

## **El derecho a la ciudad y rescate del espacio público en zonas urbanas turistizadas. Una reflexión para Los Cabos, Baja California Sur (México)**

*The right to the city and the rescue of public space in touristic urban areas. Reflections on Los Cabos, Baja California Sur (Mexico)*

**Jesús Bojórquez Luque**

Universidad Autónoma de Sinaloa, México

jesbojorquez70@hotmail.com

**Manuel Ángeles Villa**

Universidad Autónoma de Baja California Sur, México

manan@uabcs.mx

**Alba E. Gámez**

Universidad Autónoma de Baja California Sur, México

agamez@uabcs.mx

**Recibido:** 26/05/2018

**Aceptado:** 24/07/2018

### **Formato de citación:**

Bojórquez Luque, J.; Ángeles Villa, M.; Gámez, A.E. (2019). "El derecho a la ciudad y rescate del espacio público en zonas urbanas turistizadas. Una reflexión para Los Cabos, Baja California Sur (México)". *Aposta. Revista de Ciencias Sociales*, 80, 109-128, <http://apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/bojorquez.pdf>

### **Resumen**

A partir de dos propuestas para la revitalización del espacio público de la ciudad de Cabo San Lucas, destino turístico en el noroeste mexicano, en este artículo se realiza una reflexión sobre las posibilidades emancipadoras de esos proyectos a la luz de las aportaciones a la conceptualización del derecho a la ciudad de Lefebvre, Harvey, y Marcuse. Los casos señalados exhiben la contradicción entre la tendencia a la neoliberalización y privatización del espacio, por una parte, y la demanda exigente de democratización de los espacios urbanos en tanto un aspecto clave del derecho a la ciudad, por otra. En ese marco, los planes municipales de desarrollo urbano, rectores de la planeación urbana local, tendrían que constituirse en instrumentos fundamentales para resistir estas tendencias y abonar a la participación activa de la ciudadanía en el fortalecimiento del espacio público.

## Palabras clave

Derecho a la ciudad, neoliberalización del espacio, turistización, Cabo San Lucas.

## Abstract

Starting from an analysis of two proposals for the revitalization of the public space in the city of Cabo San Lucas, an international tourist destination in northwestern Mexico, this paper addresses the emancipatory possibilities of such projects in light of Lefebvre, Harvey, and Marcuse's work on the *right to the city*. Those two cases show the contradictions between the trend towards the neoliberalization and privatization of space, and the pressing demand for the democratization of urban public spaces as a key aspect of the *right to the city*. In this context, municipal plans for urban development, as rector of local urban planning, should become fundamental instruments resisting neoliberalizing objectives tendencies and contributing to the active participation of citizens in strengthening public space.

## Keywords

Right to the city, neoliberalization of space, touristification, Cabo San Lucas.

## 1. Introducción

A la luz de las aportaciones a la conceptualización del derecho a la ciudad de Henri Lefebvre, David Harvey y Peter Marcuse, en este artículo se realiza una reflexión sobre las posibilidades emancipadoras de dos proyectos de remodelación de espacios para uso público en la parte costera de Los Cabos, en el estado de Baja California Sur. Es ese un municipio altamente turistizado en el noroeste mexicano que exhibe un marcado contraste, entre su zona turística y los asentamientos poblacionales, reconocido como inaceptable (Castillo y Martínez, 2018; Bojórquez, 2014). Así, la propuesta de los proyectos señalados exhibe la contradicción entre la tendencia a la neoliberalización y privatización del espacio, por una parte, y la demanda exigente de democratización de los espacios urbanos como un aspecto clave del derecho a la ciudad, por otra.

El trabajo inicia con una discusión sobre el derecho a la ciudad a partir de las aportaciones de los tres autores citados, para luego examinar algunas referencias sobre el espacio público urbano en tiempos neoliberales. Le sigue una exposición de algunos de los principales aspectos de la socioeconomía de Los Cabos para, en ese contexto, hacer una presentación de los dos proyectos mencionados que, considerando el marco de las tendencias turistizantes de la región, corren el riesgo de contribuir a una apropiación aún más desigual del espacio. El texto concluye con algunos elementos para democratizar la apropiación de los espacios públicos, fortalecer iniciativas locales gubernamentales y abonar a la participación de la ciudadanía en ese proceso.

