

# TURISMO Y DESARROLLO DESIGUAL EN MÉXICO: EVOLUCIÓN DEL CENTRO INTEGRALMENTE PLANEADO (CIP) LOS CABOS, DE 1980 AL 2010

VALENZUELA G. KASANDRA A.<sup>1</sup>

[kasandraavg@gmail.com](mailto:kasandraavg@gmail.com)

## RESUMO ABSTRACT

Este artículo tiene como objetivo entender los procesos urbanos manifestados en uno de los destinos de playa más importantes en México, Los Cabos; fundado como parte del fomento institucional a la actividad turística a nivel nacional presentado durante los años 1970's del siglo pasado. Metodológicamente, se toman los apartados propuestos por David Harvey (2010) en sus notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual, para realizar la aproximación al caso de estudio, dado que el fomento al turismo ha representado un crecimiento poblacional y por tanto urbano acelerado, lo que, como se verá más adelante, manifiesta graves contradicciones y desigualdades en dimensiones ligadas a la ciudad, como la económica, la urbana y la social.

**Palavras-chave:** Desarrollo Geográfico Desigual, desarrollo urbano-turístico de litoral, empresrialismo urbano, Los Cabos.

### ***Tourism and uneven development in Mexico: evolution of an integrally planned center (CIP) Los Cabos, from 1980 to 2010***

*This article aims to understand the urban processes manifested in one of the most important beach destinations in Mexico, Los Cabos; founded as part of the institutional promotion of tourist activity at a national level presented during the 1970 of the last century. Methodologically, if we take the sections proposed by David Harvey (2010) in his notes for a theory of uneven geographical development, to approach the studio case, since the promotion of tourism represented popular and therefore accelerated urban growth, lo which, as will be seen later, manifests serious contradictions and inequalities in dimensions that are harmful to the city, such as economic, urban and social.*

**Keywords:** *Desigual Geographic Development, coastal urban-tourist development, urban entrepreneurship, Los Cabos.*

<sup>1</sup> Maestrante del Posgrado en Urbanismo, campo Desarrollo Urbano y Regional, por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Licenciada en Arquitectura, por la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS).

## **MÉXICO ES BIEN CONOCIDO POR SER UN**

destino turístico de preferencia internacional, recibiendo 41 millones de visitantes en el año 2018 (OMT<sup>1</sup>). Gracias a distintas políticas y planes desarrollados por instituciones como FONATUR<sup>2</sup> y SECTUR<sup>3</sup>, esta actividad se ha logrado consolidar como un eslabón fuerte de la economía nacional, constituyendo una parte importante del PIB del país; sin embargo, este desarrollo representa más que nada un crecimiento económico para la escala nacional, a diferencia de la escala local, donde este crecimiento propiciado por la actividad turística

---

<sup>1</sup> Organización Mundial del Turismo

<sup>2</sup> Fondo Nacional de Fomento al Turismo

<sup>3</sup> Secretaría de Turismo

genera procesos contradictorios dentro de las dimensiones físicas y sociales, lo que condiciona su estructura socioeconómica, su planeación urbana y por tanto su configuración socio-espacial.

En el caso de México, luego de la segunda guerra mundial y la apertura al mercado internacional, el turismo comenzó a presentarse de manera espontánea y con ello aparecieron los primeros balnearios localizados en puertos comerciales como Acapulco, Mazatlán y Puerto Vallarta, estos destinos luego serían conocidos como Destinos Tradicionales. Sin embargo, luego de 1960 estos destinos se encontraban en punto de declive, por lo que en se creó el primer Plan Nacional de Turismo de 1963, donde se planteó la estrategia de generar nuevas centralidades turísticas, poniendo énfasis en la explotación del litoral, pues se cuenta con más de 11 mil km (CONABIO<sup>4</sup>) que son accesibles y demandados por uno de los mayores mercados del mundo, el de Estados Unidos.

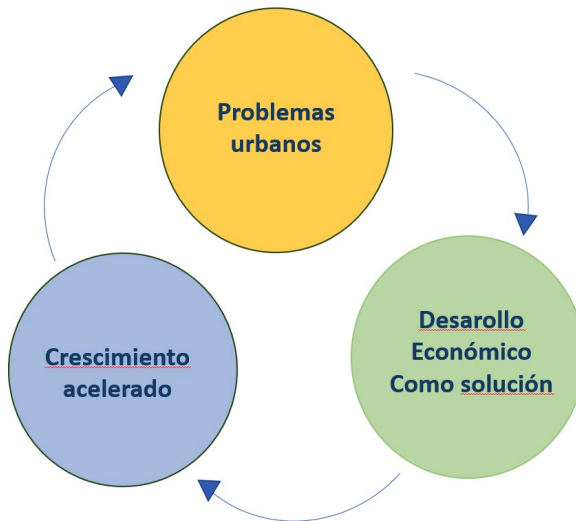
De este modo, se comenzó con el desarrollo de los llamados Centros Integralmente Planeados (CIP), que se caracterizan por ser grandes conjuntos turísticos-urbanos implantados ex novo en localidades o poblados basados originalmente en el autoconsumo, y que no contaban con fuentes de explotación económica además de sus características naturales o de “paraíso tropical”, por lo que estas ciudades han tomado forma o se han urbanizado en torno a la explotación turística.

Fueron 5 los primeros CIP desarrollados, mismos que se localizaron estratégicamente para servir a distintos mercados: Cancún, en el Caribe, Los Cabos y Loreto en el Mar de Cortés, Ixtapa y Huatulco en el Pacífico. De ellos, los dos primeros son los más destacables y que representan un caso de éxito en términos de explotación económica gracias al fomento. Sin embargo este éxito será apreciado a través de distintas lentes para darnos cuenta de las contradicciones que se presentan dentro de las realidades locales.

---

<sup>4</sup> Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad.

Como sabemos, en una ciudad que se encuentre dentro del sistema económico capitalista (sin importar la función urbana que esta tenga) es suficiente con que se identifique cierto grado de potencial y se fomente su desarrollo económico a través de él, teniendo como objetivo (o como discurso) la solución de problemáticas urbanas y sociales, para que, como apunta Harvey (2012), se genere a la vez la urbanización necesaria para esa sobreproducción económica, lo que acelera también las dinámicas y procesos urbanos, derivando en una nueva serie de problemáticas urbanas y por tanto sociales. (Il. 1)



Il. 1: Ciclo de las problemáticas urbanas.  
Fuente: Elaboración propia.

Como se mencionó, Los Cabos es el segundo CIP más importante del país luego de Cancún, y se localiza en la península de Baja California Sur, mismo que de 2000 a 2010 presentó grandes tasas de crecimiento poblacional (INEGI<sup>5</sup>), de turistas (DATATUR<sup>6</sup>) y de personas en condiciones de pobreza (CONEVAL<sup>7</sup>) en relación al resto de los CIP, por lo que se consideró como un caso de estudio oportuno dado su acelerado crecimiento derivado del fomento a la actividad turística.

<sup>5</sup> Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

<sup>6</sup> Sistema Nacional de Información Estadística del Sector Turismo de México.

<sup>7</sup> Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.

Enríquez (2008) plantea que los efectos más notorios del fomento al turismo en la ciudad son: a) la acelerada transformación de los usos del suelo; b) el rápido crecimiento demográfico y por tanto urbano, manifestándose en la urbanización periférica, lo que lleva a, c) la conformación de una ciudad dual, que trae consigo diversos problemas de movilidad; y d) se inhibe la integración urbana en la planeación, construyendo espacios segregados o fragmentados. J.F. Vera Rebollo (1989) además de identificar las características propuestas por Enríquez, manifiesta que se pierde el significado de equipamientos característicos de la vida urbana (docentes, culturales, etc.) en beneficio de otros (deportivos, recreativos, etc.).

En el mismo sentido, P. Mullins (1991) comenta que ante este desarrollo acelerado, la planeación urbana es tomada desde dos perspectivas distintas: urbano-turísticas y urbano-sociales, el primero derivado del empeño puesto en mantener los sitios turísticos que son el sustento económico de la ciudad, dejando de lado el segundo, que es la planeación de la ciudad para la sociedad que habita el territorio y que en teoría debería ser dado del primero.

