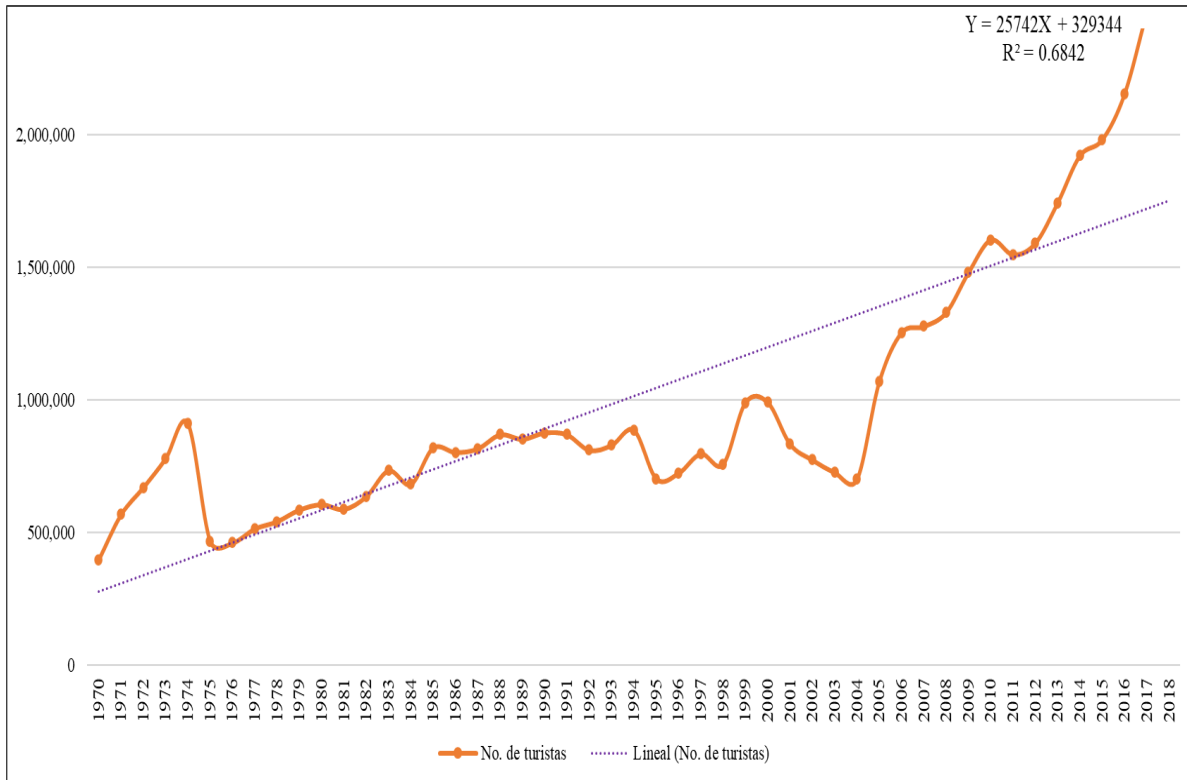
$$Y = 25,742 X + 329,344$$
$$r^2 = 0.6842$$

Lo anterior quiere decir que existe un aumento de 25,742 turistas en promedio por cada año que pasa y que el punto en que se corta la recta es 329,344, lo que corresponde al número de turistas que arribaron al puerto en 1970, asimismo, el coeficiente de determinación (r^2) es de 0.6842, lo que significa que el modelo explica el 68% de la variación en el arribo de turistas respecto a cada año (Figura 3.6). Estos resultados validan la hipótesis alternativa que confirma la relación entre el aumento del número de turistas y el paso de los años; en principio, la relación pudiera parecer obvia, pero a partir de este análisis se puede proponer la clasificación de las etapas del desarrollo turístico de Mazatlán, a través de la distribución de los puntos respecto a la línea de ajuste, ya que, a partir de la distancia entre ellos, se puede diferenciar con mayor precisión el comportamiento en el arribo de turistas.

Mediante el análisis visual de la gráfica resultado de la regresión lineal, se identificaron cinco comportamientos que se dan entre la distancia entre la distribución de los puntos y la línea de ajuste: 1) Una distribución hacia arriba de la línea de ajuste, asociado a un crecimiento en el número de visitantes entre 1970 a 1974; 2) Un descenso abrupto en el arribo de turistas en 1975; 3) Entre 1978 y 1991 se observa que los puntos caen sobre la línea de ajuste o muy cerca de ella, lo que indica una estabilidad en el crecimiento de turistas durante este periodo; 4) En 1992 y el 2004 la distribución de los datos por debajo de la línea de ajuste, se asocia con una disminución en el flujo de turista, por lo que se le consideró como un periodo de estancamiento; 5) A partir del 2005 se vuelve a presentar un aumento en el número de arribos de los turistas, marcada por una clara distancia entre la distribución de puntos y la línea de ajuste (Figura 3.7).

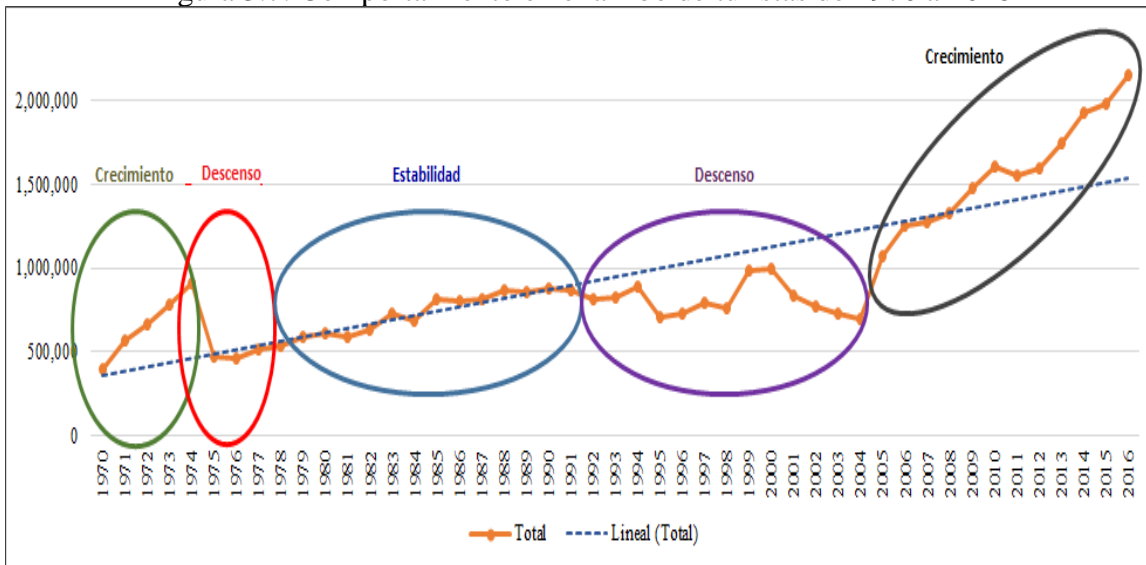
Figura 3.6. Diagrama y ecuación del modelo de regresión lineal entre el número de turistas y el periodo de 1970 a 2018

Efectos espaciales del turismo en Mazatlán a partir de su integración carretera con Durango: “rejuvenecimiento” de un centro turístico litoral maduro



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.7. Comportamiento en el arribo de turistas de 1970 a 2018



Fuente: Elaboración propia.

Para poder analizar de mejor forma la relación entre el incremento de turistas por cada año, de acuerdo con los comportamientos identificados, se dividió la gráfica en tres periodos: el primero abarca de 1970 a 1977, el segundo de 1978 a 2004 y, el tercero de 2005 a 2018. A

cada uno de estos periodos se les volvió a aplicar el análisis de regresión lineal y sus resultados se muestran en el Cuadro 3.2.

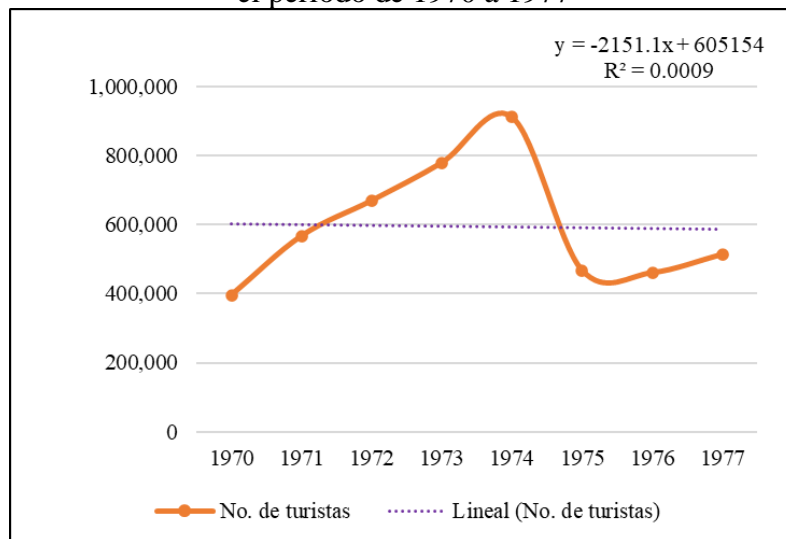
Cuadro 3.2. Análisis de regresión por segmentación de los años de arribo de turistas

Periodo de años	bX	a	r	r^2
1970 - 1977	-2,151.1 X	605,154	-0.0296	0.0009
1978 - 2004	9,210.7 X	647,355	0.5337	0.3546
2005 - 2018	98,966 X	955,109	0.9708	0.9391

Fuente: Elaboración propia.

El análisis de correlación realizado para el periodo de 1970 a 1977 arrojó un resultado cercano a cero, lo cual indica que, por lo menos en este periodo, el transcurso de los años no afecta el incremento de los turistas, ni de manera positiva ni negativa. Aunque se realizó el análisis de regresión lineal, los datos arrojados no se deben de interpretar porque el coeficiente de determinación ($r^2 = 0.009$) indica que no es buen modelo (Figura 3.8). Este resultado se puede entender al revisar las tasas de crecimiento anuales, en ellas se observa que el único año que presenta un incremento en el arribo de turistas fue el de 1971, con el 43%, pero a partir de 1974 comienza una disminución en la tasa de crecimiento alcanzando el mayor decremento en 1975 con una tasa negativa de -49% (Cuadro 3.3).

Figura 3.8. Diagrama y ecuación del modelo de regresión lineal entre el número de turistas y el periodo de 1970 a 1977



Fuente: Elaboración propia.

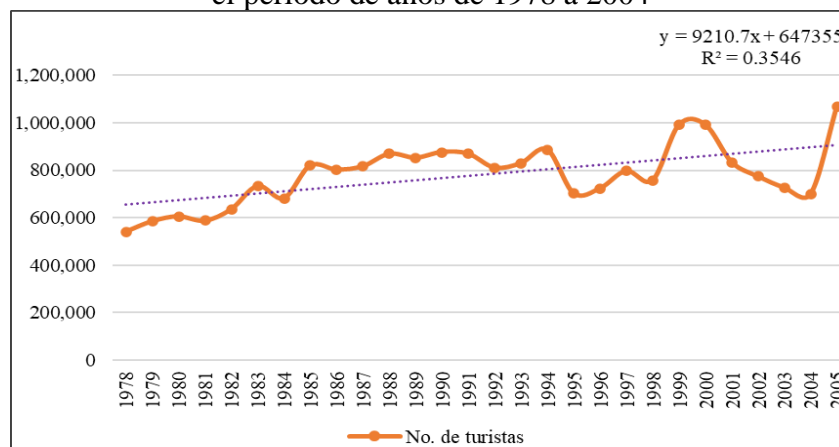
Cuadro 3.3. Tasa de crecimiento anual de turistas 1970-1977

Año	Total	Tasa de crecimiento	Año	Total	Tasa de crecimiento
1970	395,786		1974	911,077	17
1971	567,161	43	1975	467,700	-49
1972	669,250	18	1976	460,400	-2
1973	778,715	16	1977	513,700	12

Fuente: Elaboración propia.

Se definió el periodo de 1978 a 2004 debido a que la nube de puntos es la más cercana a la línea de ajuste. De acuerdo con la regresión lineal, en promedio hay un aumento de 9,210 turistas por cada año que pasa, sin embargo, la correlación entre variables es de 0.53, lo que indica una asociación mediana, que puede ser explicada mediante la tasa de crecimiento anual y que muestra entre 1978 a 1988 un crecimiento constante; en contraparte, el periodo de 1989 a 2004 presenta una disminución paulatina en el arribo de visitantes (Figura 3.9 y Cuadro 3.4).

Figura 3.9. Diagrama y ecuación del modelo de regresión lineal entre el número de turistas y el periodo de años de 1978 a 2004



Fuente: Elaboración propia.

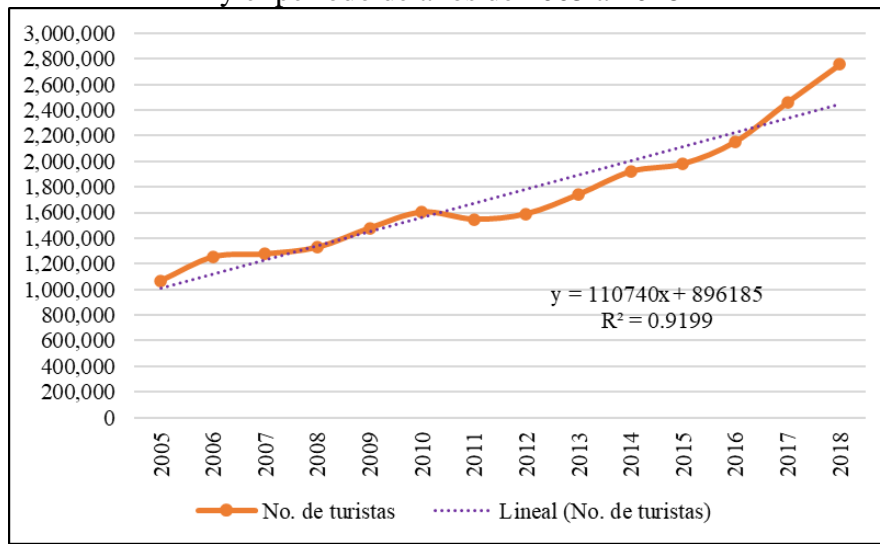
Cuadro 3.4. Tasa de crecimiento anual de turistas 1978 a 2004

Año	Total	Tasa de crecimiento	Año	Total	Tasa de crecimiento
1977	513,700	12	1991	869,059	-1
1978	541,300	5	1992	810,572	-7
1979	585,400	8	1993	829,414	2
1980	605,600	3	1994	886,349	7
1981	587,500	-3	1995	702,953	-21
1982	635,700	8	1996	723,309	3
1983	733,500	15	1997	796,759	10
1984	682,200	-7	1998	757,620	-5
1985	819,300	20	1999	990,164	31
1986	802,295	-2	2000	991,330	0
1987	816,180	2	2001	833,716	-16
1988	868,840	6	2002	773,616	-7
1989	852,106	-2	2003	726,685	-6
1990	876,084	3	2004	699,844	-4

Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, entre 2005 a 2018 la correlación es de 0.91 la más alta en los tres periodos, ésta se relaciona directamente con el coeficiente de determinación que es de 0.93, lo que indica que es un buen modelo (Figura 3.10). El análisis de regresión señala que hay un aumento en promedio de 98,966 turistas por cada año y, a diferencia de los otros periodos, la tasa de crecimiento anual va en constante aumento, el mayor repunte fue en el 2005 con 53%; antes de este año, la cifra más alta se dio en 1971 con el 43%, es decir, tuvieron que pasar 34 años para que hubiera una recuperación significativa en la afluencia turística al puerto de Mazatlán (Cuadro 3.5).

Figura 3.10. Diagrama y ecuación del modelo de regresión lineal entre el número de turistas y el periodo de años de 2005 a 2018



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 3.5. Tasa de crecimiento anual de turistas 2005 a 2018

Año	Total	Tasa de crecimiento	Año	Total	Tasa de crecimiento
2005	1,068,100	53	2012	1,591,233	3
2006	1,253,854	17	2013	1,743,600	10
2007	1,277,400	2	2014	1,922,000	10
2008	1,329,600	4	2015	1,981,883	3
2009	1,480,100	11	2016	2,154,570	9
2010	1,603,808	8	2017	2,462,870	14
2011	1,548,300	-3	2018	2,676,591	9

Fuente: Elaboración propia.

3.2. Definición de las etapas del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán

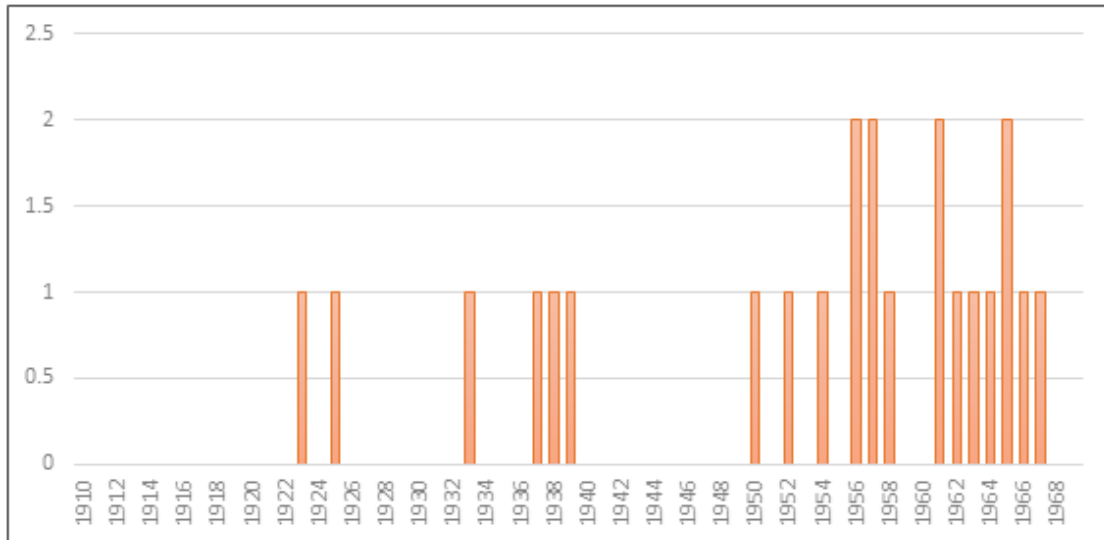
Para definir las fases del CVDT del puerto de Mazatlán se utilizó la clasificación realizada por Butler (2006_a), la cual se sustenta en el comportamiento del flujo de turistas a lo largo del tiempo y son: exploración, involucramiento, desarrollo, declive, consolidación, estancamiento y post-estancamiento. Como se mencionó en el segundo capítulo, los primeros indicios de la actividad turística se registraron a partir de la primera mitad del siglo XX, por lo tanto, para delimitar sus primeras fases del CVDT se usó el número de empresas relacionadas con el sector turístico entre 1910 a 1969, debido a la ausencia de datos en el arribo de turistas en dicho periodo (Figura 3.11); para los años subsecuentes y la distinción de las siguientes etapas de evolución, se ocupó el análisis realizado con la regresión lineal simple y la tasa de crecimiento (Figura 3.12). De acuerdo con lo anterior, las fases de crecimiento del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán, en función de la propuesta de Butler (2006_a) se definen de la siguiente manera:

- a) Exploración: de 1850 a 1929; en esta época la actividad minera y comercial seguían siendo predominantes, por lo cual el puerto era una zona de afluencia de personas de negocios, por lo que, se establecieron los primeros hoteles que atendieron sus necesidades de alojamiento y alimentación.
- b) Involucramiento: de 1930 a 1949; en este periodo aumentó el número de empresas relacionadas al ramo turístico, además, comenzó la reconversión de las actividades económicas tradicionales del puerto hacia la pesca y turismo.
- c) Desarrollo: de 1950 a 1974; debido a que es el periodo en el que se incrementó año con año el número de empresas turísticas y, además, hubo un aumento del número de turistas que arribaron al puerto, principalmente en 1971.
- d) Post-estancamiento/Declive: de 1975 a 1977; aunque es un periodo muy corto se consideró como tal por registrar la caída más estrepitosa en el arribo de turistas en toda la historia de la Perla del Pacífico.
- e) Consolidación: de 1978 a 1988; si bien, cuando se realizó la segmentación de los años para realizar nuevamente el análisis de regresión la asociación entre las variables fue media, se decidió considerarlo como consolidación, debido a que su tasa de crecimiento indicó un incremento paulatino del número de turistas.
- f) Estancamiento: al igual que el periodo de consolidación su correlación fue media, pero entre 1989 a 2004 la tasa de crecimiento en muchos de sus años fue negativa e, incluso

para el 2000 fue nula, aunque no presentó una disminución en la afluencia turística como en 1974.

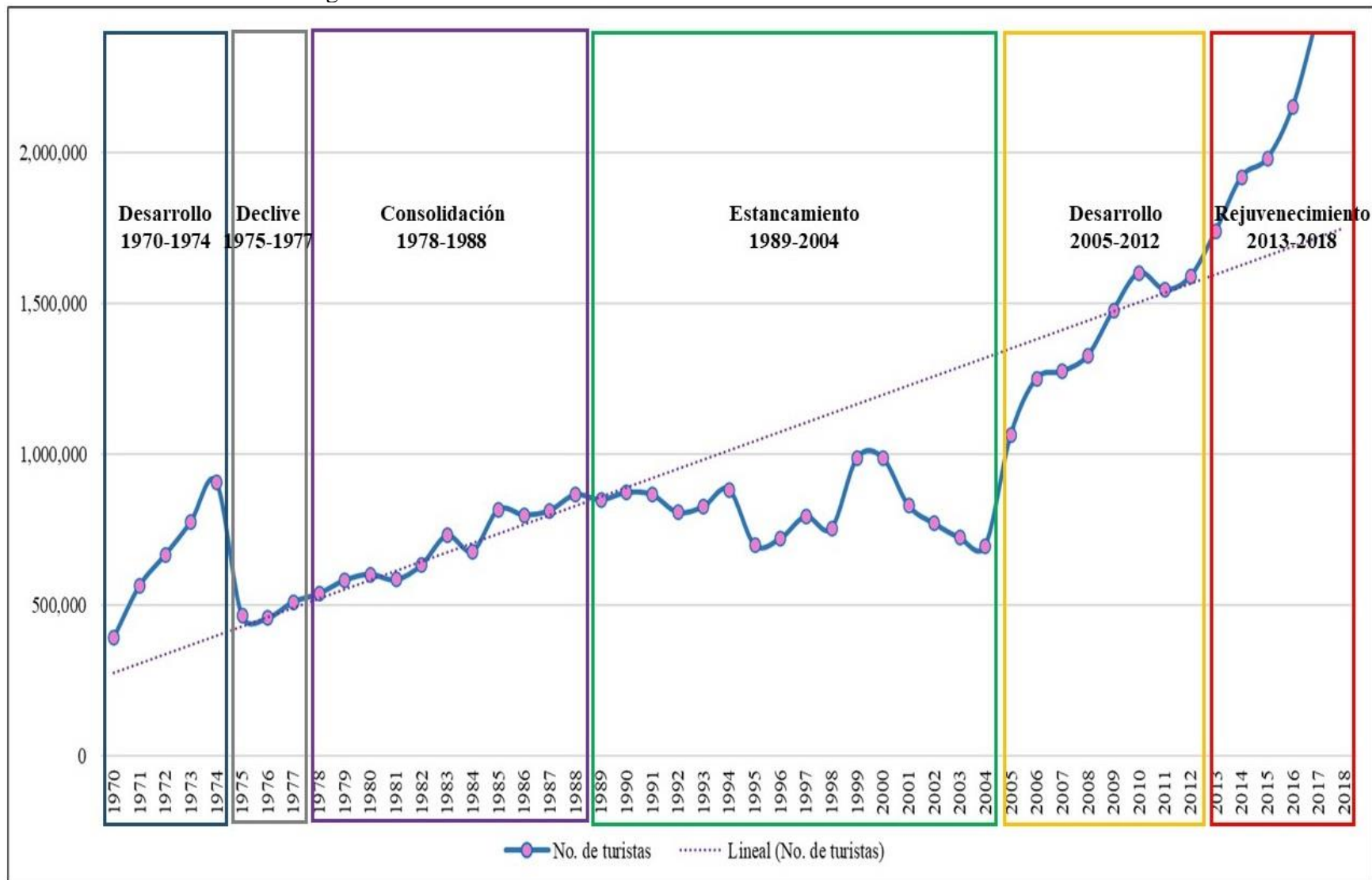
- g) Desarrollo: se consideró nuevamente esta etapa en el desarrollo de Mazatlán, debido a que en la segmentación de los nuevos periodos para realizar el análisis de regresión, entre 2005 a 2012, ambas variables presentaron la mejor correlación y modelo, asimismo, la tasa de crecimiento fue continua en todos los años y se registró el mayor porcentaje de afluencia turística en el 2005, el más alto entre 1970 a 2016.
- h) Post-estancamiento/Rejuvenecimiento: de 2013 al 2018; debido a que, al observar la gráfica, se distingue una pendiente más pronunciada a partir de ese año por el aumento en el arribo de turistas; asimismo, en el 2013 se inauguró el proyecto completo de la autopista Durango-Mazatlán que integra parte del “Corredor Económico del Norte”; de acuerdo con Butler, la presencia de un proyecto de esta magnitud tiende a revitalizar la actividad turística de las localidades involucradas.

Figura 3.11. Empresas turísticas constituidas en Mazatlán 1910 - 1969



Fuente: Elaboración propia a partir de Román y Aguilar, 2010.

Figura 3.12. Definición de las fases del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán



Fuente: Elaboración propia.

3.2.1. Caracterización de las etapas del Ciclo de Vida Turístico de Mazatlán

3.2.1.1. Exploración: 1850-1929

Para esta época la ciudad de Mazatlán ya se había constituido como uno de los puertos mexicanos más importantes, con una actividad comercial pujante, aunque tenía una minería en decadencia. La dinámica económica había generado la necesidad de crear establecimientos que atendieran a las personas de negocios que visitaban el puerto, tal fue el caso de la Fonda de Cantón (1850), ubicada en Olas Altas, que hospedó a los viajeros atraídos por la fiebre del oro y que fue considerada uno de los primeros establecimientos en ofrecer servicio de habitación y restaurante; el Hotel Iturbide (1878) (Figura 3.13) que hospedó a grandes personajes, entre ellos a la actriz Ángela Peralta fallecida en sus aposentos tras contagiarse de la peste; los hoteles Nacional (1884) y Central (1893), este último considerado en su momento uno de los mejores alojamientos para las personas que visitaban el puerto (DOCEDIEZMERAZ 2015_b; Martini, 2005, Valadés, 2015).

Figura 3.13. Hotel Iturbide propiedad de Manuel Rubio



Fuente: Valadés, 2015, <https://www.noroeste.com.mx/especiales/memoriasdemazatlan/201512/6.php>

En ese entonces Mazatlán ya contaba con sitios de socialización frecuentados por locales y visitantes, entre ellos destacaban: la Plazuela Machado (1837), conocida en sus inicios como “Paseo de los Naranjos” y, a partir de la cual, se comenzó a desarrollar el ambiente económico, social y cultural del Mazatlán (Figura 3.14); la Plazuela Zaragoza (1854), llamada con anterioridad “Puerto Viejo” debido a su cercanía con lo que fue el primer embarcadero de Mazatlán; La Plazuela de la República (1865), en la cual se levantaron los edificios del ayuntamiento de la ciudad y la catedral, con lo que se convirtió en el espacio político más importante del puerto (Figura 3.15); La Plazuela Hidalgo (1870) o de “Los Leones”, que

albergó el primer mercado que fue cambiado en 1899 a las instalaciones del “Mercado Manuel Rubio” (actualmente Pino Suárez), el cual llamo la atención por su construcción de hierro y acero estilo art Nouveau⁴⁰. Un evento que era el centro de reunión de los mazatlecos y que atrajo a visitantes de manera prolija fueron las llamadas fiestas carnestolendas, institucionalizadas en 1899 y consideradas como un primer paso para el desarrollo de la actividad turística (DOCEDIEZMERAZ 2015a; Ibarra, 2011; Nava, 2013; Mazatlán interactivo, 2016b).

Figura 3.14. Plazuela Machado



Fuente: Mazatlán interactivo, 2016b, <https://mazatlaninteractivo.com.mx/villa-union-antiguo-pueblo-de-mazatlan/>

Figura 3.15. Plaza de la República



Fuente: México en fotos, s/f, <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/sinaloa/mazatlan>

⁴⁰ Fue diseñado y construido por Alejandro Loubet empleado en la construcción de la Torre Eiffel.

En 1909 arribó por primera vez el ferrocarril South Pacific, el cual conectó a Mazatlán con algunas ciudades de Estados Unidos, a través de la ruta Empalme-Sonora-Mazatlán. Dicho acontecimiento fue considerado como uno de los detonadores de la actividad turística; con base en este medio de transporte comenzaron a llegar los primeros grupos organizados de turistas estadounidenses a las costas de la Perla del Pacífico Mexicano (Espinoza, 2010; Santamaría, 2003).

El periodo revolucionario no trastocó de manera considerable la vida cotidiana de Mazatlán, de hecho, durante ese periodo político militar los empresarios extranjeros y nacionales continuaron invirtiendo aquí y fortaleciendo la economía del puerto, no obstante, aunque en algunos momentos se experimentó un receso en las actividades productivas, nunca hubo una parálisis total de la economía local. Respecto a la población, las actividades socioculturales como las funciones de teatro y cine, eventos deportivos, las peleas de gallos, corridas de toros y el carnaval no sufrieron alteración alguna o fueron canceladas por el conflicto bélico. No obstante, posterior a la lucha armada hubo una reconversión en la estructura económica de Mazatlán, debido a la política de sustitución de importaciones⁴¹ promovida por Lázaro Cárdenas, lo que provocó el cierre de las grandes comercializadoras extranjeras en el puerto y el desmantelamiento de algunas empresas manufactureras (Beraud, 1998; Martínez, 1998_a).

Al término de la Revolución Mexicana, Mazatlán comenzó a retomar su vida normal y a recuperarse de los estragos dejados por la lucha armada, a partir de ese momento, el turismo comenzaría a ser parte de la economía portuaria y los empresarios locales jugarían un papel fundamental para su consolidación, a través de la inversión para el mejoramiento de la infraestructura urbana, la construcción de equipamiento y atractivos turísticos. Un ejemplo fue la construcción en 1914 de la Carpa Olivier, por un restaurantero del Paseo Claussen, éste era un pequeño balneario a las orillas del mar, que contaba con albercas de agua salada y un restaurante (Figura 3.16). En 1923 se inauguró el hotel Belmar en el paseo Olas Altas, fue el primero con vista al mar y en sus instalaciones se encontraban diversos servicios como barbería, bar, tienda de alimentos, alberca, restaurantes y los salones como “El Patio andaluz” y “La Palma” donde confluía la alta sociedad mazatleca, a lo largo de su historia el Belmar fue

⁴¹ Política comercial y económica que promovió sustituir las importaciones de mercancías extranjeras mediante el fomento de la producción local, a través, de la industrialización del país.

famoso por recibir celebridades internacionales y nacionales; se considera que su construcción marcó el inicio de la actividad turística del puerto (Ibarra, 2011; Santamaría, 2003 y 2007).

Figura 3.16. Carpa Olivier



Fuente: México en fotos, s/f, <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/sinaloa/mazatlan>

A partir de los años veinte del siglo pasado Mazatlán comenzó a ser promocionado en Estados Unidos por la Pacific Railroad Company en los estados de Arizona y California, la base de su promoción recaía en sus atractivos naturales como el clima, la vegetación, la playa y el mar, así como en el carnaval; se ofrecían precios especiales a la población norteamericana para fomentar la recepción de más visitantes (Figura 3.17). La llegada del tren ya era fundamental para el arribo de turistas norteamericanos al puerto, pero en 1927, al ser conectado con la ciudad de Guadalajara, el tren abrió un nuevo mercado turístico procedente de la zona occidente y central del país.

Figura 3.17. Estación del tren



Fuente: México en fotos, s/f, <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/sinaloa/mazatlan>

A finales de los años veinte se comenzó a gestar la importancia del transporte marítimo como medio de arribo de turistas al puerto, con la llegada embarcación “Dorothy Alexander” procedente de California, Estados Unidos, en ella venían cerca de 200 turistas que pasaban algunos días disfrutando de baños de mar y, posteriormente, proseguían su viaje a través de México en el ferrocarril y retornaban al puerto, para luego regresar vía marítima a sus hogares, de modo que la complementariedad del transporte marítimo y terrestre permitió que los turistas tuvieran viajes que podían ser de varios meses (Espinoza, 2010; Santamaría 2003, Román 2010).

3.2.1.2 Involucramiento: 1930-1949

En los años treinta del siglo XX Mazatlán ya contaba con enlaces marítimos con Sudamérica, Cuba, Nueva York, China, Japón, India y Europa, aunque estos eran principalmente de tipo mercante, no dejaban de fomentar la actividad turística; asimismo, se inauguraron los primeros vuelos regionales La Paz–Mazatlán y Torreón-Mazatlán, con escala en Durango. A partir de la mejora en la accesibilidad al puerto el gobierno local proponía una mayor inversión por parte de los empresarios mazatlecos para la construcción de nuevos hoteles para atender a los visitantes que arribaban al puerto ya sea por vía férrea, marítima o aérea (Espinoza, 2010; Santamaría, 2003).

El aumento de turistas evidenció las deficiencias del puerto para implementar una actividad turística, ya que carecía de un sistema de drenaje, agua potable, alumbrado público y recolección de basura eficiente para satisfacer las necesidades no solo de los visitantes, sino también de la población local; asimismo, el número de hoteles no era suficiente para alojar al creciente arribo de turistas, por lo que, en las temporadas de carnaval era necesario el apoyo de los porteños para ofrecer a la renta cuartos de su casas (Figura 3.18). Por lo anterior, el gobierno comenzó a buscar mecanismos que fomentaran, regularan y apoyaran, la implementación y desarrollo del turismo; es así, que en 1939 se promulgó la Ley de Turismo para Sinaloa y el Comité Pro-Turismo que promocionaban la actividad turística del Estado, siendo Mazatlán el principal atractivo. Además, se estableció el bando de Policías para Hoteles y Mesones, con la finalidad de brindar mayor seguridad a los visitantes y regular los precios de los establecimientos hoteleros, ya que se habían recibido quejas por parte de los turistas pues los precios solían dispararse significativamente (Espinoza, 2010; Santamaría, 2003).

Figura 3.18. Carnaval de 1933



Fuente: México en fotos, s/f, <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/sinaloa/mazatlan>

En la década de los cuarenta del siglo pasado era común que los turistas norteamericanos llegaran a la costa mazatleca en sus casas rodantes, éste flujo se vio beneficiado con la apertura de la carretera Nogales-Mazatlán en 1948; en este mismo año, procedente de Arizona llegó al puerto la caravana de Wally Byam, la cual estuvo conformada por quince casas rodantes cuyo destino final sería Acapulco, aunque permanecieron un par de días en Mazatlán; a partir de este momento, año con año regreso esta caravana al puerto cada vez con un mayor número de participantes (Espinoza, 2010; Flores, Mariño, *et.al.*, 2016; Santamaría, 2003).

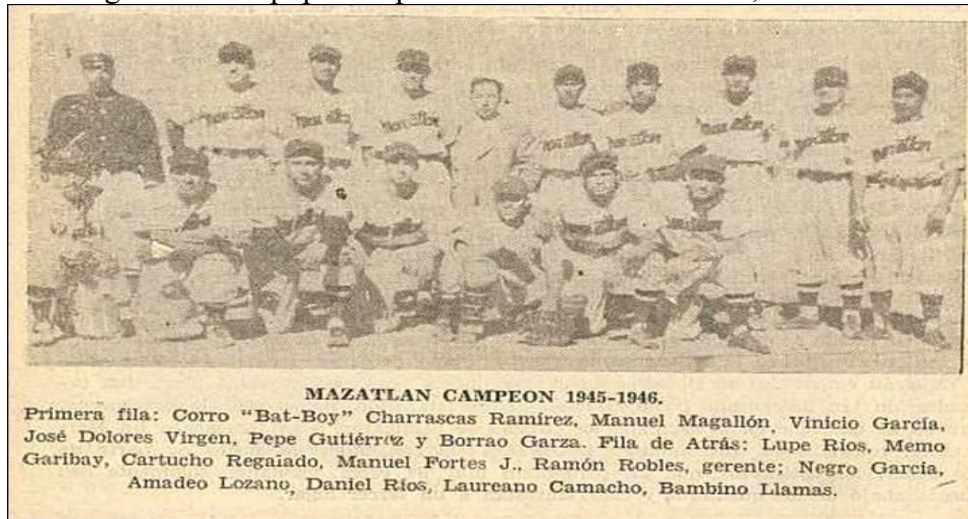
En este periodo también comenzó una reconversión de la economía local, de la cual, el turismo formó parte importante; algunos empresarios mazatlecos abrieron nuevos negocios enfocados en este sector. Uno de los más importantes fue el de la pesca deportiva que inició con la flota “Bibi’s fleet”, especializada en la pesca de altura y en la extracción de especies como el Marlin Azul, Marlin Negro y Pez Vela; esta actividad se convirtió en uno de los principales atractivos del puerto, ya que, atrajo a una gran cantidad de turistas norteamericanos de altos ingresos como estrellas de Hollywood y jugadores profesionales de las grandes ligas (Figura 3.19). Otro atractivo importante para atraer al turismo estadounidense fue la inauguración en 1942 del estadio de béisbol de Mazatlán, el cual formó parte del circuito de béisbol profesional de la Costa del Pacífico (Figura 3.20).

Figura 3.19. Flota de pesca deportiva Bibi's fleet



Fuente: Fish Mazatlán, s/f, https://www.fishmazatlan.com/bibi_fleet.pdf

Figura 3.20. Equipo campeón de béisbol “Mazatlán”, 1945-1946



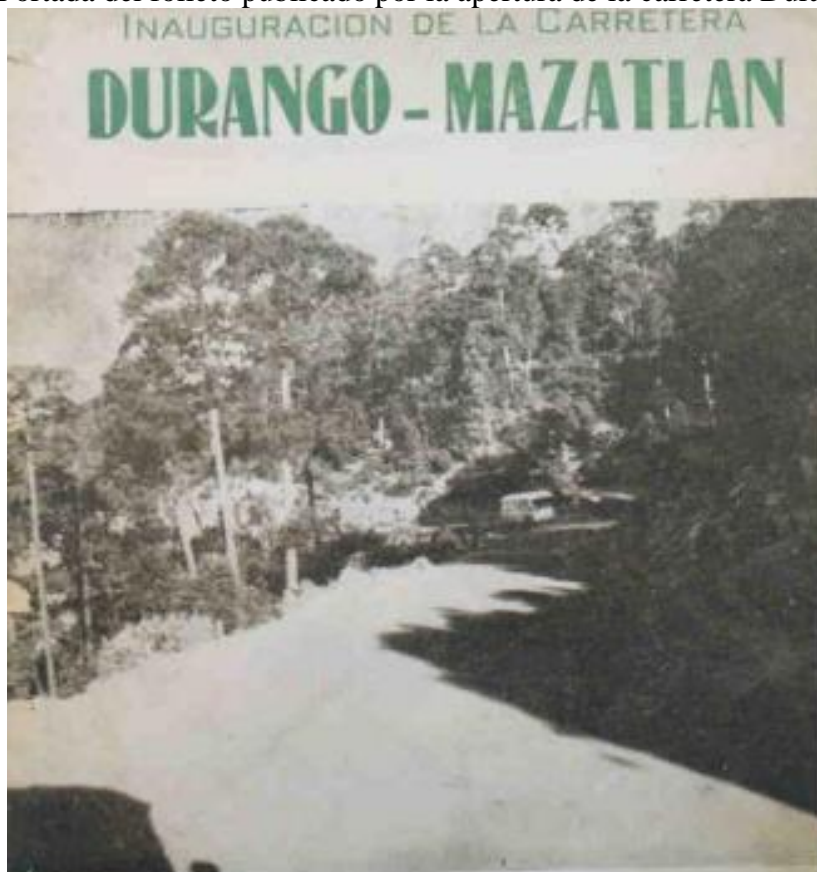
Fuente: Historia de Hermosillo, 2012.

Además de la incorporación de los nuevos atractivos deportivos, el sector restaurantero surgió también como apoyo a la actividad turística; entre los negocios más relevantes se encontraban el Salón Pacífico, el Café Colón, el Restaurante Nacional, La casa de Tío Tom, La Chávella, El Barco y Zaragoza, entre otros. Finalmente, en 1948 se develó la “Alegoría Marina”, una de las esculturas más reconocidas del malecón también conocida como el “Monumento al Pescador” o “Monos Bichis”, ubicada en el límite del antiguo y el moderno Mazatlán (Espinoza, 2010; Martini, 2005; Santamaría, 2003; Playa Mazatlán Beach Resort, s/f).

Al final de esta etapa, el gobierno federal había realizado una inversión importante para mejorar la conectividad del puerto, en 1948 se inauguró el nuevo aeropuerto de Mazatlán y

entró en operaciones la empresa Mexicana de Aviación, con vuelos hacia Guadalajara y Ciudad de México, más tarde se incorporaron destinos de Estados Unidos. En cuanto a la conexión terrestre, se abrió la carretera del sur que conectaba con Tepic y Guadalajara, así como la carretera Durango-Mazatlán que, en consecuencia, le permitió ampliar su oferta turística hacia las principales ciudades del oriente del país y hacia los Estados Unidos, a partir de esta carretera se estableció el servicio de transporte entre Mazatlán y Durango, pero el recorrido duraba alrededor de doce horas, debido a que algunos tramos no estaban asfaltados, porque el recorrido era muy sinuoso (en las cumbres de la Sierra Madre Occidental) (Figura 3.21). Este periodo quedó marcado por el incremento en el arribo de turistas por vía terrestre: automóviles particulares tradicionales, casas rodantes y autobuses de pasajeros (Espinoza, 2010; Santamaría, 2003).

Figura 3.21. Portada del folleto publicado por la apertura de la carretera Durango-Mazatlán



Fuente: Avita, 2001.

3.2.1.3. Desarrollo: 1950-1974

En la etapa de “desarrollo” Mazatlán seguía teniendo un gran rezago en cuanto al equipamiento, infraestructura, higiene pública y urbanización, lo que incidía en una mala imagen del puerto; el gobierno aplicó una serie de acciones para tratar de subsanar parte de las carencias que tenía Mazatlán, por ejemplo, anunció una inversión de 20 millones de dólares para la construcción de hoteles en Culiacán y Mazatlán, y en un comunicado mencionó que exoneraba de todo impuesto a aquellos empresarios que quisieran invertir en la construcción de equipamiento e infraestructura turística.

También en la década de los cincuenta del siglo XIX se realizaron una serie de obras de mantenimiento y mejora del puerto por parte del gobierno federal, estatal y local; entre las principales acciones sobresalen: la rehabilitación del ferrocarril del Pacífico; la petición de la construcción del tren hacia Durango y la carretera Nogales-Guadalajara. Asimismo, la Secretaría de la Marina realizó una inversión en obras de mejora de la imagen urbana⁴², la construcción de un embarcadero que conectó a la Isla de Piedra con el puerto⁴³ y, además, se anunció la creación de servicio “Ferri Boats” que comunico vía marítima el puerto de Mazatlán con el de La Paz, Baja California⁴⁴.

Por su parte, la Secretaría de Salubridad y Asistencia implementó una vigilancia sanitaria que verificaba que los prestadores de servicios turísticos cumplieran con los requisitos sanitarios. Otra de las políticas de intervención fue el embellecimiento de la ciudad mediante la reparación de banquetas, bancas y alumbrado público del Paseo Olas Altas y el Paseo Claussen. Para solventar los gastos de remodelación del puerto el gobierno local hizo un cobro directo a los habitantes e impuso gravámenes para la recaudación de fondos, tal fue el caso del impuesto “Pro-Carnaval” que se cobraba seis meses antes de las fiestas carnestolendas en las salas de cines y teatros (Espinoza, 2010; Santamaría, 2003).

⁴² Entre ellas destacan la construcción del rompe olas, remozamiento de la casa del Marino, la apertura al público del parque Venustiano Carranza, obras de mejoras del Paseo Claussen y reparación del Paseo Centenario (Santamaría, 2003).

⁴³ Esta obra se realiza principalmente para comunicar de una manera más rápida a los ejidatarios con la zona centro de la ciudad, sin embargo, a la postre serviría para aprovechar las playas de Isla de Piedra con fines turísticos (Santamaría, 2003).

⁴⁴ Su construcción concluyó en 1963 (Santamaría, 2003).

En 1950, en el Paseo Olas Altas abrió sus puertas el hotel Freeman y su restaurante El Palomar, éste se caracterizó por ser el hotel más lujoso del puerto y el más alto del noroeste mexicano, asimismo, fue el primer edificio en romper con la arquitectura francesa herencia del periodo porfirista, pues su construcción era más bien del estilo americano funcionalista (Figura 3.22). El Freeman marcó el inicio de la expansión de la zona turística y la revalorización del suelo urbano, en este proceso se dio prioridad a las edificaciones nuevas sobre las históricas, por lo cual, inició el abandono y decadencia del casco viejo de Mazatlán (Amigos de Mazatlán, 2013_b; Ibarra, 2011; Santamaría, 2007).

Figura 3.22. Hotel Freeman



Fuente: México en fotos, s/f, <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/sinaloa/mazatlan>

Sin duda alguna, el hotel Olas Altas es un ejemplo del cambio del uso de suelo con fines turísticos, pues el terreno en donde se construyó pertenecía a la finca de la familia Echeguren; esto mismo pasó con el hotel la Siesta, que ocupó en un predio que pertenecía a la Casa Redonda del doctor Campbell. En 1955 entró en función el hotel Playa, el primero en construirse sobre la línea de playa y cuya edificación supuso la desaparición de la laguna El Camarón (Figura 3.23). En 1959 El Hotel de Cima fue el primero en contar con servicio telefónico y aire acondicionado, y si bien, no se le permitió construir su edificio sobre la línea de costa, sí realizó un paso a desnivel en Avenida del Mar, con la finalidad de conectar

directamente el hotel con la playa (Amigos de Mazatlán, 2013b; Ibarra, 2011; Santamaría, 2007).

Figura 3.23. Hotel Playas



Fuente: México en fotos, s/f, <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/sinaloa/mazatlan>

En 1960 la Cámara de Comercio de Mazatlán solicitó que el aeropuerto fuera elevado a categoría “internacional”, y ello se consiguió en 1962, la finalidad de alcanzar dicho nombramiento fue la de acceder a una mayor cantidad de destinos internacionales, que los vuelos procedentes de Estados Unidos fueran directos y fomentar el arribo de aviones privados. Para 1964, la saturación del aeropuerto por la llegada de avionetas particulares y vuelos comerciales fue tal que se solicitó a las autoridades la construcción de un aeropuerto más amplio y con mejores condiciones; así, con una gran cantidad de deficiencias en su servicio en 1969 entró en operación el nuevo aeropuerto internacional de Mazatlán, “Rafael Buelna”, financiado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Otra obra de gran envergadura anunciada fue la construcción de la súper carretera Mazatlán a Nogales, su finalidad era la de atraer a los turistas procedentes de Los Ángeles, Arizona y Texas en Estados Unidos⁴⁵. Finalmente, como complemento de estas acciones, se solicitó la construcción de la Dirección de Aduana para facilitar la renovación los permisos de estancia en México de los turistas extranjeros y retenerlos una mayor cantidad de tiempo⁴⁶ en el puerto (Santamaría, 2007; Valadés, 1979).

⁴⁵ El mal estado de la carretera original había provocado una disminución en el arribo de turistas de la costa oeste de Estados Unidos, debido a que, la consideraban peligrosa (Santamaría, 2003).

⁴⁶ Esto permitió que la estancia de los caravaneros se extendiera toda la época invernal (Santamaría, 2003).

En esta etapa también se tuvieron acciones destinadas a mejorar la imagen de la ciudad y los servicios públicos del puerto, entre ellas destacaron la construcción del colector de aguas pluviales, el embellecimiento de las áreas verdes, la rehabilitación de la zona costera y el camellón desde el paseo Centenario, Olas Altas y Paseo Claussen⁴⁷. Como complemento a estas obras y en apoyo al turismo se consolidó el cuerpo profesional de salvavidas⁴⁸ y la patrulla turística marítima, cuyo deber era mantener a salvo a los turistas que visitaban las playas del puerto, asimismo, se buscó la profesionalización de la actividad turística mediante la apertura de escuelas dedicadas a la hotelería y guías de turistas (Espinoza, 2010; Santamaría, 2007).

En lo relativo al marco legal se elaboró la “Ley de Fomento Turístico del Municipio de Mazatlán”, en su primer artículo quedó establecido el interés público de la protección, conservación, creación y mejoramiento de los recursos turísticos de Mazatlán, principalmente, la de los edificios históricos⁴⁹. A pesar de los esfuerzos realizados para mejorar la imagen de Mazatlán, el puerto seguía presentando los mismos problemas, pero ahora se sumaban a ellos los de una serie de proyectos y obras mal hechas que, en lugar de beneficiarlo, lo perjudicaron aún más (Espinoza, 2010; Santamaría, 2007).

En 1963 el equipamiento turístico aumento sustancialmente con la construcción de fraccionamientos con departamentos lujosos en la zona costera de las Gaviotas, el Sábalo y Playas del Mar, destinados a turistas extranjeros, en particular norteamericanos, que pasaban largas temporadas en el puerto; de la misma forma, aumentó el número de los cuartos de hotel con la ampliación del hotel De Cima y Playa Mazatlán, además, se construyeron los hoteles Balboa Tower y Hacienda; aunado a esto, se abrieron cuatro áreas de *trailers park* en la avenida Gutiérrez Nájera. La industria restaurantera también se amplió con la apertura de los restaurantes Copa de Leche ubicado en la parte alta del mercado Pino Suárez y que ofrecía platillos nacionales e internacionales, el Shrimp Bucket del hotel La Siesta, orientado a turistas

⁴⁷ Estas obras tenían que ver con la mejora en el alumbrado público, la remodelación de las calles y los muros (Santamaría, 2003).

⁴⁸ Dependían directamente de los hoteleros y restauranteros de Olas Altas, ya que, ellos se encargaron de su salario y de equiparlos (Santamaría, 2003).

⁴⁹ Aunque la conservación de los edificios históricos estaba dentro de la ley, en la realidad, ésta no se llevaba a cabo provocando un deterioro significativo del centro de la ciudad (Santamaría, 2003).

de altos ingresos. Finalmente, otro aspecto relevante fue la consolidación de la empresa de pesca deportiva Marlín y Pez Vela (Espinoza, 2010; Santamaría, 2007).

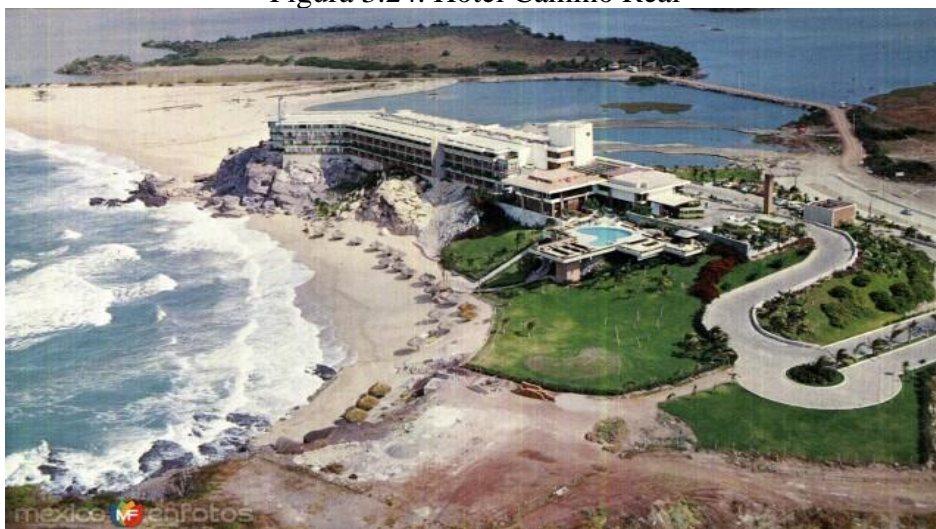
Entre 1960 y 1970 continuó una ardua promoción del puerto por diferentes medios en el extranjero; pero en esta ocasión comenzó a centrarse en el mercado nacional, pues la Carretera Durango-Matamoros permitió que se enfocara en localidades de Durango, Coahuila, Chihuahua, Nuevo León, Tamaulipas y Zacatecas. Asimismo, se proyectó la formación de tres circuitos turísticos: el primero fue el de “Mar de Cortés”, con una ruta marítima entre Tijuana–Ensenada-La Paz–Mazatlán–Culiacán-Los Mochis–Hermosillo–Mexicali; el segundo, un circuito local integrado por Cósala, Concordia y Cópala, basado en la historia colonial de los poblados; el tercero “La ruta de Pancho Villa”, basado en la presencia de la carretera Durango-Mazatlán y el ferrocarril Chihuahua Pacífico, que permitían enlazar sitios históricos relacionados con el “Caudillo del Norte” (Santamaría, 2007).

El inicio de 1970 marcó el nacimiento de la Zona Dorada de Mazatlán, con una gran inversión gubernamental y de la iniciativa privada; sobresalió la realizada por empresarios mazatlecos dedicados, principalmente, a las actividades pesqueras. El eje de crecimiento fue la avenida Camarón Sábalo y en ella se asentaron hoteles como las Flores, Camino Real (Figura 3.24), Holiday Inn, CID Granada, el conjunto residencial el Cid y el Country Club que incluían en sus instalaciones un campo de golf. En el mismo periodo, la zona antigua de Mazatlán entró en una etapa de decadencia, entre las áreas más afectadas estaban los alrededores de la Plazuela Machado, el Paseo Centenario, Olas Altas y Claussen; los principales signos de deterioro fueron: el desgaste de éstos espacios por la acción de las olas, el mal funcionamiento del alumbrado público, el pavimento desgastado y el amontonamiento de basura; asimismo, comenzó la demolición de la Carpa Olivier deteriorada por el mar y el embate de huracanes. A pesar del abandono gubernamental del centro, sus habitantes y la Cámara Nacional del Turismo comenzaron a solicitar la restauración de éste, especialmente del Teatro Ángela Peralta (antes Rubio) (DOCEDIEZMERAZ, 2015_b; Espinoza, 2010; Santamaría, 2007).

En 1973 entró en funcionamiento la Central de Autobuses de Mazatlán que conectó el puerto con diferentes localidades del país a través de las líneas de autobuses: Tres Estrellas de Oro, Transportes del Norte de Sonora, Transporte del Pacífico, Autobuses Estrellas Blanca, Autobuses Estrella Amarilla y Transporte del Norte. Su apertura fomentó el arribo del turismo

nacional, sin embargo, el principal mercado turístico siguió enfocado en el norteamericano y se centró en la atracción de turistas pensionados que podían pasar más tiempo en el puerto y dejar una mayor derrama económica. Para seguir en el gusto del turismo extranjero se continuó con la ampliación y apertura de nuevos espacios turísticos, entre ellos resaltaron la puesta en funcionamiento de la Calzada Sábalos–Cerritos, que contaba con siete accesos al mar, se iniciaron recorridos a la Isla de Piedra e Isla de Venados, además de localidades aledañas como Concordia y Cópala. Para 1974 el puerto se encontraba en pleno apogeo de su actividad turística, con un aumento del 45% de turistas nacionales y extranjeros (Barbosa, 2006; Espinoza, 2010; Santamaría, 2007).

Figura 3.24. Hotel Camino Real



Fuente: México en fotos, s/f, <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/sinaloa/mazatlan>

3.2.1.4. Declive: 1975-1977

El 24 y 25 de octubre de 1975, Mazatlán fue azotado por un huracán de categoría tres: “Olivia”, a su paso dejó pérdidas humanas y económicas, además de graves daños a la infraestructura y equipamiento del puerto; por lo tanto, éste fue declarado zona de desastre y la noticia circuló en distintos medios de comunicación nacionales e internacionales (Figura 3.25 y 3.26). El paso del fenómeno meteorológico impactó de manera directa a la actividad turística, éste sucedió justamente a unos días de iniciar la temporada alta del turismo norteamericano, por lo cual, se cancelaron varias reservaciones y planes de visita al puerto. En ese año, se registró un descenso en el arribo de turistas y, a partir de él, el puerto entraría en un periodo de estancamiento largo. Aunado a este desastre, la apertura y emergencia turística de nuevos centros vacacionales como

Puerto Vallarta, Cancún, y Los Cabos, provocaron la pérdida de competitividad de Mazatlán (Bensey, 2007, Espinoza, 2010; Santamaría, 2003 y 2007; Vega, 2009).

3.25. Paseo Olas Altas después del paso del Ciclón Olivia



Fuente: Sol del Pacífico, 1975.

3.26. Calles del centro de Mazatlán después del paso del Ciclón Olivia



Fuente: Sol del Pacífico, 1975.

La baja afluencia de turistas, principalmente de los extranjeros, ocasiono la disminución de inversiones turísticas al puerto, así como, la cancelación de vuelos nacionales e internacionales de diferentes aerolíneas como Aeroméxico. Si bien Mazatlán tenía deficiencias en su equipamiento e infraestructura turística y urbana, el huracán “Olivia” las agudizo, lo que sumó más trabajo a la población y los gobiernos a fin de reconstruir el puerto. La recuperación de la actividad turística se daría años más tarde, sin embargo, la afluencia turística internacional ya no se recobraría y más bien sería el mercado nacional el que daría sostén al desarrollo turístico en Mazatlán (Espinoza, 2010; Santamaría, 2003).

3.2.1.5. Consolidación: 1978–1988

Aunque en este periodo el sector hotelero sufrió un duro golpe con el cierre y abandono de algunos negocios de hospedaje como los hoteles Freeman, Balboa Tower, Faro (anteriormente Camino Real), Caravelle, entre otros, surgieron nuevos alojamientos como el The Inn At Mazatlán (anteriormente hotel Cantamar), Pueblo Bonito, Cid Castilla y, algunos otros, fueron reestructurados como el Cid, que, remodeló sus albercas, aumentó su número de cuartos y abrió el restaurante La Concha, Don Pelayo, Playa del Rey y Las Flores. A la par de lo señalado, se buscó proyectar una nueva imagen turística con la apertura del Acuario de Mazatlán, balnearios, centros recreativos, bares y discotecas; se inauguró el centro nocturno Frankie Oh!, distinguido por presentar a cantantes famosos, reconocidos disc jockey, eventos deportivos y tener animales exóticos al interior de sus instalaciones, la discoteca era propiedad de uno de los narcotraficantes más buscados en México (DOCEDIEZMERAZ, 2015_b; López_b, 2014; Santamaría, 2016).

