

Capítulo **IV**

Hábitat, estructura urbano-espacial y acceso justo al hábitat en dos ciudades turísticas y costeras: retos hacia el bienestar y sostenibilidad

Nicolás Guadalupe Zúñiga Espinoza¹²

Naim Manríquez García¹³

Alfonso Reyna Parra¹⁴

<https://doi.org/10.61728/AE24001533>



¹² Profesor Investigador de la Universidad Autónoma de Sinaloa. Correo electrónico: nicozu1@uas.edu.mx

¹³ Profesor Investigador de la Universidad Autónoma de Tamaulipas. Correo electrónico: naim.manriquez@gmail.com

¹⁴ Profesor Investigador de la Universidad Autónoma de Sinaloa. Correo: alfonso-reyna23@hotmail.com

Introducción

En este capítulo se presentan resultados derivados de un proyecto de investigación sobre procesos de segregación residencial y acceso justo al hábitat en ciudades costeras enfocadas al turismo en México. El capítulo se concentra en dos ciudades en particular, Mazatlán y La Paz, las cuales comparten la característica de no ser parte de los Centros Integralmente Planeados, ambas son ciudades con una historia colonial y que han evolucionado en sus actividades económicas a lo largo del tiempo.

La ciudad de Mazatlán se encuentra ubicada al sur del estado de Sinaloa. Por su dinámica y desarrollo turístico, es uno de los municipios más importantes en dicha entidad. Por su parte, La Paz se localiza en el norte del estado de Baja California Sur, es la capital de la entidad y uno de sus principales centros económicos junto a Los Cabos. Para este capítulo, se recurrió a datos de corte cualitativo (a través de observación etnográfica y entrevistas semiestructuradas) y cuantitativo (a través de indicadores seleccionados).

Estas dos ciudades en particular, tuvieron a la pesca y agricultura como sus principales actividades económicas. No obstante, durante el siglo pasado, estas fueron adoptando al turismo como su motor económico, teniendo actualmente tres tipologías de turistas: 1) turismo de sol y playa, 2) turistas en busca de una segunda residencia y 3) turismo de fiesta y ocio nocturno. Derivado de ello, dichas ciudades se hallan inmersas en un contexto de desarrollo turístico con diferentes dimensiones que impactan directamente su dinámica social, cultural y económica.

Los hallazgos afirman que los habitantes locales tienen percepciones de impacto positivo y negativo del turismo en la ciudad. Estas percepciones dan pauta para hablar de un conjunto de aspectos relevantes, tal como procesos económicos, políticos, sociales, y culturales. Entre estos se pueden destacar en particular los contrastes relativos al beneficio derivados del desarrollo turístico, así como las confrontaciones de desigualdad, encarecimiento del suelo y exclusión social.

El turismo y sus beneficios

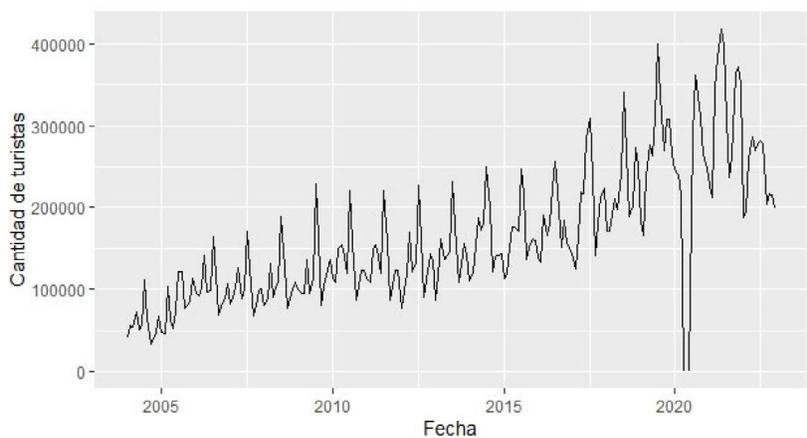
El turismo es uno de los sectores más importantes de la economía en México, según datos de la Organización Mundial de Turismo, en 2021, México recibió 31.9 millones de turistas internacionales, posicionando al país como el segundo con más llegadas a nivel internacional. Así mismo, para la Organización Mundial de Turismo, esta actividad económica crea más de 2 millones de empleos para nuestro país (UNTWO, 2023). Por su parte, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, refiere que, en 2021, el turismo contribuyó al 7.5 % del PIB nacional (INEGI, 2023).

El turismo es una actividad económica reconocida por tener un impacto positivo en el crecimiento económico y en el desarrollo local de las regiones al generar empleo e ingresos para los habitantes de las mismas, influyendo en mejorar de la calidad de vida de la población. Además, el turismo incide de manera indirecta en otras actividades económicas, como el transporte, el comercio, la construcción y las telecomunicaciones.

En el caso del estado de Sinaloa, el turismo aporta aproximadamente el 7.0 % del PIB estatal, es una actividad económica fundamental para el desarrollo del estado, destacando el municipio de Mazatlán, como líder de este sector, que por sí solo aporta el 68 % del PIB turístico del estado (SECTUR, 2021).

En Mazatlán, según datos del Programa de Monitoreo Hotelero, durante el periodo de 2005 a 2019 el turismo tuvo un periodo de crecimiento sostenido registrando hasta un máximo de 399 692 turistas (entre nacionales y extranjeros). Sin embargo, debido a la crisis sanitaria y al cierre de actividad en las playas, la actividad turística fue nula el año 2020. Hasta el 2021 se regresó a los niveles que había en 2019. Actualmente, la ciudad sigue una dinámica de crecimiento en la oferta hotelera, a la par se sigue recibiendo turistas, incluso se ha registrado un máximo de 417 871 turistas durante 2021, una cantidad histórica.

