



PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio
Cultural
ISSN: 1695-7121
info@pasosonline.org
Universidad de La Laguna
España

Bojórquez Luque, Jesús

Evolución y planeación urbana en la ciudad turística de Cabo San Lucas, Baja California Sur (México)
PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, vol. 12, núm. 2, enero-abril, 2014, pp. 341-356

Universidad de La Laguna
El Sauzal (Tenerife), España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88130205013>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Evolución y planeación urbana en la ciudad turística de Cabo San Lucas, Baja California Sur (Méjico)

Jesús Bojórquez Luque*

Universidad Autónoma de Baja California Sur (Méjico)

Resumen: El crecimiento de las ciudades debe de estar guiado por políticas públicas cuyo objetivo central sea la de configurar el espacio urbano que sea propicio para el desarrollo pleno de sus habitantes. Uno de los instrumentos fundamentales es la creación de instituciones locales para proyectar el crecimiento de la ciudad, así como los espacios de vida común para sus habitantes, donde tengan lugares de convivencia generando un tejido social sano y vigoroso. Este trabajo tiene como propósito analizar el modelo de estructura urbana para la ciudad de Cabo San Lucas que propone el Plan de Desarrollo Urbano a partir del modelo polinuclear, fortaleciendo un centro y tres subcentros urbanos y proponiendo una serie de mejoras y extensión de las instalaciones urbanas actuales.

Palabras clave: Planeación, modelo policéntrico, centro urbano, subcentro urbano, corredor urbano.

Evolution and urban planning in the resort town of Cabo San Lucas, Baja California Sur (Mexico)

Abstract: The growth of cities must be guided by public policy whose main objective is to set up the urban space that is conducive to the full development of its people. One of the key tools is the creation of local institutions to project the growth of the city, as well as common living spaces for its inhabitants, where living places are generating a healthy vigorous social fabric. This paper aims to analyze the pattern of an urban structure for the city of Cabo San Lucas proposed by the Urban Development Plan from a polynuclear model, strengthening an urban center three sub-centers and proposing a number of improvements and an extension of current urban facilities.

Key Words: Planning, Urban growth, Polycentric model, Urban center, Urban sub-center, Urban corridor.

1. Introducción

La ciudad es un ente vivo y dinámico, y su configuración se da por diversos factores, tanto físicos como sociales. En el caso de las localidades urbanas turísticas, su dinámica de urbanización se refiere a procesos que tienen como objetivo esencial de generar, comercializar, vender, adquirir bienes y servicios que causan placer, goce y disfrute a quienes de manera temporal visitan el destino turístico. Por ser lugares de ocio y entretenimiento, deben ser de significado extraordinario que provoque

en la gente el desplazamiento de sus lugares de origen o residencia hacia la localidad turística. La vocación distinta de otras ciudades, ya sea esta de índole industrial, comercial, financiera entre otras, obliga a crear la necesidad de vacacionar, de ahí el surgimiento y multiplicaciones de los destinos de sol y playa en la mayoría de los países que tienen litoral y en algunos casos, la actividad turística marcó el rumbo de políticas públicas tendientes a dinamizar el crecimiento económico en vastas regiones (Clavé, 1998). Importante es impulsar políticas que encaminen hacia la sostenibilidad

* Sociólogo por la Universidad Autónoma de Sinaloa y Maestro en Economía del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales de la Universidad Autónoma de Baja California Sur, México. E mail: jesbojorquez70@hotmail.com

dándole gran relevancia a las aspiraciones de los actores sociales involucrados, tanto en la percepción del destino de los visitantes, como las necesidades en la renovación del entramado urbano, tanto de la zona turística como residencial, involucrando a todos los actores para sus beneficios, haciéndolos corresponsables en la aplicación de mecanismos de planificación y gestión para la mejora constante del destino (Vera y Baños, 2010:330).

En el caso de la ciudad de Cabo San Lucas, se implantó un modelo turístico en los llamados Centros Integralmente Planeado (CIP) impulsado por el Estado mexicano a través del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). Aunque el modelo de los CIP pretendía una planeación meticulosa, su operación ha traído consecuencias duales; por una parte aspectos positivos como el promover regiones con poco desarrollo y que nunca había sido objeto de programas para apuntalamiento económico, el impulso del empleo tanto directos como indirectos, creación de infraestructura hotelera y dotación de servicios a las comunidades de carácter regional. Sin embargo también ha traído elementos de carácter negativo como la gran dualización de las sociedades locales, baja calidad en el empleo, crecimiento urbano desordenado a partir del crecimiento explosivo con el surgimiento de asentamientos irregulares y de alto riesgo, degradación medioambiental y aumento de conductas antisociales, entre otros aspectos (Baños, 2012).

La política local en el municipio de Los Cabos de concebir un Instituto Municipal de Planeación es un gran paso para delegar responsabilidades en la concreción de actuaciones públicas destinadas a diseñar instrumentos para una política urbana que le de coherencia al crecimiento de las ciudades.

Uno de los instrumentos más importantes en la configuración de la política urbana que proyecte un crecimiento ordenado en cualquier ciudad es contar con un Plan de Desarrollo Urbano que, por una parte, busque estrategias que corrijan las manifestaciones que trastocan la armonía de su configuración y, por la otra, sirvan para proyectar hacia futuro la clase de ciudad que queremos y las estrategias para lograrlo.

En el caso de la ciudad de Cabo San Lucas, Baja California Sur, ciudad que creció vertiginosamente a partir de los años ochenta, en medio de una política turística del Estado mexicano tendiente a implantar polos de desarrollo turístico como forma de dinamizar económicamente regiones poco desarrolladas, se propició un crecimiento planificado en el área de los proyectos turísticos, no así en el centro poblado que albergaría a una población inmigrante de otras partes del país, cada vez más creciente, en búsqueda de empleos mejor remunerados y que, a la par, demandarían

una gran cantidad de servicios y una gran presión sobre los recursos, entre ellos el suelo.

Como parte de una política articulada, en tiempos recientes se creó el Instituto Municipal de Planeación del Municipio de Los Cabos (IMPLAN-Los Cabos), siendo uno de sus propósitos fundamentales la actualización del Plan de Desarrollo Urbano, donde se diseñan estrategias para el crecimiento de los dos principales centros urbanos del municipio: San José del Cabo y Cabo San Lucas.

El trabajo que a continuación se presenta es un análisis de la actualización del Plan de Desarrollo Urbano para la ciudad de Cabo San Lucas, a partir de las características que presenta la localidad y los esfuerzos que se tendrán que realizar a partir de los objetivos que se plantean en dicho documento.

2. La ciudad

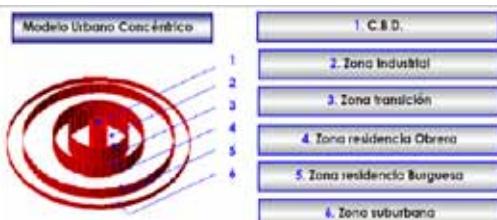
La ciudad es el lugar donde se manifiestan diferentes problemáticas y prácticas sociales; un cúmulo de fenómenos dignos de ser estudiados. Su conformación moderna surge y se desarrolla al amparo de la revolución industrial, que estimula la migración del campo a la ciudad, con la liberación de la mano de obra anteriormente monopolizada por las formas productivas medievales. Dichas condiciones en las cuales crecieron, como en el caso de Manchester (Engels, 1977:55) tiene semejanzas a las actuales, como en el caso de las ciudades de algunos países latinoamericanos, donde la marginalidad y la segregación territorial se expresan descarnadamente en medios insalubres, sin servicios, y en zonas de alto riesgo que marcan la difícil sobrevivencia para quienes comparten esos espacios.