La discusión anterior es pertinente en el contexto de la exclusión de que es objeto la población más desfavorecida económica y socialmente respecto al acceso y disfrute de las playas en los destinos de turismo masivo en México llamados Centros Integralmente Planeados (CIP) (Brenner y Aguilar, 2002; Dávila, 2014).<sup>1</sup> Estos Centros se caracterizan

---

<sup>1</sup> Los primeros CIP fueron instaurados por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) desde los años setenta del siglo pasado. En la página de internet de esta entidad del gobierno mexicano aparecen los siguientes CIP: Cancún (Quintana Roo), Riviera Nayarit (Nayarit), Marina Cozumel (Quintana Roo), Los Cabos (Baja California Sur), Ixtapa (Guerrero), Huatulco (Oaxaca), Loreto-Puerto Escondido (Baja California Sur), Litibú y Costa Capomo (Nayarit), Playa Espíritu (Sinaloa) (FONATUR, 2016).

por la construcción de hoteles e instalaciones turísticas y comerciales sobre las zonas litorales y de playa en las ciudades costeras que los albergan, a los que se tiene acceso siempre que se puedan pagar los servicios ahí ofrecidos. Otro rasgo de los CIP es la existencia de una alta inmigración trabajadora con condiciones de vida que no permiten la convivencia con los turistas en los mismos términos económicos (Ángeles *et al.*, 2017). Así, se da un proceso que cuestiona el principio del derecho a la ciudad, esto es, el derecho a no ser expulsado de la centralidad, a no “ser removido de la realidad urbana por una organización discriminatoria y segregacionista [...] que expele hacia los espacios periféricos a quienes no son partícipes del privilegio político” (Lefebvre, 1996: 195).

El Ayuntamiento de Los Cabos, en tanto orden de gobierno de carácter local, declara haber dado un paso importante hacia la provisión de nuevos lugares de encuentro para los habitantes cabeños con la conformación, en 2010, del Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (IMPLAN-Los Cabos). Esta entidad municipal se ha encargado de diseñar y construir un Plan Director de Desarrollo Urbano San José del Cabo y Cabo San Lucas, BCS, 2040 (PDU 2040) (IMPLAN-Los Cabos, 2013), conectadas entre sí por un corredor turístico de 35 kilómetros que da vida al Corredor Turístico de Los Cabos, uno de los principales destinos internacionales de sol-playa de México.

Ese instituto de planeación urbana señala en su visión que el desarrollo urbano sostenible es el eje rector de su proceso de planeación, y que las políticas de desarrollo urbano que se establecen en el documento buscan armonizar la competitividad del destino con un desarrollo urbano-turístico integrado y sustentable, humanista (IMPLAN-Los Cabos, 2013: 206). De ese modo, el IMPLAN-Los Cabos propuso tres proyectos que pretenden conformar una estrategia de rescate del espacio urbano (las playas y sus accesos) para erigirlos como lugar de convivencia e interacción de la población, así como promover el disfrute público (*ibíd.*: 214) de los recursos naturales en la ciudad de Cabo San Lucas: los andadores costeros de Bahía Cabo San Lucas y de El Tule, y el Proyecto Integral Constituyentes.

Los planes de desarrollo municipales en México representan para los gobiernos locales un importante instrumento de ordenamiento urbano que, de ser empleado bajo la lógica de la democratización del espacio público, podrían abonar al rescate de tales espacios y a la implementación de estrategias para fortalecer la confluencia y convivencia social. Con esos medios debería ser posible evitar la “extinción de la planeación urbana” (Pradilla, 2009: 205) y fomentar una mayor interacción social en las ciudades, teniendo como consecuencia una sociedad más vigorosa.

Las nuevas estrategias deberían resultar en un mayor “cruzamiento de movilidades”, en “la búsqueda de referentes comunes” que “permitan la construcción de formas democráticas de vida pública, gobierno y gestión urbana” (Ramírez Kuri, 2013: 622-623). Ello podría minimizar o atenuar el impacto negativo que conllevan los fenómenos de exclusión social y espacial que se presentan en las ciudades, como las de Los Cabos, enmarcadas por los procesos de turistización y neoliberalización.