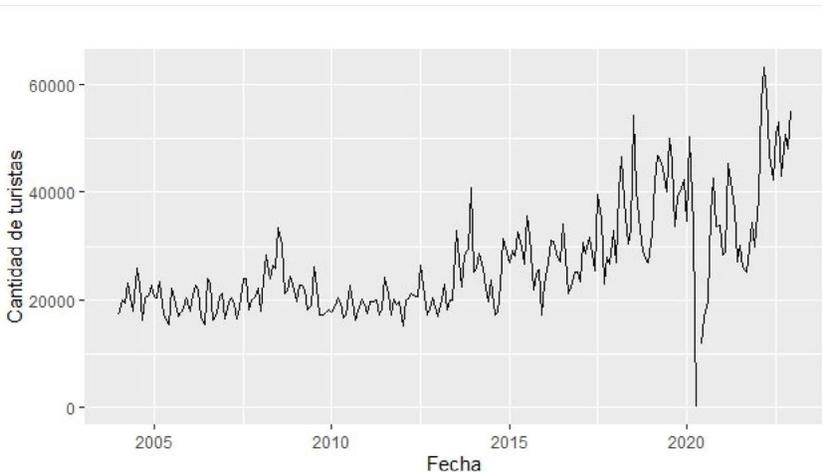
Figura 1
Turismo en Mazatlán, Sinaloa



Fuente: elaboración propia con datos de DataTur, 2023

Por su parte, en el estado de Baja California Sur, el turismo genera el 72.6 % del PIB estatal, siendo el municipio de Los Cabos el que más aportación genera. En el caso de La Paz, el turismo es una actividad económica relevante. Sin embargo, el crecimiento de la cantidad de turistas que llegan al municipio ha sido menos sostenido que en el caso de Mazatlán, aunque con un incremento significativo durante el periodo de 2022 a 2023.

Figura 2
Turismo en La Paz, Baja California Sur



Fuente: elaboración propia con datos de DataTur, 2023

Aunque parece que ambos destinos han experimentado crecimiento durante las dos últimas décadas (2000 a 2020), el impacto positivo y negativo del turismo sobre la economía regional y, particularmente sobre las ciudades en donde se realiza dicha actividad, requiere un amplio análisis. Así mismo, la comprensión de las características e importancia de este sector es de gran utilidad en el diseño de políticas públicas para impulsar el bienestar económico y social de la región. Por ejemplo, el progreso de la actividad turística significa un gran avance en la derrama económica en los lugares de acogida y el establecimiento de múltiples empresas generadoras de empleo. Desde luego, también se han documentado importantes efectos negativos en los lugares de acogida, derivados del turismo, particularmente en los destinos de sol y playa, como son: 1) empleos estacionarios y poco cualificados, 2) aumento del costo de vida para la comunidad local, 3) transculturación, 4) degradación del medio ambiente, 5) polarización espacial y socioeconómica (Buades et al., 2012; Kim et al., 2013; Cañada y Gascón, 2007).

En lo que compete a este análisis, el foco de atención es aquel relativo a la polarización, segregación espacial y socioeconómica, entendiendo a la polarización como aquella sociedad en la que existe una ruptura entre grupos poblacionales o ideologías opuestas (Kaminker, 2015; Baños, 2017; Cuza Sorolla, 2023), en tanto la segregación espacial es la separación en el territorio de diferentes grupos de población (Gregory et al., 2009, Moscoso et al., 2022).

Impactos negativos para las ciudades turísticas: evidencia empírica

En la literatura a nivel internacional y nacional, se han reportado numerosos estudios que dan cuenta de algunos impactos y externalidades negativas en los destinos turísticos, por ejemplo, Acosta y Contreras (2017) realizaron un estudio para examinar, en términos de impacto, el proceso de configuración de un lugar turístico como Bahía de Kino, cercano a Hermosillo, Sonora en México. Entre sus hallazgos principales se encuentra que el modelo turístico experimentado tiene consecuencias urbanas y sociales observables en la ordenación del territorio. Las deficiencias, según estos autores, intensifican por el crecimiento desaforado de hoteles y se-

gundas residencias sobre el litoral, impactando las áreas de dunas, humedales y esteros.

Por otra parte, Bojórquez y Villa (2019) analizan la expansión urbana del corredor turístico de Los Cabos, Baja California Sur, México. Estos autores han evidenciado que la actividad del turismo no solo ha traído un impacto ambiental importante, sino fenómenos de conflictividad social a partir del despojo de bienes a las comunidades como la tierra, el agua y el paisaje. En otro estudio, Galván (2018) analiza dos ciudades turísticas costeras: Acapulco y Cancún como ciudades que se configuran socioespacialmente de forma segregada. Encontrando patrones de segregación en las periferias de la mancha urbana, en donde, la distribución de los lugares de residencia está determinada por la capacidad socioeconómica de sus habitantes, así mismo, menciona que en ambas ciudades la situación de las colonias populares es deplorable por la carencia de servicios urbanos y la falta de empleo.

En la misma perspectiva, Águila y Prada (2020) analizaron el crecimiento urbano reciente y los procesos de segregación socioespacial en la ciudad turística de Valdivia (Chile), y su relación con el avance del mercado inmobiliario, encontrando que la forma en que crece Valdivia responde principalmente a proyectos de densificación en altura en paralelo a loteos en los límites urbanos. Por ello, en ciertos sectores hay crecimiento y en otros comienza el aislamiento y la formación de barrios populares. La falta de un Plan Regulador Comunal (PRC), algunas carencias en cuanto a disponibilidad y distribución de servicios, sumado a planes públicos y privados que no se coordinan de manera eficaz, producen una ciudad que se ordena según quien pueda invertir. La forma que ha tenido el Estado para otorgar terrenos y hogares responde a políticas y estrategias alineadas a un empresarialismo urbano que se orienta a potenciar la valorización de ciertos suelos, generando disparidades en la asignación de recursos y gatillando procesos de segregación.

En el mismo plano, Castellano y Mujica (2013) estudiaron los procesos de segregación residencial en la ciudad turística de la Gran Canaria en la Provincia de Las Palmas (España). Dicha ciudad se caracteriza por una clara separación de los usos turístico y residencial en la planificación urbana, así como una forma que minimiza la relevancia del espacio público.

