

## TURISMO Y PLANEACIÓN URBANA EN SAN JOSÉ DEL CABO, BAJA CALIFORNIA SUR (MÉXICO)

## TOURISM AND URBAN PLANNING IN SAN JOSÉ DEL CABO, BAJA CALIFORNIA SUR (MEXICO)

Jesús **Bojórquez-Luque**<sup>1</sup> y José Alfonso **Baños-Francia**<sup>2</sup>

### Resumen

Las localidades desde su origen, se enfrentan a una serie de sucesos que la pueden condicionar a su configuración futura. San José del Cabo, del estado mexicano de Baja California Sur, surge en la época colonial como sede de una misión fundada por la orden religiosa de la Compañía de Jesús. Desde los ochenta del siglo pasado, se convirtió en un lugar donde se aplicaron políticas públicas en materia de turismo, aspecto que originó un gran crecimiento físico de la mancha urbana a raíz de un crecimiento social de la población al convertirse en un foco de atracción para inmigrantes atraídos por los empleos asociados a la actividad del ocio. El objetivo de este ensayo es ofrecer una explicación de la evolución urbana de San José del Cabo a través de un análisis de diferentes fuentes documentales como bibliografía, informes e instrumentos de planeación urbana edificada por organismos gubernamentales.

**Palabras clave:** expansión urbana, planeación urbana, turismo.

### Abstract

The localities from their origin face a series of events that can condition them to their future configuration. San Jose del Cabo, in the Mexican state of Baja California Sur, emerged in colonial times as the site of a mission founded by the religious order of the Society of Jesus. Since the eighties of the last century, it became a place where public policies were applied in the field of tourism, an aspect that gave rise to a great physical growth of the urban place due to the social growth of the population to become a focus of attraction for immigrants attracted by the jobs associated with leisure activity. The objective of this essay is to provide an explanation of the urban evolution of San José del Cabo through an analysis of different documentary sources, such as bibliography, reports and urban

---

<sup>1</sup> Profesor Investigador de la Universidad Autónoma de Baja California Sur. E mail: bojorquez@uabcs.mx

<sup>2</sup> Profesor Investigador de la Universidad de Guadalajara.

Recibido: 28 de julio de 2021. Aceptado: 07 octubre de 2021.

Publicado como ARTÍCULO CIENTÍFICO en *Ra Ximhai* 17(2): 67-96.

doi.org/10.35197/rx.17.02.2021.03.jb

planning instruments prepared by government agencies.

**Key words:** urban expansion, urban planning, tourism.

## INTRODUCCIÓN

El tema de la planeación urbana es muy importante en la búsqueda de la constitución de una ciudad que incube un ente más armónico, donde la ciudadanía pueda vivir de manera plena el espacio cotidiano, se pueda crecer racionalmente y se asegure la provisión de espacios comunes que le den vigor al tejido social. Garantizar un crecimiento basado en anticipar las necesidades futuras de quienes convergen en el entramado urbano, brinda a las localidades certeza en sus márgenes de gestión, de apropiación y distribución de los territorios según sus usos, su vocación.

La planeación como política pública es un elemento toral en la conformación de los espacios urbanos para asegurar su crecimiento racional teniendo en cuenta las necesidades y aspiraciones de los actores económicos, políticos y sociales. Es en esta arena donde se dirimen y negocian los intereses de estos sectores, pero que, a partir de la discusión, se pueda establecer un acceso democrático a la ciudad, con una coherencia en su concepción. Tal afirmación, encierra un utopismo el cual se debe de luchar, sin embargo, muchos son los obstáculos que se enfrenta para el diseño de una política que tienda a armonizar los intereses de los grupos en disputa. Además, si le agregamos una actividad económica de gran dinamismo como el turismo, que demanda tasas sostenidas de mano de obra que se resuelve mediante intensos flujos migratorios, propiciando un acelerado crecimiento de la población con gran presión de los recursos como el suelo y el agua, que a su vez, demandarán satisfacer sus necesidades básicas a partir de edificar infraestructura urbana como agua potable, drenaje, pavimentación, escuelas, hospitales, etc.

En el caso de Baja California Sur (BCS), la inmigración está relacionada con el impulso del turismo como actividad nodal. De acuerdo con el Consejo Nacional de Población (Conapo, 2015), en 1990 se registraron un total de 96.857 inmigrantes, con un total de 25.099 personas que emigraron del estado, dando un saldo positivo de 71.758 habitantes más al estado. Para el 2000, aumentó a un total de 137.928 personas que cambiaron su residencia al estado, mientras que 29.883 decidieron irse a vivir a otra parte, con balance positivo de 108.045 personas nuevas residiendo en BCS, pero que nacieron en otras partes del país. Para 2010, se registraron 246.685 inmigrantes, en cambio, se registraron 33.074 personas que emigraron, dando un saldo positivo de 213.611 personas registradas que nacieron en territorio sudcaliforniano. Por último, en 2015, se registran

272.948 personas no nacidas en la entidad viviendo en el estado, mientras 37.402 fueron las que se fueron a radicar a otra parte, dando un total de personas no nacidas en el estado, pero viviendo en la entidad por 235.546.

Gran parte de esos flujos migratorios se experimentaron en el municipio de Los Cabos, concretamente en los dos asentamientos urbanos existentes en la demarcación, San José del Cabo (SJC), actual cabecera municipal y Cabo San Lucas (CSL), ambas ciudades están unidas por un corredor turístico paralelo al litoral de 33 km. Las dos localidades iniciaron un proceso de crecimiento explosivo a partir de la implementación de políticas públicas en materia de turismo por parte del Estado mexicano, consolidándose como ciudades intermedias con gran dinamismo económico, pero con grandes desigualdades sociales y una gran segregación espacial.

SJC, nuestra localidad de estudio, sin considerar los asentamientos conurbados, experimentó un gran crecimiento, al pasar de una población de 14,892 habitantes en 1990, a 31,102 personas en el año de 2000; para el año 2010, se censaron 69,788 habitantes, y, por último, registrando un total de 93,069 habitantes en 2015. De esta manera, SJC se colocó como la tercera localidad en términos poblacionales, sólo por debajo de La Paz, capital del estado, y de la vecina CSL.

El crecimiento acelerado significó un reto para la expansión armónica en SJC, dado que los instrumentos de planeación sólo quedaban en buenas intenciones, toda vez que la ocupación de la mancha urbana dificultó una gestión eficaz de los tres órdenes de gobierno para proporcionar suelo accesible a la masa inmigrante trabajadora, así como para dotar de servicios públicos que aseguraran buenas condiciones de vida urbana. Los requerimientos de suelo habilitado consideraron adaptar usos para la actividad recreativa mediante actos de expropiación por parte del gobierno federal, con el objetivo de echar a andar el Centro Integralmente Planeado de Los Cabos (CIP-Los Cabos). Pero también, tuvo que generarse un mercado de suelo con vocación habitacional, mucho del cual se dio de manera informal, mediante invasiones para instaurar asentamientos irregulares donde habitaban la masa de trabajadores ligados a las actividades del turismo y la construcción, las de mayor dinamismo.

A partir de las políticas de desarrollo turístico implementadas por el gobierno federal en la localidad y los instrumentos de planeación urbana, explicaremos la dinámica del crecimiento urbano local, con énfasis al último instrumento construido en la llamada segunda actualización del Plan de Desarrollo Urbano (PDU) para SJC, donde se pretende fortalecer una configuración policéntrica de la ciudad, promoviendo la habilitación de corredores urbanos, así como un centro y subcentros urbanos, tratando de maximizar el uso de la ciudad, dándole lógica al crecimiento urbano de la localidad estudiada.

## Planificación urbana en las ciudades turísticas de litoral en México

La palabra planear implica ver hacia el futuro, creando las condiciones para alcanzar un objetivo deseado, es decir, diseñar un curso de acción para alcanzar unos fines. Con ello, planear “trata de la práctica profesional que busca conectar el conocimiento con la acción en el dominio público” (Friedmann, 2003 citado por Kunz, 2017, p. 15).

A nivel mundial, los esfuerzos iniciales de planeación urbana tuvieron un marcado acento en el diseño físico del espacio mediante la formulación de planes que expresaban las rutas de expansión a través de la materialización de un desarrollo material deseable (García, 2016). México fue pionero en materia de planeación urbana en América Latina al consagrarse en la Constitución Política de 1917 la intervención del Estado en los derechos de propiedad (Rabasa, 2017; Garza, 2003).