Pese a los esfuerzos realizados para mantener la actividad turística, Mazatlán seguía enfrentando dificultades como el retiro de líneas aéreas nacionales e internacionales del Aeropuerto Rafael Buelna, dada la baja afluencia turística del puerto; aunque en 1987 llegó el primer vuelo chárter proveniente de Estados Unidos, no tuvo el impacto esperado, por lo que no fue una ruta rentable para las compañías aéreas. Sin embargo, en 1985 comenzaron a llegar los primeros grupos de “Spring breakers” a la ciudad, y aunque no eran bien vistos localmente por su comportamiento transgresor, el gobierno local los toleraba porque eran una fuente de ingreso segura. Con la cancelación de vuelos al puerto, los cruceros tomaron un papel fundamental en el arribo de turistas internacionales, por ello, desde 1978 se incrementó la afluencia turística vía marítima, aunque muy por debajo de los que arribaban por vía aérea. Para 1986 Mazatlán comenzó a mostrar signos evidentes de rezago en la recepción de turistas, el número de cuartos, la ocupación hotelera y en los días de estancia, respecto a los otros destinos de playa del país (Barbosa, 2006; Santamaría, 2016).

Otra problemática que enfrentó el puerto fue respecto a la pesca deportiva, que, para 1980 ya no contaba con la misma fama que en sus inicios, además, entró en una fase de crisis debido a la disminución de las especies destinadas para esta actividad, en la cual, los propietarios de las flotas deportivas responsabilizaban a la sobreexplotación realizada por barcos procedentes de

Corea del Sur y algunos camaroneros locales que capturaban especies reservadas para el turismo. Por lo anterior, la Subsecretaría de Pesca estableció en 1983 una frontera de 50 millas exclusiva para la pesca deportiva del marlín, pez vela, pez espada, sábalo, pez gallo y dorado (Santamaría, 2003).

A mediados de la década de los ochenta del siglo pasado se gestó a nivel nacional un movimiento que buscaba revalorizar a los centros históricos, y fue así que Mazatlán contempló el rescate de su casco viejo con el “Programa de Rescate, Revitalización y Conservación del Patrimonio Nacional del Centro Histórico de Mazatlán”; en él se contemplaron tres acciones específicas: 1) inversión directa del ayuntamiento para la reconstrucción del Teatro Ángela Peralta (Figura 3.27); 2) habilitación de un edificio para la construcción del Museo de la Ciudad y; 3) la peatonalización de los tramos de las calles Carnaval donde se ubica el Teatro Ángela Peralta y, Sixto Osuna, a un costado de la Plazuela Machado. La finalidad de este programa fue el de convertir al degradado centro histórico en un polo de desarrollo cultural, comercial y habitacional, a fin de insertarlo en su dinámica turística. Otra acción que fomentó al turismo del puerto portuario fue la apertura de la “licenciatura en turismo” de la Universidad Autónoma de Sinaloa, que tuvo la finalidad de formar personal profesional y capacitado para gestión y administración del turismo (Santamaría, 2007 y 2016).

3.27. Teatro Ángela Peralta antes de su reconstrucción



Fuente: García, *et al*, 2017.

3.2.1.6. Estancamiento: 1989-2004

En este periodo hubo dos eventos fundamentales que estancaron la actividad turística de Mazatlán, por un lado, la ola de violencia e inseguridad asociada con la presencia de grupos de narcotraficantes en el puerto a principios de los años setenta del siglo pasado, sus repercusiones comenzaron a sentirse en la última de década del mismo, ya que los medios de comunicación nacionales e internacionales difundieron una imagen negativa de Mazatlán y, con ello, entró a la lista del “travel warning” de Estados Unidos, catalogándolo como un destino peligroso para vacacionar; además, esto ocasionó el cierre de las oficinas del Consulado de Estados Unidos. Para combatir la mala publicidad, el Gobierno Federal inició una campaña contra la mafia del narcotráfico con la finalidad de atrapar a los principales líderes y dismantelar las células delictivas; lo anterior llevó a que en 1993 la discoteca Frankie Oh! en Mazatlán (Figura 3.28) cerrara sus puertas cuando la policía estatal y federal empezó a perseguir al cártel de Tijuana, grupo al que pertenecía Francisco Rafael Arellano Félix dueño del centro nocturno. No obstante, los problemas de inseguridad siguieron en aumento cuando ésta paso de las calles a los cuartos de hotel, donde los empleados robaban las pertenencias de los turistas y, en general, no existía un respeto hacia las personas y mucho menos a la autoridad (Debate, 2009; Santamaría, 2016).

3.28. Disco-Zafarí Frankie Oh!



Fuente: El Debate, 2009.

Otro aspecto que influyó en la imagen negativa de Mazatlán fue la proliferación de los centros nocturnos en los que se vendía alcohol en exceso y las mujeres se prostituían, pero, además, las vías públicas se convirtieron en un gran antro, ya que, en ellas también se vendía alcohol y

al no tener sanitarios públicos las personas hacían sus necesidades fisiológicas en la calle o playa produciendo olores desagradables (Santamaría, 2016).

Un segundo suceso que provocó el estancamiento de la actividad turística en Mazatlán fue la crisis económica de México en 1994 y la devaluación que sufrió su moneda, este evento afectó la economía mazateca, algunos negocios tuvieron que ser clausurados o rematados debido a que sus dueños no tuvieron la capacidad de solventar sus deudas, por ejemplo, los hoteles Don Pelayo, el Royal Villas, Las Sirenas Suits y Days Inn. Además, algunas franquicias de comida rápida salieron del puerto, como Burger King, Kentucky Fried Chicken y Pizza Hut. La crisis también se manifestó con el aumento del comercio informal y los vendedores ambulantes en la zona turística, situación que resultó molesta para los turistas. Al mismo tiempo, las inversiones destinadas a la promoción turística y al mejoramiento del equipamiento e infraestructura dejaron de fluir por la falta de dinero o por el mal manejo que los gobernadores hicieron de él, con lo cual, aumentó el abandono y deterioro de la imagen turística del puerto (Barbosa, 2006; Santamaría, 2016).

La poca rentabilidad de Mazatlán como destino turístico y las malas condiciones en las que se encontraba el Aeropuerto Internacional Rafael Buelna provocó, una vez más, la salida de compañías aéreas como Delta, considerada una de las más importantes para el arribo del turismo estadounidense, se calculó que esto representó una pérdida de 350 mil potenciales visitantes y de aproximadamente 30 millones de dólares. Por lo anterior, el aeropuerto fue sometido a un proceso de remodelación y modernización en las pistas de aterrizaje, la zona comercial, el restaurante y la sala de espera. Asimismo, la infraestructura carretera de Mazatlán estaba deteriorada, por ejemplo, la carretera Nogales–Ciudad de México, en su tramo Culiacán–Mazatlán se convirtió en un camino peligroso y temido por los turistas procedentes de Norteamérica, quienes lo evitaban por miedo a sufrir un accidente, e inclusive a ser asaltados o secuestrados (Santamaría, 2016).

Si bien el puerto presentó diferentes problemáticas en la última década del siglo XX, también se llevaron a cabo obras que apoyaron el desarrollo de la actividad turística. En 1989 FONATUR destinó fondos para la remodelación y ampliación del hotel Ocean Palace y el Holiday Inn, asimismo, el Hotel Cid el Moro abrió sus puertas (Figura 3.29); en 1993 se inauguró el Motel el Rey y el fraccionamiento Villa Marina, sin mucho éxito, debido a los

altos intereses y a la falta de liquidez de los compradores; en 1996 se habilitó el campo de golf Estrella de Mar y en 1998 el hotel Inn At Mazatlán aumentó el número de habitaciones con la construcción de una torre de quince pisos; asimismo, en 1999 se anunció la construcción del hotel Esmerald Bay (obra de 260 habitaciones), para el mismo año, también se dio a conocer la ampliación del campo de Golf del Cid, diseñado por el golfista Lee Treviño. Además, para mejorar la conectividad del puerto se inauguró en 1992 la “Maxipista” Culiacán–Mazatlán, catalogada como una de las mejores del país, aunque su costo era muy alto y dificultaba su uso frecuente para los turistas, por lo que, para algunos turistas no era una opción viable para arribar a la ciudad de Mazatlán (Santamaría, 2016).

3.29. Hotel Cid El Moro



Fuente: El Cid, 2020, <https://www.elcid.com/es/acerca-de-nuestros-hoteles/historia>

En esta etapa se comenzaron a buscar alternativas que complementaran la actividad turística de “Sol Playa”, una de ellas fue la remodelación del centro histórico del puerto a fin de promocionar un turismo cultural basado en la arquitectura local, para ese entonces, el gobierno ya había iniciado la conservación de edificios históricos con el “Programa de Rescate, Revitalización y Conservación del Patrimonio Nacional del Centro Histórico de Mazatlán” y en 1990 se reconoció al teatro Ángela Peralta como Monumento Histórico por parte del gobierno federal y, en 1992, culminaron sus trabajos de restauración (Figura 3.30). Entre otras actividades, se modernizó la infraestructura telefónica y eléctrica a través del cableado subterráneo, el adoquinamiento de calles y el pintado de fachadas; durante su ejecución hubo inconformidad por parte de los vecinos, debido a que nunca fueron consultados sobre el tipo de obra que se debía de realizar y, además, debían de aportar una parte del fondo para poder llevarlas a cabo; asimismo, consideraron que algunas de ellas eran de mala calidad y que no seguían las normas del INAH. Por lo anterior, en 1996 se constituyó la asociación civil

Proyecto Centro Histórico, que buscaba rescatar y preservar la identidad del Centro Histórico a través de: su organización, promoción, diseño y restructuración económica, mediante la participación de la población (Santamaría, 2007).

3.30. Teatro Angela Peralta



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

En 1999 se coordinaron los esfuerzos de los empresarios hoteleros, las instituciones culturales y el gobierno municipal, a fin de fortalecer la imagen de Mazatlán como un destino cultural mediante tres ejes principales: 1) la construcción de un fideicomiso que apoyara al Centro Histórico y al Festival Cultural de Mazatlán ⁵⁰, 2) brindar incentivos fiscales a quienes invirtieran en el Viejo Mazatlán, 3) diseñar un tour con guías profesionales que brindarán recorridos por los sitios históricos más emblemáticos del Centro Histórico. Con el objetivo de ampliar la oferta turística de la Perla del Pacífico, otro esfuerzo realizado fue la organización del primer Maratón Internacional de Mazatlán, el cual se llevó a cabo el 19 de noviembre de 1999, la competencia atrajo a deportistas nacionales e internacionales y sentó las bases de uno de los eventos deportivos que, pronto, llegó a ser uno de los más sobresalientes en el puerto. Asimismo, en el mismo año el proyecto de la Marina una vez más se retrasó por no contar con ningún proyecto autorizado de agua potable y drenaje (Santamaría, 2003, 2007 y 2016).

A inicios del siglo XXI el ambiente de violencia que se vivía en Sinaloa seguía siendo una situación que aquejaba y afectaba a la población y economía local, en Mazatlán se desató una ola de violencia que le generaba una imagen negativa; para contrarrestar esta situación los actores involucrados en el sector turístico realizaron una campaña televisiva a nivel nacional

⁵⁰ Festival cultural conformado por diversas actividades culturales (exposiciones, danza, conciertos, entre otros) y se lleva a cabo entre octubre y diciembre. Su primera edición fue en 1993 (Instituto de Cultura, Turismo y Arte de Mazatlán, 2017, Santamaría, 2007).

para ayudar a “limpiar” la imagen de la Perla del Pacífico y quitar la idea de ser una ciudad peligrosa. A pesar de estas acciones, con la muerte del líder del cartel de Tijuana, Ramón Arellano Félix en el año 2002, se intensificaron los enfrentamientos armados de su grupo con el cártel de Sinaloa, en los municipios de Culiacán y Mazatlán (Santamaría, 2016).

Entre los años 2000 y 2006 las diversas sociedades y fideicomisos creados en pro del centro histórico realizaron diferentes labores de mantenimiento, renovación y embellecimiento del casco viejo del puerto como: campañas de reforestación; remoción de los grafitis pintados en bardas públicas, comercios y edificios abandonados; restauración de las bancas de las plazuelas; colocación de señalética en calles y sitios de interés turístico; gestión y obtención de fondos gubernamentales para continuar con el mantenimiento del teatro Ángela Peralta y la promoción del tianguis de pulgas, artesanías y antigüedades en la plaza Machado; en conjunto estas acciones generaron un mayor movimiento de la población local y turistas en el centro histórico, lo cual, le brindó un nuevo dinamismo y provocó una derrama económica en: restaurantes, cafés, bares, galerías, tiendas de artesanías y demás negocios de la zona, generando a la vez, la apertura de nuevos establecimientos. Mientras esto ocurría, se continuó con el rescate de edificios históricos para darles una nueva funcionalidad, tal es el caso del Hotel Freeman que, después de haber estado cerrado por varios años, abrió nuevamente sus puertas en el 2000 ahora como parte de la cadena Best Western afiliada a Grupo Posadas (Figura 3.31) (Lizárraga, 2017; Santamaría, 2016).

3.31. Hotel Best Western Freeman



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

Otro acontecimiento que benefició el rescate y la revaloración del casco viejo del puerto fue la fundación, en el 2001, de la Sociedad Histórica de Mazatlán; el objetivo de esta agrupación fue el de promover entre la población local y los turistas, el juego prehispánico del ulama⁵¹, también, como parte de la misma estrategia, se han colocado placas de efemérides ocurridas en los diferentes inmuebles (Figura 3.32), además, se ha promocionado la edición de libros relacionados con la historia y cultura de Mazatlán. En este mismo año se emitió el “Decreto por el que se declara una zona de monumentos históricos en la ciudad y puerto de Mazatlán”, un programa del Gobierno Federal que buscaba preservar y difundir la riqueza cultural del puerto como un elemento de identidad y unidad del pueblo mexicano (Barbosa, 2006; Gobierno Federal, 2001; Santamaría, 2016).

3.32. Placa en honor a la visita de Herman Melville a Mazatlán



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

Estos acontecimientos se sumaron a la identificación y mercantilización de nuevos atractivos en Mazatlán, a fin de diversificar su oferta turística y lograr colocar a este destino en los mercados turísticos temáticos emergentes; de manera destacada se puede señalar las propuestas de turismo rural y ecoturismo en las localidades de El Quelite, La Noria, Copala y Concordia, así como el proyecto “Escalera Náutica”, promovido por la Secretaría de Turismo y consistente en la conformación del mayor desarrollo náutico de América, esto alentó a

⁵¹ Es un juego de pelota prehispánico con una antigüedad de 3,500 años, se juega con una pelota de tres y medio kilos que es impulsada con la cadera o parte superior del muslo. En la actualidad se considera en peligro de extinción y es practicado en algunos pueblos de Sinaloa (Aguilar, 2018).

empresarios de Culiacán a invertir en la Marina de Mazatlán, pues las proyecciones turísticas se percibían como esperanzadoras debido a que el mercado que se trataba de captar era el estadounidense; al final, este proyecto no llegó a concretarse (Barbosa, 2006; Gobierno Federal, 2001; Santamaría, 2016).

Un evento icónico y de fuertes repercusiones espaciales en la dinámica turística de Mazatlán fue el inicio, en el año 2001, de la construcción de la autopista Durango-Mazatlán, considerado un proyecto prioritario del Gobierno Federal a nivel nacional, pues permitiría completar el corredor transversal Mazatlán-Matamoros y que une a la costa del Pacífico con la del Golfo de México; la idea es que generara una conexión eficiente y en menor tiempo entre ciudades del norte del país y Estados Unidos. Esta obra fue alentadora para el sector turístico porque permitiría la atracción de un mayor número de turistas por vía terrestre, principalmente nacionales, que eran el mercado objetivo del puerto pues, en esos momentos, el atentado sufrido a las Torres Gemelas de Nueva York limitó el número de vuelos internacionales y, por ende, el arribo de visitantes extranjeros a la Perla de Pacífico (Figura 3.33) (Barbosa, 2006; SCT, 2011_a).

3.33. Construcción de la autopista Durango-Mazatlán



Fuente: SCT, 2011_a.

A pesar de los esfuerzos por revitalizar la actividad turística del puerto, en el 2002 se dio a conocer en el estudio “Mazatlán XXI. Plan estratégico de turismo. Un nuevo modelo de desarrollo”, se llegó a la conclusión de que el puerto ya era un destino “maduro” en fase de declive y, que, de no tomarse acciones para revitalizarlo y hacerlo más atractivo ya no podría recuperarse, al menos en el mediano plazo. En el contexto de este pronóstico, la Perla del

Pacífico atravesó por un problema de gobernabilidad, en tres ocasiones se cambió de presidente municipal por el mal manejo de los fondos asignados para el mejoramiento de la zona urbana y turística por parte del Gobierno Federal, lo cual, no resultaba alentador para cambiar la imagen turística de la ciudad (Santamaría, 2003).

Al igual que en otros periodos, en éste hubieron pequeños esfuerzos locales por desarrollar y mejorar de la actividad turística de Mazatlán: en el año 2001 se amplió el hotel Pueblo Bonito e inició de la construcción del Hotel Esmerald Bay (con el SPA más grande de Mazatlán inaugurado en el año 2004); en el año 2003 se reabrió la galería de Arte Activo en el centro histórico, un espacio para dar proyección a las obras de los artistas plásticos locales; además, el hotel Camino Real (antes El Faro) cambió de dueños y nombre; en el 2004 se inauguró el hotel Playa María; las asociaciones de hoteleros comenzaron a trabajar de manera conjunta para diseñar acciones que permitieran fortalecer la actividad turística en Mazatlán y obtener más recursos del Consejo de Promoción Turística y la Secretaría de Turismo (DOCEDIEZMERAZ, 2015_b; Santamaría, 2003).

El año 2003 se puede señalar como el inicio de una etapa de innovación dirigida al rescate de la actividad turística en la Perla del Pacífico, para lograrlo se firmó un convenio entre el ayuntamiento del municipio y el gobierno del estado para reasignarle recursos financieros a esta localidad y, además, FONATUR entregó apoyos económicos para el mejoramiento del centro histórico para: ampliar las avenidas Camarón Sábalo y del Mar, adquirir equipo de limpieza para las playas, remodelar la Carpa Olivera, construir una plazoleta en Playa Norte, mantener los parques ecológicos de Las Labradas y San Ignacio, así como apoyo al desarrollo del turismo rural en el Quelite (Santamaría, 2003 y 2016).

Es de destacar que se empezó a gestar una nueva dinámica en el movimiento turístico entre el 2003 y 2004, pues los autos particulares, autobuses, casas rodantes y los autobuses de viajes organizados se convirtieron en los principales modos de arribo de turistas nacionales y extranjeros al puerto; esto evidenció que sería vital la construcción de la autopista Durango-Mazatlán, pues con ello se podría sostener una actividad turística masiva basada en el transporte terrestre (Santamaría, 2003).

3.2.1.7 Desarrollo: 2005-2012

Siguiendo la inercia de la restauración y embellecimiento de la zona turística del puerto, en el año 2005 se realizó una intervención significativa en el malecón: se modificaron cinco kilómetros de banquetas en el Paseo Claussen, se les puso un barandal de acero y un piso alegórico a olas del mar (Figura 3.34). Además, tras varios problemas y después de diez años se concluyeron las obras de la Marina Mazatlán (Figura 3.35) (Ramírez, 2019_a; Santamaría, 2007; Sáinz, 2018)

3.34. Remodelación de las banquetas en paseo Claussen, 2005



Fuente: México en fotos, s/f, <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/sinaloa/mazatlan>

3.35. Marina de Mazatlán



Fuente: México en fotos, s/f, <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/sinaloa/mazatlan>

Los siguientes años marcarían un crecimiento urbano del puerto, en medio de un boom inmobiliario entre el 2004 al 2008; se dio en torno a terrenos vacíos ubicados sobre la Avenida del Mar, la Avenida Camarón Sábalo y la zona de Cerritos, en donde se construyeron torres de condominios dirigidas al mercado turístico internacional, sobre todo a la población jubilada de Estados Unidos y Canadá, aunque también se promocionó la adquisición de segundas residencias para los habitantes de las ciudades de Durango, Torreón/La Laguna, Saltillo,

Monterrey, Zacatecas, Culiacán, Los Mochis y el Distrito Federal, la mayoría de estas ciudades tenían una conexión directa con la autopista Durango-Mazatlán, ventaja que fue aprovechada para la promoción de estos complejos. Algunas de los proyectos inmobiliarios anunciados y/o inaugurados en este periodo fueron: en el 2004 Las Galias; en 2006 la Ventana, Tower 360, Real del Mar y Gavias Golden Shore; para el 2007 se anunció la inversión para los desarrollos Marina Costa Bonita, Marina Azul, Legancy Tower, Tiara Sand, Horizon Sky Residences, Torre Mangle, Condominio Tenerife, Punta Marina, Residencial Marina Gardens. Como complemento a la edificación de departamentos, comenzó la construcción de fraccionamientos habitacionales fuera de la zona turística; aunque estaban dirigidos al mercado turístico, también fueron adquiridos por la población local, en tanto que les significaba la oportunidad de vivir en un lugar seguro y tranquilo; a la par, las autoridades municipales se beneficiaron de estos proyectos pues las constructoras debían de hacerse responsables de los servicios de limpieza, seguridad pública, alumbrado y conexión al drenaje (Flores, 2016; Mariño, *et.al.*, 2016; Santamaría, 2003 y 2016; Sáinz, 2018).

En el año 2007 el ayuntamiento dio a conocer un caso más de corrupción inmobiliaria en el área llamada Nuevo Mazatlán, se les hacía creer a los compradores de terrenos que podrían construir grandes complejos departamentales, pero un Decreto Municipal expedido en el 2000, se estipuló que este tipo de edificios sólo se podrían desarrollar en las avenidas Del Mar, Camarón Sábalo y Sábalo-Cerritos, de modo que del parque acuático Mazagua a los límites con San Ignacio las edificaciones no podían ser mayores a cuatro pisos y, además, el 33% de la superficie tenía que ser destinada a áreas verdes, a fin de generar una imagen de exclusividad, armonía y sustentabilidad de la zona turística (Santamaría, 2016; Sáinz, 2018).

En contraparte con el auge inmobiliario mencionado, las autoridades del sector turístico informaron que entre 1990 al 2006 solo se abrieron 203 nuevas habitaciones de hotel; para subsanar este rezago, la Secretaría de Turismo inició una gestión de encuentros con diferentes cadenas hoteleras nacionales e internacionales para que conocieran el puerto e invirtieran en él. Como resultado de estas acciones se anunció el interés de algunas empresas hoteleras de establecerse en Mazatlán, entre ellas se encontraban el Best Western que anunció la apertura de una extensión del Freeman en lo que fueran las instalaciones del hotel Bungalows San Luis en la zona dorada del puerto; el Esmerald Estates se inauguró en el 2007, y constó de un conjunto de villas turísticas con servicio de alberca, playa privada, spa, actividades deportivas

(tenis, yoga, ruta para correr, aerobics acuáticos, entre otras), clases de español, cocina, coctelería, entre otras (Figura 3.36); se anunció la llegada de las cadenas RIU, Estrella de Mar, Grupo Intercontinental, Crown Plaza, Gran Coral, Mayan Palace, Diamond Beach y Costa Palma; los dos últimos casos no se concretaron sus proyectos (DOCEDIEZMERAZ 2015b; Pueblo Bonito, 2019; Santamaría, 2003 y 2016; Sáinz, 2018).

3.36. Esmerald Estates, Luxury Villas



Fuente: Pueblo Bonito, 2019, <https://www.pueblobonito.com.mx/resorts/mazatlan>

Se puede asumir que las inversiones más significativas enfocadas a el hospedaje de turistas fue una respuesta del boom inmobiliario mundial. En Mazatlán, el 75% de estas inversiones continuaban siendo de capital nacional, además, generaron la tercera parte de la economía local y el 45% de los empleos; respecto a la adquisición de inmuebles, la mayoría fue realizado por turistas de Estados Unidos, Canadá y China. Con esto, se daban las primeras señales de reactivación turística en la Perla del Pacífico, que, para el 2007, se llegó a colocar entre los quince destinos turísticos predilectos de México; asimismo, fue catalogado por la Asociación de Cruceros Florida-Caribe como un ejemplo de destino juvenil, nuevo y creciente (Santamaría, 2016; Sáinz, 2018).

Otro evento que marcaría el desarrollo de Mazatlán fue la conformación en el año 2007 de la Secretaría de Turismo de Sinaloa con sede en el puerto, su misión era la de “regular, promover y fomentar el desarrollo turístico del estado conduciendo y estableciendo los criterios y políticas adecuadas, llevando a cabo acciones de planeación, capacitación, vigilancia y protección turística, además de articular la participación de la iniciativa privada y los diversos

niveles de gobierno para optimizar la calidad de los servicios e incrementar la afluencia turística hacia el estado” (Gobierno de Sinaloa, 2020; Santamaría, 2016).

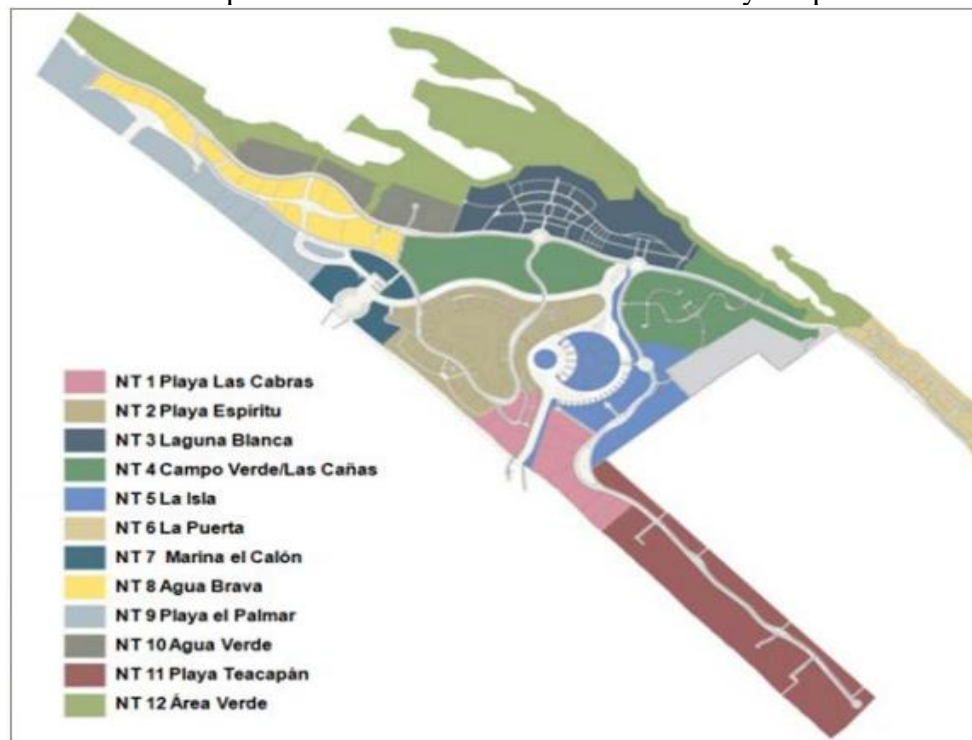
En el año 2008 la crisis hipotecaria de Estados Unidos afectó a los mercados internacionales y provocó una depreciación del dólar estadounidense; el sector inmobiliario de Mazatlán no resintió de manera directa este evento pues, si bien disminuyó la adquisición de vivienda por parte de turistas estadounidenses, las ventas a canadienses aumentaron (en tanto que su moneda tuvo una apreciación) y, además, ese mismo año la revista “Índice Mundial Anual para el Retiro” calificó por segundo año consecutivo a México como uno de los mejores países del mundo para retirarse, además de que los precios de inmuebles en Mazatlán eran más bajos con respecto a Puerto Vallarta, Los Cabos y Cancún (Santamaría, 2016; Sáinz, 2018).

La violencia en Sinaloa se volvió a manifestar en el 2008 con los constantes enfrentamientos entre los diferentes cárteles de la droga, en particular el de Sinaloa y el de los Beltrán Leyva, que al mes de julio, sumó un total de 600 ejecuciones. Un evento que marcó la historia del puerto fue un ataque perpetrado en el año 2011 contra un grupo de jóvenes que se encontraban en el estacionamiento de la discoteca Antares, cuando entró un grupo armado y les disparó: murieron seis personas y hubo veinte personas heridas. En el mismo año, los encuentros armados se intensificaron con la llamada “guerra contra el narcotráfico”, promovida por el gobierno federal; en varias ocasiones los enfrentamientos se suscitaron en ciudades como Mazatlán, de hecho, en un fuego cruzado murió un visitante canadiense, por lo anterior, los gobiernos de Canadá, Estados Unidos y de algunos países europeos, emitieron un “travel warning” hacia Sinaloa y el puerto de Mazatlán, catalogados como sitios altamente inseguros. Las alertas fueron publicadas en diferentes momentos entre el 2009 al 2015 (Flores, Mariño, *et.al.*, 2016; Nava, 2010 y 2013; Pantaleón, 2014; Redacción La Crónica, 2011; Santamaría, 2016; Sáinz, 2018).

Un proyecto que parecía que podría impulsar el sector turístico de Sinaloa y, con ello, fomentar el turismo de Mazatlán, fue la construcción de Centro Integralmente Planeado Sustentable Costa del Pacífico (Playa Espíritu), financiado por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR); se planeó en los terrenos del rancho Las Cabras, en la localidad de Teacapán, municipio de Escuinapa (al sur de Mazatlán). Tratando de ir acorde con los discursos medioambientales y de la sostenibilidad más recientes, el Centro Integralmente Planeado (CIP)

Playa Espiritu se concibió como “un destino autosuficiente, que complemente la infraestructura turística de la región (Mazatlán), orientado a los mercados internacionales y nacionales, en el que se ofrezca vivienda turística, campos de golf, marinas y equipamientos turísticos de nivel internacional, que constituyan una nueva oferta urbano-turística en el ambiente de una ciudad costera que ofrece la posibilidad de una sociedad cosmopolita y multicultural” (Figura 3.37) (FONATUR, 2010:8).

3.37. Propuesta de sectores urbanos en el CIP Playa Espiritu



Fuente: FONATUR, 2010.

La primera piedra de este CIP se colocó en los primeros meses del 2009 por el presidente Felipe Calderón; su desarrollo se gestó en medio de un mercado deprimido, derivado de la crisis económica de Estados Unidos, no obstante, las autoridades turísticas pensaban que cuando la infraestructura básica estuviera avanzada (entre el 2010-2011), la economía mundial se encontraría en una mejor situación y los inversionistas comenzarían a llegar. Sin embargo, en los siguientes años, la construcción se estancó entre tramites y permisos hasta que en el 2014 comenzaron las primeras obras: vialidades internas, plantas de tratamiento de aguas negras, drenaje, banquetas, luminarias, una plaza cívica, un malecón, una alberca, un hotel exprés y una casa de playa, estas dos últimas con el objetivo de hospedar y negociar con los inversionistas interesados en el nuevo proyecto, no obstante, las instalaciones nunca fueron

utilizadas y, para los siguientes sexenios presidenciales, sólo se le asignaría recursos para su mantenimiento (Figura 3.38) (Contreras, 2009; Montes, 2020, Santos, 2020).

3.38. Entrada al CIP Playa Espíritu



Fuente: Santos, 2020.

Algunos de los proyectos hoteleros gestados en esta época fueron: el Hotel-Spa Wyndham Resort, ubicado en las inmediaciones del complejo turístico Estrella de Mar que abrió sus puertas en el 2010 y se ubicó en Isla de Piedra, se distinguió por ser un complejo hotelero con condominios, restaurante, spa, campo de golf y santuario de tortugas (Figura 3.39); en el 2009 se inauguró el RIU Esmerald Bay y el Crown Plaza; en el año 2010 abrió sus puertas el hotel Villas (DOCEDIEZMERAZ 2015_b; Ibarra, 2012; Lizárraga, 2017; Santamaría, 2003; Sáinz, 2018).

3.39. Complejo turístico Estrella de Mar



Fuente: Estrella de Mar, 2020, <https://estrelladelmar.com/es/>

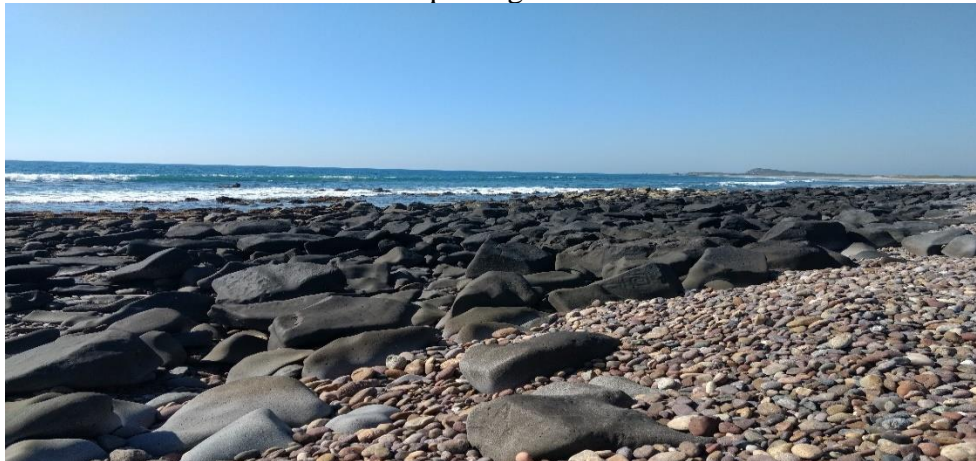
En el marco de la restructuración de la actividad turística del puerto y de la ampliación de su oferta, en el año 2009 entró en funciones el “Mazatlán International Center”, localizado en la zona turística del Nuevo Mazatlán, con una extensión de diez hectáreas, éste cuenta con 28 salones, 7 centros de negocios, terraza al aire libre, áreas verdes y jardines que son usados como espacios para eventos académicos, públicos, sociales, exposiciones, foros, entre otros; el centro de convenciones tuvo la finalidad de apoyar el desarrollo del turismo de congresos y convenciones pues, de hecho se había considerado que podría tener éxito por su ubicación estratégica en el noroeste mexicano (Figura 3.40). Asimismo, dos espacios que vendrían a sumarse a la oferta turística del puerto fueron: el inicio de la construcción del nuevo tiburonario del Acuario de Mazatlán y el sitio histórico de Las Labradas, declarado como “zona de monumentos arqueológicos” en el 2012 (Figura 3.41) (Mazatlán International Center, 2020; Samaniego, 2016; Santamaría, 2003; Santos, 2013).

3.40. Mazatlán Internacional Center



Fuente: Mazatlán International Center, 2020, <http://www.mazatlaninternationalcenter.com/#/dashboard>

3.41. Zona arqueológica Las Labradas



Fuente: Trabajo de campo, 2017.

Mazatlán tuvo un retroceso importante en el sector turístico durante el año 2009, derivado de una serie de eventos nacionales e internacionales: la crisis hipotecaria que se vivía en Estados Unidos, la ola de violencia en el país y el inicio de la pandemia de la “Influenza H1N1”; fue notoria la disminución en el arribo de turistas y en la adquisición de bienes y servicios relacionados a ella; uno de los sectores más perjudicados fue el de los bienes raíces de condominios y casas; para incentivar el sector inmobiliario, en esta ocasión se promovió su venta en el mercado turístico nacional, sobre todo por la eventual presencia de la autopista Durango- Mazatlán. En este año comenzó el cierre de negocios en la zona turística, iniciando con el hotel El Faro que después de enfrentar una huelga por parte de sus trabajadores dejó de dar servicio; esta situación se agudizó en el 2011 con la desaparición de 32 establecimientos comerciales que dejó sin ingresos aproximadamente a 300 familias que dependían de ellos (Ibarra, 2011; López, 2014_a; Santamaría, 2016; Sáinz, 2018).

Uno de los sectores que en Mazatlán se vio más afectado por los acontecimientos mencionados con anterioridad fue el de los cruceros, que aunado a un impuesto de desembarco⁵² cobrado por el Gobierno Federal en el 2009 provocó que las empresas Royal Caribbean Cruises, Florida Caribbean Cruises y Princess Cruises omitieran al puerto mazatleco en sus rutas en los siguientes años. Por lo anterior, entre 2011 y 2014 hubo un descenso abrupto en la llegada de cruceros al puerto, registrando en el 2012 solamente el arribo de un barco. Al mismo tiempo, las líneas aéreas también experimentaron un decremento en el número de vuelos hacia Mazatlán, principalmente, los de procedencia internacional, ya que los nacionales comenzaron a tener un aumento paulatino (Ibarra, 2011; Nava, 2010 y 2013; Santamaría, 2016; Sáinz, 2018).

A pesar de la pérdida de afluencia de turistas por medio del transporte marítimo y aéreo, las autoridades se mostraban optimista respecto al aumento de éstos por vía terrestre, tras la inauguración de los primeros cinco tramos de la autopista Durango-Mazatlán, a cargo del presidente Felipe Calderón el 22 de marzo del 2011 (Figura 3.42). En el mismo año, otro evento esperanzador fue la reapertura de las oficinas consulares de Canadá en la zona de la Marina en Mazatlán, con lo cual, se vaticinaba un aumento en el turismo procedente de ese país. Asimismo, otros elementos que impulsaron la actividad turística fue el anuncio del desarrollo Costa de Andalucía, un complejo residencial del grupo Cid Resort Real Estate y la

⁵² Éste era cobrado a los cruceristas por descender del barco, no obstante, fue retirado en el 2010 por la molestia causada a los turistas y a las empresas marítimas (Nava 2010 y 2013).

inauguración del hotel Jonathon, adecuado en una casona vieja del centro histórico, frente al teatro Angela Peralta, mientras que, para el 2012, abrieron sus puertas los hoteles Canvas y Tramonto. En cuanto a la edificación de condominios, estuvieron los proyectos de la Torre Perla, Escondido Tower, Las Gavias Pronova y Penínsulas. Además, se anunciaron el establecimiento de diferentes tiendas departamentales de Liverpool, un Walmart, un Sam’s Club y una tienda Suburbia dentro de la Gran Plaza Mazatlán en la zona de la Marina (Orozco, 2011; Santamaría, 2016; Sáinz, 2018; SCT, 2011_a).

3.42. Inauguración de los primeros tramos de la autopista Durango-Mazatlán



Fuente: SCT, 2011_a.

El proyecto inmobiliario más importante que se gestó en este periodo fue el de “Amaitlán” que significa Ciudad de Descanso, catalogado como la “primera ciudad turística sustentable modelo en el mundo” y fue diseñada por el arquitecto Jaime Lerner (considerado por la Organización de las Naciones Unidas como “el urbanista más grande que ha dado la humanidad”); se decía que su construcción posicionaría a Mazatlán como uno de los principales destinos turísticos del país. Su planeación inició desde el 2008 y en el 2009 el estudio fue presentado ante SERMANAT para su evaluación. El proyecto estaba conceptualizado bajo un enfoque de sustentabilidad, por lo cual, las principales directrices eran: reciclado de aguas residuales y basura, ciudad con vehículos ecológicos o cero emisiones, uso de energía renovable en las edificaciones y alumbrado público, captación de aguas pluviales, áreas verdes y construcciones que no rebasarían la altura de las palmeras, con la finalidad, de construir una ciudad con menor impacto y degradación ambiental del mundo; otro aspecto innovador de Amaitlán era que estaría complementado con un fraccionamiento

de montaña llamado “El Oso”, enclavado en la Sierra Madre Oriental en la localidad de Otinapa, Durango (Díaz, 2011; Flores, Mariño, *et.al.*, 2016; Inmobiliaria Korian, 2009; Santamaría, 2016; Sáinz, 2018).

En el 2011 comenzó la construcción de este proyecto en su primera etapa, en la zona ejidal de Isla de Piedra. Se concibió en un terreno de 127 hectáreas, en donde habría un nuevo pueblo que tendría un conjunto residencial de playa, un parque central, una laguna, un área de condominios, dos áreas hoteleras, un jardín botánico, zona hospitalaria y educativa, que también darían servicio a la población local (Figura 3.43). El principal discurso mercadológico que se usó para las ventas inmobiliarias fue que este complejo turístico tenía un fuerte componente natural y sustentable; se reforzaría la comunicación con la presencia de la Administración Portuaria Integral de Mazatlán, donde se encuentran las instalaciones del ferri y la zona donde atracan los cruceros turísticos, así como la cercanía del aeropuerto internacional General Rafael Buelna y, desde luego, la conexión terrestre con el Corredor Económico del Norte a través de la autopista Durango-Mazatlán (Díaz, 2011; Flores, Mariño, *et.al.*, 2016; Inmobiliaria Korian, 2009; Santamaría, 2016; Sáinz, 2018).

3.43. Proyecto primera etapa de Amaitlán



Fuente: Redacción Domingo 7, 2016.

Este periodo fue la antesala de la recuperación de la actividad turística en Mazatlán, ya que, a pesar de los problemas que atravesó el puerto, el aumento en el arribo de turistas e inversiones nunca se detuvo y en los próximos años seguiría creciendo, no obstante, el sector clave para este crecimiento fue el turismo e inversionistas nacionales. A partir de este momento, Mazatlán adquirió un nuevo dinamismo que derivó en una fase de rejuvenecimiento.

3.2.1.8 Rejuvenecimiento: 2013 al 2018

En esta etapa la economía mundial comenzaba a estabilizarse y, en México, se apreciaba cierta disminución de la violencia. Un acontecimiento sumamente relevante en la evolución turística de Mazatlán se dio en el 2013, cuando se inauguró en su totalidad la supercarretera Durango-Mazatlán por el presidente Enrique Peña (Figura 3.44); esta es considerada la obra de infraestructura vial más ambiciosa y compleja en la ingeniería mexicana, debido al reto que representó el atravesar la Sierra Madre Oriental a través de varios túneles y puentes para conectar a la Perla del Pacífico con la ciudad de Victoria de Durango. Su importancia recaía en el hecho de que finalmente se concretaría el Corredor Económico del Norte y que enlazaría la costa del Pacífico con la del Golfo de México. Esta magna obra significaba un aliciente para la economía mazatleca, al fortalecer su comercio marítimo y el turismo, por la reducción de tiempo y costos hacia ciudades del norte del país y de Estados Unidos. La apertura de la autopista Durango-Mazatlán y la Escuinapa-Nayarit incentivaron una vez más el mercado inmobiliario del puerto, pero en esta ocasión, con un aumento en la plusvalía de las viviendas; no obstante, durante el 2013 se remataron condominios y villas residenciales en la zona de la Marina, debido a que, sus propietarios no tuvieron la capacidad financiera para liquidar las deudas que tenían desde antes a la inauguración de la autopista (El Siglo de Torreón, 2013; Flores, Mariño, 2016; Santamaría, 2016; Sáinz, 2018; SCT, 2011_a; Vega, 2014_b).

3.44. Inauguración de la supercarretera Durango-Mazatlán, 2013



Fuente: El Siglo de Torreón, 2013.

Desde que se anunció la construcción de la autopista Durango-Mazatlán el puerto comenzó a recibir inversiones que le permitieron ampliar la infraestructura turística del puerto; a partir de la apertura de esta vialidad el destino experimentó un resurgimiento a través de diversas

propuestas económica que, hasta la actualidad, están transformando la imagen turística del puerto; se han atraído inversiones en el sector comercio, incrementado la presencia de turistas nacionales y extranjeros que han impulsado la apertura de nuevos negocios; se sumaron diversos espectáculos que amplían la oferta turística. El sector que creció a mayor velocidad fue el de los turistas de fines de semana, pues esta carretera permite planear viajes más cortos para las poblaciones procedentes del altiplano mexicano, con lo que aumentó la ocupación hotelera que pasó de entre el 40% y 50% al 70%; y por lo tanto, también la derrama económica se vio notoriamente incentivada (Valdés, 2019; Vega, 2014b).

Una iniciativa de impulso al turismo que se presentó en el 2013 fue la del “Parque Central”, catalogado como un proyecto integral que brindaría un espacio de conservación, didáctico, cultural, recreativo y deportivo para la población local y los turistas, éste contemplaba tres elementos base: “El Museo de Mazatlán” que presentaría una exposición permanente sobre la historia del puerto, además de salas con exhibiciones itinerantes y una pantalla IMAX, que proyectaría filmes educativos; también contaría con el “Acuario Mar de Cortés” que sería el más moderno y grande de América Latina, con especies de la región; finalmente, tendría un parque urbano con “andadores, ciclovías, vialidad vehicular, áreas de picnic, áreas de descanso, juegos infantiles y jardines de fiesta, área para adulto mayores, área de foodtruck, área de conciertos, estanques, areneros, canchas de futbol, volibol y basquetbol, skatepark, edificio para talleres, comercios, restaurantes, sanitarios y área de administración” (Figura 3.45) (Unión Mazatlán Fideicomiso, s/f:2).

El parque se ubicaría al suroeste de la ciudad (a un costado del malecón, a espaldas del actual acuario y el bosque de la ciudad), el proyecto se desarrollaría en un terreno de 32.54 hectáreas del cual forma parte la Laguna del Camarón. La magnitud del proyecto requería de una gran inversión, por lo que, se propuso un modelo de asociación de capital público con privado⁵³ y, para ello, se conformó en el 2014 el fideicomiso “Unión Mazatlán”, con el propósito de obtener fondos públicos y privados que permitieran la gestión y construcción del proyecto. Finalmente, en el 2018 inició su construcción y en el 2020 se anunció que ya se tenía un avance del 85%;

⁵³ Las Asociaciones Publicas Privadas (APP) son esquemas de inversión a largo plazo, que tiene por objeto la prestación de servicios al sector público con base en el desarrollo de infraestructura que construye y opera el sector privado (Gobierno de México, 2020)

se espera que se pueda inaugurar en el 2021 (Figura 3.46) (Hernández, 2020; Parque Central Mazatlán, 2020; Ramírez, 2018; Reyes, 2018).

3.45. Proyecto Parque Central



Fuente: Unión Mazatlán Fideicomiso, s/f.

3.46. Avance del Parque Central, 2018



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

Con el incremento en el arribo de turistas se evidenció, una vez más, la necesidad de ampliar la oferta en cuartos de hotel, por lo que las autoridades instaron a los diferentes actores involucrados en la actividad turística a invertir en la construcción de equipamientos que permitiera subsanar esta situación. Como respuesta a las necesidades del puerto en el 2013 se inauguró el Hotel Misión en las instalaciones que anteriormente ocupó el Hotel Fiesta Inn; asimismo, en el 2014 se informó de la ampliación del hotel Pueblo Bonito en la zona de Cerritos; para el 2015 se anunció la apertura de Manzara Loft Resort, Pacific Palace, Pacific Sands, Holiday Inn Express, Holiday Inn Resort Mazatlán y Westin; durante el 2017, en la zona del centro se inauguró el Hotel Inn at Mazatlán y se anunció la expansión del hotel Estrella de Mar; mientras que, en el 2018 se presentó el proyecto del Courtyard Resort Marriot y Arcos Condominios Beach Resort, asimismo, se inauguró el hotel AV Inn Mazatlán Express; por otro lado, en el 2019 inició la construcción de los Hoteles Fiesta Inn y One en la zona dorada del puerto. En esta etapa la pretensión no solo fue la de ampliar el número de cuartos de hotel, sino de incrementar las categorías de hospedaje al más alto nivel posible, a fin de atraer a turistas de altos niveles adquisitivos (Hernández, 2018; Morales, 2019_a; Reportur, 2015; Reyes, 2017; Santamaría, 2016; Sáinz, 2018; Velázquez, 2017).

En el 2014 se realizó una nueva intervención del malecón en los tramos de Avenida del Mar, Paseo Claussen, Olas Altas y Paseo Centenario; en esta ocasión se restauraron las superficies de las banquetas y de las bancas, asimismo, para embellecer el paisaje se plantaron palmeras que se iluminaban de noche; además, se inauguró el área muestra de Amaitlán, conformada por un jardín botánico y un vivero (Figura 3.47), en ellos se encontraban algunas casas modelo que conformarían el complejo y, a partir de este punto, se retomarían los trabajos pendientes en la construcción de la primera etapa del proyecto. En este año, la detención en el hotel Miramar de Joaquín Guzmán Loera “El Chapo”, dirigente del cártel de Sinaloa y uno de los narcotraficantes más buscado en México y Estados Unidos, se convirtió en un suceso que difundió la imagen de un Mazatlán que se empezaba a liberar de este problema en diversos medios de comunicación nacionales e internacionales; este acontecimiento provocó un incremento en los “narcotours”⁵⁴ ofrecidos por choferes de taxis o de “pulmonías” (Agencias, 2014; Flores, Sánchez, 2018; Galván, 2014; Ramírez, 2019_a; Zamora, 2014).

⁵⁴ El narcotour es un paseo guiado donde se puede conocer, admirar y fotografiarse en sitios relacionados a la historia del narcotráfico en Mazatlán (Flores, Sánchez, 2018).

3.47. Jardín Botánico de Amaitlán



Fuente: Mazatleco.com, 2018, <https://mazatleco.com/jardin-botanico-en-mazatlan/>

Como resultado de las mejoras realizadas al aeropuerto Internacional Rafael Buelna se abrieron nuevas rutas aéreas durante el 2015 y 2016: la aerolínea TAR abrió vuelos de Guadalajara y La Paz e inició operaciones en Ciudad Juárez y Monterrey; American Airlines abrió una aerovía desde Los Ángeles con conexiones a San Diego, Reno, Fresno, Salt Lake City, San José y San Francisco; la compañía canadiense Sunwing estrenó vuelos directos a Mazatlán desde Winnipeg y Manitoba, en el 2019 se confirmaron las salidas desde Quebec, Ottawa y Victoria para la temporada invernal. Además del aumento en el arribo de turistas por vía aérea, comenzó a recuperarse la llegada de cruceros, gracias a la disminución de la violencia en el puerto; pero como en el 2017 hubo un repunte en los enfrentamientos armados, se procuró mantener a los visitantes en los sitios más seguros a través de la indicación de una línea azul (Figura 3.48) y evitar así que los paseantes quedaran atrapados en un fuego cruzado (Andrade, 2015; El Sol de Mazatlán, 2019; Reportur, 2015; Valdez, 2017).

3.48. Línea azul de seguridad



Fuente: Valdez, 2017.

El Acuario de Mazatlán ha tenido diferentes remodelaciones a lo largo de su historia, pero en el 2016 se abrió el nuevo tiburonario, con 23 de estos animales pertenecientes a diferentes especies; esto le valió la fama de ser el más importante de Latinoamérica por la variedad y cantidad de fauna marina que concentra en sus instalaciones (Figura 3.49); no obstante, a poco más de un mes de su inauguración, una fisura en el acrílico de los túneles panorámicos provocó que la pecera de los tiburones colapsara, por lo que, fue clausurado y la fauna marina afectada fue canalizada al Acuario Michin de Guadalajara, Jalisco, en calidad de comodato. En el año 2020 se solicitó a la Fiscalía General de la Justicia del Estado de Sinaloa la liberación del espacio del tiburonario para brindarle mantenimiento al equipo y poder venderlo a otros acuarios del país; se planeaba aprovechar la infraestructura para un proyecto educativo y de preservación de la fauna marina; posteriormente, comenzó el desmantelamiento del tiburonario y se anunció que las instalaciones serían usadas para construir un pingüinario (Redacción Noroeste, 2017 y 2020; Redacción Proceso, 2017; Ramírez, 2020; Samaniego, 2016).

3.49. Tiburonario del Acuario de Mazatlán



Fuente: Ramírez, 2020.

La Secretaría de Turismo seleccionó, en los inicios del 2017, al puerto de Mazatlán como la sede del Tianguis Turístico 2018; los trabajos realizados con anterioridad para mejorar y modernizar la imagen turística del puerto sirvieron como sustentó de dicha decisión, sobre todo por la accesibilidad al puerto por vía marítima, aérea y terrestre, la diversidad en su infraestructura hotelera, su variedad en la oferta de servicios turísticos, así como la disponibilidad de infraestructura para un evento masivo de este nivel. Como complemento a

los esfuerzos realizados en años previos, a lo largo del 2017 y 2018 se realizaron inversiones importantes que transformaron la fisonomía de distintas áreas turísticas de la Perla del Pacífico (Valadez, 2017), entre ellas se encuentran:

- Ampliación del Mazatlán International Center, al cual se le adicionó una nueva sala de exposiciones con alta tecnología de sonido e iluminación, conectividad a la red, centro de negocios, estacionamiento y área de maniobras (Grupo Ven América, 2017).
- Remodelación del malecón en los tramos de las vialidades Avenida del Mar, Playa Norte y Avenida Bahía, en las que se sustituyó el pavimento por concreto hidráulico; colocación de bancas, velarías, así como jardineras con palmeras y pasto; ampliación de la zona peatonal y la construcción de una ciclovía, gracias a la extensión del malecón hacia la zona de playa con banquetas voladas y la desaparición las zonas de estacionamiento (Figura 3.50 y 3.51) (González, 2017; Ramírez, 2019_a).

3.50. Ciclovía en Avenida del Mar



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

3.51. Imagen del malecón tras su remodelación



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

- Modernización del Centro Histórico, su objetivo era darle un nuevo aspecto al casco antiguo de la ciudad; las obras fueron realizadas entre otras, en las calles de Olas Altas, Venus, Bulevar Niños Héroeas, Belisario Domínguez, Benito Juárez, Ángel Flores, Mariano Escobedo, Constitución, Sixto Ozuna. Las mejoras consistieron en el cambio del asfalto por pórfido⁵⁵, ampliación y adoquinamiento de banquetas, rehabilitación del drenaje, cambio del cableado aéreo por subterráneo, renovación de las luminarias públicas con lámparas tipo siglo XIX, reforestación de diversas áreas con árboles originarios de la región, además, se pintaron las fachadas de casas y edificios abandonados (Figura 3.52) (Gobierno de Sinaloa, 2017; Grupo Ven América, 2017; Ramírez, 2019a).

3.52. Remodelación Centro Histórico



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

- Rehabilitación de Playa Norte para mejoramiento de la zona urbana; se amplió su explanada y ahí se ubicó un gimnasio al aire libre, un club de natación y una explanada de usos múltiples (Figura 3.53) (González, 2017; Ramírez, 2019a).
- El Faro fue sometido a una serie de remodelaciones que mejoraron su imagen y le brindó mayor seguridad a sus visitantes: se construyó una glorieta de acceso; se mejoró la zona peatonal con la construcción de rampas, escalinatas y andadores con pasamanos; se rescató la Casa del Faro conservando su arquitectura de 1920; se diseñaron miradores para brindar mejores vistas del paisaje mazatleco, donde, sobresale un puente de cristal a una altura de

⁵⁵ Es una roca volcánica usada comúnmente para la construcción, banquetas, calles y pisos.

153 m.s.n.m. (3.54) (Magallanes, 2018; Ramírez, 2019a; Redacción El Comunicador, 2017).

3.53. Gimnasio abierto en Playa Norte



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

3.54. Mirador de cristal en El Faro



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

- Se agilizó la construcción del Parque Ciudades Hermanas proyectado desde el 2013 y con ubicación en el terreno del antiguo Hospital Civil en el Paseo Claussen frente al malecón, cuenta con área verdes, está equipado con juegos infantiles y gimnasio al aire libre, una explanada para diversas actividades culturales, deportivas o recreativas, zona de picnic y un estacionamiento, además, la explanada tiene una escultura que conmemora la hermandad de Mazatlán con otras ciudades del mundo (Figura 3.55) (Redacción Noroeste, 2013; Redacción TVP, 2018).

3.55. Monumento a la Hermandad, Parque Ciudades Hermanas



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

- Se capacitaron a los prestadores de servicios turísticos, entre ellos, hoteleros, restauranteros, guías de turistas, agencias de viajes, choferes de transporte público, comerciantes y empresarios que ofertan diversas actividades recreativas, a fin de mejorar la atención a los turistas (González, 2017).

Muchos de estos proyectos se concluyeron a finales del 2017 y 2018, pero a lo largo de su ejecución hubo diversas inconformidades de la población local y además se detectaron inconsistencias en su desarrollo, como enseguida se señala:

- En la remodelación del Centro Histórico se talaron indiscriminadamente árboles ficus que se encontraban en calles y plazas, causando molestias a los vecinos y afectando la vida de las diferentes especies de aves que los ocupaban; las autoridades respondieron que estos árboles serían cambiados por especies originales de la zona, y que por cada árbol derribado la empresa encargada del proyecto debía donar diez más (Figura 3.56) (Hernández, 2017).
- La remodelación y el mejoramiento del malecón y Playa Norte fueron criticadas porque restaron espacio a la zona de litoral, contradiciendo el programa de la SERMANAT que buscaba evitar la erosión de las playas, en este caso, sólo se aclaró que el municipio contaba con el permiso de las autoridades ambientales para construir sobre la zona costera (Arias, 2017_a).
- Otro cuestionamiento que surgió durante la remodelación del Faro fue que el mal olor de la planta de tratamiento de aguas negras ubicada en su cercanía molestaba a sus paseantes; en respuesta, el gobierno local comenzó a analizar la posibilidad de canalizar las aguas

residuales a otra planta y así poder construir un parque recreativo en las instalaciones del Cerro del Vigía (Redacción El Comunicador, 2017).

3.56. Tala de árboles en el Centro Histórico



Fuente: Hernández, 2017.

- Finalmente, se hizo referencia a la falta de infraestructura de riego y el funcionamiento de bombas previó a la inauguración del Parque Ciudades Hermanas, pues la vegetación y el pasto de las áreas verdes se encontraban secas y la estructura del lago artificial estaba enlameado con el agua estancada, no obstante, las autoridades señalaron que todo se solucionaría antes de la apertura del parque (Medina, 2018_a).