Lo más característico es la yuxtaposición de turistas, población trabajadora e inmigrantes residenciales sobre la población local. En otro estudio, Matossian (2011) brinda una perspectiva sobre la desigualdad socioterritorial desde dimensiones social, económica y ambiental en la ciudad turística de San Carlos de Bariloche en la Patagonia (Argentina). El estudio realizado revela un complejo mosaico urbano, caracterizado por marcadas diferencias socioeconómicas. Se observan áreas continuas y discontinuas, creando un paisaje disperso y difuso, la franja costera del lago presenta condiciones más favorables en comparación con el sector Sur, confirmando la existencia de las “dos caras de Bariloche”: la primera, orientada hacia el lago, goza de mejores condiciones socioeconómicas, impulsada por el turismo, mientras que la segunda, de espaldas al lago, alberga a una población que enfrenta desafíos y condiciones desfavorables, llegando en algunos casos a la extrema marginalidad.

En ese mismo sentido, los autores Villarreal et al. (2011) tomaron como caso de estudio al Valle de Bravo en México. Estos autores evidenciaron que, el paisaje creado en algunas zonas ofrece una imagen de prosperidad y confort, mientras que en otras es posible observar la segregación socioterritorial que esta actividad ha generado y que excluye a la mayoría de sus habitantes de los beneficios que el turismo puede traer. Aunque la población recibe beneficios limitados, los planes de desarrollo municipal siguen priorizando la promoción del turismo. Este enfoque se refuerza con el respaldo de los sectores estatal y federal para la realización de eventos nacionales e internacionales que impulsen dicha actividad. Así mismo, los autores concluyen que la modernización de la actividad turística debe adoptar un sentido ecológico, con apertura hacia la diversificación del turismo ambiental: ecoturismo, turismo de aventura, turismo sustentable, pero sin incluir en sus planes, la incorporación de los habitantes del lugar en la práctica de un turismo con carácter social, que se manifieste en la distribución equitativa de los beneficios derivados de esta actividad.

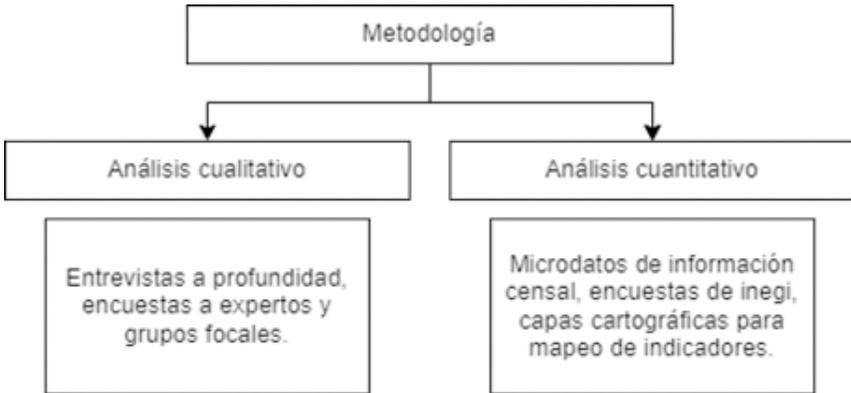
En otro estudio, Kim et al. (2013) hicieron un análisis sobre los niveles de satisfacción y percepción del turismo de la población local en Virginia en Estados Unidos, entre las percepciones se encuentra que los residentes sienten que el turismo contamina el aire o el agua o puede destruir los arrecifes de coral o las dunas costeras. Esta percepción puede influir

negativamente en su sentido de la salud y seguridad. Finalmente, es relevante destacar que, aunque la actividad turística puede traer consigo beneficios, como los de generar empleos e ingresos, así como impacto en la infraestructura tales como aeropuertos, carreteras o servicios públicos. La literatura aquí vista hace notar que, el turismo tiene una serie de impactos negativos, tales como, segregación de la población local, impactos ambientales, aumento del costo de vida. Por otra parte, según Vences-Macedo y Manríquez (2022) y Sifuentes et al. (2023), los impactos negativos del turismo pueden evitarse o minimizarse mediante diversas estrategias: 1) a través del desarrollo del turismo sostenible mediante la internalización de los costos sociales del impacto ambiental, 2) mediante la planificación territorial.

Materiales y métodos

El método utilizado consistió en tomar datos de corte cualitativo (mediante observación etnográfica y entrevistas semiestructuradas) y cuantitativo (a través de indicadores seleccionados). Para evidenciar los niveles de marginación, este se realizó por Área Geoestadística Básica (AGEB), ya que está es una primera aproximación para el análisis del territorio. En el mismo tenor, se consultaron los microdatos de características del entorno urbano del Censo Nacional de Población y Vivienda (INEGI, 2021), el cual tiene como propósito mostrar las condiciones que presentan las vialidades que delimitan las manzanas referentes a temas de: infraestructura vial, mobiliario, servicios, acceso y comercio en la vía pública. En el caso de la percepción del territorio se privilegió el análisis cualitativo, para ello se realizaron entrevistas individuales que fueron grabadas y transcritas; y posteriormente interpretadas, en total se hicieron quince entrevistas semidirigidas (durante los meses noviembre y diciembre de 2023) (Figura 3).

Figura 3
Proceso metodológico



Fuente: elaboración propia, 2024

Los resultados del estudio cualitativo se presentan verbalmente en la parte de hallazgos del presente capítulo. Las entrevistas fueron hechas a partir de una guía de entrevista, en la cual se abordan temas seleccionados. La guía de entrevista considera el acceso a los servicios públicos, el transporte y temas de infraestructura urbana (desde el punto de vista del acceso justo al hábitat). La duración de estas fue de menos de una hora. Así mismo, se hicieron cinco entrevistas semidirigidas a profesionales del área (urbanistas, planificadores del territorio y funcionarios públicos), la confidencialidad de la información fue asegurada. Por último, se hace una revisión de los planes de desarrollo urbano de ambas áreas de estudio.

Área de estudio y evidencia empírica

Las ciudades de Mazatlán, Sinaloa y La Paz, Baja California Sur, constituyen dos lugares turísticos en el noroeste mexicano. Ambos poseen la característica de no ser parte de los Centros Integralmente Planeados (CIP), sino que han sido parte de un proceso evolutivo y de transformación social y económica orientada al turismo.