El paradigma de planeación urbana<sup>1</sup> predominante en México, se inscribe en el modelo racional, que tiene a la zonificación como el principal mecanismo de control, método por medio del cual se separan las funciones y actividades en el espacio urbano, facilitando la asignación de usos de suelo que se adaptan a las características del medio natural, construido y socio-económico.

En la experiencia mexicana, se identifican tres grandes fases de desarrollo urbano: 1) urbanización lenta y predominio rural (1990-1949), caracterizado por la consolidación de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), el cual se convirtió en el principal destino de migración interna; 2) urbanización acelerada y preeminente (1940-1980), donde la ZMVM continúa creciendo, pero con un crecimiento urbano por encima de la media nacional de Guadalajara y Monterrey, que se consolidan como la segunda y tercera ciudad del sistema urbano nacional, y el dinamismo de ciudades como Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca; 3) urbanización moderada y diversificación (1980- en adelante), donde ocurre la pérdida del dinamismo poblacional de la Ciudad de México, distribuyéndose la población en grandes urbes (ONU Hábitat, 2011). En esta etapa se presenta un gran dinamismo de las ciudades fronterizas, además de las ciudades turísticas, como Cancún, Puerto Vallarta y Los Cabos, las cuales presentaron altas tasas de crecimiento poblacional, lo que ha representado un gran reto para lograr un crecimiento armónico en dichas localidades.

Por lo que respecta a las ciudades turísticas de litoral, los esfuerzos de planeación se remontan a la década de 1930 cuando el arquitecto Carlos Contreras

---

<sup>1</sup> De acuerdo a Peña (2016), aparte del paradigma de la planeación urbana *racional* hay otras cuatro metodologías como la *gradual/incremental*, *comunicativo/participativo*, *crítica* y *estratégica*. Esta propuesta es enriquecida por Fernández (2014) al añadir un paradigma más, la planeación *neoliberal*, al tiempo que Kunz (2017) considera la planeación *equitativa*, el *nuevo urbanismo* y la *ciudad justa*.

formuló el primer Plano Regulador para Acapulco (Baños, 2015b). A partir de entonces, comienzan a gestarse los instrumentos de ordenamiento para preparar a los territorios recreativos en su propia dinámica.

A pesar de los esfuerzos institucionales por ordenar el crecimiento urbano en los destinos turísticos de playa, en la práctica fueron modelándose dos vivencias por zonas funcionales. Así,

La literatura científica centrada en explicar las principales dinámicas que se generan en los destinos turísticos litorales y el análisis histórico sobre la formación de estos polos, al demostrarse ciertas regularidades en su crecimiento, es importante. Sin embargo, son menos numerosos los trabajos que estudian la construcción segregada de estas ciudades o las partes traseras de los macro-resorts turístico inmobiliarios, aquellos espacios de reproducción social donde mayoritariamente reside la población trabajadora de estos enclaves turísticos (González, 2013, p. 139).

El establecimiento del turismo como una estrategia del Estado mexicano para conseguir divisas, crear fuentes de empleo e incidir en el desarrollo de ciertas regiones del país (Brenner, 2007) promovió dos esquemas de destinos recreativos: los *CIPs Centros Integralmente Planeados* –CIP- siendo Cancún, Los Cabos, Huatulco, Ixtapa Zihuatanejo y Loreto los sitios considerados en la primera generación (Dávila, 2015) y las ciudades *tradicionales*, las cuales paulatinamente adoptaron al turismo como principal actividad económica, destacando Acapulco, Puerto Vallarta y Mazatlán (Baños, 2012).

Para el caso de los CIP, la experiencia más “exitosa” descansa en Cancún, que como subrayan Calderón y Orozco (2009, p. 29),

Es producto de cuarenta años de intervención pública y privada, se presenta hoy en día como un modelo urbano desarticulado, cuya dualidad urbana, expone la opulencia de la zona turística, frente a la precariedad de las “regiones”. La dualidad urbana se aprecia como resultado de la inoperancia de los mecanismos de intervención y planeación urbana, los cuales fueron solo considerados en función de las necesidades del sector turístico, el cual se ha consolidado como rector del proceso de urbanización de toda la entidad.

Ello subraya una de las características de los destinos recreativos costeros: la *dualización* de las condiciones de vida entre la franja turística y los espacios de vivienda de la población local. Mientras tanto, en el sur del país, específicamente en Oaxaca, la derrama económica y la creciente oferta de empleos ligados al turismo han ocasionado en la zona de Bahías de Huatulco un aumento de su población y a su vez el crecimiento de la mancha urbana, aunque no de la forma planeada desde la fundación del CIP” (Andraca, Miranda y Jiménez, 2015, p. 15).

Al analizar a los destinos turísticos tradicionales, es posible advertir la incongruencia entre los esfuerzos de ordenamiento territorial y el crecimiento urbano real. Por ello, Cárdenas (2016, p. 107) indique que,

Se puede señalar que la planeación urbana en Acapulco ha sido indicativa con algunos intentos tardíos de corregir algunas anomalías. En su historia se han dado algunos intentos valiosos por ordenar su territorio. Uno de ellos fue el que se realizó con el gobierno de Pascual Ortiz Rubio en la década de los años de 1930. Otro de éstos acaeció en 1976 cuando se creó el Fideicomiso Acapulco (FIDACA) y el cual se enfocó en la construcción de varias obras de urbanización. Pero con dichas acciones Acapulco se dividió en dos: el primero ocuparía la bahía y estaría dedicado exclusivamente al turismo y el segundo sería la ciudad de los pobres y de las funciones urbanas necesarias pero que es conveniente ocultar a los ojos de los visitantes, sobre todo extranjeros.

Las externalidades territoriales generadas por la actividad turística deben su origen al espíritu extractivo que pone como fin último la generación de valor económico de los inversionistas, práctica que se impone sobre los bienes comunes como los proporcionados por la naturaleza y la sociedad. Ello se advierte en el caso de Puerto Vallarta,

Con el fortalecimiento de la vocación turística, el territorio local fue sometido a fuertes presiones basadas en la lógica capitalista que impone la rentabilidad máxima como único criterio en el espacio. Esta tendencia fue apoyada por las autoridades encargadas de la planeación urbana y los políticos en turno, quienes se aliaron con los poderes fácticos generando una vivencia caótica, segregada y disfuncional. El dinamismo en el crecimiento urbano en Puerto Vallarta no vino acompañado de instrumentos equitativos de gestión territorial y la normatividad se adaptó a las aspiraciones y requerimientos de los promotores inmobiliarios. Esto se comprueba con los constantes cambios en el uso de suelo y el incremento en la densidad construible de desarrollos esparcidos en la geografía local, mayoritariamente en el espacio turístico (Baños, 2015a, p. 41).

Finalmente, vale revisar lo acontecido en destinos emergentes como Puerto Peñasco, Sonora, donde la planeación urbana,

Ha sido insuficiente porque no planteó un programa integral de la zona urbana y la zona turística sino hasta el año de 2006, de tal forma que el marco construido acusa síntomas de una especie de dualidad intrametropolitana donde la crisis de la vivienda y los servicios urbanos, la persistente y creciente desigualdad social, la pobreza urbana y los fenómenos de exclusión, ya están a la vista. Particularmente el problema de vivienda y asentamientos humanos irregulares, está asociado a la ausencia de reservas territoriales municipales y a una estrategia inadecuada de producción de suelo para los habitantes de la ciudad. Con las tierras ejidales se abre un mercado sui generis que acusa prácticas sociales e institucionales trastocantes de los principios económicos generales, lo que da lugar a un escenario complejo de interrelaciones sociales y políticas (Martínez, 2008).

De esta manera, el debate sobre turismo e instrumentos de planeación urbana cobra relevancia al percibirse que los esfuerzos han sido insuficientes para contener las profundas transformaciones sucedidas en las comunidades de acogida. Ello se confirma en el caso de SJC, como se verá a continuación.