La ciudad es el medio socio-espacial en el que las actividades allí asentadas, y el modo específico como se aglomeran los elementos que la constituyen reproduce la vida material del hombre y las relaciones sociales del modo de producción dominante (Schteingart, 1983:449). De ahí que la configuración del espacio es importante en la dinámica económica, social y cultural de las localidades urbanas. Conforme va creciendo una ciudad, adquiere ciertos rasgos que la definen, de modo que los diferentes teóricos han planteado diversos modelos de expansión urbana.

2.1 Modelos de crecimiento urbano

El modelo de crecimiento de la ciudad norteamericana nos refiere a un crecimiento expresado en términos de clases sociales, donde el centro deprimido de la ciudad es receptor de una gran masa inmigrante que llega a barrios derruidos y con grandes índices de drogadicción y delincuencia, donde deambulan los *homeless* y la prostitución.

Figura 1. Modelo de los círculos concéntricos.



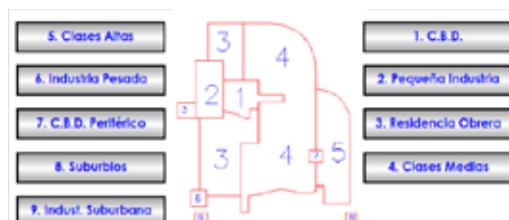
Fuente: Tomado de Ramírez Carrasco (2003)

Uno de los modelos urbanos más difundidos ha sido el de los círculos concéntricos, planteado por Ernest W. Burgess, representante de la escuela Ecologista de Chicago, en las primeras décadas del S. XX. Aparentando círculos concéntricos, la ciudad norteamericana pasa de un centro deteriorado a zonas con menos facturas por el paso del tiempo, hasta llegar a las zonas industriales y, por último, los suburbios, que están un poco más distantes de la mancha urbana, y donde viven las clases más acomodadas, que huyen del tráfico, el ruido y el vértigo del trajín constante de la ciudad central, así como de las zonas residenciales deterioradas.

El modelo de Burgess es una abstracción estática de un proceso dinámico donde el ascenso de las clases más acomodadas se constata con la ocupación de los espacios más dignos, en detrimento del desplazamiento que someten a los menos afortunados (Hormigo, 2006:91). Hay quienes consideran que este modelo de crecimiento ha sido el de mayor referencia para analizar a las ciudades latinoamericanas por sus características estructurales comunes (Bates, 2012:96).

Otra posición teórica que expresa el crecimiento de las ciudades es el modelo polinuclear, donde se evidencian los efectos del crecimiento urbano con un potente espacio urbano central y un crecimiento basado en discontinuidades y vacíos internos expresados en la posición de las infraestructuras y de algunas dinámicas propias de los diversos núcleos urbanos en relación con la globalidad del proceso (Vilanova, 1997:57). 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 (Rojas et al, 2009:49). 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 (Bates, 2012:100-101).

Figura 2: Modelo Polinuclear de Harris y Ullman

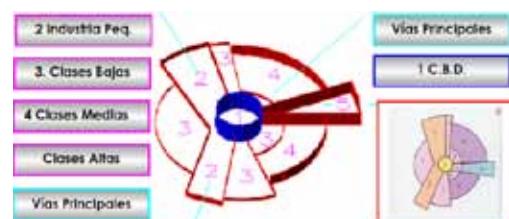


Fuente: Tomado de Ramírez Carrasco (2003)

El Modelo de Crecimiento de los Sectores de Homer Hoyt completa el modelo de Burgess, pues propone un diagrama en el que los límites impuestos por los círculos concéntricos de Burgess se interrumpen y se amplían del centro a la periferia, adoptando formas irregulares (Rojas et al, 2009:72). Hoyt argumenta que la ciudad se manifiesta de manera radial con origen en el Distrito Central de Negocios, ampliándose con conectores hacia las periferias a partir de vías de comunicación que detonan su expansión en sus diversas manifestaciones, ya sea industrial, o residencial a partir de diferentes niveles de renta que diferencia las distintas zonas urbanas por clases sociales (Bates, 2012:99).

En la teoría de Hoyt es importante tener en cuenta el cambio, la movilidad y el crecimiento, cuyo principal estímulo es la atracción ejercida por los sectores más dinámicos de la población con mayor poder adquisitivo, que se desplazarán por las principales y rápidas vías de comunicación evitando el congestionado ambiente de la ciudad central. Entonces estas élites tenderán a desplazarse a la periferia pero con gran contacto con las áreas donde originalmente se desarrollaron y eran originarios.

Fig. 3 Teoría concéntrica de la estructura urbana y su aplicación en la ciudad de Chicago según Homer Hoyt.



Fuente: Tomado de Ramírez Carrasco (2003).

La ciudad latinoamericana, y en su caso la mexicana, aunque manifiesta algunos rasgos de la ciudad estadounidense, tiene la particularidad de la falta de planeación y la concurrencia de condiciones de una sociedad con grandes desigualdades, donde una importante parte de la sociedad trata por todos los medios de hacerse con una vivienda que está muy lejos de su alcance (Bojórquez Luque, 2011). Ahí se ve la importancia que tiene el Estado de generar unas condiciones aceptables y una aplicación de adecuadas políticas públicas para que la mayor parte de la población pueda adquirir un terreno donde pueda edificar su vivienda.

Como parte de la ciudad actual, y dentro de la tendencia a las grandes aglomeraciones urbanas, se maneja el término de las ciudades desdibuajadas, debido a su gigantesco tamaño, como ocurre con la ciudad de México, que forma parte de una megalópolis que agrupa un entorno peri-urbano o suburbano compuesto por ciudades de distintos tamaños y funcionalidades. Como ejemplo tenemos la megalópolis compuesta por las ciudades, de Boston, New Haven, Nueva York, Philadelphia, Baltimore, y Washington, D.C., y que es conocida popularmente como BosWash, que presenta un continuo de unos 800 kilómetros de longitud. Otro caso es el de Los Ángeles, cuyo conglomerado urbano se asemeja a un estallido de piezas que generan espacios aislados, constituyendo ciudades fragmentadas, de ahí que la escuela de Los Ángeles enfatice en sus estudios y análisis sobre las inclinaciones posmodernistas de las unidades fragmentadas y separadas las unas de las otras en sus estudios sobre la ciudad (Monge, 2007).

Mapa 1. Área urbana denominada BosWash.



Fuente: Tomado de <http://pages.infinit.net/syrius/boswash1.htm> 14/10/2012

En este efecto de ciudad diseminada es cuando las ciudades son pequeñas muestras de una tendencia hacia una expansión urbana relativamente concéntrica, dentro de la lógica en que la población busca posicionarse en una cercanía con el centro, que es donde se concentran las principales actividades y servicios de la localidad. En medio de este modelo de desarrollo, las ciudades empiezan a ser receptoras de un elevado flujo demográfico, que ya no puede ser absorbido, en los espacios cercanos a la ciudad central, de manera que la expansión urbana tiene a ubicarse en las periferias, lo que provoca la urbanización de terrenos rurales, tierras de cultivo de temporal o de riego y zonas de conservación ecológica (como bosques, los cuales van siendo presa ante la presión de las necesidades colectivas). Este proceso se da inicialmente, a lo largo de los caminos, carreteras o autopistas que unen a las ciudades con otras poblaciones de la región. Por estas rutas circula la población que habitando cerca de la gran ciudad se traslada a diario al centro urbano, convirtiéndose estas arterias en corredores urbanos donde, con el tiempo, se empiezan a ubicar una serie de infraestructuras en bienes y servicios, para satisfacer la demanda de la nueva población de la zona. Este fenómeno impulsa, a su vez, una tendencia de urbanización imparable (Bazant, 2008:119-120).