Tabla 1
Características sociodemográficas del área de estudio

Ciudad	Año	Población	Población femenina	Población masculina	Viviendas	PEA*
La Paz (Baja California Sur)	2000	162,964	82,008	80,946	48,299	67,185
La Paz (Baja California Sur)	2010	215,178	108,204	106,938	71,212	98,286
La Paz (Baja California Sur)	2020	250,141	126,245	123,896	91,038	132,129
Mazatlán (Sinaloa)	2000	327,989	168,048	159,941	93,965	128,177
Mazatlán (Sinaloa)	2010	381,583	194,962	186,621	122,418	168,471
Mazatlán (Sinaloa)	2020	441,975	227,109	214,866	152,601	226,148

Población económicamente activa.

Fuente: elaboración propia con datos del INEGI (2000, 2010, 2020)

En el caso de la ciudad de Mazatlán, al año 2020, esta tenía con una población de 441,975 habitantes, mientras que La Paz contaba con 250 141, es decir, 55 % menos que Mazatlán. En el plano habitacional, Mazatlán contaba con 152 601 viviendas y La Paz con 91 038.

En lo que corresponde al plano económico, la población económicamente activa en Mazatlán y La Paz, representan el 51.2 % y 52.8 %, respectivamente.

Tabla 2

Actividades económicas en Mazatlán y La Paz

Actividad	Mazatlán	Porcentaje	La Paz	Porcentaje
(11) Agricultura, cría y explotación de animales, pesca y caza	359	1.60	75	0.61
(21) Minería	11	0.05	5	0.04
(22) Generación, transmisión y distribución de energía eléctrica, suministro de agua y de gas	51	0.23	36	0.29
(23) Construcción	175	0.78	205	1.68
(31-33) Industrias manufactureras	1794	7.98	967	7.90
(43) Comercio al por mayor	685	3.05	391	3.20
(46) Comercio al por menor	7776	34.59	3502	28.62

Actividad	Mazatlán	Porcentaje	La Paz	Porcentaje
(48-49) Transportes, correos y almacenamiento	199	0.89	168	1.37
(51) Información en medios masivos	70	0.31	59	0.48
(52) Servicios financieros y de seguros	580	2.58	363	2.97
(53) Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles	473	2.10	276	2.26
(54) Servicios profesionales, científicos y técnicos	644	2.86	432	3.53
(55) Corporativos	2	0.01	2	0.02
(56) Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos	280	1.25	169	1.38
(61) Servicios educativos	580	2.58	381	3.11
(62) Servicios de salud y de asistencia social	1391	6.19	738	6.03
(71) Servicios de esparcimiento culturales y deportivos	313	1.39	198	1.62
(72) Servicios de alojamiento y de preparación de alimentos y bebidas	3110	13.83	1684	13.76
(81) Otros servicios excepto actividades gubernamentales	3752	16.69	2279	18.62
(93) Actividades gubernamentales y de impartición de justicia	236	1.05	307	2.51
Total	22481	100.00	12237	100.00

Fuente: elaboración propia con datos del INEGI (2023)

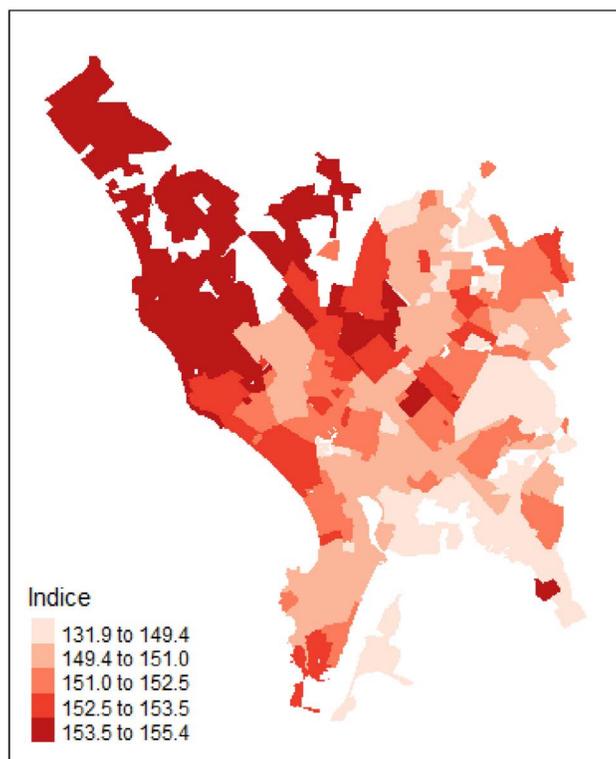
Hábitat digno y marginación en el área de estudio

El acceso al hábitat digno es una de las mayores deudas pendientes en las ciudades mexicanas y de Latinoamérica. Según el Censo Nacional de Población y Vivienda, cerca del 4 % de viviendas en el país son de piso de

tierra, y cerca del 4.3 % de viviendas no cuenta con servicios de drenaje y son asentamientos informales (INEGI, 2021). A esto se agrega que quienes enfrentan mayores problemas en relación con la vivienda suelen tener, a su vez, peor acceso a redes de transporte y tienden a ser los más afectados por inundaciones, golpes de calor, catástrofes, entre otros fenómenos producto del cambio climático (Lanfranchi et al., 2018).

En el caso de Mazatlán, la figura 4 muestra el grado de marginación urbana elaborado por el Consejo Nacional de Evaluación (Coneval, 2022), el cual se basa en cuatro dimensiones: educación, salud, vivienda y bienes. La importancia de visualizar las zonas marginadas radica en permitir el reconocimiento de distintas configuraciones territoriales. En este sentido, se pueden distinguir tres zonas con niveles de altos de marginación (índice de 131.9 a 149.4), estos son al sur y oriente de la mancha urbana.