Lo anterior se complica aún más si tomamos en cuenta el modelo de ciclo de vida de áreas turísticas propuesto por Butler (1980), pues explica que al consolidarse una ciudad como destino turístico, es decir, al llegar a su límite máximo de visitantes (capacidad hotelera), este tiende a estancarse y eventualmente a decrecer, por lo que se vuelve necesario generar atractivos constantemente para mantener el interés de los visitantes y aumentar la capacidad hotelera del destino para lograr llegar a la etapa de “rejuvenecimiento” y con ello capitalizar más o al mismo nivel evitando el declive. Esto lógicamente genera una preferencia perpetua por la realización proyectos urbanos que generen mayor atractivo, pues de ellos depende la supervivencia de la ciudad.

## **MARCO TEÓRICO METODOLÓGICO**

Esta investigación retoma los acercamientos del derecho a la ciudad estipulados por Henri Lefebvre (1969) en el capítulo “Tesis sobre la ciudad, lo urbano y el urbanismo” donde desde un enfoque filosófico, social y marxista, menciona

como puede haber crecimiento sin desarrollo social, y que el desarrollo de la sociedad solo puede concebirse por la realización de la sociedad urbana; situación que en los CIP, es contradictoria, pues el proceso de turistificación – urbanización, no concibe a la sociedad urbana como fin del turismo, sino que se concibe a la industria turística como el fin de la sociedad.

Esta superposición del turismo sobre la sociedad es lo que Lefebvre llama “predominancia del valor de cambio sobre el valor de uso”, siendo el primero la referencia a la producción del valor monetario de algún espacio, mientras el segundo se refiere al valor otorgado por la población al apropiarse y hacer uso del mismo. Ante esto, Lefebvre comenta que “la proclamación y la realización de la vida urbana como reino del uso (del cambio y del encuentro desprendidos del valor de cambio) reclaman el dominio de lo económico (del valor de cambio, del mercado y la mercancía).”

Como vemos, bajo la lógica capitalista, se toma al CIP como una mercancía de carácter turístico manejada por una administración pública empresarial a través de un proceso de fomento y promoción, lo que Harvey (1989) llama empresarialismo urbano, que lleva a centrar las inversiones en los sectores productivos de las urbes en pro de magnificar los ingresos, lo que en el caso de estas ciudades se presenta en las zonas turísticas, lo que genera una marcada diferenciación espacial y de funcionamiento urbano como el manejo de sus recursos como el agua y el suelo, o de sus servicios e infraestructura.

Por lo expuesto anteriormente, se decidió realizar el análisis del caso de estudio partiendo de las notas de la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual (TDGD, HARVEY, 2006), y que se desprende de la Ley del desarrollo desigual y combinado (NOVACK, 1974) y de “la geografía del desarrollo desigual” (SMITH, 1984), y en las que se conceptualiza al desarrollo geográfico desigual, en base a la presencia de 4 enunciados a través del tiempo dentro del territorio:

1. *El arraigo material de los procesos sociales en la trama de la vida; el capital enraiza de forma física y abstracta en los recursos excedentes para nutrir su desarrollo, encontrando así, bajo la perspectiva turística, atractivos naturales, costumbres locales o historias culturales.*

2. *La acumulación por despojo*; los recursos a los que se arraiga la economía proveen la posibilidad de la rápida producción de excedente, de manera que el acceso abierto al control sobre estos sitios (políticas liberales o neoliberales y fomento) se convierte en una forma de acumulación a través de la apropiación o despojo de las características locales.
3. *La acumulación del capital en el espacio y el tiempo*; aquí la producción urbana-turística propia del flujo de capital, genera cambios físicos tangibles y acelerados, fomentando polarización y otras externalidades antes mencionadas, lo que lleva al último punto:
4. *Las luchas de "clases" políticas y sociales en diversas escalas geográficas*; que se refiere a las disputas o inconformidades manifestadas entre las clases sociales, resultado de los efectos de la distribución y producción desigual, que en el caso de una ciudad turística se pueden manifestar, como ejemplo específico, en las molestias derivadas de la falta temporal de servicios públicos como el acceso al agua potable en zonas habitacionales para brindar este mismo servicio a la zona hotelera.
5. El caso de estudio se analizó a través de la presencia de estos 4 apartados en relación a 3 dimensiones que se consideran importantes: la económica, la social y la urbana, pero no como entes independientes sino complementarias entre sí, pues siempre están en constante relación dentro del territorio, lo que llevó a proponer una dimensión económica-urbana, una urbana-social y por último una socio-económica, las cuales se relacionan con uno o más de los apartados de la (TDGD).

En este sentido, la dimensión económico-urbana representa (a través del análisis de distintas variables) *el arraigo material y la acumulación del capital en el espacio y el tiempo*, lo que en términos de la función urbana corresponde al turismo, donde se ubica el arraigo de la producción y reproducción del capital y por tanto de la producción y reproducción de la ciudad. La dimensión urbano-social se establece desde la *Acumulación por Despojo*, y en ella se representa la apropiación espacial de las características locales por parte de los actores privados, de la mano de las facilidades provistas por el estado y de las preferencias estipuladas a través de la planeación urbana en contraste con las necesidades de la población habitante, lo que ha llevado

## PAISAGENS HÍBRIDAS

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

Tabla de aproximación teórico-metodológica.

Pregunta de Investigación	Objetivo General	Conceptos de la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual por David Harvey		Pregunta Específica	Objetivo Específico	Dimensión de estudio		Indicadores (1980-2010)	Productos a obtener	
¿De qué manera los DTT y los CIPS han visto afectada su estructura económica y socio-espacial desde el surgimiento de entidades institucionales que fomentan el desempeño de la actividad turística en México, a partir de la distribución geográfica desigual de los recursos y el empresarismo urbano?	Analizar desde un enfoque territorial a través del tiempo, de qué formas el desarrollo turístico ha impactado los aspectos socio-económicos y urbano morfológicos a partir de la TDGD en dos tipos de destinos de sol y playa en México, para así abrir un debate respecto a los resultados y expectativas generadas por las distintas políticas de planeación y fomento al turismo utilizadas por entidades institucionales de gobierno para el desarrollo económico de las mismas.	Arraigo Material y Acumulación del capital en el espacio y el tiempo	El capital encuentra recursos a los cuales arraigarse o explotar, creando así <b>cambios espaciales necesarios para el mantenimiento, reproducción y acumulación del mismo</b>	¿Cómo se ha desarrollado el arraigo y acumulación del capital en el espacio dentro de los casos de estudio a partir de la creación de entidades nacionales de fomento a esta actividad?	Analizar las implicaciones espaciales del asentamiento del capital turístico en los casos de estudio, a través de la <b>evolución de la oferta - demanda turística</b> en los últimos años, además del crecimiento y composición demográfico en términos económicos.	Económica - Urbana	Política de Escuelas / Actores	Enfoque Territorial	<ol style="list-style-type: none"> <li>Gráfica relacional del crecimiento poblacional, PEA y No. De cuartos.</li> <li>Mapeos y cuantificación del crecimiento del uso turístico.</li> <li>Gráfica relacional del crecimiento de la PEA. PO. POS y PD.</li> <li>Gráfica relacional del crecimiento poblacional y de turistas.</li> <li>- Mapeo de los principales corredores de carácter turístico/comercial.</li> </ol>	
		Acumulación por Desplazo	Los recursos a los que se arraiga el capital proveen la posibilidad de la rápida producción de excedente, lo que aunado al acceso abierto al control sobre estos sitios se convierte en una forma sombría de acumulación a través de la <b>apropiación de las características locales</b>	¿De qué maneras influye el <b>carácter turístico</b> de los casos de estudio en el crecimiento de su mancha urbana y su planeación?	Conocer y analizar el comportamiento de los <b>marcos locales de planeación urbana</b> en los casos de estudio, para determinar de qué formas o en qué medida, estos marcos se han visto <b>condicionados por el carácter turístico de la ciudad.</b>				Urbana - Social	<ol style="list-style-type: none"> <li>Mapeos y cuantificación del crecimiento de la mancha urbana/ Planes de desarrollo urbano/ Proyectos urbanos prioritarios/Carta de uso de suelo/Agenda de Competitividad Turística</li> <li>Mapeos y cuantificación de la evolución de los usos del suelo.</li> <li>- Mapeos de los proyectos urbanos realizados.</li> </ol>
		Lucha social y política	<b>Problemáticas sociales</b> en las que se manifiestan los principales síntomas de la distribución desigual de los recursos	¿De qué formas la especialización turística de los casos de estudio repercute en las características socio-económicas de la población local?	Conocer las <b>implicaciones socio económicas a escala local</b> derivadas del arraigo del capital turístico, para entender de qué formas la manifestación de este capital ha impactado en la <b>calidad de vida</b> de la población residente y en el desarrollo desigual.				Socio - Económico	<p>Pobreza por Ingresos / Población habitando vivienda precaria / Viviendas particulares habitadas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tabla del porcentaje de población en pobreza.</li> <li>- Gráfica relacional de las viviendas habitadas y precarias.</li> </ul>

Fonte: Elaboración propia.