2.2. Expansión urbana en polos turísticos en México

De acuerdo con el informe sobre las ciudades mexicanas de la ONU-Hábitat (2011), en los últimos años las ciudades con mayor crecimiento fueron, además de las ciudades fronterizas, las ciudades turísticas, como puede ser el caso del área metropolitana de Cancún-Islands Mujeres. De la misma manera, aunque no en términos poblacionales absolutos, las localidades urbanas de Cabo San Lucas y San José del Cabo, en el estado de Baja California Sur, experimentaron algunas de las tasas más altas tasas de crecimiento en el estado y del país (ver tabla 1), lo que generó una gran presión sobre los recursos, un crecimiento desordenado y problemas en su configuración.

Para entender el crecimiento explosivo de las ciudades turísticas del país, específicamente las costeras, es indispensable analizar la teoría de los Polos de Crecimiento, así como las consecuencias que tiene en la constitución del entramado urbano, a partir de un programa federal en instituciones públicas del ramo turístico donde se impulsan los llamados Centros Integralmente Planeados (CIP) específicamente por el Fondo Nacional de Turístico (FONATUR). Su objetivo es, desde el punto de vista gubernamental, ser una herramienta

Tabla 1. Las ciudades de Baja California Sur

CIUDAD	POBLACION				TASAS DE CRECIMIENTO		
	1990	1995	2000	2005	1990 1995	1995 2000	2000 2005
1. La Paz	137.641	154.314	162.954	189.176	2,04	1,28	1,72
2. Cabo San Lucas	16.059	31.377	48.143	87.876	12,6	10,5	11,2
3. Cd. Constitución	34.692	35.447	35.589	37.221	0,4	0,1	0,8
4. San José del Cabo	16.571	26.011	38.080	59.325	8,3	9,3	8,1

Fuente: Elaboración propia con datos de CONAPO. Sistema Urbano Nacional: Población y tasas de crecimiento, 1990-2000.

que ayude al desarrollo turístico, aunque, en la práctica, ha generado tanto efectos positivos como negativos, que más adelante revisaremos. Esta estrategia de desarrollo regional a partir de los CIP se acomoda perfectamente a la teoría de los polos de desarrollo, aun cuando su propuesta original era para los centros industriales (Peña Sánchez, 2006). Lo importante, como afirma la teoría, se da a partir de una actividad económica que originará fuerzas centrifugas y centrípetas que dinamizarán la economía, resultando un efecto multiplicador donde surgirán economías de escala que serán beneficiadas por el dinamismo de la actividad económica central, en este caso el turismo.

Perroux el principal exponente de esta teoría dice que el espacio económico es un campo de fuerzas, compuesta por polos que están en continuo movimiento, del centro hacia el exterior y viceversa. Es en ese sentido que Perroux argumenta que las empresas dominantes, debido a su eficiencia, son capaces de hacer uso eficaz de las innovaciones, lo que se traduce en un aumento en la producción. Este desempeño de las empresas dominantes se expandiría, generando un efecto multiplicador en la sociedad. Así desde el punto de vista de esta concepción, se debe dar un cierto grado de polarización para que las grandes masas se beneficien. Asimismo, esta teoría manifiesta que no en todas partes se presenta el crecimiento económico, sino que se manifiesta en “polos” de crecimiento variando en su intensidad y propagándose por diferentes vías de la economía. De acuerdo con lo anterior, un polo de crecimiento de desarrollo se concreta a partir de ciertas actividades propulsoras que impactan en torno a una periferia, siendo capaz de inducir al crecimiento (Tello, 2010:55-56). Así, para esta concepción teórica, los polos de crecimiento y desarrollo se ajustan a espacios sociodemográficos deprimidos que necesitan el impulso inicial de una actividad detonadora que surtirá efectos multiplicadores, elevando el nivel de empleo y de vida de la población beneficiada. En el caso presente, el turismo es el elemento detonador que impulsará

otras actividades a partir de los llamados polos de desarrollo turísticos impulsados por el Estado mexicano.

En 1980 se decretó la Ley Federal de Turismo, que tenía como objetivo promover tanto el turismo doméstico como el internacional; así como el fomento y desarrollo de la oferta turística, la conservación, la mejora de los recursos turísticos y, en general, la planeación y programación de la actividad turística.

Antecedentes importantes fueron en 1956, cuando se creó el Fondo de Garantía y Fomento al Turismo, en el sexenio de Adolfo Ruiz Cortines; o en 1969, con el Fondo de Promoción e Infraestructura Turística, en el ocaso del sexenio de Gustavo Díaz Ordaz; o el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), que fue creado en enero de 1974, en el gobierno de Luis Echeverría Álvarez, y que, de acuerdo con la página oficial de la FONATUR, tiene como misión: “ser la Institución responsable de la planeación y desarrollo de proyectos turísticos sustentables de impacto nacional, el órgano de fomento a la inversión a la capacitación del sector, así como la entidad nacionalizada que aporte su experiencia a regiones, estados y municipios, y a la pequeña y mediana empresa”.

A través de sus operaciones, FONATUR ha impulsado la creación de polos turísticos, llamados por la institución como CIP en Cancún, Ixtapa, Los Cabos, Loreto, Huatulco y los más recientes de Nayarit-Litubú y Sinaloa-Teacapán.

Para nuestro país, la actividad turística en las zonas costeras es un elemento que tiene un peso muy importante para muchas regiones del país siendo el turismo de playa uno de los más importantes. Además de estos beneficios económicos, también se producen efectos perniciosos, desde el punto de vista urbano, social y ambiental, que vulneran el equilibrio ecológico de estas zonas costeras, con los lugares y ciudades que posibilitan la actividad (Enríquez, 2008).

El turismo, con su costo social y urbano importantes, se da a partir del crecimiento ex-

Tabla 2: Centros Integralmente Planeados por Fonatur

No.	CIP	ESTADO	AÑO DE INICIO
1	Cancún	Quintana Roo	1974
2	Ixtapa	Guerrero	1974
3	Los Cabos	Baja California Sur	1976
4	Loreto	Baja California Sur	Años ochenta
5	Huatulco	Oaxaca	1985
6	Nayarit	Nayarit	En la actualidad
7	Sinaloa-Teacapán	Sinaloa	En la actualidad

Tabla 1. Elaboración propia con base a información de FONATUR

plosivo de la ciudad conectado a una constante precarización de la vida de los nuevos residentes, que llegan allí en búsqueda de oportunidades de trabajo, presentándose la posesión ilegal de terrenos, debido a su encarecimiento, además del aumento de la inseguridad y la imposibilidad de las administraciones municipales para dotarles de infraestructuras y equipamientos urbanos, y sin tener la capacidad para conducir de manera racional el crecimiento de la ciudad, por lo que las zonas de diversión de la parte dinámica de la ciudad no están al alcance de la mayoría, que solo actúan como trabajadores o prestadores de servicios (Enríquez, 2008).

Estas ciudades se caracterizan por contar con una vigilancia en las zonas ricas, que se manifiesta como forma de segregación, que vigila y castiga al que trasgreda los elementos que fomentan esa desigualdad. Los enclaves turísticos facilitan el control del espacio urbano por parte de las élites, modificando el consumo y reemplazando y suprimiendo la cultura local con nuevos elementos importados desde los países metrópoli. Estos espacios turísticos son planificados con sumo cuidado, con el fin de conferirles exclusividad, muy lejos de la cotidianidad callejera, donde las carencias son habituales entre los ciudadanos en su lucha constante por la supervivencia (Judd, 2003:52).

En el caso de los destinos turísticos costeros de México podemos ubicar dos tipos: el primero, que tiene que ver con los destinos tradicionales de playa, que originalmente eran puertos de actividades pesqueras e industriales que ahora están en declive, como Acapulco, Mazatlán y Veracruz (con excepción de Puerto Vallarta, antiguo pueblo de pescadores) y el segundo los CIP impulsados por FONATUR, como Cancún y Los Cabos (donde se localiza Cabo San Lucas, el caso estudiado).