Figura 4
Grado de marginación urbana en Mazatlán (Sinaloa) en 2020

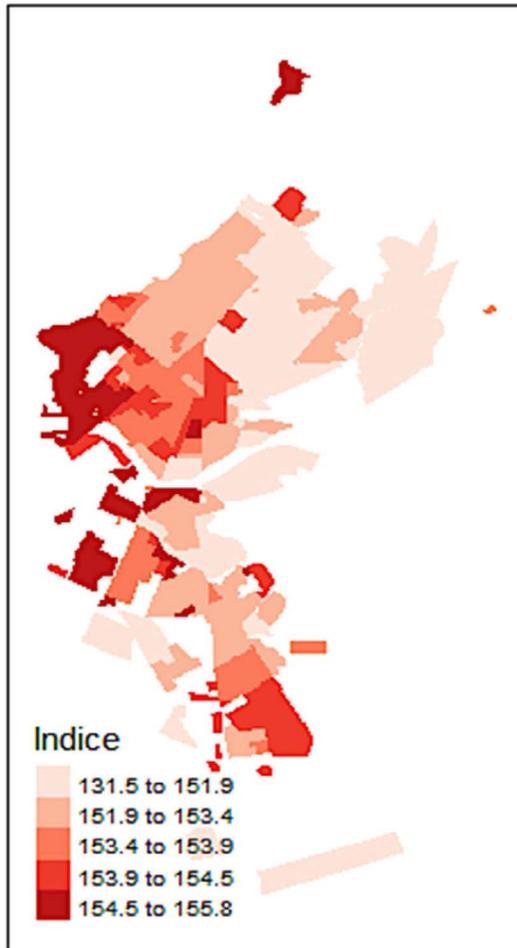


Fuente: elaboración propia con datos del Coneval, 2024

Estas zonas mencionadas, se argumenta (Vences-Macedo y Manríquez-García, 2022) que han sido zonas marginales desde hace varias décadas, lo que implica un reto para los gobiernos locales en la creación de valor en estas zonas para generar condiciones sociales y económicas favorables.

(Figura 5).

Figura 5
Grado de marginación urbana en La Paz (Baja California),
2020



Fuente: elaboración propia con datos del Coneval, 2024.

En el caso de La Paz, las zonas marginadas se encuentran en las periferias de la mancha urbana, algo común en las ciudades mexicanas y latinoamericanas. Estas periferias normalmente son asentamientos producto del proceso de periurbanización, muchos de ellos de carácter informal y con déficit marcados de servicios públicos.

Estructura urbana y habitabilidad

La habitabilidad puede ser definida como la relación entre las características físicas del espacio construido y sus posibilidades para ser habitado (Páramo et al., 2018; Aragón, 2020; Urías-Barrera, 2023). De manera más específica, podría entenderse como el conjunto de condiciones referentes a un espacio habitable particular. En esta lógica, la habitabilidad puede remitirse a aspectos como: accesibilidad, vivienda adecuada, dotación de infraestructura, espacio público, áreas verdes, mobiliario urbano, disponibilidad de transporte, entre otros (Urias-Barrera, 2023). Esto puede llevar a considerar que para que un espacio sea habitable debe reunir condiciones físicas y ambientales, además de tomar en cuenta los factores sociales y culturales.

En el caso de Mazatlán y La Paz, según los datos de las características del entorno urbano del Censo Nacional de Población y Vivienda (2020), existen, por ejemplo, 3623 y 3983 vialidades con paso peatonal; 7698 y 8573 vialidades con rampa de sillas de ruedas. Estas cifras pueden ser bajas, considerando que la Nueva Agenda Urbana (Gutierrez-Barbarrusa, 2023), establece que cualquier espacio público debe pensarse para que puedan usarlo todas las personas. Lo anterior significa que el acceso al espacio público exige que su planeación se adapte a capacidades variadas.

Tabla 3
Características en el entorno urbano

Total de Manzanas Urbanas	6,139	7,774
Total de vialidades (vialidades de las manzanas)	26,298	32,232
Número de vialidades sin recubrimiento	12,722	7,962
Número de vialidades con restricción del paso a peatones (puerta, reja o cadena que impida el tránsito libre de peatones)	523	1,360
Número de vialidades sin alumbrado público	15,576	15,932
Número de vialidades con árboles o palmeras	15,752	20,343
Número de vialidades con transporte colectivo	3,772	2,853
Número de vialidades con ciclovía	134	60
Número de vialidades sin letrero de nombre de calle	18,849	25,032
Número de vialidades con rampas de sillas de ruedas	8,573	7,698
Número de vialidades con paso peatonal	3,983	3,623

Fuente: elaboración propia con datos del INEGI, 2020.

Así mismo, la Nueva Agenda Urbana reconoce la necesidad de garantizar el acceso al entorno físico de las ciudades en igualdad de condiciones, en particular los espacios públicos, el transporte público, la vivienda, la educación, entre otros.

Percepción del territorio en el área de estudio

En el caso de la ciudad de Mazatlán, Sinaloa, la percepción del espacio urbano en la zona turística es un poco heterogénea, algunos trabajadores municipales del sector lo consideran en óptimas condiciones con áreas de oportunidad mientras que otros ven necesarias algunas mejoras en la cuestión de infraestructura.

Realmente lo que es la zona turística tiene muy buena infraestructura, hoy en día la están mejorando, por ejemplo, en la marina, están ampliando lo que son las avenidas, nuevo alumbrado, alumbrado LED. Lo que falta es en el Mazatlán antiguo no tuvo una visión de lo que podría ser hoy en día, entonces tenemos un colapso de las aguas negras. Entonces ese es el tema

que se está tratando. Pero lo que es la franja turística realmente es muy bonita, muy buena. (Trabajador municipal 1)

El alumbrado público y las vialidades están bien mantenidas, los parques ofrecen espacios agradables y los servicios turísticos son fácilmente accesibles. Sin embargo, siempre hay áreas de mejora para garantizar una experiencia aún más completa para los visitantes. Un área de mejora podría centrarse en la implementación de iniciativas sostenibles y ecológicas en la zona turística. Se podrían desarrollar proyectos que promuevan la conservación ambiental, como la gestión adecuada de residuos, la promoción de energías renovables y la preservación de espacios naturales. (Trabajador municipal 2)

El corredor turístico de Mazatlán que está pegado a la playa, comparado con toda la demás infraestructura de la ciudad, pues está en mucho mejores condiciones. Es decir, se mantiene su limpieza, desde la recolección de basura, el mantenimiento del alumbrado, las condiciones de las calles, los semáforos, todo lo que tiene que ver con servicios públicos, a excepción del drenaje, porque las condiciones del drenaje es que, en general, toda la ciudad tiene el drenaje por debajo del nivel del mar. Y por la presión de la cantidad de servicios que se da, pues no da el mantenimiento o la infraestructura del drenaje no permite dar el servicio para toda esa cantidad de demanda que existe, o de ese consumo del servicio que existe. Entonces, en general, los servicios que están en todo el corredor turístico son muy buenos. (Trabajador municipal 3)

Sin embargo, los mismos trabajadores conciben una ciudad con diferentes aristas en cuanto a infraestructura y servicios, sobre todo fuera de la zona turística.