## **2. El derecho a la ciudad y la ciudad neoliberal**

Una de las más grandes contradicciones de nuestros tiempos es, por un lado, la neoliberalización y privatización del espacio (Cahill y Konings, 2017; Pradilla, 2009; Hackworth, 2007), y, por el otro, la creciente demanda por la democratización de los espacios de la ciudad. Esto último busca que la unidad urbana no sea solo fuente del lucro de algunos desde el punto de vista económico, sino que sus beneficios económicos, sociales y culturales fluyan hacia la generalidad de los habitantes (Ramírez

Kuri, 2013). Lefebvre ya había explicado esas contradicciones a partir de un esquema conceptual dialéctico (2013: 92): el espacio social debe entenderse, a la vez, como una práctica espacial (“espacio vivido”), una representación del espacio (“espacio concebido”), y un espacio de representación (“espacio percibido”). De éstos, en el neocapitalismo, el espacio concebido es dominante; es el espacio de los profesionales (en oposición al espacio de la vida cotidiana): homogéneo, mensurable, divisible y mercantilizable (*ibíd.*: 96-97).

Al espacio homogéneo se contraponen uno holístico, que atiende al contexto físico, las relaciones sociales y la vida cotidiana: el espacio diferencial. Este espacio es el proyecto de una sociedad diferente y surge de las contradicciones del espacio abstracto, entre las cuales la principal es la que ya había identificado Marx: la contradicción entre las fuerzas productivas y las relaciones sociales de producción (*ibíd.*: 389-391). El espacio diferencial surge al interior del espacio abstracto en la búsqueda de un contra-espacio; nace de la resistencia a las agendas de los desarrolladores del suelo, los planificadores espaciales y el Estado. El derecho a la ciudad es el derecho a la diferencia (Schmid *et al.*, 2014: 12).

Para el geógrafo David Harvey (2008: 23) el derecho a la ciudad implica pasar de un urbanismo basado en la explotación a un urbanismo apropiado para la especie humana (Harvey, 1973: 314). El filósofo y planificador urbano Peter Marcuse, por su parte, afirma que el derecho a la ciudad es un derecho exigente que incluye, como demanda mínima, “una ciudad donde se satisfagan las necesidades materiales y aspiracionales” (Marcuse, 2009: 193). Marcuse es uno de los autores que mayor énfasis da a la afirmación lefebvriana del derecho a la ciudad como una demanda exigente que responde directamente al “apartheid espacial” que caracteriza los centros urbanos de la actualidad: por una parte, la concentración espacial de una nueva forma de pobreza humana; por la otra, de actividades económicas altamente especializadas con fuertes conexiones internacionales (Marcuse y van Kampen, 2000: 3).

Las claves para la acción son las demandas y reclamos transformativos, y las estrategias incluyen una serie de reformas para la eficiencia, reformas liberales, reformas radicales y el cambio transformador, cada uno de los cuales incluye a su antecesor (Marcuse, 2012).<sup>2</sup> Los principios que fundamentan tal ciudad incluyen conceptos tales como la justicia, la equidad, la democracia, el desarrollo pleno de las capacidades y el potencial humano; a todos de acuerdo con sus necesidades y habilidades, lo que incluye el reconocimiento de las diferencias humanas. La sustentabilidad y la diversidad estarían integradas en estos principios, aunque no como objetivos en sí mismos sino como deseos.

En años recientes se ha dado una explosión en el uso del concepto del derecho a la ciudad, tanto en la acepción lefebvriana de una resistencia revolucionaria, como en el sentido de una expansión de los derechos liberales en el contexto del modo de producción vigente (Mayer, 2012). Los actuales esfuerzos de institucionalizar ese derecho no remiten a una transformación de la ciudad existente por la vía de una