3. El Centro Integralmente Planeado de Los Cabos

El Centro Integralmente Planeado de Los Cabos se encuentra en el extremo sur de la península de Baja California y del estado de Baja California Sur (ver mapa 2). Dicho estado cuenta con cinco municipios: Mulegé, Loreto, Comondú, Loreto, La Paz y Los Cabos (ver mapa 3). El polo turístico se encuentra en el municipio de Los Cabos, siendo sus principales centros urbanos las ciudades de San José del Cabo y Cabo San Lucas.

Mapa 2. Ubicación del estado de Baja California Sur.



Fuente: Instituto Municipal de Planeación del Municipio de Los Cabos (2011)

En el caso del destino turístico de Los Cabos, en 1974 se decretó la creación del Puerto de Cabo San Lucas, con todo el apoyo federal de FONATUR, que conjuntamente con la infraestructura urbana con que se estaba dotando a San José del Cabo, tenía como propósito consolidar lo que se llamaría el destino turístico internacional de Los Cabos (Balarezo, 1990:32). El Centro Integralmente

Mapa 3. Municipios del estado de Baja California Sur



Fuente: Fuente: Dirección de Informática y Estadística del Gobierno del estado de B.C.S http://spyde.bcs.gob.mx/die_cei/map_mun.php accesado el 20 de mayo de 2013

Planeado de Los Cabos empezó a operar en 1976, convirtiéndose en el tercer Centro Integralmente Planeado (CIP) creado por FONATUR, con un desarrollo turístico que abarca los poblados de San José del Cabo y Cabo San Lucas, conectados entre sí a través de un corredor de 33 km. de longitud, ubicado en el extremo sur de la península de Baja California, muy cerca de la costa oeste de Estados Unidos y Canadá (FONATUR, 2012).

Las inversiones siguieron fluyendo a Baja California Sur y, en el año de 1977, se inauguró el aeropuerto internacional de San José del Cabo, lo que convertía a este estado como el único en el país con tres aeropuertos internacionales (La Paz, San José del Cabo y Loreto-Nopoló), lo que indicaba que el turismo era la actividad más importante para el desarrollo del estado, aprovechando sus recursos naturales. Además, se continuaron las obras de varias infraestructuras urbanas en las dos ciudades turísticas del municipio, San José del Cabo y Cabo San Lucas; y se construyeron hoteles e infraestructuras turísticas en un corredor que uniría a estos dos centros, así como una ruta marítima entre Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, Jalisco (Balarezo, 1990:32).

El acelerado crecimiento del sector del turismo en Los Cabos, ha significado una gran fuente de empleo y desarrollo económico, pero también ha significado, sobretodo el crecimiento de Cabo San Lucas, la incapacidad de los gobiernos estatal y municipal para resolver los problemas y necesidades de una población en constante crecimiento. Dicho crecimiento acelerado se debió al pasar la región y la localidad de una economía de autoconsumo a otra

orientada al sector terciario lo que impactó en una concentración geográfica y sectorial de la inversión, provocando externalidades negativas, como la baja calidad de vida en la población, la presión social sobre el suelo y la consecuente especulación del bien (Ángeles y Gámez, 2004). En ese escenario, descrito en el año 2004, es preciso subrayar que muchos asentamientos se establecerán en zonas de riesgo, por la complicidad entre las autoridades y los líderes de los colonos.

El crecimiento de la actividad turística en Baja California Sur, y específicamente en Los Cabos, ha tenido como consecuencia un aumento sin precedentes del fenómeno migratorio en la parte sur de la península de Baja California. Este desarrollo turístico afectó en gran medida a regiones como Mulegé y Comondú, ubicadas al norte del estado, que se convirtieron en municipios expulsores de población. La población del municipio de Los Cabos, donde se concentró el crecimiento turístico sudcaliforniano, creció de diez mil habitantes en 1970 a casi ciento setenta mil en 2005, lo que representó el 40% de los habitantes en el estado. De ser un conjunto de pequeñas localidades dedicadas a las actividades primarias, el municipio, y concretamente el corredor turístico San José-Cabo San Lucas, pasó a contar con más de catorce mil habitaciones de hotel, campos de golf exclusivos y ser visitado por más de un millón de turistas al año. Este gran desarrollo de la actividad turística ha convertido este destino en uno de los más importantes del país, junto con Cancún. Este dinamismo del turismo modeló el comportamiento demográfico del estado y, en especial, del municipio de Los Cabos, por lo que se convirtió en una entidad esencialmente receptora de inmigrantes. De acuerdo con los datos del INEGI, en el 2005 se trasladaron al estado 41.313 personas, cantidad que representa el 1,7% del total de inmigrantes internos ese año en México. Los estados que más aportaron en la inmigración en Sudcalifornia fueron: Sonora, con 21 de cada 100, Guerrero con 15, Veracruz con 8, Baja California con siete y el Distrito Federal con 6 de cada 100 (Gámez et al, 2010:225-226).

3.1 La Ciudad de Cabo San Lucas, Baja California Sur.

La ciudad de Cabo San Lucas no se puede concebir sin la existencia de la ciudad vecina, y cabecera municipal, de San José del Cabo, pues entre ambas localidades hay un flujo constante de recursos humanos y materiales, ya que están conectados por una carretera de 33 kilómetros de longitud, paralela al afamado corredor turístico de Los Cabos.

La insuficiencia de servicios urbanos es de tal magnitud que actualmente se reconoce este problema como uno de los más graves que tiene el estado de Baja California Sur, y cuya solución se plantea como uno de los principales objetivos que los gobiernos estatal y municipal se proponen atender en sus planes de gobierno. Abordar esta problemática constituye la justificación y el propósito fundamental de un programa de abatimiento del rezago urbano de Los Cabos y de Cabo San Lucas, en concreto.

**Mapa 4. Ciudad de Cabo San Lucas,
Baja California Sur**



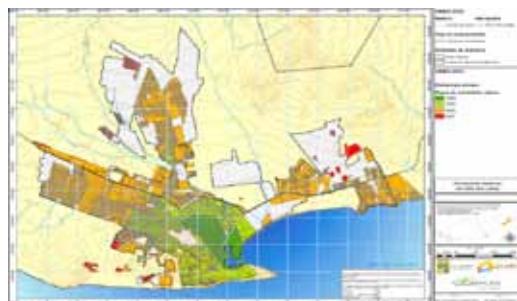
Fuente: Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (2011).

Durante los años ochenta la ciudad de Cabo San Lucas empezó a crecer, estimulada por la actividad turística creciente, lo que provocó fenómenos de migración interna, siendo el municipio de Los Cabos y concretamente Cabo San Lucas fuente de atracción de población de otros municipios del estado. De la misma forma se dió un proceso de migración desde otros estados del país, en búsqueda de fuentes de empleo. En estas circunstancias, el centro fundacional de la localidad se consolidó entorno al área del puerto y su centro comercial. Así, la expansión de la mancha urbana se duplicó en el año de 1993, al urbanizarse las zonas alejadas, algunas de las cuales eran tierras ejidales (como las colonias Ejidal y Arenal), así como la colonia Obrera y la 4 de Marzo; además de una colonia lejana a la mancha urbana, considerada un suburbio, Lomas del Sol. De la misma forma se desarrollaron asentamientos de altos ingresos como el fraccionamiento El Pedregal, cercano a la zona de marina (Bojórquez Luque, 2013).

En el periodo 1993-2004 se dió la mayor expansión territorial de la ciudad, surgiendo colonias como Los cangrejos, Hojazen, Miramar,

Jacarandas, La Jolla, Arcos del Sol, Lagunitas, Arcos del Sol, Mesa Colorada, El Caribe; así como fraccionamientos que se ubican en la zona del corredor turístico.

Mapa 5. Crecimiento Histórico de la ciudad de Cabo San Lucas, B.C.S



Fuente: Instituto de Planeación de Los Cabos (2011).