## CIP LOS CABOS, BAJA CALIFORNIA SUR

Antes del fomento al turismo, la función de la región de Los Cabos mantenía una economía natural (extracción de recursos marítimos y agricultura para el uso de los pocos pobladores), sin embargo, por las características ecológicas y climatológicas de la zona (semidesértica), estos recursos se vieron limitados prontamente, por lo que no suponían una fuente de atracción y concentración de capital para fomentar el crecimiento económico. De este modo, luego de observar el gran éxito de los centros turísticos de playa, se decidió aprovechar la belleza natural del litoral como atractivo.



Como sabemos, la creación de los CIP respondió a iniciativas del estado, surgiendo como centralidades especializadas en turismo internacional, por lo que responden a las necesidades impuestas por la demanda extranjera. Ante esto, Benseny (2007) apunta que gracias a que las zonas utilizadas no presentaban una gran concentración poblacional, fue relativamente fácil proyectar ofertas de alojamiento de alta categoría, reuniendo cadenas de talla internacional.

En base a esta lógica, a partir de la década de los 1960's la localidad de San José del Cabo se identificó como apta para la introducción del sector turismo, con el propósito de captar el gran mercado estadounidense. El CIP Los Cabos, fue el tercero propuesto y proyectado por FONATUR, por lo que en la misma década se comenzó a aplicar aquí una política "turístico céntrica" (HERNÁNDEZ, 2018) o de fomento, con lo que se comenzó a proporcionar mayor conectividad (carreteras y puertos) a la ciudad así como los primeros hoteles.

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

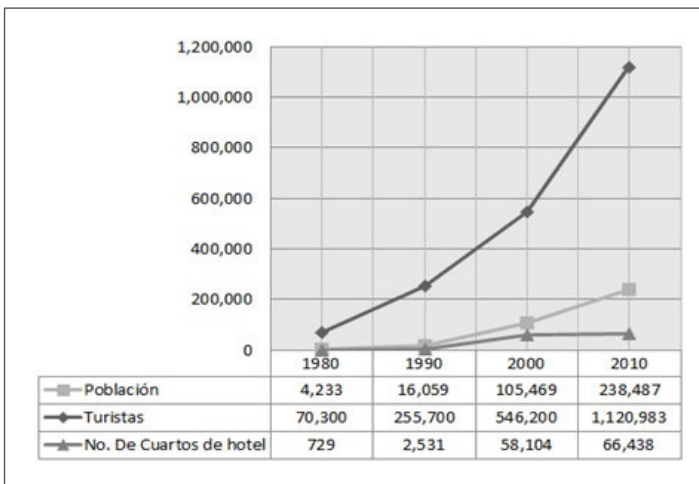
## **ARRAIGO MATERIAL Y ACUMULACIÓN DEL CAPITAL EN EL ESPACIO Y EL TIEMPO | DIMENSIÓN ECONÓMICA-URBANA**

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

Como menciona López, en el caso del turismo de sol y playa, el principal recurso al que se arraiga el capital es el litoral, lo que en el caso del CIP sucede primordialmente, pues en un corto periodo se concentró una gran

cantidad de infraestructura turística, que en 40 años aumentó la oferta 91 veces (Gráfica 1), destaca que al 2010, este CIP concentraba el 74% del total de oferta hotelera a nivel estatal.

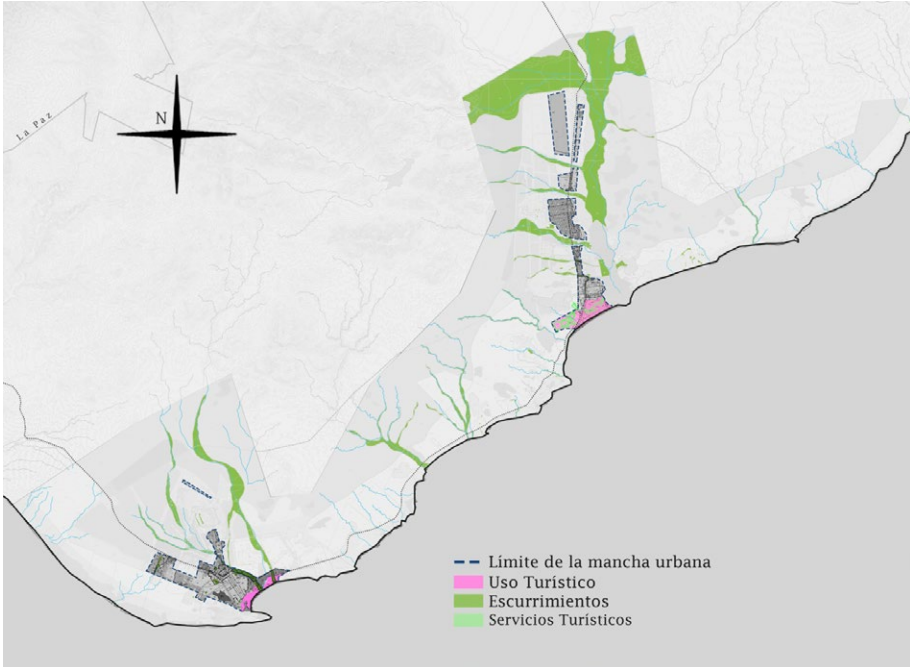
Este aumento a la vez fomentó los procesos migratorios al generarse múltiples fuentes de empleo en el sector de servicios, lo que de 1980 a 2010 elevó la población residente del municipio aproximadamente 56 veces. Esta rápida aparición de hotelería y personal aunado a la promoción turística y las características naturales de la zona, sirvieron de catalizador para aumentar la recepción turística, misma que aumentó casi 16 veces en el mismo periodo, pasando de poco más de 70 mil visitantes en 1980 a más de un millón al 2010, esto es, más de 4 veces la cantidad de población residente en el municipio a ese año.



Gráfica 1- Crecimiento de la Población, turistas y número de Cuartos de Hotel en Los Cabos, 1980-2010. Fuente: Elaboración propia en base a datos de INEGI y DATATUR.

En la Gráfica 1, es posible apreciar que la década de 1990 al 2000 es donde se ha presentado el mayor crecimiento de Los Cabos luego de desprenderse un fuerte proceso migratorio fomentado por el aumento del número de cuartos de hotel un total de 22.96 veces solo en esta década, lo que atrajo un aumento poblacional de 6.57 veces su tamaño. Sin embargo, no obstante este gran crecimiento, únicamente el 8% del total de la mancha urbana se dedicaba específicamente a los usos turísticos (poco más de 300 Ha de un

total de más de 4 mil sumadas de ambos centros de población, como se aprecia en el Mapa 1).