## METODOLOGÍA

Se empleó una metodología cualitativa, de tipo descriptivo (Calderón y Orozco, 2009) basada en investigación documental, el cual se enfocó en el procesamiento y almacenamiento de información (Tancara, 1993), con el fin de interpretar y darle un sentido a los documentos analizados, interpretándolos a la luz del fenómeno estudiado (Gómez, 2010), que en este caso es la planeación urbana en una ciudad de vocación turística. De acuerdo con (Dulzaides y Molina, 2004, págs. 2-3), “el análisis de información... es una forma de investigación, cuyo objetivo es la captación, evaluación, selección y síntesis de los mensajes subyacentes en el contenido de los documentos”. En ese sentido, se acudió a fuentes primarias como documentos oficiales como informes técnicos, planes de desarrollo urbanos municipales, además de reportes de prensa y fuentes secundarias como bibliografía especializada.

## RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### **La ciudad de San José del Cabo, Baja California Sur**

La ciudad de SJC, es la cabecera municipal de Los Cabos (Figura 1), municipio que fue creado en 1981 por el Congreso del Estado de BCS. Los Cabos se encuentra en el extremo sur de la península de Baja California, limitando al norte con el municipio de La Paz; al sur y al este con el golfo de California y al oeste con el océano Pacífico. SJC, se ubica entre los 23° 03' latitud norte y los 109° 42' longitud oeste del Meridiano de Greenwich, a una altura de 40 msnm (Inafed, s.f).

Es el municipio más pequeño del estado, teniendo una superficie de 3,750.9 kilómetros cuadrados, representa el 4.68 % de la superficie total del estado (Inafed, s.f), presentando una población total de 328.247 habitantes, con una densidad poblacional de 87.5 habitantes por km<sup>2</sup>, superando por mucho la densidad poblacional estatal que es de 11 habitantes por km<sup>2</sup> (Secretaría de Salud de BCS, 2017).



**Figura 1.** Los Cabos, BCS.

**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2020).

## Turismo y planeación Urbana en San José del Cabo

El turismo como política de Estado irrumpió en SJC en 1969, cuando se empezó a considerar al estado de BCS como parte de Plan General de Desarrollos Turísticos del gobierno federal, por lo que para 1974 se dictaron una serie de decretos para expropiar terrenos ejidales para dar marcha al CIP- Los Cabos, por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur). El proyecto para SJC, BCS, consideraba 1,953 ha, que en su mayoría pertenecían al ejido San José. El Plan Maestro para el CIP-Los Cabos, incluía zonas hoteleras, condominios de lujo, lotes residenciales con posición y vistas privilegiadas, playas recreativas de gran belleza, campo de golf, remodelación y equipamiento urbano. Dicho proyecto se dividió en dos etapas, una para terminarse en 1990 y la segunda para concluirse el año 2000 (Moya Palencia, 1982).

Para el proyecto fueron asignadas 1,795 ha, más una zona federal que circundaba al estero de San José, arrojando una superficie total de 1,953 ha para ser destinadas al desarrollo turístico. Dicha porción se localiza de manera paralela a ambos lados de la carretera transpeninsular, con una longitud de 6.5 km aproximados y con un ancho de 1.5 km haciéndose más ancho hacia el sur, colindando con la costa de la zona federal marítimo terrestre y con una longitud de playa de 9 km (Moya Palencia, 1982).

Algunos aspectos que consideró el Fonatur para la realización del CIP-Los Cabos, fueron, en primer lugar, la existencia de una zona urbana. En este caso el poblado de SJC, siendo este el más importante de una serie de asentamientos establecidos a lo largo de la carretera transpeninsular en una distancia de 12 km aproximados, en segundo término que aldaño al futuro centro, en el extremo sur de la península, se perfilaba un corredor turístico entre SJC y CSL pues la modalidad de tenencia de suelo facilitaba la adquisición a sus legítimos dueños o el enajenarse para bien público, hecho que posibilitaba el desarrollo futuro del turismo en la zona como sucedió con el fundo legal josefino que poseía 12 mil ha, de las cuales se expropiaron 1,500 ha para el nuevo CIP.

Las autoridades estatales y municipales en coordinación con diversos sectores formularon el PDU para SJC-CSL 1994, el cual fue aprobado por mayoría en sesión de cabildo el 18 de noviembre de 1994, enviándose al gobierno del estado para su publicación en el Boletín Oficial e inscripción en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio; así como en su publicación en diarios locales de mayor circulación (Ayuntamiento de Los Cabos, 1994).

Dicho Plan fue elaborado bajo el auspicio del Programa Nacional de Desarrollo Urbano y el Programa Nacional de Turismo, por lo que el Ayuntamiento de Los Cabos en colaboración con el Gobierno del Estado, Fonatur y la Secretaría de Desarrollo Social, tomaron en consideración los Planes Directores de Centro de Población de SJC y CSL elaborados en 1982 por el gobierno del estado; adicionalmente fue incluido el Plan Maestro de Fonatur y el Proyecto de Ordenamiento Ecológico para el corredor turístico elaborado por el Instituto Nacional de Ecología (BOGEBCS, 1994).

El PDU tenía como objetivo central normar y controlar el desarrollo urbano y turístico de los centros de población y del corredor turístico, generando las condiciones básicas para potenciar la función turística, así como para alojar importantes incrementos de población y actividades en la parte sur del estado de BCS (BOGEBCS, 1994).

El Plan reconocía que la velocidad del crecimiento poblacional, derivado del dinamismo de la actividad turística había generado un crecimiento urbano acelerado con los consecuentes rezagos sociales, a pesar de los esfuerzos de las autoridades de los tres niveles de gobierno en la solución de las problemáticas manifestadas (BOGEBCS, 1994).

Uno de los objetivos generales que planteaba dicho Plan era encauzar el desarrollo urbano de los centros de población en función de la aptitud del medio natural, las demandas de la población, la potencialidad de los recursos naturales e infraestructura para el desarrollo de las actividades productivas y en congruencia con las políticas y metas de los niveles superiores de planeación.

Dentro de los objetivos específicos que planteaba el PDU, eran diversificar la vivienda para los diferentes estratos de la población; alternativas de vivienda progresiva a los estratos más bajos de la población; garantizar el abastecimiento de agua potable y evitar la sobre explotación de los mantos freáticos; establecer un programa de tratamiento de aguas residuales; evitar la ocupación de cauces de arroyos; la adquisición de reservas territoriales para prever el crecimiento futuro para que este sea ordenado. Los objetivos planteados en el Plan fueron muy ambiciosos, pero en la práctica poco se logró pues continuaban presentes las problemáticas que se pretendía reducir o eliminar, por lo que en 1999 se dio a conocer un PDU para solucionar problemas agudos del crecimiento de las localidades de CSL y SJC.

En 1998 se autorizó la primera actualización del PDU de SJC-CSL con el objetivo de lograr el ordenamiento físico espacial de las poblaciones en su conjunto, elevar la calidad de vida, dotar de infraestructura y servicios urbanos, coadyuvar al mejoramiento del medio ambiente y dar realce al potencial turístico del centro de población para las siguientes 2 décadas (Ayuntamiento de Los Cabos, 1999).

En el establecimiento de políticas de crecimiento y expansión urbana, el Plan Director contemplaba establecer zonas de reservas territoriales para vivienda para satisfacer la demanda de los diversos estratos socioeconómicos, crear una estructura vial que comunique de manera eficiente las localidades del centro urbano y programar dicho crecimiento concordando con los plazos establecidos, corto, mediano y largo plazo.

En sus políticas de conservación, el documento señala que se evitará la ocupación irregular de predios, sobre todo en los cauces de los arroyos y áreas de propiedad federal. Dentro de las políticas de mejoramiento, planteaban mejorar la dotación y calidad de infraestructura, dotar de equipamiento básico a las áreas urbanas por consolidar y diversificar la oferta de vivienda para los diversos estratos socioeconómicos. Así mismo, en las políticas de impulso, fomentar los programas de participación ciudadana para la autoconstrucción de las nuevas urbanizaciones progresivas.

En sus políticas de crecimiento, señalaba las áreas factibles para la expansión de la mancha urbana dentro del límite del Centro de Población como el ordenar la mancha urbana, controlar la incompatibilidad del suelo en el crecimiento urbano, establecer zonas de reserva territorial para satisfacer la demanda de vivienda de los subcentros urbanos y programar el crecimiento urbano.