También se presentaron proyectos que no lograron concretarse o llevarse a cabalidad:

- Las remodelaciones al malecón y Playa Norte provocó el desplazamiento de negocios que se encontraban en la acera, por lo que, se propuso la construcción de dos mercados de artesanías, con la finalidad de brindarles un nuevo espacio y fomentar corredores turísticos; una de las plazas se construiría en el terreno del Coliseo (disco Antares) y se llamaría “Mercado Malecón”, en él se reinstalarían 70 vendedores de la Avenida del Mar y se desarrollaría con inversión privada; el segundo se ubicaría en el Mercado de las Flores María del Carmen Coppel Ordaz, se ampliaría a 80 locales para acomodar ahí a los comerciantes de la glorieta de Sánchez Taboada y las remodelaciones estarían a cargo del municipio; sin embargo, a la fecha estos proyectos no se han concretado (Gómez, 2017; Nordahl, 2019).
- Un nuevo atractivo turístico que continúa detenido, hasta la fecha, es la construcción de una tirolesa que iría del Faro hasta el Paseo del Centenario, contaría con una extensión de 350

metros y una altura de 157 metros, además, tendría cuatro líneas de cable y sería financiado por la iniciativa privada, pero desde un inició tuvieron problemas con la certificación de que el sustrato rocoso fuera el adecuado para el proyecto; la obra se detuvo al no tener la certeza de quién tenía la jurisdicción del Cerro del Vigía para solicitar los permisos necesarios de construcción (Arias,2017b; Morales, 2019b).

- En el 2018 se anunció el rescate del Fuerte 31 de Marzo y de la Casa del Marino, ubicados en el Paseo Claussen, no obstante, en el 2019 sólo se entregó la remodelación del primero, debido a que, el edificio de los marinos se encontraba muy deteriorado y necesitaría muchos recursos para su restauración, de hecho, se sugirió la demolición parcial de éste, ya que se consideraba que obstruía la vista de la explanada del fuerte y no permitía acceder a ella; actualmente se sigue discutiendo qué hacer con la Casa del Marino (Figura 3.57) (Arias, 2019; Rodríguez, 2020).

3.57. Casa del Marino



Fuente: Trabajo de campo, 2018.

En el año 2017 el estado de Sinaloa realizó una fuerte inversión para la remodelación y la construcción de recintos deportivos a lo largo de la entidad, dos de esos proyectos se llevaron a cabo en Mazatlán:

- El primero fue la remodelación del estadio de béisbol de los Venados de Mazatlán, conocido como “Teodoro Mariscal”, su modernización se debió a que sería la sede de la Serie del Caribe en el 2021; la remodelación constó de tres etapas: la primera constó de la construcción de la Casa Club, el museo de los Venados y un gimnasio; en la segunda se

amplió la caja de bateo, el bullpen, las gradas de la zona de sol y el estacionamiento; la tercera se enfocó en aumentar la capacidad de espectadores con el reacomodo de las butacas, la cimentación de palcos, una cabina de transmisión para los medios de comunicación y dos restaurantes, además de la colocación de una pantalla gigante y elevadores (Figura 3.58) (Maldonado, 2020;. Redacción Río Doce, 2017)

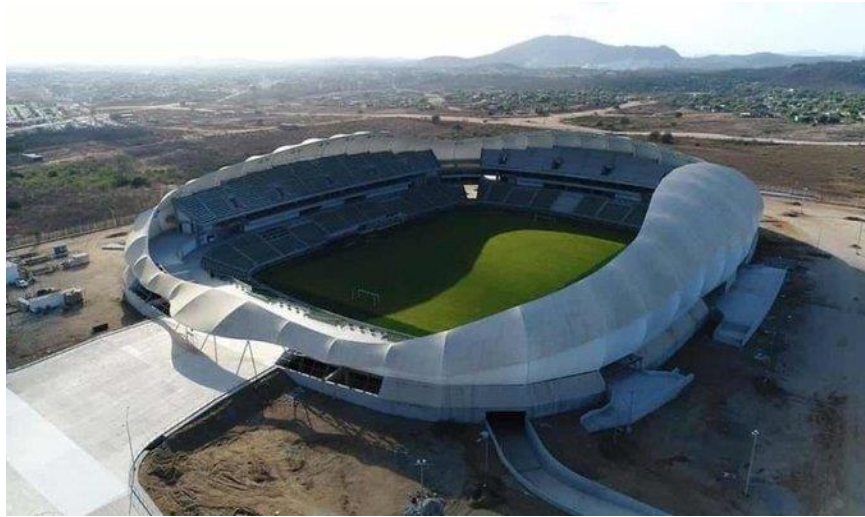
- El segundo proyecto se trató de la construcción de un estadio de fútbol cerca de la localidad Nuevo Cajeme y llevaría el nombre de “El Kraken”; sería uno de los más modernos del país al contar con: un amplio acceso principal para evitar aglomeraciones; cuatro niveles de gradas con 25 mil butacas; la cancha principal tendría pasto natural y su alrededor sintético; un alumbrado que podría competir con el de la NFL y la MLB; vestidores para los jugadores, cancha de calentamiento y trabajo táctico; una zona médica de recuperación; oficinas para el cuerpo técnico y árbitros. Una particularidad fue que durante su construcción no contaba con un equipo profesional, por lo que inicialmente, se planteó que el club Pacific FC de la Liga Premier se mudaría a este recinto, pero, en junio del 2020 se anunció el arribo del equipo de la Liga MX Monarcas de Morelia, el cual, cambio su nombre a Mazatlán FC. (Maldonado, 2020; Redacción El Financiero; 2020; Redacción Esto, 2020).

3.58. Estadio de béisbol Teodoro Mariscal



Fuente: Maldonado, 2020.

3.59. Estadio de futbol El Kraken



Fuente: Maldonado, 2020.

Ambos equipamientos deportivos fueron construidos y remodelados para atraer eventos nacionales e internacionales que apoyaran la actividad turística del puerto; se consideró que para poder realizar estas actividades era estratégica la conexión brindada por la autopista Durango-Mazatlán con ciudades del norte del país y Estados Unidos; asimismo, ayudarían a la modernización de la imagen de la ciudad para el Tianguis Turístico.

Entre el 15 y 18 de abril, Mazatlán celebró la cuadragésima tercera edición del “Tianguis Turístico de México” y se llevó a cabo en las instalaciones del Mazatlán International Center; este evento es de los más importantes a nivel nacional por la promoción y comercialización que brinda a los diversos servicios y productos turísticos de diferentes localidades del país; en esta edición contó con la participación de 204 empresas nacionales y 477 extranjeras provenientes de 64 países, representantes de 11 aerolíneas y tour operadoras internacionales, 1,500 compradores y, además, se registraron más de 44 mil citas de negocio. El Tianguis Turístico fue una oportunidad para el relanzamiento turístico de Sinaloa y, en concreto, para mostrar la nueva imagen de Mazatlán, enaltecendo sus cualidades y con nuevos discursos, tales como el de ser un sitio seguro con playas, paisajes naturales, historia, cultura y gastronomía del más alto nivel; FONATUR ofreció una conferencia sobre el CIP Playa Espíritu, al sur del estado, con el propósito de buscar la reactivación del proyecto, aunque lo cierto es que este proyecto sigue estancado (Televisa News, 2018; Presidencia de la República; 2018; SECTUR, 2018a y 2018b).

A un año de haberse realizado el Tianguis Turístico en tierras mazatlecas, las obras realizadas para éste han comenzado a presentar signos de desgaste y deterioro, lo que evidencia la falta de consistencia el sostenimiento de las inversiones realizadas: la vegetación que se colocó a lo largo del malecón se encuentra seca o enferma; las estructuras metálicas como barandales, soporte de las velarías, postes, cestos de basura, esferas de adorno y los aparatos para ejercitarse empiezan a tener oxido, moho y desgaste en su pintura; en la ciclovía, algunos topes y postes que la delimitan se han caído o ya no están, además de que la pintura del carril está desgastada, al igual que la de las vialidades de los vehículos; han reaparecido puntos de acumulación de basura en diferentes lugares del centro y del malecón de la ciudad; los monumentos ubicados en Paseo Olas Altas y Paseo Claussen presentan desperfectos y es evidente su falta de mantenimiento; finalmente, la reducción de las zonas de estacionamiento en el Centro Histórico y en el Malecón, aunado a la presencia de vendedores ambulantes sobre las banquetas han causado molestias a los visitantes, pues se dificulta el tránsito. Para responder a todos estos problemas, las autoridades de la nueva administración del ayuntamiento argumentó que las obras no han sido entregadas por parte del gobierno estatal, por lo que no pueden intervenir en su mejora y tampoco pueden reclamar las pólizas o los compromisos adquiridos con las empresas encargadas de las obras; como resultado de lo anterior, los atractivos turísticos comienzan a verse deteriorados, generando una imagen negativa a los visitantes (Nordhal; 2020; Ramírez, 2019_a).

Este periodo se ha caracterizado por un aumento importante en la inversión en el sector turístico, principalmente por capital nacional que, a diferencia de la fase anterior, no sólo se ha limitado en la construcción de hoteles o viviendas, sino que, se realizó un trabajo importante en restauración, embellecimiento y modernización de los atractivos turísticos, provocando un rejuvenecimiento generalizado de la zona turística de Mazatlán. Significativamente, los cambios pueden ser vistos como parte del impulso que ha generado la construcción y puesta en marcha de la autopista Durango-Mazatlán, parte del Corredor Económico del Norte y que mejoró la accesibilidad al puerto. Por lo anterior, en el siguiente capítulo se presentarán las principales características de este corredor y se analizará la conectividad que le ha brindado al puerto.

*«No puede haber ninguna duda de que el sector del transporte es el
sector más importante de nuestra economía»*

Robert Brady

CAPITULO 4. La autopista Durango-Mazatlán: potenciadora de las relaciones turístico-territoriales de Mazatlán, Sinaloa

Como se ha mencionado en los capítulos anteriores, los centros turísticos considerados como maduros, a través del tiempo, han ido perdiendo competitividad frente a otros destinos que experimentan un menor deterioro de su equipamiento e infraestructura turística, hacia los que se dirigen las nuevas preferencias y tendencias turísticas; esto provoca una pérdida de competitividad en los sitios tradicionales y de acuerdo a la teoría del Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos (CVDT), cuando esto ocurre se presenta una fase de “declive”; no obstante, los destinos turísticos puedan continuar vigentes frente a otros centros vacacionales si presentan un proceso de reestructuración y renovación de su oferta turística, de acuerdo con Butler (2016_a), esto llevaría al destino a una etapa de “rejuvenecimiento” que le permite reinventarse para conservar su clientela habitual y atraer a nuevos turistas. Dicha etapa se lleva a cabo mediante el trabajo conjunto de los diferentes actores involucrados en el desarrollo de la actividad turística de la localidad, pero además, ésta se ve detonada y acelerada cuando un factor externo influye en la dinamización del territorio, tal es el caso, de la construcción y modernización de la infraestructura de comunicación vial que vuelve más accesible al destino turístico (Butler 2006_a; Vera y Baños, 2010).

A partir del análisis realizado para la diferenciación de las fases del CVDT que ha experimentado la ciudad mazatleca, se determinó que a partir del 2013 se presentó una etapa de “post-estancamiento”, relacionada con un “rejuvenecimiento”; debido que a partir de ese año el arribo de turistas comenzó a tener una tasa de crecimiento positiva igual o mayor al 9% en todos los años (con excepción del 2015 que sólo presentó un aumento del 3%). Un evento al que se le atribuye este comportamiento fue la inauguración de la súper carretera Durango-Mazatlán durante el 2013, de acuerdo a la hipótesis de la investigación, ésta vialidad influyó en el rejuvenecimiento de la actividad turística en Mazatlán, al brindarle una mejor accesibilidad hacia las principales ciudades del altiplano central y el noroeste del país; asimismo, la autopista ha estado relacionada con el incremento en las inversiones para el mantenimiento, mejoramiento y construcción de equipamiento e infraestructura urbana que, a su vez, impactó de manera directa a la actividad turística del puerto. Por lo anterior, el propósito de este capítulo es identificar cuáles fueron las principales implicaciones de la apertura de la autopista Durango-Mazatlán en la revitalización de la actividad turística en Mazatlán.

4.1 La conectividad de Mazatlán a través de la súper carretera Durango-Mazatlán

La movilidad es un término que alude a la capacidad de desplazamiento de las personas y mercancías a través del territorio, el cual se da entre un punto de origen y otro de destino; para ello es fundamental tener la infraestructura y el sistema de transporte mínimo requerido para romper las barreras impuestas por el medio físico. El concepto de movilidad está estrechamente relacionado con el de accesibilidad, mismo que alude a la capacidad que posee un lugar para ser alcanzado desde diferentes localizaciones geográficas; así, la accesibilidad se relaciona de manera directa con la funcionalidad y eficiencia de los sistemas de transporte, además, de la proximidad hacia los lugares de interés personal, públicos, servicios, trabajo, educación, recreación, entre otros. Conforme a lo anterior, el transporte se vuelve un punto medular dentro del territorio, debido a que le permite su conectividad e integración (Alcalá, 2017; Backhoff, 2005; Ramírez, 2006).

La movilidad y accesibilidad son elementos fundamentales para la práctica del turismo, ya que, de acuerdo al modelo de oferta-demanda, el sistema turístico es “un conjunto bien definido de relaciones, servicios e instalaciones que se generan en virtud de ciertos desplazamientos humanos” (Castellanos, 2016:24); dentro de éste se distinguen tres elementos geográficos básicos: la región que demanda actividades relacionadas con el ocio, una zona que oferta actividades recreativas y una ruta de tránsito que conecte a ambas (Figura 4.1). La demanda se caracteriza por la disponibilidad de tiempo libre, contar con un ingreso discrecional⁵⁶, la accesibilidad a medios de transporte y la motivación e imaginario personal que anima a las personas a viajar; por otro lado, la oferta se encuentra conformada por localidades con atractivos turísticos, instalaciones de alojamiento, alimentación y recreación, entre otros, que soportan las demandas de los visitantes (Alcalá, 2017; Backhoff, 2005; Ramírez, 2006; Salinas, 2003).

La ruta de tránsito se relaciona con la distancia geográfica entre el centro emisor de turistas y el sitio de destino; es fundamental dentro del turismo, ya que influye en los costos y tiempo de traslado, por lo tanto, la conectividad de un centro turístico (a través de diversos medios de transporte como el terrestre, aéreo y marítimo) es fundamental e incide de manera directa en

⁵⁶ Es la parte del salario disponible después de satisfacer las necesidades personales, pagar los compromisos fiscales y bancarios, es decir, es la parte del dinero que puede ser usado para invertir, ahorrar o gastar en necesidades no esenciales como actividades de ocio y recreación.

la accesibilidad del destino (Salinas, 2003). En el siguiente apartado se discute el impacto que trajo consigo la apertura de la súper carretera Durango-Mazatlán en la revitalización de la actividad turística del puerto, dado que le brindó una mayor conectividad con las principales ciudades del altiplano mexicana y la zona nororiental del país, al formar parte del llamado “Corredor Económico del Norte” del país.

Figura 4.1. Sistema turístico



Fuente: Elaboración propia a partir de Castellanos, 2016.

4.1.1 La súper carretera Durango-Mazatlán y su conectividad con el Corredor Económico del Norte

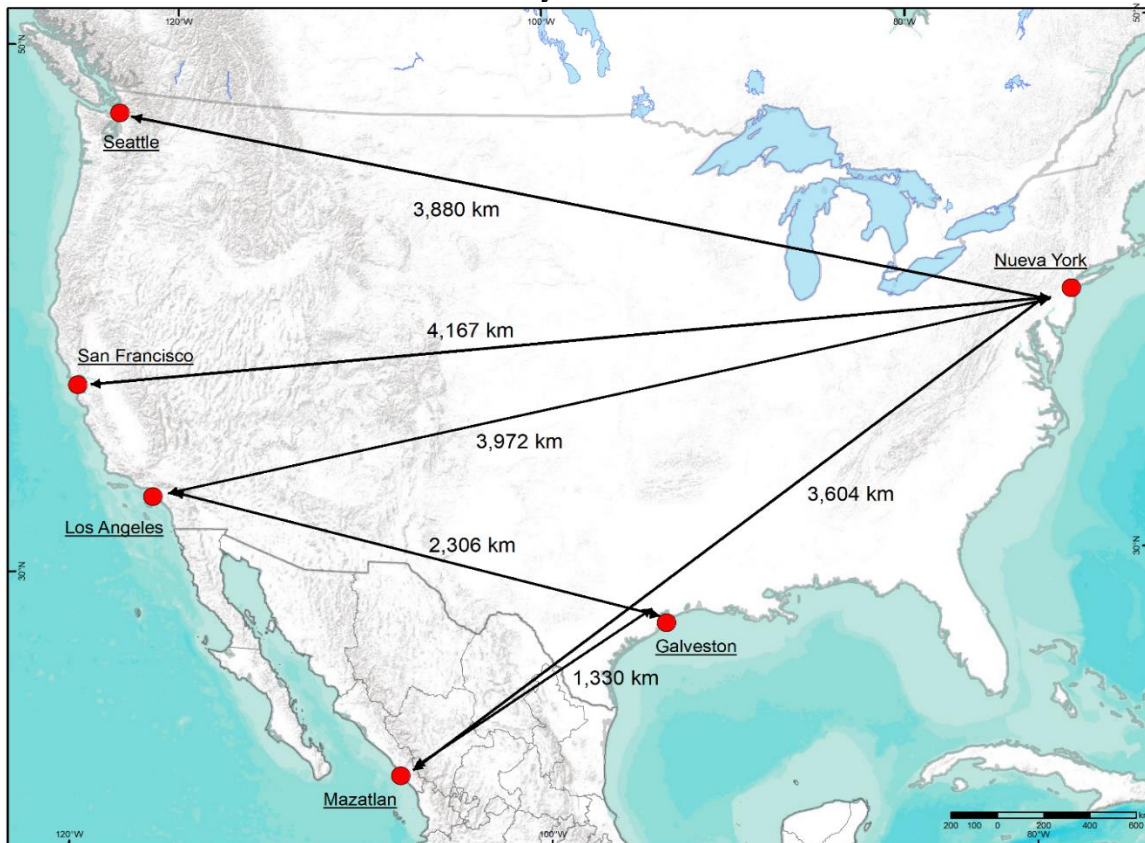
La construcción de la autopista Durango-Mazatlán inició en el 2001 y, después de una década de labores, fue inaugurada su primera etapa por el presidente Felipe Calderón Hinojosa; posteriormente, el 17 de octubre de 2013 (tras haberse realizado una inversión de 28 mil 600 millones de pesos en un tramo de 1,241 kilómetros) se inauguró el proyecto completo por el entonces presidente Enrique Peña Nieto. La importancia que tuvo la culminación de la súper carretera Durango-Mazatlán fue la consolidación del eje interoceánico “Corredor Económico del Norte” (CEN), cuya longitud es de 19,245 kilómetros; a este eje también se le conoce como el corredor carretero Mazatlán-Matamoros (Auvinet, 2017; Ramírez, 2019; SCT, 2011_a).

De acuerdo con García de León y Castillo (citado en Nava y Vargas 2016:50) un corredor económico tiene que ver con “la interrelación de bienes y servicios en un espacio geográfico articulado por ciudades, a partir, de las ventajas comparativas que poseen con respecto a otros

territorios; la red vial desempeña un rol fundamental para la integración de las ciudades”; las vías de comunicación son fundamentales en el desarrollo regional, ya que es un factor de atracción de inversiones que fortalecen y diversifican las actividades económicas de las localidades que conforman el corredor.

El CEN es un corredor transoceánico que conecta al Atlántico con el Pacífico y su objetivo, es fomentar el intercambio comercial entre los países asiáticos y los Estados Unidos, mediante el arribo de mercancías al puerto de Mazatlán, para después ser trasladadas por vía terrestre a ciudades del este de la Unión Americana como Galveston en Texas y Nueva York en el estado del mismo nombre. La ventaja que ofrece el puerto sinaloense frente a otros estadounidenses como el de Los Ángeles, San Francisco y Seattle, es que la distancia de recorrido para arribar a la costa oriental es menor (Figura 4.2) (Auvinet, 2017.; Ramírez, 2019; SCT, 2011a).

Figura 4.2. Distancia entre puertos de la costa occidental y oriental de México y Estados Unidos

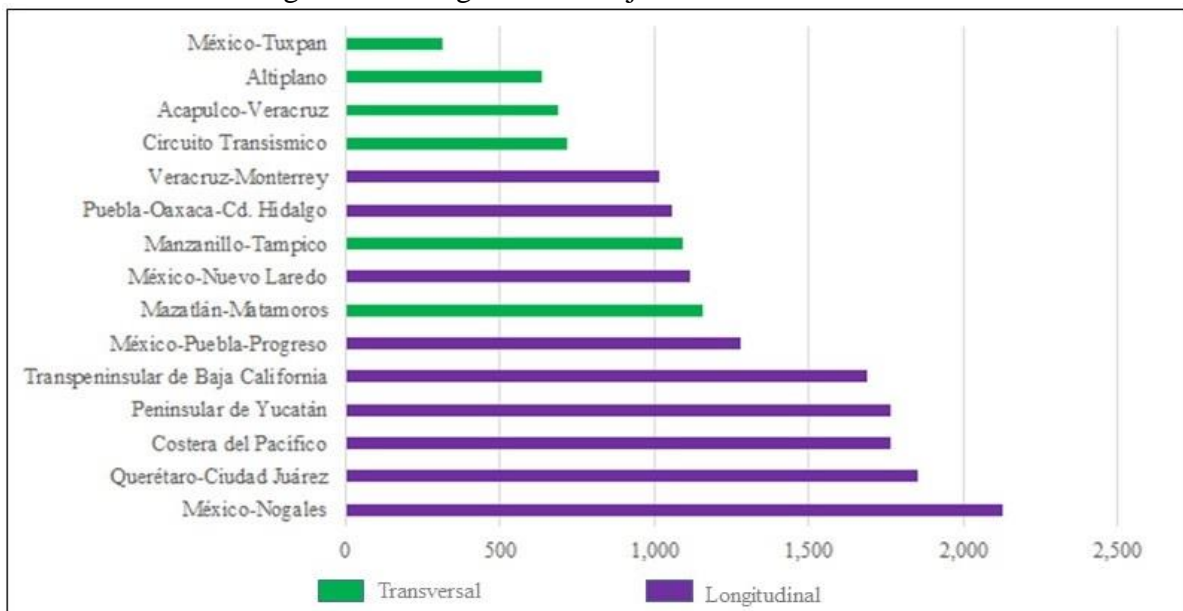


Fuente: Elaboración propia a partir de Auvinet, 2017.

El territorio mexicano se encuentra articulado por quince ejes carreteros cuya longitud es de 19,230 km, se clasifican en longitudinales y transversales. Los primeros van de norte a sur y

en sentido inverso, en total son nueve; los transversales son seis, los cuales, corren de occidente a oriente y viceversa. El CEN pertenece a este último tipo de corredores, ocupa el séptimo lugar en cuanto a longitud a nivel nacional y es el primero en extensión, respecto a los transversales (Figura 4.3), a lo largo de su recorrido intercepta con cuatro corredores longitudinales: México-Nogales, Querétaro-Ciudad Juárez, México-Nuevo Laredo y Veracruz-Monterrey. Asimismo, el CEN atraviesa ocho estados que, a su vez, conecta a diecinueve municipios considerados como estratégicos para el desarrollo económico de la región norte: Tepic en Nayarit; Ahome, Culiacán, Guasave, Concordia y Mazatlán en Sinaloa; Chihuahua y Ciudad Juárez en Chihuahua; Durango, Lerdo y Gómez Palacios en Durango; Zacatecas en Zacatecas; Torreón y Saltillo en Coahuila; Monterrey y Juárez en Nuevo León y; Nuevo Laredo, Reynosa y Matamoros en Tamaulipas (Figura 4.4) (Auvinet, 2017; CANACAR, 2016; Nava y Vargas, 2016).

Figura 4.3. Longitud de los ejes carreteros mexicanos



Fuente: Elaboración propia a partir de CANACAR, 2016.

Las principales ventajas del corredor son: a lo largo de él se ubican los puertos de Mazatlán y Topolobampo en el Pacífico, así como el de Matamoros en el Golfo de México; mantiene conexión con las ciudades fronterizas de Ciudad Juárez, Piedras Negras, Nuevo Laredo, Reynosa y Matamoros; se comunica con las zonas industriales de Chihuahua, La Laguna, Saltillo y Monterrey; asimismo se encuentran las localidades turísticas de Mazatlán, Durango y Zacatecas (Valdez, 2015).

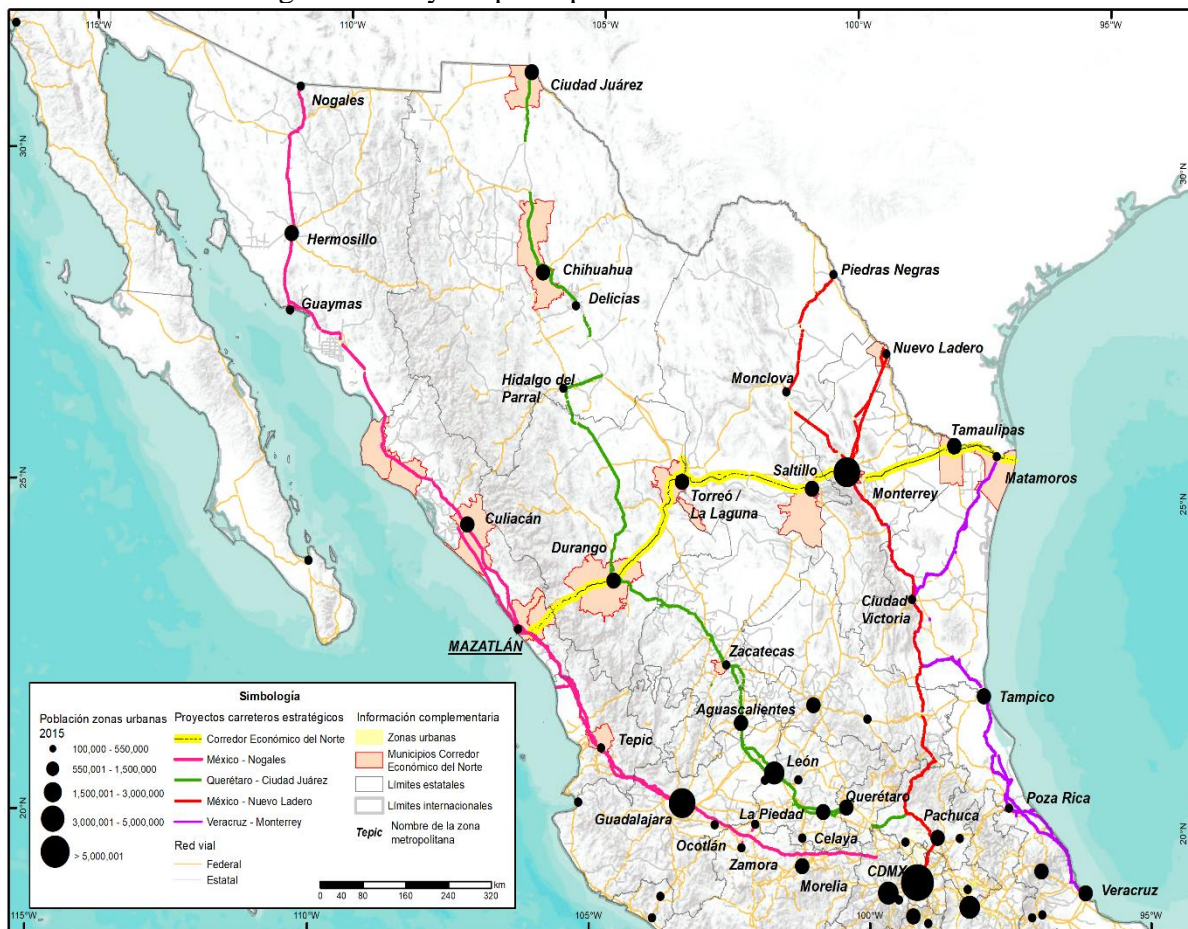
Figura 4.4. Ejes carreteros de México y el Corredor Económico del Norte



Fuente: Elaboración propia a partir de Auvinet, 2017; CANACAR, 2016.

Si bien el objetivo del CNE ha sido el de fomentar y fortalecer el comercio (principalmente el internacional), también ha sido un detonador en la promoción y revitalización de la actividad turística en Mazatlán. De acuerdo con Salinas (2003:92) la *ley de la cercanía* establece que “a menor distancia entre emisor y receptor, mayor debe de ser el número de turistas recibidos”; lo anterior remarca la importancia de la autopista 40D en el sector turístico, ya que sus especificaciones técnicas han permitido una reducción de la distancia y de los tiempos de recorrido entre las principales ciudades de la Altiplanicie Mexicana y del noreste del país; asimismo, le brindó una mejor conectividad intrarregional, al vincularse con ejes carreteros longitudinales que pasan por algunas de las principales zonas urbanas de México (Figura 4.5).

Figura 4.5. Conectividad del Corredor Económico del Norte con ejes carreteros longitudinales y las principales zonas urbanas de México



Fuente: Elaboración propia a partir de Auvinet, 2017; CANACAR, 2016; CONAPO, 2015.

A fin de poder hacer un comparativo de la diferencia de horas consumidas en los tiempos de desplazamiento entre la carretera federal Durango-Mazatlán y la autopista del mismo nombre, se usó la aplicación *Google Maps*⁵⁷, con la cual se obtuvo un cálculo aproximado del tiempo de recorrido entre las principales ciudades ubicadas en el CEN (Durango, Torreón/La Laguna, Saltillo, Monterrey, Tamaulipas y Matamoros) y el puerto de Mazatlán; el uso de la autopista 40D disminuye el tiempo de traslado hacia el puerto mazatleco en al menos dos horas promedio de camino para cada una de las urbes (Cuadro 4.1).

Cuadro 4.1. Tiempos de recorrido entre el puerto de Mazatlán y las principales ciudades del CEN

Eje Vial	Zona urbana	Tiempo de recorrido	
		40D	40
Mazatlán-Matamoros	Matamoros	13hrs 55min	15hrs 38min
	Monterrey	10hrs 35min	12hrs 18min
	Saltillo	9hrs 26 min	11hrs 9min
	Torreón/La Laguna	6hrs 07min	8hrs 30min
	Durango	3hrs 48min	5hrs 31min

Fuente: Elaboración propia con base a Google Maps.

El mismo ejercicio se repitió tomando en cuenta las principales zonas urbanas de los corredores longitudinales que conectan con el CEN; se utilizó la aplicación “Traza tu Ruta” de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT)⁵⁸ para calcular los tiempos de recorrido. Inicialmente se realizó la comparación entre la carretera 40 y autopista 40D con la aplicación *Google Maps* y, de nueva cuenta, el resultado obtenido demuestra que hay una diferencia de dos horas en el recorrido entre vialidades, aunque la autopista Durango Mazatlán reporta el recorrido más rápido. Posteriormente, se compararon los resultados obtenido entre *Google Maps* y Traza tu Ruta; en primer lugar se revisó la diferencia de tiempos registrados en las dos aplicaciones utilizando como ruta de tránsito la autopista 40D, en ella, el portal de la SCT registró dos horas menos en relación a la otra, debido a que ésta ocupa en sus cálculos solamente vías rápidas⁵⁹; en segunda instancia, se contrastaron los resultados obtenidos por

⁵⁷ *Google Maps* es una herramienta de búsqueda de ubicaciones que permite geolocalizar un punto concreto, calcular rutas, encontrar lugares de interés (museos, parques, edificios públicos, calles, entre otros), e inclusive, permite ver la apariencia de un lugar a través de su aplicación *Google Street View*. Una de sus funciones permite seleccionar algún sitio al que se desea llegar y dar opciones de arribo, ya sea en automóvil particular, transporte público o a pie (Arimetrics, 2019).

⁵⁸ Este sistema calcula la ruta más rápida para arribar de una localidad a otra, utilizando principalmente las autopistas del país. Por tal razón, en los cálculos del tiempo de recorrido de las diferentes zonas urbanas a Mazatlán sólo se tomó en cuenta la autopista 40D (SCT, 2019).

⁵⁹ Principalmente autopistas de cuota.

Google Maps al optar por transitar la carretera 40 y los obtenidos en la aplicación de la SCT, también usando la autopista Mazatlán-Matamoros; en esta última hubo una disminución de dos horas en comparación con la primera. Finalmente, en algunos casos el arribo al puerto mazatleco es posible a través de la autopista 15D, por lo que también se reconoció el tiempo de desplazamiento que se realiza usando esta vialidad; para aquellas ciudades que pueden optar por esta ruta de tránsito en lugar de la autopista 40D, se tiene un ahorro aproximado de dos horas de recorrido, asimismo, se identificaron que las ciudades de Guadalajara, Tepic, Culiacán, Guaymas, Hermosillo y Nogales, arriban de manera directa al puerto por este corredor carretero (Cuadro 4.2).

Cuadro 4.2. Tiempos de recorrido entre el puerto de Mazatlán y las principales ciudades de los ejes longitudinales que conectan con el CEN

Eje Vial	Zona urbana	Tiempo de recorrido				
		Maps*	Maps	SCT**	Maps	SCT
		40	40D	40D	15D	15D
Mazatlán-Matamoros	Matamoros	15hrs 38min	13hrs 55min	11hrs 25min		
	Monterrey	12hrs 18min	10hrs 35min	8hrs 32min		
	Saltillo	11hrs 9min	9hrs 26 min	7hrs 28min		
	Torreón/La Laguna	8hrs 30min	6hrs 07min	4hrs 42min		
	Durango	5hrs 31min	3hrs 48min	2hrs 26min		
Querétaro-Ciudad Juárez	Querétaro	13hrs 44min	12hrs	10hrs 20min	10hrs 12min	08hrs 18min
	León	12hrs 08min	10hrs 25min	8hrs 30 min	8hrs 40min	6hrs 44min
	Aguascalientes	10hrs 38min	8hrs 55min	7hrs 21min	8hrs 44min	6hrs 52min
	Zacatecas	8hrs 59min	7hrs 16min	5hrs 49min		
	Hidalgo del Parral	10hrs 45min	9hrs 02min	7hrs 28min		
	Chihuahua	13hrs	11hrs 18min	8hrs 44min		
	Ciudad Juárez	16hrs 48min	15hrs 05min	12hrs 09min		
México-Nuevo Laredo	Pachuca	15hrs 54min	14hrs 11min	12hrs 17min	11hrs 53min	9hrs 46min
	Ciudad Victoria	15hrs 10min	13hrs 27min	11hrs 57min		11hrs 37min
	Monclova	12hrs 31min	10hrs 48min	7hrs 59min		
	Piedras Negras	15hrs 9min	13hrs 26min	10hrs 28min		
	Nuevo Laredo	14hrs 27min	12hrs 34min	10hrs 23min		
Veracruz-Monterrey	Veracruz	19hrs 39min	17hrs 56min	15hrs 57min	15hrs 04min	13hrs 25min
	Poza Rica	18hrs	16hrs 18min	14hrs 10min	14hrs 18min	11hrs 38min
	Tampico	16hrs 22min	13hrs 49min	13hrs 03min		12hrs 42min
	Ciudad Victoria	15hrs 10min	13hrs 27min	11hrs 57min		11hrs 37min
México-Nogales	Morelia	14hrs 50min	12hrs 8min		9hrs 13min	7hrs 21min
	Guadalajara				6hrs 5min	4hrs 41min
	Tepic				3hrs 16min	2hrs 40min
	Culiacan				2hrs 39min	2hrs 12min
	Guaymas				11hrs 10min	7hrs 23min
	Hermosillo				10hrs 8min	8hrs 34min
	Nogales				13hrs 27min	11hrs 24min

* Las rutas se calcularon con la aplicación "Maps" de Google.

** La información fue obtenida del sistema de información geográfica de la SCT "Traza tu ruta". En el caso de la carretera 40 no se calculan los tiempos de recorrido, debido a que, la aplicación sólo toma en cuenta las autopistas para realizar los cálculos.

Fuente: Elaboración propia con base a *Google Maps* y Traza tu Ruta.

A partir de los tiempos de recorridos registrados, se generaron cuatro grupos de isócronas⁶⁰ entre Mazatlán y las principales zonas urbanas con las que enlaza a través de los ejes carreteros; para su cálculo se tomó como base el tránsito por el CEN⁶¹ (Figura 4.6):

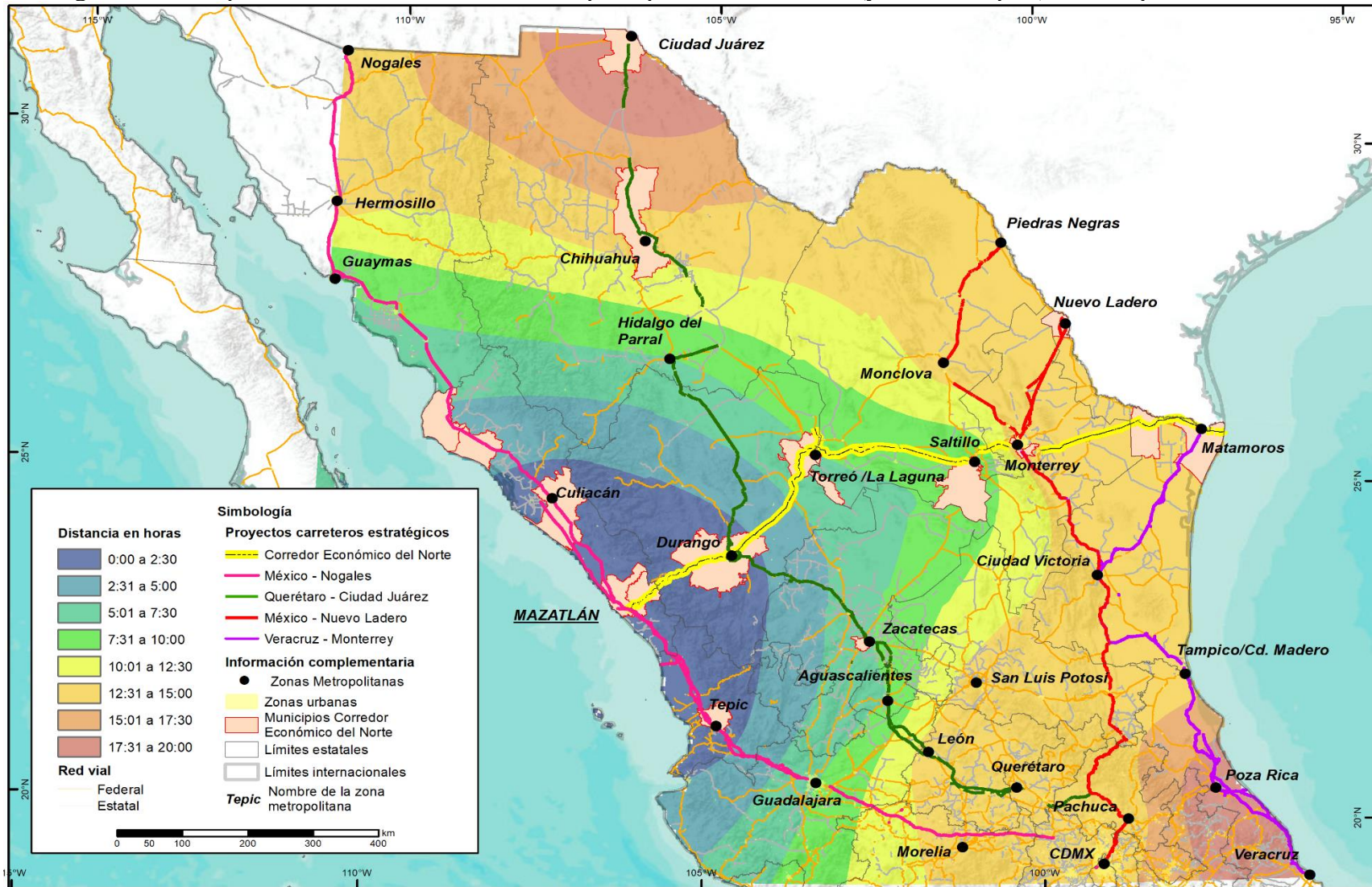
- 1) De 0 a 5:00 horas. Son las localidades urbanas más cercanas al puerto y corresponden con el 11% de las ciudades y solamente Durango es conectada por la autopista 40D, Tepic y Culiacán se comunican mediante la autopista 15D.
- 2) De 5:01 a 10:00 horas. Se concentran el 25% de las zonas urbanas y se conforma por Saltillo, Torreón/La Laguna, Aguascalientes, Zacatecas e Hidalgo del Parral, Morelia; la última, al igual que Guadalajara y Guaymas, ocupan la autopista México-Nogales para arribar a Mazatlán.
- 3) De 10:01 a 15:00 hora. En este rango de tiempo se concentra la mayor parte de urbes (53%); ahí están todas las ciudades que forman parte de corredor carretero de México-Nuevo Laredo, igualmente, se encuentra Matamoros, Monterrey, Tampico, Querétaro, León y Chihuahua, mientras que Hermosillo y Nogales se conectan con el puerto mazateco por la autopista 15D.
- 4) De 15:01 a 20:00 horas. Son los puntos más alejados del centro turístico de Mazatlán y sólo está conformado por tres metrópolis: la localidad fronteriza de Ciudad Juárez, el puerto de Veracruz y la ciudad petrolera de Poza Rica.

Además de identificar los tiempos de recorrido, la aplicación Traza tu Ruta permitió obtener el gasto promedio para arribar al puerto mazateco por vía carretera y en automóvil particular; el ejercicio se llevó a cabo tomando en cuenta el pago de casetas y combustible utilizando la autopista 40D, y se usaron como referencia las ciudades que se comunican con Mazatlán a través de los ejes carreteros que tiene conexión con el CEN. Los resultados del costo total en pesos mexicanos obtenido por la aplicación permitieron tener cuatro grupos (Cuadro 4.3):

⁶⁰ Las isócronas son un indicador del tiempo de desplazamiento de un punto determinado hacia el resto de la red, el resultado de este análisis son áreas con un tiempo similar de recorrido, en el cual, a mayor tiempo de desplazamiento la accesibilidad es menor viceversa (Alcalá, 2017).

⁶¹ Las isócronas se construyeron con base a los tiempos de recorridos registrados por la aplicación *Google Maps*, debido a que, con el trabajo de campo realizado son las estimaciones que más se acercan a la realidad.

Figura 4.6. Tiempos de recorrido de Mazatlán a las principales zonas urbanas (y sus municipios) con las que tiene conexión



Fuente: Elaboración propia a partir de CANACAR, 2016; CONAPO, 2015; Google Maps, 2019.

- 1) > \$500 a \$1,000: La única metrópoli que se encuentra en esta categoría es la de Durango; otras ciudades que presentan el mismo gasto al tomar en cuenta la autopista 15D son Culiacán y Tepic.
- 2) \$1,001 a \$2,000: El 24% de las zonas urbanas que se tomaron en cuenta para realizar el cálculo cayeron en este rubro, entre ellas se encuentran Torreón/La Laguna, Querétaro, Aguascalientes y Zacatecas; transitando por la autopista México-Nogales están Guadalajara, Guaymas y Hermosillo en la misma categoría.
- 3) \$2,001 a \$3,000: La mayor parte de las ciudades se ubican en este rango (52%); en éste se ubican Chihuahua, Poza Rica, Monterrey, Piedras Negras, Hidalgo del Parral, Saltillo, Tampico/Cd. Madero, Pachuca, Monclova, CDMX, Cd. Victoria y León. El mismo gasto se presenta para Morelia y Nogales al transitar por la vialidad 15D.
- 4) < a \$3,000: Únicamente el 14% de las urbes caen aquí y son Veracruz, Ciudad Juárez. Matamoros y Nuevo Laredo.

Al comparar el gasto promedio de las ciudades conectadas a Mazatlán por la autopista Durango-Mazatlán o México-Nogales se puede mencionar que, aunque el tiempo de recorrido es menor por México-Nogales, su costo del traslado es mayor al de Durango-Mazatlán, pues el gasto total se eleva entre \$400 y \$1,000 pesos, derivado principalmente del aumento en el costo del peaje; por otro lado, la única localidad en la cual es más barato viajar por la autopista 15D es Morelia, con un ahorro de \$246, respecto a la autopista 40D (Cuadro 4.3).

4.1.2 Principales características de la autopista Durango-Mazatlán

El eje carretero longitudinal México-Nogales y el corredor transversal Mazatlán-Matamoros son las vialidades que se conectan directamente con el puerto mazatleco, no obstante, los tramos que enlazan directamente con la zona urbana son los de Tepic-Mazatlán y Mazatlán-Culiacán (que forman parte de la ruta 15), además de la Durango-Mazatlán, perteneciente al camino número 40 del país; cada uno de ellos cuentan con una alternativa libre y de cuota que corren de manera paralela una de la otra. Asimismo, la zona metropolitana se encuentra bordeada por dos libramientos que le dan mayor fluidez al tránsito local, al enlazar estos tramos

con las vialidades de acceso a la ciudad y, al mismo tiempo, al permitir pasar por este punto sin tener que entrar al área metropolitana⁶².

Cuadro 4.3. Tiempos de recorrido y costos entre el puerto de Mazatlán y las principales ciudades de los ejes longitudinales que conectan con el CEN

Eje Vial	Zona urbana	Tiempo y costo del recorrido							
		40D	Casetas	Combustible	Total	15 D	Casetas	Combustible	Total
Mazatlán-Matamoros	Matamoros	11hrs 25min	2,117	1,386	3,503				
	Monterrey	8hrs 32min	1,605	1,011	2,616				
	Saltillo	7hrs 28min	1,553	923	2,476				
	Torreón/La Laguna	4hrs 42min	1,235	617	1,852				
	Durango	2hrs 26min	648	298	946				
Querétaro-Ciudad Juárez	Querétaro	10hrs 20min	709	1,140	1,849	08hrs 18min	1,287	993	2,280
	León	8hrs 30 min	1,053	954	2,007	6hrs 44min	1,355	829	2,184
	Aguascalientes	7hrs 21min	750	812	1,562	6hrs 52min	1,352	853	2,205
	Zacatecas	5hrs 49min	709	661	1,370				
	Hidalgo del Parral	7hrs 28min	1,564	945	2,509				
	Chihuahua	8hrs 44min	1,803	1,116	2,919				
	Ciudad Juárez	12hrs 09min	2,046	1,540	3,586				
México-Nuevo Laredo	CDMX	12hrs 42min	1,119	1,009	2,128	10hrs 02min	1,873	1,226	3,099
	Pachuca	12hrs 17min	1,004	1,399	2,403	9hrs 46min	1,868	1,235	3,103
	Ciudad Victoria	11hrs 57min	786	1,284	2,070	11hrs 37min	1,564	1,376	2,940
	Monclova	7hrs 59min	1,278	940	2,218				
	Piedras Negras	10hrs 28min	1,278	1,233	2,511				
	Nuevo Laredo	10hrs 23min	2,023	1,267	3,290				
Veracruz-Monterrey	Veracruz	15hrs 57min	1,758	1,858	3,616	13hrs 25min	2,662	1,693	4,355
	Poza Rica	14hrs 10min	1,130	1,617	2,747	11hrs 38min	1,994	1,452	3,446
	Tampico	13hrs 03min	1,009	1,400	2,409	12hrs 42min	1,787	1,492	3,279
	Ciudad Victoria	11hrs 57min	786	1,284	2,070	11hrs 37min	1,564	1,376	2,940
México-Nogales	Morelia	9hrs 13min	1,311	1,203	2,514	7hrs 21min	1,355	913	2,268
	Guadalajara					4hrs 41min	814	573	1,387
	Tepic					2hrs 40min	540	323	863
	Culiacan					2hrs 12min	283	264	547
	Guaymas					7hrs 23min	789	917	1,706
	Hermosillo					8hrs 34min	827	1,066	1,893
Nogales					11hrs 24min	946	1,402	2,348	

Los cálculos del costo promedio se realizaron en el mes de febrero del 2020

Fuente: Elaboración propia con base en Traza tu Ruta.

Estos tramos carreteros son de vital importancia para la actividad turística, debido a que son la puerta de entrada para los turistas que arriban por vía terrestre a la Perla del Pacífico; así, es de interés para el presente estudio conocer la dinámica y características de ellos. Uno de los principales atributos que considera la SCT es el tránsito diario promedio anual (TDPA), el cual hace referencia al “volumen vehicular que representa el promedio de todos los volúmenes

⁶² La función de los libramientos es evitar el congestionamiento de las vialidades locales, el descenso de accidentes de tránsito, desgaste o destrucción del pavimento por el paso de transporte pesado, disminución de ruidos y gases contaminantes generado por vehículos automotores (Athie, 2009).

diarios en un año”⁶³ (SCT, 2016b:11); a partir de él se puede conocer una aproximación de la cantidad de automóviles (por tipo) que circulan por estas vialidades. La SCT cuenta con información disponibles sobre TDPA a partir del 2003 para todas las rutas que corresponden con los tramos libres, asimismo, la única vialidad de cuota que aparece en ese año es la Mazatlán-Culiacán, mientras que, para el 2012 aparecen los primeros registros para la autopista Durango-Mazatlán y Tepic-Mazatlán, en tanto que, en el 2016 entró en funciones el tramo de peaje del libramiento de Mazatlán (SCT, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011b, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016a, 2017a, 2018, 2019).

Conforme a los datos de TDPA, en el periodo 2003-2018 el camino libre Tepic-Mazatlán tuvo una afluencia significativamente mayor con una circulación superior a los 250,000 automóviles en la mayoría de los años. En segundo lugar se ubicó la carretera libre Mazatlán-Culiacán que a partir del 2011 mostró una disminución en su tránsito y fue superada por el libramiento libre a Mazatlán en el 2015, ambos caminos presentaron en general un tráfico menor a los 100,000 carros, cifra que fue superada por esta última vialidad en el 2016 (Figura 4.7).

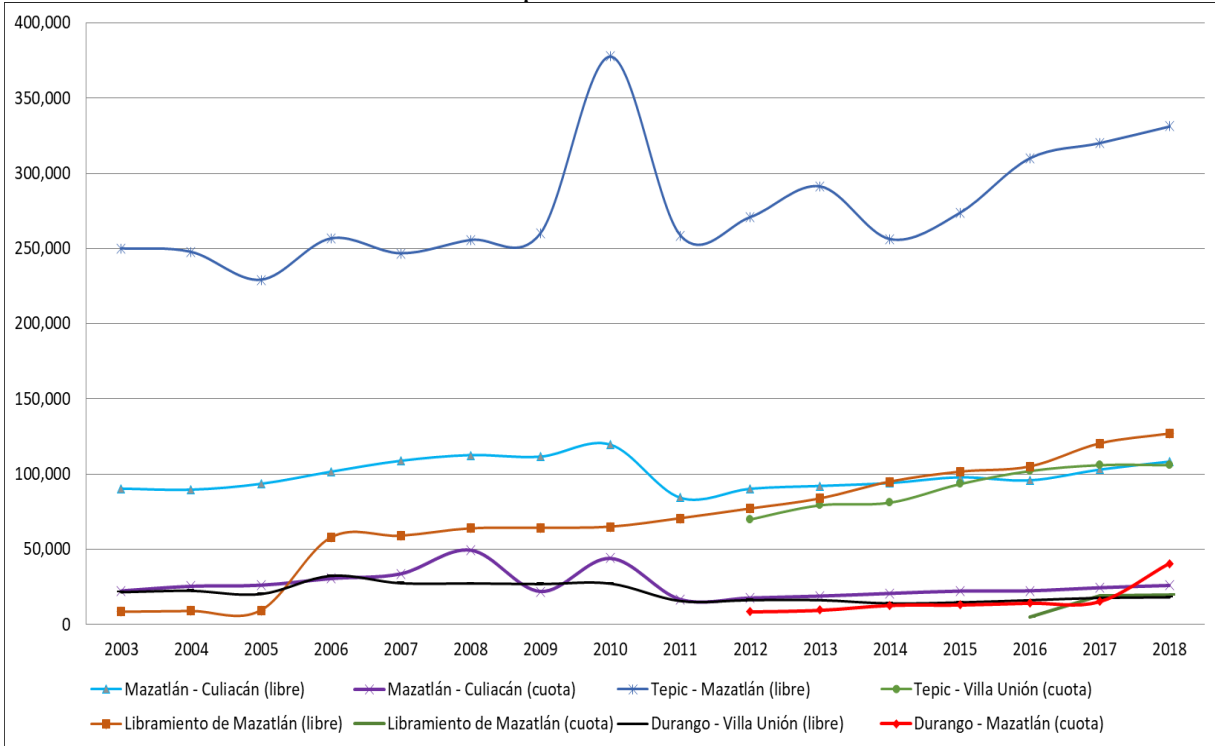
A lo largo de este período de dieciséis años (2002-2018) la autopista Mazatlán-Culiacán y la carretera Durango-Villa Unión han registrado un TDPA similar, para el 2003 ambas alcanzaron una circulación cercana a los 21,000 vehículos, en tanto que del 2006 al 2010 creció el flujo de automotores en el camino que va del puerto hacia la capital del estado, consiguiendo en el 2008 y 2010 las cifras más altas respecto al camino proveniente de Durango, durante el 2011, las dos presentaron un descenso en su tránsito con cerca de 15,000 coches y, a partir de ese año, la afluencia no rebasó los 20,000 bólidos (Figura 4.7).

Como ya se mencionó, en el 2012 se inauguraron los tramos carreteros de cuota Tepic-Villa Unión y Durango-Mazatlán que permitieron la disminución de los tiempos de recorrido hacia el puerto mazatleco, la primera vialidad desde su apertura, ha registrado un flujo por encima de los 75,000 autos sin rebasar los 110,000 y, en comparación con las otras vialidades, se posicionó en cuarto lugar respecto al TDPA; por otro lado, el tramo Durango-Mazatlán es una de las vialidades con menor circulación sin rebasar hasta el 2018 los 45,000 automóviles.

⁶³ Se calcula con la medición del “volumen del flujo de tránsito de vehículos de una autopista o carretera en un año, dividido entre 365 días con el propósito de representar el flujo de tránsito en un día típico del año” (SCT, 2016b:37).

Finalmente, en el 2016 entró en funcionamiento el libramiento de cuota de Mazatlán que se distingue por ser el camino con menor tráfico (Figura 4.7).

Figura 4.7. TDPA de los principales tramos carreteros que comunican con el puerto de Mazatlán



Fuente: Elaboración propia a partir de SCT 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011_b, 2012, 2013, 2014_a, 2015_a, 2016_a, 2017_a, 2018, 2019.

Si bien la autopista Durango-Mazatlán se caracterizó por presentar un TDPA bajo en comparación con los demás tramos carreteros que conectan con el puerto, al contrastar la tasa de crecimiento de cada uno de los caminos en el periodo del 2012-2018⁶⁴ ésta se distinguió por tener el porcentaje más alto respecto a las otras, al obtener un crecimiento del 355%, no obstante, a sólo tres años de su inauguración el libramiento de cuota de Mazatlán registró una tasa del 350%; en contraparte, los caminos libres Durango-Villa Unión y Tepic-Mazatlán consiguieron las menores tasas con 28% y 27% respectivamente (Cuadro 4.4).

Otra característica que registra la SCT en sus estadísticas de TDPA es el tipo de vehículo que integra el tránsito de las vialidades terrestres del país, el cual consta de cuatro variables: motos

⁶⁴ La comparación se realizó a partir de este año, debido a que, en el 2011 se inauguraron los primeros tramos de la autopista 40D y, en el 2012, aparecieron los primeros registros de información sobre su afluencia.

(M), automóviles (A), autobuses (B), camiones de carga y otro tipo de automotores (C)⁶⁵ (SCT, 2019). Durante los seis años que lleva en servicio la autopista Durango-Mazatlán ha predominado el flujo de autos particulares con un 70%, en segundo lugar los tractocamiones que representaron el 24%, mientras que, los ómnibus registraron el 4% y en último lugar las motocicletas con el 2%.

Cuadro 4.4. Tasa de crecimiento del flujo vehicular de la autopista Durango-Mazatlán, respecto a los tramos carreteros que conectan con la Perla del Pacífico, 2012-2018

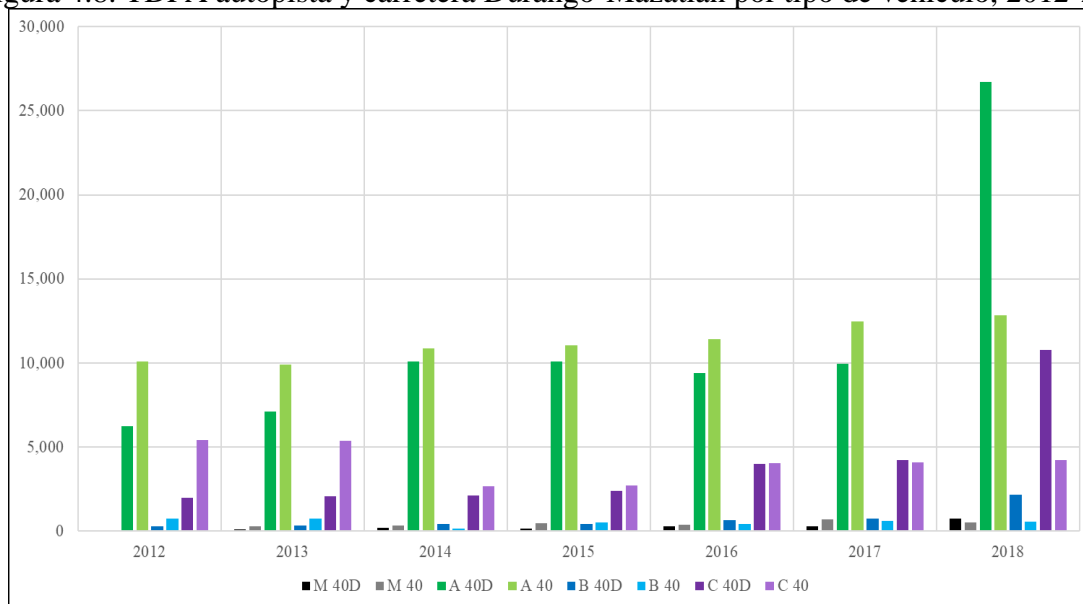
Año	Durango Mazatlán (cuota)	Durango Villa Unión (libre)	Mazatlán Culiacán (libre)	Mazatlán Culiacán (cuota)	Tepic - Mazatlán (libre)	Tepic - Villa Unión (cuota)	Libramiento de Mazatlán (libre)	Libramiento de Mazatlán (cuota)
2012								
2013	12	0	2	7	8	13	9	
2014	34	-14	2	9	-12	2	13	
2015	2	5	4	8	7	15	7	
2016	9	10	-2	1	13	9	3	
2017	7	10	7	9	3	4	15	266
2018	166	2	5	6	3	0	5	4
2012 a 2018	353	28	36	41	27	50	72	350

Fuente: Elaboración propia a partir de SCT 2013, 2014_a, 2015_a, 2016_a, 2017_a, 2018, 2019.