---

<sup>2</sup> Las reformas de eficiencia permiten “hacer más con menos”, mientras que las liberales buscan reducir los efectos más negativos de determinadas problemáticas (“evitar el daño a unos sin causarle daño a otros”, como el principio de Pareto en la economía neoclásica). Las reformas radicales buscan la redistribución y la reducción de la desigualdad, permaneciendo dentro de los límites institucionales existentes. El cambio transformativo aborda las causas sistémicas de los problemas y desafía las relaciones de poder existentes. En relación a la planeación urbana, Marcuse da los siguientes ejemplos para el caso estadounidense: -Eficiencia: una unidad de planeación técnicamente independiente con el personal adecuado; -Liberal: juntas de asesores de la comunidad; -Radical: junta comunitaria de planeación con poder de decisión; -Cambio transformador: juntas municipales de planeación con poder decisorio, conformadas por la ciudadanía e independientes del poder, propiedad pública del suelo.

reestructuración radical de las relaciones económicas, políticas y sociales. Más bien, abogan por el derecho a participar en la toma de decisiones sobre la producción del espacio urbano y una ciudad más incluyente, pero sin trastocar las relaciones sociales imperantes. Esta línea de razonamiento supone, por ejemplo, que la municipalización de la toma de decisiones, por situarse más cerca de la ciudadanía, es una (posible) respuesta a la exclusión social del neoliberalismo (Blancas Martínez, 2001). En la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, promulgada en 2004, se abunda sobre esto:

Los espacios y bienes públicos y privados de la ciudad y de los ciudadanos deben ser utilizados priorizando el interés social, cultural y ambiental. Todos los(as) ciudadanos (as) tienen derecho a participar en la propiedad del territorio urbano dentro de parámetros democráticos, de justicia social y de condiciones ambientales sustentables. En la formulación e implementación de las políticas urbanas se debe promover el uso socialmente justo, con equidad entre los géneros y ambientalmente equilibrado del espacio y suelo urbano y en condiciones seguras. (ONU – Hábitat, 2004, Artículo II).

El derecho a la ciudad –se insiste– debe ser ejercido y reivindicado por la ciudadanía en la arena política, a través de movimientos sociales que vigilen el diseño de las políticas públicas, por organizaciones de la sociedad civil que participen de lleno en la discusión de ciudad posible, y por partidos políticos que funcionan como contrapesos de quien en está en el poder y buscan mejores condiciones para sus ciudadanos (Delgadillo, 2012: 117-118). Así en la práctica los gobiernos, especialmente los de carácter local, deben buscar mecanismos que garanticen el fortalecimiento de espacios abiertos donde confluya toda la ciudadanía.

Los planes de desarrollo urbano deben constituirse en los instrumentos idóneos para tal fin, estableciendo acciones en defensa del derecho a la ciudad, fundamentados en la consolidación de derechos a través de políticas urbanas que buscan la subsidiaridad (Guillén, 2011: 20). Asimismo, debe asegurarse la revalorización de la ciudad como nicho de espacios públicos que permitan la integración de la comunidad, promoviendo la apertura y el respeto a la diferencia. Los espacios públicos han de ser funcionales, accesibles y equipados de forma tal que aumenten la calidad de vida de la ciudadanía y potencien su uso (Borja, 2002: 83).

Sin embargo, la codificación del derecho a la ciudad es por sí sola insuficiente y, en su idealismo, probablemente dañina si nos aleja de la posibilidad de “elucidar gradual o súbitamente, una práctica social diferente” (Lefebvre, 2013: 117). Lo que se requiere, insiste Lefebvre, es encontrar el camino hacia un nuevo espacio social, es decir, hacia una nueva forma de vida social y otro modo de producción. Esto cobra especial relevancia en la medida en que el neoliberalismo está teniendo un impacto particular en el entorno urbano, pues en los tiempos actuales la ciudad ha entrado a un proceso de debilitamiento en sus espacios públicos y la privatización se vuelve norma.

### **3. Turistización y contracción del espacio público**

Uno de los teóricos que más ha desarrollado el concepto de espacio público ha sido el urbanista catalán Jordi Borja (1998: 14-15). Ese autor afirma que el espacio público tiene una naturaleza jurídica que está sujeta a reglamentación por parte de las instituciones de gobierno; que tiene la facultad de administrar, proteger y garantizar el libre acceso a todos los habitantes, y que estipula la manera como se utiliza y las actividades que se puedan llevar a cabo en dichos espacios. Así, el concepto de espacio público parte de una separación legal, por un lado, entre la propiedad privada, en su

aspecto urbano, catastral o registro público de la propiedad, donde los particulares pueden construir un patrimonio; y, por otro, la propiedad pública que se caracteriza por ser un espacio libre de edificaciones, exceptuando infraestructura de equipamiento y servicios públicos, que son destinados a un uso colectivo o social y que le da vigor e integración a la ciudad o entorno urbano (Borja, 1998: 15).<sup>3</sup>