4. Estrategia para el mejoramiento del equipamiento urbano de Cabo San Lucas de acuerdo con el Plan de Desarrollo Urbano de Los Cabos.

De acuerdo con el documento de actualización del Plan de Desarrollo Urbano (2011:202) en su sección de nivel estratégico, uno de los objetivos centrales es rehabilitar el tejido urbano, realizando acciones para arreglar las infraestructuras urbanas dañadas, así como los espacios y edificios públicos, para mejorar los espacios de convivencia y, a la vez, impactar en la reactivación económica de la localidad. Para lograrlo se plantea consolidar, fortalecer y desarrollar corredores y subcentros urbanos que coadyuven a la cohesión social, consolidando los equipamientos, mejorando las viviendas y fortaleciendo los espacios públicos abiertos. Dichos planes requerirán una gran inversión pública para que logre impactar en el deteriorado tejido urbano-social que allí se padece, y que lo convierta en un centro urbano local que se integre de manera más armónica en el destino turístico global, propiciando un sentido de pertenencia, y cuyo impacto en el desarrollo del destino sea tanto en lo social como en lo económico.

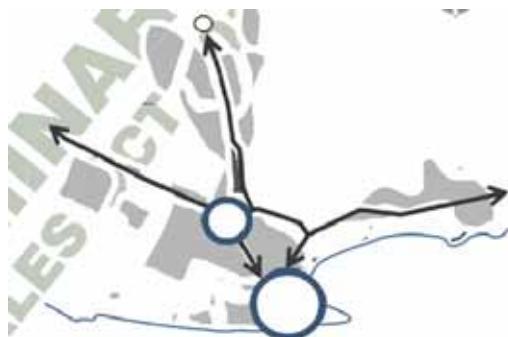
4.1 Modelo de estructura urbana de Cabo San Lucas

La estructura urbana de Cabo San Lucas que propone el Plan de Desarrollo Urbano que está en proceso de construcción es de tipo policéntrico, donde el principal espacio concentrador de activi-

dad se localiza en la zona de la marina turística, y el principal subcentro es el espacio donde se ubica el edificio administrativo del gobierno local (conocido como Delegación Municipal). La distribución del entramado vial actual confluye de forma pronunciada y con poca funcionalidad en estos centros, ya sea por lo accidentado de su topografía, o por la mala distribución espacial de los asentamientos que han obstaculizado el continuo vial, lo que provoca el estrangulamiento y lentitud en los flujos vehiculares para trasladarse de una zona a otra de la ciudad (Implan-Los Cabos, 2011).

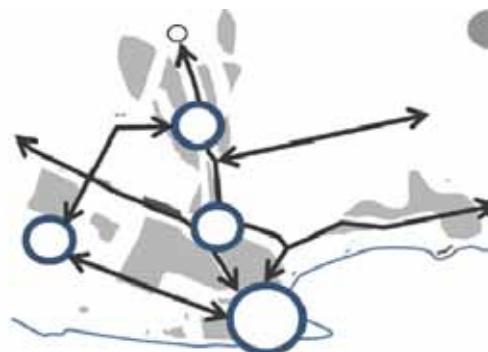
Esta forma de la estructura urbana, planteada por el Implan-Los Cabos, sigue el modelo policéntrico propuesto por Harris y Ullman, que plantea la existencia de un solo Distrito Central del Negocios o ciudad central, siendo éste el de la zona de la marina turística que tiene mayor accesibilidad y mayor valor catastral. Además, sugiere la aparición de otras zonas de la ciudad que entrarán en competencia, conformándose una red de subcentros urbanos, aunque la primacía del tejido urbano seguirá siendo el Distrito Central. En ese sentido, la institución rectora de la planificación municipal plantea un centro urbano y tres subcentros dentro de la ciudad: La ciudad central o de negocios, donde se concentran las actividades comerciales de la localidad; el subcentro urbano alrededor de la Delegación Municipal, donde se da la tramitología del gobierno; el subcentro urbano de Lomas del Sol, que creció como un suburbio y donde ahora se concentran algunas actividades de tipo comercial (y que para efectos del INEGI representa un asentamiento aparte de la población central) y, por último, el subcentro urbano Los Cangrejos.

Fig. 4. Estructura vial actual de Cabo San Lucas, B.C.S



Fuente: Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (2011)

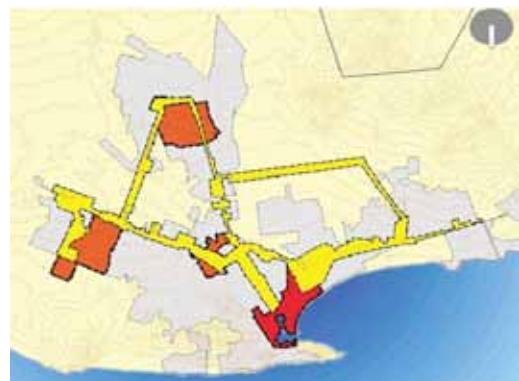
Fig. 5 Estructura vial propuesta para mejorar el flujo vial de la ciudad de Cabo San Lucas, B.C.S



Fuente: Instituto Municipal del Planeación de Los cabos (2011).

La estrategia municipal plantea la consolidación de los diversos subcentros, para lo cual se menciona una reestructuración de los nodos viales para fortalecer la accesibilidad a los subcentros con el propósito de dinamizar la vida interna de la ciudad. Esta accesibilidad se logrará desarrollando corredores urbanos que le den conectividad a estos núcleos urbanos, para lo cual se tendrá que diseñar e instalar una serie de equipamientos, tanto para el transporte de uso particular como de carácter público, así como de ciclovía para quienes usen medios alternativos de transporte (Implan-Los Cabos, 2011: 216). El plan contempla cuatro corredores que conectarán el centro y los subcentros urbanos y le darán fluidez a la vida interna de la ciudad.

Mapa 6. Corredores urbanos propuestos por el Implan-Los cabos para la ciudad de Cabo San Lucas



Fuente: Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (2011)

4.2 Corredores urbanos

a) Corredor Urbano Carretera Transpeninsular-Av. Constituyentes-Carretera Transpeninsular.

La Carretera Transpeninsular es la principal vía de acceso a Cabo San Lucas que al internarse en la ciudad se constituye como Avenida Constituyentes, que la atraviesa en el sentido poniente-oriente, siguiendo una continuidad al oriente con dirección al centro de la población de San José del Cabo, y convirtiéndose en la única vía de conexión entre estas dos localidades. El corredor conecta los subcentros urbanos y llega hasta el centro urbano de Cabo San Lucas (ver Mapa 7).

Sin duda alguna, este corredor es el de mejores condiciones. Esta vía conecta a la ciudad de

Cabo San Lucas tanto con San José del Cabo como con la capital del estado. En el año 2007, el gobierno federal contempló como proyecto prioritario el tramo de carretera entre La Paz y Los Cabos, ampliándose a cuatro carriles el tramo que anteriormente era de dos carriles (de las oficinas delegacionales, hasta su conexión con la carretera La Paz-Los Cabos). De acuerdo con los datos del gobierno federal, en el periodo 2007-2012 se aprobaron recursos para esa importante arteria federal (SCT, 2007), actualmente está dicha obra, dándole gran flujo y comunicación a ambas ciudades. Esta inversión ha impactado de manera positiva en este corredor urbano, sobre todo en los tramos de la Delegación a Todos Los Santos y en la modernización del tramo de la avenida Constituyentes rumbo a San José del Cabo.

Mapa 7. Corredor Urbano Carretera Transpeninsular-Av. Constituyentes-Carretera Transpeninsular



Fuente: Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (2011)

b) Corredor Urbano Leona Vicario

La Avenida Leona Vicario es de las más importantes, pues conecta el centro de la ciudad con el subcentro urbano de Lomas del Sol, siendo

la única que integra las colonias del norte de la ciudad con el resto de la localidad, además de enlazar el centro turístico de Cabo San Lucas con el aeropuerto (ver mapa 8). Las zonas aledañas a este corredor urbano tienen un uso intenso del suelo, desarrollándose colonias de tipo popular de alta densidad poblacional, por lo que es una importante vía de transporte público.