Fuera de la zona turística la infraestructura varía por zonas. Las zonas rurales, las zonas populares no están tan bien cuidadas. Porque la verdad, hay muchas... Pues el tipo de personas que hay en una zona, no es el mismo de personas que está en otra. Entonces, el cuidado y la costumbre de hacer algo tienen mucho que ver porque en algunos lugares, aunque pongan el alumbrado público, este alumbrado luego termina siendo robado, roban los cables, por lo que termina no habiendo otra vez luz. O las calles, que, por el mismo tránsito de tantos carros, de tantos camiones urbanos, se va dañando. (Trabajador municipal 1, turismo)

Fuera de la zona turística, la infraestructura y el espacio público mantienen niveles aceptables, aunque algunos lugares podrían beneficiarse de mejoras en el alumbrado público y servicios para garantizar que sea más uniforme. En ciertas áreas periféricas, se podría considerar la implementación de

proyectos de embellecimiento urbano, como la mejora de parques y zonas recreativas, así como la optimización del alumbrado público para promover la seguridad y comodidad de los residentes y visitantes por igual. Estos esfuerzos podrían contribuir a una mayor integración entre la zona turística y las áreas circundantes, ofreciendo una experiencia más equitativa y atractiva en toda la ciudad de Mazatlán. (Trabajador municipal 2, turismo)

En el caso de La Paz, se percibe el mismo sentir que en Mazatlán, la parte fuera de la zona turística la catalogan como deficiente y maltratado:

La infraestructura fuera de la zona turística es muy deficiente, muchas calles siguen siendo de terracería y en algunas zonas el alumbrado público es inservible y está muy maltratado, en la parte de los servicios algunas colonias tienen problemas con el agua, no les llega o llega muy poca. (Trabajador municipal 1, La Paz)

En la zona turística, los servicios y la infraestructura es medianamente buena, no es mala como en el resto de la ciudad, pero hay creo yo oportunidades de mejora, se requiere mantenimiento, más en áreas verdes y parques. (Trabajador municipal 2, La Paz)

Hacia ciudades inclusivas y sostenibles

Los atributos del espacio urbano, implica necesariamente un intercambio dinámico y permanente con los factores medioambientales que lo rodean. Por ejemplo, en cualquier entorno urbano se requiere de insumos, materiales y energía para operar, a la vez que también se implica en la generación de descartes, residuos y desechos, esto origina a su vez, impactos ambientales dependiendo del proceso en que estos sean tratados, afectando o no la habitabilidad del lugar de origen y a las futuras generaciones de estos lugares.

En ese sentido, catalogando a la sustentabilidad como las necesidades del presente sin comprometer la posibilidad de las futuras generaciones (Brundtland, 1987), se cuestionó a servidores municipales sobre los retos de Mazatlán y La Paz para caminar hacia una ciudad sostenible.

Uno de los principales retos para una ciudad como Mazatlán, por ejemplo, es hacer un equilibrio entre los servicios que se tienen, la capacidad de

carga que tiene la ciudad para dar esos servicios, con el número de turistas que se tienen o que llegan y qué tipo de turistas quieren tener. (Trabajador municipal, ecología)

Entonces, uno de los retos es cómo generar infraestructura, cómo generar turismo que sea amigable o que se mimetice con el territorio. Eso significa atraer a turistas que valoren el territorio, que valoren las acciones que se hacen en el lugar, la biodiversidad, la biodiversidad, sus recursos, su cultura. Y ese es el gran reto. Entender que aquellos que llegan a visitar deben también ser personas que valoren y comprendan la riqueza de a dónde van. (Trabajador municipal, ecología)

La primera es que se aplique el reglamento de construcción que se actualice, una. Dos, porque eso es una de las principales problemáticas que tenemos, las condiciones de regulación, que se respeten las áreas naturales protegidas, las áreas de conservación prioritarias que requiere la ciudad. Una política de parques y jardines que converja hacia hacer corredores ecológicos o corredores verdes. La búsqueda de nuevos materiales para todo lo de la infraestructura urbana que existe por parte del municipio. (Trabajador municipal 3)

En el caso de La Paz, es necesario actualizar, aprobar y poner en marcha instrumentos urbanos y ecológicos que den soporte a una política integral de desarrollo de la ciudad, ahora hay pocos y los que hay no están bien diseñados. (Trabajador municipal, La Paz)

Acá en La Paz, tenemos también problemas con los residuos, pues aún no se implementa un programa de separación de residuos ni mucho menos un programa de reciclaje puesto que requiere de una infraestructura adecuada y una logística compleja de recolección y actualmente no contamos con ella. (Trabajador municipal, La Paz)

Planes de ordenamiento territorial

Haciendo referencia al acceso justo al hábitat, este supone repensar el modo de construir el hábitat, incluyendo en consideración los derechos del habitar de todas las personas que conformamos la sociedad. Si bien, el territorio como el hábitat son conceptos complejos, estos deben abordarse desde una visión holística (Greene y Arriagada, 2019).

En el caso de las ciudades de Mazatlán y La Paz, la municipalidad cuenta con planes de ordenamiento territorial, los cuales buscan ayudar a orientar la planificación del desarrollo de la ciudad, sin embargo, en la práctica pueden llegar a no cumplirse debido a diferentes factores. En ese sentido,

a partir de lo analizado en este capítulo, se pueden dar sugerencias para la construcción de un plan de ordenamiento territorial con enfoque de acceso justo al hábitat.

Tabla 4

Aspectos a considerar en los planes de ordenamiento territorial

Crterios y acciones	Estrategias
Participación ciudadana	Incorporar mecanismos de participación ciudadana con la finalidad de identificar problemas y formular e implementar políticas. Se recomienda establecer foros de consulta pública, talleres Participativos, entre otros. Incluir a los grupos minoritarios y más vulnerables en los procesos de planificación del territorio y el hábitat. Generar políticas públicas que permitan la participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil.
Eficiencia y ejecución	Crear instrumentos de eficiencia tales como el diagnóstico territorial interesalar, esto incluyendo escenarios y modelos de sistema territorial.
Apertura y transparencia	Incorporar mecanismos de comunicación, datos e información de libre acceso Coordinación multinivel con los organismos públicos y privados involucrados en el desarrollo territorial.