Como anticipó Lefebvre (2013), el neoliberalismo ha convertido a las ciudades en productos. Los centros urbanos han cobrado un nuevo protagonismo, en particular con la adopción del giro empresarial (Vives Miró, 2011), que exige a las autoridades jugar un papel activo en la promoción de las ciudades en un esfuerzo competitivo continuo de atraer inversiones (Spirou, 2011). En ese contexto, “la novedad del periodo neoliberal es que se abre y se profundiza un nicho de mercado, cada vez más internacional, de consumidores de este tipo de espacios” (Calonge, 2015: 144): grupos empresariales y financieros, empleados de alta calificación y remuneración para cuyos gustos y preferencias las ciudades deben producir un territorio.

El origen del espacio público es la tradición democrático liberal, como forma de la igualdad de los seres humanos, de un espacio que los acepta, los recibe y los cobija, donde no importa la filiación política ni los estratos socioeconómicos. Sin embargo, el espacio público está en crisis y desapareciendo, ante la presión privatizadora de la globalización que se manifiesta en formas de control como la videovigilancia y el patrullaje por las fuerzas del orden. Un ejemplo son las plazas públicas, parte de la tradicional arquitectura latinoamericana, que por restricciones de acceso o cierre tienden a desaparecer como espacios de manifestación social y política (Low y Smith, 2006).

El resultado ha sido el desarrollo de ciudades mercantilizadas, caracterizadas por la fragmentación urbana (Sabatini, 2016) y la exclusión (Álvarez y Ziccardi, 2016). Ciudades que han traído como sello la especulación del suelo (Harvey y Potter, 2009), desplazado a la población de medianos y bajos ingresos hacia la periferia (Bayón, 2016), revalorizado y privatizado los antiguos centros urbanos mediante procesos de gentrificación (Delgadillo *et al.*, 2015), y mantenido a grandes franjas de la población en condiciones de pobreza y vulnerabilidad social. Estas políticas neoliberales, aplicadas a la configuración del espacio urbano, se vienen manifestando a nivel mundial desde los años ochenta del siglo pasado (Giglia, 2002).

El crecimiento del sector turismo ha influido relevantemente la conformación de las ciudades, en tanto factor de dinamización socioeconómica y de recuperación de economías urbanas en crisis; pero también como originador de ciudades (González Pérez, 2013). En ambos casos, el turismo ha sido clave para la conformación de la ciudad, con consecuencias adversas sobre la población local que incluso generan procesos de resistencia contra esa turistización (Cabrerizo *et al.*, 2016). En la medida en que las ciudades se orientan cada vez más hacia la competencia por visitantes y turistas de los sectores de mayores ingresos, que demandan exclusividad, se *turistiza* el territorio. La turistización es aquí entendida como el proceso de transformación del espacio y de las relaciones sociales con cargo al predominio del sector turismo en la economía, la sociedad y la cultura. Sin duda, hay rasgos positivos en ese proceso (crecimiento del mercado de trabajo, y de la demanda de bienes y servicios, por ejemplo), pero al concepto de turistización le subyace una visión crítica de las características y efectos sobre lo turístico (Blázquez y Murray, 2010).

---

<sup>3</sup> Low y Smith (2006) destacan la dificultad de llegar a una definición precisa y aceptada del espacio público. Harding y Blokland (2014) anotan que para el economista político el espacio público es el lugar del consumo colectivo, en oposición al de la lógica del capital, mientras que para el giro cultural tiene una perspectiva simbólica y de imaginario. En general, se ha visto simplemente como un lugar de encuentro (Merrifield, 2013). En este artículo nos decantamos por la noción empleada desde la economía política.