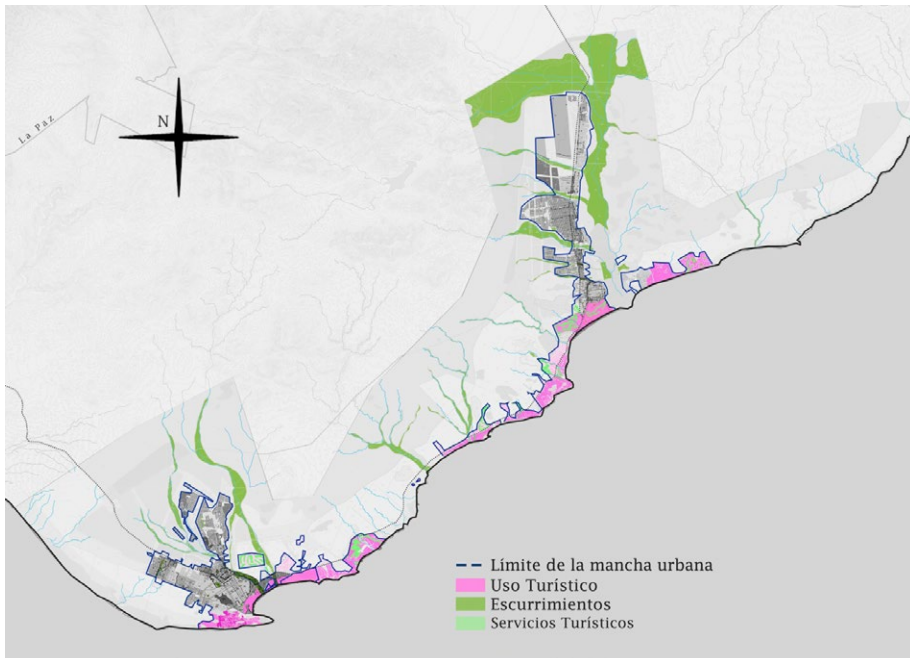
Mapa 1- Usos Turísticos respecto a la mancha urbana al año 2000, Los Cabos.

Fonte: Elaboración propia en base a la zonificación secundaria del PDU de Los Cabos 2014 e imágenes satelitales.

Del 2000 al 2010 el número de visitantes se duplicó, por lo que el área destinada al uso exclusivo turístico creció casi 8 veces su tamaño anterior, ocupando como sabemos, las zonas adyacentes al litoral, lo que se puede apreciar en el Mapa 2. Desataca que este crecimiento se encuentra alejado de las zonas habitacionales de ambos centros de población, mismas que sirven a la zona turística. Por otro lado, el crecimiento del uso turístico representa el 29% del total de la mancha urbana al mismo año.

El CIP Los Cabos, ubicado en el municipio homónimo al sur de la península de Baja California Sur, mantiene una captación de visitantes grande gracias al corredor turístico de 33 km que conecta las dos localidades del municipio (San José del Cabo y Cabo San Lucas) a través de la carretera Federal 1 o

Transpeninsular<sup>8</sup>, siguiendo la configuración de la costa. Este corredor es una característica importante de la estructura urbana del municipio, ya que ahí se concentra la oferta necesaria para mantener, acumular y reproducir el capital. Mapa 2. Usos Turísticos respecto a la mancha urbana al año 2010, Los Cabos. Elaboración propia en base a la zonificación secundaria del PDU de Los Cabos 2014 e imágenes satelitales.



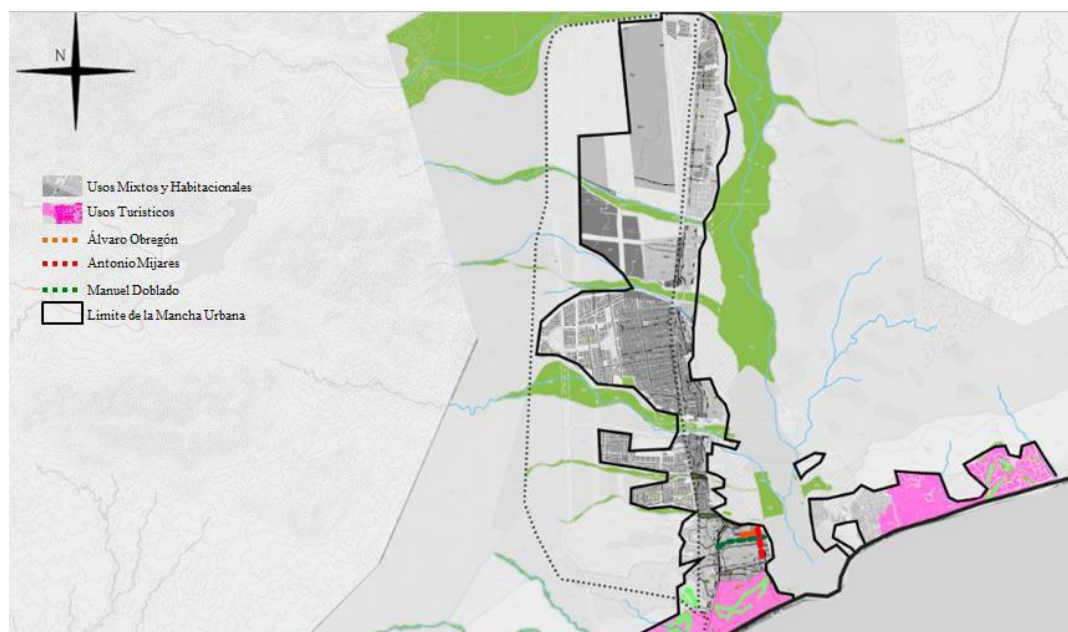
Mapa 3- Principales corredores urbanos y usos turísticos en Cabo San Lucas al 2010. Fuente: Elaboración propia en base a la zonificación secundaria del PDU de Los Cabos 2014, la concentración de unidades económicas relacionadas al turismo (DENUÉ<sup>9</sup>) e imágenes satelitales.

Al 2010, el 20% de la concentración de la oferta de unidades económicas relacionadas al turismo en el municipio de Los Cabos (San José del Cabo y Cabo San Lucas) se ubicaban únicamente en ocho vialidades, que representan menos del 1% del total de la mancha urbana, esto es la acumulación del capital en el espacio.

<sup>8</sup> Construida en 1973 gracias a la política de fomento, integra la región fronteriza norte desde la ciudad de Tijuana, hasta las entonces localidades del sur de la península de Baja California.

<sup>9</sup> Directorio Estadístico Nacional de unidades Económicas.

De esta forma, en Cabo San Lucas la mayoría de los corredores se localizan al sur de la ciudad, adyacentes al puerto o marina, mientras que la vialidad José María Morelos actúa como línea conectora con los usos habitacionales y los turísticos. Esto representa una diferenciación espacial entre estos corredores, como se puede apreciar en la Il. 3, donde vemos las Avenidas Lázaro Cárdenas y La Marina – Faro Viejo, que en cuestión de imagen urbana son similares, precisamente por los giros comerciales que se aquí se encuentran y por su cercanía con el litoral (usos exclusivos turísticos), mientras que en José María Morelos cambia la escala y los giros comerciales son más acordes al consumo local.