Al comparar el peaje de las carreteras Durango-Mazatlán de cuota y libre se observa que el comportamiento de su TDPA y su distribución porcentual por tipo de vehículos ha sido muy similar entre sí. Durante los dos primeros años el camino libre fue más transitado, mientras que, entre el 2014 y 2017 los registros de circulación comenzaron a nivelarse entre ambas, no obstante, continuó predominando el tráfico vehicular en la carretera Durango-Villa Unión; de igual forma, respecto al flujo por tipo de automotor predominó en todas las categorías esta última vialidad, sin embargo, a partir del 2014 aumentó el paso de autobuses por el tramo carretero de la 40D, posteriormente, en el 2016 se igualó la cantidad de camiones de carga que recorren ambas vialidades y en los siguientes años comenzó a ser mayor por la vía rápida; fue hasta el 2018 que la autopista Durango-Mazatlán presentó un crecimiento exponencial y rebasó en todos los ámbitos a la vialidad perteneciente a la ruta 40, en el cual, destacó el incremento en el flujo de autos particulares duplicando la cifra del camino libre (Figura 4.8).

⁶⁵ Esta categoría toma en cuenta camiones unitarios de dos y tres ejes, tractores de tres ejes con semirremolque de dos ejes o tres ejes, tractores de tres ejes con semirremolque de dos ejes y remolque de cuatro ejes, además de, otras combinaciones de camiones de carga (SCT, 2019).

Figura 4.8. TDPA autopista y carretera Durango-Mazatlán por tipo de vehículo, 2012-218



* M: motos; A: Automóviles; B: Autobuses; C: Camiones de 2 o 3 ejes y otro tipo de vehículos.

** 40D Autopista Durango-Mazatlán; 40 Carretera Durango-Villa Unión

Fuente: Elaboración propia a partir de SCT 2013, 2014_a, 2015_a, 2016_a, 2017_a, 2018, 2019.

Asimismo, la SCT registra los niveles de servicio en que opera la red de caminos del país, este indicador permite conocer el grado de eficiencia de las carreteras y autopistas a través de una comparación entre la oferta y la demanda del servicio que brindan⁶⁶; se considera una medida cualitativa que permite conocer la calidad de la fluidez en la vialidad y se clasifica en los siguientes niveles: A, B, C, D, E y F⁶⁷; en el cual, A es el mejor, por lo tanto, F el más inconveniente (SCT, 2017_b)⁶⁸.

Conforme los datos de niveles de servicio entre el periodo del 2014 al 2017, el tránsito en la vialidad libre y de cuota que van de la ciudad de Durango a la Perla del Pacífico han aumentado, lo que ha provocado una disminución en la fluidez con el paso de los años; la vialidad libre pasó de un categoría B o C a una D o E en el 2017, mientras que en el caso de la

⁶⁶ Para poder determinarlo se toman en cuenta las características físicas y las condiciones del tránsito vehicular (velocidad, el tiempo de recorrido, interrupciones al tránsito, los costos de operación, entre otros) (SCT, 2017_b).

⁶⁷ A: corresponde a una condición de flujo libre y con volúmenes de tránsito bajos; B: se relaciona con un flujo estable, los conductores tienen libertad de elegir el carril de operación y la velocidad de circulación de acuerdo a los límites establecidos; C: sigue considerándose un flujo deseable, no obstante, existen restricciones en la velocidad y carril de elección del conductor; D: la velocidad de operación aún es satisfactoria, pero se tiene poca libertad de maniobra, por lo que, se acerca a un flujo inestable; E: el volumen de tránsito del camino corresponde a su capacidad, por lo cual, puede llegar a ser inestable y experimentar paradas de corta duración; F: es considerado un flujo forzado, hay una disminución en la velocidad de circulación y un aumento en la congestión vial (SCT, 2017_b: vi-vii).

⁶⁸ El periodo de tiempo disponible para este indicador es del 2014 al 2017.

autopista, los tramos pertenecientes al estado de Durango cambiaron de una clasificación B a C y los correspondientes a Sinaloa de una D a E; a pesar de lo anterior, se considera que la fluidez en ambos caminos es aceptable y cómodo para sus usuarios, debido a que trabajan dentro de la capacidad de carga de éstos. Otro dato brindado por los estadísticos es que las rutas recorren principalmente áreas montañosas y de lomeríos de la Sierra Madre Occidental; además, están conformadas principalmente por dos carriles, aunque en el caso de la vía de peaje puede tener tramos de hasta cuatro carriles; asimismo, el volumen promedio de tránsito horario en la Durango-Villa Unión es de 217 carros y en la Durango-Mazatlán de 278 automóviles (Cuadro 4.5).

Cuadro 4.5. Niveles de servicio por tramo autopista y carretera
Durango-Mazatlán 2014 a 2017

Vialidad	Estado	Tramo	KM	V.H.	Porcentaje		Tt	#C	Niveles de servicio			
					B	Cam			2014	2015	2016	2017
Durango-Villa Unión	Durango	Durango - T. Der. Pino	22.86	306	2%	23%	L	2	B	B	C	D
		T. Der. Pino - T. Izq. Estación Navios	58.42	276	4%	28%	M	2	C	E	E	E
		T. Izq. Estación Navios - Llano Grande	77.23	222	3%	26%	M	2	C	E	E	E
		Llano Grande - El Salto	99.76	208	2%	24%	M	2	C	D	E	E
		El Salto - La Ciudad	145.5	135	2%	19%	M	2	B	C	D	C
		La Ciudad - Lim. Edos. Term. Dgo. Ppia. Sin.	198.5	185	5%	19%	M	2	B	B	C	E
	Sinaloa	Lim. Edos. Term. Dgo. Ppia. Sin. - T. C. Tepic - Mazatlán	294.4	185	5%	19%	M	2	D	E	E	E
Durango - Mazatlán	Durango	Libramiento de Durango - Caseta de Cobro Durango	22.2	291	4%	26%	L	2	s.d.	B	C	C
		Caseta de Cobro Durango - Ent. Otinapa	44.5	280	4%	25%	L	2	s.d.	B	B	C
		Ent. Otinapa - Caseta de Cobro Llano Grande	78.1	274	6%	27%	L	2	s.d.	B	C	C
		Caseta de Cobro Llano Grande - Lim. Edos. Term. Dgo. Ppia. Sin.	157.4	274	6%	27%	L	2	s.d.	B	C	C
	Sinaloa	Lim. Edos. Term. Dgo. Ppia. Sin. - Concordia	188.35	274	6%	27%	M	2	s.d.	D	E	E
		Concordia - Villa Unión	208.35	273	5%	31%	M	2	s.d.	C	D	E

Km: kilómetro de la carretera que corresponde al final del tramo analizado.

V.H.: volumen de tránsito horario.

Porcentaje: clasificación vehicular en porcentajes, donde, B son autobuses y Cam camiones.

Tt: tipo de terreno L es lomerío y M montañoso.

#C: número de carriles.

Fuente: Elaboración propia a partir de SCT 2014_b, 2015_b, 2016_c, 2017_b.

4.2 El arribo de turistas al puerto de Mazatlán por la autopista Durango-Mazatlán

La presencia de vías de comunicación eficientes y eficaces son relevantes para articular la actividad turística porque permiten la conexión intra e interregional; además de sus funciones comerciales, se consideró que la autopista Durango-Mazatlán revitalizaría al turismo de la Perla del Pacífico al mejorar su accesibilidad con las diferentes urbes del país; este tópico es de gran importancia en esta tesis, por lo que se exploró sobre el acceso a Mazatlán por vía carretera, a través de un método de aforo de vehículos y registro del origen de sus placas.

4.2.1 Aforo de vehículos y registro de placas en zonas turísticas de Mazatlán

Con la finalidad de conocer la procedencia de los turistas que llegan al puerto por vía terrestre se recurrió al método planteado por Chadefaud (1971) para detectar la capacidad de carga turística, en el cual, propuso “el aforo de los automóviles que pasan por un determinado punto en dirección a un foco receptor, con la consignación de la matrícula de estos, lo que debe permitir [...] la delimitación del área de influencia de un foco receptor” (Callizo, 1991:34). Así, entre 2016 y 2019 se realizó trabajo de campo en el puerto de Mazatlán durante periodos vacacionales y fines de semana largos; una de las actividades que se llevó a cabo fue el conteo y registro de las placas de carros que se encontraban estacionados o circulando por el área turística del puerto: el Centro, el Malecón, la Zona Dorada, la Marina, el Nuevo Mazatlán, centros comerciales, exposiciones temporales, hoteles, entre otros.

Con los datos recopilados se identificaron tres países de origen de los automovilistas: Canadá con el 1% (Columbia Británica, Alberta y Ontario); Estados Unidos con el 4% (California y Texas); finalmente, los carros provenientes de México fueron los que predominaron en las áreas turísticas con el 95% de los datos, cabe mencionar, que el mayor número de matrículas que se capturaron fueron del mismo estado⁶⁹, lo cual indica el predominio de un turismo local, asimismo, en los recorridos realizados se registraron placas procedentes de todas las entidades federativas del país con excepción de Campeche (Figura 4.9).

⁶⁹ En la elaboración de las gráficas y cartografía no se representan los datos de las placas de Sinaloa por ser un caso extremo que no permite observar de manera clara el comportamiento de los demás estados.

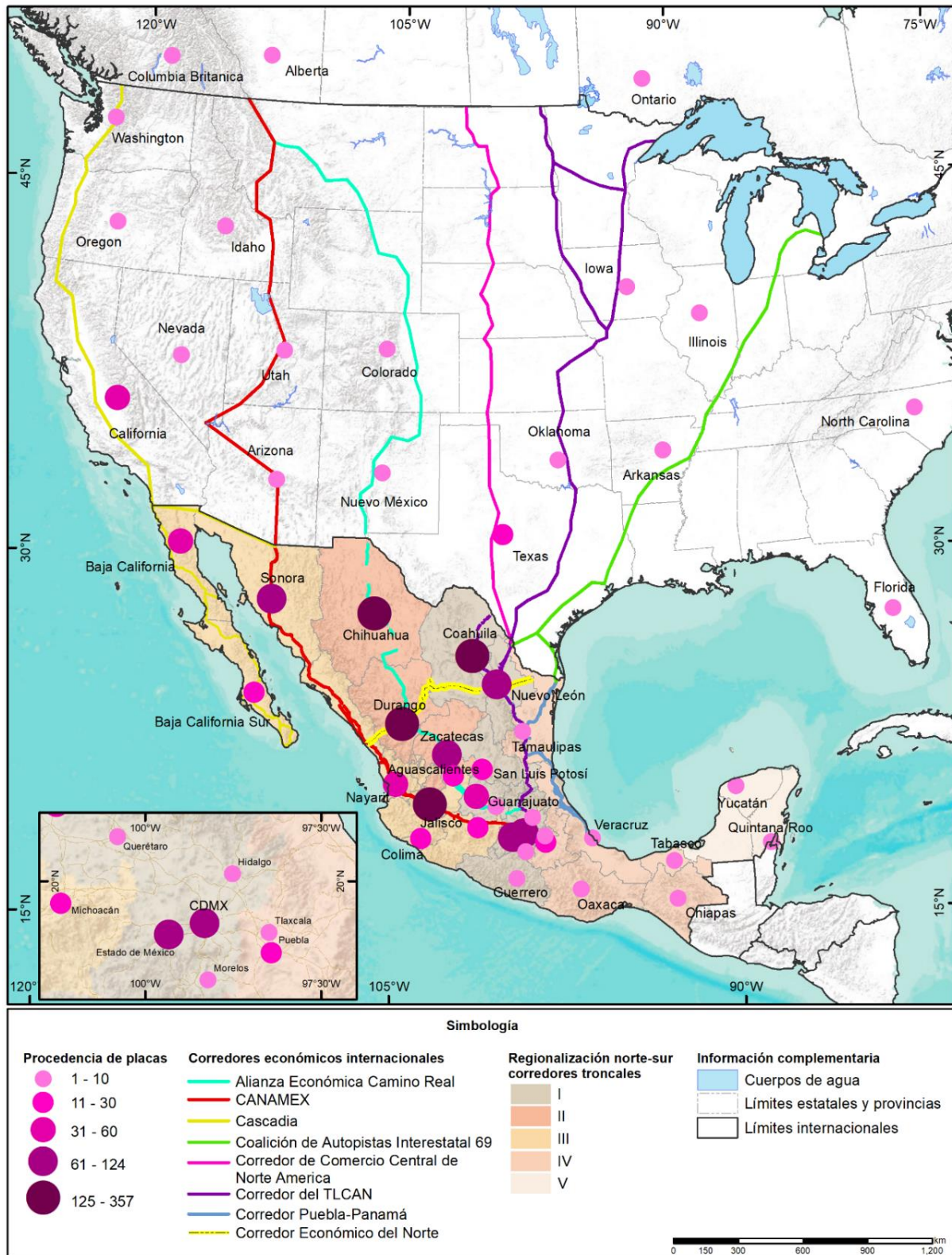
IV) Europa, Estados Unidos, Sudamérica y Centroamérica, y; V) Europa, Caribe, Centro y Sudamérica⁷². Con la información anterior, se dedujo cuáles provincias y estados de Canadá y Estados Unidos optaron por el uso de la autopista Durango-Mazatlán (Figura 4.9):

- La región I se encuentra comunicada por la Coalición Autopista Interestatal 69, el Corredor del TLCAN y el Corredor Comercial Central de Norte América, por lo que, en el primer caso los automóviles provenientes de Iowa, Oklahoma y Ontario pudieron optar por esta ruta, en la segunda vía, es posible que los turistas provenientes de Illinois y Arkansas prefirieran este camino, mientras que, aquellos procedentes de Texas pudieron elegir cualquiera de los tres, en todos los casos, el cruce a México es por Nuevo Laredo y, para la Interestatal 69, también está la opción de la garita de Matamoros, por lo tanto, la incorporación al CEN se realizó por el municipio del mismo nombre y, en los demás, por el municipio de Monterrey. Cabe mencionar la posibilidad de que los vehículos originarios de Florida y North Carolina se incorporaran y arribaran mediante la Interestatal 69. Los estados pertenecientes a este grupo concentran el 35% de los datos recolectados.
- Otra opción que conecta con el CEN es el corredor Alianza Económica Camino Real que conforma la región II, esta vialidad pudo ser utilizada por los automóviles provenientes de Colorado y Nuevo México, ingresan al país por el paso fronterizo de Ciudad Juárez y se incorporan por el municipio de Durango a la autopista con dirección a Mazatlán. El total de placas registradas con esta procedencia es del 5%.
- Los corredores de Cascadia y CANAMEX que forman la región III, pudo ser la forma de arribo al puerto mazatleco para las provincias de Columbia Británica y Alberta, así como para los estados de Washington, Oregón, California, Nevada, Idaho, Utah, y Arizona, utilizando el puente fronterizo de Nogales para ingresar al país, no obstante, los automotores provenientes de esta ruta no pudieron optar por el uso del CEN, ya que Mazatlán se conecta directamente por la carretera México-Nogales, paralela a la costa del Pacífico mexicano. En esta categoría se encuentran el 60% de los autos.

En el caso de las placas procedentes de México se distinguieron cuatro posibilidades de arribo de acuerdo con el origen de las placas y los tiempos de recorrido de estos hacia el puerto (Figura 4.10):

⁷² La definición de la conectividad de las regiones tomó en cuenta también los puertos de altura.

Figura 4.10. Provincias y estados de origen de las placas registradas en la zona turística de Mazatlán 2016-2019



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018, 2019; SCT, 2002; SEDESOL, s/f.

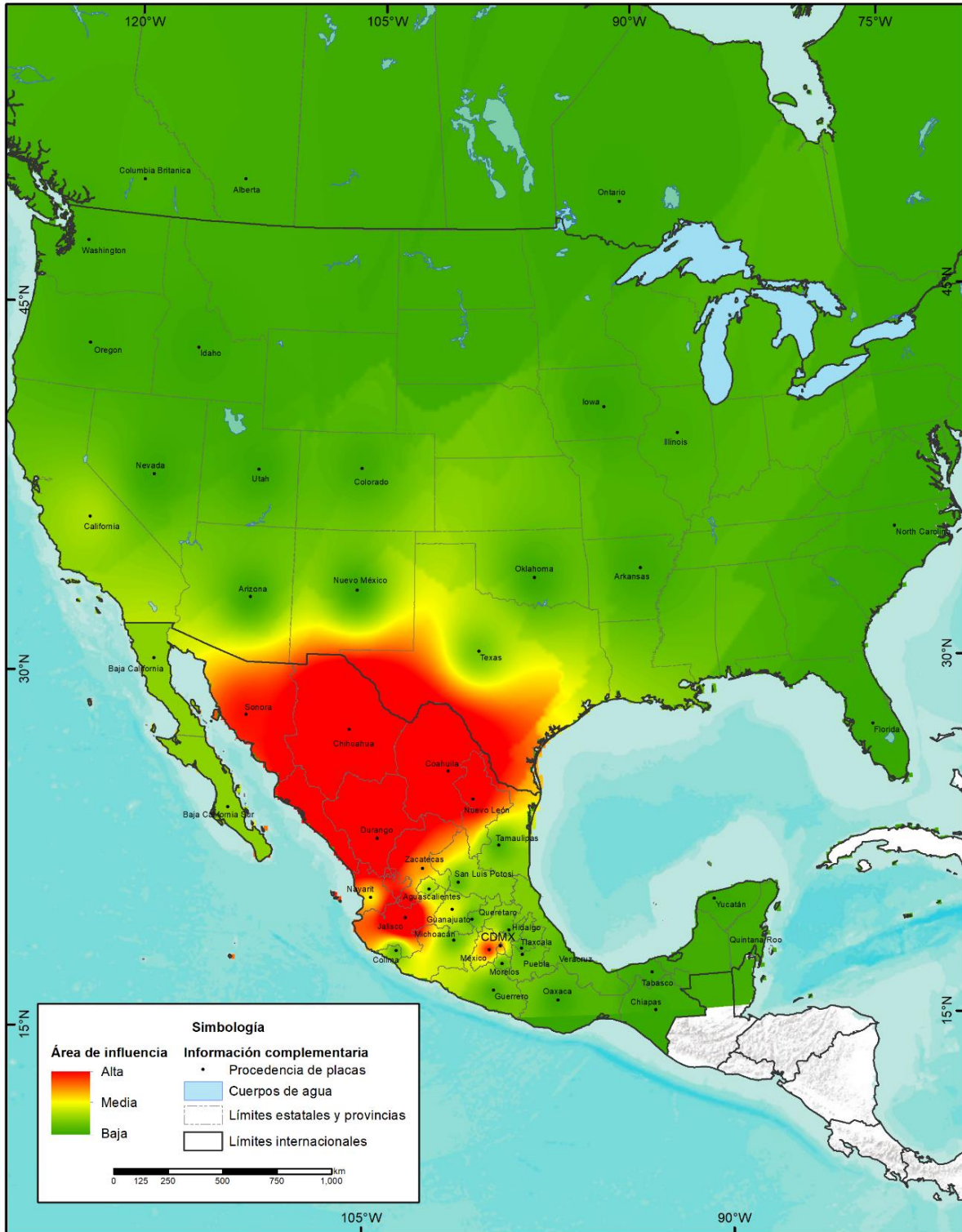
- En primer lugar se encuentran aquellos estados en los cuales el uso de la autopista Durango-Mazatlán es la única forma de arribo a la Perla del Pacífico, ya sea, por transitar directamente por el CEN o al incorporarse por alguno de los corredores longitudinales con los que entronca. En este rubro se encuentran: Durango, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Zacatecas y Chihuahua, ellos representan el 54% de las placas registradas.
- El siguiente grupo está constituido por aquellas entidades que pueden arribar al puerto ya sea por la ruta 40D o 15D, se compone por: Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro, Estado de México, CDMX, Morelos, Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, San Luis Potosí y Veracruz, concentrando el 18% de los vehículos.
- Por otro lado, se encuentran aquellos estados que no usaron la autopista Durango-Mazatlán, sino, la México-Nogales, entre ellos están: Sonora, Nayarit, Jalisco, Colima y Michoacán, con el 24% de los registros automovilísticos.
- El último grupo se compone por las entidades en las que, debido a su lejanía al puerto, no se puede asegurar qué camino elegirían para arribar a Mazatlán, entre ellas se encuentran: Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo; asimismo, se tomó en cuenta el caso de Baja California y Baja California Sur que pueden optar por el transbordador de Baja Ferris para llegar al destino turístico. Entre todos éstos se agrupa el 4% de los datos recolectados.

Para conocer la influencia que ejerce el centro turístico de Mazatlán por vía terrestre, se optó por realizar un análisis de interpolación a través del método de “Kriging”⁷³, que tomó en cuenta la cantidad y el origen de las placas registradas durante el trabajo de campo. De acuerdo con los resultados, la zona de influencia alta se encuentra formada por los estados del noroeste, norte y noreste del país, Nayarit y Jalisco en México, además del sur de los Estados Unidos; cabe mencionar, que, a pesar de la distancia el Estado de México es parte de este grupo por el número de registros que obtuvo; por otro lado, en el área de influencia media destacan las entidades del Bajío, Colima, Michoacán y la Ciudad de México, así como Texas, Nuevo México, Arizona y California en Estados Unidos; finalmente, por su lejanía, el sur y sureste

⁷³ La interpolación es un proceso que crea un ráster a través de la predicción de valores a partir de puntos, polígonos o líneas con un valor y referencia espacial. El método de kriging se caracteriza por ser un método de interpolación geoestadístico, que cuantifica la estructura espacial de los datos y los predice mediante la interpolación, usando métodos estadísticos (ESRI, 2016; Villatoro, *et.al.*, 2008).

de México, así como, el norte de Estados Unidos y sur de Canadá, la influencia del puerto es baja (Figura 4.11).

Figura 4.11. Área de influencia del centro turístico de Mazatlán por vía terrestre



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018, 2019.

4.3 Perfil del turista

Una manera de caracterizar un destino turístico es a través de la elaboración de un perfil del turista, debido a que permite conocer conductas y características de los visitantes. Para rescatar estos aspectos, en el presente estudio y como parte del trabajo de campo se aplicó una encuesta⁷⁴ a turistas, con la finalidad de complementar la información sobre el origen de los turistas y, de acuerdo con su percepción, si el destino ha experimentado transformaciones en su zona turística, por lo anterior, éste se estructuró en cuatro apartados:

- a) Arribo y hospedaje: el objetivo de este apartado es conocer cuál es la procedencia del turista, el modo de transporte que utilizó para arribar al puerto y, en caso de llegar por vía terrestre, saber si utilizó la autopista Durango-Mazatlán. Además de conocer el tipo de hospedaje utilizado durante su estancia.
- b) Experiencia turística: la intención de esta sección fue el identificar por qué Mazatlán es elegido destino vacacional, cuáles fueron las principales actividades que los visitantes realizaron a lo largo de su visita y, si durante su estancia, se percataron de alguna remodelación, ampliación o nueva construcción en la zona turística.
- c) Visitas anteriores a Mazatlán: el propósito de éste es averiguar si los vacacionistas han visitado repetidamente el puerto y si en sus diferentes estancias han notado transformaciones en él. Asimismo, se quiere relacionar si a partir de la apertura de la autopista Durango-Mazatlán aumento el número de visitantes al puerto.
- d) Información general: se preguntó por datos demográficos generales.

El método de muestreo que se aplicó para la elección de los encuestados fue el de “conveniencia” que se distingue por ser un muestreo no probabilístico, es decir, no se considera una muestra que represente toda la población, sino que, la selección de los participantes se debe a que son fáciles de reclutar y se encuentran convenientemente disponibles en el momento de la investigación (Tamayo, 2001). La aplicación de encuestas se realizó en el periodo vacacional de Semana Santa del 2016 al 2018 en la zona del malecón y en total se aplicaron 102 cuestionarios.

⁷⁴ La estructura del cuestionario puede ser revisada en el anexo de la tesis.

4.3.1 Arribo y hospedaje de los turistas

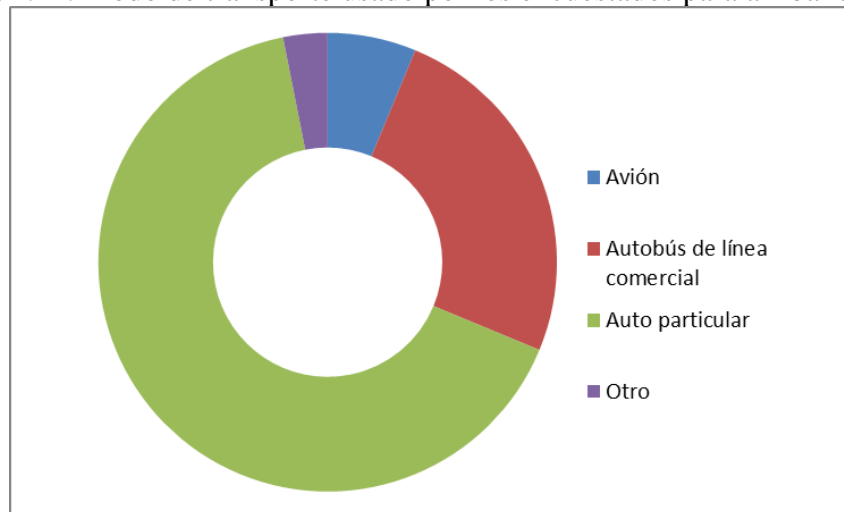
La primera intención del apartado fue conocer si las personas entrevistadas se encontraban de vacaciones en Mazatlán; las que respondieron que no fueron 6, mientras que 96 contestaron de manera afirmativa, en el primer caso la entrevista concluyó en ese punto, y al resto se le preguntó de que país, estado y municipio venían, así: 32 eran de Sinaloa; 12 de Jalisco y Durango; 10 de Coahuila; 6 de Nuevo León y Chihuahua; 3 de México, Ciudad de México y Nayarit; 1 de Hidalgo, Zacatecas, Guanajuato, Veracruz, San Luis Potosí, Tamaulipas y Morelos; a nivel internacional sólo se entrevistaron a 2 personas, una proveniente de California en Estados Unidos y otra de Caracas en Venezuela.

Posteriormente, se les interrogó sobre el modo de transporte que utilizaron para arribar al puerto: el 63% de ellos utilizaron auto particular, 24% autobús de línea comercial, 6% avión y 3% otro tipo de vehículo como motocicleta o autobús turístico (Figura 4.12). A los que arribaron al puerto por vía terrestre se les preguntó si conocían la autopista Durango-Mazatlán, 36 personas respondieron que no, mientras que 53 afirmaron saber de ella; a estos últimos, se les cuestionó si la usaron para arribar al puerto y se obtuvieron tres grupos conforme su respuesta:

- Los que dijeron conocerla y transitaron por ella. El 76% aseguraron haberla usado y los municipios de procedencia de los turistas fueron: Reynosa en Tamaulipas; Guadalupe, Monterrey y Santa Catarina en Nuevo León; Monclova, Piedras Negras, Saltillo y Torreón en Coahuila; Durango, Gómez Palacios y Lerdo en Durango; Chihuahua, Cuauhtémoc, Delicias, Hidalgo del Parral y San Buenaventura en Chihuahua; Sombrerete en Zacatecas; San Luis Potosí en el estado del mismo nombre y Cuauhtémoc en la Ciudad de México. Al cruzar la información de los municipios de origen y el CEN, se confirmó que la mayoría de ellos son atravesados por el corredor comercial y, en otros casos, forman parte de ejes viales que entroncan de manera directa con él (Figura 4.13).
- Los que sí la conocen, pero, no la usaron para llegar al puerto. El 15% de los encuestados caen en este grupo y provenían de: Culiacán, Elota, Escuinapa y Los Mochis en Sinaloa; Puerto Vallarta en Jalisco y; Chihuahua en la entidad de igual nombre. La cartografía permite observar que los municipios conectan de manera directa con la autopista México-Nogales, por lo que no fue necesario transitar por la Durango-Mazatlán (Figura 4.13).

- Los que dijeron conocerla, pero no saben si transitaron por ella. El 9% de los turistas pertenecen a este conjunto y eran de Culiacán en Sinaloa; Tepic en Nayarit, Guadalajara en Jalisco y Cuernavaca en Morelos. De acuerdo con la procedencia de estos turistas se infiere que la probabilidad de que hayan transitado por la Durango-Mazatlán es mínima, debido a que en los dos primeros casos conectan directamente con el corredor carretero 15D, mientras que, en el segundo, existe una posibilidad de tomar una ruta que conectara con el CEN, pero la elección del camino de la México-Nogales es más probable porque el tiempo de recorrido es menor (Figura 4.13).

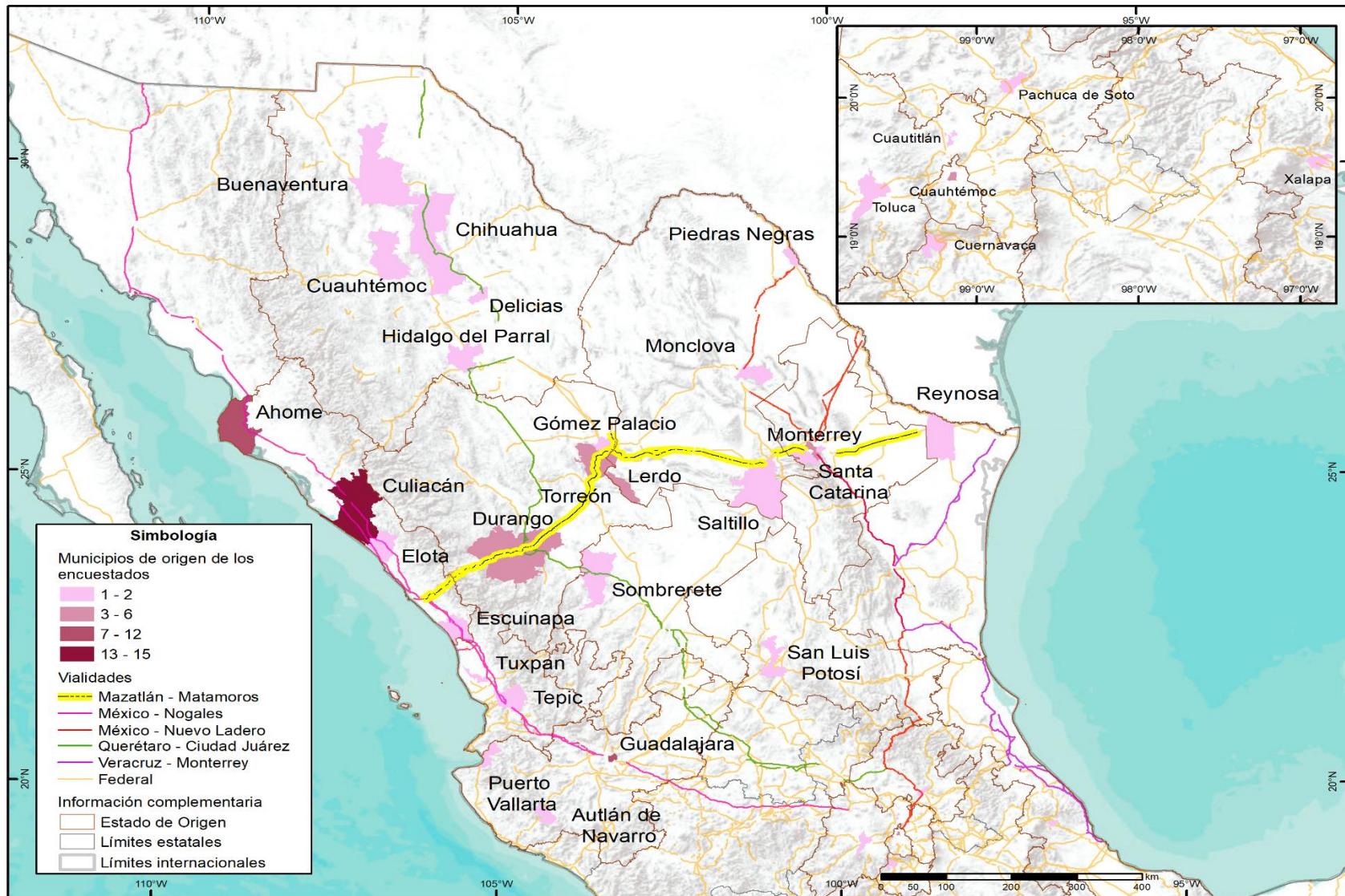
Figura 4.12. Modo de transporte usado por los encuestados para arribar al puerto



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

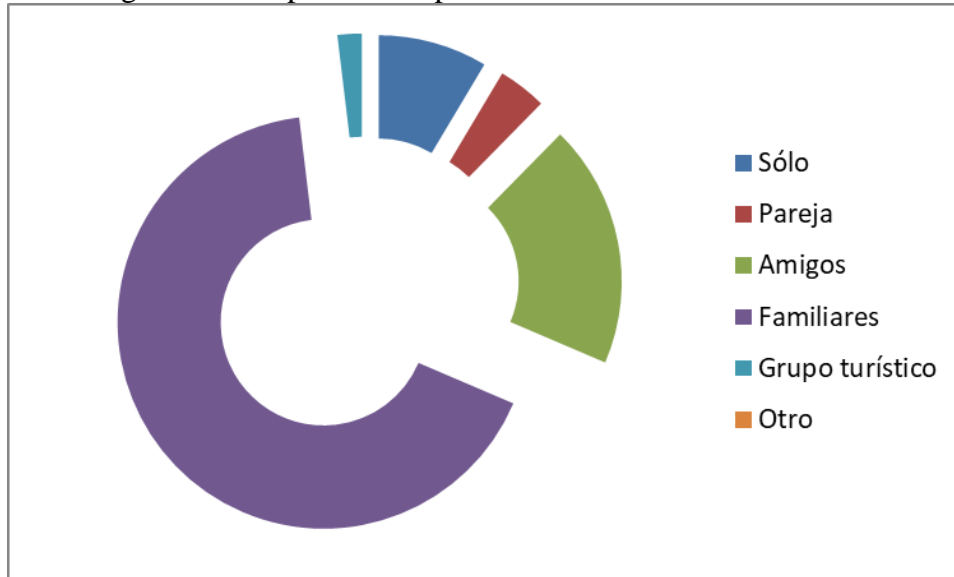
Otro aspecto de interés fue el caracterizar al destino turístico a partir del grupo de personas que lo visita y la duración de su estancia. En el primer caso se les preguntó con quién viajaban y cuántas personas eran en total; la mayoría de los entrevistados iban acompañados de sus familias (67%) o sus amigos (19%), en menor medida se encontraban solos (9%), con su pareja (4%) o en grupos turísticos (2%) (Figura 4.14). En cuanto al número de acompañantes predominó los que viajaban en grupos de 1 a 3 personas (35%) y en segundo lugar los de 4 a 6 (30%), asimismo, los de 7 a 9 y 10 a 12 representaron 11% y 10% de los encuestados respectivamente. En relación con la duración del viaje se puede considerar a Mazatlán como un destino de fin de semana, ya que el 70% de los turistas declaró permanecer entre 2 a 4 días en el puerto, mientras que, el 25% mencionó permanecer de 5 a 7 días, entre 8 y 15 días el 4%, sólo el 1% permaneció más de 6 meses en Mazatlán.

Figura 4.13. Procedencia de los turistas encuestados



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

Figura 4.14. Tipo de acompañante de los turistas encuestados



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

De acuerdo con los datos recopilados, el tipo de alojamiento más recurrente fue la renta de habitaciones de hotel (54%), la estancia en casa de familiares o amigos (25%) y el hospedaje en viviendas de alquiler (17%), asimismo, el uso de segundas residencias y otro tipo de alojamiento fueron los menos mencionados (3% y 1% respectivamente).

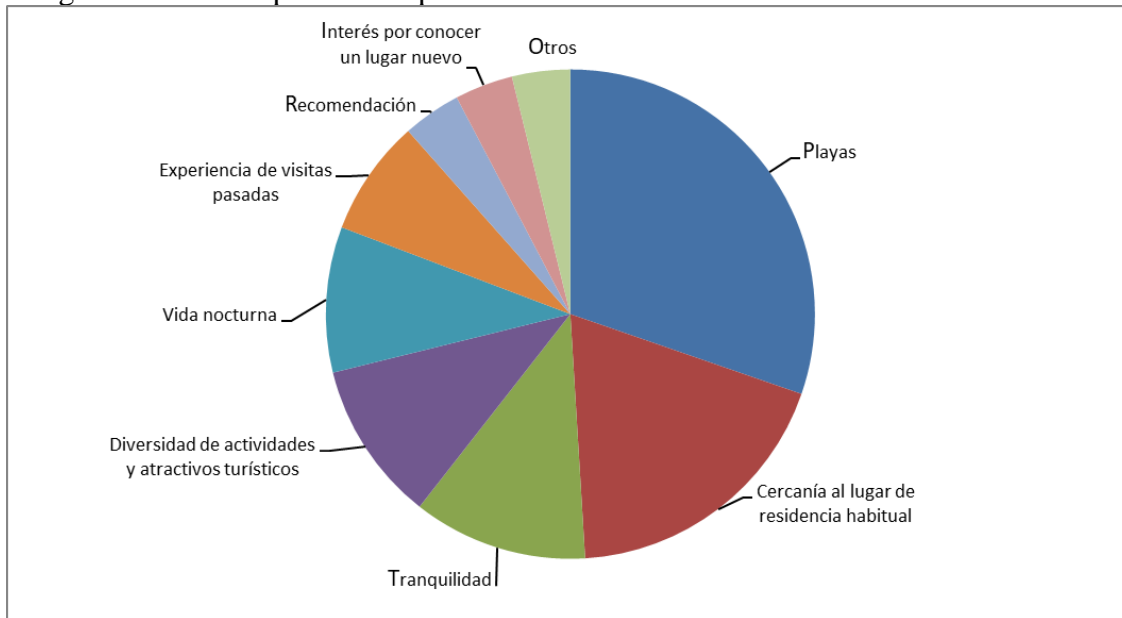
4.3.2 Experiencia turística

Sharpley y Stone (2012:2) señalan que la experiencia turística puede ser “considerada como una serie de servicios consumidos por el turista durante sus vacaciones, que traen consigo satisfacciones o beneficios inmediatos a corto plazo”, por lo que, una parte fundamental del viaje es la elección de un destino que cumpla con las expectativas del imaginario turístico personal y con actividades recreativas que refuercen una vivencia positiva. Por lo anterior, uno de los objetivos de la encuesta fue el conocer la principal razón por la que eligieron a Mazatlán como destino turístico, cuáles fueron las actividades recreativas que realizaron durante su visita y si durante su estancia se percataron de alguna remodelación o nueva construcción en la zona turística.

Conforme a las respuestas, el principal atractivo turístico de Mazatlán son sus playas y la cercanía al lugar de residencia de los turistas (30% y 19% respectivamente); de acuerdo con el apartado anterior, dado que la mayoría de los encuestados viajaba en familia, es consistente el hecho de que valoran la tranquilidad de la ciudad, las múltiples actividades y la variedad de

atractivos turísticos (12% y 11%); por otro lado, la vida nocturna se considera un complemento, pues solo el 10% de los turistas la refirió. Las motivaciones que menor número de respuestas tuvieron fueron las experiencias de visitas pasadas (16%), la recomendación de amigos o familiares, el interés de conocer un lugar nuevo y otros motivos (como visitar a la familia, cuestiones laborales y la gastronomía local) tuvieron 8% cada uno (Figura 4.15).

Figura 4.15. Principal motivo para la elección de Mazatlán como destino vacacional



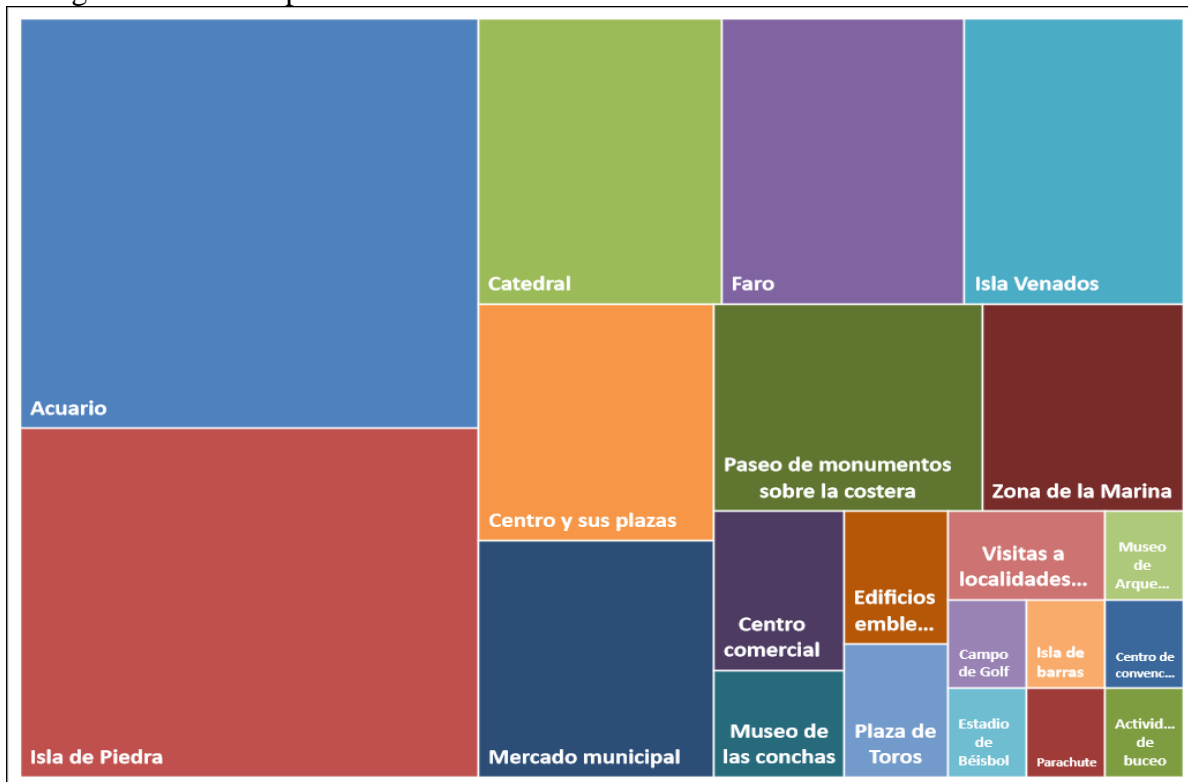
Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

En lo concerniente a las actividades realizadas durante su estancia en el puerto, el orden de preferencia fue el siguiente: recorrido por el malecón (29%), paseo por el centro de la ciudad (21%), visita de sitios de interés turístico (12%), centros nocturnos (10%), degustación de la gastronomía local (9%), contratación de recorridos turísticos (7%), actividades recreativas en la playa (6%), asistencia a eventos deportivos (3%), aprovechamiento de las instalaciones del hotel (3%) y asistencia a eventos culturales o religiosos (1%). Asimismo, los atractivos más visitados fueron el Acuario, la Isla de Piedra, la Catedral Basílica de la Inmaculada Concepción, el Faro, Isla Venados y el centro histórico (con sus plazas y arquitectura de las épocas colonial y porfiriana) (Figura 4.16).

Para saber si se reforzaba la hipótesis de que Mazatlán se encontraba en un proceso de rejuvenecimiento -en términos del Ciclo de Vida de Butler- se preguntó a los turistas si en su más reciente visita identificaban cambios en la remodelación o introducción de nuevas obras de infraestructura o equipamiento turístico, a lo que el 32% contestó que no y el 68% que sí,

entre ellas destacaron: ampliación y edificación de hoteles y torres departamentales (24%), mejora de las principales vialidades del puerto (18%), limpieza y rediseño de las playa (15%), remodelaciones y apertura de restaurantes (12%), conservación de monumentos históricos, el centro de la ciudad y museos (9%, 7% y 2% respectivamente), construcción y regeneración de parques y áreas verdes (5%), mejoramiento de plazas comerciales y parques temáticos (2% cada una) y, en la opción de otros, mencionaron el rediseño del malecón y de los caminos que comunican al puerto (5%) (Figura 4.17).

Figura 4.16. Principales atractivos turísticos visitados durante la estancia de los turistas



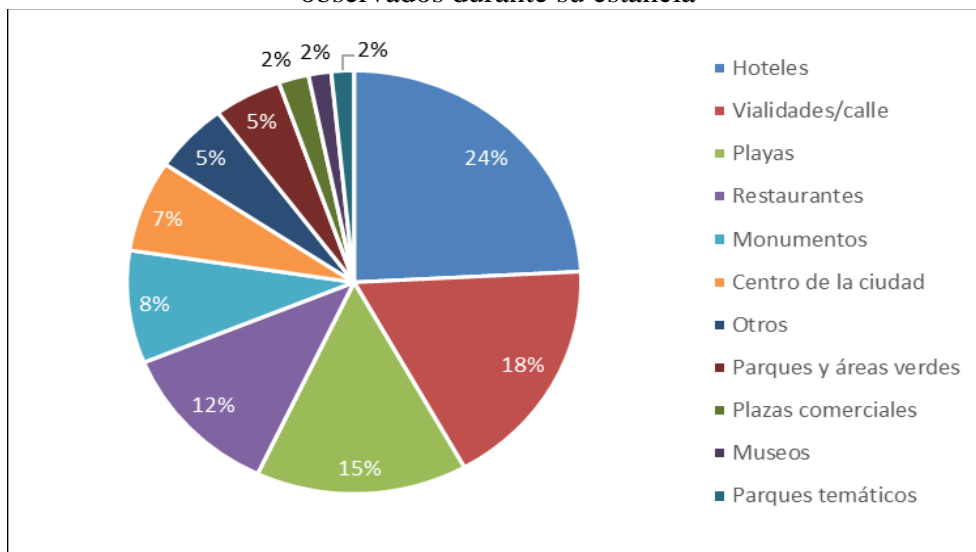
Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

4.3.3 Visitas anteriores al puerto de Mazatlán

Los núcleos turísticos masivos son vigentes en el mercado global en una fase de desarrollo, en la medida en que son capaces de sostener constante y contundentemente la atracción de turistas, pero cuando los espacios requieren en un momento dado de inversiones de infraestructura de grandes dimensiones para rescatar a los espacios de su crecimiento limitado, entonces se percibe que un espacio comienza a convertirse en un destino maduro. En el cuestionario se buscó conocer esta situación en Mazatlán, para lo cual, primero se buscó saber si los turistas habían estado antes en este lugar. El 15% de los entrevistados señaló que

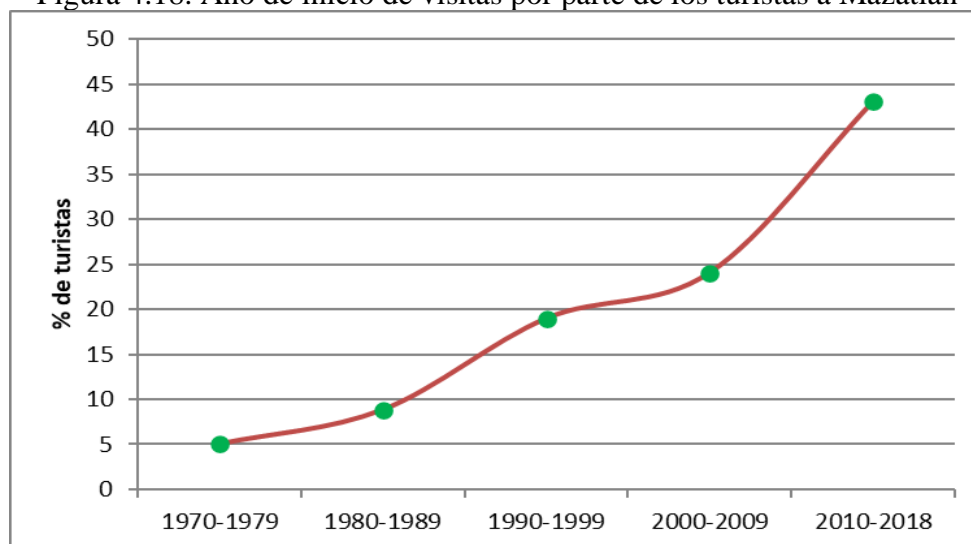
anteriormente no habían estado en el puerto, mientras que el 85% sí, con la información proporcionada se detectó que en algunos casos es una tradición familiar vacacionar en Mazatlán, ya que lo han venido haciendo desde niños, asimismo, algunos mencionaron haber ido desde la década los 70's (Figura 4.18). Un aspecto rescatado de aquí es el porcentaje de personas que comenzó a acudir al puerto a partir del 2011, año en el que se inauguran los primeros tramos de la autopista Durango-Mazatlán; de acuerdo con los datos, 38% de los turistas tuvieron su primer acercamiento al puerto entre 2011 y 2018.

Figura 4.17. Principales cambios en infraestructura y/o equipamiento turístico observados durante su estancia



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

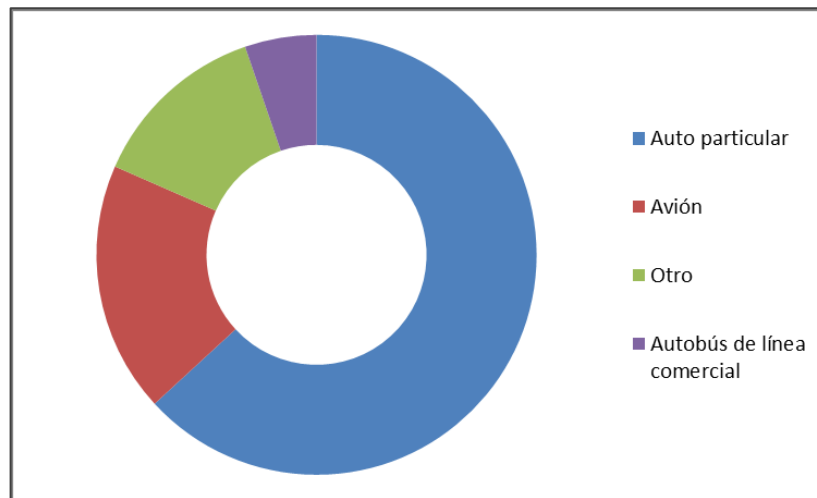
Figura 4.18. Año de inicio de visitas por parte de los turistas a Mazatlán



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

Siguiendo con la intención de saber si la autopista Durango-Mazatlán ha sido una opción para acceder a la Perla del Pacífico, se preguntó a los turistas que ya habían vacacionado anteriormente en el puerto sobre el medio de transporte utilizado: el 13% selecciono la opción de otro medio y señalo haber llegado por autobús turístico, motocicleta o cruceros, el 18% lo hicieron por avión, mientras que, el 68% por auto particular u ómnibus de línea comercial (Figura 4.19); a estos último se les pregunto si en sus viajes anteriores habían optado por el uso de la súper carretera Durango-Mazatlán, a lo que contestaron: a) 60% no la había usado, lo cual se debe a que provenían de estados que no necesitan el uso de la ruta 40D para arribar a Mazatlán tal es el caso de Sinaloa, Nayarit y Jalisco, no obstante, algunos que declararon no transitar por ella venían de Guanajuato, Veracruz, Ciudad de México, Chihuahua y Nuevo León; b) por el contrario, el 40% que declaro usarla con anterioridad provenían de entidades que conectan directamente con el CEN como Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila y Durango, así como, estados que entroncan con este corredor, como los de Chihuahua, Zacatecas, Hidalgo, Ciudad de México y Morelos.

Figura 4.19. Modo de transporte usado por los encuestados para arribar al puerto en sus visitas anteriores

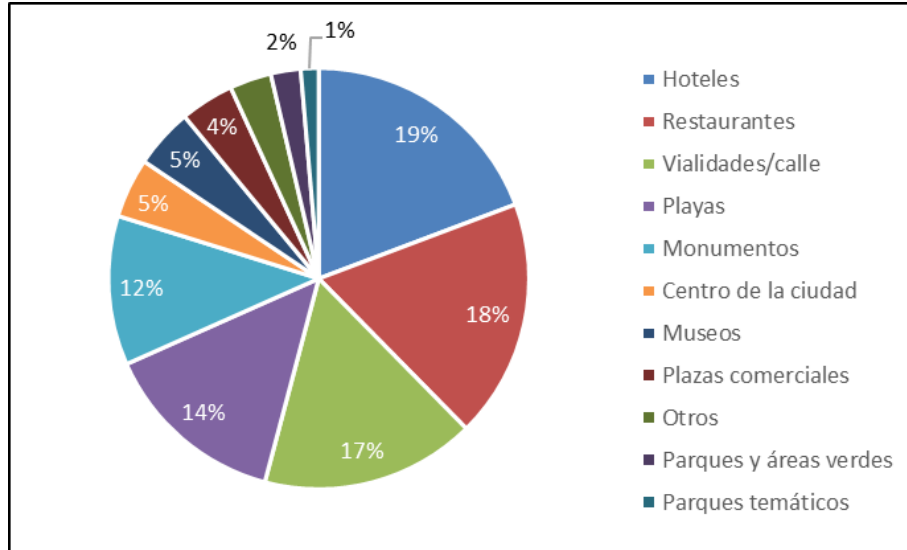


Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

Al igual que en el apartado anterior, en éste se les pregunto si habían detectado cambios en la infraestructura, equipamiento general y de la zona turística en sus visitas anteriores, a lo que el 24% dijo que no y el 76% sí; estos últimos identificaron más construcciones nuevas y/o remodelaciones de hoteles, restaurantes, vialidades, calles, playas, monumentos, en el centro de la ciudad, así como la presencia de otros museos, plazas comerciales, la modernización del

malecón, el faro, las carreteras, en la limpieza y vigilancia del puerto, en el parque y las áreas verdes, así como en la presencia de parques temáticos (Figura 4.20).

Figura 4.20. Principales cambios en infraestructura y/o equipamiento turístico entre visitas anteriores a la actual



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

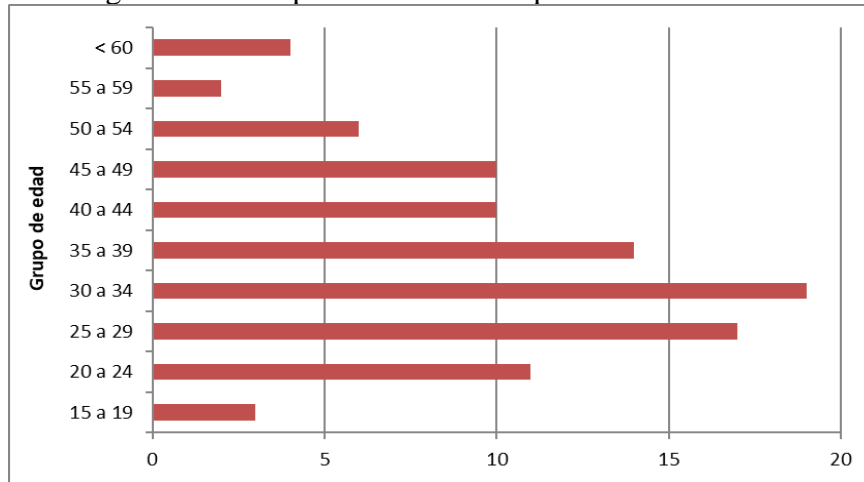
4.3.4 Información general de los turistas encuestados

De los 96 cuestionarios de la encuesta el 54% de respondientes fueron del género femenino y 46% del masculino. El 98% de personas entrevistadas fueron mexicanas y sólo el 2% extranjeras: una venezolana y una estadounidense. Respecto a los grupos etarios, el 81% eran adultos de entre 25 a 49 años, el 15% jóvenes de entre 15 y 24 años, y el 4% adultos mayores (Figura.4.21).

Al preguntar sobre su nivel educativo, 3% sólo tenía la primaria, 11% la secundaria, 19% el bachillerato, 59% licenciatura y 3% algún posgrado (Figura 4.22). Sobre su ocupación principal, el 13% señaló se dedicaba a labores del hogar, 12% profesores, 11% empleados, 10% comerciantes, 8% estudiantes, 4% ingenieros, 4% vendedores y el 36% restante correspondió con otras profesiones.

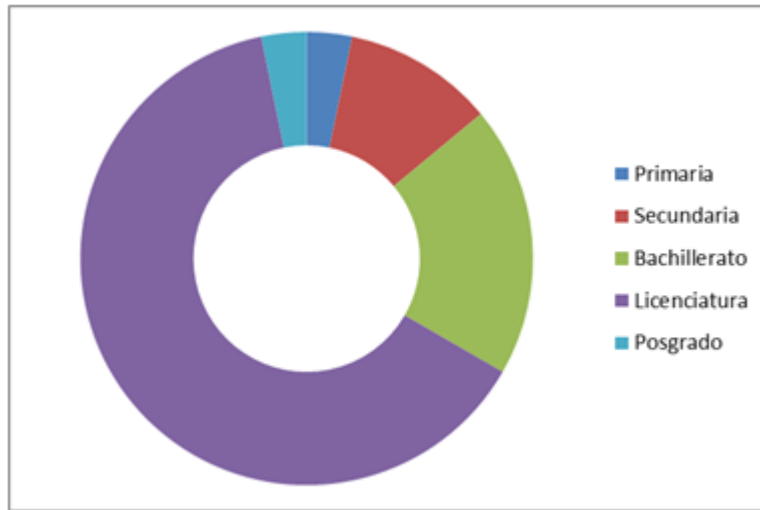
La información recolectada mediante la aplicación de cuestionarios sólo permite tener una visión parcial del puerto y de sus turistas, de acuerdo con el muestreo aplicado y la época del levantamiento de campo, no obstante, a partir de los resultados obtenidos se pueden establecer las siguientes generalidades, que apuntan a ideas concluyentes:

Figura 4.21. Grupos de edad de las personas encuestadas



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

Figura 4.22. Grado de escolaridad de las personas encuestadas



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2016, 2017, 2018.

- La autopista Durango-Mazatlán es un medio frecuentemente utilizado para arribar a la Perla del Pacífico; esto se debe a que los principales modos de transporte utilizados para acceder al puerto son autos particulares, ómnibus de línea, autobuses turísticos y motocicletas, asimismo, los municipios de procedencia de los turistas se encuentran conectados directamente con el CEN o con ejes carreteros que entroncan con él en algún punto.
- Mazatlán ha atravesado a lo largo del tiempo un proceso constante de renovación, en el que, la infraestructura y equipamiento con mayor intervención han sido los hoteles y torres de condominios, las principales vialidades del área turística, las playas, el centro histórico y la zona de monumentos.