Mapa 8. Corredor Urbano Leona Vicario



Fuente: Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (2011).

Este corredor se asienta en el sector de la ciudad que presenta un gran dinamismo de crecimiento, y donde se encuentran las reservas territoriales del municipio (colonia Leonardo Gastélum). Esta importante avenida une a la avenida Constituyentes (conocida como El Bordo) con el aeropuerto de Cabo San Lucas, que opera vuelos de pequeñas compañías aéreas y que conecta al puerto con Sinaloa, Sonora y Jalisco; así como con otras localidades del estado, como La Paz y Constitución. Dicho aeropuerto también es usado para vuelos charter y por aviones privados.

Este corredor es usado de manera permanente por la población de las colonias aledañas, como La Jolla, Lagunitas, Lomas del Sol, Caribe, Caribe-INVI, Mesa Colorada, Aura, Las Palmas, Las Palmas Homex, Leonardo Gastélum, El Progreso y Tierra y Libertad, zona caracterizada por asentamientos populares de bajos ingresos.

Hasta el 2010, esta arteria estaba pavimentada con dos carriles hasta Caribe-INVI, cuyo trazo ya estaba muy dañado. Sin embargo, el Fideicomiso de Obras de Infraestructura Social de Los Cabos (FOIS), inició su pavimentación, por lo que en la actualidad dispone de cuatro carriles y pavimento hidráulico, lo que ha beneficiado enormemente el flujo vehicular, reduciéndose los tiempos de

traslados para la gente que transita en ese sector de la ciudad.

A pesar de que la obra ya concluyó, ésta todavía tiene algunos puntos críticos, como la intersección al Arroyo Salto Seco, que al ser el desfogue de las aguas pluviales daña continuamente el pavimento. De la misma forma, hay un pequeño trecho sin pavimentar a un lado del tramo del Arroyo Salto Seco por un litigio de un propietario, lo que dificulta el tránsito en ese tramo.

c) Corredor Urbano Nicolás Tamaral

Esta vialidad es de creciente circulación, ya que recientemente se han instalado diferentes asentamientos (ver mapa 9). Se encuentra en sentido norte-sur, y conecta los asentamientos de Las Palmas, Chula Vista, Lomas del Valle, Miranda y Azteca con la carretera Transpeninsular. La zona es de tipo habitacional de alta densidad, donde el Plan de Desarrollo Urbano contempla consolidar la ruta de transporte público edificando las infraestructuras adecuadas para el libre flujo de éste.

Este corredor está en medio de tierras ejidales pertenecientes al Ejido Cabo San Lucas, por lo que es indispensable que las autoridades municipales trabajen coordinadamente con el núcleo agrario para desarrollar este corredor urbano, indispensable para desfogar en buena medida el flujo vehicular, pues el crecimiento de la ciudad tiende a concentrarse en esa zona de la ciudad, lo que provoca una gran movilidad de vehículos en las horas pico, y de ahí la gran importancia para pavimentar dicha vía, lo que le dará mayor dinamismo a ese sector.

Mapa 9. Corredor Urbano Nicolás Tamaral



Fuente: Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (2011)

d) Corredor Urbano Alta Tensión

Este corredor urbano es el menos consolidado y cuando se dote de las oportunas infraestructuras conectaría la zona residencial turística de muy baja densidad con la zona popular del subcentro urbano de Lomas del Sol (ver mapa 10). El Plan contempla el impulso de comercios y servicios, ya que es un corredor de usos mixtos moderados que podrá desarrollar equipamientos y comercios para la población de la zona de El Tezal.

Mapa 10. Corredor Urbano Alta Tensión



Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo (2011)

Esta avenida ya ha sido objeto de inversión por parte del FOIS, que realizó un estudio de ingeniería a la par con la avenida Nicolás Tamaral y con la avenida Cabo San Lucas según adjudicación de licitaciones del año de ejercicio 2009 (Secretaría de Finanzas de B.C.S, 2012), en la actualidad, se han iniciado obras de introducción de infraestructura hidráulica y de drenaje, para pasar a una etapa posterior de pavimentación.

4.3 Centro y subcentros urbanos: nodos concentradores de actividad

La estrategia de convertir la estructura actual de las ciudades estableciendo y consolidando modelos policéntricos, donde se concentrarán los servicios y comercios, equipamientos y viviendas en distintos puntos de la ciudad, es para establecer que las actividades cotidianas de la población generen en estos lugares una identidad propia que pueda tener una lectura del espacio, así como establecer vocaciones dentro de cada uno de los centros y subcentros concentradores de actividad. En el fondo la estrategia busca revertir la dispersión urbana que genera grandes costos a sus habitantes.

Mapa 11. Principales elementos de infraestructura y de servicios de Cabo San Lucas.



ID	Elemento
A	Marina
B	Pabellón cultural
C	Playa Empacadora
D	Plaza Amelia Wilkes
E	Museo CSL
F	Escuela Primaria
G	Escuela Secundaria
H	Preescolar
I	Clínica del IMSS
J	Oficinas de migración
K	Correo
L	Telégrafo
M	Comandancia de policía
N	Oficinas (Gob. Mpal.)
O	Bomberos
P	Cerrito del timbre

Fuente: Instituto de Planificación de Los Cabos (2011).

tes. Por ello se plantea la diversidad de centros y subcentros urbanos con vocación propia para soportar elementos homogéneos que crean espacios especializados y de concentración de dinámicas comunes entre la población.

Hay varios ejemplos de este tipo de localidades urbanas de conformación policéntrica, como el caso de la ciudad de Lima, Perú (González de Olarte y del Pozo, 2012), donde se da una concentración de fuerza laboral, localizándose en ese sentido diez centros con gran actividad económica y laboral; de la misma forma el caso de Santiago de Chile, que con el tiempo y a raíz de la multiplicación de actividades económicas pierde su carácter monocéntrico a uno policéntrico (Escolano y Ortíz, 2005); el caso de Montevideo, Uruguay con una tendencia al surgimiento de centros emergentes, además de la existencia de las centralidades tradicionales (Schelotto, 2008). Así como muchas ciudades, Cabo San Lucas, ha desarrollado un centro y tres subcentros urbanos, la cual la autoridad municipal plantea potencializar para el aprovechamiento máximo de la ciudad.

a) Centro Urbano de Cabo San Lucas

El centro urbano de Cabo San Lucas es el principal nodo de comercios y servicios del centro de la población y es el lugar donde se genera la mayor actividad turística. Actualmente cuenta con equipamientos de nivel regional para albergar servicios de cultura e infraestructura marítima principalmente. Esta zona de la ciudad concentra gran parte de

la actividad comercial, de entretenimiento y de servicios turísticos, siendo su principal eje conector la avenida Lázaro Cárdenas, donde colindan diversas negociaciones de múltiples giros y donde fluyen gran cantidad de turistas que acuden al centro de población en busca de actividades de ocio.

La estrategia es consolidar el centro de Cabo San Lucas (ver mapa 11) como el nodo de actividad comercial-cultural-turística de la ciudad. El polígono de actuación contempla una superficie de 155 hectáreas, donde se presentan usos mixtos moderados e intensos, usos de alojamiento turístico, residencial turístico y se establece la poligonal de actuación del desarrollo turístico integral de Fonatur.