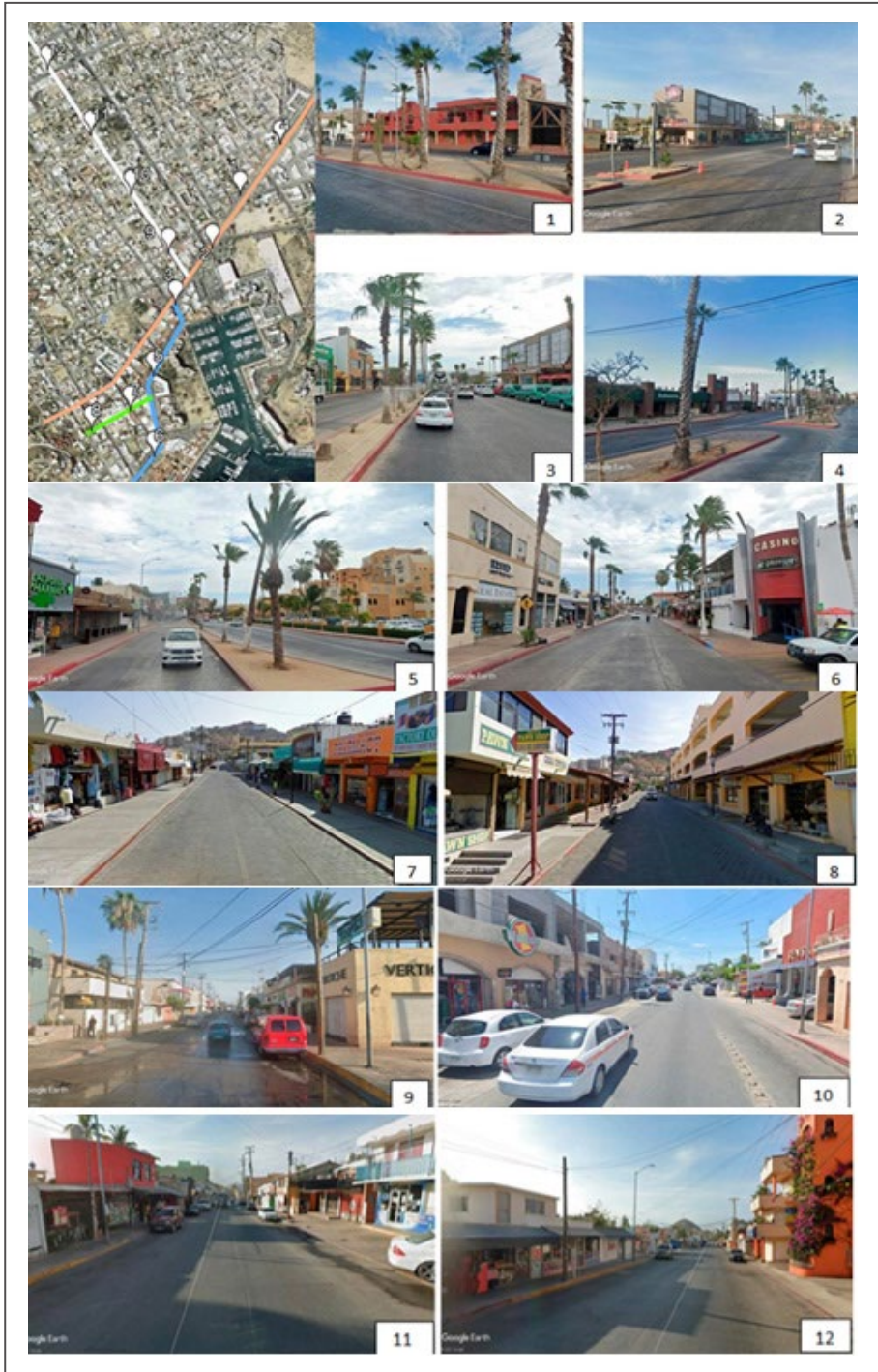


Mapa 3 - Imágenes a nivel de calle de los principales corredores urbanos en Cabo San Lucas. Fuente: *Google Street View*, Mayo de 2019.

Por otro lado, en San José del Cabo los principales corredores se localizan en el primer cuadro de la ciudad o centro histórico sobre usos catalogados como mixtos (Mapa 4). Estos corredores funcionan del mismo modo que en Cabo San Lucas, pues conectan este primer cuadro con la zona turística o CIP originalmente desarrollada por FONATUR. De este modo, el corredor más popular es el boulevard Antonio Mijares, que corre de norte a sur, uniendo esta zona turística con la plaza principal del municipio y el ayuntamiento a través de un paseo entre diversos giros como restaurantes, bares, tiendas de artesanías entre otros. (Il. 4)



## PAISAGENS HÍBRIDAS



Il. 3: Imágenes a nivel de calle de los principales corredores urbanos en Cabo San Lucas.  
Fuente: *Google Street View*, Mayo de 2019.



Mapa 4 - Principales corredores urbanos y usos turísticos en San José del Cabo al 2010.  
Fuente: Elaboración propia en base a la zonificación secundaria del PDU de Los Cabos 2014, la concentración de unidades económicas relacionadas al turismo (DENUE) e imágenes satelitales.

Es posible apreciar que los tres corredores principales de San José del Cabo mantienen una imagen urbana homogénea, esto debido a su localización dentro del primer cuadro de la ciudad que es considerado uno de los atractivos de la ciudad, por lo que cuenta con una materialidad y diseño similar, a excepción de la Av. Manuel Doblado (Ils. 4, 5 y 8) la cual mantiene esta imagen hasta la calle Ildefonso Green, donde la sección de esta vialidad aumenta y cambian tanto su tipología de comercio como su imagen urbana a una escala mucho más local.

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

## PAISAJENS HÍBRIDAS



II. 4: Imágenes a nivel de calle de los principales corredores urbanos en San José del Cabo.

Fuente: *Google Street View*, Mayo de 2019.



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

### **ACUMULACIÓN POR DESPOJO | DIMENSIÓN URBANO – SOCIAL**

Como hemos visto, el CIP Los Cabos como polo de desarrollo y en términos exclusivamente económicos, ha sido un éxito, pues pasó de ser un conjunto de poblados con pocas posibilidades de desarrollo económico, a ser uno de los principales destinos turísticos de México, concentrando al 2015 el 42.98% de la población del estado (Baja California Sur), en sólo el 5.02% de su territorio. Esto se ha logrado, como se ha mencionado, gracias a que el turismo representa la característica económica más importante de Los Cabos, por lo que desde los años sesenta se ha fomentado el crecimiento de la actividad. Sin embargo, además de estos proyectos de fomento para el desarrollo económico, no se realizó ningún plan de desarrollo urbano a la par, por lo que durante las primeras décadas luego de la instalación del CIP en 1973, el gran crecimiento propiciado por la creciente migración no tuvo un ordenamiento, como ha pasado también en otros centros económicos exitosos de índole turístico u otros.

El primer acercamiento hacia la planeación urbana de la región se dio en la localidad de Cabo San Lucas en el año de 1980, 7 años después de la puesta en marcha del CIP en San José del Cabo; sin embargo, se desconoce hasta qué grado se aplicó este plan, pues al año siguiente (1981) se presentó la declaración de la creación del municipio de Los Cabos integrando San José del Cabo y Cabo San Lucas, lo que representó un cambio en la administración de ambos centros de población.

Para 1980, el municipio (integrando ambas localidades) contaba únicamente con 4,233 habitantes (INEGI) y su mancha urbana ocupaba

alrededor de 1,362 Ha, 70.4% de esta ubicada en la localidad de San José del Cabo y 29.6% en Cabo San Lucas. En este año no se aprecia una ocupación litoral fuerte, únicamente se ocupaba el suelo adyacente a los centros de población.

Luego de 10 años, para el inicio de la década de los 1990's, Los Cabos contaba ya con 16,059 habitantes, aumentando su población casi 4 veces, mientras la mancha urbana creció un 33%, es decir, un total de 1,821 Ha en los dos centros de población; al mismo año más de 250 mil turistas visitaron el municipio en un total de 2,531 cuartos de hotel. Durante esta década se observa un crecimiento de zonas habitacionales, ubicadas al norte y muy alejadas del litoral en ambos centros de población.

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

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

Fue en el año de 1999 que se presentó una propuesta de organización territorial que integrara la totalidad del municipio, presentado como Plan Director de Desarrollo Urbano para San José del Cabo – Cabo San Lucas B.C.S. 1999 (PDDU 1999) y que consistía en un Plano de Estrategia, donde se presentó