Es relevante señalar que este instrumento de planeación local aumentaba el nivel de complejidad para la gestión urbana al tiempo que correspondía al paradigma racional donde el tipo de conocimiento es positivista y deductivo, el

espacio es considerado desde su base física y el rol del planificador se limita a una condición de experto o tecnócrata.

## **Hacia una ciudad compacta y policéntrica**

El debate de las ciudades contemporáneas sugiere que la ciudad más eficiente es aquella que contiene sus límites, promueve usos mixtos y apuesta por la sostenibilidad antes que expandirse ilimitadamente en el territorio (Gleaser, 2011). Este paradigma en auge ha sido incluido en la agenda internacional como se advierte en la *Nueva Agenda Urbana*, documento que guía los esfuerzos de los países de la ONU en 2016, adoptada tras la conclusión de la Cumbre Mundial de Ciudades Hábitat 3 (ONU Hábitat, 2016).

En este sentido, de acuerdo a Molini y Salgado (2010, p. 126), “la ciudad compacta parece mejor que la dispersa, fundamentalmente porque consume menos suelo, agua y energía y porque favorece la utilización del transporte público”.

La práctica urbanística de cada contexto es resultado de la implementación de políticas sobre el uso del espacio urbano. Así, en el contexto europeo, es común que la ciudad se contenga en límites eficientes mientras que en Estados Unidos de América, Asia o América Latina suele imperar un esquema difuso. Pero la adopción de objetivos para contar con una ciudad compacta y policéntrica,

...no se trata ciegamente de llenar los vacíos e intersticios urbanos, de apostar por una renovación urbana en altura y eliminar las posibilidades de dispersión. Se trata de garantizar esa armonía por el equilibrio entre la vialidad y la habitabilidad, la quietud del campo con el movimiento ciudadano, lo construido y lo verde (Sanabria y Ramírez, 2017, p. 49).

En el caso mexicano, la forma urbana se expresa en esquemas de dispersión y fragmentación particularmente porque un porcentaje significativo de las viviendas son resultado de procesos de auto-construcción en colonias periféricas (Duahu y Giglia, 2008). Por ello,

Las políticas urbanas en el municipio es la de transitar de un modelo disperso de ciudad, hacia la habitabilidad y la sustentabilidad de un modelo compacto que beneficia la gestión y finanzas del municipio, que busca reducir los costos en materia de dotación de servicios, como también en términos de gastos energéticos en la movilidad interna de la ciudad (Sedesol, 2012, p. 16).

Otra de las ventajas del modelo de ciudad compacta y policéntrica es la mejora en la gestión de los recursos energéticos y del transporte, donde

...las ciudades europeas son más densas que las norteamericanas y australianas, lo que asociaban a un uso elevado del transporte público y, en consecuencia, un bajo consumo de carburante per cápita. La media de consumo de combustible para

coches en esas ciudades americanas era casi cuatro veces más alta que en las ciudades europeas y el doble que en las australianas. También concluían que ciudades con concentración de empleos y un buen sistema de transporte público acorde con esas localizaciones contribuía a una tasa más baja de consumo de energía frente a los casos de ubicación de empleos dispersos (Navarro y Ortuño, 2011, p. 30).

Harris y Ullman argumentan que las ciudades tienen una estructura semejante a una configuración celular, en la cual, a partir de diferentes tipos de usos de suelo, se han formado o desarrollado una serie de núcleos poblacionales en el área urbana diseminada. El modelo policéntrico alude que la ciudad tiene más de un centro concentrador de actividades, desarrollándose diversos sectores de la ciudad y que se expresa en la expansión de las localidades urbanas (Bojórquez, 2014).

La aplicación de las políticas que promuevan la compacidad y el policentrismo en el entorno urbano pueden alcanzar la escala nacional, estatal, regional o local. En el caso de regiones metropolitanas o con altos índices de urbanización,

...deben estructurarse como redes de ciudades policéntricas con un sistema de movilidad colectiva e intersticios no urbanizados. Hay que reconsiderar el desarrollo económico y subordinarlo a la sostenibilidad. Promover en todos los ámbitos las formas colaborativas tanto en la gestión de los servicios y equipamientos, en el consumo, en la producción y en las iniciativas culturales y políticas (Borja y Carrión, 2016, sin página).

Mientras que, a escala local,

El modelo policéntrico apuesta por una ciudad compacta que integre los distintos usos en pequeños centros. Se trata de una concepción que abarca el territorio en su conjunto, configurando un escenario en el que la cooperación competitiva a nivel económico, social y medioambiental se articule en múltiples zonas mixtas conectadas por robustos sistemas de transporte y redes de comunicación (Hernández, 2016, sin página).

Las ciudades turísticas de playa en México se han caracterizado por la dispersión y fragmentación en el proceso de expansión urbana (Baños, 2012). Pero este esquema dificulta la adopción de mecanismos de crecimiento con criterios de sostenibilidad por lo que implementación de un modelo de ciudad compacta y policéntrica puede impulsar una relación más equilibrada en el territorio.

## **Crecimiento histórico de SJC**

El ritmo de expansión lento que experimentó SJC en su etapa inicial comenzó a acelerarse por la masiva llegada de migrantes, sobre todo a partir de 1993 (Figura 2). El crecimiento urbano fue rebasado por las necesidades sociales, en particular

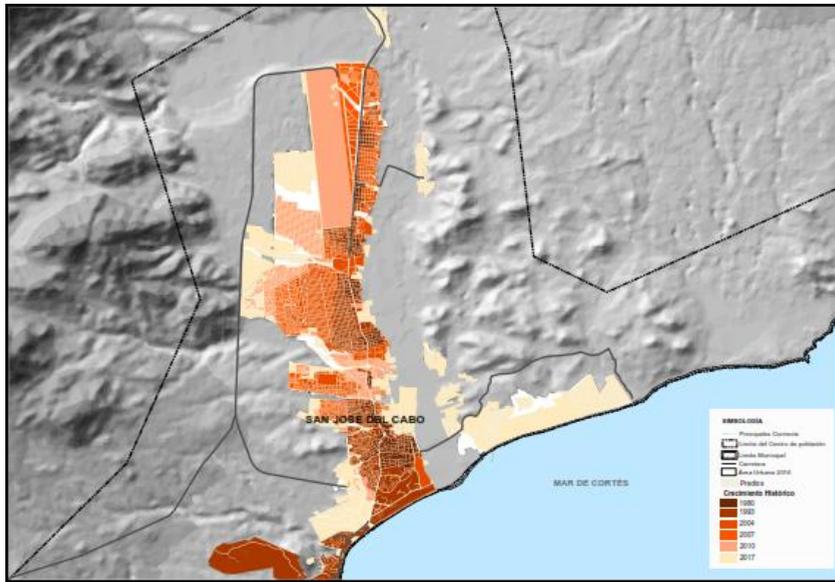
la dotación de servicios básicos por lo que se agudizaron los rezagos urbanos, así como la presión por contar con mejores condiciones de vida.

La localidad de SJC tuvo un crecimiento moderado hasta 1980, el cual consistía en el viejo casco urbano, que se había constituido desde su fundación con una expansión lenta considerando las colonias 5 de febrero, 8 de octubre, parte de la Primero de Mayo, y fragmentos de Chula Vista; además de una serie de asentamientos a lo largo de la carretera Transpeninsular, conformando un sistema conocido como la “ciudad lineal”. También incluye una sección de Rosarito, un sector de Guaymitas, parte de Santa Rosa, la parte aledaña a la transpeninsular de El Zacatal, las comunidades de San José Viejo, San Bernabé y las Veredas.

En el periodo comprendido entre 1980 a 1993, la ciudad experimenta un crecimiento acelerado producto de la actividad turística tras la creación y consolidación del CIP-Los Cabos; ello aconteció no sólo por la expansión del área incluida en el polígono del proyecto de Fonatur sino por la cantidad de empleos generados por la industria de la construcción. Vale subrayar que la actividad turística requería de puestos de trabajo para su propio desarrollo por lo que consolidaron asentamientos ubicados en la “ciudad lineal”, presentando el mayor crecimiento en los sectores de Mauricio Castro, Chula Vista, además del surgimiento de otras colonias como Jesús Castro Agúndez.