Fuente: elaboración propia.

Sostenibilidad en ciudades turísticas

Las ciudades turísticas, específicamente las de sol y playa enfrentan desafíos hacia la sostenibilidad, sobre todo por el impacto generado de la actividad humana sobre los espacios y ecosistemas costeros. Es necesario plantearse modelos de desarrollo local que mejor se adapten a cada uno de los espacios en los que el turismo afecte directamente. En este sentido, la actividad turística está evolucionando en el tiempo hacia modalidades más flexibles.

Hoy en día, tanto los temas como las preocupaciones de la población de algunos países ya no son el crecimiento económico, la distribución del ingreso o la seguridad, sino la calidad de vida y la protección ambiental. La sensibilización sobre la problemática ambiental y la toma de conciencia de los problemas ecológicos implican una mayor valorización de los recursos naturales.

En consecuencia, el reto de la actividad turística consiste en plantearse girar hacia una visión de una sostenibilidad del ecosistema, procurando

mejoras en las condiciones de vida de las poblaciones locales y en la experiencia recreativa de los visitantes. En el caso particular de Mazatlán, existen iniciativas ciudadanas como las de Biobardas las cuales han evitado la acumulación de basura que llega a las playas (Bernal, 2022) o los colilleros en la parte del malecón, sin embargo, este tipo de iniciativas no están contempladas en los planes de ordenamiento territorial o no existe un vínculo con los gobiernos locales. Por eso, como se mencionaba anteriormente, es necesario en los planes de ordenamiento incorporar mecanismos de participación ciudadana con la finalidad de identificar problemas y formular e implementar políticas desde los gobiernos locales.

Conclusiones

La actividad turística es una herramienta para impulsar el desarrollo económico de ciudades costeras como Mazatlán y la Paz. Sin embargo, el caso de Mazatlán ya está experimentando la transformación y regeneración de los espacios urbanos, dado que en los últimos 10 años ha tenido un crecimiento poblacional mayor que la Paz y esta situación ya debe ser considerada en los futuros planes de desarrollo municipal, específicamente del programa de ordenamiento territorial, a cargo del Instituto Municipal de Planeación. El propósito será disminuir los impactos negativos y potenciar los impactos positivos que provoca el turismo.

El común denominador de ambas ciudades es que la actividad turística nació sin una visión de largo plazo, dado que se deriva de un proceso evolutivo que aprovecho los beneficios del turismo para impulsar la economía local y la transformación social de estos balnearios del noroeste de México. El que no se haya planificado el crecimiento de ambas ciudades como Centros Integralmente Planeados (CIP) exacerbó las zonas marginadas, en Mazatlán al sur oriente de la mancha urbana y, en la Paz, sobre la periferia.

Es importante retomar la rica información que arrojó el trabajo, como es el caso de actualizar reglamento de construcción, generar infraestructura y que se genere una sinergia entre los parques y jardines que administran los gobiernos municipales con los corredores ecológicos. Lo anterior es solo algunas de las políticas públicas que deben instrumentarse, dado que todas las personas que viven cerca de los parques y áreas verdes de

Mazatlán y la Paz, independientemente de su nivel estrato social y económico, pueden mejorar su bienestar. Aunado a lo anterior, el atraer turismo amigable, personas que quieran y aprecien el territorio y su cultura, puede coadyuvar para amortiguar los problemas generados que hoy se presentan sobre la estructura urbano-espacial y procesos de marginación de estas dos ciudades turísticas. La discusión da para más.

Referencias bibliográficas

- Acosta, J. Á. E. y Contreras, H. M. Entre el desierto y el mar. Impacto del turismo residencial en Bahía de Kino, Sonora. Sociedad, cultura y educación en sonora, 51.
- Águila, M. J. y Prada Trigo, J. (2020). Crecimiento urbano y segregación socioespacial en Valdivia. *Urbano* (Concepción), 23(42), 32-43.
- Aragón, M. (2020). Ciudad y bienestar: la tensión entre la urbanización y el habitar. *Revista Costarricense de Psicología*, 39(1), 5-18.
- Al-hagla, K. S. (2010). Sustainable urban development in historical areas using the tourist trail approach: A case study of the Cultural Heritage and Urban Development (CHUD) project in Saida, Lebanon. *Cities*, 27(4), 234-248.
- Baños Francia, J. A. (2017). *Segregación Residencial en el espacio turístico de Puerto Vallarta* [Doctoral dissertation, Tesis Doctorado Ciudad, Territorio y Sustentabilidad-DCTS]. Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño.
- Bernal, C. (16 de julio de 2022). ¿Sabes qué es un biobarda y cuántas hay en Mazatlán? Punto MX. <https://punto.mx/2022/07/16/sabes-que-es-un-biobarda-y-cuantas-hay-en-mazatlan/>
- Gutiérrez-Barbarrusa, V. (2023). Sociología urbana y derecho a la ciudad: qué puede aportar a la nueva agenda urbana una mirada sociológica. *Sociologías especializadas*. (Ciencias Jurídicas y Sociales), 85-106.
- Blažević, B. y Krstinić Nižić, M. (2015). *City organization as urban challenge for tourism destinations*. In 3rd International Scientific Conference Tourism in Southern and Eastern Europe.
- Bojórquez Luque, J. y Villa, M. Á. (2019). Turismo y polarización social en Los Cabos, México. El proyecto Zona Dorada. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(2), 117-126.