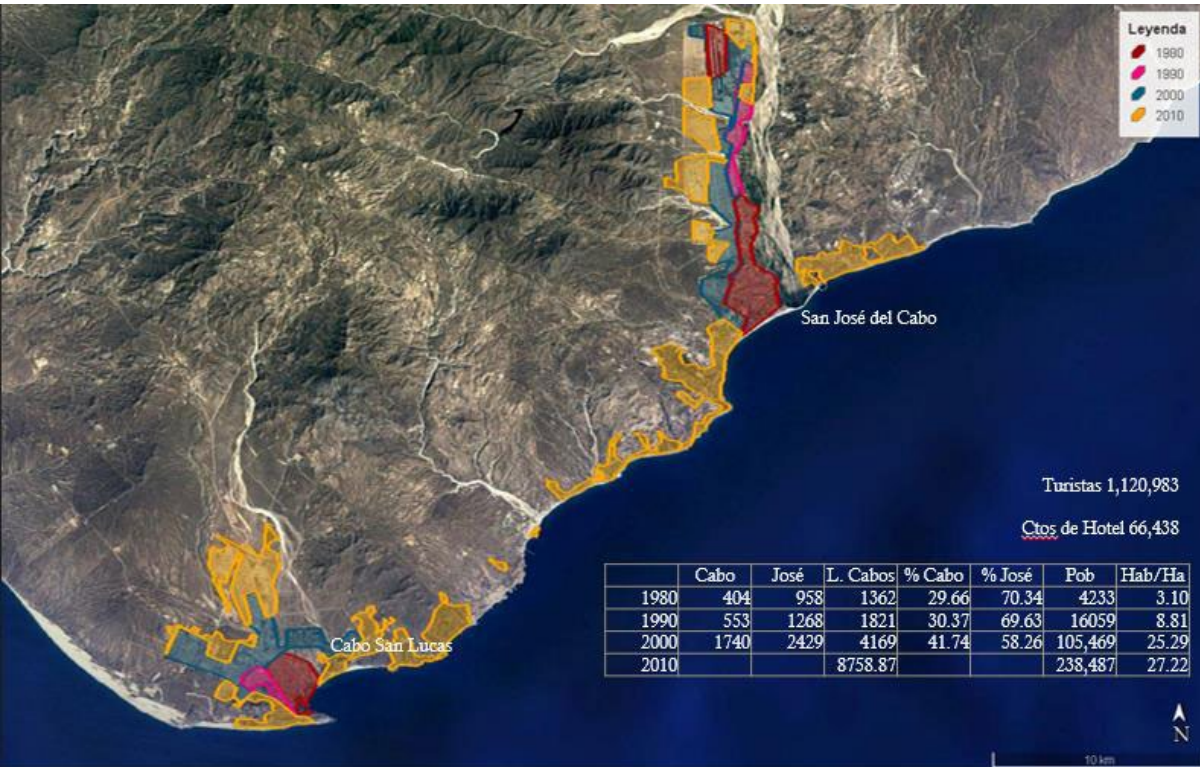
una zonificación (primaria y secundaria) así como una reglamentación urbana general.

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

Al 2010, once años después de la creación del PDDU 1999 la población, el número de turistas y la mancha urbana se duplicaron, representando una ampliación de 4,589.87 Ha, que se ven reflejadas en crecimientos tanto periféricos como en el litoral que fue ocupado por más de 66 mil cuartos de hotel, visitados ese mismo año por ya más de un millón de turistas. A este año el área destinada a usos turísticos se multiplicó casi 8 veces, llegando a ocupar el 29% de la mancha urbana, mientras el uso habitacional se redujo a 63%. (Mapa 5)

Este crecimiento desproporcionado generó en la dinámica urbana una serie de problemáticas: por un lado, porque sabemos que Los Cabos no cuenta con recursos suficientes para ser sostenible por sí misma, lo que se manifiesta en la deficiencia y el déficit en la dotación de servicios públicos y equipamiento; por otro lado, el auge de la actividad turística comenzó a limitar el acceso que los habitantes pudieran tener a su litoral (BOJÓRQUEZ; ÁLVAREZ, 2019). Esto es a lo que Harvey llama acumulación por despojo, pues los habitantes son desplazados del litoral, a zonas donde los servicios, el equipamiento y el empleo no están presentes o son deficientes.

Aún con este tipo de problemáticas acentuadas, no fue sino hasta luego de la creación del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) de Los Cabos en el año 2009 que se desprende la Segunda actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano San José del Cabo y Cabo San Lucas B.C.S. 2040 (PDDU



Mapa 5 - Crecimiento de la mancha urbana de Los Cabos, 1980-2010.

Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, *Google earth*.

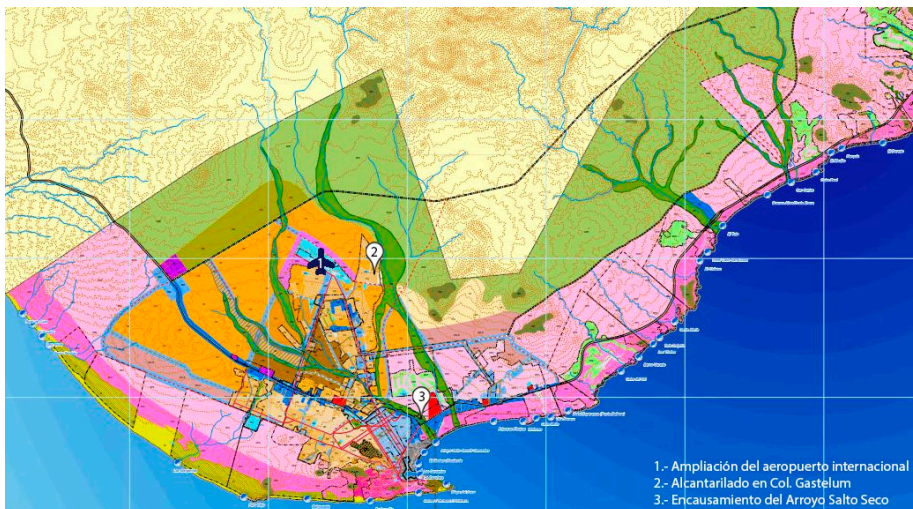
2013), publicado en abril de 2013 y en cuyo diagnóstico establece las externalidades antes mencionadas, como por ejemplo:

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

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

Para dar solución a estas problemáticas y como parte del marco estratégico, el PDDU 2013 propone la ejecución de 244 proyectos, la mayoría enfocados a la problemática de movilidad; no obstante, únicamente se identificaron como realizados (con las limitaciones físicas con las que se realizó este estudio) 9 de ellos, es decir el 3.6% del total, al 2020. (Mapa 6)

Tres de estos proyectos se localizan en Cabo San Lucas: la ampliación del aeropuerto internacional, con el propósito de aumentar la recepción de vuelos y por ende de turistas, lo que traería mayor crecimiento urbano y



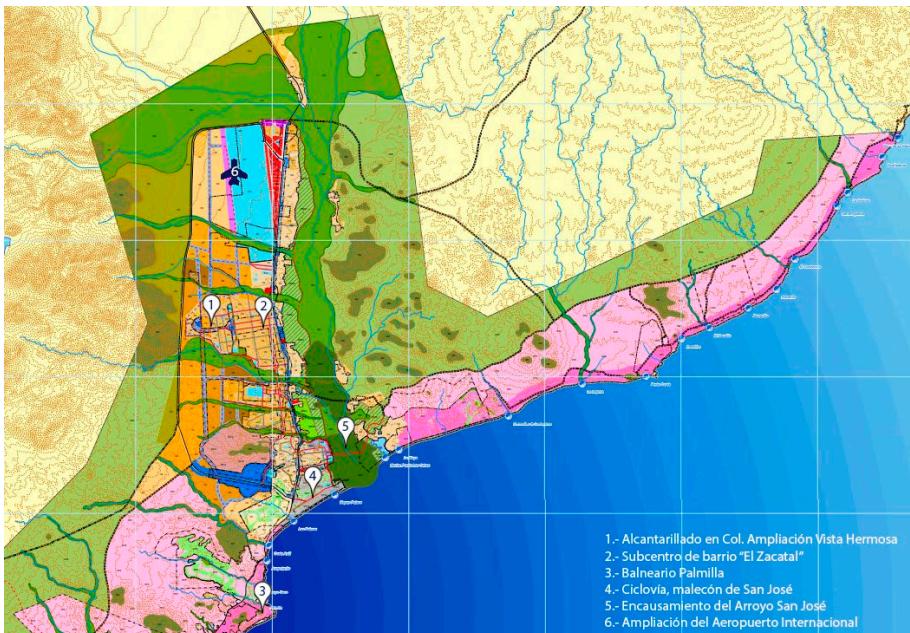
Mapa 6 - Proyectos del PDDU 2013 realizados en Cabo San Lucas.  
Fuente: Elaboración propia.



mayores problemáticas; el alcantarillado de la Col. Gastelum, como parte de los proyectos de saneamiento; y el encauzamiento del arroyo Salto Seco, con el propósito de prevenir inundaciones en las zonas aledañas a él.