La expansión sostenida de la población tuvo una impronta territorial como se muestra en la ampliación de la mancha urbana; entre los años 1993 y 2007, el crecimiento más fuerte aconteció hacia el norte de la ciudad, aledaño a la carretera transpeninsular, surgiendo asentamientos como la colonia Luis Dolando Colosio, Fraccionamiento Colinas San José, Colinas Plus, Monterreal Residencial primera etapa, Lomas de Guaymitas, ampliación de las colonias Santa Rosa, Zacatal, surgimiento de la colonia Vista Hermosa.

En el último periodo comprendido entre 2007 a 2017, la tendencia robusteció la mancha urbana de la ciudad lineal, surgiendo asentamientos como Pablo L. Martínez, Monterreal segunda etapa, ampliación Zacatal, La Ballena (producto de una invasión y en proceso de regularización).



**Figura 2.** Crecimiento histórico de SJC.

**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2013).

A partir de los problemas urbanísticos experimentados por un crecimiento acelerado de la población, dio como resultado una gran presión sobre el suelo por la cauda de la masa inmigrante que llegó a la localidad atraída por las expectativas de puestos de trabajo en ese polo de desarrollo turístico.

La dotación de suelo barato fue provista sobre parcelas de origen ejidal, conformando asentamientos irregulares, los cuales, ante la presión de los colonos y ejidatarios afectados, entraron en un complejo proceso de gestión para la regularización de la tenencia de la tierra. Es pertinente resaltar que dichos asentamientos fueron creados sin instrumentos de planeación territorial, alejados físicamente del centro urbano de la localidad y excluidos funcionalmente de los beneficios generados por la actividad turística.

A partir de esa situación, era necesario conformar un ente planificador que pudiera establecer estrategias de crecimiento racional, además de fortalecer la estructura de la ciudad, a partir de propuestas que significara un aprovechamiento más eficiente del espacio urbano. Por esta razón, se conformó el Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (IMPLAN), con el objetivo de buscar alternativas a la problemática urbana del municipio, tanto en la población de SJC como de CSL, considerando el corredor turístico que los une y donde se encuentran la mayoría de la infraestructura recreativa local.

En términos poblacionales, la localidad ha crecido de manera explosiva. De una población de 14.892 que tenía en 1990, duplicó la cantidad de habitantes con 31.102 en el año 2000; para el 2010, volvió a duplicar la población al contabilizarse 69.788 personas y finalmente en el 2015, el censo registró 93.069 habitantes (Tabla 1). Estos resultados censales, son si tomar en cuenta a las poblaciones conurbadas de Las Veredas y San José Viejo, las cuales en 2015 presentó 15.419 y 9.631 habitantes respectivamente (Sdemarn, 2017).

**Tabla 1. Principales localidades del municipio de Los Cabos**

<b>Localidad</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>
SJC	14.892	31.102	69.788	93.069
CSL	16.059	37.984	68.463	81.111
Colonia del Sol	-	10.159	48.032	64.055
Las Palmas	-	-	11.562	15.419
Las Veredas	612	3.888	10.478	13.973
San José Viejo	1.067	3.090	7.222	9.631
La Rivera	974	1.527	2.050	2.351

**Fuente:** Sdemarn (2017).

El crecimiento exponencial de la población en SJC, se puede explicar a partir del *boom* turístico impulsado por el crecimiento de la infraestructura hotelera y de servicios conexos. De acuerdo con la figura 4, la tendencia al alza de la afluencia turística en el municipio se concentró en SJC, el Corredor Turístico de Los Cabos y la localidad vecina de CSL, provocando una mayor demanda de recursos humanos para la atención de los turistas y por lo tanto la llegada de una masa inmigrante que requirieron vivienda, que en la mayoría de los casos sucedió a través de asentamientos en tierra ejidal, como ya se estableció.

### **Creación del Instituto Municipal de Planeación**

Concebido en el 2009 el IMPLAN empezó a operar desde el 2010. Es un instituto que vincula todos los sectores que conforman el municipio con el objetivo de alcanzar una planeación y desarrollo sostenible. El IMPLAN, es un organismo público descentralizado de la Administración Municipal, compuesto por un Consejo Consultivo, una Junta de Gobierno, ambos integrados por actores del sector público, social, académico y privado, y por un Equipo Técnico.

Está conformado por órgano consultivo, el cual es un órgano de consulta y opinión para el análisis de diagnóstico, aportación de estrategias, evaluación de propuestas, instrumentos y acciones de la planeación, así como de difusión de programas. Dicho IMPLAN logró formular el PDU 2040, de Los Cabos, donde se incluye a las ciudades de SJC y CSL, incluyendo el llamado Corredor Turístico.

### Propuesta del PDU 2040 para SJC

SJC es un asentamiento con una traza urbana lineal, por lo que se busca aprovechar el surgimiento de nuevos centros de comercio y servicios en espacios apartados del centro fundacional y que tradicionalmente ha dominado la escena comercial y de servicios gubernamentales, para que los espacios periféricos puedan disponer de equipamientos urbanos que sean aprovechados por la población circundante y que evite traslados excesivos que afecten el tiempo y los recursos de los habitantes.

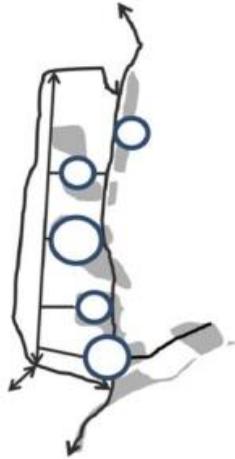
A diferencia de CSL, SJC centraliza todas sus actividades administrativas, comerciales, deportivas y turísticas en un solo centro urbano ubicado al sur de la ciudad, la población se distribuye de manera lineal por una vía de comunicación de primer orden que capta los flujos vehiculares a todo lo largo de la mancha urbana dando acceso al centro urbano y a la zona hotelera tanto de SJC como del corredor turístico, lo que satura su capacidad y hace deficiente su nivel de servicio (Figura 3) (IMPLAN-Los Cabos, 2013, p. 222).



**Figura 3.** Estructura vial actual.

**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2013).

Dentro de la propuesta espacial se proponen vías internas longitudinales con usos mixtos en su entorno para que coadyuven a la distribución equilibrada de los flujos vehiculares y el descongestionamiento de la carretera Transpeninsular (Figura 4) (IMPLAN-Los Cabos, 2013, p. 223).



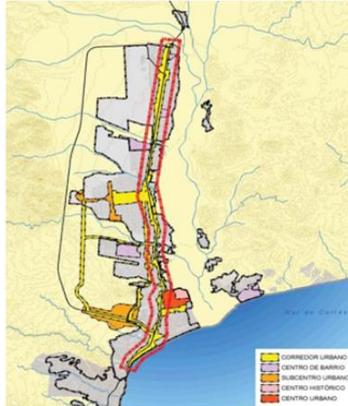
**Figura 4. Estructura vial propuesta.**

**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2013).

## **Corredores urbanos (CU)**

### **a) CU Carretera Transpeninsular**

Es el nodo de conexión más importante (Figura 5), lo que representa el corredor de movilidad de mayor uso de la localidad; en el confluyen todas las rutas que alimentan el traslado de los habitantes, quienes acceden al trabajo, viviendas y recreación. Al respecto, el PDU plantea la instalación de infraestructura para la movilidad no motorizada, con edificación de ciclovías con cinco rutas, además de diseñar andadores y banquetas que sean funcionales y amigables con el peatón. Actualmente, dicho corredor ha sido rebasado por mucho la gran cantidad de vehículos que por ahí transitan, derivado de las pocas rutas alternas para circular de sur a norte, además de concentrarse a la orilla de la carretera, centros comerciales, almacenes diversos y termina con acceso al aeropuerto, lo que significa el traslado constante de personas que trabajan en él o utilizan el transporte aéreo.