- El principal atractivo del puerto recae en sus playas, la cercanía al lugar de origen de los turistas, su tranquilidad y diversidad de actividades recreativas.
- Así, Mazatlán puede ser considerado como un destino turístico familiar y de fin de semana.

4.4 Estacionalidad turística del puerto de Mazatlán

Como se mencionó al inicio del capítulo, la movilidad y accesibilidad son fundamentales para los centros turísticos, debido a que facilitan el arribo de turistas al destino, pero se debe reconocer que a lo largo del año la concentración de turistas se adecua con las épocas del año, en función de los periodos vacacionales, días festivos y puentes, asimismo, existen factores naturales como el clima, los cuales influyen en su desplazamiento, es decir en su estacionalidad turística. Dentro del ciclo de vida de los destinos turísticos, la estacionalidad es una variable importante, ya que un destino se considera maduro y en declive cuando existe una estacionalidad muy marcada, puesto que, cuando la afluencia es alta puede traer consigo repercusiones ambientales y sociales, mientras que, en los meses que disminuye, puede ser tan baja que no asegura un desarrollo económico sostenible del destino turístico (Comisión Europea, 2004).

Para medir la desigualdad de distribución de turistas y su grado de concentración a lo largo del año se calculó el coeficiente de concentración de Gini que se caracteriza por ser “un número que mide el grado de desequilibrio de los flujos turísticos durante un periodo de tiempo determinado” (Comisión Europea, 2004:22). El valor puede oscilar entre 0 y 1: el cero señala una igualdad, es decir, todos los meses del año tienen la misma cantidad de turistas, mientras que el uno representa la mayor desigualdad, es decir que un solo mes concentra todos los turistas del año (Carrera, C., *et.al.*, 1998; Fernández, 2014). La fórmula para calcular el coeficiente de Gini es la siguiente:

$$G = \frac{\sum_{i=1}^{k-1} P_i Q_{i+1} - \sum_{i=1}^{k-1} P_{i+1} Q_i}{10000}$$

Donde:

G = coeficiente de concentración de Gini Q_i = Porcentaje acumulado del volumen total de la variable

P_i = Porcentajes acumulados

El coeficiente de Gini se calculó tomando en cuenta el arribo de turistas por mes de los años 1995, 2000, 2005, 2010 y 2015⁷⁵ en Mazatlán. Los resultados arrojados por el análisis señalan que, tomando en cuenta al total de turistas en cada año, el índice no sobrepasa el 0.18; esto quiere decir que no existe una estacionalidad marcada. Para complementar el diagnóstico se repitió el ejercicio, pero en esta ocasión se separaron los turistas en nacionales y extranjeros, con lo cual se consiguió la siguiente información: el primer grupo no rebasa un coeficiente mayor al 0.22, mientras que, el índice más alto de los turistas internacionales es 0.25, por lo que, si bien, ambos son mayores al coeficiente del total de turistas, sigue sin presentarse una desigualdad importante en cuanto a la concentración de turistas durante el año. Cabe señalar que el índice más bajo para cada periodo y casos se presentó durante el 2015 (Cuadro 4.6)

Cuadro 4.6. Coeficiente de concentración de Gini para el destino turístico de Mazatlán para los años 1995, 2000, 2005, 2010, 2015

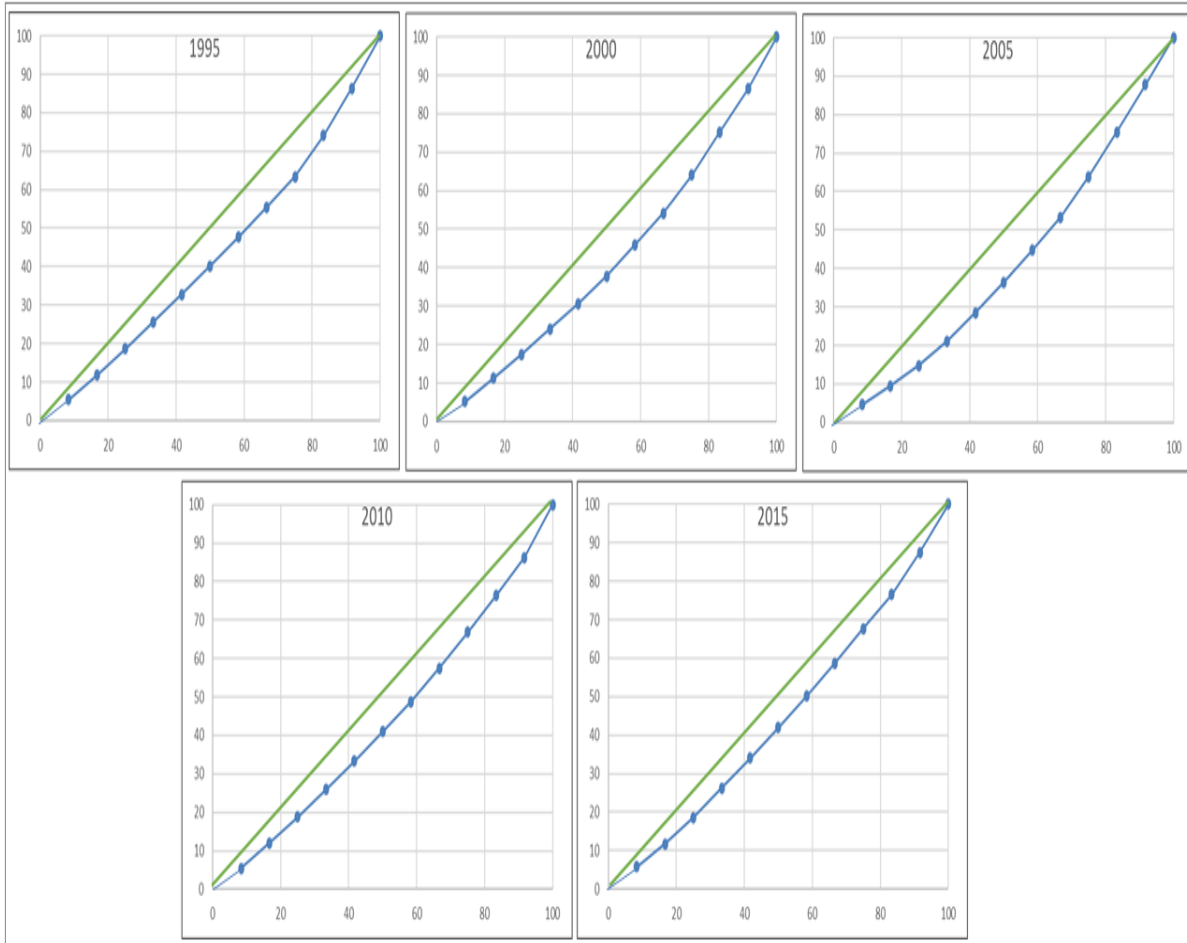
Año	Total de turistas	Turistas nacionales	Turistas extranjeros
1995	0.15	0.2	0.23
2000	0.16	0.22	0.25
2005	0.18	0.22	0.25
2010	0.13	0.18	0.2
2015	0.12	0.15	0.16

Fuente: Elaboración propia con base a DATATUR s/f.

Para comprender visualmente el coeficiente de Gini se puede hacer uso de la Curva de Lorenz, la cual, se distingue por ser “un gráfico de frecuencias acumulativas que muestran la relación existente entre una variable y su distribución espacial” (Carrera, C., *et.al.*, 1998:54), a partir de ella, se puede medir la desigualdad a través de la distancia existente entre la curva resultante y una línea recta que caracteriza una distribución uniforme, es decir, cuanto mayor es la distancia entre ambas, menor es la homogeneidad en el flujo de los turistas y, por el contrario, mientras menor sea la longitud, mayor uniformidad en la distribución de turistas a lo largo del año. Al observar las gráficas elaboradas para Mazatlán por cada año, se aprecia que en todos los casos la separación entre cada uno de sus elementos es mínima; si bien, la mayor separación entre curvas se da en el 2000 y 2005, no es lo suficientemente grande como para hablar de una estacionalidad, lo que ratifica los resultados obtenidos a través de Gini (Figura 4.23).

⁷⁵ Este periodo se eligió por ser los datos disponibles por parte del Sistema Nacional de la Información Estadística del Sector Turismo de México (DATATUR) al momento de realizar los cálculos.

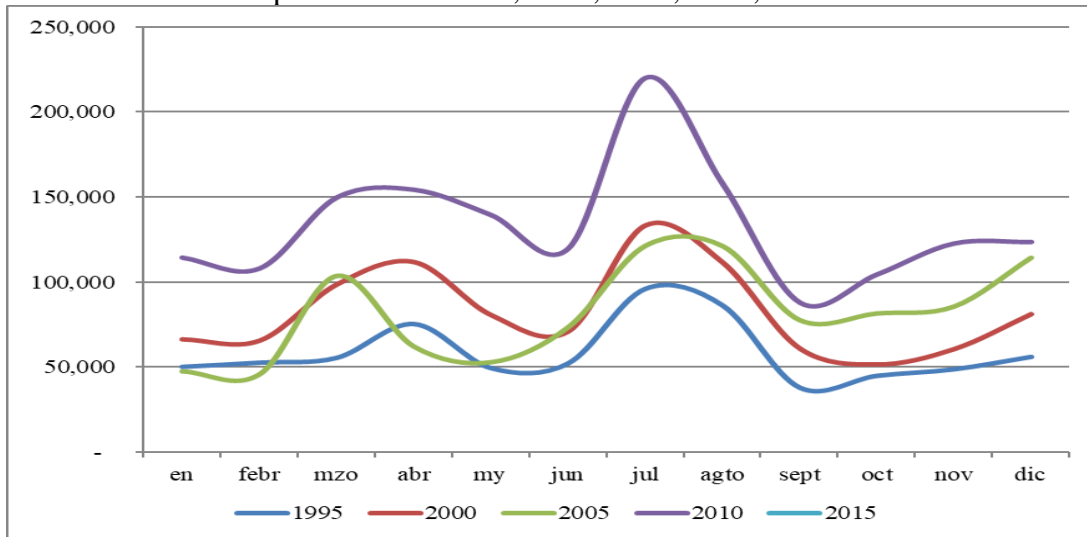
Figura 4.23. Curva de Lorenz para el destino turístico de Mazatlán
1995, 2000, 2005, 2010, 2015



Fuente: Elaboración propia con base a DATATUR s/f.

Con el propósito de entender por qué no hay una estacionalidad marcada en Mazatlán, se graficaron los datos del total de turistas por mes y por cada año del análisis (Figura 4.24); a simple vista, el resultado obtenido con Gini y Lorenz pareciera no tener sentido, ya que en la gráfica se observa que sobresalen en algunos meses la cantidad de turistas que arriban al puerto: marzo, abril y julio. Por lo anterior, se optó por repetir la gráfica, pero en esta ocasión, diferenciando a los turistas nacionales e internacionales por cada mes y año; con las nuevas gráficas se distingue un equilibrio entre ambos tipos de turistas, es decir, en los meses en que es menor el número de turistas nacionales aumentan los de procedencia extranjera y viceversa. Esto permite que a lo largo del año se mantenga constante en Mazatlán su mercado turístico, lo que explica los resultados obtenidos mediante Gini y Lorenz (Figura 4.25).

Figura 4.24. Distribución mensual en el arribo total de turistas en Mazatlán para los años 1995, 2000, 2005, 2010, 2015

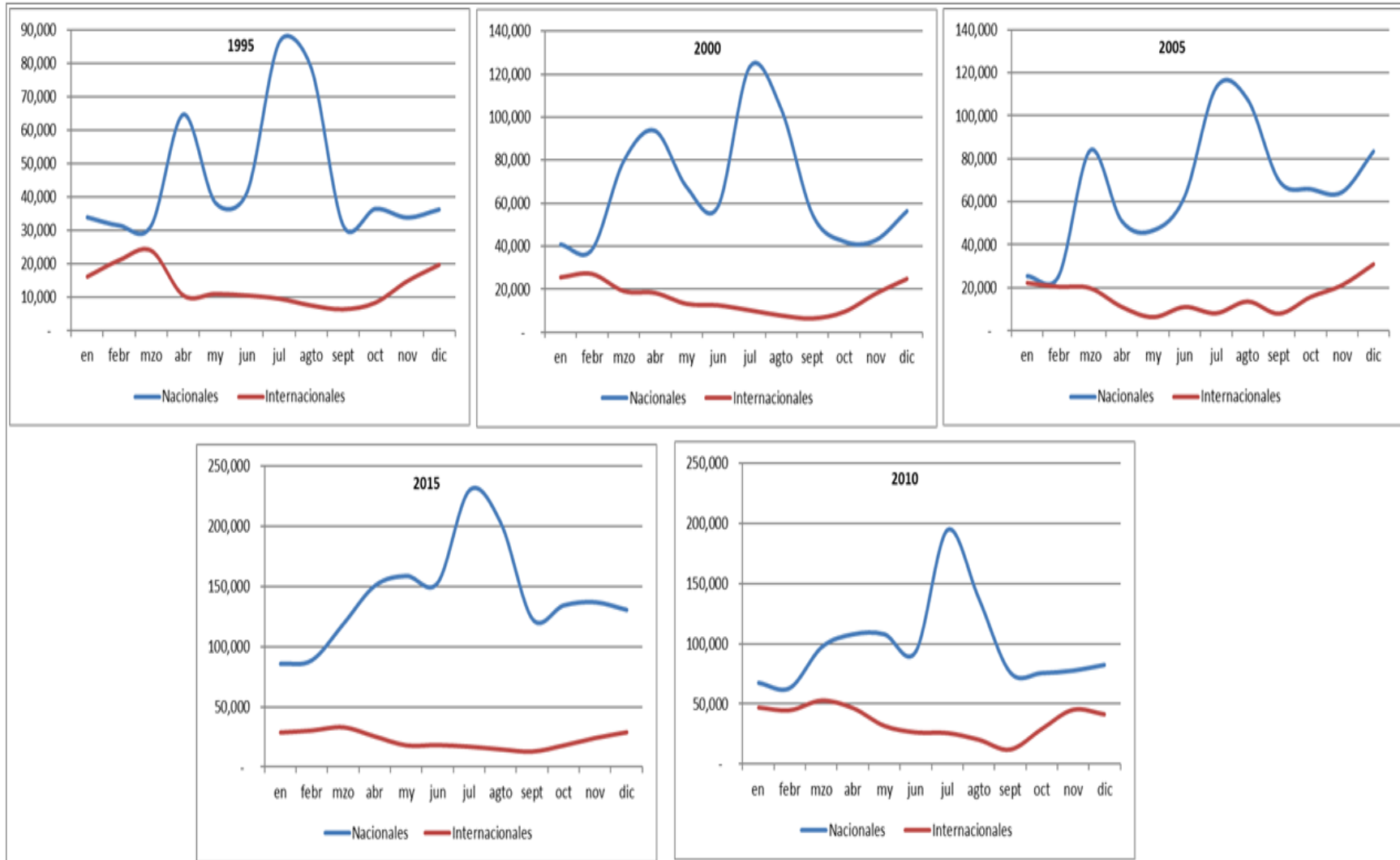


Fuente: Elaboración propia con base a DATATUR s/f.

La afluencia de turistas se reparte a lo largo del año y está vinculada con una serie de eventos climáticos, conmemorativos, de descanso y vacacionales (Cuadro 4.7); al realizar una revisión sobre la distribución del número de turistas por mes se puede acotar lo siguiente:

- Los turistas extranjeros se concentran principalmente de noviembre a marzo, por lo que, son llamados “snowbirds”, en referencia a la migración invernal y a la búsqueda de mejores condiciones climáticas a las que prevalecen en sus ciudades de origen (Flores, Mariño, *et.al.*, 2016; Nava; Ibarra, 2010).
- La dinámica del turismo nacional se relaciona directamente con el periodo vacacional asignado por la Secretaria de Educación Pública (SEP), en consecuencia, los meses con el registro más alto de paseantes son junio, julio y agosto, que corresponden a las vacaciones de fin de cursos o de verano, los otros picos se registraron durante marzo y abril, relacionados con los días de asueto de Semana Santa.
- Al tomar en cuenta el total de turistas, se observa que los meses con mayor concentración guardan una estrecha relación con la descripción anterior, debido a que, la Perla del Pacífico es un destino predominantemente nacional, con la única diferencia de que mayo no es relevante, pero sí diciembre (Nava, Ibarra, 2010). Conforme al comportamiento en el arribo de turistas, es de destacar que son más escasos en los meses de junio, septiembre y octubre (Cuadro 4.8).

Figura 4.25. Distribución mensual en el arribo de turistas nacionales e internacionales en Mazatlán para los años 1995, 2000, 2005, 2010, 2015



Fuente: Elaboración propia con base a DATATUR s/f.

Cuadro 4.7. Principales temporadas turísticas en Mazatlán

Nicho de mercado	Temporada	Tipo de turista
Snowbirds	Noviembre a abril	Extranjero
Carnaval	Febrero o marzo	Regional / nacional
Semana Santa	Marzo o abril	Regional / nacional
Semana de la Moto	Semana de pascua	Regional / nacional y extranjero
Spring Breaker	Primavera	Extranjero
Verano	Julio a agosto	Regional / nacional
Cruceros	Se considera como la temporada alta de septiembre a abril y, el resto del año, llegan en menor número	Extranjero
Puentes largos	Se relacionan con los días festivos: 4 de febrero, 15 y 21 de marzo, 1, 10 y 15 de mayo, 16 de septiembre, 2 y 20 de noviembre	Regional / nacional
Fines de semana	A lo largo de todo el año	Regional / nacional

Fuente: Adaptado de Nava, Ibarra; 2010.

Cuadro 4.8. Concentración de turistas en Mazatlán por mes y año

Mes	1995			2000			2005			2010			2015		
	T	N	I	T	N	I	T	N	I	T	N	I	T	N	I
Enero															
Febrero															
Marzo															
Abril															
Mayo															
Junio															
Julio															
Agosto															
Septiembre															
Octubre															
Noviembre															
Diciembre															

T: total de turistas

N: turistas nacionales

I: turistas internacionales

Fuente: Elaboración propia con base a DATATUR s/f.

Con el análisis realizado se puede confirmar que Mazatlán, particularmente con referencia a la estacionalidad, no se comporta como un destino turístico maduro con periodos muy marcados en el arribo de turistas, de modo que el turismo deja de ser una de las actividades económicas primordiales. En el caso del puerto mazatleco, a partir de 1995 al 2015, se ha presentado un flujo constante de visitantes a lo largo del año derivado del equilibrio que existe entre las temporadas altas del turismo nacional y el internacional, lo cual permite que la actividad turística sea económicamente sostenible a lo largo del año en la Perla del Pacífico.

*«Ay que bonito paseo del centenario
Ay que bonita también su catedral
Aquí hasta un pobre se siente millonario
Aquí la vida se pasa sin llorar»*

José Alfredo Jiménez

CAPITULO 5. Rejuvenecimiento del centro turístico de Mazatlán, Sinaloa

En los capítulos previos se sentaron las bases para entender la evolución de Mazatlán como destino turístico, se identificaron las fases que ha atravesado el puerto mazatleco conforme al modelo del Ciclo de Vida de los Destinos Turísticos (CVDT) propuesto por Richard Butler (2006_a); para definir cada etapa se aplicó: un modelo de regresión lineal que tomó en cuenta el arribo de turistas a lo largo de los años, las particularidades descritas por Butler en cada una de las etapas y una revisión del desarrollo histórico del puerto con un enfoque en la actividad turística. Con tal base, ahora se puede revelar que Mazatlán ha experimentado cada una de las etapas del CVDT en un símil muy próximo a la propuesta de Butler (2006_a); así, las principales características que definen a cada una de estas etapas se exponen a continuación (Cuadro 1):

- Exploración 1850-1924: La Perla del Pacífico ya estaba constituida como una ciudad portuaria impulsada por su actividad minera en decadencia y el comercio marítimo internacional, lo cual atraía a empresarios de diferentes partes de México y del mundo que necesitaban un lugar para descansar y comer; dado que no contaba con vías de comunicación terrestre que conectaran al puerto de una manera más eficiente, el arribo a la Perla del Pacífico era principalmente por tren o barco.
- Involucramiento 1930–1949: La población local atendía a los visitantes que llegaban principalmente en la época del carnaval, en esta época, surgieron las primeras inversiones por empresarios del sector pesquero en el desarrollo de equipamiento turístico y se definió la primera zona dedicada al desarrollo del turismo sobre la línea de costa. Además, se mejoró la accesibilidad al puerto con la inauguración de carreteras y el aeropuerto, siendo este último, el principal medio de arribo junto con el barco.
- Desarrollo 1950–1974: El gobierno comenzó a invertir en el desarrollo de lo que actualmente es el Viejo Mazatlán, a través de la construcción de equipamiento e infraestructura turística, a la par, empresarios locales invirtieron en la edificación de hoteles y torres de condominios. A inicios de la década de los setenta comenzó una nueva expansión del área turística hacia la parte de Camarón Sábalo que sería conocida como la Zona Dorada. El arribo de turistas por vía terrestre comenzó a tomar relevancia.
- Post-estancamiento/declive 1975–1977: El centro turístico entró en una crisis derivada de la disminución abrupta de turistas a consecuencia del paso del huracán Olivia en 1975, el

Cuadro 5.1. Principales características de las fases del Ciclo de Vida del Destino Turístico de Mazatlán 1850-2018

Etapa	Característica según Butler	Año	Característica en Mazatlán
Exploración	<ul style="list-style-type: none"> • El número de turistas es reducido. • Son atraídos por los paisajes naturales y cultura del lugar. • El destino es poco accesible y no cuenta con infraestructura. 	1850 - 1929	<ul style="list-style-type: none"> • El puerto es frecuentado por empresarios y comerciantes. • Se construye el primer hotel con fines turísticos. • Inicia la promoción de los atractivos naturales del puerto. • Se institucionaliza el Carnaval de Mazatlán. • El tren y barco son los principales medios de arribo. • Comienza la construcción del aeropuerto y proyectos carreteros.
Involucramiento	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento en el número de turistas e inicio de la definición de temporada de arribo. • Involucramiento de la población local en la actividad turística. • Mejoras en la accesibilidad al destino turístico. 	1930 – 1949	<ul style="list-style-type: none"> • Los servicios básicos del puerto no son suficientes para atender a la población local y a los visitantes. • Dueños de las flotas pesqueras comenzaron a invertir en el desarrollo de la actividad turística. • Se proyecta la zona de crecimiento de la nueva zona turística (Viejo Mazatlán en la actualidad). • Promoción de Mazatlán como destino turístico en los Estados Unidos. • Apertura del nuevo aeropuerto y nuevas vías terrestres que conectan hacia el norte y centro del país. • El avión y barco son los principales medios de arribo.
Desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> • Crece de manera importante el arribo de turistas. • El gobierno comienza a formar parte e invertir para desarrollar la actividad turística. • El territorio sufre cambios importantes en pro de la actividad turística. • Se comienza a conformar la imagen turística del lugar. 	1950 – 1974	<ul style="list-style-type: none"> • El gobierno local y estatal comenzó a invertir en la mejora del equipamiento e infraestructura que apoyen el desarrollo del turismo. • Aumento en la oferta de alojamiento e inició la construcción de condominios turísticos. • El aeropuerto de Mazatlán sube a categoría internacional. • En los primeros años de la década de los setenta del siglo pasado hay un incremento importante en el arribo de turistas al puerto. • Se desarrolla la Zona Dorada de Mazatlán. • La promoción turística del puerto comenzó a dirigirse a los estados del norte del país. • Entra en funcionamiento la terminal de autobuses. • El arribo por vía terrestre comenzó a cobrar importancia.

Etapa	Característica según Butler	Año	Característica en Mazatlán
Post-estancamiento / Declive	<ul style="list-style-type: none"> • Disminuye de manera importante el arribo de turistas. • Comienza a perder popularidad frente a nuevos destinos turísticos. • Disminución de los precios en los servicios turísticos. • La estructura e infraestructura turística comienza a ser usada con otros propósitos. 	1975 – 1977	<ul style="list-style-type: none"> • El huracán Olivia dejó severos daños en Mazatlán. • Disminución abrupta en el arribo de turistas al puerto. • Apertura de nuevos centros vacacionales en el país y a nivel mundial. • Retiro de vuelos internacionales hacia el puerto.
Consolidación	<ul style="list-style-type: none"> • El flujo turístico aumenta a menor ritmo. • Se consolidan franquicias y cadenas de turismo nacionales o internacionales. • Los atractivos turísticos originales comienzan a experimentar deterioro. • Algunos efectos negativos del turismo causan descontentos entre la población. 	1978 – 1988	<ul style="list-style-type: none"> • Inició una recuperación lenta pero constante en el arribo de turistas al puerto, principalmente de procedencia nacional. • Abandono y cierre de diferentes servicios y negocios relacionados a la actividad turística. • Apertura de nuevos hoteles y atractivos turísticos. • Inició el rescate arquitectónico del Centro Histórico. • Continúa el cierre de líneas aéreas. • El crucero es la principal forma de captación de turistas.
Estancamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Los turistas pierden interés por el destino y no hay un aumento en el arribo de éstos. • Búsqueda de nuevos atractivos que complementen a la oferta original del destino. • Se comienzan a manifestar problemas ambientales, sociales y económico. 	1989 – 2004	<ul style="list-style-type: none"> • Comenzó un nuevo decremento en el arribo de turistas al puerto. • Aumentó la delincuencia y eventos violentos en el país y el puerto mazatleco, lo que generó una alerta Travel Warning. • La crisis de México provoca el cierre de servicios y negocios relacionados a la actividad turística. • Deterioro de la imagen turística de Mazatlán. • Malas condiciones de las vías terrestres que conectan al puerto y del aeropuerto internacional. • Se da una nueva funcionalidad a edificios abandonados. • Se obtiene un fondo para el mejoramiento del Centro Histórico. • La imagen turística de Mazatlán como centro de sol y playa se complementa como destino cultural. • Propuesta de la ampliación de la zona turística con la Marina Mazatlán. • Inauguración de la Maxipista Culiacán-Mazatlán.

Etapa	Característica según Butler	Año	Característica en Mazatlán
Desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> • Crece de manera importante el arribo de turistas. • El gobierno comienza a formar parte e invertir para desarrollar la actividad turística. • El territorio sufre cambios importantes en pro de la actividad turística. • Se comienza a conformar la imagen turística del lugar. 	2005 – 2012	<ul style="list-style-type: none"> • Inició un aumento en el número de arribo de turistas al puerto. • Conclusión de la nueva zona turística Marina Mazatlán. • Boom inmobiliario. • Búsqueda de inversionistas nacionales e internacionales que amplíen la oferta de habitaciones de hotel. • Inició de la Guerra Contra el Narcotráfico que acentúa la violencia en el puerto. • Presentación del CIP Playa Espíritu (complemento de la oferta turística de Mazatlán). • Crisis hipotecaria en los Estados Unidos y la pandemia H1N1. • Cierre de negocios. • Inició una nueva ampliación del área turística hacia la zona de Cerritos. • Disminución en el arribo de cruceros y vuelos. • Apertura de la primera etapa de la autopista Durango-Mazatlán.
Post-estancamiento / Rejuvenecimiento	<ul style="list-style-type: none"> • La construcción de nueva infraestructura que beneficie la accesibilidad al destino. • El destino se revitaliza a partir del mantenimiento de sus atractivos, infraestructura y equipamiento turístico, además, de complementarse con nuevos. • El número de turistas comienza a aumentar nuevamente. 	2013 - 2018	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento constante en el arribo de turistas. • Conclusión en su totalidad de la autopista Durango-Mazatlán. • Aumento del turismo carretero y de fin de semana. • Mantenimiento y remodelación de los atractivos, estructura e infraestructura turística. • Conformación de nuevos atractivos, estructura e infraestructura turística. • Sede de la cuadragésima tercera edición del “Tianguis Turístico de México”.

Fuente: Elaboración propia.

cual, dejó serios daños en la ciudad antes del inicio de la temporada alta del turismo internacional y, como consecuencia, varias reservaciones fueron canceladas. Asimismo, comenzó a perder atractivo y competitividad frente a la apertura de los nuevos y modernos centros turísticos internacionales y nacionales.

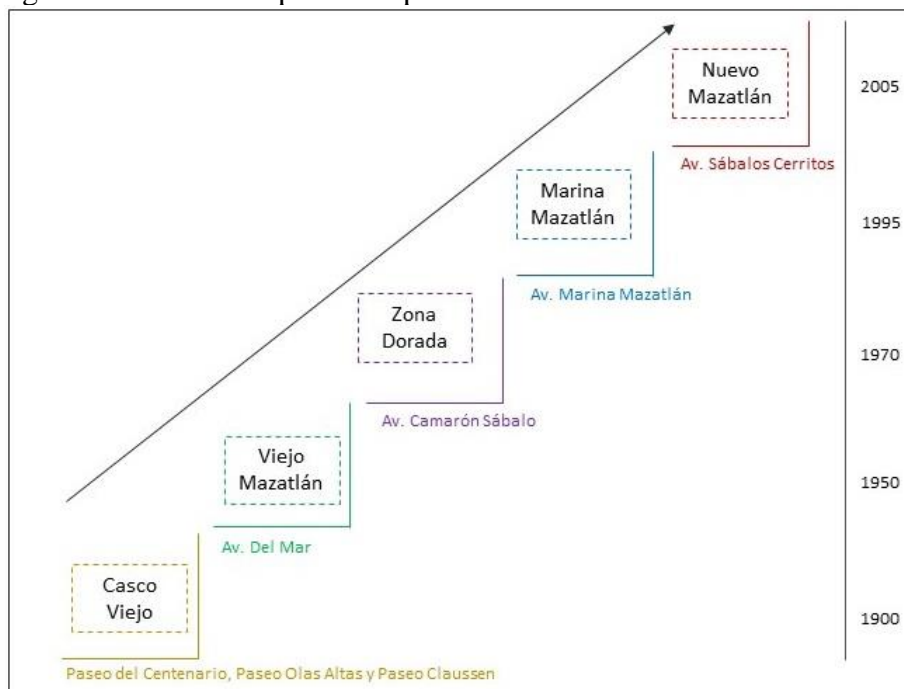
- Consolidación 1978 – 1988: El arribo de turistas comenzó a incrementar de manera paulatina y el turismo nacional fue el segmento de mercado que frecuentaba en mayor medida a la Perla del Pacífico. Derivado de la crisis económica que se vivió en México diversos negocios cerraron sus puertas, no obstante, se realizaron inversiones para ampliar la oferta hotelera e inició la planeación de la recuperación del Centro Histórico, con el propósito, de ampliar la oferta turística del puerto. Las líneas aéreas continuaron con el cierre de rutas hacia el puerto y el transporte marítimo se volvió esencial para la captación de turistas internacionales.
- Estancamiento 1989 – 2004: Las crisis económicas experimentadas en el país y Estados Unidos limitaron la posibilidad de viajar, por lo que, el sector turístico de Mazatlán experimentó un lento crecimiento, aunado a esto, el levantamiento armado de Chiapas y la presencia de narcotraficantes en Sinaloa produjo una imagen negativa del país y en específico de Sinaloa, con lo cual, se recomendaba no realizar viajes a estos sitios. Con la finalidad de subsanar la imagen deteriorada de la zona turística y de expandir la oferta de atractivos se consiguieron fondos que permitieron recuperar y dar una imagen nueva al casco viejo de la ciudad, además, se propuso la construcción de una marina que formara parte del proyecto federal “Escalera Náutica” y que atrajera al turismo de alto nivel y extranjero. Además, como respuesta a la mala calidad de los caminos que comunicaban al puerto se inauguró la Maxipista Culiacán-Mazatlán que redujo los tiempos de traslados y era más segura para sus usuarios, por otro lado, se presentó la propuesta de la construcción de la autopista Durango-Mazatlán que completaría el Corredor Económico del Norte.
- Desarrollo 2005 – 2012: Algunos acontecimientos mundiales y nacionales favorecieron la recuperación en el arribo de turista a Mazatlán, entre ellos, el tsunami que azotó las costas de Tailandia en 2004 y el paso del huracán Wilma en la Riviera Maya en 2005, permitieron, que parte del turismo que frecuentaba dichos destinos se dirigiera al puerto mazateco; asimismo, el boom inmobiliario surgido en Estados Unidos generó una serie de inversiones para la construcción de torres de condominios y casas habitación en la Perla

del Pacífico, algunos de ellos comenzaron a ubicarse en la zona de Cerritos que conformaría el Nuevo Mazatlán. De igual forma, el gobierno federal consideró al turismo como uno de los ejes de desarrollo económico del país, generando diversos programas y apoyos que fomentaban la revitalización y modernización de centros turísticos como Mazatlán. Otro evento que favoreció la afluencia de turistas fue la apertura de aerolíneas de bajo costo y la apertura de los primeros tramos de la autopista Durango-Mazatlán que mejoró la conectividad y la reducción de tiempos de traslado hacia las ciudades del norte del país y algunas de los Estados Unidos. A la par de estos sucesos se presentaron otros que afectaron la dinámica turística del puerto, tal es el caso de la pandemia de “Influenza H1N1” que restringió los viajes, además, de la intensificación de eventos violentos derivados de la “guerra contra el narcotráfico” que posicionó una vez más a la Perla del Pacífico en la lista del “travel warning” provocando una disminución en el arribo de turistas por vía marítima y aérea.

- Post-estancamiento/rejuvenecimiento 2013-2018: Mazatlán continuó registrando un crecimiento constante en el arribo de turistas, en el cual, comenzó a sobresalir el segmento de fines de semana derivado de la apertura en su totalidad de la autopista Durango-Mazatlán, otro beneficio que se obtuvo con la inauguración de esta vialidad fue una creciente inversión en el sector turístico, debido a la conectividad y accesibilidad que ésta le brindaba. El impulso a la modernización turística del puerto fue apoyado con el programa federal “Centros de Playa”, así como con la inversión proveniente del sector privado nacional e internacional. Las mejoras realizadas a la zona turística de Mazatlán lo hicieron acreedor a ser la sede de la cuadragésima tercera edición del “Tianguis Turístico de México”, motivo por el cual el gobierno del estado de Sinaloa y el sector privado realizaron una serie de obras que embellecieron el Centro Histórico y el malecón, se pusieron en la oferta turística nuevos atractivos y se dio mantenimiento a los ya existentes, además, de la construcción de nuevos sitios de hospedaje y zonas de condominios dirigidas principalmente a un turismo de élite.

La definición de las fases del CVDT de Mazatlán permitió identificar las etapas de expansión territorial de la zona turística (Figura 1); de acuerdo con éstas, la Perla del Pacífico cuenta con cinco áreas turísticas que, en la actualidad, se delimitan de la siguiente manera (Figura 2):

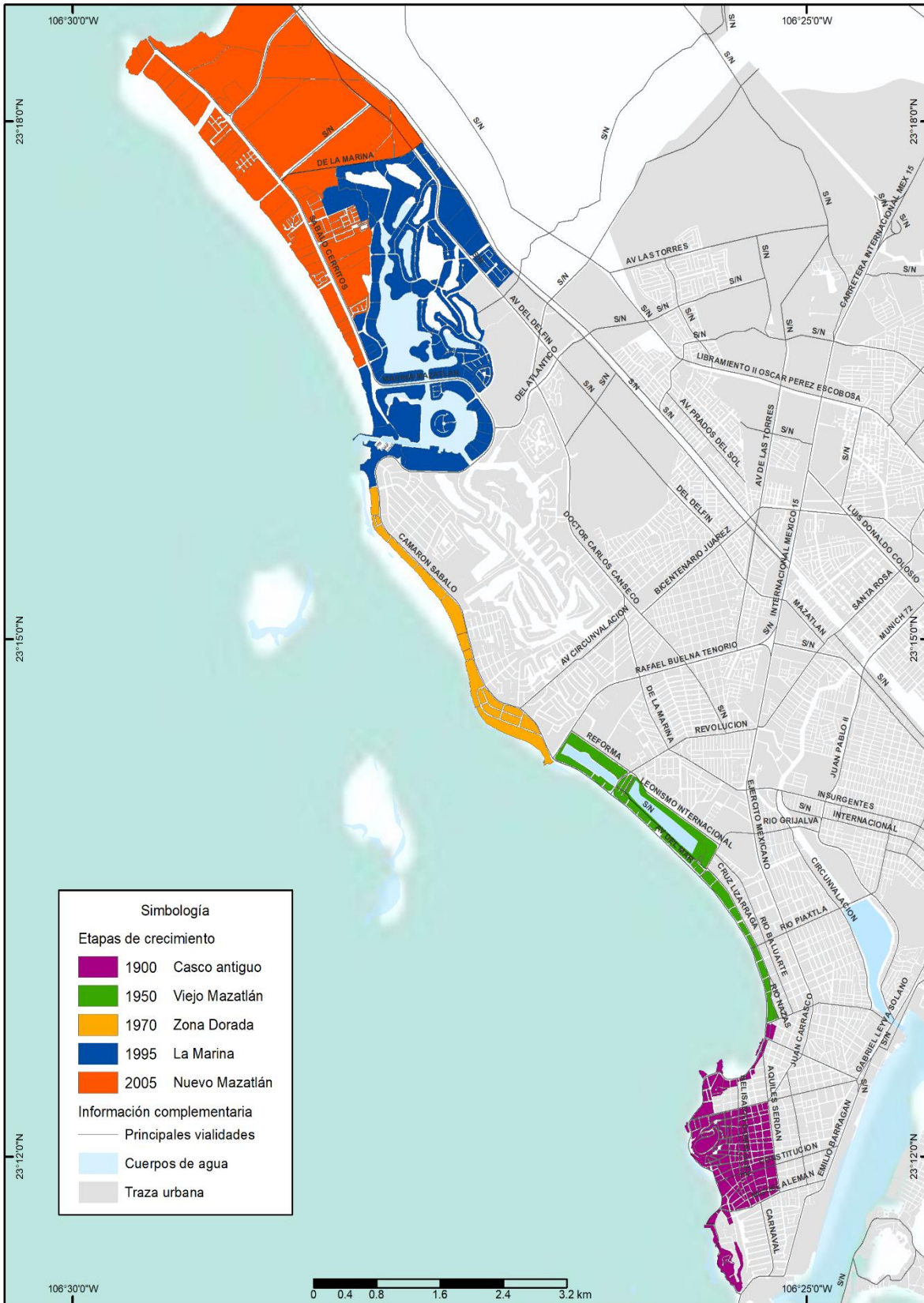
Figura 5.1. Modelo espacio temporal del desarrollo turístico de Mazatlán



Fuente: Elaboración propia con base a Butler, 2006_b.

1. El Casco Viejo corresponde con la parte más antigua del puerto y se desarrolló entre 1900 a 1950, coincide con la época de exploración e involucramiento, se encuentra formada por el primer cuadro de la ciudad y las áreas aledañas a Paseo Centenario, Paseo Olas Altas y Paseo Claussen.
2. El Viejo Mazatlán surgió a partir de 1950 y se estructuró con la construcción de la Avenida del Mar, que corre de manera paralela a la línea de costa y permitió la ampliación del malecón. De acuerdo con el CVDT del puerto, ésta se conformó durante la primera etapa de desarrollo.
3. La Zona Dorada surgió desde 1970 y su periodo de conformación fue una de las más largas en la historia de Mazatlán, ya que de acuerdo con las fases del CVDT de la Perla del Pacífico, abarca los siguientes periodos: la etapa final del primer desarrollo, el declive, la consolidación y los primeros años del estancamiento. Asimismo, su articulación se dio mediante la Avenida Camarón Sábalo.
4. En 1995 principió la construcción de la zona de la Marina Mazatlán, con la finalidad, de incorporar al puerto en el proyecto de la Escalera Náutica del Mar de Cortes, está constituida por un puerto privado que alberga pequeñas y medianas embarcaciones, así

Figura 5.2. Áreas turísticas del puerto de Mazatlán



Fuente: Elaboración propia.

como de fraccionamientos habitacionales y un campo de golf. Su configuración se situó a la mitad del ciclo de estancamiento hasta el inicio de la segunda fase de desarrollo.

5. La zona turística más reciente es el Nuevo Mazatlán, ubicada en el extremo norte de la ciudad y está articulada por el eje vial Avenida Sábalo Cerritos; cabe señalar que hasta el momento, es la única zona que no se encuentra en contacto directo con el área urbana del puerto; empezó a conformarse a partir del 2005, por lo que, de acuerdo con el CVDT, abarca el segundo periodo de desarrollo y el rejuvenecimiento.

Como señala Butler (2006_a) en su marco teórico, cada una de las etapas de expansión del área turística de Mazatlán responde a la pérdida de calidad y atractivo de la zona que le antecede, por lo tanto, el objetivo de cada una fue el de modernizar al destino para captar un nuevo mercado turístico y retener al ya existente. De acuerdo con las fuentes documentales revisadas, no obstante de que el casco viejo de la ciudad se relaciona con el inicio de la actividad turística en la Perla del Pacífico, fue hasta la definición del Viejo Mazatlán que el turismo se consolidó como una de las principales actividades económicas del puerto y, a partir de ella, se dirigió el desarrollo y crecimiento territorial; si bien, el Nuevo Mazatlán es la parte más reciente y una de las que recibe mayor inversión para su crecimiento, el gobierno estatal y municipal optaron por implementar diversas estrategias para promover el mantenimiento y modernización de todas las áreas turísticas, con el propósito de satisfacer las necesidades de los diferentes segmentos del mercado turístico que visitan la ciudad mazatleca.

Actualmente, 9% del uso del suelo de la ciudad de Mazatlán está destinado al turismo y se distinguen tres tipos:

- El turístico se caracteriza por tener predios destinados al servicio de hospedaje, comercios y servicios relacionados directamente con la actividad, así como con empresas dedicadas a la recreación y esparcimiento de los visitantes; se encuentra ubicado en la franja alledaña a la costa y sobre las avenidas Del Mar, Camarón Sábalo, Marina Mazatlán y Sábalo Cerritos, asimismo, una pequeña proporción se localiza en la zona de playa de Isla de Piedra. En total representa el 4% de los terrenos.
- El turístico-residencial, se conforma de espacios destinados al desarrollo de viviendas ofertadas como segundas residencias al turismo nacional y extranjero, se ubican en la zona

norte de la ciudad en el área de la Marina Mazatlán y el Nuevo Mazatlán. Ocupa el 5% de los predios.

- Finalmente, existe un tercer uso de suelo asociado al turismo pero no de manera directa, éste es considerado como “plan parcial” y corresponde al Centro Histórico; como se mencionó, aquí se encuentran los inicios de la actividad turística de la Perla del Pacífico y, en la actualidad, es considerado uno de los principales atractivos turísticos (IMPLAN, 2013 y 2018) (Figura 3).

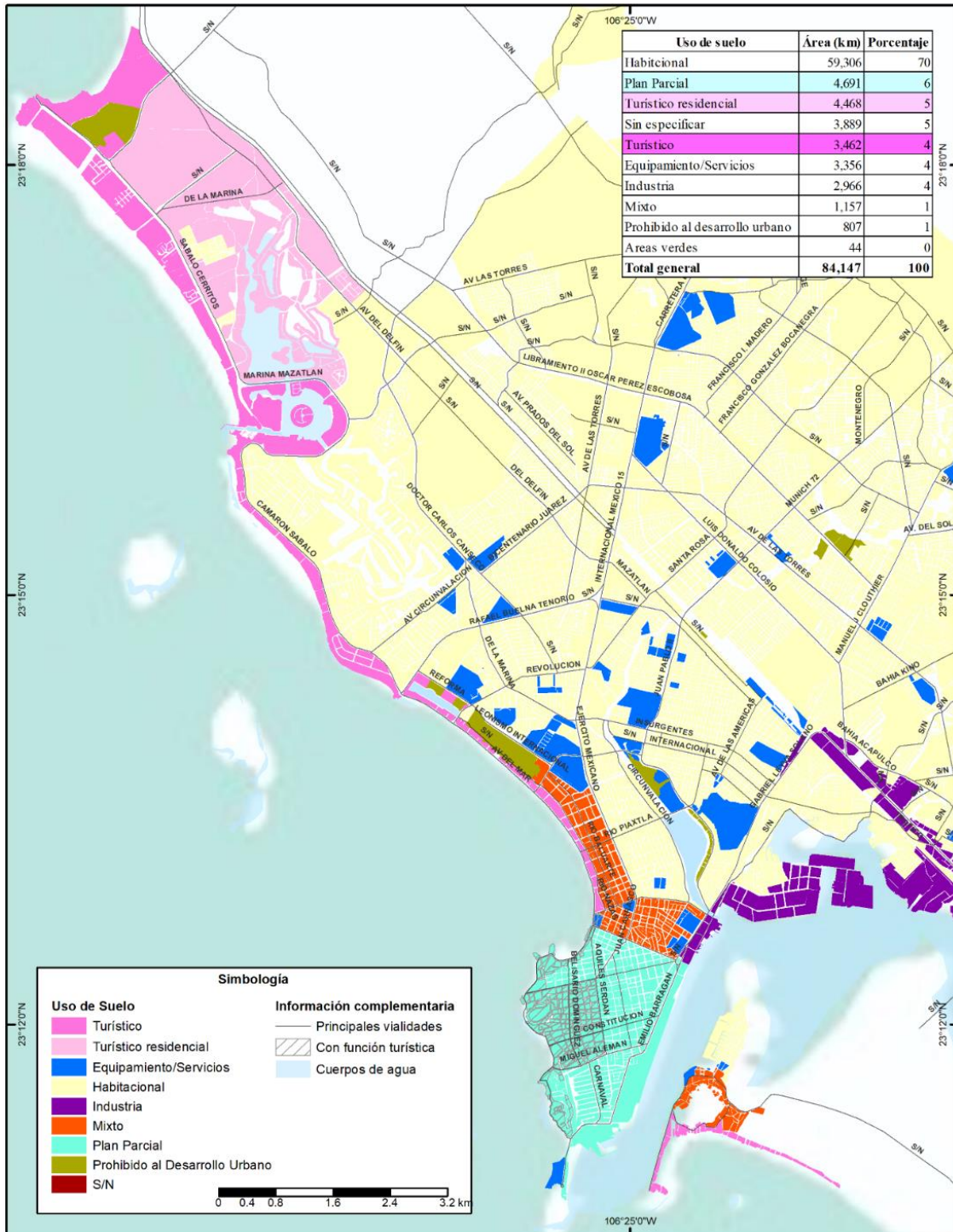
La revitalización de la actividad turística del puerto inicio a principios del siglo XXI con la construcción de proyectos inmobiliarios, la edificación de hoteles, así como la intervención en el mejoramiento y creación de nuevos atractivos turísticos⁷⁶. Una forma de evidenciar que en la actualidad el turismo en Mazatlán está experimentando un proceso de rejuvenecimiento fue el registro de las diversas obras que se estaban llevando a cabo en la zona turística durante el trabajo de campo (2016-2019), las cuales, se clasificaron en: remodelación, construcción y demolición (Figura 4, Cuadro 2):

- Remodelación. Representaron el 36% de los datos y se relacionan con el rediseño, ampliación o reutilización de edificaciones ya existentes, tal es el caso de vialidades, camellones, comercios, atractivos turísticos, zonas residenciales y de hospedaje, algunos ejemplos son: el cambio del hotel Balboa a condominios, el Caravel paso a ser el Start Palace, el Crown Plaza cambio su nombre a Park Royal y el Inn At Mazatlán se convirtió en The Inn; la renovación de los andadores del Faro de Mazatlán; la modernización del estadio Teodoro Mariscal y del Parque Central; así como, el mantenimiento y mejoramiento de la Avenida del Mar y el malecón.
- Construcción. Constituyó el 61% de los registros y tienen que ver con la conformación de nuevos atractivos turísticos, hoteles y condominios, entre ellos destacan los residenciales Las Gavias, Torre M, Marina del Sol, entre otros; respecto al alojamiento el Holiday Inn Resort Mazatlán y el Park Inn by Radisson; además de la construcción del parque Ciudades Hermanas y el Jardín Botánico de Amaitlán.
- Demolición. Con sólo el 3%, la última clasificación corresponde con edificios que en ese momento estaban siendo tirados para dar paso a nuevos proyectos turísticos, una

⁷⁶ En el capítulo tres se mencionan algunos de estos proyectos.

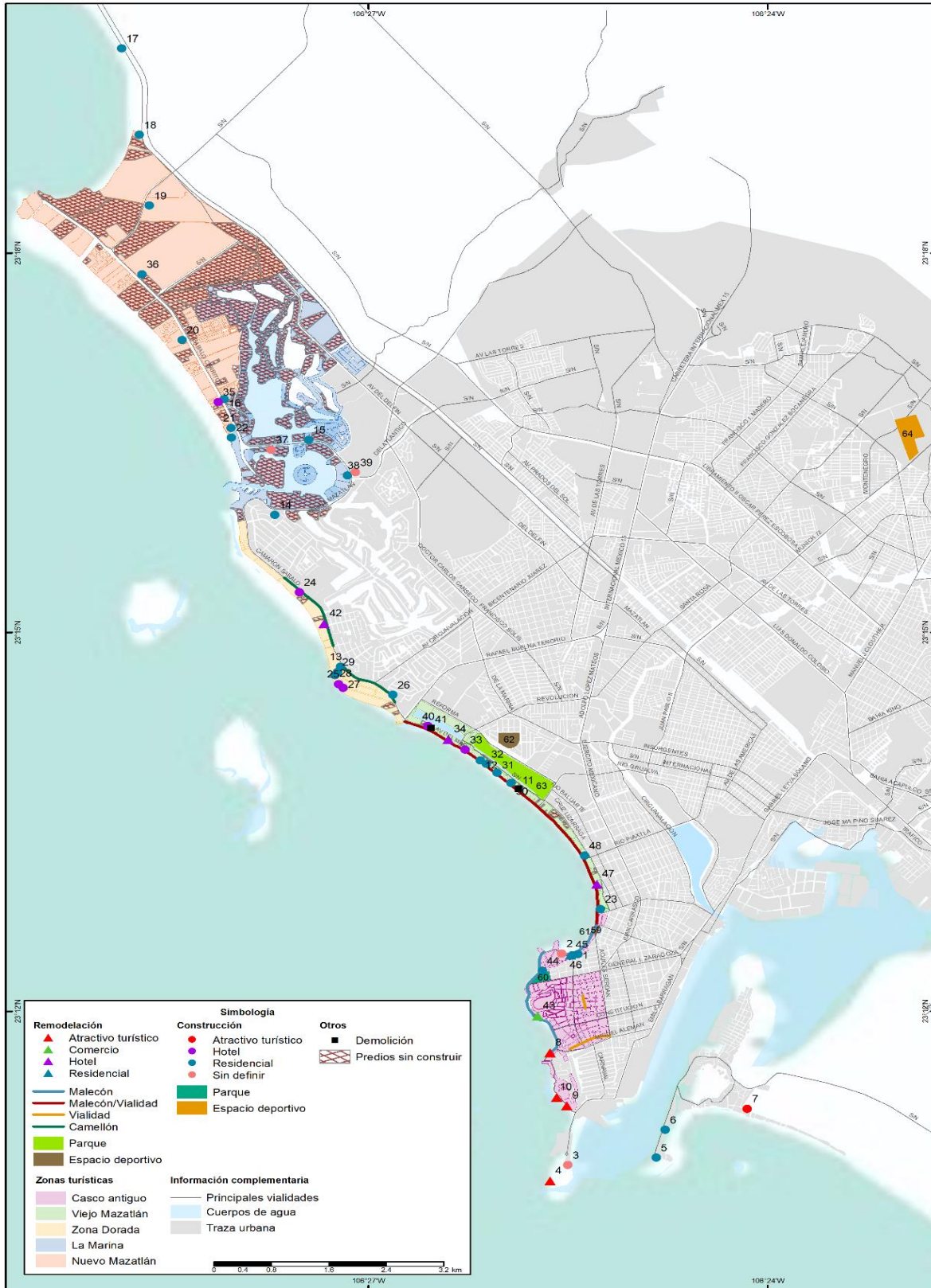
característica de éstos es que habían sido incautados por la policía por haber estado relacionado con hechos violentos o eran propiedades del narcotráfico, tal es el caso del Frankie Oh! y la discoteca Antares.

Figura 5.3. Tipos de uso de suelo en Mazatlán, 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de IMPLAN, 2018.

Figura 5.4. Construcción o remodelación de infraestructura y equipamiento turístico en Mazatlán, 2016-2019



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (2016-2019).

Cuadro 5.2. Construcción o remodelación de infraestructura y equipamiento turístico en Mazatlán, 2016-2019

Clave	Tipo de obra	Tipo de espacio	Nombre de la obra	Clave	Tipo de obra	Tipo de espacio	Nombre de la obra
1	Construcción	Residencial	Torre Triana	33	Construcción	Hotel	Bosanova
2	Construcción	Sin definir	Sin nombre	34	Remodelación	Hotel	Essen's Hotel
3	Construcción	Sin definir	Sin nombre	35	Construcción	Hotel	Parl Inn by Radisson
4	Remodelación	Atractivo turístico	Faro de Mazatlán	36	Construcción	Residencial	El Cielo
5	Construcción	Residencial	Sin nombre	37	Construcción	Sin definir	Sin nombre
6	Construcción	Residencial	Sin nombre	38	Construcción	Residencial	NUS
7	Construcción	Atractivo turístico	Jardín Botánico Amaitlán	39	Construcción	Sin definir	Sin nombre
8	Remodelación	Atractivo turístico	Glorieta Taboada	40	Construcción	Hotel	Sin nombre
9	Remodelación	Atractivo turístico	Malecón	41	Demolición	Demolición	El Coliseo
10	Remodelación	Atractivo turístico	Malecón	42	Remodelación	Hotel	The Inn
11	Demolición	Demolición	Frankie Oh!	43	Remodelación	Comercio	Sin nombre
12	Construcción	Residencial	Sin nombre	44	Construcción	Residencial	Sin nombre
13	Construcción	Residencial	Camino al Mar	45	Remodelación	Residencial	Sin nombre
14	Construcción	Residencial	Sin nombre	46	Construcción	Residencial	Sin nombre
15	Construcción	Residencial	Pacifika	47	Remodelación	Hotel	Sin nombre
16	Construcción	Residencial	Manzara	48	Construcción	Residencial	Sin nombre
17	Construcción	Residencial	El Delfín	49	Remodelación	Vialidad	Sin nombre
18	Construcción	Residencial	Sin nombre	50	Remodelación	Malecón/Vialidad	Sin nombre
19	Construcción	Residencial	Azul Pacífico	51	Remodelación	Malecón/Vialidad	Sin nombre
20	Construcción	Residencial	Escondido Tower	52	Remodelación	Malecón/Vialidad	Sin nombre
21	Construcción	Residencial	Las Gavias Grand	53	Remodelación	Vialidad	Sin nombre
22	Construcción	Residencial	Marina del Sol	54	Remodelación	Malecón	Sin nombre
23	Construcción	Residencial	Torre M	55	Remodelación	Camellón	Sin nombre
24	Construcción	Hotel	Sin nombre	56	Remodelación	Camellón	Sin nombre
25	Construcción	Hotel	Holiday Inn Resort Mazatlán	57	Remodelación	Malecón	Sin nombre
26	Construcción	Residencial	Buks	58	Remodelación	Malecón/Vialidad	Sin nombre
27	Construcción	Hotel	Sin nombre	59	Remodelación	Espacio deportivo	Canchas de baloncesto
28	Construcción	Residencial	Tramonto	60	Construcción	Parque	Ciudades Hermanas
29	Construcción	Residencial	Sin nombre	61	Remodelación	Espacio deportivo	Gimnasio al aire libre
30	Construcción	Residencial	Portico Beach Condos	62	Remodelación	Espacio deportivo	Estadio Teodoro Mariscal
31	Construcción	Residencial	Ikapital	63	Remodelación	Parque	Parque Central
32	Construcción	Residencial	The One	64	Construcción	Espacio deportivo	Estadio El Kraken

Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (2016-2019).

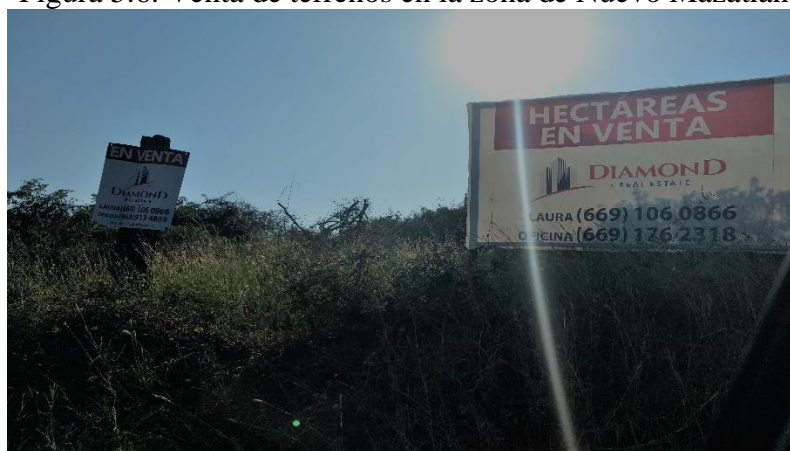
El Nuevo Mazatlán y la Marina Mazatlán son las áreas que aún se encuentran en expansión y consolidación, por lo tanto, en ellas se identificaron principalmente construcciones relacionadas con la edificación de torres departamentales o unidades habitacionales, asimismo, aquí se localizó el mayor número de lotes vacíos y en venta, que en algunos casos su oferta estaba dirigida a extranjeros (Figura 5 y 6). La zona Dorada al igual que las anteriores registró la edificación de torres de departamentos y hoteles, además, de la mejora de los camellones de la avenida Camarón Sábalo.

Figura 5.5. Construcción de la torre de condominios Las Gavias, Nuevo Mazatlán



Fuente: Trabajo de campo, 2017.

Figura 5.6. Venta de terrenos en la zona de Nuevo Mazatlán



Fuente: Trabajo de campo, 2017.

Como ya se mencionó, el Viejo Mazatlán fue la primera zona en el puerto en ser destinada a la actividad turística y, por ende, se puede considerar que parte de su equipamiento e infraestructura es de los más viejos, no obstante, con los recorridos de campo se observó que es una de zonas en las que se realizó una mayor inversión para modernizar la imagen turística de la Perla del Pacífico a través de diferentes obras de remodelación como: la ampliación y embellecimiento del malecón (Figura 7); el reencarpetamiento, reducción de los espacios de estacionamiento y arreglo de los camellones en Avenida del Mar; la construcción de una ciclovía paralela al malecón; el mejoramiento del estadio de beisbol Teodoro Mariscal y la infraestructura deportiva aledaña; la renovación total del parque central; así como, el arreglo o ampliación de algunos sitios de hospedaje.