Los seis proyectos restantes se localizan en San José del Cabo y consisten en el alcantarillado de la colonia Ampliación vista hermosa; la rehabilitación del subcentro de barrio “el Zacatal”, ubicado aproximadamente en el centro morfológico de la ciudad; la construcción del Balneario Palmilla, en la zona turística, al sur; un tramo de ciclovía ubicado sobre el malecón, sin conexión al resto de la ciudad; el encauzamiento del arroyo San José para prevenir desbordamientos; y al igual que en San Lucas, la ampliación del aeropuerto internacional para aumentar la capacidad de llegadas. (Mapa 7)

En este sentido podemos apreciar que 6 de los 9 proyectos se localizan en puntos benéficos para la zona o el desarrollo turístico (dos mejoras en aeropuertos, dos encausamientos que previenen desastres tanto en la zona de actividad turística como la zona habitacional, la ciclovía del malecón y el proyecto de balneario localizado en el corredor turístico, estos últimos



Mapa 7- Proyectos del PDDU 2013 realizados en San José del Cabo.  
 Fuente: Elaboración propia.

alejados de las zonas habitacionales de ambos centros de población, a pesar de ser anunciados como puntos de integración entre estos dos usos).

Esta preferencia coincide con lo comentado por Mullins (1991), y que al igual que los corredores urbanos, genera bordes o fronteras urbanas que intensifican las diferenciaciones espaciales, situación que es claramente observable a nivel de calle, siendo así que en la zona turística adyacente a los proyectos 3 y 4 en el mapa anterior mantiene una imagen urbana homogénea y con toda la infraestructura (Il. 5), mientras que la zona habitacional adyacente a los proyectos 1 y 2 de la figura anterior, se reconoce una imagen urbana discontinua e incluso carente de pavimentos y alumbrado público.

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

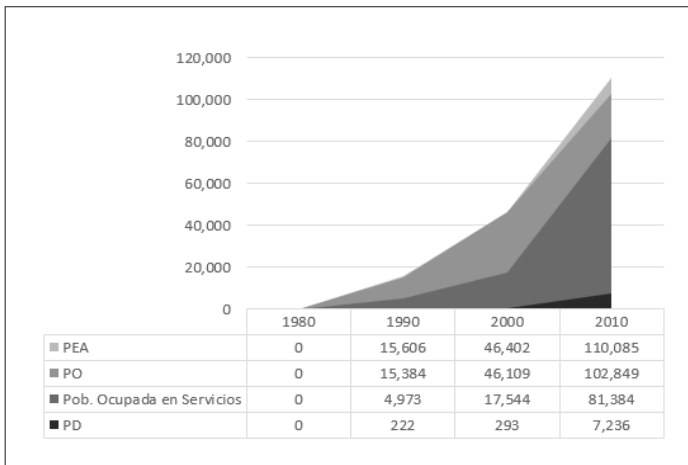


Il. 5: Imagenes a nivel de calle, zona turística y zona habitacional, San José del Cabo.  
Fuente: Elaboración propia.

En este sentido, a pesar de que del PDU únicamente se han realizado el 3.6% del total de proyectos planteados, la industria turística se amplió con 2,463 habitaciones más tan solo en el año 2019, lo cual manifiesta la pretención de continuar aumentando la capacidad de recepción turística, sin tomar en cuenta los escasos de recursos y el déficit de infraestructura y equipamiento, insuficientes para satisfacer las necesidades de la población residente, misma que sólo aumentará en medida que se continúen brindando oportunidades económicas a la inversión masiva en el sector turismo.

### LUCHA SOCIAL Y POLÍTICA | DIMENSIÓN SOCIO – ECONÓMICA

Al 2010, el municipio de Los Cabos concentraba el 37.44% del total de la población estatal, el 69% de su recepción turística y el 38.26% de su PEA<sup>10</sup>; destaca, que con el paso del tiempo esta PEA se ha ido especializando, aumentando en 10 años de 38% a 79% su PO (población ocupada) en la categoría de servicios (4.64 veces en términos de números reales). Destaca que en el año de 1990 casi el total de la población se encontraba en edad de laborar (Gráfica 2), es decir el 97.18% de la PEA, situación que se balanceó en las siguientes décadas, siendo al 2000 el 44% y al 2010 el 46.16% del total de la población quizá por la llegada de familias al territorio



Gráfica 2- Población Económicamente Activa, Población Ocupada, Población Ocupada en Servicios y Población Desocupada en Los Cabos, 1980-2010.

<sup>10</sup> Población Económicamente Activa.



Como se aprecia, la población ocupada (PO) en relación a la PEA se ha mantenido superior al 90% en todos los periodos; sin embargo, desprendido de la gran concentración de equipamiento turístico se ha llevado a cabo un proceso de especialización de la población, pues esta PO ha ido concentrando en el sector específico de servicios, por lo que al 2010, el 79.13% de la PO se encontraba laborando en este sector; por último, la población desocupada (PD) también ha aumentado considerablemente, siendo así que de 2000 a 2010 creció 24.69 veces, sin embargo, suele demeritarse por representar un porcentaje mínimo comparado con la PEA y la PO.

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

Del total de PEA Ocupada, el 59.4% percibían al mismo año un salario menor a los 10 mil pesos al mes, siendo el promedio 6 mil pesos mexicanos, lo que coincide con el promedio nacional, pero que no comprende lo suficiente para mantener una vida digna y a la vez fomentar la movilidad social, por lo que en este apartado se analiza este contexto en relación a los tipos de pobreza por ingresos propuestos por CONEVAL<sup>11</sup>.

De este modo, en la Tabla 2 se aprecia que todos los tipos de pobreza han ido en aumento dentro del municipio, siendo así que al 2010, el 60% de la población se encontraba en alguna de las tres situaciones de pobreza propuestas por CONEVAL; de ellas, destaca la población en situación de pobreza alimentaria,

---

<sup>11</sup> Definiciones de pobreza por ingresos, CONEVAL. Pobreza alimentaria: Incapacidad para obtener una canasta básica alimentaria, aún si se usa todo el ingreso disponible en el hogar para comprar solo estos bienes; Pobreza de capacidades: Insuficiencia del ingreso disponible para adquirir el valor de la canasta alimentaria y efectuar los gastos necesarios en salud y educación; Pobreza de patrimonio: Insuficiencia del ingreso disponible para adquirir la canasta alimentaria, así como realizar los gastos necesarios en salud, vestido, vivienda, transporte y educación.

la más fuerte de todas en relación a los ingresos. Destaca que del año 1990 al 2000, el porcentaje se redujo, sin embargo, para 2010 aumentó de nuevo en todas las categorías, de la mano del crecimiento acelerado de población que se presentó durante esta década.

Tabla 2 - Porcentaje de pobreza por ingresos respecto al total de población en Los Cabos, 1990-2010

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

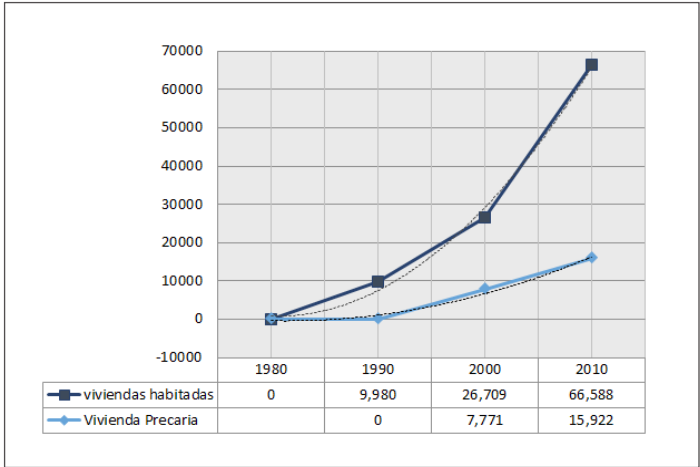
Fuente: Elaboración propia en base a información de CONEVAL.

Se observa que, la pobreza de patrimonio es la que mantiene el porcentaje más alto, lo que se explica por la especialización, que mantiene a la población en empleos que no les permiten acumular capital suficiente para adquirir bienes y servicios más allá de los completamente necesarios para la supervivencia como el alimento, la salud y el vestido; es así que en Los Cabos al año 2000, el 29% del total de viviendas habitadas se encontraban en situación de precariedad, según lo establecido en el indicador “Población habitando vivienda precaria”, de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) de ONU HÁBITAT (Gráfica 3), porcentaje que se ve reducido para el año 2010 a un 24% del total, pues se construyeron más de 40 mil viviendas nuevas.