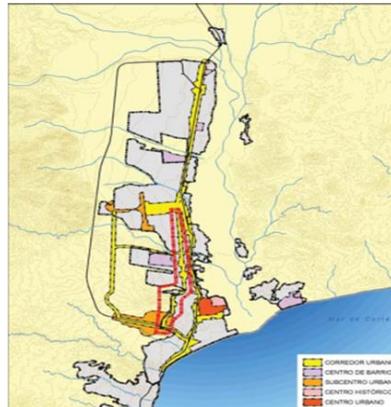


**Figura 5.** CU Carretera Transpeninsular.

**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2013).

### **b) Corredor Urbano Av. Forjadores**

Esta ruta (Figura 6) se ha consolidado como avenida de gran importancia, conectado el Centro Internacional de Convenciones con equipamientos de salud pública como dos hospitales, uno del Instituto de Seguridad Social al Servicios de los Trabajadores del Estado y el otro del Instituto Mexicano del Seguro Social, así como al centro de estudios superiores del Instituto Tecnológico de Los Cabos. También une a dos subcentros urbanos, uno que está en fase inicial como lo es el subcentro Centro de Convenciones y al Subcentro Urbano de El Zacatal, que alberga un gran porcentaje de la población de la ciudad. La propuesta para el fortalecimiento y equipamiento de este corredor reside en la edificación de cinco rutas no motorizadas y rediseño de andadores peatonales.

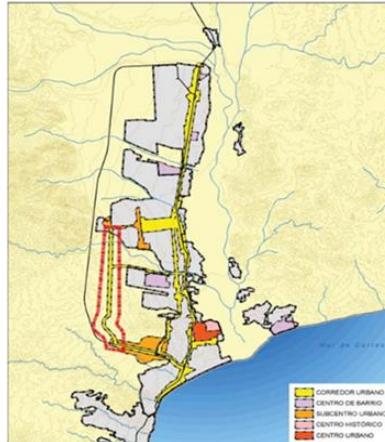


**Figura 6.** CU Av. Forjadores.

**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2013).

### c) Corredor Urbano vialidad propuesta San José Poniente

La función de esta vialidad es aliviar el tráfico de la Carretera Transpeninsular para disponer de un origen-destino con dirección norte a sur, ligando el acceso directo entre los subcentros urbanos de El Zacatal con el centro de convenciones (Figura 7) (IMPLAN-Los Cabos, 2013, p. 225).



**Figura 7.** CU San José Poniente.

**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2013).

### Centro y subcentros urbanos

En apego a la estrategia de maximizar el uso de la ciudad y abatir la dispersión de la mancha urbana, la estrategia del PDU concibe la edificación de subcentros urbanos, los cuales estarán interconectados por los corredores urbanos, con el objetivo de eficientar el uso de recursos en traslados y disfrutar de infraestructura propia para el esparcimiento, actividades comerciales, servicios educativos, culturales y salud, en cada uno de los subcentros evitando los agotadores traslados y el caos vial (IMPLAN-Los Cabos, 2013).

#### a) Centro Urbano

El centro urbano de SJC (Figura 8) es el nodo donde se concentran todos los elementos de servicios y equipamiento que generan las diferentes actividades de la población, tanto turísticas, recreativas, culturales o para realizar algún trámite administrativo. Como estrategia se establece una vocación de centro histórico recreativo donde se instalen los nuevos equipamientos para fortalecer el sentido recreativo o consolidar y redefinir los existentes que se identifican como culturales, educativos e históricos. Se plantea, en el periodo desde la propuesta

del Plan de Desarrollo Urbano en 2013, hasta el año 2024, la edificación de bibliotecas, escuelas integrales de arte, centros de desarrollo comunitario y se consolidarán por medio del rediseño en los espacios de teatro, casa de la cultura, museos, templos de culto, cementerios, zonas de comercio y se integrará de forma armónica al proyecto de parque natural educativo del Estero de San José (IMPLAN-Los Cabos, 2013).



ID	Elemento	ID	Elemento
A	Hospital IMSS	M	CECATI
B	Presidencia municipal	N	Universidad Privada
C	Plaza Mijares	O	Secundaria
D	Misión de San José	P	CENDI
E	Casa de la Cultura	Q	Conalep
F	Primaria	R	Jardín vecinal
G	Oficina comercial Telmex	S	Preescolar
H	Oficina Admon. Mpal	T	Parque de Barrio
I	Gasolinería	U	Mercado municipal
J	Bomberos	V	Biblioteca
K	Cruz Roja	W	Teatro
L	Correos		

**Figura 8.** Centro Urbano de SJC.

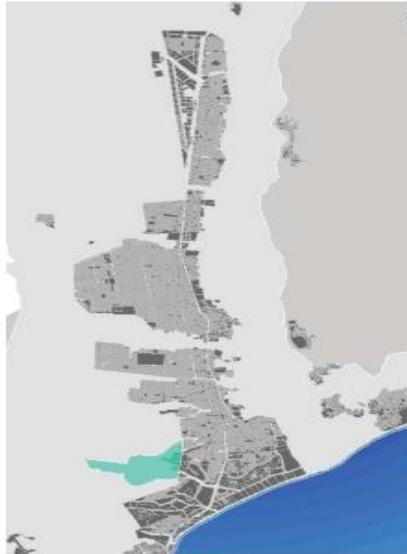
**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2013).

### b) Subcentro Urbano Zona centro de convenciones

Este subcentro propuesto gira en torno al Centro Internacional de Convenciones<sup>2</sup> de Los Cabos (Figura 9), el cual fue construido con el fin del albergar la reunión

<sup>2</sup> Para la construcción de dicho recinto se invirtieron 1.200 millones de pesos, siendo la reunión los días 19 y 19 de junio de 2012 (Excélsior, 2012).

del Grupo de los 20 (G20) de las mayores economías del mundo, en la cual se incluye a México, alrededor de él se piensa impulsar una serie de infraestructura que dinamice la zona y los asentamientos aledaños puedan disfrutar y recrearse, maximizando el espacio.



**Figura 9.** Subcentro Centro de Convenciones.

**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2013).

Dicho subcentro es de nueva creación, localizándose al sur poniente de la ciudad, en una de las zonas establecidas para la expansión habitacional de SJC. En esta porción, deberán establecerse una serie de equipamientos de nivel urbano o regional, para fortalecimiento del contexto donde se construyó el centro de convenciones. La estrategia es ofrecer un subcentro de servicios financieros y de ocio donde puedan converger actividades de población dirigidas al disfrute de equipamientos como museos, teatros, cines, zonas comerciales, salones de exposiciones; a su vez plantea equipamientos especializados en el ramo de la medicina como clínica de especialidades y equipamiento de recreación con la construcción de una plaza pública o parque urbano. Los usos habitacionales establecidos en su contexto se consideran de alta densidad para el máximo aprovechamiento del subcentro de nueva creación (IMPLAN-Los Cabos, 2013). Para la concreción del nuevo subcentro planteado, se requerirá infraestructura orientada en rubros financieros y de ocio como museo, teatro, parque, unidad médica, área de exposiciones y salas de cine.

### c) Subcentro colonia El Zacatal

Está ubicado en la parte central de la linealidad de SJC (Figura 10), en la colonia El Zacatal se asienta más del 40% de la población de la ciudad, lo que provoca que los mayores flujos de traslados provengan de esa zona por la falta de cobertura de equipamientos de nivel básico y jerarquía regional. La estrategia es dotar de un subcentro concentrador de equipamiento de jerarquía de ciudad, fomentando las actividades administrativas del gobierno local, junto con la consolidación de zonas comerciales para establecer dinámicas más eficientes dentro de este sector y su contexto de la parte norte de la ciudad (IMPLAN-Los Cabos, 2013). El Polígono de acción cuenta con una superficie de 59 ha para el establecimiento de equipamientos requeridos para su correcto funcionamiento.



ID	Elemento	ID	Elemento
A	Pista de atletismo	H	Jardín vecinal
B	Ciclopista	I	Guardería
C	Educación media superior	J	Parque de barrio
D	Secundaria	K	Centro de salud
E	Primaria	L	Gasolinera
F	Preescolar	M	Centro comercial
G	Iglesia	N	Subcomandancia de policía

**Figura 10.** Subcentro El Zacatal.

**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2013).

#### **d) Fortalecimiento del espacio público**

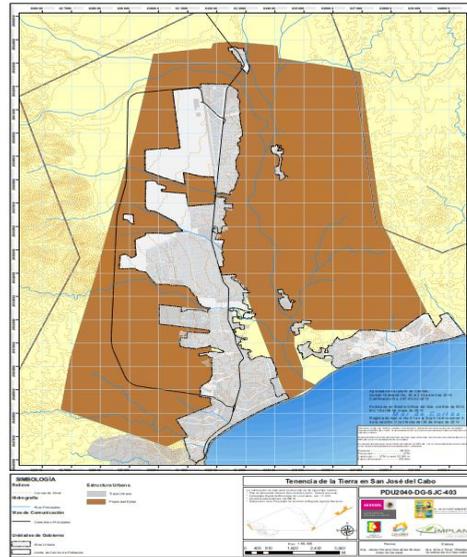
El espacio público fundamental de los destinos turísticos de litoral, como en el caso de SJC, son sus playas, las cuales constitucionalmente en México, son parte de los bienes comunes de la ciudadanía, por lo que estas deben ser abiertas para el conjunto de la sociedad, sin embargo, en el caso de Los Cabos, ha sido una tónica la denuncia ciudadana de la privatización de tal recurso natural (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2015; Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2019), por lo que el PDU considera su fortalecimiento, con la creación de andadores de playa, de libre acceso a toda la ciudadanía.