El carácter empresarial de la ciudad (Vives Miró, 2011) incide en la apropiación (entendido como propiedad) de los espacios públicos por parte de los intereses de los grupos económicos que inciden de manera determinante en la producción del espacio. La internacionalización de los hábitats, de las preferencias urbanas, y de los destinos turísticos se acompaña de la exclusión de poblaciones locales que pudieran romper con ese estilo de alto consumo; de modo que lejos queda la noción (Borja y Muxí, 2000: 9) de que el espacio público ha de invitar a la ciudadanía para que ejerza, goce y disfrute la ciudad. En paralelo, se generan condiciones jurídicas que reordenan los espacios para limpiarlos de individuos poco deseables para los nuevos usuarios de la ciudad, a través de la criminalización de actividades identificadas como peligro para la convivencia (Janoschka, 2011: 124). Esto tiene repercusiones relevantes en el uso de los espacios públicos, como se verá enseguida en el caso de Los Cabos.

#### **4. Turismo y privatización del espacio público en Los Cabos, Baja California Sur**

De acuerdo con las cifras más recientes publicadas por el gobierno estatal, en 2015 se hospedaron en instalaciones hoteleras en BCS 1.645.000 visitantes, alojados en alguna de las habitaciones de los 359 hoteles que entonces había. De ese total, 61% fueron turistas extranjeros que llegaron a Los Cabos y realizaron estancias promedio de 4,1 días. Además, el estado recibió en algunos de sus puertos un total de 468.000 visitantes que arribaron en cruceros, de nuevo, fundamentalmente a Los Cabos. Los datos del último censo económico (de 2013) revelan que casi 30% del valor agregado generado en Los Cabos se relaciona directamente con los servicios de alojamiento y preparación de bebidas y alimentos. Estas actividades generan 36% de la ocupación, 19 por ciento de las remuneraciones al personal ocupado y 33% del total de ingresos no salariales, esto es, rentas y ganancias, principalmente (Ángeles *et al.*, 2017). A esto deben sumarse las partes de los sectores de construcción, comercio, y transportes, etcétera, que se relacionan con el turismo. Esto subraya su importancia para el municipio cabeco, así como para la entidad, toda vez que Los Cabos genera más de una cuarta parte del valor agregado (VA) del estado y poco más de 40% de la ocupación (*ibíd.*).

El predominio del sector turismo en Los Cabos ha sido posible, entre otros factores, por el fenómeno migratorio. El significativo crecimiento de la masa de trabajadores ha tenido –al igual que en otros destinos turísticos– un efecto depresivo sobre los salarios. De acuerdo con censo económico para el año 2013, el monto de salarios pagado en ese año fue de 2.750.000 de pesos, pero el valor agregado ascendió a 10.680.000 de pesos, significando que los trabajadores recibieron solo alrededor de 26% del valor de la producción. En el predominante sector alojamiento y preparación de alimentos y bebidas, el valor agregado fue de 3.143.000 de pesos, comparado con un monto salarial de 519.000 de pesos, o solo 16% del VA. En este sector, el salario promedio durante el trimestre del levantamiento del censo era de 20.507 pesos, aunque la productividad del trabajo ascendió a 124.217 pesos por trabajador (Ángeles *et al.*, 2017). Estas cifras evidencian la importancia del espacio público (plazas y playas) para las actividades de convivencia social y esparcimiento de la población para una población creciente y sin los ingresos suficientes para disfrutar de los espacios del goce, la oferta turística, de los que depende la economía cabeco, como enseguida se presenta.

Como antes se subrayó, la fuerte incidencia de las actividades turísticas se relaciona directamente con una de las más serias problemáticas urbanas de la actualidad: la privatización de las áreas públicas y los espacios comunes de convivencia social, procesos que forman parte de las políticas públicas que han neoliberalizado el espacio para la creación de espacios para el goce, o bien como uno de los pasivos del fenómeno de inseguridad. Así, prolifera la consolidación de barreras que controlan o tratan de

evitar el acceso a quienes no pertenecen al círculo social de los espacios “exclusivos”: los llamados cotos o privadas residenciales (Méndez, 2004: 2). El resguardo de esa exclusiva privacidad se da a través de dispositivos de seguridad, cámaras de vigilancia y empleados de seguridad que manejan los mecanismos de control de ingreso y salida (BCS Noticias, 2015a; Méndez, 2004; Bojórquez *et al.*, 2016). Se da también fundamentalmente, a través de los procesos de exclusión social que caracterizan a la ciudad neoliberal (Pradilla, 2009).