Figura 5.7. Obras de remodelación del malecón, Viejo Mazatlán



Fuente: Trabajo de campo, 2017.

A la par de lo mencionado, se localizaron nuevas obras relacionadas con la construcción de apartamentos y hoteles (Figura 8); finalmente, también se identificó la reutilización de terrenos para la conformación de nuevos proyectos turísticos como un nuevo mercado de artesanías. Cabe señalar, que el rejuvenecimiento del Viejo Mazatlán se aceleró para generar una imagen positiva y moderna del puerto durante el Tianguis Turístico de México del 2018, del que fue sede.

Respecto al Casco Antiguo, el trabajo de campo permitió identificar las obras que se estaban llevando a cabo en la zona del malecón, el Paseo Olas Altas y el Paseo Claussen, las construcciones registradas fueron, en su mayoría, la edificación de apartamentos y de un parque, mientras que las remodelaciones abarcaron el mejoramiento de las vialidades, el

mantenimiento y embellecimiento del paseo de las esculturas a un costado de la línea de costa y la carpa Olivera, así como el gimnasio al aire libre en Playa Norte; al igual que el Viejo Mazatlán, durante el 2017 y 2018 recibió una fuerte inversión para renovar su imagen turística.

Figura 5.8. Construcción de la torre departamental iKAPITAL, Viejo Mazatlán



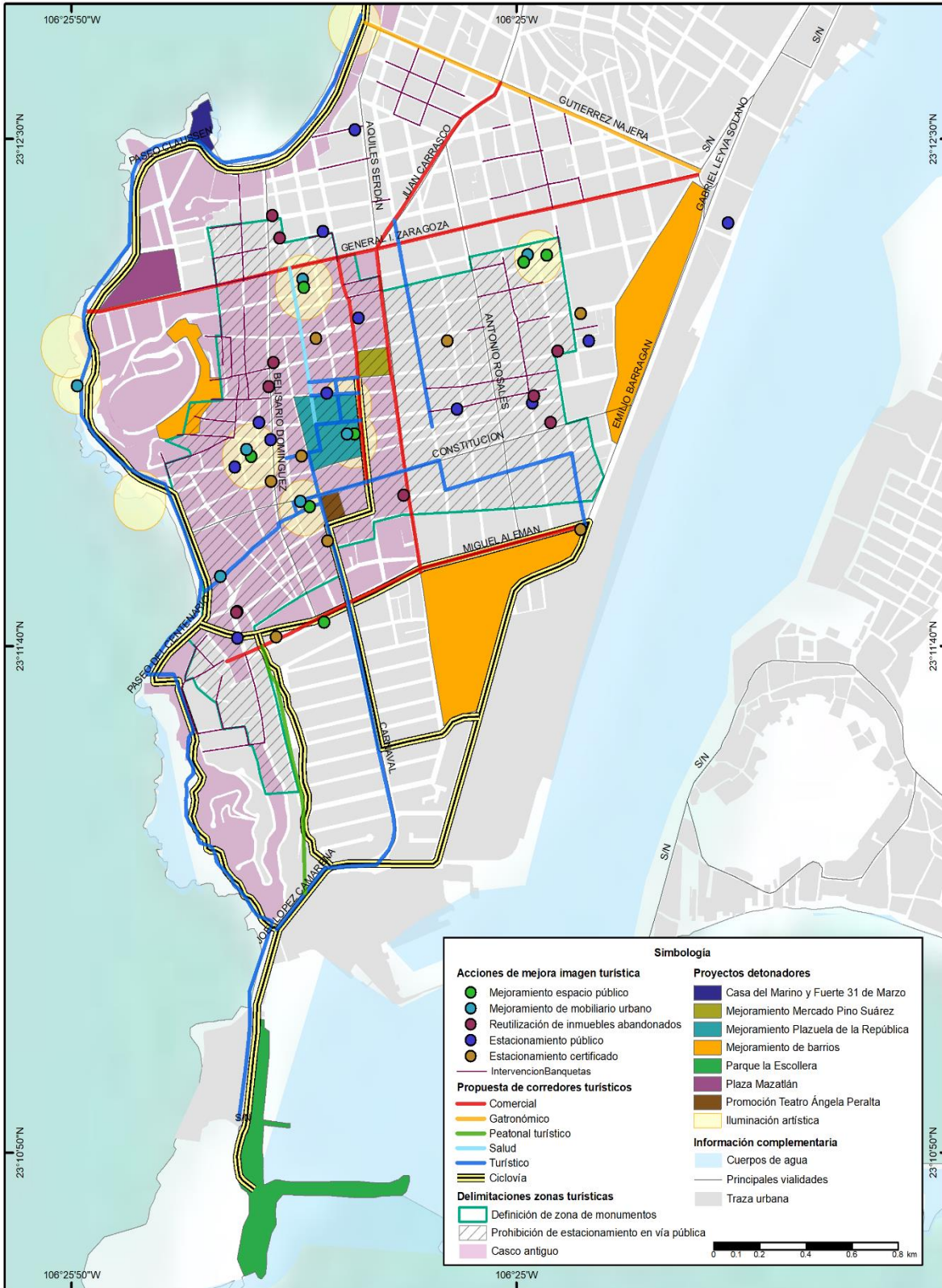
Fuente: Trabajo de campo, 2017.

En el caso del Centro Histórico que forma parte también del Casco Antiguo, si bien, durante los recorridos no se identificaron obras que se estuvieran llevando a cabo en ese momento, en cada una de las visitas se aparecieron cambios que mejoraban el aspecto de este cuadro de la ciudad, acordes con “El Plan Parcial Centro Histórico Mazatlán”⁷⁷ (IMPLAN, s/f), en el que se proponen una serie de proyectos destinados a conservar y promover este espacio (Figura 9); entre las transformaciones identificadas y señaladas en este documento se encuentran:

- El Proyecto integral Casa del Marino y Fuerte 31 de Marzo, del que se remodeló la plaza donde se encuentra el cañón conmemorativo y estaba en discusión si se demolía o remodela parcialmente la Casa del Marino.
- La reutilización de inmuebles abandonados que, en algunos casos, alojan negocios o son destinados a los bienes raíces y, en otros, son pintadas sus fachadas con la intención de embellecerlos (aunque en ocasiones se apreciaba que estaban semiderrumbados en su interior) (Figura 10).

⁷⁷ Es un documento “cuya finalidad es ordenar y regular, sana y armónicamente, el desarrollo del entorno histórico, así como impulsar el rescate, la conservación y la protección de este” (IMPLAN Mazatlán, s/f)

Figura 5.9. Proyectos propuestos para el mejoramiento de la imagen del Centro Histórico



Fuente: IMPLAN, s/f.

Figura 5.10. Remodelación y conservación de arquitectura tradicional del Centro de la Ciudad



Fuente: Trabajo de campo, 2017.

- La construcción del Parque Ciudades Hermanas sobre el paseo Claussen y que en el plan lleva el nombre de “Proyecto Plaza Mazatlán”.
- La promoción de eventos culturales mediante el aprovechamiento del espacio del Teatro Angela Peralta y el Centro Municipal de las Artes.
- Además, en las vialidades se observó la remodelación de banquetas (Figura 11), cambio del cableado aéreo por subterráneo, sustitución y adecuación de la señalética, la modernización de la luminaria e implementación de iluminación artística.

Figura 5.11. Remodelación de banquetas en la zona centro del Casco Antiguo



Fuente: Trabajo de campo, 2017.

No obstante de los esfuerzos realizados en el rescate del Centro Histórico, aún se encuentran inmuebles en malas condiciones o que en su gran mayoría están derrumbados, algunos de ellos proveen una imagen nostálgica que evidencia el paso del tiempo y la antigüedad de la

ciudad (Figura 12), por otro lado, se encuentran aquellos que brindan una imagen de descuido y deterioro de la ciudad, ya que forman parte de la oferta turística y son promocionados como monumentos arquitectónicos. Finalmente, también se registraron algunas remodelaciones y nuevas construcciones que aunque se ubican fuera del área turística forman parte de la oferta y atractivos de la misma, dentro de los proyectos más relevantes se encuentra la modernización del Faro de Mazatlán y la edificación del estadio de fútbol “El Kraken”.

Figura 5.12. Inmueble deteriorado en el Centro Histórico



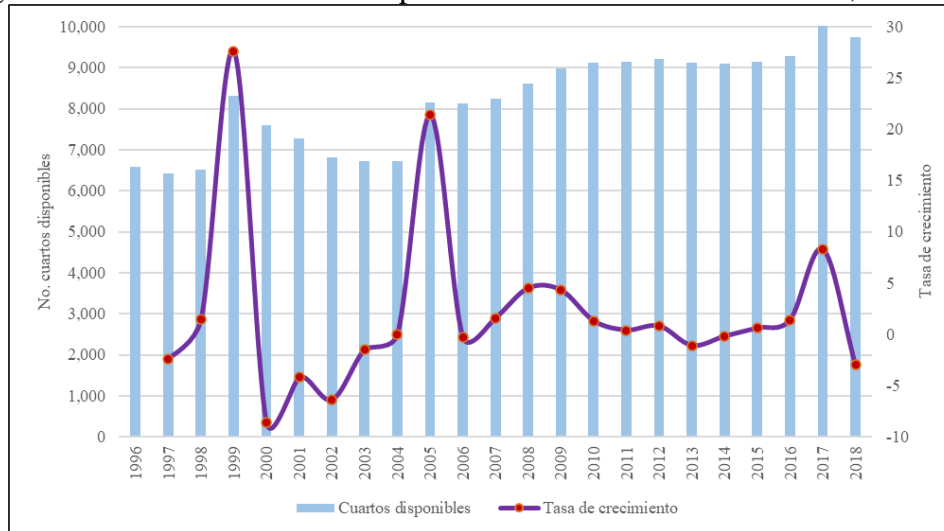
Fuente: Trabajo de campo, 2017.

Dentro del ciclo de vida, un aspecto que se relaciona con el rejuvenecimiento del destino turístico es el aumento de los espacios de alojamiento, ya que hay una relación directa entre el aumento en el número de visitantes y la demanda de sitios de hospedaje. Un sector que inyectó una gran cantidad de inversiones y que apoyó la modernización del puerto fue el de la construcción, en específico del inmobiliario enfocado a la edificación de viviendas, que inició a finales del siglo pasado y continua hasta la actualidad; este tipo de obras permitió incentivar la actividad turística a través de ofertar segundas residencias al turismo nacional y extranjero; asimismo, aunque en menor número, se construyeron nuevos hoteles y, en algunos casos, se remodelaron los ya establecidos.

Con la finalidad de conocer el aumento que ha experimentado la oferta de alojamiento en Mazatlán se utilizó la variable de “cuartos disponibles” presentada por la Secretaría de Turismo (SECTUR, 2018) y el Consejo para el Desarrollo Económico de Sinaloa (CODESIN, 2019). Con la primera fuente se pudieron recolectar los datos en un periodo de 23 años, entre 1996 al 2018, lo que evidenció un incremento en las habitaciones del 47.9%;

al considerar la tasa de crecimiento por año se observó que entre 1999 y 2005 se dio la mayor expansión con un aumento del 27.6% y 21.4% respectivamente, el primer año se relaciona con el inicio de un boom inmobiliario en el país y el puerto, mientras que el segundo, con la apertura de líneas de bajo costo en México y el paso del huracán Wilma (que dejó graves daños en la Riviera Maya); posterior a éstos la tasa más alta que se registró fue del 8.3 durante el 2017, lo cual coincide con el anuncio de Mazatlán como sede del Tianguis Turístico 2018. Con apoyo de los datos también se puede distinguir años en los que no hay un incremento en el número de cuartos de hotel y presentaron una tasa menor a 1% o igual a cero: 2004, 2011, 2012 y 2015. Los años que representaron un decremento importante en la cantidad de habitaciones fue entre el 2001 al 2003, con tasas de -8.6, -4.2 y -6.4, estos años se relacionan con las medidas tomadas por el gobierno de Estados Unidos posterior al ataque terrorista a las Torres Gemelas en las que realizaron restricciones de viaje a sus ciudadanos y reforzaron las medidas de seguridad aeroportuarias, al mismo tiempo, las inversiones realizadas en el sector de la construcción en la Perla del Pacífico se dirigieron principalmente al sector inmobiliario (Figura 13).

Figura 5.13. Crecimiento en la disponibilidad de cuartos en Mazatlán, 1996-2018

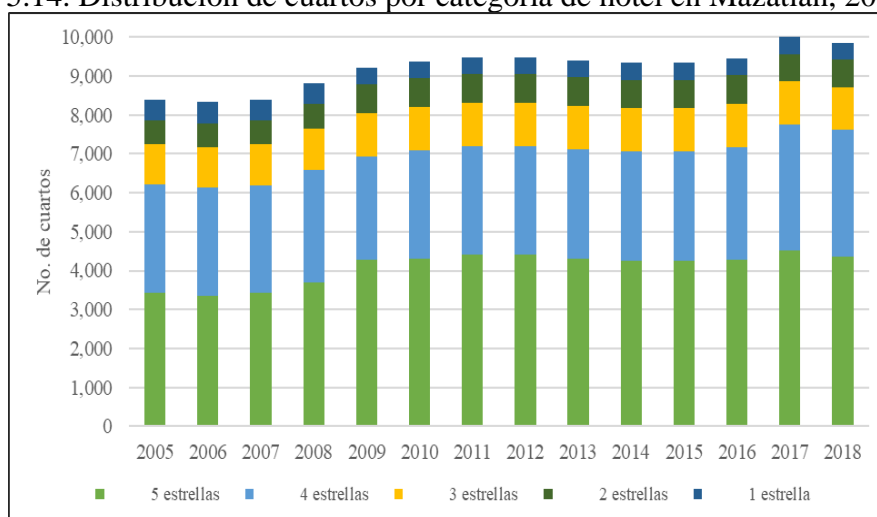


Fuente: Elaboración propia con base a SECTUR, 2018.

Respecto a la disponibilidad de cuartos por categoría del hotel, se recuperaron datos entre 2005 al 2018 y, de acuerdo con ellos, la distribución se dio de la siguiente forma (Figura 14):

- Una estrella, en este lapso esta categoría es la que ha concentrado la menor cantidad de habitaciones (entre el 5% y 7%) derivado de que estos hoteles, en su mayoría, son instalaciones pequeñas y de poco interés para los visitantes.
- Dos estrellas, el rango de valores se ha movido del 7% al 9%, registrando en el último año 8% de las habitaciones.
- Tres estrellas, con excepción del 2005 y 2006 que concentraron el 12% de los cuartos, los demás años solo tuvieron el 13%.
- Cuatro estrellas, sus valores oscilaron del 32% al 39%.
- Cinco estrellas, se agruparon entre el 40% y 54%, reportando a finales del 2018 el 52% de los alojamientos; como se puede ver, estos concentran más de la mitad de las habitaciones debido a que sus instalaciones son las de mayor tamaño (CODESIN, 2019).

Figura 5.14. Distribución de cuartos por categoría de hotel en Mazatlán, 2005-2018

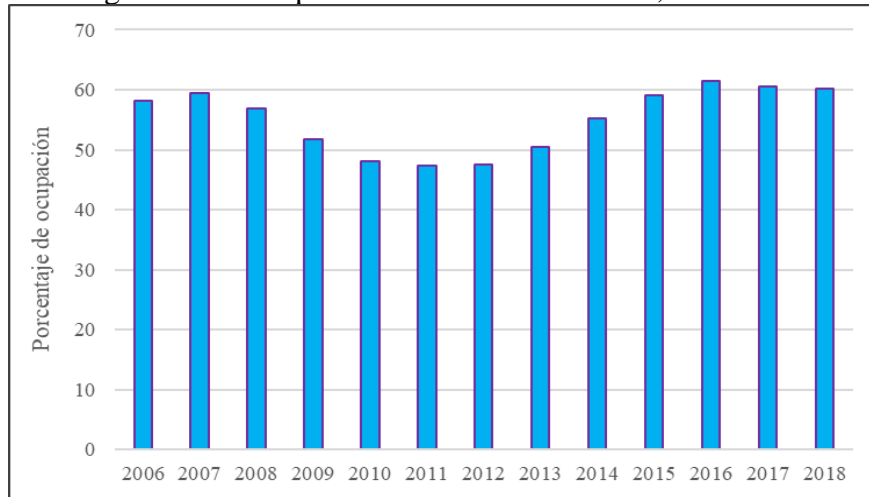


Fuente: Elaboración propia con base a CODESIN, 2019.

La ocupación hotelera del 2006 a la actualidad ha estado por arriba del 40% de los cuartos; entre el 2009 y 2012 se registraron los porcentajes más bajos, que podría estar asociado con la pandemia de la Influenza H1N1 que limitó la movilidad de las personas para evitar un aumento en el número de contagios pero, además, en éste periodo se encontraba en plena marcha la “guerra contra el narcotráfico” que provocó un incremento en los enfrentamientos entre los grupos de narcotraficantes y el ejército nacional y que provocó el aumento de eventos violentos en Mazatlán, con lo cual disminuyó el arribo de turistas al puerto; no obstante, a partir del 2013 año en el cual fue inaugurada en su totalidad la autopista Durango-

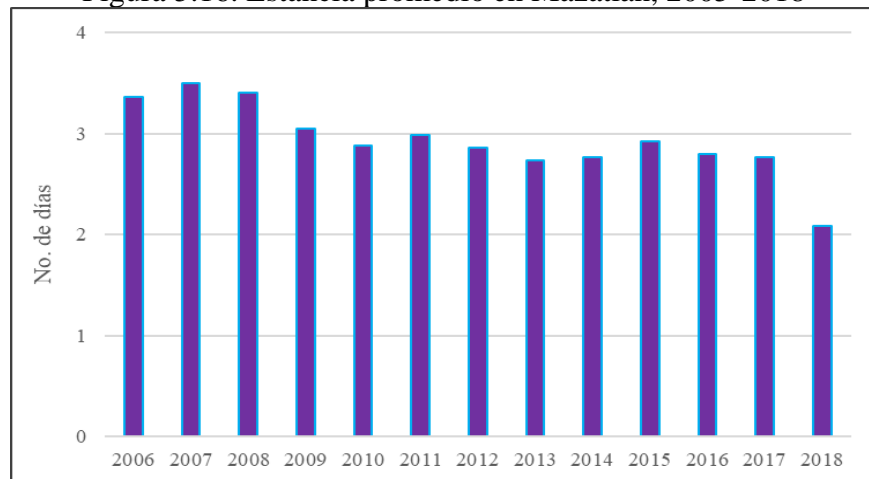
Mazatlán alcanzó el 51% y, a partir de aquí, ha ido en aumento, pero su mayor nivel se alcanzó en el 2016 y 2017, con el 61% (Figura 15). Por otro lado, la estancia promedio ha ido disminuyendo desde el 2008 que registró poco más de tres días, pasando a más de dos días y medio, alcanzando la menor estancia en 2018 con sólo dos días, con lo cual, se refuerza la idea de que Mazatlán es un destino turístico de fin de semana (Figura 16) (SECTUR, 2019).

Figura 5.15. Ocupación hotelera en Mazatlán, 2006-2018



Fuente: Elaboración propia con base a CODESIN, 2019.

Figura 5.16. Estancia promedio en Mazatlán, 2005-2018



Fuente: Elaboración propia con base a SECTUR, 2019.

Una actividad complementaria durante los recorridos de campo fue el registro del equipamiento que alberga a los visitantes durante su estadía en Mazatlán; con la información recolectada se identificaron 154 espacios de alojamiento, de los cuales, 56% eran hoteles, 38% edificios residenciales y 6% trailers park. De acuerdo con su localización, se distribuyeron en la zona turística de la siguiente manera (Figura 17 y Cuadro 3):

Figura 5.17. Oferta de alojamiento en la zona turística de Mazatlán, 2016-2019



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (2016-2019).

Cuadro 5.3. Oferta de alojamiento en la zona turística de Mazatlán, 2016-2019

Clave	Nombre del establecimiento	Tipo	Clave	Nombre del establecimiento	Tipo	Clave	Nombre del establecimiento	Tipo	Clave	Nombre del establecimiento	Tipo
1	RIU	Hotel	40	La Casa Contenta	Hotel	79	Isla del Mar	Hotel	118	Islas Del Sol	Residencial
2	Mayan Palace	Hotel	41	Marley	Hotel	80	Doña Rubino	Hotel	119	Departamentos	Residencial
3	Ocean Breeze	Hotel	42	AV Inn	Hotel	81	Holiday Inn	Hotel	120	Condominio Vue	Residencial
4	Villas El Rancho	Hotel	43	Margaritas	Hotel	82	The Local	Hotel	121	Departamento	Residencial
5	Park Royal Beach	Hotel	44	Palms Resort	Hotel	83	El Faro Mazatlán	Hotel	122	Departamento	Residencial
6	Hacienda Blue Bay	Hotel	45	Hotel El Sombrero	Hotel	84	Pueblo Bonito Esmerald Resort & Spa	Hotel	123	Suits Lincon	Residencial
7	Tiara Sands	Hotel	46	Solamar Inn	Hotel	85	Cerritos Resort	Residencial	124	Paseo Clausen	Residencial
8	El Cid	Hotel	47	Genesis	Hotel	86	Península	Residencial	125	Departamento	Residencial
9	Marina Puesta Del Sol	Hotel	48	La Mision	Hotel	87	Costa Bonita	Residencial	126	Departamentos	Residencial
10	El Cid	Hotel	49	Blue Pacific	Hotel	88	Playa Linda	Residencial	127	Torre M	Residencial
11	Marina El Cid	Hotel	50	Mar Sol	Hotel	89	Villa De Rueda	Residencial	128	El Aris	Residencial
12	Vista Mar	Hotel	51	Pueblo Bonito	Hotel	90	Escondido Tower	Residencial	129	Torre Azul	Residencial
13	Las Jacarandas	Hotel	52	Luna Palace	Hotel	91	Club Palmas	Residencial	130	Sunset View	Residencial
14	Don Pelayo	Hotel	53	Pacific Palace	Hotel	92	Torres Mazatlán	Residencial	131	Suits Venezia	Residencial
15	Hotel Real	Hotel	54	Star Palace	Hotel	93	Paraiso II Costa Bonita	Residencial	132	Entelekia	Residencial
16	Essen's Hotel	Hotel	55	On The Beach	Hotel	94	360 Toewer	Residencial	133	Ikapital	Residencial
17	Coral Island	Hotel	56	Mision Mazatlán	Hotel	95	Las Gavias	Residencial	134	Sin nombre	Residencial
18	Playa Victoria	Hotel	57	Quijote Inn	Hotel	96	Marina Del Rey	Residencial	135	The One	Residencial
19	Olas Altas Inn	Hotel	58	The Palms Resort	Hotel	97	Solaria Tower	Residencial	136	Once	Residencial
20	Las Fuentes	Hotel	59	Cid El Moro	Hotel	98	Playa Escondida	Residencial	137	Camino al Mar	Residencial
21	Acuario	Hotel	60	El Cid Granada	Hotel	99	Marina Villa Bonita	Residencial	138	La Costa	Residencial
22	Del Sol	Hotel	61	Hotel Granad El Cid	Hotel	100	Santuario Spa	Residencial	139	Pacific City	Residencial
23	Sands Las Arenas	Hotel	62	San Luis	Hotel	101	Pacifika	Residencial	140	La Ventana	Residencial
24	Playamar	Hotel	63	Inn At Mazatlán	Hotel	102	Costa Veleros	Residencial	141	Azul Pacífico	Residencial
25	Cabinas Del Mar	Hotel	64	Costa De Oro	Hotel	103	Portofino	Residencial	142	Habitacional	Residencial
26	Vista Dorada	Hotel	65	Mariana	Hotel	104	Costa Veleros	Residencial	143	Isla Suites	Hotel
27	Aguamarina	Hotel	66	Royal Villas	Hotel	105	Costa Marina	Residencial	144	Estrella de Mar	Hotel
28	De Cima	Hotel	67	Bahía	Hotel	106	Vistas De La Marina	Residencial	145	King David	Trailer Park
29	Hacienda/Cochiloco	Hotel	68	Playa Bonita	Hotel	107	Horizon	Residencial	146	San Fernando RV Park	Trailer Park
30	San Diego	Hotel	69	Emporio	Hotel	108	La Paloma	Residencial	147	California	Trailer Park
31	Ramada	Hotel	70	Ommm	Hotel	109	Torre Diamante	Residencial	148	Las Jaibas	Trailer Park
32	Playa Bonita	Hotel	71	Freeman	Hotel	110	Las Gavias	Residencial	149	Mar Rosa Trailer Park R.V.	Trailer Park
33	Quality Inn	Hotel	72	Belmar	Hotel	111	Paradise Bay Grand	Residencial	150	San Bartolo	Trailer Park
34	Playa Mazatlán	Hotel	73	La Siesta	Hotel	112	Miramar	Residencial	151	Maravillas	Trailer Park
35	Azteca Inn	Hotel	74	Luxury	Hotel	113	Tramonto	Residencial	152	Punta Cerritos	Trailer Park
36	Las Flores	Hotel	75	Las Mañanitas	Hotel	114	Ocean palms	Residencial	153	El Rancho	Trailer Park
37	Los Arcos	Hotel	76	Hotel Lorwria	Hotel	115	Torre Al Mar	Residencial	154	Tres Amigos	Trailer Park
38	Casa Bella Room	Hotel	77	Playa Marina	Hotel	116	Fraccionamiento Cid	Residencial			
39	Linda Mar Suite	Hotel	78	Ollin	Hotel	117	Estrella de Mar	Residencial			

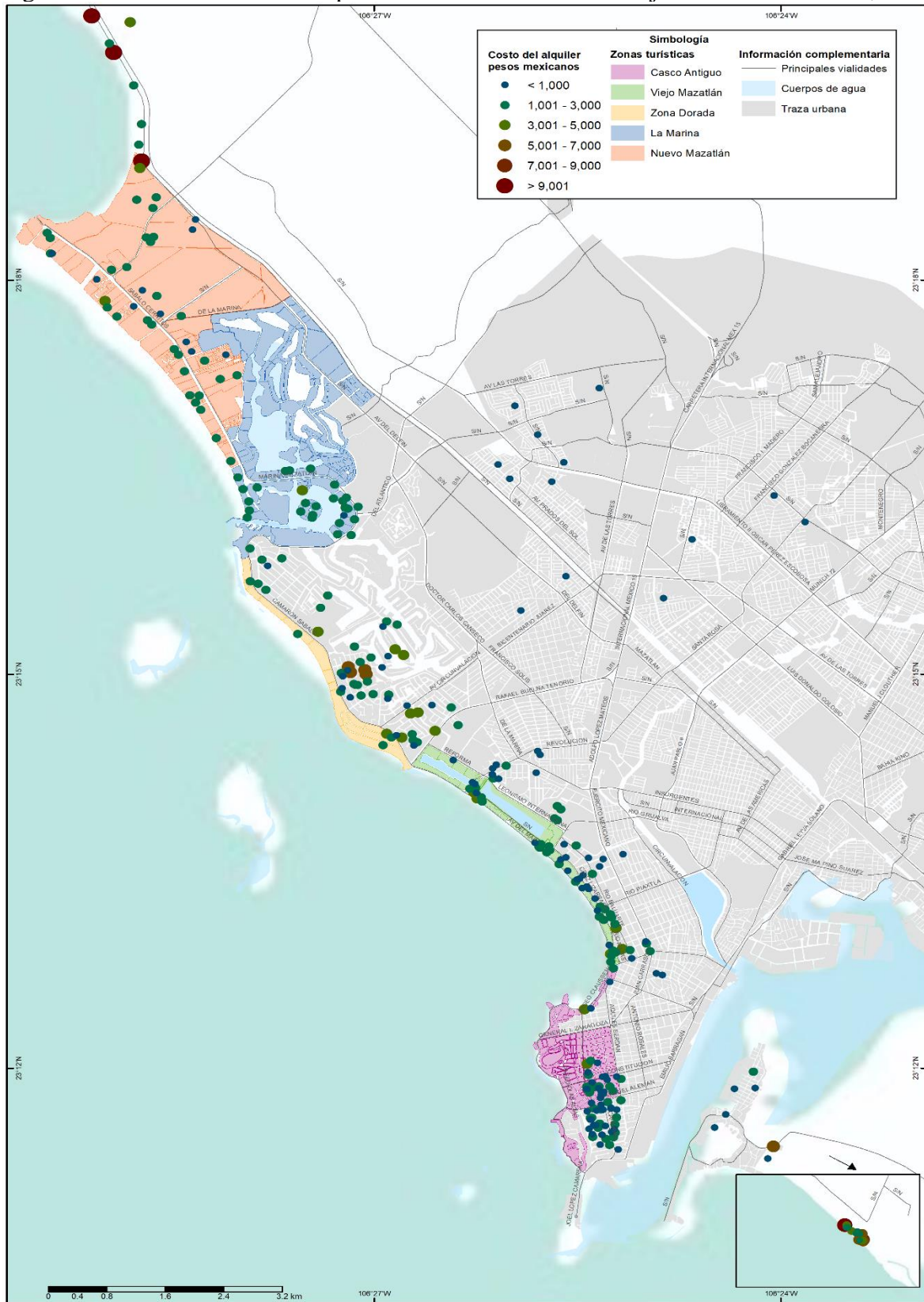
Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (2016-2019).

- En el Casco Antiguo sólo se recabaron los datos de aquellos que se ubicaban sobre el área costera, en él se concentró el 8% de los registros y estaba compuesto por hoteles y condominios (cada uno con seis).
- El 26% se encontró en el Viejo Mazatlán con 22 hoteles, 17 residenciales y un espacio para remolques.
- La Zona Dorada tuvo la mayor cantidad de hospedajes con 43 hoteles, 9 condominios y 3 sitios para estacionar casas rodantes que, en conjunto, representaron el 36% del total de los registros.
- Al contrario de las dos anteriores, en la Marina Mazatlán destacó la presencia de viviendas particulares sobre los hoteles, 13 y 7 respectivamente, en él se localizó el 13% de los alojamientos, un punto por debajo del Nuevo Mazatlán que, al igual que en la marina, predominaron los condominios con 13 unidades y 6 hoteles, además de 3 aparcamientos para autocaravanas.
- Finalmente, en Isla de Piedra se contabilizaron 2 hoteles y 3 trailer park (3%).

Una parte complementaria en la oferta de alojamiento es la relacionada con el alquiler de departamentos o casa, como ya se mencionó, el boom inmobiliario suscitado a principios del siglo promovió la construcción de casas habitacionales en terrenos desocupados de la zona urbana y en el área turística, en algunos casos, estos fueron adquiridos para ser rentados a los turistas nacionales e internacionales que arriban al puerto o como segundas residencias. Para identificar esta dinámica en Mazatlán se recurrió a la búsqueda de propiedades que se ofrecían en renta a través de la plataforma de “Airbnb”⁷⁸, a partir de ella, se ubicaron algunas de los inmuebles que se ofertaban al igual que los precios de éstas. Los datos recabados arrojaron que el 46% de las viviendas en alquiler se encontraban fuera del área turística, de éstas el 84% eran aledañas a la zona turísticas y 16% estaban inmersas en el área urbana, no obstante, la rehabilitación de las vialidades y la construcción de nuevas permite un rápido acceso a la parte turística del puerto; por otro lado, el 54% de los inmuebles se ubicaron dentro del área turística y se distribuyeron de la siguiente manera (Figura 18):

⁷⁸ Es un mercado comunitario que sirve para publicar, dar publicidad y reservar alojamiento de forma económica en varios países a través de internet, asimismo, se basa en la modalidad “Bed and Breakfast” (Entono turístico, 2021).

Figura 5.18. Oferta de viviendas particulares como forma de alojamiento en Mazatlán, 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de Airbnb, 2019.

- El Nuevo Mazatlán concentró el mayor número de inmuebles con el 25%, esto se debe a que actualmente es un área que sigue en expansión y los proyectos que se han desarrollado tienen que ver principalmente con complejos habitacionales. Los precios de alquiler por día oscilaban entre los \$700 y \$17,000 pesos.
- En segundo lugar se colocó el Viejo Mazatlán (23%), una de las características de esta área es que al ser parte de los inicios de la ciudad como destino turístico y de la zona urbana, es común observar a lo largo de la costera casas y torres departamentales pequeñas, pero además, actualmente se están aprovechando los terrenos desocupados o de construcciones viejas para la construcción de grandes torres condominales. Los costos por día de las viviendas iban de los \$300 a \$ 4,000 pesos.
- El Casco Viejo al ser la estructura original de la ciudad de Mazatlán, destaca en su uso de suelo el habitacional, por lo que aquí se concentró 20% de la oferta de alquiler, asimismo, al igual que en el Viejo Mazatlán está experimentando una reutilización de los terrenos que está ampliando la oferta de viviendas. En este caso la tarifa de alquiler por día se encontraba entre los \$400 y \$4,200 pesos.
- Si bien, la Marina Mazatlán es parte de las zonas turísticas está se concibió principalmente como un fraccionamiento habitacional, no obstante, sólo el 17% de los datos correspondía a esta área. Las rentas de las casas por día oscilaban entre \$1,000 y \$3,500 pesos.
- Otro espacio en el que se registró la oferta de alojamiento en viviendas particulares fue en Isla de Piedra (13%), pero la mayoría de ellas se encontraban en el complejo turístico Estrella de Mar Resort y los costos por día iban de \$400 a \$5,500 pesos.
- Finalmente, la Zona Dorada es la que captó la menor cantidad de casas o departamentos en renta (3%), quizá esto se deba a que su uso de suelo está ocupado principalmente por comercios, restaurantes, negocios de entretenimiento y hoteles, dejando poco espacio al desarrollo de casas habitación, no obstante, en las cercanías de esta área se localizaron viviendas en alquiler. El precio por día variaba entre los \$1,500 y \$3,000 pesos.

Otro aspecto fundamental en el proceso de rejuvenecimiento de Mazatlán fue la búsqueda de nuevos atractivos turísticos, así como la renovación y mantenimiento de los ya existentes, este aspecto es importante debido a que la diversificación del producto turístico permite llamar la atención de diferentes segmentos del mercado turístico y, por ende, aumentar el

número de visitantes. Como parte de los recorridos de campo y el trabajo de gabinete se realizó un registro de los atractivos turísticos ofertados en el puerto y se clasificaron de acuerdo con la propuesta de Cárdenas (2006)⁷⁹; como resultado, se identificaron 108 atractivos⁸⁰ (Tabla 4):

- El 61% corresponde a museos y manifestaciones culturales e históricas⁸¹, el cual, está conformado por los subtipos: arquitectura y espacios urbanos que se sustenta por la presencia de casas con valor arquitectónico, monumentos, centros religiosos, plazuelas, el mercado Pino Suárez, el malecón y sus miradores; además, de la presencia de museos.
- En segundo término, en cuanto a número de atractivos se posicionaron los de tipo natural con el 27%, los cuales se relacionan de manera directa con la presencia de la costa y sus elementos son aprovechados para realizar diversas actividades recreativas, entre ellos se encuentran las playas, islas e islotes, penínsulas, esteros y manglares, asimismo, se han adaptado espacios naturales para ofrecer productos como balnearios y parques.
- Otra categoría que se distinguió fue la de aquellos elementos relacionados con los acontecimientos programados⁸² que agruparon el 8% del total de los atractivos turísticos, en este rubro sobresalen la presencia del centro de convenciones, los diferentes campos de golf, casinos, además de los estadios de beisbol y futbol.
- Finalmente, en menor número se registraron los clasificados como realizaciones técnicas, científicas o artísticas⁸³ con el 4%, que están conformados por los centros comerciales y el acuario.

⁷⁹ La clasificación se especifica en el anexo 2.

⁸⁰ La clasificación de cada uno de los atractivos turísticos y las actividades que se pueden realizar se encuentran descritas en el anexo 3.

⁸¹ Este tipo de atractivo turístico tiene que ver con eventos que se relacionan o evidencian parte de la historia local y nacional (Cárdenas, 2006).

⁸² Los acontecimientos programados se relacionan con eventos específicos organizados en el destino a lo largo del año, estos tienen la capacidad de atraer a espectadores nacionales e internacionales (*Ibidem*).

⁸³ Este grupo se relaciona con aspectos del destino más actuales, y que, por su singularidad o alguna característica excepcional, tienen la capacidad de atraer o ser visitados por los turistas durante su estancia (*Ibidem*).

Cuadro 5.4. Clasificación de los recursos turísticos de Mazatlán, 2016-2019

Categoría	Total	Tipo	Total
Naturales	29	Costa	23
		Adaptación de espacios	5
		Montaña	1
Museos y manifestaciones culturales históricas	66	Arquitectura y espacios urbanos	61
		Museos y otros (pinacotecas)	5
Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	4	Otros (RTCAC)	3
		Centro científico y técnico	1
Acontecimientos programados	9	Otros (AC)	8
		Eventos	1
Total general	108		108

Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (2016-2019).

Respecto a la distribución de los atractivos, según las zonas turísticas, la mayoría se encontraban en (Figura 19 y 20, Cuadro 5):

- El Casco Antiguo (54%) y se conforman principalmente por museos y manifestaciones culturales e históricas; esto se debe al rescate del Centro Histórico de la ciudad -que inicio a finales del siglo pasado-, asimismo, en él se encuentran los paseos más emblemáticos de la zona turística de paseo Claussen y Olas Altas, que en algunos tramos se encuentran acompañados por la zona de monumentos y playas públicas que marca el inicio del malecón; la importancia de generar nuevos espacios turísticos en este cuadro de la ciudad es su cercanía al área de arribo de los cruceros, por lo que muchos de los que desembarcan realizan sus recorridos en esta zona.
- Por otro lado, el 13% se ubicaron en el Viejo Mazatlán; la oferta se conforma principalmente por el paseo del malecón en donde se encuentran algunos monumentos y de manera paralela está una zona extensa de playas públicas, asimismo, se halla el acuario y el parque central que se encontraba en remodelación, contiguo a ésta se encuentra el estadio de beisbol de los venados de Mazatlán y una plaza comercial.
- El Nuevo Mazatlán registró el 6% de los atractivos de los que sobresalen sus playas que en algunos casos son privadas, esteros y manglares, así como la presencia del tradicional balneario Mazagua.
- La Zona Dorada con la presencia de algunas playas públicas, el museo de la concha y su cercanía al campo de Golf El CID concentro solamente el 5%.

Figura 5.19. Distribución de atractivos turísticos en Mazatlán, 2016-2019



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (2016-2019).

Figura 5.20. Distribución de atractivos turísticos en el Casco Antiguo de Mazatlán, 2016-2019



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (2016-2019).

Cuadro 5.5. Atractivos turísticos de Mazatlán, 2016-2019

Clave	Nombre	Clave	Nombre	Clave	Nombre	Clave	Nombre
P1	Camarón Sábalo	CRF1	Acuario y museo del Mar	MH13	Faro de Mazatlán	MON6	A la Familia
P2	Cerritos	CRF2	Mazagua	MH14	Edificio Corvera	MON7	A Lola Beltrán
P3	Isla de Piedra	CRF3	Loma Linda	MH15	Teatro Ángela Peralta	MON8	A Neptuno
P4	Gaviotas	CRF4	Oasis Interactivo Dr. Martiniano Carvajal	MH16	Carpa Olivier	MON9	A la Virgen de la Puntilla
P5	Norte	CRF5	Bosque de la Ciudad	MH17	Club Alemán	MON10	Los Niños Héroes
P6	Olas Altas	CRF6	Gran Plaza	MH18	Edificio de los Medrano	MON11	Sirena
P7	Venados	CRF7	Plaza Galerías	MH19	Mansión de los García	MON12	El Venadito
P8	Brujas	CRF8	Plaza El Mar	MH20	Edificio de los Díaz León	MON13	José Ángel Espinoza Ferrusquillo
P9	Delfín	CRF9	Ciudades Hermanas	MH21	Mansión Reynaud	MON14	José Alfredo Jiménez
P10	Los Pinitos	CCON1	Centro de convenciones de Mazatlán	MH22	Edificio de los García Granados	MON15	Pedro Infante
P11	Marlín	M 1	Arqueológico	MH23	Fuerte Español / 31 de Marzo	MON16	Fernando Valadés Lejarza
P12	Sábalo	M 2	De Arte de Mazatlán	MH24	Mansión de los Gómez Rubio	MON17	El Venadito
P13	Verde Camacho	M 3	Casa Machado	MH25	Mansión de los Paredes	MON18	El Clavadista
I1	Lobos	M 4	De las Conchas	MH26	Mansión de los Ferreira	MON19	La Bella Lola
I2	Venados	M 5	El Rincón de Pedro Infante	MH27	Mansión de los Campos	MON20	Al Beisbolista
I3	Pájaros	MH1	Catedral basílica de la Inmaculada Concepción	MH28	Mansión de los Watson	MON21	A la Pulmonía
IS1	Dos Hermanos	MH2	José María Pino Suárez	MH29	Casa del Marino	MON22	A la Mujer Delfín
PEN1	Isla de Piedra	MH3	Centro Municipal de las Artes	PLZ1	Zaragoza	MON23	Alegoría de los niños con delfines
CER1	El Crestón	MH4	Mercería Alemana	PLZ2	Machado	CG1	El CID
EM 1	La Escomapa	MH5	Capilla del Señor San José	PLZ3	República	CG2	Club Campestre
EM 2	El Yugo	MH6	Antigua Aduana	PLZ4	Hidalgo	CG3	Course Marina Mazatlán
EM 3	Laguna del Camarón	MH7	La Voz del Pueblo	PLZ5	Rodolfo Sánchez Taboada	CG4	Estrella de Mar
EM 4	El Infiernillo	MH8	Hotel Central	MON1	A la Mujer Mazatleca	EST1	El Kraken
EM 5	Urias-La Sirena	MH9	Colegio de Guadalajara	MON2	Al Pescador	EST2	Teodoro Mariscal
MR1	El Corazón	MH10	La Casa de los Retes	MON3	Escudo de Sinaloa y Mazatlán	MLC1	Malecón de Mazatlán
MR2	La Pérgola	MH11	La Casa Hidalgo	MON4	Don Cruz Lizarraga	CAS1	Monte Carlo
MR3	El Clavadista	MH12	Hotel Imperial	MON5	A la Vida	CAS2	Codere

Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (2016-2019).

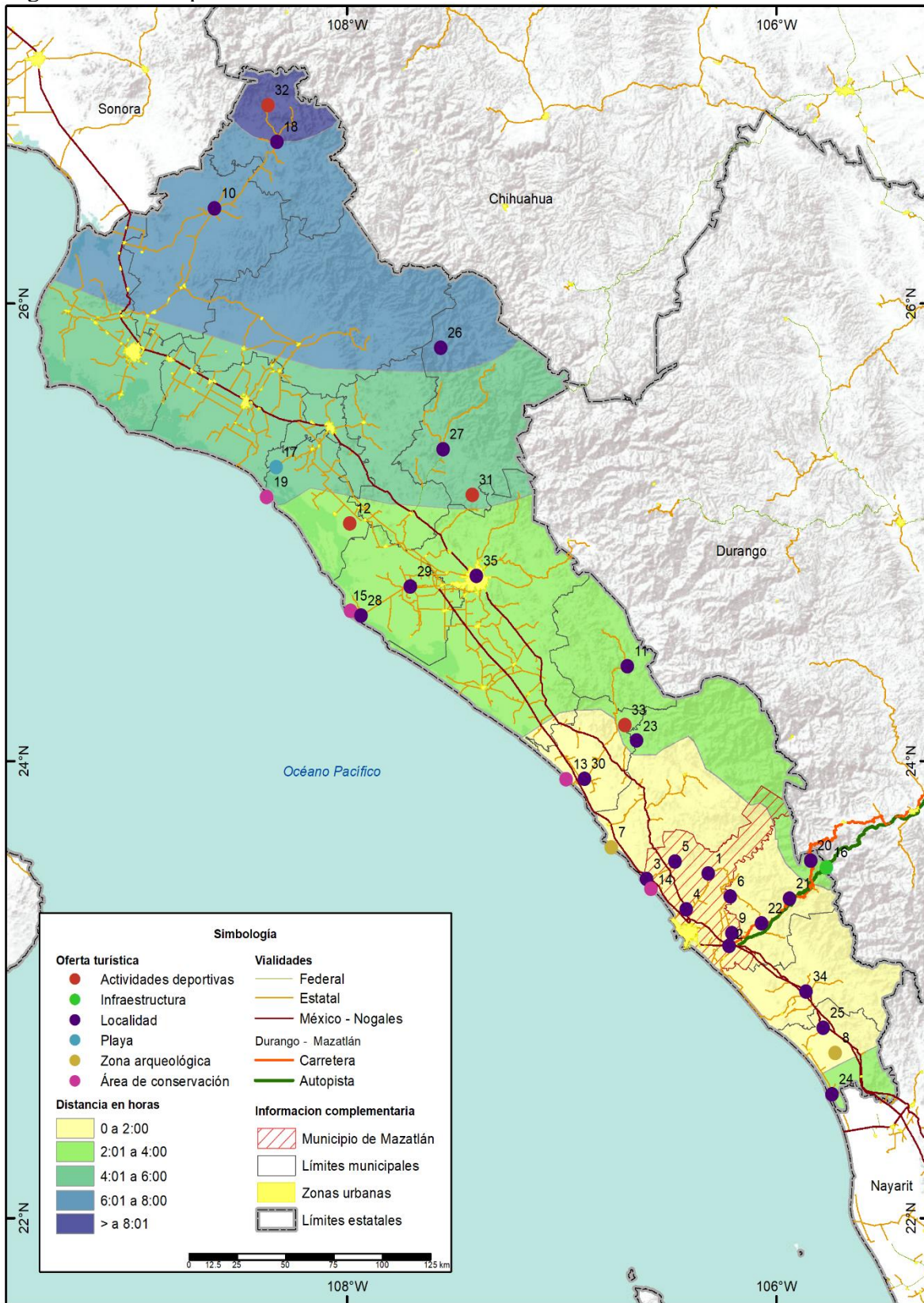
- El área con menos cantidad de atractivos fue La Marina (2%), la cual se caracteriza por ser principalmente una zona habitacional y de segundas residencias; en ella se ubicó el Centro de Convenciones y un campo de golf.
- Finalmente, fuera de la zona turística también se localizaron atractivos turísticos, de hecho, este rubro ocupó el segundo lugar en cuanto a cantidad con el 21%, entre ellos, algunos monumentos, El Faro, esteros y manglares, playas, plazas comerciales, campos de golf y el nuevo estadio de fútbol El Kraken.

Como se mencionó en el primer capítulo, Mazatlán es el centro turístico más grande e importante de Sinaloa, se caracteriza por concentrar en su territorio atractivos que por sí mismos son capaces de motivar a las personas a visitar el puerto, pero además su conectividad y accesibilidad permite comunicarlo de manera rápida con otras localidades, por lo tanto, su oferta se puede complementar con sitios de interés turísticos cercanos al puerto. A lo largo del trabajo de investigación se distinguieron algunos lugares que promocionaba la Secretaría de Turismo del estado⁸⁴, los cuales se localizaron y definieron isócronas de Mazatlán hacia ellos, con el propósito de identificar su proximidad al puerto y la posibilidad de realizar excursiones de un día que permitan fortalecer las opciones recreativas de la Perla del Pacífico (Figura 21, Cuadro 6). Se mapearon un total de 35 sitios y, de acuerdo con sus tiempos de recorrido, se definieron los siguientes grupos en función del tiempo de traslado:

- 0 a 2:00 horas. Son los lugares más cercanos al puerto (51% de los registros); son la mejor opción para realizar recorridos en poco tiempo y visitar a más de uno a lo largo del día, se encuentran conformados por: localidades de tipo colonial y en las que se refleja el pasado minero de la región; áreas de conservación donde se pueden realizar actividades ecoturísticas; zonas arqueológicas que por sus particularidades se pueden considerar únicas en el país. Además, es el rango de distancia en el que se encuentra el puente Baluarte que forma parte de la autopista Durango-Mazatlán y es considerado como una de las mayores obras de infraestructura vial de inicio del presente siglo en el país, es ofertado como atractivo en ambas ciudades, aunque no existe un parador bien constituido que permita apreciarlo.

⁸⁴ No se ubicaron todos los atractivos turísticos del estado ya que no era el objetivo principal de la investigación, en su mayoría se identificaron a partir de propaganda brindada en Mazatlán y los documentos revisados durante la investigación.

Figura 5.21. Tiempos de recorrido de Mazatlán a localidades de interés turístico de Sinaloa



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (2016-2019).

Cuadro 5.6. Localidades de interés turístico de Sinaloa

CVEN	Name	PopuInfo	Isocrona
1	La Noria	Localidad	0 a 2:00
2	Villa Unión	Localidad	0 a 2:00
3	Marmol	Localidad	0 a 2:00
4	El Habal	Localidad	0 a 2:00
5	El Quelite	Localidad	0 a 2:00
6	El Recodo	Localidad	0 a 2:00
7	Las Labradas	Zona arqueológica	0 a 2:00
8	El Calón / Pirámide de Conchas	Zona arqueológica	0 a 2:00
9	El Roble	Localidad	0 a 2:00
10	El Fuerte	Localidad	6:01 a 8:00
11	Cosalá	Localidad	2:01 a 4:00
12	Patolandia	Actividades deportivas	2:01 a 4:00
13	Playa Ceuta	Área de conservación	0 a 2:00
14	Verde Camacho	Área de conservación	0 a 2:00
15	Isla Cortés (marina)	Área de conservación	2:01 a 4:00
16	Puente El Baluarte	Infraestructura	0 a 2:00
17	Bahía de Santa María	Playa	4:01 a 6:00
18	Choix	Localidad	> a 8:01
19	Isla El Rancho	Área de conservación	4:01 a 6:00
20	El Palmito	Localidad	0 a 2:00
21	Copala	Localidad	0 a 2:00
22	Concordia	Localidad	0 a 2:00
23	Acatitán	Localidad	2:01 a 4:00
24	Teacapán	Localidad	2:01 a 4:00
25	Escuinapa	Localidad	0 a 2:00
26	Surutato	Localidad	6:01 a 8:00
27	Badiraguato	Localidad	4:01 a 6:00
28	Altatata	Localidad	2:01 a 4:00
29	Navolato	Localidad	2:01 a 4:00
30	Elota	Localidad	0 a 2:00
31	Presa Adolfo López Mateos (El Humaya or Varejonal)	Actividades deportivas	4:01 a 6:00
32	Presa Luis Don Aldo Colosio (Huites)	Actividades deportivas	> a 8:01
33	Presa Aurelio Benassini (El Salto o Elota)	Actividades deportivas	2:01 a 4:00
34	El Rosario	Localidad	0 a 2:00
35	Culiacán	Localidad	2:01 a 4:00

Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (2016-2019).

- 2:01 a 4:00 horas. Este grupo se concentra el 26% de los datos y, de acuerdo con la distancia que guarda respecto al puerto mazatleco, todavía son poblaciones o actividades en las que se puede ir y regresar al puerto en menos de doce horas, pero a diferencia de las anteriores, aquí sólo se podría visitar uno o dos en el transcurso del día. Entre los sitios de interés turístico están localidades coloniales, así como la capital del estado; un área de conservación marítima y espacios que ofertan actividades deportivas como la pesca y caza.
- 4:01 a más de 8:00 horas. En el grupo de esta isócrona se encuentran espacios que para poder ser visitados es necesario invertir más de un día, debido a que, los tiempos de traslados son de por lo menos ocho horas para ir y regresar a Mazatlán. Aquí se inventarió el 23% los lugares, entre los que destacan la presencia de localidades de interés turístico, sitios para pesca, áreas de conservación y playas.

Aunado a la oferta de hospedaje y atractivos, otro aspecto importante para el desarrollo del turismo es la presencia de comercios que satisfagan las diferentes necesidades de los visitantes, es por ello, que como complemento de la investigación se realizó una identificación de negocios localizados en el espacio turístico y que, de manera directa o indirecta, se relacionan con esta actividad. Los establecimientos se ubicaron mediante la información disponible en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE; INEGI, 2016); a partir de él se seleccionaron las unidades que de acuerdo con su clasificación pudieran ser consideradas como apoyo a la oferta turística del puerto, pero solo de aquellas ubicadas en la demarcación de la zona turística. Los comercios se clasificaron de la siguiente manera:

- Eventos culturales: son recintos que se encontraron en menor proporción en el área turística del puerto, con un total del 1%; en ellos se puede practicar o apreciar distintas manifestaciones culturales como la danza, la música, la pintura, entre otros.
- Actividades deportivas: se conforma por centros de acondicionamiento físico y clubes o ligas de aficionados; representaron el 4.1% de los negocios.
- Centros nocturnos: se encontraron 10 establecimientos de este tipo (2%) y se caracterizan por dedicarse a actividades de esparcimiento en horario nocturno, en ellos se vende bebidas alcohólicas, hay eventos musicales y espacios de baile.

- Bares y cantinas: son espacios en los que se puede adquirir bebidas con o sin alcohol, comprar alimentos y realizar otras actividades como bailar, cantar, observar transmisiones de eventos deportivos, entre otros; constituyeron el 8% de los comercios.
- Restaurantes: fueron los más abundantes a lo largo de zona turística con el 74% de los locales; éstos son negocios especializados en la preparación de diferentes tipos de alimentos para su consumo en el establecimiento y/o para llevar.
- Cafeterías y fuente de sodas: se especializan en la preparación de bebidas no alcohólicas y alimentos, en conjunto representaron el 9% de los negocios.
- Otros: está conformado por diversas actividades recreativas, por ejemplo: salas de tiro, renta de razzers, esquí acuático, recorridos en balsas o catamarán, casinos, entre otros. Al igual que los establecimientos dedicados a los eventos culturales, sólo concentraron el 1% de la oferta comercial.

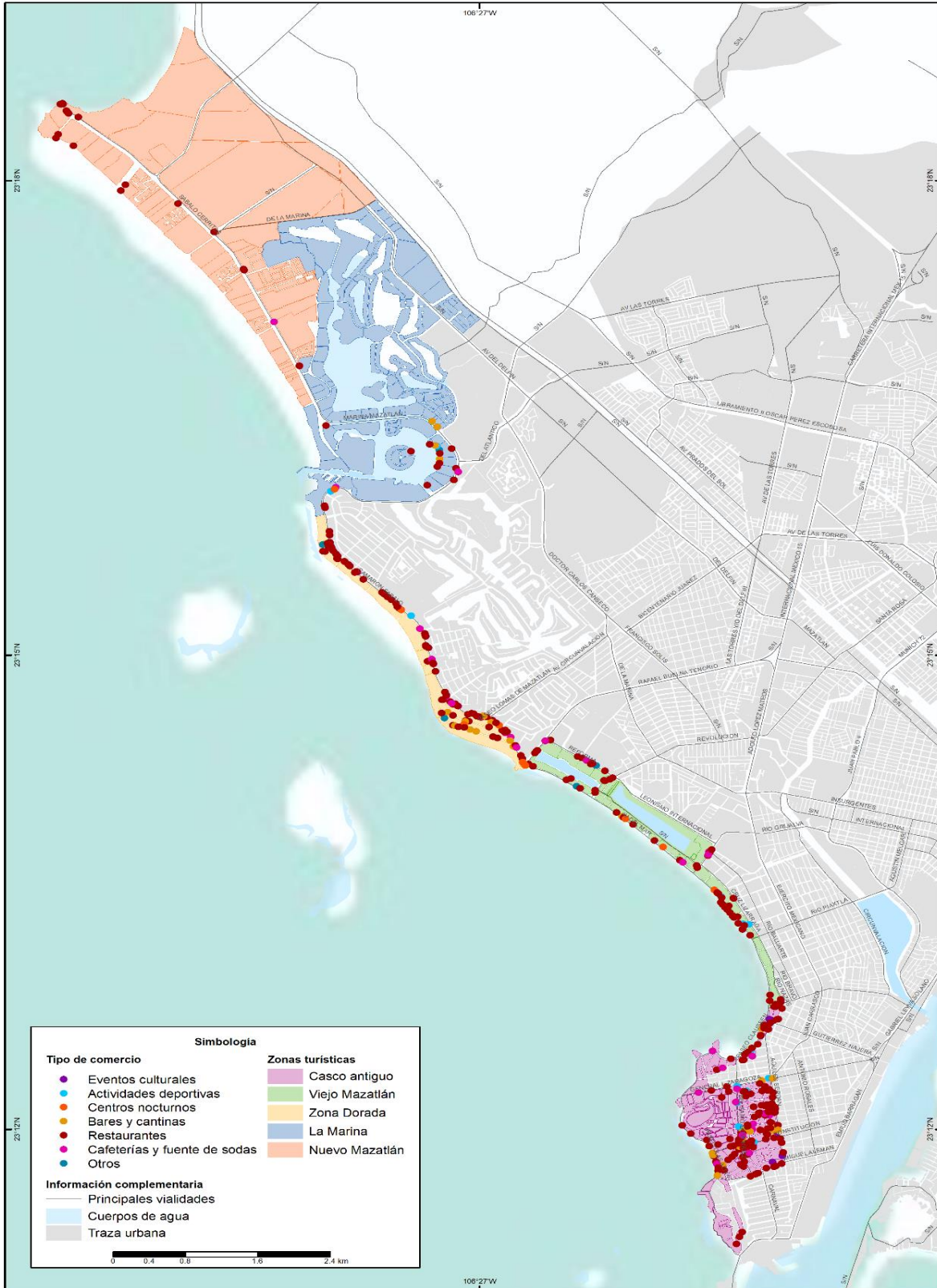
La distribución de los negocios, de acuerdo con su ubicación en la zona turística, fue la siguiente: el Casco Antiguo concentró la mayor cantidad de establecimientos con el 44%, en el Viejo Mazatlán se localizó el 18%, la Zona Dorada fue el segundo espacio en cuanto a número de negocios con el 27%, mientras que, el 7% se encontró en la Marina Mazatlán y el de menor porcentaje fue el del Nuevo Mazatlán con 4% (Cuadro 7, Figura, 22 y 23). Si bien, a lo largo del trabajo de campo no se recolectó información directamente de los locales comerciales, en las diferentes visitas sí se pudo apreciar como espacios que estaban abandonados se fueron recuperando para la apertura de nuevos locales comerciales, asimismo, en los ya existentes se realizaron diversas acciones de mejoramiento.