- Brundtland, G. H. (1987). Our Common Future. Report of the World Commission on Environment and Development (WCED). Annex to document A/42/427-Development and International Co-operation: Environment.
- Castellano, J. M. P. y Mujica, J. D. (2013). Crecimiento urbano-turístico, segregación residencial y políticas de intervención en el área urbana Gran Canaria Sur. En *Las ciudades españolas en la encrucijada: Entre el boom inmobiliario y la crisis económica* (pp. 297-334). Asociación de Geógrafos Españoles.
- CONEVAL. (2020). *Informe de Pobreza y evaluación 2020*. https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza_2022.aspx
- Cuza Sorolla, A. (2023). *La conformación del espacio urbano-turístico de Tulum, Quintana Roo: segregación socio espacial, periodo 2000-2020*.
- DataTur (2023). *Actividad Hotelera. Compendio Estadístico 2023 de la Actividad Hotelera*. <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/ActividadHotelera.aspx>
- Espinosa Polanco, P. (2014). Segregación socio-espacial en una urbe turística: la construcción turística de la ciudad de Pucón.
- Espinosa, P. (2016). Observaciones respecto del turismo y el desarrollo territorial en contextos urbanos segregados: La paradoja de la inclusión de lo local. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (31), 5-23.
- Galván, F. D. J. M. y Diego, C. H. (2018). La segregación socio-espacial en dos ciudades turísticas costeras: Acapulco y Cancún. *Nodo: Arquitectura. Ciudad. Medio Ambiente*, 13(25), 8-24.
- García, E. (2016). Turismo residencial y espacio urbano: reflexiones teóricas. *TURYDES: Revista sobre Turismo y Desarrollo local sostenible*, 9(21), 1.
- Gladstone, D. y Préau, J. (2008). Gentrification in tourist cities: Evidence from New Orleans before and after Hurricane Katrina. *Housing Policy Debate*, 19(1), 137-175.
- Greene, M. y Arriagada, C. (2019). La integración urbana: una meta deseada, pero sin diagnóstico ni propuesta de solución integral. *Revista INVI*, 34(97), 9-14.
- Gurran, N. y Phibbs, P. (2017). When tourists move in: how should urban planners respond to Airbnb? *Journal of the American planning association*, 83(1), 80-92.
- Ibarra Cofré, R. (2007). Segregación socio-espacial en ciudades turísticas: El caso de Canela (RS), Brasil. *Estudios y perspectivas en turismo*, 16(2),

195-215.

- INEGI (2021). *Marco Geoestadístico. Censo de Población y Vivienda 2020*. [En línea]: <https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=889463807469>
- Kaminker, S. A. (2015). *Segregación residencial y proyectos de ciudad: Puerto Madryn como espacio en disputa*.
- Kim, K., Uysal, M. y Sirgy, M. J. (2013). How does tourism in a community impact the quality of life of community residents? *Tourism management*, 36, 527-540.
- Koens, K., Postma, A. y Papp, B. (2018). Is overtourism overused? Understanding the impact of tourism in a city context. *Sustainability*, 10(12), 4384.
- Lanfranchi, G., Granero, G. y Duarte, J. (2018). Desarrollando la agenda del hábitat en Argentina. *Documento de Trabajo*, (164).
- López, N. S., Villarreal, L. Z., Contreras, T. R. y Salvatierra, N. M. (2011). Ordenamiento territorial, turismo y ambiente en Valle de Bravo, México. *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, 48(1), 233-250.
- Matossian, B. (2011). *Dimensiones objetivas y subjetivas de la segregación urbana: el caso de San Carlos de Bariloche*. In XI Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación de Estudios de Población de la Argentina.
- Moscoso, F. V. y Gliemmo Mansanta, F. (2022). *El turismo como proceso de desplazamiento y segregación de la sociedad local en Cartagena de Indias, Colombia*. Libros de Cátedra.
- Núñez, V. L. D. y Rendón, J. J. A. (2011). Segregación residencial y división social del espacio, elementos para el análisis de la estructura urbana de Puerto Vallarta, México. *Nodo: Arquitectura. Ciudad. Medio Ambiente*, 6(11), 117-133.
- Páramo, P., Burbano, A., Jiménez-Domínguez, B., Barrios, V., Pasquali, C., Vivas, F., Moyano, E. (2018). La habitabilidad del espacio público en las ciudades de América Latina. *Avances en psicología latinoamericana*, 36(2), 345-362.
- Pavón, O. C. y Calvo, A. J. V. (2011). La conformación del espacio urbano de Cancún: una aproximación al estudio de la segregación socio-espacial. Quivera. *Revista de Estudios Territoriales*, 13(1), 83-101.
- Pujol-Perdices, M. y Gutiérrez, A. (2017). Segregación residencial de la población extranjera en un destino turístico maduro: el caso de La Pineda

- (Costa Dorada). *Lurralde: invesestigación y espacio*, 40, 167-192.
- Salom-Carrasco, J. y Pitarch Garrido, M. D. (2021). Cambios económicos, movilidad residencial y gentrificación en la ciudad de Valencia (2014-2017). *Documents d'anàlisi geogràfica*, 67(3), 0521-560.
- SECTUR (2021). *Secretaría de Turismo. Reporte de indicadores del sector turístico de Sinaloa*. <https://sinaloaennumeros.codesin.mx/llegada-de-turistas-y-ocupacion-hotelera-en-sinaloa-5/>
- Sifuentes Ocegueda, E. L., Huerta-García, R. y Vences Macedo, L. (2023). Infraestructura carretera, desarrollo local y turismo en la ciudad de Mazatlán, Sinaloa. *HorizonTes Territoriales*, 3(5), 1-23.
- Urias Barrera, H. E. (2023). Bases teóricas y conceptuales para un acercamiento a la redefinición de la habitabilidad. *Vivienda Y Comunidades Sustentables*, (13), 89-111. <https://doi.org/10.32870/rvcs.v0i13.217>
- Van Noorloos, F. (2013). El turismo residencial: ¿Acaparamiento de tierras? Un proceso fragmentado de cambio socio-espacial, desplazamiento y exclusión. *Alba Sud, Colección Opiniones en Desarrollo*, 16, 1-25.
- Vences Macedo, L., & Manríquez-García, N. (2022). La Vulnerabilidad en la ciudad de Mazatlán: inundaciones y marginación. *Proyección. Estudios Geográficos y de Ordenamiento Territorial*, 16(32), 39-63.
- Zunino, H. M., Hidalgo Dattwyler, R. y Marquardt Zapata, E. (2011). Vivienda Social y segregación espacial en la ciudad de Pucón, Chile: Entre el enclaustramiento y la integración con el hábitat turístico. *Revista invi*, 26(71), 15-55.