Para el caso de SJC se propone la creación de tres andadores de playa: el primero es el Andador Bahía San José, el cual tiene una longitud de playa de 3,500 metros lineales, que va desde playa Costa Azul, hasta la playa del Estero de San José, tiene como propósito fortalecer con una senda recreativa, con equipamiento adecuado para el goce y disfrute de los bañistas. El segundo es el Andador La Playa, posee una longitud de 8,900 metros lineales, que parte del poblado La Playa, adyacente a SJC, hasta playa Punta Gorda, buscando un equipamiento que permita disfrutar de manera sustentable dicho espacio público. El tercer andador, es Andador Punta Gorda, una continuidad del Andador La Playa, que tiene una longitud de 9,200 metros lineales, que puede ser aprovechado por la población para recrearse y fortalecer el espacio público como confluencia sin distingos.

#### **Crecimiento futuro de la ciudad**

En los tiempos venideros, la ciudad seguirá creciendo de manera sostenida, pues siguen fluyendo las inversiones en nuevos hoteles, por lo que la localidad seguirá siendo fuente de atracción para más inmigrantes del interior del país, ya sea este para la actividad de la construcción, o para ocupar los nuevos puestos de trabajos en los nuevos complejos hoteleros.

La participación del ejido SJC será fundamental para la creación de reservas territoriales o como agente que proporcione suelo para vivienda (Figura 11) para el crecimiento natural y social de la población de la ciudad, por lo que de acuerdo con testimonios periodísticos, el núcleo agrario se encuentra en la disposición de comercializar en el corto y mediano plazo la cantidad de 600 has a familias de escasos recursos económicos para que puedan establecerse de manera legal, además, puedan reubicar a quienes viven en asentamientos de alto riesgo en zonas de arroyo que en temporadas de lluvias padecen los peligros que eso significa (BCS Noticias, 2016).



**Figura 11.** Tenencia de la tierra.

**Fuente:** IMPLAN-Los Cabos (2013).

## CONCLUSIONES

El propósito de la planeación urbana es otorgar racionalidad al proceso de expansión mediante la formulación de instrumentos que promuevan condiciones de vida adecuada y permitan consolidar la participación cívica en la ciudad. En el caso mexicano, el paradigma predominante se ha basado en el paradigma racional, recurriendo a la zonificación como metodología para conducir la expansión. Pero da la impresión de que hace falta incorporar otros métodos más acordes a la realidad del territorio; ello es particularmente pertinente en los destinos turísticos de playa en México, los cuales crecen a tasas aceleradas por el dinamismo de la propia actividad recreativa.

De acuerdo a las proyecciones de crecimiento poblacional y urbano, las ciudades seguirán expandiéndose y generando una presión añadida al medio natural. De esta manera, han surgido varias iniciativas globales, como la *Nueva Agenda Urbana* para promover mecanismos que faciliten el tránsito hacia una ciudad compacta y policéntrica a nivel global.

Así, en el caso de SJC, los instrumentos de planeación urbana que fueron contruidos inicialmente, fueron rebasados por el gran dinamismo del crecimiento poblacional que experimentó la localidad, por lo que los tres órdenes

de gobierno estuvieron imposibilitados de brindar suelo urbano y servicios a la población inmigrante. Si bien, las presiones sobre el suelo urbano siguen latentes en SJC, el actual PDU brinda la posibilidad de corregir tendencias de crecimiento difuso que genera un gran costo social y económico al momento de usar la ciudad, por lo que busca consolidar una estructura policéntrica que permita fortalecer equipamientos urbanos en diferentes subcentros que signifique un aprovechamiento mayor de la ciudad donde se reduzcan los impactos ambientales y el deterioro creciente de una ciudad que basó su equipamiento y actividad comercial en un sólo centro urbano.

En cuanto al crecimiento futuro de la ciudad, importante será que las autoridades municipales, se coordinen con las autoridades ejidales, para la constitución de reservas territoriales para la ciudad, que signifique el acceso de suelo urbanizable a los sectores de bajos ingresos que en su mayoría son conformados por gran cantidad de inmigrantes que llegan al destino turístico en busca de oportunidades, y que dichas políticas de oferta de suelo urbano, signifiquen un fortalecimiento a las estrategias para combatir la dispersión urbana que caracterizaron las décadas anteriores de expansión urbana.

### LITERATURA CITADA

- Andraca, Y. Miranda, V. y Jiménez, P. (2015). Reestructuración socioeconómica y territorial de bahías de Huatulco, análisis de la actividad turística como promotora de fragmentación. Ponencia presentada en el 20° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México, Cuernavaca, México.
- Ayuntamiento de Los Cabos (1994). Acta de Cabildo 39. 18 de noviembre. San José del Cabo, Baja California Sur. México: Ayuntamiento de Los Cabos.
- Ayuntamiento de Los Cabos (1999). *Plan Director de Desarrollo Urbano San José del Cabo-Cabo San Lucas*. Los Cabos, México: Ayuntamiento de Los Cabos.
- Baños, A. (2012). Ocupación del territorio litoral en ciudades turísticas de México. *Bitácora Urbano Territorial*, 20 (1), 41-52.
- Baños, A. (2015a). Planeación y políticas urbanas en Puerto Vallarta. *Estudios Jaliscienses*, 101, 30-41.
- Baños, A. (2015b). Planeación urbana en ciudades turísticas de litoral. Apuntes sobre el espacio turístico y su gestión en México. En Fitch, J. y Aragón, M. (Coords.), *Estudios Urbanos. Una mirada desde la transdisciplina* (pp. 153-168). Monterrey, México: UANL.
- BCS Noticias (2016). Ejido San José del Cabo venderá 600 hectáreas; quieren frenar más invasiones. *BCS Noticias*, 10 de mayo. Recuperado de:

- <http://www.bcsnoticias.mx/ejido-san-jose-del-cabo-vendera-600-hectareas-quieren-frenar-mas-invasiones/> (13 de mayo de 2019)
- Bojórquez, J. (2014). Evolución y planeación urbana en la ciudad turística de Cabo San Lucas, Baja California Sur (México). *Pasos*, 12 (2), 341-356.
- Bojórquez, J., Ángeles, M. y Gámez, A. (2015). Apropiación del territorio costero en Cabo San Lucas, Baja California Sur, México: los casos de las playas y la propiedad ejidal. En Gustavo Marín (Coord.), *Sin tierras no hay paraíso Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México* (pp. 275-306). Tenerife, España: Universidad La Laguna.
- Bojórquez, J., Ángeles, M., Gámez, A. (2019). El derecho a la ciudad y rescate del espacio público en zonas urbanas turistizadas. Una reflexión para Los Cabos, Baja California Sur (México). *Aposta*, 80, 109-128.
- Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur (BOGEBCS). (1994). Plan de Desarrollo Urbano de San José de Cabo-Cabo San Lucas. Decreto núm. 1025. La Paz, México: Gobierno de BCS.
- Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur (BOGEBCS). Plan de Desarrollo Urbano de San José de Cabo-Cabo San Lucas. Decreto núm. 1025, La Paz, México.
- Borja, J. y Carrión, F. (2016). Ciudades resistentes, ciudades posibles. Una Introducción. Recuperado de: <https://www.jordiborja.cat/ciudades-resistentes-ciudades-posibles-una-introduccion/> (12 de junio de 2019).
- Brenner L. (2007). La política turística mexicana y su impacto en el desarrollo nacional y urbano-regional (pp. 13-24). En Bonnie Campos (Coord.), *Urbanización y turismo*. México: Universidad de Quintana Roo.
- Calderón, J. y Orozco (2009). Planeación y modelo urbano: el caso de Cancún, Quintana Roo. *Quivera*, 2, 18-34.
- Cárdenas, E. (2016). Crecimiento y planeación urbana en Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta (México). *Investigaciones Turísticas*, 12, 99-120.
- CONAPO (2017). Prontuario migración y movilidad interna de 2015. Recuperado de: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/279847/Prontuario\\_movilidad\\_interna\\_2015.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/279847/Prontuario_movilidad_interna_2015.pdf) (3 de mayo de 2019).
- Dávila, A. (2015). *La otra Marcha al Mar. Territorios costeros colonizados. Interpretando los centros turísticos de playa mexicanos de FONATUR*. Tesis de Maestría, Barcelona: UPC.
- Duahu, E. y Giglia, Á. (2008). *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI.