Los equipamientos complementarios que se contemplan para la consolidación del centro urbano se basan en la instalación de bibliotecas virtuales de escala municipal, escuelas integrales de arte, zona de auditorios y cines y andadores recreativos de playa establecidos en el médano, así como la consolidación del balneario de la playa La Empacadora. En la actualidad, infraestructuras culturales como el Pabellón Cultural, el museo e instalaciones culturales del Cerrito del Timbre se encuentra en esta zona de la ciudad, resultando ser la parte más equipada en términos de infraestructura urbana de la ciudad.

b) Subcentro urbano Delegación Cabo San Lucas

El subcentro localizado en el centro de la ciudad de Cabo San Lucas (ver mapa 13) cuenta con una superficie de 74 Has. Es el subcentro donde se desarrollan las principales actividades de la población

Mapa 12. Marina Cabo San Lucas

Fuente: Administradora Portuaria Integral Cabo San Lucas <http://www.fonaturoperadoraportuaria.gob.mx/micrositios/API/CaboSnLucas/ElPuertoCSL.asp>

en tramitología de algún servicio público ya que es ahí donde están ubicadas las oficinas delegacionales de la administración pública municipal. Alrededor de este subcentro se encuentran instalaciones deportivas, servicios de salud, educativos y comerciales que le dan dinamismo a la zona.

c) Subcentro urbano Lomas del Sol

Ubicado al norte de la ciudad (ver mapa 14), este subcentro de nueva construcción brindará servicios básicos a los habitantes de esa zona de la ciudad, para hacer más eficientes sus dinámicas urbanas y acercando los equipamientos adecuados para el desarrollo de sus habitantes. La estrategia es instalar equipamientos que sean un complemento a los servicios de administración y de comercio, por

lo que se proponen una serie de construcciones, que va desde un nivel básico hasta equipamientos de cobertura a nivel ciudad, aprovechando la localización estratégica de la zona.

En esta zona, que es la de mayor crecimiento y donde se concentra la zona habitacional popular, sus áreas de influencia son: Lomas del Sol, Mesa Colorada, Las Palmas, Las Palmas Homex, Cabo Fierro, Fraccionamiento Miranda, Lomas del Valle, Fraccionamiento Aura, Chula Vista, El Caribe, Caribe-INVI, Leonardo Gastélum, Lagunitas, El Progreso, Tierra y Libertad.

Muchas son las carencias en torno a este subcentro urbano, también llamado Colonia del Sol, aunque de acuerdo con el INEGI, presenta un grado de rezago social muy bajo, pues según cifras del año 2005, de acuerdo con un estudio de Ángeles y León (2012), sus veintisiete mil habitantes tenían carencias importantes. Un ejemplo de ello es que alrededor del 60% de las viviendas no tenían agua, otro 60% carecía de lavadora, el 25% tenía piso de tierra y no contaba con refrigerador (elemento importante por ser una zona muy calurosa y de características desértica). Este sector de la ciudad, además, presentaba grandes deficiencias educativas donde más de la mitad de la población de 15 ó más años no había completado su educación básica, y alrededor del 40% no contaba con servicios de salud.

Para la consolidación de este subcentro urbano es importante invertir en obra social que integre de manera más armónica a los habitantes, como bibliotecas, guarderías, centro cultural, instalaciones deportivas de uso público.

Mapa 13. Centro Urbano Delegación de Cabo San Lucas

ID	ELEMENTO
A	Delegación, C.S.L
B	Plaza León Cota Collins
C	Cruz Roja
D	Mercado popular
E	Instalaciones deportivas
F	Central de Autobuses
G	Hospital IMSS
H	Guardería IMSS
I	Escuela Secundaria Técnica
J	Primaria
K	Jardín Vecinal
L	Parque de Barrio
M	Bachillerato CBTIS
N	Hospital General SSA
O	Gasolinería

Fuente: Instituto de Planeación de Los Cabos (2011).

Mapa 14. Subcentro Urbano Lomas del Sol

ID	ELEMENTO
A	Telesecundaria
B	Estación de Bomberos
C	Centro escolar preescolar y primaria
D	Zona comercial
E	Parque vecinal
F	Centro escolar preescolar y primaria
G	Instalaciones militares
H	Supermercado de cadena
I	Gasolinería
J	Gasolinería

Fuente: Elaboración propia a partir de recorrido de campo y ubicación en Google Earth.

d) Subcentro Urbano Don Khol-Los Cangrejos

Este subcentro se localiza a poniente del centro de población de Cabo San Lucas (ver mapa 15), en él se prevé la construcción de equipamientos urbanos para dar servicio a la población de las colonias Cangrejos y Brisas del Pacífico, entre otros.

La población de gran parte de esta zona de la ciudad es de clase baja (Col. Cangrejos) y clase media (colonias Brisas del Pacífico, Hojazen, Agua Clara, Altamira, etc.). La estrategia que se propone para consolidar el subcentro poniente de San Lucas es darle una vocación deportivo-recreativa, aprovechando y consolidando el equipamiento de espectáculos y de práctica deportiva ya instalada (como es el estadio de fútbol profesional y el campo de fútbol americano), además de centros educativos de nivel secundario y

medio, así como bibliotecas. Se plantea la instalación de gimnasio, piscina y polideportivo; además de la construcción de bibliotecas y una plaza pública, un parque urbano e instalaciones de salas cine. Sin duda esto requiere una fuerte inversión pública, así como la confluencia con la inversión privada sobre todo en lo referente al impulso de infraestructura recreativa como las salas para el llamado séptimo arte.

Consideraciones finales

Uno de los fenómenos que en el estudio del desarrollo de una ciudad requiere explicación es la manera como se configura su espacio, y para ello hay una serie de posibles modelos. En la configuración de las ciudades los modelos planteados por los teóricos estadounidenses en muchos sentidos

Mapa 15. Subcentro urbano Don Khol

ID	ELEMENTO
A	Complejo deportivo Don Khol
B	Centro de salud
C	Primaria
D	Preescolar
E	Instalaciones educativas (secundaria y primaria)
F	Instalaciones deportivas

Fuente: Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (2011).

se acomodan a la ciudad latinoamericana, concretamente a las mexicanas.

La localidad de Cabo San Lucas, ha experimentado un gran crecimiento urbano a partir de aplicación del modelo de desarrollo urbano en los llamados CIP de FONATUR, lo que originó un crecimiento acelerado con altas tasas poblacionales en las últimas décadas, esto provocó transformaciones territoriales importantes fuera de la lógica de planeación implementados por el Estado mexicano para la zona de servicios turísticos del destino, y que se manifestó en una gran dualidad y déficit de infraestructura urbana en la zona que alberga a los trabajadores que le dan servicio a los complejos hoteleros. Importante es el desarrollo de una política de planeación urbana que revierta o reduzca de manera importante esta dualización y que genere condiciones de mayor armonía entre la población de la ciudad.

En el caso de la ciudad de Cabo San Lucas, el Plan de Desarrollo Urbano actual plantea consolidar una tendencia policéntrica, siguiendo el modelo planteado por Harris y Ullman, que proponen una serie de vacíos urbanos y el surgimiento y consolidación de un centro y subcentros urbanos.

El gobierno local de Los Cabos ha dado un paso importante al crear el Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (IMPLAN-Los Cabos) para revertir la situación de caos que originó el acelerado crecimiento de esta ciudad desde la década de los ochenta, y que se expresó en la falta de capacidad de los tres niveles de gobierno para proyectar un crecimiento armónico y proveer de adecuados servicios a una gran masa de población atraída por el desarrollo del turismo a partir del impulso del CIP de los Cabos.

El primer instrumento realizado por el IMPLAN-Los Cabos fue la actualización del Plan de Desarrollo Urbano, que se plantea una política hasta el año 2040 y que formula una serie de propuestas encaminadas a consolidar una ciudad policéntrica, donde se fortalezcan el centro y los subcentros.