Cuadro 5.7. Distribución de establecimientos comerciales en la zona turística de Mazatlán, 2015

Tipo de establecimiento	Casco Antiguo	Viejo Mazatlán	Zona Doradas	Marina Mazatlán	Nuevo Mazatlán
Actividades deportivas	7	5	4	5	0
Bares y cantinas	16	1	18	5	0
Cafeterías y fuentes de sodas	23	6	12	3	2
Centros nocturnos	0	3	6	1	0
Eventos culturales	6	0	0	0	0
Otros	0	2	4	1	0
Restaurantes	170	75	93	18	20
Total	222	92	137	33	22

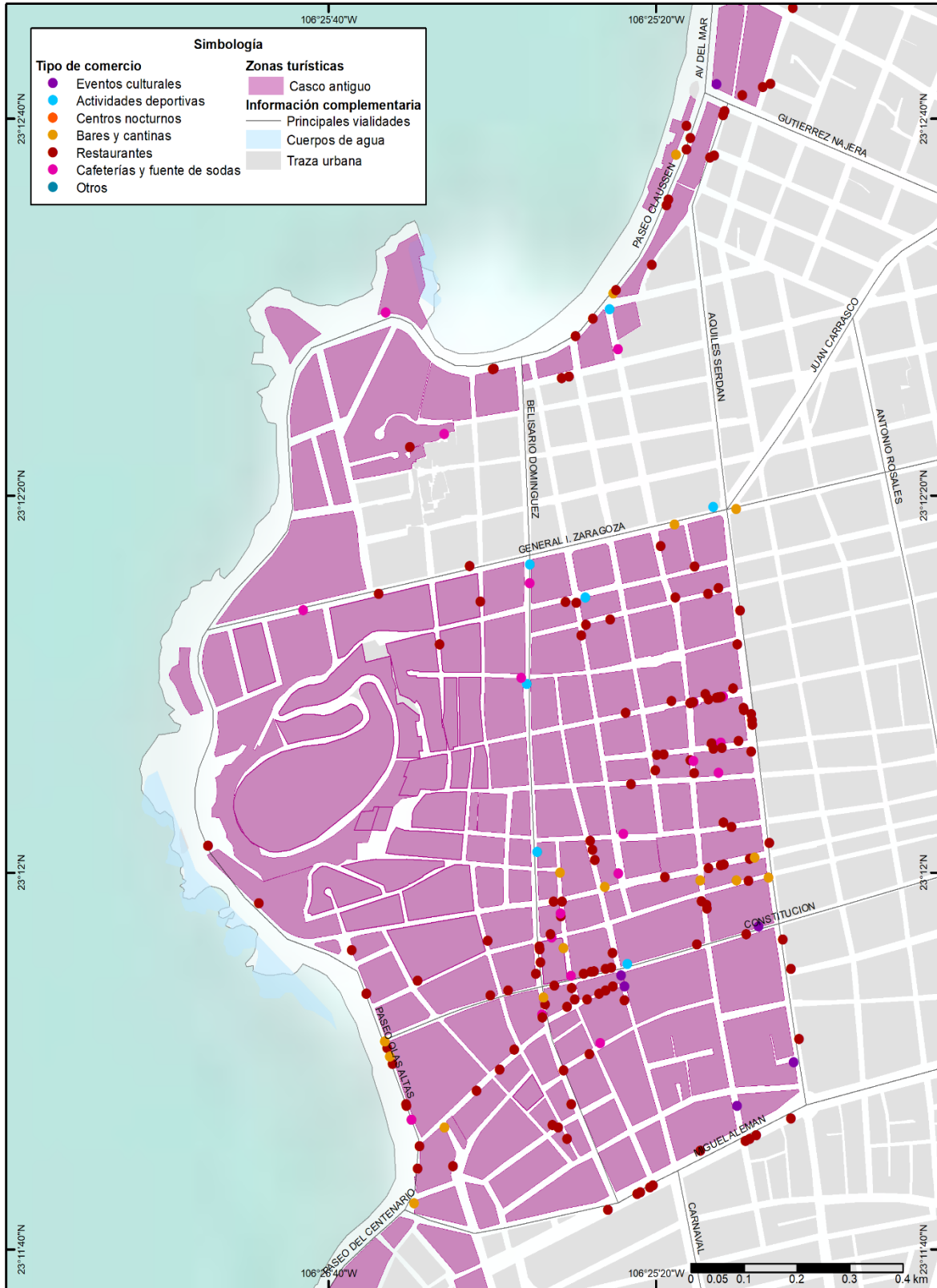
Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI (2016).

Figura 5.22. Distribución de establecimientos comerciales en la zona turística de Mazatlán, 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI (2016).

Figura 5.23. Distribución de establecimientos comerciales en la zona turística del
Casco Antiguo de Mazatlán, 2015



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI (2016).

Finalmente, uno de los elementos que destaca Butler (2006_a) como parte fundamental de la reinención de un centro turístico, es la mejora en la accesibilidad del destino que posibilita el aumento en el número de visitantes y, por lo tanto, cambios en los recursos turísticos del sitio. El puerto mazatleco cuenta con aeropuerto internacional, una terminal de cruceros y una conexión a través de vialidades terrestres; esta última ha sido fundamental en su proceso de rejuvenecimiento con la apertura de la autopista Durango-Mazatlán que forma parte del eje carretero estratégico Corredor Económico del Norte, atrajo diversas inversiones del sector público y privado que han apoyado de manera directa e indirecta al mejoramiento de la imagen turística de Mazatlán; asimismo, otro aspecto fundamental es que redujo los tiempos de recorrido entre las principales ciudades del norte del país, e inclusive, de Estados Unidos, lo anterior ha contribuido en el incremento en la llegada de turistas a la Perla del Pacífico por vía terrestre desde el 2013, asimismo, la conexión brindada por la ruta México-Nogales ha sido parte importante en este proceso al fomentar el turismo local.

Si bien en el capítulo anterior se realizó una revisión en cuanto a cifras del tránsito vehicular de la súper carretera Durango-Mazatlán, se rescatan en este apartado para hacer una comparación con los otros medios de transporte que comunican a la Perla del Pacífico con el exterior. A partir de los datos recolectados se observa que al igual que el camino de la 40D, el aeropuerto internacional General Rafael Buelna, la terminal de cruceros y ferris ubicados en la API Mazatlán, han registrado aumentos en el arribo de automóviles, aviones y embarcaciones a partir del 2013 (Cuadro 8).

Cuadro 5.8. Arribo de vuelos, cruceros y automóviles al puerto de Mazatlán, 2012-2018

Año	Aereo¹	Marítimo²	Terrestre³
2012	4,263	1	6,546
2013	4,379	6	7,527
2014	4,598	35	10,688
2015	4,644	77	10,665
2016	5,982	83	10,290
2017	5,129	79	10,972
2018	5,550	90	29,625

1 Hace referencia al total de llegada de vuelos.

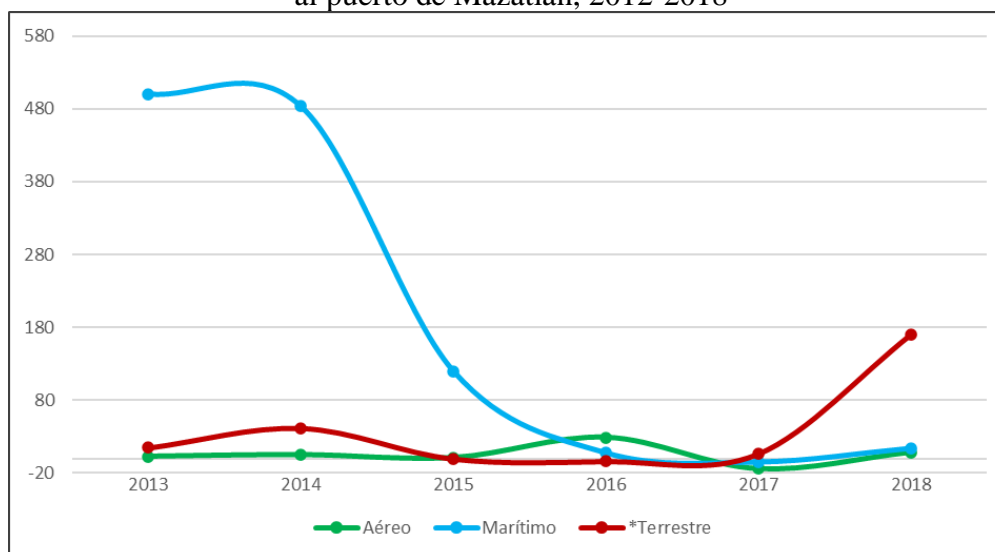
2 Hace referencia al número de arribo de cruceros.

3 Sólo toma en cuenta el tránsito de motos, automóviles y autobuses por la autopista 40D.

Fuente: CODESIN, 2020; SCT, 2013, 2014a, 2015a, 2016a, 2017a, 2018, 2019.

De las tres modalidades de transporte, el que presentó una mayor tasa de crecimiento fue el de los cruceros, en el 2013 registró una tasa de crecimiento del 500%, y en los años subsecuentes del 483% y 120%, esto se debe a que durante el 2012 sólo atracó un barco en el puerto dados los niveles de violencia reportada en la localidad y por el cobro de un impuestos por desembarco a los visitantes, a partir del año mencionado inició una recuperación paulatina en la llegada de cruceristas al puerto. En cuanto al transporte aéreo, el ritmo de crecimiento fue el más estable; la mayor fluctuación se dio en el 2017 con el 29%, y en los demás años no rebasó el 10%. El arribo a través de vehículos automotores registró un crecimiento acelerado entre el 2013 y 2014, con índices del 15% y 42%, pero el más alto se alcanzó en el 2018, con un 170%. En general, los tres medios de transporte presentaron crecimientos constantes a lo largo de los años, a excepción del 2017, cuando se dio un crecimiento negativo (-14% y -5%) en el arribo de aeronaves y cruceros y, por su parte, la llegada de visitantes por vía terrestre se redujo a una tasa de -4% en el 2016 (Figura 24).

Figura 5.24. Tasa de crecimiento respecto al arribo de vuelos, cruceros y automóviles al puerto de Mazatlán, 2012-2018



*Transporte terrestre sólo tomo en cuenta el tránsito de motos, automóviles y autobuses.

Fuente: CODESIN, 2020; SCT, 2013, 2014a, 2015a, 2016a, 2017a, 2018, 2019.

Si bien a lo largo de la investigación se ha reiterado la importancia de la autopista Durango-Mazatlán en la revitalización de la actividad turística por facilitar la accesibilidad y arribo de visitantes al puerto, es indudable que la recuperación también se relaciona con el recobro las rutas áreas que habían sido canceladas y la apertura de nuevas; tampoco se debe de dejar de lado la recuperación en la llegada de cruceros al puerto; en conjunto, los tres medios de

transporte han generado una nueva dinámica en la cual Mazatlán cuenta con una mejor accesibilidad, que junto a la remodelación, mantenimiento y construcción de nuevos espacios turísticos, influyeron en la captación de un mayor número de turistas y de su rejuvenecimiento como destino turístico.

Conclusiones

En la presente investigación se identificaron las fases del ciclo de vida que ha atravesado Mazatlán como destino turístico; para poder alcanzar el objetivo se optó por usar la teoría y metodología expuesta por Richard Butler (2006_a); la elección de ésta se debió a que al ser uno de los modelos más utilizados y discutidos en diferentes estudios se tuvo un mayor panorama para su aplicación en el objeto de estudio de la investigación. A lo largo de la tesis se realizaron diversas aportaciones y hallazgos que contribuyen a ampliar el conocimiento en el uso de modelo de ciclo de vida de Butler y el desarrollo de la actividad turística en la Perla del Pacífico, los cuales, serán comentados a lo largo de este apartado.

Una primera aportación es la aplicación y adecuación del modelo de CVDT de Butler (2006a) a un destino turístico mexicano muy complejo y antiguo, el cual se suma a los trabajos desarrollados por López (2011), Virgen (2009), Osorio, *et al.* (2019), así como al de Barbosa y Santamaría (2006), estos últimos, al igual de lo realizado para la presente investigación, trata de la evolución de Mazatlán como destino turístico, no obstante, la principal diferencia entre ambos estudios radica en la metodología aplicada, las variables usadas y el periodo de tiempo utilizado para definir la actual situación de la Perla Pacífico.

Respecto a la metodología utilizada para la definición de las fases del CVDT de Mazatlán, a diferencia de otras publicaciones en las que han usado la relación entre las variables de tiempo contra la ocupación hotelera o número de cuartos de hotel y, en otros casos, el total de turistas respecto a la población local, se optó por seguir la propuesta original de Butler (2006_a): arribo de turistas contra años. En el caso particular de la investigación, este modelo resultó útil debido a la disponibilidad de datos de turistas que abarcó un periodo cercano a cincuenta años, con lo cual, se pudo tener un panorama amplio de la dinámica en el arribo de turistas; esta empresa no se hubiera logrado si el análisis se hubiera realizado con la cantidad de habitaciones de hotel u ocupación hotelera disponible, ya que, en ambos casos los datos se encontraban publicados a partir de la última década del siglo pasado y no se tendría un panorama temporal tan amplio como en el primer caso, además, en la misma época inició la construcciones de torres departamentales y unidades habitacionales que fungieron como una opción más de hospedaje; asimismo, no se optó por la relación turista-población, donde si bien, hay datos disponible para ambos desde 1970, en el caso particular de la población estos son reportados cada diez o cinco años, lo que reducía el detalle del análisis.

A pesar de que el modelo de Butler (2006_a) no cuenta con una metodología bien definida que permita identificar de manera sencilla las fases que atraviesan los destinos turísticos, la idea general de utilizar una gráfica que represente el arribo de turistas a través de los años fue un punto de partida para determinar el análisis que se aplicaría para la definición de las fases del CVDT. Un primer paso fue verificar que existiera una relación entre la llegada de turistas y años, la cual se confirmó en un inicio con un diagrama de dispersión, que a través de una gráfica mostró una asociación positiva, es decir, a medida que avanzan los años aumenta el número de turistas; al mismo tiempo, se aplicó un análisis de correlación de Pearson entre ambas variables y reafirmó una alta asociación entre ellas; las dos pruebas sugirieron que el uso de un análisis de regresión lineal sería lo óptimo para diferenciar cada una de las etapas que ha experimentado el puerto mazatleco a lo largo de su historia.

El modelo resultante del análisis de regresión lineal ratificó que, en general, conforme pasan los años el número de turistas tiende a aumentar, quizá la relación resulta obvia, pero a partir de éste se pudo proponer la clasificación de las etapas del desarrollo turístico en Mazatlán, mediante la distribución de los puntos respecto a la línea de ajuste y la distancia entre ellos, con lo cual, se diferenció con mayor precisión el comportamiento en el arribo de turistas y se vinculó con la descripción brindada por Butler (2006_a), para cada una de las fases del CVDT. A partir de éste, se identificó que la actividad turística de Mazatlán ha experimentado todas las fases de evolución pero, actualmente, se encuentra en una etapa de reorientación relacionada con el rejuvenecimiento del puerto.

Las razones para afirmar que Mazatlán está en un proceso de rejuvenecimiento es que, a partir del 2013, el arribo de turistas ha aumentado de manera constante y hasta el 2018 registró tasas de crecimientos positivas, asimismo, esto se reforzó a través de la revisión de acontecimientos relacionados con la actividad turística como: que a finales del siglo pasado inició una serie de inversiones que, directa o indirectamente, apoyaron la expansión, el mantenimiento y renovación de la zona turística del puerto. Los cambios que se suscitaron en la infraestructura, equipamiento y atractivos turísticos, de acuerdo con la teoría, fueron de tipo evolutivo, es decir, graduales y constantes, lo cual brindó un nuevo impulso a la actividad turística mazatleca. En general, se puede hablar de dos eventos que incidieron en la modernización de la imagen turística, en primer lugar, el boom inmobiliario que inició a finales de la década de los noventa del siglo pasado y la apertura de la autopista Durango-

Mazatlán, esta última surgió como una parte estratégica de la dinámica comercial portuaria, ya que conecta de manera rápida y segura a las ciudades del norte del país y la costa este de Estados Unidos.

La accesibilidad brindada por la autopista 40 D generó un mayor movimiento de visitantes a la ciudad, mientras que la edificación de áreas residenciales provocó una diversidad y ampliación de la oferta de alojamiento, al ser adquiridas como segundas residencias por los turistas u ofertadas como una opción más de hospedaje para los visitantes. En esta etapa el puerto se sometió a una serie obras que han modernizado, mejorado y ampliado todas las zonas turísticas del puerto, en especial el Casco Antiguo y el Nuevo Mazatlán, aunque a últimas fechas, parte de las inversiones se han dirigido principalmente al Viejo Mazatlán, siendo la Marina la que menos intervención recibió.

Si bien, la temporalidad de la investigación llegó hasta el 2018, se continuo dando seguimientos a diversos acontecimientos relacionados con la actividad turística del puerto en los últimos años, a partir de los cuales, se apreció que continúa una inversión dirigida a la modernización del espacio turístico para la construcción de torres departamentales, hoteles y negocios, que en algunos casos sustituyeron la presencia de establecimientos icónicos de los inicios de Mazatlán como destino turístico o construcciones con valor histórico; en algunos casos, éstos surgen por las facilidades brindadas por las autoridades locales a los inversionistas, pero han dejado de lado la opinión de la población local, a la que le han generado molestias (Cartera, 2021; Rojas, 2021, Ramírez, 2021; Toledo, 2021_a y 2021_b).

Asimismo, se han materializado proyectos que ya estaban en construcción, como es el caso del Parque Central, resultado de la remodelación del Bosque de la Ciudad, aunque aún se encuentran pendientes el acuario y museo que forman parte de él; otra obra que sobresale es la apertura de un nuevo malecón a un costado del estero El Infiernillo (Ceballos, 2021; González, 2021). El puerto, en los últimos años también ha sido promovido a partir de campañas publicitarias de diversos productos, se convirtió en el escenario de diversos programas televisivos y fue sede de dos Tianguis Turísticos de México (2018 y 2021); todos estos eventos favorecieron la imagen turística del puerto, convirtiéndolo en un destino turístico de interés a nivel nacional e internacional. Con lo anterior se puede señalar que en

la actualidad la actividad turística de Mazatlán sigue inmersa en un proceso de rejuvenecimiento.

La regresión lineal, además de facilitar la definición de las fases del CVDT en Mazatlán, permitió realizar una estimación en cuanto a la recepción de turistas para el 2019; de acuerdo con ésta, en ese año llegarían al puerto aproximadamente 2,557,285 visitantes (siempre y cuando no pasara algo que afectara a la actividad turística), al contraponer el resultado de este estudio con el publicado por las autoridades municipales, existe una diferencia de más de medio millón de personas entre la estimación realizada y el registro oficial (3,279,128 turistas. CODESIN, 2020), aun así, ambos coincidían en un aumento en la cantidad de paseantes, por lo que se esperaría que esta situación continuara en los años siguientes, derivado de las inversiones realizadas por el sector privado y público. No obstante, durante el 2020 la tasa de crecimiento respecto al 2019 fue de -23%, lo cual significó una caída importante en el arribo de turistas, derivado de la situación de la pandemia del COVID-19 y que tuvo repercusiones profundas de orden nacional y economía mundial (CODESIN, 2021_a); sin embargo, durante el primer semestre del 2021, en que se permitió en el país una apertura paulatina de diversas actividades entre ellas el turismo, Mazatlán ha registrado una recuperación pronta en el arribo de turistas con la llegada de 1,974,363 visitantes, con lo que ocupó la tercera posición en cuanto a recepción de visitantes a nivel nacional (CODESIN, 2021_b; Espejo, 2021).

Con la información obtenida se puede concluir que, a pesar de que Mazatlán es considerado como un destino “maduro” derivado de los años que lleva funcionando como centro turístico, no se comporta como tal, es decir, actualmente el turismo no se encuentra en decadencia o es sustituida por otra actividad económica, las razones que sustentan lo anterior son las siguientes:

- El turismo continúa siendo uno de los mayores generadores del PIB junto con la actividad comercial y portuaria de la API Mazatlán.
- No presenta una estacionalidad marcada en cuanto al arribo de turistas, donde si bien, existen meses que presentan los picos más alto en cuanto su llegada, estos se distribuyen a lo largo del año, donde se distinguen dos dinámicas: la primera tiene que ver con la presencia del turismo nacional que predomina entre los meses de marzo a septiembre,

entre tanto que, el internacional visita el puerto de noviembre a abril. Esto permite que la actividad turística sea económicamente sostenible a lo largo del año.

- El arribo de turistas a partir del 2005 ha registrado un aumento (con excepción del 2011), tanto por vía aérea, marítima y terrestre.
- En los últimos años se han realizado inversiones que remodelen y modernicen la zona turística del puerto de Mazatlán.
- A partir del 2005 ha aumentado el número de cuartos; además, en el 2006 la ocupación hotelera alcanzó el 51% y en los últimos años hasta el 61%; sin embargo, la estancia promedio disminuyó hasta llegar a sólo dos días, por lo que, se puede considera a Mazatlán como un destino de fin de semana.

En el caso de Mazatlán como Butler (2006_a) menciona en su teoría, la construcción de una nueva infraestructura apoyó su revitalización; en este caso, se trató de la súper carretera Durango-Mazatlán, la cual tuvo una presencia indiscutible y nodal en la articulación de un rejuvenecimiento intenso; pero así como se reconoce que esta magna obra de infraestructura ha tenido un papel protagónico como eje de la dinamización del turismo local, no se puede descartar que su impulso ha ido necesariamente acompañado de otros factores como: el boom inmobiliario a nivel mundial y nacional, el paso de desastres naturales que afectaron a otros centros turísticos de playa, la definición del turismo como eje estratégico del desarrollo nacional, las políticas de rescate y modernización de los centros turísticos tradicionales, entre otros.

El reto que a futuro se vislumbra como un estudio necesario, es el análisis de los beneficios o efectos negativos de esta dinamización del turismo. En términos generales se aprecia como positivo el hecho de que, pese a la larga data de Mazatlán como centro turístico de México, haya logrado sobrevivir a la emergencia de nuevos espacios turísticos nacionales o internacionales, pero la dinámica del turismo masivo va aparejado de problemas sociales, culturales y medioambientales que no fueron objeto de estudio de esta tesis, pero que es necesario repensar a la luz de que en el ciclo de vida de Mazatlán se muestra que hay una alta probabilidad de que la actividad turística seguirá experimentando un crecimiento constante.

Anexos

Anexo 1. Cuestionario aplicado a turistas durante el trabajo de campo

Fecha: _____ Lugar de levantamiento: Viejo Mazatlán / Zona Dorada / Marina / Nuevo Mazatlán

a) Arribo y hospedaje

1. ¿Se encuentra de vacaciones en Mazatlán?

SI _____ NO (terminar encuesta) _____

2. ¿Cuál es su lugar de procedencia?

País: _____ Estado _____ Municipio _____

3. ¿Qué medio de transporte utilizó para arribar al puerto de Mazatlán?

a) Avión (pasar a pregunta 6)	_____
b) Autobús de línea comercial	_____
c) Auto particular	_____
d) Otros (pasar a pregunta 6)	_____

4. En caso de haber elegido autobús de línea comercial o auto particular ¿Usted conoce la autopista Durango Mazatlán?

SI _____ NO (pasar a la pregunta 6) _____ NO SÉ _____

5. ¿La utilizó para llegar a Mazatlán?

SI (especifique el tiempo de arribo) _____ horas _____ minutos

NO _____

6. ¿En compañía de quién viaja y cuántas personas son en total?

Solo _____ Amigos _____ Grupo turístico _____

Pareja _____ Familiares _____ Otros _____

7. ¿Cuántos días dura su viaje? (en caso de un día pasar a la pregunta 9) _____

8. ¿Qué tipo de alojamiento está utilizando?

a) Tiempo compartido _____ d) Residencia propia _____ f) Otros _____

b) Vivienda de alquiler _____ e) Casa de Amigos o familiares _____

c) Hotel _____ Nombre del hotel _____

b) Experiencia turística

9. Selecciona todas las opciones que apliquen ¿Por qué eligió a Mazatlán como destino para sus vacaciones?

a) Playas	_____
b) Diversidad de actividades y atractivos turísticos	_____
c) Tranquilidad	_____
d) Vida nocturna	_____
e) Cercanía al lugar de residencia habitual	_____
f) Experiencia de visitas pasadas	_____
g) Recomendación	_____
h) Interés por conocer un lugar nuevo	_____
j) Otros (especificar):	_____

10. Selecciona todas las opciones que apliquen ¿Cuáles son las actividades que ha realizado o piensa realizar durante su estancia?

a) Recorrer el centro de la ciudad	
b) Recorrer el malecón y/o muelle	
c) Realizar algún recorrido a través de un tour operadora	
d) Aprovechar los servicios brindados por el hotel (alberca, spa, gimnasio, etc.)	
e) Visitar centros nocturnos	
f) Asistir a un evento cultural o religioso	
g) Asistir a un evento deportivo	
h) Degustar la gastronomía local	
i) Realizar actividades recreativas en la playa	
j) Visitar sitios de interés turístico (contestar pregunta 10a)	
k) Otros(especificar):	

10a. Si eligió la opción j) Visitar sitios de interés turístico (contestar pregunta 10a) ¿Cuáles son los sitios de interés turístico que visitará?

11. Selecciona las opciones que apliquen. En su actual visita a Mazatlán ¿ha notado una remodelación o nueva construcción de la infraestructura o equipamiento turístico?

SI (en el siguiente cuadro señale que ha visto)

NO (pase a la pregunta 12)

Tipo de infraestructura/equipamiento	Remodelación/rehabilitación	Construcción
a) Hoteles		
b) Restaurantes		
c) Vialidades/calles		
d) Playas		
e) Parques, áreas verdes, reservas naturales		
f) Centro de la ciudad		
g) Monumentos		
h) Museos		
i) Parques temáticos		
j) Plazas comerciales		
k) Otros(especificar):		

c) Visitas anteriores

12. ¿Anteriormente había visitado Mazatlán?

SI

NO (pasar a apartado "d")

13 ¿En cuántas ocasiones y aproximadamente en qué año fue su primera visita?

No. de veces: _____ Año: _____

Anexo 2. Clasificación de los recursos turísticos para realizar el inventario

Categoría	Tipo	Subtipo
1. Naturales	1.a. Montañas	Cordilleras
		Altiplanicies
		Mesetas
		Cerros
		Áreas nevadas
		Bosque de Piedras
		Volcanes
	1.b. Planicies	Desiertos
		Llanuras
		Tablazos
		Pampas
		Salinas
		Dunas (médanos)
	1.c. Valles	
	1.d. Quebradas	
	1.e. Cañones	
	1.f. Cuerpos de agua	Lagos
		Lagunas
		Oasis
		Pantanos
Albufera		
Humedales		
Ojos de agua		
Presas		
1.g. Ríos		
1.h. Manantiales		
1.i. Aguas mineromedicinales	Aguas termales	
	Aguas no termales	
	Gases	
	Lodos	
1.j. Cascadas		
1.k. Costas	Islas	
	Penínsulas	
	Bahías	
	Puntas	
	Playas	
	Esteros y manglares	
	Caletas	
1.l. Grutas, cavernas y cuevas		

Categoría	Tipo	Subtipo
1. Naturales	1.m. Áreas protegidas	Parques nacionales
		Santuarios nacionales
		Santuarios históricos
		Reservas Nacionales
		Bosques de protección
		Reservas paisajísticas
		Reservas comunales
		Ranchos cinegéticos
		Reservas de la biosfera
	1.n. Adaptación de espacios	Centros recreativos
		Parques recreativos
Balnearios		
1.o. Otros	Lugares paleontológicos	
	Colpas	
2. Museos y manifestaciones culturales históricas	2.a. Museos y otros (pinacotecas)	
	2.b. Arquitectura y espacios urbanos	Iglesias (templos, catedrales, etc.)
		Conventos
		Capillas
		Casa de valor arquitectónico
		Casa-hacienda
		Palacios o castillos
		Teatros
		Bibliotecas
		Molinos
		Edificaciones (fortalezas, escuelas, cuarteles, colegios)
		Universidades
		Plazas
		Plazuelas
		Alamedas
		Paseos
		Boulevard
		Malecones
		Barrios
		Santuarios
		Miradores
Palacios municipales		
Glorietas		
Puertos, embarcaderos, muelles y caletas		

Categoría	Tipo	Subtipo
2. Museos y manifestaciones culturales históricas	2.b. Arquitectura y espacios urbanos	Obras de ingeniería moderna (puentes, canales de riego)
		Museos
		Otros (monumentos, piletas, etc.)
	2.c. Lugares históricos	Edificaciones (casas, balcones, cuartos, ventanas, patios, murales, etc.)
		Complejo histórico
		Barrios
		Puertos, embarcaderos, muelles y caletas
		Camposanto
		Campo de batalla
		Plazas
		Plazuelas
		Obras de ingeniería moderna (puentes, canales de riego)
		Estaciones ferroviarias
	2.d. Sitios arqueológicos	Edificaciones (templos, fortalezas, plazas, cementerios, etc.)
		Cuevas y grutas
		Pinturas rupestres
		Petroglifos
		Esculturas
		Geoglifos
Otros		
2.e. Pueblos	Pueblos tradicionales	
	Pueblos artesanales	
	Pueblos históricos	
3. Folclore	3.a. Creencias populares	Cuentos
		Costumbres
		Leyendas
		Mitos
		Tradiciones
	3.b. Ferias y mercados	Mercados artesanales
		Mercados típicos
		Ferias artesanales
		Otros
	3.c. Música y danza	
	3.d. Artesanías y artes	Alfarería
		Cera (velas)

Categoría	Tipo	Subtipo	
3. Folclore	3.d. Artesanías y artes	Cerámica	
		Cestería	
		Cueros y pieles	
		Madera/carpintería	
		Instrumentos musicales	
		Met ales	
		Imaginería	
		Máscaras	
		Objetos rituales	
		Papel	
		Piedras	
		Tejidos	
	Indumentaria		
	Orfebrería/joyería		
	Otros		
3.e. Gastronomía	3.e. Gastronomía	Platos típicos	
		Bebidas típicas	
		Dulces típicos	
3.f. Etnológico	3.f. Etnológico	Costa	
		Sierra	
		Selva	
4. Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	4.a. Exploraciones mineras		
	4.b. Explotaciones	Agricultura	
		Ganadería	
		Piscicultura	
	4.c. Explotaciones industriales	4.c. Explotaciones industriales	Fábrica de lácteos
			Trapiches
			Vitivinícolas
			Bodegas
			Otros
	4.d. Centros científicos y técnicos	4.d. Centros científicos y técnicos	Zoológicos
			Jardines botánicos y viveros
			Planetarios
Acuarios			
Túneles			
Puentes modernos			
Centrales hidroeléctricas			
Represas			

Efectos espaciales del turismo en Mazatlán a partir de su integración carretera con Durango:
 “rejuvenecimiento” de un centro turístico litoral maduro

Categoría	Tipo	Subtipo
4. Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	4.d. Centros científicos y técnicos	Otros
	4.e. Otros	Autódromos
		Gotcha
		Centros comerciales
5. Acontecimientos programados	5.a. Artísticos	Danza
		Música
		Teatros
		Exposiciones
		Otros
		Convenciones
		Concursos
		Ferias (no artesanales)
		Festivales
		Congresos
		Fiestas patronales
	Fiestas religiosas	
Carnavales		
	5.d. Otros	Instalaciones deportivas

Fuente: CICATUR-OEA (s/f); Cárdenas (2006).

Anexo 3. Clasificación y descripción de los atractivos turísticos de Mazatlán

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
P1	Camarón Sábalo	Playa	Naturales	Costa	<ul style="list-style-type: none"> • Tomar baños de sol y descansar. • Actividades deportivas como: natación, surf, voleibol de playa, futbol de playa, entre otros. • Degustación de gastronomía local. • Paseo en paracaídas o banana. • Paseos en la playa en cuatrimoto y vehículos “off-road”. • Recorridos en la playa sobre caballo. • Observación de aves y fauna marinas.
P2	Cerritos	Playa	Naturales	Costa	
P3	Isla de Piedra	Playa	Naturales	Costa	
P4	Gaviotas	Playa	Naturales	Costa	
P5	Norte	Playa	Naturales	Costa	
P6	Olas Altas	Playa	Naturales	Costa	
P7	Venados	Playa	Naturales	Costa	
P8	Brujas	Playa	Naturales	Costa	
P9	Delfín	Playa	Naturales	Costa	
P10	Los Pinitos	Playa	Naturales	Costa	
P11	Marlín	Playa	Naturales	Costa	
P12	Sábalo	Playa	Naturales	Costa	
P13	Verde Camacho	Playa	Naturales	Costa	
I1	Lobos	Isla	Naturales	Costa	<ul style="list-style-type: none"> • Paseos en catamarán, bote vela, kayak, anfibio y jet ski. • Observación de aves y fauna marina. • Actividades deportivas como natación, snorkel y buceo. • Tomar baños de sol y descansar.
I2	Venados	Isla	Naturales	Costa	
I3	Pájaros	Isla	Naturales	Costa	
IS1	Dos Hermanos	Islote	Naturales	Costa	<ul style="list-style-type: none"> • Tomar baños de sol y descansar. • Recorridos a pie en el pueblo y playa. • Recorridos en la zona de manglar y estero • Observación de aves y fauna marina. • Paseos en catamarán, bote vela, kayak, anfibio y jet ski. • Paseos en la playa en cuatrimoto y vehículos “off-road”. • Actividades deportivas como natación, surf, voleibol de playa, futbol de playa, entre otros. • Degustación de gastronomía local.
PEN1	Isla de Piedra	Península	Naturales	Costa	

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
CER1	El Crestón	Cerro	Naturales	Montaña	<ul style="list-style-type: none"> • Actividades deportivas como caminata, trekking y correr. • Visita al edificio histórico del Faro. • Apreciación del paisaje del puerto en sus miradores y puente de cristal.
EM1	La Escomapa	Esteros y manglares	Naturales	Costa	<ul style="list-style-type: none"> • Recorrido en lancha. • Observación de aves y fauna marina. • Actividades deportivas como la pesca.
EM2	El Yugo	Esteros y manglares	Naturales	Costa	
EM3	Laguna del Camarón	Esteros y manglares	Naturales	Costa	
EM4	El Infiernillo	Esteros y manglares	Naturales	Costa	
EM5	Urias-La Sirena	Esteros y manglares	Naturales	Costa	
CRF2	Mazagua	Balneario	Naturales	Adaptación de espacios	<ul style="list-style-type: none"> • Actividades acuáticas. • Venta de alimentos y bebidas.
CRF3	Loma Linda	Balneario	Naturales	Adaptación de espacios	
CRF4	Oasis Interactivo Dr. Martiniano Carvajal	Balneario	Naturales	Adaptación de espacios	
CRF5	Bosque de la Ciudad	Parques	Naturales	Adaptación de espacios	<ul style="list-style-type: none"> • Visita al zoológico con fauna local. • Pista de patinaje. • Recorrido en tren. • Juegos mecánicos.
CRF9	Ciudades Hermanas	Parques	Naturales	Adaptación de espacios	<ul style="list-style-type: none"> • Área de juegos infantiles. • Gimnasio al aire libre. • Zona de picnic. • Actividades deportivas como yoga, zumba, entrenamiento funcional, entre otros. • Actividades teatrales, culturales, muestras gastronómicas.
CRF1	Acuario y museo del Mar	Acuario	Realizaciones técnicas, científicas	Centro científico y técnico	<ul style="list-style-type: none"> • Recorrido en la exposición de especies marinas. • Nado con tiburones, lobos marinos y rayas.

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
			o artísticas contemporáneas		
CRF6	Gran Plaza	Plazas comerciales	Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Venta de diferentes productos por grandes almacenas o pequeñas tiendas. • Actividades recreativas como videojuegos. • Venta de alimentos y bebidas. • Salas de cine. • Servicios bancarios. • Presentación de eventos artísticos y culturales.
CRF7	Plaza Galerías	Plazas comerciales	Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	Otros	
CRF8	Plaza El Mar	Plazas comerciales	Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	Otros	
MR1	El Corazón	Mirador	Museos y manifestaciones culturales	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Apreciación del paisaje del puerto. • Observación del atardecer. • Venta de artesanías y souvenirs. • Degustación de antojitos mexicanos.
MR2	La Pérgola	Mirador	Museos y manifestaciones culturales	Arquitectura y espacios urbanos	
MR3	El Clavadista	Mirador	Museos y manifestaciones culturales	Arquitectura y espacios urbanos	
MLC1	Malecón de Mazatlán	Malecón	Museos y manifestaciones culturales	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Caminata a lo largo del malecón. • Apreciación de los monumentos ubicados en el malecón. • Actividades deportivas como caminar, correr, andar en bicicleta y ejercitarse en el gimnasio abierto. • Venta de artesanías y souvenirs. • Degustación de gastronomía local.
M1	Arqueológico	Museo	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Exposición permanente de la cultura prehispánica de la región. • Exposiciones temporales. • Sala de conferencias.

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
					<ul style="list-style-type: none"> • Actividades extras para los visitantes.
M2	De Arte de Mazatlán	Museo	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Exposición permanente “Antonio López Sáenz” exhibe obras de artistas mexicanos reconocidos internacionalmente. • Exposiciones temporales de pinturas, esculturas y carteles de corrientes artísticas contemporáneas, pertenecientes a artistas plásticos nacionales.
M3	Casa Machado	Museo	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Exposición permanente de objetos utilizados por la cantante soprano Ángela Peralta • Exposición del estilo de vida de las familias acaudaladas de finales del siglo XIX.
M4	De las Conchas (Sea Shell City)	Museo	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Exposición de una colección privada de conchas marinas huesos y fósiles marinos. • Elaboración y venta de artesanías en concha y caracol.
M5	El Rincón de Pedro Infante	Museo	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Recorrido por la casa donde nació el actor mexicano Pedro Infante. • Exposición de algunas de las pertenencias personales de Pedro Infante como vestuario de sus películas, trajes de charros, posters originales, discos, fotografías, entre otros.
MH2	José María Pino Suárez	Mercado	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Observación de un edificio histórico estilo Art Nouveau. • Degustación de la gastronomía local. • Venta de ropa y artesanías.
MH1	Catedral basílica de la Inmaculada Concepción	Centro religioso	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Centro religioso de estilo gótico, cuenta con altares con una mezcla de la arquitectura gótica, barroca y neoclásica; esculturas religiosas de manufactura italiana; frescos de escenas religiosas que datan del año 1942; además de, un órgano de finales del siglo XIX proveniente de París. • Celebración de eventos religiosos como Semana Santa y la festividad de la Inmaculada Concepción de María.
MH5	Capilla del Señor San José	Centro religioso	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificación religiosa más antigua del puerto de estilo franciscano, cuenta con un altar de madera con decoración tipo ecléctico y recubierto con hojas de oro, asimismo, cuenta con esculturas religiosas traídas desde España por comerciantes durante el siglo XIX.

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
					<ul style="list-style-type: none"> • Celebración de eventos religiosos como Semana Santa y la conmemoración a San José.
MH3	Centro Municipal de las Artes	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio histórico que en sus inicios fue el hotel Iturbide, actualmente alberga la Escuela de Artes. • Oferta diversos talleres de danza, teatro, cine y artes plásticas. • Eventos culturales y artísticos.
MH4	Mercería Alemana	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio construido en 1904 especializado en la venta de mercancía procedente de Europa, entre ellas, artículos de ferretería, muebles, porcelana, loza, juguetes, instrumentos musicales, entre otros.
MH6	Antigua Aduana	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio inaugurado en 1842 caracterizado por una arquitectura neoclásica y dórico.
MH7	La Voz del Pueblo	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Uno de los edificios más antiguos del puerto, se considera que fue construido en 1845 debido a la ausencia de adornos y remates arquitectónicos característicos en 1860.
MH8	Hotel Central	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • El edificio funcionó como uno de los hoteles más exclusivos del puerto en 1888 y cerró sus puertas en 1930.
MH9	Colegio de Guadalajara	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio característico de mediados del siglo XIX.
MH10	La Casa de los Retes o Edificio del Periódico Correo de la Tarde	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio Construido en 1830 que en sus inicios funcionó como casa comercial, en 1861 fue sede de una Casa Editorial considerada la más antigua de Sinaloa y, en 1885, albergó el periódico “El Correo de la Tarde” uno de los importantes en el occidente de México.
MH11	La Casa Hidalgo o Casa de la Cultura	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio de finales del siglo XIX y funcionó como ferretería y venta de materiales para construcción y en 1980 fue adquirida por el gobierno y se instaló la Casa de la Cultura.

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
MH12	Hotel Imperial	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio que abrió sus puertas en 1873 y desde sus inicios fue el “Hotel Franco” que a través del tiempo cambio su nombre a “Hotel Nacional”, “Hotel de Francia” y “Hotel Imperial”, asimismo, fue considerado como uno de los mejores de su época.
MH13	Faro de Mazatlán	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Fue construido durante la época del Porfiriato. • Es considerado uno de los faros naturales más grandes del mundo. • Permite una vista completa del puerto de Mazatlán.
MH14	Edificio Corvera	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio de 1865 considerado una de las mansiones más bonitas y sofisticadas del puerto que funciona como uno de los almacenes más prestigiados de su época, posteriormente, funciona como fábrica de hilados y tejidos. • Actualmente funciona como cafetería donde se puede degustar diversos postres a lo largo del día.
MH15	Teatro Ángela Peralta	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • El teatro abrió sus puertas en 1874 con una sala en forma de herradura de estilo italiano. • Edificio con declaratoria de Patrimonio Histórico de la Nación. • Actividades artísticas y culturales.
MH16	Carpa Olivier	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Alberca de mar inspirada en las ubicadas en la costa de Lisboa en Portugal, fue • construida en 1915. • Alberca familiar. • Tobogán de piedra. • Fuentes de chorros de agua danzarinas.
MH17	Edificio de Juárez o Club Alemán	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio de mediados del siglo XIX, el cual, albergó en su segundo piso oficinas de diferentes empresas y un espacio recreativo para diferentes clubes como el Club Alemán, mientras que, su primer piso fue ocupado por una editorial, ferretería, farmacia y consultorio médico.

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
MH18	Edificio de los Medrano	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio de inicios del siglo XX que albergó el negocio de los Hermanos Lugo y por mucho tiempo a la pastelería La Fama.
MH19	Mansión de los García	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio construido en 1876 con arquitectura típica del “tropical clásico de Mazatlán”. • Degustación gastronómica con el restaurante “El Presidio”.
MH20	Edificio de los Díaz León	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio que data de 1920 obra del arquitecto Alfonso Ramírez que asemeja a un chalet alpino.
MH21	Mansión Reynaud	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio histórico cuya estructura original data de 1847 y fungió como una tienda de telas provenientes de Francia, en 1900 el edificio fue reconstruido y se caracterizó por sus adornos en piedra traídos de Francia, así como, los azulejos amarillos y azules importados de España que adornan su interior y fachada, además, cuenta con detalles arquitectónicos que no eran comunes en los edificios del centro histórico, tales como, marcos de baldosas en las ventanas y balcones de manera. • Servicio de SPA. • Mercado culinario.
MH22	Edificio de los García Granados	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	
MH23	Fuerte Español / 31 de Marzo	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificación de 1982 construida por mandato del presidente Porfirio Díaz en memoria de la defensa de Mazatlán frente al ejército francés.
MH24	Mansión de los Gómez Rubio	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	
MH25	Mansión de los Paredes o Herrasti	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio construido entre 1904 y 1907 y se distingue como una de las primeras casas-habitación de la época y formaba parte de la finca de los Paredes.

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
					<ul style="list-style-type: none"> • Ha tenido diferentes usos como cuartel de los grupos revolucionarios en México, posteriormente fue adquirida por la familia Herrasti, se dice que se filmó una película en su interior, fue usada para eventos sociales como bodas, ha sido sede de diversas escuelas privadas, además, de que ha sido usada para exposiciones temporales.
MH26	Mansión de los Ferreira	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	
MH27	Mansión de los Campos	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	
MH28	Mansión de los Watson	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	
MH29	Casa del Marino	Edificio histórico	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio artístico de inicios del siglo XX usado para hospedar a bajo costo a los marinos que arribaban al puerto.
PLZ1	Zaragoza	Plazuelas	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio de convivencia familiar. • Venta de juguetes. • Venta de artesanías. • Venta de alimentos y bebidas. • Eventos culturales, artísticas, cívicos y deportivos.
PLZ2	Machado	Plazuelas	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	
PLZ3	República	Plazuelas	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	
PLZ4	Hidalgo	Plazuelas	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	
PLZ5	Rodolfo Sánchez Taboada	Plazuelas	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
MON1	A la Mujer Mazatleca	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura obra del artista Gabriel Ruiz, fue donada al puerto en 1982 y, se dice, que representa la belleza característica de las mujeres mazatlecas.
MON2	Alegoría Marina o Al Pescador	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura obra del artista plástico Rodolfo Becerra Gómez de 1958, es conocida también como “Los Monos Bichis” palabra que hace alusión al adjetivo “yaqui bichicori” que significa desnudo o con poca ropa, que es la manera en la cual se encuentran el hombre y mujer que forman parte de ésta. • Es la escultura más antigua del puerto y su develación marco el inicio de la zona turística del nuevo Mazatlán.
MON3	Escudo de Sinaloa y Mazatlán	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • La escultura fue creada en 1959 y representa los escudos del estado y el municipio.
MON4	Don Cruz Lizárraga	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura en honor al fundador del grupo musical Banda el Recodo, reconocida como la “madre de todas las bandas”.
MON5	A la Vida	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura del artista plástico Pedro Jiménez Corona, que representa el comienzo, final y equilibrio de la vida, así como, el equilibrio que debe de persistir entre la sociedad y la naturaleza.
MON6	A la Familia	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura realizada por artista mazatleco Antonio López Saénz en el 2000 y con el nombre de “Así nos agarró el milenio”. • Es considerada como la división del Mazatlán tradicional y el moderno que se construye en dirección a Cerritos.
MON7	A Lola Beltrán	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Busto en honor a la cantante oriunda del poblado del Rosarito, “Lola la Grande” es considerada como una de las máximas exponentes de la canción ranchera.
MON8	A Poseidón / Neptuno	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura del Dios mitológico de los mares que fue diseñada y elaborada por el artista mazatleco Luis Zúñiga García y puesta en la entrada del acuario en el 2008.

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
MON9	A la Virgen de la Puntilla	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Monumento en honor a la Santa Patrona de los pescadores.
MON10	Los Niños Héroeos	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Monumento en honor a los cadetes que defendieron al Castillo de Chapultepec en contra de la intervención del ejército de los Estados Unidos.
MON11	Reina de los Mares / La Sirena	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura mejor conocida como “La sirena”, considerada por los pescadores como la que le da la bienvenida al puerto, los acompaña y protege en su labor diaria.
MON12	El Venadito	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura que rinde homenaje a las raíces prehispánicas de los mazatlecos, haciendo honor al significado de su nombre “Tierra de los venados”.
MON13	José Ángel Espinoza Ferrusquillo	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura en honor al compositor, cantante y actor oriundo de Choix, Sinaloa, que formo parte de la época de Oro del Cine Mexicano.
MON14	José Alfredo Jiménez	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura en homenaje al cantante y compositor guanajuatense de música regional mexicana.
MON15	Pedro Infante	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura en honor al actor y cantante mexicano Pedro Infante.
MON16	Fernando Valadés Lejarza	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura en homenaje al compositor, pianista y cantante mazatleco.
MON17	El Venadito	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura que se encuentra en la fuente de la glorieta Avenida de los Deportes y Leonismo Internacional.
MON18	La Bella Lola	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Es una de las esculturas más recientes del malecón, ya que, fue clorada en el 2020, ésta simboliza a la mujer que se menciona en una canción de los marineros que zarpan hacia el mar, además, de ser un símbolo de la escuela Náutica Mercante de México.

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
MON19	Los Lobos Marinos	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura del artista plástico César Luna Orozco que representa uno de los principales atractivos de la fauna del Acuario de Mazatlán y de las islas aledañas a la costa mazatleca.
MON20	Al Beisbolista	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Monumento en homenaje a la historia y afición del club de beisbol “Venados de Mazatlán”.
MON21	A la Pulmonía	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura que conmemora uno de los medios de transporte típicos del puerto. • Esta permitido subir al monumento para poder sacarse fotos.
MON22	A la Mujer Delfín	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura realizada por el artista plástico Rodrigo Becerra Rodríguez y fue colocada en Avenida del Mar en el 2004
MON23	Alegoría de los niños con delfines	Monumento	Museos y manifestaciones culturales históricas	Arquitectura y espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Escultura situada a la entrada del acuario de Mazatlán que representa la comunión, armonía, respecto y protección que se debe de tener hacia las especies marinas.
CCON1	Centro de convenciones de Mazatlán	Centro de Convenciones	Acontecimientos programados	Eventos	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de banquetes. • Congresos. • Sala de exposiciones. • Centro de negocios. • Eventos sociales.
CG1	El CID	Campo de golf	Acontecimientos programados	Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Campo de golf clasificación de la PGA, con 27 hoyos y par-72:18. • Campo de práctica, putting green y Casa Club. • Torneos de golf internacionales. • Otras actividades deportivas como footgolf, cancha de tenis, alberca, gimnasio y spa. • Restaurant-bar.
CG2	Club Campestre	Campo de golf	Acontecimientos programados	Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Campo de golf de 9 hoyos. • Torneos de golf locales y nacionales. • Bar.
CG3	Course Marina Mazatlán	Campo de golf	Acontecimientos programados	Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Campo de golf de 18 hoyos par 72.

Clave	Nombre	Tipo de atractivo	Categoría	Tipo de categoría	Actividades
					<ul style="list-style-type: none"> • Snack bar.
CG4	Estrella de Mar	Campo de golf	Acontecimientos programados	Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Campo de golf de 18 hoyos y par 72:18. • Anfitrión de la Gira PGA de Latinoamérica y la escuela de golf John Jacobs Golf. • Torneos internacionales, nacionales y locales. • Casa Club con tienda Pro-Shop, putting green y área de práctica. • Restaurant-bar.
EST1	El Kraken	Estadio deportivo	Acontecimientos programados	Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Estadio de futbol de la primera división y liga femenil. • Casa del equipo de futbol Mazatlán FC. • Torneo de apertura y clausura del futbol mexicano. • Eventos musicales.
EST2	Teodoro Mariscal	Estadio deportivo	Acontecimientos programados	Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Estadio de beisbol de la Liga Mexicana de Beisbol. • Casa del equipo de beisbol Venados de Mazatlán. • Torneos nacionales como la Liga del Pacífico e internacionales como la Serie del Caribe.