En la Gráfica 3 podemos apreciar que, no obstante la reducción porcentual de la vivienda precaria, esta ha continuado creciendo, duplicándose de 2000 a 2010, lo que nos indica que realmente no se ha reducido el número de personas que habitan en estas circunstancias, sino que solamente se proveen nuevas viviendas para aquellas personas que migran y tienen la capacidad de adquirirlas.

Repasando los indicadores medidos anteriormente, resalta que a pesar de que la mayoría de los habitantes se encuentran ocupados, el 60% de la población presenta una de las tres situaciones de pobreza por ingresos, lo que nos indica que, a pesar de contar con un alto porcentaje de Población

Ocupada, la mayoría de las personas no reciben un salario suficiente para tener una vida digna según lo estipulado por el CONEVAL.



Gráfica 3 - Total de viviendas habitadas y vivienda precaria en Los Cabos, 1980-2010. Fuente: Elaboración propia en base a INEGI y los indicadores del desarrollo sostenible ONU HABITAT.<sup>12</sup>

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

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

<sup>12</sup> No existen registros de vivienda precaria antes del año 2000 (debido a la fecha de creación de los ODS), ni de viviendas particulares del año 1980 (debido a que el municipio aún no se conformaba como tal) Vivienda precaria: El dato se obtuvo al multiplicar el porcentaje marcado por el indicador “población habitando vivienda precaria” por el total de población y dividir el resultado entre el tamaño de las familias de cada año. El tamaño de las familias se obtuvo al dividir la población total de cada año entre el número de viviendas habitadas (Censos, INEGI).

## CONCLUSIONES

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

Por otro lado, el discurso estipulado por la planeación turística del país a través del tiempo, mantiene el objetivo de coadyuvar a un crecimiento regional más equilibrado y una justa distribución del ingreso (en congruencia con los planes nacionales de desarrollo). Sin embargo, como hemos visto, los resultados de la aplicación de estos planes en el caso de estudio, no representan un desarrollo equilibrado o una justa distribución del ingreso y los recursos, puesto que se ha condicionado su conformación socio espacial a través de la planeación.

En base a la aproximación teórico-metodológica aquí propuesta, dentro de la dimensión Económica Urbana, se observó una marcada y creciente polarización derivada del arraigo y la acumulación del capital (DGD, Harvey, 2010) en el espacio litoral, pues la playa representa el recurso principal a explotar a través de la producción del espacio exclusivo turístico (hoteles, centros de entretenimiento y de preparación de alimentos) que será aprovechado por una gran cantidad de visitantes.

Esta apropiación y/u ocupación del espacio costero es fomentado a través de la planeación urbana municipal, donde se le destina al uso del suelo turístico todo el territorio litoral dentro de su zonificación secundaria. Lo que fue apreciable en dimensión Urbana Social, donde se identifica una planeación urbana turístico-céntrica en la escala local, esto es, el empresarismo urbano (HARVEY, 1987) basado en el turismo, que desplaza las necesidades de la población habitante (servicios, infraestructura, equipamiento) en pro de la búsqueda de maximización de las ganancias, lo que crea una suerte de

“eterna” competitividad que mantiene las intervenciones urbanas en zonas aptas para el valor de cambio.

En este sentido es posible decir que existe una preferencia por la planeación urbana turística vs. la planeación urbana social (MULLINS, 1991) misma que podría traducirse como una preferencia del Derecho al turismo (o a las necesidades o demandas del turismo, que les da a los espacios de la ciudad su valor de cambio) vs. Derecho a la ciudad (LEFEBVRE, 1969) (las necesidades de la población residente, que le da a los espacios su valor de uso). Otro concepto importante planteado identificado dentro de la dimensión de estudio Urbana Social, es el de acumulación por despojo (DGD, HARVEY, 2006), que se presenta en el caso de estudio principalmente a través de la privatización del acceso a las playas.

Por último, dentro de la dimensión Socio Económica, fue posible identificar el concepto de lucha de clases políticas y sociales (DGD, HARVEY, 2006), fomentadas principalmente por la deficiencia en la distribución de servicios, infraestructura y equipamientos, misma que se presenta derivada del crecimiento acelerado y de su conformación espacial dividida en dos centros de población.

En la misma dimensión de estudio, se identifica una súper especialización laboral en el sector servicios, situación que puede estar relacionada con el crecimiento de los indicadores de pobreza y población habitando vivienda precaria, pues no hay una diversificación laboral y esto fomenta una dependencia económica tanto en el nivel individual como en el municipal.

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

Los Cabos, al ser una ciudad de función turística, es considerada un espacio producto para los visitantes, por lo que se concentra su planeación en mantenerla bajo estándares competitivos para seguir creciendo económicamente en torno a la actividad turística, bajo el discurso del desarrollo equilibrado. El turismo, como parte de la ciudad y al ser una actividad fomentada por políticas neoliberales establecidas por los niveles globales y nacionales, busca siempre la maximización de las inversiones valiéndose de políticas turístico-céntricas, como el establecimiento de incentivos económicos para la inversión privada y la preferencia de la planeación urbana-turística sobre la urbana-social.

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

Es por esta conclusión, que se considera que la política de planeación de estas ciudades requiere orientarse en mayor medida al aprovechamiento del mercado interior que ya ha sido creado, los habitantes de la ciudad turística, más que centrarse en continuar creando competitividad en base a la capacidad soportante (aumento de los usos turísticos y el número de cuartos). Pues esto genera crecimiento urbano acelerado que solo fomenta las problemáticas urbanas.

Por tanto, para mitigar las problemáticas de este tipo de ciudades y así lograr los objetivos propuestos por los distintos niveles de planeación, podría ser un paso importante limitar la inversión en proyectos que atraigan gran crecimiento, justo como la dotación de más y nuevas zonas turísticas; pues sabemos que este crecimiento atrae grandes olas migratorias que son difíciles de contener por la urbanización.

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

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

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

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

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

## REFERENCIAS

- BENSENY, Graciela. El turismo en México. Apreciaciones sobre el turismo en espacio litoral en: *Revista Aportes y Transferencias*, V. 11, nº. 2, 2007. (p. 13-34).
- Butler, Richard W. *The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources*. Canada: The Canadian Geographer, 1980.
- ENRÍQUEZ A., Jesús. Segregación y fragmentación en las nuevas ciudades para el turismo. Caso Puerto Peñasco, Sonora, México In: *Topofilia, Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2008.
- HARVEY, David. *De la gestión al empresarialismo: la transformación de la gobernanza urbana en el capitalismo tardío*, 1980.
- \_\_\_\_\_. *La condición de la posmodernidad*. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural. México: Amorrortus, 1990.
- \_\_\_\_\_. *Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual*. Spaces of global capitalism. UK/USA: Verso, 2006. (p. 69-116).
- \_\_\_\_\_. *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. España: Akal, 2006.
- HERNÁNDEZ, Javier. La voracidad del turismo y el derecho a la ciudad In: *Revista Andaluza de antropología* nº. 15, 2018. (p. 22-46).
- LEFEBVRE, Henri. *El derecho a la ciudad*, 1980.
- LÓPEZ, Álvaro. *Análisis de la organización territorial del turismo de playa en México, 190-1996*. El caso de Los Cabos, BCS. Brasil: CILITUR, 2001.
- Mullins, P. Tourism urbanization En: *International Journal of Urban Regional Research* nº15(3), 1991. (p. 326-342).
- NOVACK, George. *Para comprender la historia*. México: Pluma, 1994.
- Plan director de desarrollo urbano para San José del Cabo- Cabo San Lucas B.C.S. 1999. *Boletín oficial del estado de Baja California Sur*, 31 de diciembre de 1999. México : Gobierno del municipio de los Cabos, 1999.
- Segunda actualización del plan director de desarrollo urbano San José del Cabo y Cabo San LUCAS, B.C.S. 2040. *Boletín oficial del estado de Baja California Sur*, abril de 2013. México : Gobierno del municipio de los Cabos, 2013.
- REBOLLO, Vera J.F. Turismo y desarrollo En: XI congreso nacional de geografía. *Anales...* V. IV. Ponencias y relatorías. Madrid, 1989.
- SMITH, Neil. *La geografía del desarrollo desigual*. Reino Unido: Pluto Press, 1984.