Se trata de una iniciativa ambiciosa para incorporar los diferentes sectores de la ciudad y hacer de la localidad un ente dinamizado por corredores urbanos que integren la ciudad con sus habitantes. Esos sectores, llamados centro y subcentros urbanos, sobre todo los ubicados en el norte y oriente de la ciudad, requieren de un plan de inversión elevado para dotarles de las infraestructuras suficientes, como parques, bibliotecas, instalaciones deportivas, centros educativos, etc., para darles coherencia e integración con el restante entramado urbano. Por ello, un gran reto será conseguir los mecanismos de financiación adecuados para revertir estas grandes carencias de infraestructuras sociales en gran parte de la ciudad, cristalizando la viabilidad de los corredores urbanos, sobre todo la Nicolás Tamarral y la de Alta

Tensión, que de manera urgente demandan su pavimentación. Necesario será también asegurar la continuidad del Plan por encima de los cambios naturales en la administración municipal, a partir de los relevos gubernamentales.

El éxito de un destino turístico está ligado a la incorporación y apropiación de la ciudad por parte del sector que provee de mano de obra a la actividad económica, lo que, de no realizarse, pude suponer una polarización que cancele la posibilidad de tener la paz social indispensable para el goce y disfrute de quienes vienen a consumir el producto turístico.

Bibliografía

- Ángeles Villa, M. y Gámez A. E.
 2004 "Crecimiento turístico y desarrollo humano en B.C.S". Ponencia en Seminario Anual de Investigación del la Cuenca del Pacífico. Universidad de Colima. Colima, México.
- Ángeles Villa, M. y Juárez, E.
 2012 "Vulnerabilidad social ante el cambio climático en Baja California Sur". Gobierno de B.C.S. Coordinación General de Desarrollo Sustentable. Proyectos Estratégicos - PEACC – Módulos. La Paz, México.
- Balarezo, T.
 1990. *Viabilidad del sector turístico en el Desarrollo Socio-Económico de Baja California Sur, desde una perspectiva ambiental (caso de Los Cabos, BCS)*. Tesis de Maestría en Desarrollo Regional. Colegio de la Frontera Norte. Tijuana, México.
- Baños, J.
 2012 "Ocupación del territorio litoral en las ciudades turísticas de México". Revista Bitácora Urbano Territorial, Col. 20, núm. 1. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, pp. 41-52.
- Batres, J.
 2012 *Crecimiento urbano e industrial, consecuencias ambientales en las lagunas urbanas y periurbanas en Tampico-Madero-Altamira del sur de Tamaulipas (Méjico).Análisis de 1823 a 2010*. Tesis Doctoral. Universitat de Barcelona. España.
- Bazant, J.
 2008 "Procesos de expansión y consolidación urbana de bajos ingresos en las periferias". Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol. 13, Núm. 2, junio-diciembre, 2008, pp. 117-132. Universidad Nacional de Colombia.
- Bojórquez Luque, J.
 2011 "Importancia de la tierra de propiedad social en la expansión de las ciudades en México". Ra Ximhai, mayo-agosto, año/Vol. 7, Número 2. Universidad Autónoma Indígena de México. Mochicahui, El Fuerte, Sinaloa. pp. 297-311.

- Bojórquez Luque, J.
 2013 *Expansión urbana en áreas ejidales en el marco de las reformas al artículo 27 constitucional y el desarrollo turístico en Cabo San Lucas, B.C.S.*
 Tesis de maestría. UABCS. La Paz, México.
- Clavé, S.
 1998 "La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística". Documents d'anàlisi geogràfica, N° 32. Universidad Autónoma de Barcelona-Universidad de Girona, España. pp.. 17-43
- CONAPO
 2002 *Sistema Urbano Nacional: Población y tasas de crecimiento, 1990-2000*. México, D.F.
- Engels, F.
 1977 *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Ed. de cultura Popular. México.
- Enríquez, J.
 2008 "Segregación y fragmentación en las nuevas ciudades para el turismo. Caso Puerto Peñasco, Sonora, México". Topofilia, Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales. Centro de Estudios de América del Norte, El Colegio de Sonora, Volumen I, Número 1, septiembre de 2008.
- Escolano, S. y Ortiz, J.
 2005 "La formación de un modelo policéntrico de la actividad comercial en el Gran Santiago (Chile)". Revista Geografía Norte Grande, núm. 34. Pontificia Universidad católica de Chile. Pp. 53-64.
- FONATUR
 2012 "Proyectos y desarrollos". <http://www.fonatur.gob.mx/es/index.asp> Accesado el 9 de octubre de 2012.
- Gámez, A. E. et al
 2010 "Las mujeres en la migración interna y empleo informal en Baja California Sur". Revista de estudios de Género La Ventana, vol. 4, núm. 32. Universidad de Guadalajara. Guadalajara, México.
- González de Olarte, E. y Del Pozo, J.
 2012 "Lima, una ciudad policéntrica. Un análisis a partir de la localización del empleo". Investigaciones Regionales, Núm. 23. Asociación Española de Ciencia Regional. España. pp. 29-52.
- Hormigo, P.
 2006 *La evolución de los factores de localización de las actividades*. Tesis doctoral. Departamento de Infraestructura del Transporte y del Territorio. Universidad Politécnica de Cataluña. España.
- Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos
 2011 *Actualización del Plan de Desarrollo Urbano San José del Cabo-Cabo San Lucas 2040*. Versión preliminar. Nivel estratégico. Los Cabos, México.
- Judd, D.
 2003 "El turismo urbano y la geografía de la ciudad". Revista Eure vol. XXIX, núm. 87, Santiago de Chile, pp. 51-62.
- Monge, F.
 2007 "La ciudad desdibujada. Aproximaciones antropológicas para el estudio de la ciudad". Revista dialectológica y tradiciones populares, enero-junio, vol. LXII, n.º 1. Instituto de la Lengua, Literatura y antropología-Consejo Superior de Investigaciones Científicas. España.
- ONU-HABITAT
 2011 *Estado de las ciudades en México 2011*. ONU-HABITAT-SEDESOL. México. D.F.
- Peña Sánchez, A.
 2006 *Las disparidades económicas intrarregionales en Andalucía*. Tesis doctoral. Universidad de Cádiz, Departamento de Economía General. España.
- Ramírez Carrasco, F.
 2003 *Valoración de la congruencia espacial entre la actividad residencial y terciaria en el centro urbano de Barcelona*. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Cataluña. España
- Rojas, C. et al
 2009 "Estructura urbana y policentrismo en el Área Metropolitana de Concepción". Revista Eure, Vol. XXXV, N° 105. Santiago de Chile.
- Schelotto, S.
 2008 "La ciudad de Montevideo: ¿una metrópoli policéntrica?". Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos No. 2, diciembre 2008, pp. 37-46
- Schteingart, M.
 1987 "Expansión urbana, conflictos sociales y deterioro ambiental en la Ciudad de México". Estudios demográficos y urbanos Vol. 2, núm. 3 (6). El Colegio de México. México, D.F.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes
 2007 *Programa carretero 2007-2012 y sus 100 proyectos estratégicos*. México, D.F.
- Secretaría de Finanzas de B.C.S
 2012 Adjudicación de licitaciones. Fideicomiso de Obras e Infraestructura Social Municipio de los Cabos (FOIS Los Cabos). http://secfin.bcs.gob.mx/finanzas/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=7&Itemid=918 accesado el 10 de octubre de 2012.
- Tello, M.
 2010 "Del desarrollo económico nacional al desarrollo local: aspectos teóricos". Revista CEPAL 102. Santiago de Chile.
- Vilanova, J.
 1997 "Las tramas residenciales en la Barcelona metropolitana". Papers. Regió Metropolitana de Barcelona, núm. 26, Pp.. 53-70.
- Vera, F. y Baños, C.
 2010 "Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral: las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico". Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N.º 53. Universidad de Alicante. España. pp. 329-353.

Recibido: 15/04/2013
 Reenviado: 09/01/2014
 Aceptado: 11/01/2014
 Sometido a evaluación por pares anónimos