Fuente: Elaboración propia

Referencias bibliográficas

- Abasolo, I. (1991). “Un análisis empírico de los determinantes de la especialización productiva y comercial de Euskadi” en *Ekonomiaz. Revista vasca de economía*. España, 210-226.
- Agencias. (22 de Febrero de 2014). Capturan a ‘El Chapo’ Guzmán en hotel de Mazatlán. *20 minutos*. Recuperado de <https://www.20minutos.com.mx/noticia/12038/0/capturan/chapo-guzman/lider-cartel-sinaloa/>
- Aguilar, M. (2018). “Ulama. El juego de pelota prehispánico que sobrevivió hasta nuestros días”. En *Arqueología Mexicana*. No. 152, 73-79
- Alcalá, B. López, A. (2017). “Zonas con potencial agroturístico en la región citrícola de Nuevo León, México: Un análisis a partir del álgebra de mapas” en *Cuadernos de Turismo*. no. 39; Universidad de Murcia; 17-40.
- Amigos de Mazatlán. (19 de Diciembre de 2012). *Historias Mazatlecas. Los muelles de Mazatlán*. México. Recuperado de <http://amigosdemazatlan.com.mx/LosMuellesdeMazatlan/>
- Amigos de Mazatlán. (13 de Septiembre de 2013_a). *Historias Mazatlecas. Historia de Mazatlán*. México. Recuperado de <http://amigosdemazatlan.com.mx/HistoriadeMazatlan/>
- Amigos de Mazatlán. (27 de Septiembre de 2013_b). *Mazatlecos distinguidos. Guillermo Freeman*. México. Recuperado de <http://amigosdemazatlan.com.mx/GuillermoFreemanRojo/>
- Andrade, E. (17 de Noviembre de 2015). El turismo ha alcanzado cifras históricas en 5 años. *Debate*. Recuperado de <https://www.debate.com.mx/culiacan/El-turismo-ha-alcanzado-cifras-historicas-en-5-anos-20151117-0071.html>
- Antón, S; Fernández, A. González, F. (2007). “Los lugares turísticos”; en Antón, S. González (coordinadores). *A propósito del turismo. La construcción social del espacio turístico* (pp. 103-193). Barcelona, España: Editorial UOC.
- Aparicio, A. (2014). “Historia Económica Mundial 1950-1990”; en *Economía Informa*. Volumen 385. Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México. 70-83.
- Arias, M. (2000). “La triangulación metodológica: sus principios, alcances y limitaciones” en *Investigación y Educación en Enfermería*. Vol. XVIII, No. 1. 13-26.
- Arias, S. (07 de Julio de 2017_a). ‘Depredan’ con obra pública áreas de playa en Mazatlán. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/depredan-con-obra-publica-areas-de-playa-en-mazatlan-1090408>
- Arias, S. (20 de Julio de 2017_b). Frenan vendedores estudio de tirolesa en Mazatlán. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/frenan-vendedores-estudio-de-tirolesa-en-mazatlan-1092104>
- Arias, S. (10 de Junio de 2019). Remodelación de Fuerte 31 de Marzo ya termino en Mazatlán... pero no tiene acceso. *Noroeste*, Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/mazatlan/remodelacion-de-fuerte-31-de-marzo-ya-termino-en-mazatlan-pero-no-tiene-acceso-IVNO1165805>
- Arimetrics. (2019). *Google Maps*. México. Recuperado de https://www.arimetrics.com/glosario-digital/google-maps#Ventajas_de_Google_Maps
- Athie, A. (2009). *Programa de Libramientos carreteros de la SCT*. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Recuperado el 3 de mayo de 2020, de http://www.amivtac.org/spanelWeb/file-manager/Biblioteca_Amivtac/Seminario-Ingenieria-Vial/SVII/SVII-Ponencia-5-Programa-de-libramientos-carreteros-de-la-SCT.pdf.
- Auvinet, G. (2017). *La autopista Durango-Mazatlán*. [IX Conferencia Alfonso Rico Rodríguez]. Asociación Mexicana de Ingeniería. Instituto de Ingeniería de la UNAM. México. <https://www.smig.org.mx/archivos/resenas-eventos-smig/presentacion-novena-conferencia-alfonso-rico-enero2018.pdf>
- Ávila, R. Tenorio, M. (2010). *Criterios de diseños para proyectar dentro de un aeropuerto un sistema de información de vuelos*; Tesis de Ingeniera, Instituto Politécnico Nacional.
- Avita, A. (2001). *Llanos franqueados y sierras aisladas. Historia de las vías férreas: tramos, troncales, ramales, urbanas, inconclusas y proyectadas del estado de Durango*. Recuperado el 3 de mayo de 2020, de <https://www.bibliotecas.tv/avitia/Llanos.pdf>

- Ayuntamiento de Mazatlán. (2018_a). *Breve historia de Mazatlán*. México. Recuperado de <https://mazatlan.gob.mx/turismo/historia-de-mazatlan/breve-historia-de-mazatlan-parte-1/>
- Ayuntamiento de Mazatlán. (2018_b). *Escudo de Mazatlán*. México. <https://mazatlan.gob.mx/turismo/historia-de-mazatlan/escudo-de-mazatlan-2/>
- Backhoff, M. (2005). *Transporte y espacio geográfico. Una aproximación geoinformática*. Universidad Nacional Autónoma de México; México.
- Baños, J. (2012). Ocupación del territorio litoral en ciudades turísticas de México. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 20 (1), 41-52.
- Barbosa, A. Santamaría, A. (2006). *Estudio comparativo de playas: Mazatlán, Acapulco, Cancún y Los Cabos (1970-2005)*. Universidad Autónoma de Sinaloa; México.
- Benseny, G. (2006). “El espacio turístico litoral” en *Aportes y transferencias*. Año 10, Volumen 2, Centro de Investigaciones Turísticas, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar de Plata, 102-122.
- Benseny, G. (2007). El turismo en México. Apreciación sobre el turismo en espacio litoral, en *Aportes y Transferencia*, 11 (2), 13-34.
- Beraud, J. (1998). Casatenientes e inquilinos: los protagonistas de la recesión mazatleca. En Carrillo, A. Ibarra, G. (Coord.), *Historia de Mazatlán* (311-336). México: H. Ayuntamiento de Mazatlán, Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Blanco, R. (2012). “Planificación de los destinos turísticos maduros. Consideraciones para su reconversión” En Vera, J. I. Sánchez (Ed.), *Renovación y restructuración de destinos turísticos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades* (pp55-68). Colección Desarrollo Territorial, 11. Valencia, Publicaciones de la Universidad de Valencia.
- Borma, A. (2012). “Models of tourist development in the context of regional development” in *The journal of the Faculty of Economics*; Vol. 1, Issue 1, 507-512.
- Boullón, R. (2006). “Espacio turístico y desarrollo sustentable” en *Aportes y Transferencias*. Vol.10, No. 2, 17-24.
- Butler, R. (2004). “The Tourism Area Life Cycle in the Twenty-First Century” in A. Lew; M. Hall; A. Williams, (Ed.), *A companion to tourism* (pp. 159-171). Massachusetts, Blackwell Publishing.
- Butler, R. (2006_a). The concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: implications for management of resources. In R. Butler (Ed.), *The tourism area life cycle, Vol. 1, Applications and modifications* (3-12). Canada: Channel View Publications.
- Butler, R. (2006_b). “The origins of the Tourism Area Life Cycle” in R. Butler (Ed.), *The tourism area life cycle, Vol. 1, Applications and modifications* (pp. 13-27). Canada, Channel View Publications.
- Butler, R. (2009). “Tourism destination development: cycles and forces, myths and realities” in *Tourism Recreation Research*; Vol. 34(3), 247-254.
- Butler, R. (2011). “Tourism Area Life Cycle” in C. Cooper (Ed.), *Contemporary Tourism Reviews*; Oxford, Goodfellow.
- Butler, R. (2012). “Mature tourist destinations: can we recapture and retain the magic?” en J. Vera; I. Sánchez (Ed.), *Renovación y reestructuración de destinos turísticos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades* (pp. 19-36). Valencia, Publicaciones de la Universidad de Valencia.
- Cabrera, L. (2011). “Análisis sobre los fundamentos de la epistemología del turismo, en la actual sociedad del conocimiento. Una visión desde la teoría de los paradigmas de Thomas Khun y la debilidad epistemológica del positivismo” en *RICIT: Revista Turismo Desarrollo y Buen Vivir*; No. 1; 9-19.
- Callizo, J. (1989). “El espacio turístico de Chadefaud, un entrevero teórico: del historicismo al materialismo dialectico y el sistemismo behaviourista” en *Geographicalia*; No.26; 37-44.
- Callizo, J. (1991). *Aproximación a la Geografía del Turismo*; Madrid, España: Síntesis.
- CANACAR. (2016). *Ejes de Transporte*. CANACAR. Recuperado el 7 de marzo de 2021, de <https://canacar.com.mx/app/uploads/2016/02/EJES-DE-TRANSPORTE.pdf>

- Canseco, A. Zúñiga, C. Blanco, L. (2015). “Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en México” en *Nova Scientia*. Vol. 7. No. 15. 343-363.
- Cárdenas, E. (2015). *El largo curso de la economía mexicana de 1780 a nuestros días*. México. Recuperado de <http://www.historiaeconomicademexico.mx/>
- Cárdenas, F. (2006). *Proyectos turísticos. Localización e inversión*. (2nda ed.). México: Trillas.
- Carrera, C. del Canto, C. Gutiérrez, J. Méndez, R. Pérez, Ma. (1998). *Trabajos prácticos de Geografía Humana*. (2nda reimpresión). España: Editorial Síntesis.
- Cartera (24 de Marzo de 2021). Mazatlán “despierta” con cadena hotelera; antes estaba dormido el destino: Quirino Ordaz. *El Universal*. Recuperado de https://www.eluniversal.com.mx/cartera/mazatlan-despierta-con-cadena-hotelera-antes-estaba-dormido-el-destino-quirino-ordaz#google_vignette
- Castellanos, E. (2016). *Espacio Turístico*. México: Trillas.
- Ceballos, N. (07 de Septiembre de 2021). Inauguran otro malecón en Mazatlán, a hora a un costado del Estero del Infiernillo. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/mazatlan/inauguran-otro-malecon-en-mazatlan-ahora-a-un-costado-del-estero-del-infiernillo-CD1270015>
- Clarke, J. (1973). *Geografía de la población*; traducido por Gutiérrez, T. Universidad Nacional Autónoma de México; México.
- CODESIN. (23 de Enero de 2018). *Empleo por región en Sinaloa, 2017*. México. Recuperado de <http://sinaloaennumeros.com/empleo-por-region-en-sinaloa-2017/>
- CODESIN. (26 de Enero de 2018). *Turismo en Sinaloa en el 2017*. México. Recuperado de <http://sinaloaennumeros.com/tur/>
- CODESIN. (2019). *Principales indicadores de hoteles y moteles en Sinaloa*. Recuperado el 13 de mayo de 2021, de la base de datos Sinaloa: Principales indicadores de hoteles y moteles.
- CODESIN. (30 de Abril de 2019_a). *Indicador trimestral de la actividad económica estatal, 2017*. México. Recuperado de <http://sinaloaennumeros.com/indicador-trimestral-de-la-actividad-economica-estatal-2017/>
- CODESIN. (4 de Junio de 2019_b). *Agricultura en Sinaloa, 2017*. México. Recuperado de <http://sinaloaennumeros.com/agricultura-en-sinaloa-2017/>
- CODESIN. (11 de Junio de 2019_c). *Producción pecuaria en Sinaloa, 2017*. México. Recuperado de <http://sinaloaennumeros.com/produccion-pecuaria-en-sinaloa-2017/>
- CODESIN. (02 de Julio de 2019_d). *Exportaciones industriales en Sinaloa, 2018*. México. Recuperado de <http://sinaloaennumeros.com/exportaciones-industriales-en-sinaloa-2018/>
- CODESIN. (2020). *Estadísticas municipales*. México. Recuperado de <https://sinaloaennumeros.codesin.mx/estadisticas-municipales/>
- CODESIN. (2020). *Llegada de turistas y ocupación hotelera en Sinaloa, 2019*. México. Recuperado de <https://sinaloaennumeros.codesin.mx/wp-content/uploads/2020/02/Brief-turismo-2019.pdf>
- CODESIN. (2021_a). *Llegada de turistas y ocupación hotelera en Sinaloa, durante el año 2020*. México. Recuperado de <https://sinaloaennumeros.codesin.mx/wp-content/uploads/2021/03/Reporte-13-del-2021-turismo-al-2020.pdf>
- CODESIN. (2021_b). *Llegada de turistas y ocupación hotelera en Sinaloa, durante el primer semestre 2021*. México. Recuperado de <https://sinaloaennumeros.codesin.mx/wp-content/uploads/2021/03/Reporte-13-del-2021-turismo-al-2020.pdf>
- Código Postal. (2019). *Parque Industrial Alfredo V. Bonfil*. Recuperado de <https://www.codigo-postal.mx/sinaloa/mazatlan/82050/alfredo-v-bonfil-24/>
- Coll-Hurtado, A. (2016). *Espacio y ocio: El turismo en México*; Colección: Temas Selectos de Geografía de México; Instituto de Geografía de la UNAM; México; 168pp.
- Comisión Europea. (2004). *Sistema de alerta rápida para la detección de destinos turísticos en declive y mejores prácticas de prevención*; Recuperado el 14 de mayo de 2021, de <https://asesoresenturismoperu.files.wordpress.com/2016/05/188-sistema-para-la-deteccion-de-destinos-turisticos-en-declive.pdf>

- CONABIO. (2009). *Manglares de México.: extensión y distribución*; (2nda ed.). México: Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad.
- CONABIO. (2017). *Biodiversidad Mexicana*; Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad; Recuperado el 18 de abril de 2017, de <https://www.biodiversidad.gob.mx/>
- CONAGUA. (2006). *Estadísticas del Agua en México. Sistema Nacional de Información sobre, cantidad, calidad, usos y conservación del agua*; Recuperado el 18 de Abril de 2017, de http://www.conagua.gob.mx/CONAGUA07/Publicaciones/Publicaciones/EAM_2006.pdf
- CONAGUA. (2019). *Distrito y unidades de riego (nacional). 2018-2019*. Recuperado de <http://sina.conagua.gob.mx/sina/tema.php?tema=distritosriego&ver=reporte&o=1&n=nacional>
- CONAPESCA. (2017). *Anuario Estadístico de Acuicultura y Pesca 2017 de la Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca*; Recuperado el 19 de mayo de 2017, de https://www.conapesca.gob.mx/work/sites/cona/dgppe/2017/ANUARIO_ESTADISTICO_2017.pdf
- CONAPO. (2013). *Índice de marginación por entidad federativa 2015*; Recuperado el 20 de Mayo de 2017, de <https://www.gob.mx/conapo/documentos/indice-de-marginacion-por-entidad-federativa-y-municipio-2015>
- CONAPO. (2015). *Delimitación de las zonas urbanas de México 2015*; Consejo Nacional de Población; Recuperado el 15 de Diciembre de 2019, de <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>
- CONAPO. (2016). *Índice absoluto de marginación 2000 – 2010*; Consejo Nacional de Población; Recuperado el 20 de Mayo de 2017, de http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/Resource/1755/1/images/IAM_00-04.pdf
- CONAPO. (2016). *Índice de marginación por entidad federativa y municipio 2015*; Consejo Nacional de Población; Recuperado el 26 de Septiembre de 2019, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/459282/00_Preliminares.pdf
- Contreras, E. Castañeda, F. (2004). “La biodiversidad de las lagunas costeras” en *Ciencias*; No. 76; 46-56.
- Contreras, H. (07 de Noviembre de 2015). Arranca este mes el CIP en Teacapán. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/arranca-este-mes-el-cip-en-teacapan-99357>
- DATATUR. (s.f.). “Compendio estadístico de Sinaloa”. *Información Turística por Entidad Federativa*. Recuperado https://datatur.sectur.gob.mx/ITxEF/ITxEF_SIN.aspx
- Debate. (14 de Febrero de 2009), Ofrecen narcotours en Mazatlán. *Debate*. Recuperado de <https://www.infocajeme.com/general/2009/02/ofrecen-narcotours-en-mazatlan/>
- Di Méo, G. (1988). *Michel Chadeud (1938-1987)*. en *Annales de Géographie*, t. 97, No. 540; pp. 201-202.
- Díaz, A. (2011). Proyecto inmobiliario “Isla Amaitlán Garden city, Mazatlán”. En *Revista Estudios Agrarios*. 17, 157-167.
- DOCEDIEZMERAZ. (17 de Junio de 2015_a). *6 Plazuelas de Mazatlán y su historia*. México. <https://docediezmeraz.wordpress.com/2015/06/22/6-plazuelas-de-mazatlan-y-su-historia/>
- DOCEDIEZMERAZ. (22 de Junio de 2015_b). *9 Hoteles que impulsaron el turismo en Mazatlán*. México. <https://docediezmeraz.wordpress.com/2015/06/17/9-hoteles-que-desarrollaron-el-turismo-en-mazatlan/>
- DOCEDIEZMERAZ. (09 de Julio de 2015_c). *11 esculturas alegóricas del malecón mazatleco*. México. <https://docediezmeraz.wordpress.com/2015/07/09/11-esculturas-alegoricas-del-malecon-mazatleco/>
- DOF. (06 de Febrero de 1984). *Diario Oficial de la Federación: Ley Federal de turismo*. Recuperado de http://www.dof.gob.mx/nota_det_alle.php?codigo=4652460&fecha=06/02/1984
- DOF. (2009). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgt/LGT_orig_17jun09.pdf

- Echamendi, P. (2001). “La capacidad de carga turística. Aspectos conceptuales y normas de aplicación”; en *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*; No. 21; España; pp. 11-30.
- El CID. (2020). *Nuestra Historia*. Recuperado de <https://www.elcid.com/es/acerca-de-nuestros-hoteles/historia>
- El Siglo de Torreón. (17 de Octubre de 2013). Inaugura EPN la supercarretera Durango-Mazatlán. *El Siglo de Torreón*. Recuperado de <https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/924280.inaugura-epn-la-supercarretera-durango-mazatlan.html>
- El Sol de Mazatlán. (28 de Octubre de 2019). Confirma SECTUR tres vuelos directos de Canadá a Mazatlán. *El Sol de Mazatlán*. Recuperado de <https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/confirma-sectur-tres-vuelos-directos-de-canada-a-mazatlan-4379812.html>
- Entorno Turístico. (2021). *¿Qué es Airbnb y cómo funciona?* Recuperado de <https://www.entornoturistico.com/que-es-airbnb-y-como-funciona/>
- Espinoza, Y. (2010). *La competitividad de Mazatlán como destino turístico frente al mercado norteamericano, 1945-1987*; Tesis de Maestría en Historia; Universidad Autónoma de Sinaloa.
- ESRI. (2016). *Comparar métodos de interpolación*. Recuperado de <https://desktop.arcgis.com/es/arcmap/10.3/tools/3d-analyst-toolbox/comparing-interpolation-methods.htm>
- Estrella de Mar. (2020). *Estrella del Mar*. Recuperado de <https://estrelladelmar.com/es/>
- Fernández, A. (2014). *Introducción a las medidas de desigualdad y concentración en turismo*. Málaga. Recuperado el 6 de septiembre de 2019, de <https://core.ac.uk/download/pdf/62900149.pdf>
- Fish Mazatlán. (s.f.). *Bibi's fleet: Una flota con historia*. Recuperado de https://www.fishmazatlan.com/bibi_fleet.pdf
- Flores, S. Flores, L. (2015). *Turismo en el sur de Sinaloa*; Universidad Tecnológica de Escuinapa; Instituto de Apoyo a la Investigación e Innovación Sinaloa; México: Ediciones y Gráficos Eón, S.A. de C.V.
- Flores, S. Mariño, J. León, M. Liz, M. (2016). “Percepción de seguridad del turismo extranjero que arriban en casas rodantes a Playas de Mazatlán (Sinaloa).”. En *Turismo y Sociedad*, 19, 97-119.
- Flores, S. Sánchez, V. (2018). “Turismo oscuro en Mazatlán, Sinaloa en las Huellas del Chapo Guzmán”. En *Anais Brasileiros de Estudos turísticos – ABET*. Vol 8. No. 2. pp. 81-90.
- FONATUR. (2010). *Libro Blanco. CIP Costa Pacífico (Playa Espíritu)*. México. Recuperado el 6 de octubre de 2020, de <http://www.fonatur.gob.mx/gobmx/transparencia/LibrosBlancos/5%20CIP%20Costa%20Pac%203%20ADfco%20Playa%20Espiritu.pdf>
- FONATUR. (16 de Marzo de 2015). *Fondo Nacional de Fomento al Turismo*. Recuperado de <https://www.gob.mx/sectur/acciones-y-programas/fondo-nacional-de-fomento-al-turismo>
- Galván, I. (06 de Septiembre de 2014). Inauguran el jardín botánico de Amaitlán. *Debate*. Recuperado de <https://www.debate.com.mx/mazatlan/Inauguran-el-jardin-botanico-de-Amaitlan-20140906-0015.html>
- García, A. (1992). *La fundación de Mazatlán*. México. Editorial Siglo XXI.
- García, D. Lorenzo, C. Vergara, A. (2017). “Rescate y pérdida del patrimonio cultural: El teatro Ángela Peralta de Mazatlán en Sinaloa y el teatro Bartolomé de Medina de Pachuca Hidalgo”. En MAGOTZI. Boletín Científico de Artes del IA. Vol. 5. No. 10.
- Gazca, J. (2006). “Una década de impactos regionales y territoriales del TLCAN en México” en Gambrill M. (Ed.). *Diez años del TLCAN en México (pp. 193-204)*. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Gil, C. (2000). “La difusión social y espacial del modelo balneario: de la innovación médica al desarrollo de las prácticas de ocio” en *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias*

- Sociales*; No. 69 (40), Recuperado el 2 de mayo de 2017, de <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-40.htm>
- Gil, C. (2002). *Un estudio geográfico sobre las representaciones sociales del espacio urbano en Santander*; España: Universidad de Cantabria.
- Go Mazatlán. (s.f.). *Mazatlán Culture Entertainment Activities Fun*. Go Mazatlán. Recuperado el 22 de Abril de 2017, de <https://gomazatlan.com/wp-content/uploads/2018/07/Mazatlan-Travel-Guide-2018.pdf>
- Gobierno de Mazatlán. (s.f.). *Programa municipal de desarrollo urbano de Mazatlán, Sinaloa*; Gobierno del Estado de Mazatlán; Recuperado el 22 de Abril de 2017, de <http://transparencia.mazatlan.gob.mx/misc/Programa%20Municipal%20de%20Desarrollo%20Urbano%20de%20Mazatlan.pdf>
- Gobierno de México. (22 de Marzo de 2016). *Asociaciones público-privadas (APP)*. México. <https://www.gob.mx/focir/acciones-y-programas/asociaciones-publico-privadas-app>
- Gobierno de Sinaloa. (2017). *1er Informe de Gobierno 2017. Quirino Ordaz Coppel, Gobernador Constitucional del Estado de Sinaloa*. México: Gobierno del Estado de Sinaloa.
- Gobierno de Sinaloa. (10 de Febrero de 2017). *Inicia la modernización del Centro Histórico de Mazatlán*. México <https://sinaloa.gob.mx/noticias/inicia-la-modernizacion-del-centro-historico-de-mazatlan#sthash.NXjhHIXO.dpbs>
- Gobierno de Sinaloa. (2020). *Secretaría de Turismo*. <https://sinaloa.gob.mx/p/secretaria-de-turismo>
- Gobierno de Sinaloa. (s.f.). *Programa Sectorial de Turismo del Estado de Sinaloa 2011-2016*. México: Secretaria de Gobierno del Estado de Sinaloa.
- Gobierno Federal. (2001). “Decreto por el que se declara una zona de monumentos históricos en la ciudad y puerto de Mazatlán, municipio del mismo nombre, estado de Sinaloa”. En *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 20 de Octubre de 2020, de <https://sic.cultura.gob.mx/documentos/708.pdf>
- Gómez, D. (28 de Diciembre de 2017). ¡Adiós Coliseo! Lo derrumbarán en enero. *Redacción Informativa*. Recuperado de https://reaccioninformativa.com/noticias/sinaloa/sur/adios-al-coliseo-lo-derrumbaran-en-enero_6QH0nvNDzOkKuk6eYOYSs4
- González, K. (17 de Julio de 2021). Entrega Gobierno Parque Central al municipio de Mazatlán. *El Sol de Mazatlán*. Recuperado de <https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/entrega-gobierno-parque-central-al-municipio-de-mazatlan-6974487.html>
- González, L. (06 de Agosto de 2017). En Mazatlán avanzan con la remodelación del malecón. *El Economista*. Recuperado de <https://www.economista.com.mx/estados/En-Mazatlan-avanzan-con-la-remodelacion-del-malecon-20170806-0073.html>
- Google Earth. (2020). *Google Earth Pro*. Estados Unidos. <https://www.google.com/intl/es-419/earth/>
- Guzon, O. (23 de Mayo de 2017). Mazatlán: la primera ciudad bombardeada de América. *TVP Va Contigo*. Recuperado de <https://tvpacifico.mx/noticias/183489-mazatlan-la-primer-ciudad-bombardeada-de-america>
- Halliday, F. (2009). “Todas las guerras son distintas: el Líbano, Israel y la maduración de la crisis de la Gran Asia Occidental”. En *London School of Economics*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2020, de <https://repository.urosario.edu.co/flexpaper/handle/10336/1534/LozanoDiaz-LizethJohana-2009.pdf?sequence=11&isAllowed=y>
- Hernández, A. (24 de Mayo de 2017). Ecocidio en Mazatlán: empresa mata decenas de árboles sanos en Centro Histórico, si consulta. *Sin Embargo*. Recuperado de <https://www.sinembargo.mx/24-05-2017/3224248>
- Hernández, C. (01 de Julio de 2020). Al 85% de avance la construcción del Parque Central de Mazatlán. *El Sol de Mazatlán*. Recuperado de <https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/al-85-de-avance-la-construccion-del-parque-central-de-mazatlan-5437225.html>
- Hernández, H. (20 de septiembre de 2007). La Aduana en Mazatlán. *El Rincón de Hernando* Recuperado de <http://elrincondehernando.blogspot.com/2007/09/la-aduana-en-mazatlán.html>

- Hernández, V. (16 de Abril de 2018). Hotel Lagunero llega a Mazatlán. *El Siglo de Torreón*. Recuperado de <https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1451454.hotel-lagunero-llega-a-mazatlan.html>
- Hiernaux, D. (2006). “Geografía del turismo” en Hiernaux, D. A. Lindon. (Directores), *Tratado de Geografía Humana* (pp. 401-432). México, ANTHROPOS, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Hiernaux, D. Lindón, A. (2012). “Renovadas intersecciones: la espacialidad y lo imaginario” en A. Lindón, D. Hiernaux (Directores), *Geografías de lo Imaginario* (pp. 9-28). México, ANTHROPOS, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Historia de Hermosillo. (2012). *La liga de la Costa del Pacífico. I Temporada 1945-1946*. Recuperado de <https://www.historiadehermosillo.com/htdocs/BASEBALLCOSTA/costa/1945-1946/VENADOS%20OBTIENE%20EL%20TRICAMPEONATO.htm>
- Hoffman, L, Paris. S, Hall, E. (1996), *Psicología del desarrollo hoy*, Madrid: McGraw-Hill
- Ibáñez, R. Rodríguez, I. (2012). “Tipologías y antecedentes de la actividad turística; turismo tradicional y turismo alternativo”, En A. Ivanova; R. Ibañez (Ed.), *Medio ambiente y política turística en México. Tomo I Ecología, Biodiversidad y Desarrollo Turístico* (pp. 17-33). México: Instituto Nacional de Ecología.
- Ibarra, J. (2012). Factores Institucionales que afectan el desarrollo de la industria turística en Mazatlán, en Ra Ximhai. Vol. 8. No. 2, 257-269.
- IMPLAN Mazatlán. (s.f.). *Plan Parcial Centro Histórico Mazatlán*. Instituto Municipal de Planeación, Recuperado el 26 de Noviembre del 2020, de <http://www.implanmazatlan.mx/planes2/plan-parcial-centro-historico.pdf>
- IMT. (15 de Diciembre de 2020). *Red Nacional de caminos*. Recuperado de https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos?_ga=2.262621705.466460195.1569640921-1537561209.1569640921
- INEGI. (1995). *Estudio Hidrológico del Estado de Sinaloa*; Instituto Nacional de Estadística y Geografía; Recuperado el 20 de Abril del 2017, de http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvini/inegi/productos/historicos/2104/702825221362/702825221362_1.pdf
- INEGI. (2009). *Prontuario de Información Geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos. Mazatlán Sinaloa*; Instituto Nacional de Estadística y Geografía; Recuperado el 3 de Marzo de 2017, de <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/datos-geograficos/25/25012.pdf>
- INEGI. (2017). *Anuario estadístico y geográfico de Sinaloa 2016*; Instituto Nacional de Estadística y Geografía; Recuperado el 18 de Abril de 2017, de <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/datos-geograficos/25/25012.pdf>
- INEGI. (2019_a). *Fisiografía*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/temas/fisiografia/default.html#Documentacion>
- INEGI. (2019_b). *Glosario*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/app/glosario/default.html?p=ENOE15>
- INEGI. (s.f.). *Referencias geográficas y extensión territorial de México*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Recuperado el 1 de diciembre 2018, de https://www.inegi.org.mx/inegi/spc/doc/internet/1-geografiademexico/man_refgeog_extterr_vs_enero_30_2088.pdf
- INGR. (2011). *Atlas de riesgos naturales para el municipio de Mazatlán, Sinaloa 2011*; Instituto nacional para la gestión de riesgos; Recuperado el 17 de Abril de 2017, de <http://www.implanmazatlan.mx/planes2/atlas-de-riesgos-naturales-para-el-municipio-de-mazatlan.pdf>
- Inmobiliaria Korian. (2009). *Isla Amaitlán; desarrollo de proyecto inmobiliario, Mazatlán, Sinaloa*. Inmobiliaria Korian S.A. de C.V. Recuperado el 17 de Octubre de 2020, de <http://sinat.semarnat.gob.mx/dgiraDocs/documentos/sin/estudios/2009/25SI2009TD064.pdf>

- Instituto de Cultura, Turismo y Arte de Mazatlán. (2017). *Festival Cultural de Mazatlán, 2017*. Recuperado de <http://www.culturamazatlan.com/informacion.php?seccion=7-festival-cultura-mazatlan-Cq89Xy10>
- Jafari, J. (2000). *Enciclopedia del turismo*; España: Editorial Síntesis.
- Knowles, T. Curtis, S. (1999). “The market viability of European mass tourist destination: a post-stagnation life-cycle analysis” in *The international journal of tourism research*. Vol. 1, Issue 2. 87-96.
- La Jornada. (30 de Diciembre de 2004). Las pérdidas económicas por el tsunami podrían rebasar los 13 mil mdd: analistas. *La Jornada* Recuperado de <https://www.jornada.com.mx/2004/12/30/025n1mun.php?printver=1&fly=>
- Lagiewski, R. (2006). “The application of the TALC model: A literature Survey”; in R, Butler (Ed.), *The tourism area life cycle, Vol. 1, Applications and modifications*. Canada: Channel View Publications.
- Las Gavias. (s.f.). *Un recorrido por el Malecón, Olas Altas y el Centro Histórico de Mazatlán*. México. Recuperado de <https://www.lasgaviasgrand.mx/un-recorrido-por-el-malecon-olas-altas-y-el-centro-historico-de-mazatlan/>
- Lecona, A. (2014). *Ecología y medio ambiente*. México: Mc Graw Hill Education.
- Lindón, A. Hiernaux, D. (2006). *Tratado de Geografía Humana*; Universidad Autónoma Metropolitana; México: Anthropos.
- Lizárraga, H. (08 de Septiembre de 2016). *Mazatlán International Center (MIC). aporta constante bonanza*. México. <https://mazatlaninteractivo.com.mx/mazatlan-international-center-mic-aporta-constante-bonanza/>
- Lizárraga, O. Mendoza, J. Maldonado, O. (2017). *Repensando el turismo en Sinaloa*; México: Editorial Utesc.
- Lominé, L. Edmunds, J. (2007). *Key concepts in tourism*; United Kindom: Palgrave MacMillan.
- López, L. (23 de Diciembre de 2014). Nuevo Hotel Pacific’s Sand y rescate de Balboa, en puerta. *El Debate*. Recuperado de <https://www.debate.com.mx/mazatlan/Nuevo-Hotel-Pacific-Sands-y-rescate-de-Balboa-en-puerta--20141223-0075.html>
- López, V. (2011). “La reorientación del ciclo de vida del área turística. El caso de Bahías de Huatulco, Oaxaca (México).” en *Investigaciones Turísticas*. No. 1, enero-julio. 107-121.
- Magallanes, F. (20 de Marzo de 2018). El nuevo Faro de Mazatlán. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/mazatlan/el-nuevo-faro-de-mazatlan-HANO1121886>
- Maldonado, J. (26 de Mayo de 2020). 50 millones de dólares invertidos en estadios de fútbol y béisbol en Mazatlán. *Super Deportivo*. Recuperado de <https://revistasuperdeportivo.com.mx/50-millones-de-dolares-invertidos-en-estadios-de-futbol-y-beisbol-en-mazatlan/>
- Mariño, J. Contreras, M. (2015). “La certificación de playas y el litoral de Mazatlán”; en *Perspectivas y tendencias del turismo en México. Críticas y Realidades* (pp. 163-193). México: Juan Pablos Editorial, S.A.
- Martínez, A. (1998_a). La revolución mexicana en Sinaloa y su impacto en Mazatlán. En Carrillo, A. Ibarra, G. (Coord.), *Historia de Mazatlán* (pp. 287-310). México: H. Ayuntamiento de Mazatlán, Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Martínez, L. (1998_b). Mazatlán, historia de su vocación comercial (1823-1910). En A. Carrillo; G. Ibarra. (Coord.), *Historia de Mazatlán* (pp. 21-53). México: H. Ayuntamiento de Mazatlán, Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Martini, M. (2005). *Grandeza Mazatleca*. (2nda ed.). México. Grupo Alerta, S.A. de C.V, Editorial Paralelo 23.
- Mazatlán interactivo. (2016_a). *Villa Unión, antiguo pueblo de Mazatlán*. México. Recuperado de <https://mazatlaninteractivo.com.mx/villa-union-antiguo-pueblo-de-mazatlan/>
- Mazatlán interactivo. (2016_b). *4 plazuelas en la historia de Mazatlán*. México. Recuperado de <https://mazatlaninteractivo.com.mx/villa-union-antiguo-pueblo-de-mazatlan/>

- Mazatlán International Center. (2020). *Mazatlán International Center. Nosotros*; Recuperado de <http://www.mazatlaninternationalcenter.com/#/dashboard>
- Mazatlán today. (2019). *¡Guía de las playas de Mazatlán!* Mazatlantoday.net. Recuperado el 17 de Octubre de 2020, de <https://mazatlantoday.net/pdf/playas-de-mazatlan-guia-mapa-gratis-2019.pdf>
- Mazatlán today. (2017). *Historia de la Carretera Federal 40/40D*; Recuperado de https://mazatlantoday.net/carretera_federal_mexico_40_40D.html
- Mazatlaneco.com. (2018). *Jardín Botánico de Mazatlán*. Recuperado de <https://mazatlaneco.com/jardin-botanico-en-mazatlan/>
- Medina, N. (28 de Febrero de 2018_a). Mercado de las Flores, alternativa para vendedores ambulantes. *Debate*. Recuperado de <https://www.debate.com.mx/mazatlan/vendedores-ambulantes-mazatlan-reubicacion-comercio-inversion-20180228-0146.html>
- Medina, N. (21 de Abril de 2018_b). Afinan detalles del Parque Ciudades Hermanas. *Debate*. Recuperado de <https://www.debate.com.mx/mazatlan/parque-ciudades-hermanas-mazatlan-obras-det-alles-proyecto-20180421-0020.html>
- Méndez, R. (1997). *Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo global*. España: Ariel Geografía.
- México en fotos. (s.f.). *Fotos antiguas de Mazatlán*. México. Recuperado de <https://www.mexicoenfotos.com/antiguas/sinaloa/mazatlan>
- Montes de Oca, J. (22 de Mayo de 2015). *Estanflación*. Recuperado de <https://economipedia.com/definiciones/estanflacion.html>
- Montes, R. (05 de Octubre de 2020). ‘Nuevo Cancún’, del jubilo a la decepción en Sinaloa. *Milenio*. Recuperado de <https://www.milenio.com/politica/nuevo-cancun-del-jubilo-a-la-decepcion-en-sinaloa>
- Morales, A. (07 de Febrero de 2019_a). Inicia la construcción de dos hoteles en Mazatlán. *Reacción Informativa*. Recuperado de https://reaccioninformativa.com/noticias/sinaloa/sur/inicia-la-construccion-de-dos-hoteles-en-mazatlan_1jvLdBefi7CA5RjIIQKVQK
- Morales, A. (26 de Noviembre de 2019_b). Proyecto de Tirolesa en Mazatlán sigue firme. *Reacción Informativa*. Recuperado de https://reaccioninformativa.com/noticias/sinaloa/sur/proyecto-de-tirolesa-en-mazatlan-sigue-firme_7ofNHECxfuDgjUlWCRUdnH
- Morales, C. (2011). “El fracaso de una estrategia: una crítica a la guerra contra el narcotráfico en México, sus justificaciones y efectos”. *Coyuntura* 231, 4-13.
- Moreno, M. Coromoto, M. (2011), “Turismo y producto turístico. Evolución, conceptos y componentes y clasificación”. *Visión Gerencial*, 1, 135-158.
- Nava, K. Vargas, J. (2016). “El impacto del hermanamiento de ciudades en el desarrollo de la región del corredor económico del norte”; en *Yura: Relaciones internacionales*. No. 8. pp. 40-74.
- Nava, M. (2013). *Innovación en el territorio y capacidad competitiva de los destinos turísticos: Redes y capital territorial en Mazatlán*; México: Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Nava, M. Ibarra, G. (2010). “Actores locales y competitividad turística de Mazatlán. El territorio como producto turístico”; en *Topofilia*; Vol. II, no. 1.
- Navarro, E. (2003). *¿Puede seguir creciendo la Costa del Sol? Indicadores de saturación de un destino turístico*; Málaga, España: Diputación de Málaga.
- Navarro, E. (2005). “Indicadores para la evaluación de la capacidad de carga turística”; en *Annals of Tourism Research*; Vol. 7, no.2; 397-422.
- Nogués, A. (2012). “*Culture and society in tourism context Vol. 17*”; United Kingdom: Emerald Group Publishing Limited.
- Nordahl, S. (16 de Mayo de 2019). Mercado de Artesanías de Mazatlán está en el abandono. *El Sol de Mazatlán*. Recuperado de <https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/mercado-de-artesantias-de-mazatlan-esta-en-el-abandono-3626499.html>
- Nordahl, S. (16 de Julio de 2020). Afecta a turistas falta de estacionamiento en el Centro de Mazatlán. *El Sol de Sinaloa*. Recuperado de <https://www.elsoldesinaloa.com.mx/incoming/afecta-a-turistas-falta-de-estacionamientos-en-el-centro-de-mazatlan-3907001.html>

- OMA. (2019). *Aerolíneas y Rutas*; en *Aerolíneas y Rutas* Recuperado el 17 de Septiembre de 2019; de <http://www.oma.aero/es/aeropuertos/mazatlan/pasajeros/operadores-de-ruta.htm>
- OMT. (25 de Diciembre de 2015). El premio Ulises de la OMT recae en el doctor Richard Butler *UNWTO*. Recuperado de <https://www.unwto.org/es/archive/press-release/2015-12-22/el-premio-ulises-de-la-omt-recae-en-el-doctor-richard-butler>
- ONU. (2008). *Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo 2008*; Organización de las Naciones Unidas; Recuperado el 22 de Abril de 2017, de https://unstats.un.org/unsd/publication/Seriesm/SeriesM_83rev1s.pdf
- Orozco, A. (09 de Noviembre de 2011). Reabren oficinas en Mazatlán del Consulado de Canadá. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/reabren-oficinas-en-mazatlan-del-consulado-de-canada-357483>
- Ortega, S. (1999). *Breve Historia de Sinaloa*; México: El Colegio de México.
- Osorio, M. López, A. (2012). *Investigación turística. Hallazgos y aportaciones: Secretaría de Turismo; Centro de Estudios Superiores en Turismo; Facultad de Turismo y Gastronomía; Universidad Autónoma del Estado de México*; México: Universidad Nacional Autónoma de México; Academia Mexicana de Investigación Turística.
- Osorio, M. Deverdum, M. Mendoza, M. Benítez, J. (2019). La evolución de Ixtapa-Zihuatanejo, México, desde el modelo del ciclo de vida del destino turístico. *Región y sociedad*, Vol. 31, 1-25.
- Parque Central Mazatlán. (2020). *Parque Central Mazatlán*. México. www.parquecentralmazatlan.com/antecedentes.html
- Playa Mazatlán Beach Resort. (s.f.). *Monumento al beisbolista*. Recuperado de <https://www.hotelplayamazatlan.com/mx/monumento-al-beisbolista/>
- Portafolio. (24 de Enero de 2011). Las Peores crisis financieras de la historia. *Portafolio*. Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/finanzas/peores-crisis-financieras-historia-139520>
- Presidencia de la República. (20 de abril 2018_a). Un Éxito el Tianguis Turístico 2018 en Mazatlán, Sinaloa. ¡Nos Vemos En El Tianguis Turístico 2019 De Acapulco! *Blog*. Recuperado de <https://www.gob.mx/sectur/articulos/un-exito-el-tianguis-turistico-2018-en-mazatlan-sinaloa-nos-vemos-en-el-tianguis-turistico-2019-de-acapulco?idiom=es>
- Presidencia de la República. (9 de mayo de 2018_b). Resultado del Tianguis Turístico Mazatlán 2018. *Blog*. Recuperado de <https://www.gob.mx/epn/articulos/resultados-del-tianguis-turistico-de-mazatlan-2018>
- Pueblo Bonito (2019). *Pueblo Bonito Mazatlán Beach Resort*. Recuperado de <https://www.pueblobonito.com.mx/resorts/mazatlan>
- Ramírez, F. (27 de Septiembre de 2021). Centro histórico de Mazatlán: así será la remodelación que se vive. *El Sol de Mazatlán*. Recuperado de <https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/centro-historico-de-mazatlan-asi-sera-la-remodelacion-que-se-viene-7262574.html>
- Ramírez, J. (15 de Julio de 2019_a). Se deteriora el malecón por descuido y falta de atención. *El Sol de Sinaloa*. Recuperado de <https://www.elsoldesinaloa.com.mx/incoming/se-deteriora-el-malecon-de-mazatlan-por-descuido-y-falta-de-atencion-3900145.html>
- Ramírez, J. (05 de Octubre de 2019_b). A seis años de su apertura, la autopista de Mazatlán-Durango deja mucho que desear. *El Sol de Sinaloa*. Recuperado de <https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/a-seis-anos-de-su-apertura-la-autopista-mazatlan-durango-deja-mucho-que-desear-4273098.html>
- Ramírez, J. (10 de Enero de 2020). Venderán equipo de Tiburonario a otros acuarios del país. *El Sol de Mazatlán*. Recuperado de <https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/venderan-equipo-de-tiburinario-a-otros-acuarios-del-pais-4680837.html>
- Ramírez, L. (2006). “La accesibilidad y la movilidad espacial: Posible tratamiento mediante Sistemas de Información Geográfica” en *Cuadernos de Ideas. Migración interna, movilidad espacial y reconfiguraciones territoriales*. Serie Sociedad No. 2. Recuperado el 2 de Abril de 2015, de <http://hum.unne.edu.ar/investigacion/geografia/labtig/publicaciones/public23.pdf>

- Ramírez, M. (11 de Enero de 2018). Proyecta Quirino la primera APP en Mazatlán. *Río Doce*. Recuperado de <https://riodoce.mx/2018/01/11/proyector-quirino-la-primera-app-en-mazatlan-2/>
- Real Academia Española. (2019). *Diccionario de la lengua española*. Real Academia Española, Recuperado de <https://www.rae.es/>
- Redacción Domingo 7. (26 de Noviembre 2016). Amaitlán la ciudad turística Sustentable del mundo, en Mazatlán. *Domingo 7*. Recuperado de <https://domingo7.com.mx/amaitlan-la-ciudad-turistica-sustentable-del-mundo-en-mazatlan/>
- Redacción El Comunicador. (20 de Mayo de 2017). Inicia Quirino Ordaz rehabilitación histórica de El Faro de Mazatlán. *El Comunicador*. Recuperado de <https://elcomunicador.com.mx/inicia-quirino-ordaz-rehabilitacion-historica-de-el-faro-de-mazatlan/>
- Redacción El Financiero. (02 de Junio de 2020). Monarcas oficializa cambio de sede a Mazatlán. *El Financiero*. Recuperado de <https://www.elfinanciero.com.mx/deportes/monarcas-oficializa-cambio-de-sede-a-mazatlan>
- Redacción Espejo. (10 de Septiembre de 2021). Sinaloa recupera turismo a un año de la pandemia; Mazatlán tercer lugar nacional. *Espejo*. Recuperado de <https://revistaespejo.com/2021/09/10/sinaloa-recupera-turismo-a-un-ano-de-la-pandemia-mazatlan-tercer-lugar-nacional/>
- Redacción Esto. (14 de Octubre de 2020). Mazatlán vs Juárez, el primer partido con público en El Kraken. *Esto*. Recuperado de <https://www.esto.com.mx/475782-mazatlan-juarez-regreso-aficionados-kraken-primero-partido-publico-guardianes-2020-liga-mx/>
- Redacción La Crónica. (09 de Marzo de 2011). Comando ataca en estacionamiento de una disco en Mazatlán; hay 6 muertos. *La Crónica*. Recuperado de <https://www.cronica.com.mx/notas/2011/565046.html>
- Redacción Noroeste. (14 de Noviembre de 2015). “Toma vida” Parque Ciudades Hermanas en Mazatlán. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/toma-vida-parque-ciudades-hermanas-en-mazatlan-785820>
- Redacción Noroeste. (14 de Febrero de 2017). Adiós a los 12 tiburones del Acuario Mazatlán. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/adios-a-los-12-tiburones-del-acuario-mazatlan-1070146>
- Redacción Noroeste. (30 de Octubre de 2020). ‘Desmantelan’ en el Acuario Mazatlán el tiburinario fallido de Malova. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/desmantelan-en-el-acuario-mazatlan-el-tiburinario-fallido-de-malova-1212943>
- Redacción Proceso. (02 de Febrero de 2017). A 38 días de su apertura desalojan Acuario de Mazatlán por ruptura de acrílico (Video). *Proceso*. Recuperado de <https://www.proceso.com.mx/nacional/estados/2017/2/2/38-dias-de-su-apertura-desalojan-acuario-de-mazatlan-por-ruptura-de-acrilico-video-178280.html>
- Redacción Río Doce. (15 de Julio de 2015). Dan banderazo de inicio de remodelación del Estadio Teodoro Mariscal. *Río Doce*. Recuperado de <https://riodoce.mx/2017/07/15/dan-banderazo-de-inicio-de-remodelacion-del-estadio-teodoro-mariscal/>
- Redacción TVP. (14 de Junio de 2018). Esperan fecha para inaugurar Parque Ciudades Hermanas. *TVP*. Recuperado de <https://tvpacifico.mx/noticias/211261-esperan-fecha-para-inaugurar-parque-ciudades-hermanas>
- Reforma. (3 de Diciembre de 2014). Amplia OMA aeropuerto de Mazatlán; *Reforma*. Recuperado de <http://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=409592&md5=3f1d41aa8f4fdd332284edf7fcf33753&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&po=4>
- Regalado, B. (16 de Agosto de 2017). La tirolesa más larga del mundo estará en Mazatlán. *Debate*. Recuperado de <https://www.debate.com.mx/mazatlan/La-tirolesa-mas-larga-del-mundo-estara-en-Mazatlan-20170816-0263.html>

- Reportur. (11 de Noviembre de 2015). Berdegué: Mazatlán tendrá seis nuevas marcas hoteleras. *REPORTUR.mx*. Recuperado de <https://www.reportur.com/mexico/2015/11/11/mazatlan-tendra-seis-nuevas-marcas-hoteleras/>
- Reyes, B. (27 de Diciembre de 2017). Apuestan al Centro Histórico; inauguran un nuevo hotel. *Noroeste* Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/apuestan-al-centro-historico-inauguran-un-nuevo-hotel-1112053>
- Reyes, B. (17 de Febrero de 2018). Anuncia Estado inicio de construcción de Parque Central de Mazatlán. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/mazatlan/anuncia-estado-inicio-de-construccion-de-parque-central-de-mazatlan-PBNO1118430>
- Reyna, J. (22 de marzo 2018). PIB turístico de México creció 2.8% en 2017. *La Jornada*. Recuperado de <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/03/22/pib-turistico-de-mexico-crecio-2-8-en-2017-1027.html>
- Ritchey, F. (2008). *Estadística para las Ciencias Sociales*. (2nda Ed.). México: Mc Graw Hill.
- Rodríguez, I. Conejero, A. (s.f.). *Renovación de destinos turísticos maduros, expertos y grupos de interés, discurso global-local y escenarios de futuro: El caso de Benidormi*; Recuperado el 2 de Abril de 2015, de http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/20508/1/Comunicaci%C3%B3n%20RODR%C3%8D%20GUEZ%20Y%20CONEJERO%20Portugal%20P158%20formato_def.pdf
- Rodríguez, J. (06 de Septiembre de 2020). Ayuntamiento planea demoler la Casa del Marino en Mazatlán. *Debate*. Recuperado de <https://www.debate.com.mx/mazatlan/Ayuntamiento-planea-demoler-la-Casa-del-Marino-en-Mazatlan-20200906-0017.html>
- Rojas, R. (11 de Marzo de 2021). ¡Termina una era! Derrumban el icónico hotel Aguamarina de Mazatlán. *Línea Directa*. Recuperado de <https://www.debate.com.mx/mazatlan/Ayuntamiento-planea-demoler-la-Casa-del-Marino-en-Mazatlan-20200906-0017.html>
- Román, A. Aguilar, A. (1998). “El comercio en Mazatlán durante el Porfiriato”. En A. Carrillo, G. Ibarra. (Coord.), *Historia de Mazatlán* (pp. 151-182). México: H. Ayuntamiento de Mazatlán, Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Román, A. Aguilar, A. (2010). La reconversión del tejido productivo en Mazatlán: de la minería y el comercio a la pesca y el turismo 1910-1970. *Revista Meyibó*, 2, 57-93.
- Salinas, E. (2003). *Geografía y turismo: aspectos territoriales del manejo y gestión del turismo*. Cuba: SI-MAR.
- Samaniego, O. (23 de Diciembre de 2016). Después de 6 años inauguran el tiburonario de Mazatlán. *Debate*. Recuperado de <https://www.debate.com.mx/mazatlan/Inauguran-el-tiburonario-del-Acuario-Mazatlan-20161223-0177.html>
- Sánchez, L. (16 de Abril de 2018). Mazatlán, Sinaloa, sede del Tianguis Turístico de México 2018. *Televisa News*. Recuperado de <https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/mazatlan-sinaloa-sede-tianguis-turistico-mexico-2018/>
- Santamaría, A. (2003). *Los años dorados del turismo en Mazatlán*; México: Horson Ediciones Escolares, S.A. de C.V.
- Santamaría, A. (2007). El Centro Histórico de Mazatlán como oferta turística. En A. Lizárraga (Coord.), *Nací aquí muy lejos. Actores locales y turistas en el Centro Histórico de Mazatlán* (pp. 61-151). Sinaloa, México: Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Santamaría, A. (2016). *Del Alba al Anochecer en Mazatlán: La madurez de un destino turístico*; México: Horson Ediciones Escolares, S.A. de C.V.
- Santamaría, A. Flores, S. (2012). *Escenarios de violencia e inseguridad en los destinos turísticos. Mazatlán como estudio de caso*; México: Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Santamaría, A. Sáinz, J. (2018). *El renacer turístico de Mazatlán (2005-2015)*. México: Secretaría de Educación Pública y Cultura, Sinaloa, Coordinación General de Universidades Tecnológicas y Politécnicas; Secretaría de Educación Pública.

- Santos, M. (21 de Septiembre de 2020). Inversión del CIP Teacapán debió aprovecharse en Mazatlán: AMLO. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/inversion-del-cip-teacapan-debio-aprovecharse-en-mazatlan-amlo-1209125>
- Santos, V. (2013). *Guía de la Zona Arqueológica Las Labradas*. México: Centro Instituto Nacional de Antropología e Historia Sinaloa.
- SCT. (2002). *Documento base sectorial para la formulación del Plan de Desarrollo de la Frontera Norte 2001-2006. Sector Comunicaciones y Transporte*; México: Coordinación General de Planeación y Centros.
- SCT. (2003). *Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal*; Recuperado el 18 de Noviembre de 2017, de <http://www.aniq.org.mx/setiq/Reglamentos/TT-RPyD.pdf>
- SCT. (2004). *Sinaloa Datos Viales, 2003*; Recuperado del 15 al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2004/sinaloa_04.pdf
- SCT. (2005). *Sinaloa Datos Viales, 2004*; Recuperado del 15 al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2005/sinaloa_05.pdf
- SCT. (2006). *Sinaloa Datos Viales, 2005* Recuperado del 15 al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2006/25sin_dv06a.pdf
- SCT. (2007). *Sinaloa Datos Viales, 2006* Recuperado del 15 al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2007/25_SIN.pdf
- SCT. (2008). *Sinaloa Datos Viales, 2007*; [en línea] Recuperado del 15 al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2008/25._SINALOA.pdf
- SCT. (2009). *Sinaloa Datos Viales, 2008*; Recuperado del 15 al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2009/25_SINALOA.pdf
- SCT. (2010). *Sinaloa Datos Viales, 2009* Recuperado del 15 al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2010/25_Sinaloa.pdf
- SCT. (2011_a). *Venciendo el reto de la Sierra Madre Occidental. Autopista Durango-Mazatlán*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- SCT. (2011_b). *Sinaloa Datos Viales, 2010*; Recuperado del 15 al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2011/25_SINALOA.pdf
- SCT. (2012). *Sinaloa Datos Viales, 2011*; Recuperado del 15 del al 30 de Noviembre de 2019, de <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/datos-viales/2012/>
- SCT. (2013). *Sinaloa Datos Viales, 2012*; Recuperado del 15 del al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2013/25_SINALOA.pdf
- SCT. (2014_a). *Sinaloa Datos Viales, 2013*; Recuperado del 15 del al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2014/25_SINALOA.pdf
- SCT. (2014_b). *Capacidad y niveles de servicio en la red federal de carreteras (2014)*. Recuperado el 30 de Mayo de 2020, de <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/capacidades-y-niveles-de-servicio/ano-2014/>
- SCT. (2015_a). *Sinaloa Datos Viales, 2014*; Recuperado del 15 del al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2015/25_SINALOA.pdf
- SCT. (2015_b). *Capacidad y niveles de servicio en la red federal de carreteras (2015)*. Recuperado el 30 de Mayo de 2020, de <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/capacidades-y-niveles-de-servicio/ano-2015/>

- SCT. (2016_a). *Sinaloa Datos Viales, 2015*; Recuperado del 15 del al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2016/25_SINALOA.pdf
- SCT. (2016_b). *Manual para obtener los volúmenes de tránsito en carreteras*; Recuperado el 10 de Mayo de 2020, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Manuales/manual_volumen_de_transito/Manual_volumenes__2016_v2.pdf
- SCT. (2016_c). *Capacidad y niveles de servicio en la red federal de carreteras (2016)*. Recuperado el 30 de Mayo de 2020, de <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/capacidades-y-niveles-de-servicio/ano-2016/>
- SCT. (06 de Enero de 2017). *Sistema Portuario Nacional*. Recuperado de <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos-de-mexico/>
- SCT. (2017_a). *Sinaloa Datos Viales, 2016*; Recuperado del 15 del al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2017/25_SINALOA.pdf
- SCT. (2017_b). *Capacidad y niveles de servicio en la red federal de carreteras (2017)*. Recuperado el 30 de Mayo de 2020, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Capacidades/capacidades_2017/CAPYNS_RED-FED_Pub_R2.pdf
- SCT. (2018). *Sinaloa Datos Viales, 2017*; Recuperado del 15 del al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2018/25_SIN_2018.pdf
- SCT. (25 de Septiembre de 2018). *Secretaría de Infraestructura*; Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Recuperado de <http://www.sct.gob.mx/carreteras/>
- SCT. (2019). *Sinaloa Datos Viales, 2018*; Recuperado del 15 del al 30 de Noviembre de 2019, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales-2019/25_SIN.pdf
- SCT. (2019). *Traza tu ruta*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Recuperado de http://app.sct.gob.mx/sibuac_internet/ControllerUI?action=cmdEscogeRuta
- SCT. (2020). *API Mazatlán*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Recuperado de SCT. (2019). *Traza tu ruta*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Recuperado de http://app.sct.gob.mx/sibuac_internet/ControllerUI?action=cmdEscogeRuta
- Secretaría de Economía. (2018). *Economía para todos. ¿Para qué sirve el PIB?* Recuperado de <http://www.2006-2012.economia.gob.mx/economia-para-todos/tema-del-dia/6950-para-que-sirve-el-pib>
- SECTUR. (2000). *Estudio de gran visión del turismo en México: Perspectiva 2020. Reporte Analítico*. México: Secretaría de Turismo.
- SECTUR. (2006). *Comportamiento, avances y perspectivas del turismo en México*. México: Fondo de Cultura Económica.
- SECTUR. (2014). *Agenda de competitividad del destino turístico Mazatlán*. Recuperado el 16 de Mayo de 2021, de <http://www.sectur.gob.mx/wp-content/uploads/2015/02/PDF-Mazatlan.pdf>
- SECTUR. (2014). *Centros de playa*. Recuperado de <http://www.sectur.gob.mx/programas/programas-regionales/centros-de-playa/>
- SECTUR. (2018). *Sexto Informe de Labores 2017-2018*. Recuperado el 16 de Mayo de 2021, de http://www.sectur.gob.mx/wp-content/uploads/2018/09/SEXTOinformeSECTUR_B.pdf
- SECTUR. (2018_a). *Estadísticas de la actividad turística en los CIPs y PITs, destinos de FONATUR*. Recuperado de <https://datos.gob.mx/busca/dataset/estadisticas-de-actividad-turistica-en-los-cips-y-ptis-destinos-de-fonatur>
- SECTUR. (2018_b). *Glosario*. Recuperado de <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Glosario.aspx>
- SECTUR. (14 de Abril de 2018). Inicia “Tianguis Turístico de México Mazatlán 2018”. La plataforma de negocios más importante del turismo”. *Prensa de la Secretaría de Turismo*. Recuperado de

- <https://www.gob.mx/sectur/prensa/inicia-tianguis-turistico-de-mexico-mazatlan-2018-la-plataforma-de-negocios-mas-importante-del-turismo>
- SECTUR. (2019). *Porcentaje de Ocupación*. Secretaría de Turismo. Recuperado de <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Inicio.aspx>
- SEDESOL. (2000). *México 2020. Un enfoque territorial de desarrollo; vertiente urbana síntesis ejecutiva*. México: Secretaría de Desarrollo Social; Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México A.C. Instituto de Investigaciones Económicas UNAM.
- Sharpley, R. Stone, R. (2012). *Contemporary tourist experience: concepts and consequence*. Abingdon: Oxford. Routledge.
- Sinaloa Industrial. (2019). *Mazatlán parque industrial*. Recuperado de <http://www.sinaloaindustrial.com/es/parks/mazatlan/parquemzt.html>
- Soares, J. Gandara, J. Baidal, J. (2012). “Indicadores para analizar la evolución del ciclo de vida de los destinos turísticos litorales” en *Investigaciones Turísticas*. N° 3, enero-junio, 19-38.
- Tamayo, G. (2001). “Diseños muestrales en la investigación”; en *Semestre Económico*. Vol. 4 No. 7 Recuperado el 14 de Mayo de 2020, de <https://revistas.udem.edu.co/index.php/economico/article/view/1410/1542>
- Toledo, M. (18 de Mayo de 2021_a). Llegarán nuevos hoteles a Mazatlán para 2022. *El Sol de Mazatlán*. Recuperado de <https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/llegaran-nuevos-hoteles-amazatlan-para-2022-6729784.html>
- Toledo, M. (25 de Mayo de 2021_b). Hoteles de cadena atraerán aerolíneas extranjeras a Mazatlán. *El Sol de Mazatlán*. Recuperado de <https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/hoteles-de-cadena-atraeran-aerolineas-extranjeras-a-mazatlan-6757539.html>
- Toledo, P. (24 de Julio de 2019). Parque industrial arrancará en agosto en Mazatlán. *Debate*. Recuperado de <https://www.debate.com.mx/mazatlan/Parque-industrial-arrancara-en-agosto-en-Mazatlan--20190724-0083.html>
- Torres, M. (2005). “Principios básicos del turismo equilibrado: conservación y desarrollo”; en Tomás López-Guzmán (Coord.). *Turismo sostenible: Un enfoque multidisciplinar e internacional* (pp. 23-72). México: Universidad de Córdoba.
- Tulio, M. Santamaría, A. (2015). “Los Centros Integralmente Planeados (CIP’S). en México”; en *Revista Latinoamericana de Turismología*. Vol. 1, No. 1, 36-53.
- Turner, L. (1991). *La horda dorada*; Madrid, España: Endymion.
- Unión Mazatlán Fideicomiso. (s.f.). *Parque Central Mazatlán. Resumen del Proyecto*. Recuperado el 19 de Octubre de 2020, de <http://nebula.wsimg.com/fd69c6f91869135c0d27cd10954203d1?AccessKeyId=EFC8A610B486D7D0036D&disposition=0&alloworigin=1>.
- Université Paul Valéry. (2016). “Recherche”; *Université Paul Valéry*, Montpellier, Recuperado el 2 de Noviembre de 2016, de https://www.univ-montp3.fr/fr/recherche?search_api_views_fulltext=Jean-Marie+Miossec+
- UNWTO. (2018). *Panorama OMT del turismo internacional*. Recuperado el 1 de diciembre 2018, de <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419890>.
- UNWTO. (s.f.). “Biography. Prof. Richard Butler” Recuperado el 3 de Noviembre de 2016, de http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/biography_richard_butler_0.pdf
- Valadés, E. (1979). Una universidad en terrenos del aeropuerto. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/especiales/memoriasdemazatlan/201509/14.html>
- Valadés, E. (2015). *Nace el Hotel Iturbide*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/especiales/memoriasdemazatlan/201512/6.php>
- Valadez, R. (09 de Febrero de 2017). Gana Mazatlán sede para Tianguis Turístico 2018. *Milenio*. Recuperado de <https://www.milenio.com/negocios/gana-mazatlan-sede-tianguis-turistico-2018>
- Valdés, L. (05 de Septiembre de 2019). Supercarretera a Mazatlán impulsa flujo de turistas. *Milenio*. Recuperado de <https://www.milenio.com/negocios/supercarretera-a-mazatlan-impulsa-flujo-de-turistas>

- Valdez, A. (28 de Septiembre de 2015). El Corredor Económico del Norte y su fortaleza nacional. *Milenio*. Recuperado de <https://www.milenio.com/negocios/el-corredor-economico-del-norte-y-su-fortaleza-nacional>
- Valdez, J. (31 de Enero de 2017). En Mazatlán, una delgada línea azul separa la vida de la muerte. *La Jornada*. Recuperado de <https://www.jornada.com.mx/2017/01/31/estados/026n1est>
- Vega, E. (1998). “Un norte”, en A. Carrillo, G. Ibarra. (Coord.), *Historia de Mazatlán* (pp. 21-53). México: H. Ayuntamiento de Mazatlán, Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Vega, E. (20de Octubre de 2009). “Olivia”: Cuatro horas de miedo. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/pub/181375>
- Vega, E. (15 de Noviembre de 2015). La batalla de Olas Altas (1914–2014). *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/publicaciones/view/la-batalla-de-olas-altas-1914-2014-898073>
- Vega, S. (20 de Enero de 2014). Inversión y turismo reavivan al puerto de Mazatlán. *Milenio* Recuperado de <https://www.milenio.com/negocios/inversion-y-turismo-reavivan-al-puerto-de-mazatlan>
- Velázquez, C. (11 de Mayo de 2017). Estrella de Mar invertirá 50mdd para expansión en Mazatlán. *El Financiero*. Recuperado de <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/estrella-del-mar-invertira-50-mdd-para-expansion-en-mazatlan>
- Vera, F. Baños, C. (2010). “Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral: las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico”. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* 53, 329-353.
- Vera, F. López, F. Marchena, M. Antón, S. (1997). *Análisis territorial del turismo*. España: Ariel Geografía.
- Vera, F. López, F. Marchena, M. Antón, S. (2013). *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*; Valencia, España: Tirant Humanidades.
- Villarreal, E. (2009). *Arquitectura en Mazatlán: Apropiación de su historia y contexto*. Tesis de doctorado, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Virgen, C. (2009). “El ciclo de vida de un destino turístico: Puerto Vallarta Jalisco, México” en *Cultur. Revista de Cultura e Turismo*. No. 1, Año 3, 1-24.
- Visita Mazatlán (2017). *Isla Venados*; Gobierno de Mazatlán, Recuperado de <http://www.visitamazatlan.com.mx/islavenados.html>
- Wahidin, K. (2009). Tourism Development: A Geographical Perspective, en *Asian Social Science*, Vol. 5, No. 5, Recuperado el 27 de Agosto de 2019, de https://www.academia.edu/17586269/Tourism_Development_A_Geographical_Perspective
- Waibel, L. (1978). “La teoría de Von Thünen sobre la influencia de la distancia al mercado en la relación a la utilización de la Tierra: Su aplicación a Costa Rica”; en *Revista de Geografía de América Central*; No. 9-10; 119-136.
- Zamora, L. (15 de Noviembre de 2015). Termina Amaitlán con su área muestra. *Noroeste*. Recuperado de <https://www.noroeste.com.mx/hubnegocios/termina-amaitlan-con-su-area-muestra-LPNO861390>