- Dulzaides, M. y Molina, A. (2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. *ACIMED*. 12 (2).
- Excélsior. 2012. Listo Centro de Convenciones de San José del Cabo para Cumbre del G20. *Excélsior*, 15 de junio. <https://www.excelsior.com.mx/2012/06/15/dinero/841602> (2 de junio de 2019)
- García, C. (2016). *Teorías e historia de la ciudad contemporánea*. España: Gustavo Gili.
- Garza, G. (2003). *La urbanización de México en el siglo XX*. México: El Colegio de México.
- Glaeser, E. (2011). *El triunfo de las ciudades: cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más felices*. Madrid: Taurus.
- Gómez, L. (2010). Un espacio para la investigación documental. *Vanguardia Psicológica*, 1(2), 226-233.
- González, J. (2013). Problemáticas urbanas en los enclaves turísticos: turismo como estrategia para el ordenamiento urbano y territorial. *Bitácora Urbano Territorial*, 22 (1), 138-140.
- Hernández, I. (2016). Ciudades policéntricas: hacia un nuevo bienestar social y urbano. *Asociación de Oficinas de Arquitectos de Chile*. Recuperado de: <http://www.aoa.cl/boletin/ciudades-policentricas-hacia-un-nuevo-bienestar-social-y-urbano/> (21 de mayo de 2019).
- IMPLAN-Los Cabos (2013). *Segunda actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano San José del Cabo-Cabo San Lucas*. Los Cabos, BCS: Ayuntamiento de Los Cabos.
- Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (Inafed) (s.f.). Baja California Sur. Los Cabos. Recuperado de: <http://siglo.inafed.gob.mx/enciclopedia/EMM03bajacaliforniasur/municipios/03008a.html> (1 de junio de 2019).
- Kunz, I. (2017). Estudio introductorio (pp. 15-55). En Ignacio Kunz (Comp.), *Planeación metropolitana. En búsqueda de la integralidad*. México: Siglo XXI.
- López Lucero, J. (2016). *Análisis histórico de la afluencia turística de Loreto y Los Cabos*. Tesis de Licenciatura, La Paz, México: UABCS.
- Martínez, C. (2008). Turismo y planeación urbana en Puerto Peñasco. El caso de los asentamientos humanos del núcleo urbano original. 2000-2007. *Topofilia*, 1 (1). Recuperado de:

<http://148.228.173.140/topofiliaNew/assets/martinez.pdf> (25 de mayo de 2019).

- Molini, F. y Salgado, M. (2010). Superficie artificial y viviendas unifamiliares en España, dentro del debate entre ciudad compacta y dispersa. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 54, 125-147.
- Moya Palencia, M. (Coord.) (1982). *San José del Cabo. Un desarrollo turístico de cara al Siglo XXI*. México: FONATUR.
- Navarro, J. y Ortuño, A. (2011). Aproximación a la génesis de la contribución de la densidad en la noción de “ciudad compacta”. *Eure*, 37 (112), 23-41.
- ONU-Hábitat (2011). *Estado de las ciudades en México*. México: ONU-Hábitat-SEDESOL.
- ONU-Hábitat (2016). *Nueva Agenda Urbana*. Nairobi: ONU.
- Peña, S. (2016). *Teoría, procesos y prácticas de la planeación urbana y regional*. México: El Colegio de la Frontera Norte.
- Rabasa, E. (2017). *El derecho de propiedad y la Constitución mexicana de 1917*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Sanabria, T. y Ramírez, J. (2017). Ciudad compacta vs. Ciudad difusa. Ecos antiguos y recientes para las políticas de planeación territorial y espacial. *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*, 22 (22), 29-052.
- Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales de BCS (Sdemarn) (2017). *Los Cabos. Información estratégica*. La Paz, México: Gobierno del Estado de BCS.
- Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) (2012). *Estudio de Implicaciones de los modelos de Crecimiento en el Costo de Infraestructura: Caso de Estudio Los Cabos*. D.F, México: Sedesol.
- Secretaría de Salud de BCS (2017). *Anuario estadístico 2017*. La Paz, México: Gobierno de BCS.
- Secretaría de Turismo (Sectur) (2014). *Agenda de competitividad del destino turístico de Los Cabos*. México: Secretaría de Turismo.
- Tancara, C. (1993). La investigación documental. *Temas Sociales*, 19, 91-106.
- Word Bank (1977). *Mexico Appraisal of the Baja California Tourism Project, 1974*. Recuperado de: <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/485021468278729268/pdf/multi-page.pdf>. (12 de abril de 2019).

## SÍNTESIS CURRICULAR

### **Jesús Bojórquez Luque**

Sociólogo por la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS); Maestro en Economía del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales por la Universidad Autónoma de Baja California Sur (UABCS); y, Doctor en Historia por la UAS (doctorado en el Padrón Nacional de Posgrado de Calidad del Consejo Nacional por la Ciencia y Tecnología). Actualmente profesor investigador de la Universidad Autónoma de Baja California Sur, extensión Los Cabos. Miembro titular de la Academia Mexicana de la Investigación Turística, así como de la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores nivel C. Sus líneas de investigación son los fenómenos urbano regionales asociados al turismo. Dentro de sus últimas publicaciones están: Bojórquez, J. y Frías, E. (2020). Primeros intentos de planeación urbana en la ciudad turística de Cabo San Lucas, Baja California Sur, México. Un análisis histórico. *Revista Geográfica Venezolana*, 61 (2), 496-512; Pintor, R. y Bojórquez, J. (2020). El impacto económico de las remesas en el ingreso de las familias mexicanas en la encrucijada del Covid-19. *Revista Huellas de la Migración*, 5 (10), 9-30. <https://doi.org/10.36677/hmigracion.v5i10.15313>; Bojórquez, J. (2021). Tierra de propiedad social, turismo y expansión urbana en San José del Cabo, Baja California Sur (México). *Revista Pasos*, 19 (1), 85-99. Universidad La Laguna, Islas Canarias, España. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2021.19.006>

### **José Alfonso Baños Francia**

Arquitecto egresado del ITESO (Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente), maestro en Desarrollo Sustentable y Turismo por el Centro Universitario de la Costa (CU Costa-UdG) y doctor en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad en el Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño (CUAAD-UdG) en Guadalajara, México. Actualmente, es profesor Titular C en el Centro Universitario de la Costa de la Universidad de Guadalajara. Cuenta con el Perfil Deseable del Programa para el Desarrollo Profesional Docente (PRODEP) y Reconocimiento en el Sistema Nacional de Investigadores nivel 1. Sus líneas de investigación son desarrollo urbano y turismo. Entre sus últimas publicaciones están: Huizar, M., Baños, J. y López, J. (2020). Economía colaborativa y hospedaje no regulado en los destinos turísticos: Una aproximación a Puerto Vallarta. *El Periplo Sustentable*, 39, 124-188. <https://doi.org/10.36677/elperiplo.v0i39.9742>; Baños, J., Huizar, M. y López, J. (2020). Políticas de gestión turística, transformación urbana y patrimonio en Puerto Vallarta, México. *PatryTer*, 3(6), 51-65.

<https://doi.org/10.26512/patryter.v3i6.26958>; López, J., Huizar, M. y Baños, J. (2020). El proceso de expansión de la franja turística sobre los espacios de residencia local: un fenómeno turístico inmobiliario impulsado por Airbnb en Puerto Vallarta. *Topofilia*, 13(20), 204-224.