La privatización de los espacios públicos no sólo se manifiesta en los cotos residenciales, sino también en los espacios de uso común. En el caso de las ciudades turísticas costeras, conocidas como destinos de sol y playa, la playa es un elemento importante del espacio público que armoniza la convivencia social a partir de la confluencia de la gente sin importar su condición económica y social. Sin embargo, en tiempos de la neoliberalización del espacio, el fenómeno de la privatización generalizada (con hoteles y residencias a línea de playa) profundiza la segregación residencial y la exclusión de grandes sectores de la población del disfrute de sus espacios de convivencia, como el entorno costero. Enseguida se presenta el proceso de construcción del destino turístico de Los Cabos, así como los efectos de la apropiación desigual del espacio, y la privatización del espacio público.

#### 4.1. La ciudad Cabo San Lucas, Baja California Sur

A principios del siglo XX, Cabo San Lucas era una pequeña localidad pesquera que desplazó a San José del Cabo, la cabecera municipal, y se convirtió en el centro dinamizador de la economía de la región tras su acelerado crecimiento turístico desde principios de los años noventa. Lo anterior ha sido acompañado de una transformación notoria de su demografía. En los años veinte del siglo pasado la población de Cabo San Lucas no llegaba ni a 500 habitantes y la comunicación con el macizo continental era solamente por la vía marítima o terrestre circunvalando la península en un viaje de días. Las principales actividades económicas eran de carácter primario como la ganadería y la pesca. Aunque históricamente Cabo San Lucas no ha tenido vocación industrial, en esa época había una pequeña fábrica de jabón, dos tiendas y una escuela y, en 1927, se estableció la Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas, primera procesadora de atún en México (Montoya, 2003: 21-23).

**Fig. 1. Ubicación del municipio de Los Cabos, Baja California Sur, México**



Fuente: BBC Mundo, México (2018).



Aunque desde fines de los sesenta ya se planeaba su ejecución, Los Cabos empieza a realizarse como proyecto turístico a partir de 1974, cuando se decreta la creación del Puerto de Cabo San Lucas, en esa localidad, y se dota de infraestructura urbana a San José del Cabo. En 1974 el Puerto de Cabo San Lucas se convirtió en Marina, construyéndose una dársena en Cabo San Lucas el año siguiente para atracar el transbordador que traería la maquinaria que construiría la Carretera Transpeninsular. Así, de ser un pueblo de pescadores artesanales, Cabo San Lucas se ha convertido en el destino de la aplicación de una serie de políticas públicas en el llamado Centro Integralmente Planeado (CIP) de Los Cabos por parte del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), la entidad del gobierno mexicano que se dedica a la planeación de infraestructura turística (Ángeles *et al.*, 2017).

El CIP de Los Cabos empezó a operar en 1976, como el tercero del país abarcando un corredor de 33 km de longitud formado por las localidades de San José del Cabo y Cabo San Lucas; relativamente cerca (poco más de mil kilómetros de distancia) de California, de donde proviene buena parte de sus visitantes. Si bien, todavía en la década de los setenta, la región se mantenía aislada con el resto del macizo continental, aunque algunos hoteles habían sido construidos con el objetivo de brindar lujo y comodidad para los visitantes que esencialmente realizaban actividades de pesca deportiva, como en los casos de los hoteles Hacienda de Cabo San Lucas, Camino Real, y Finisterra.

En 1988, con la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), FONATUR y la empresa Cabo Marina edificaron una marina para embarcaciones menores y mega-yates, ocupando 19% de la superficie del puerto. Con ello, la dársena se encauzó para este tipo de embarcaciones, dándole un giro turístico de exclusividad al destino. En la actualidad, la marina y el puerto de Cabo San Lucas son elementos importantes en la visión global del destino y de FONATUR en su operación en la región (Consultoría Técnica S.C, 2008; FONATUR-API, 2006). Un elemento central en esto es que la marina y las construcciones turísticas aledañas se hicieron a pie de playa, con lo que la ciudad fue privada de un malecón o avenida costera urbana, privatizando el litoral para efectos prácticos.

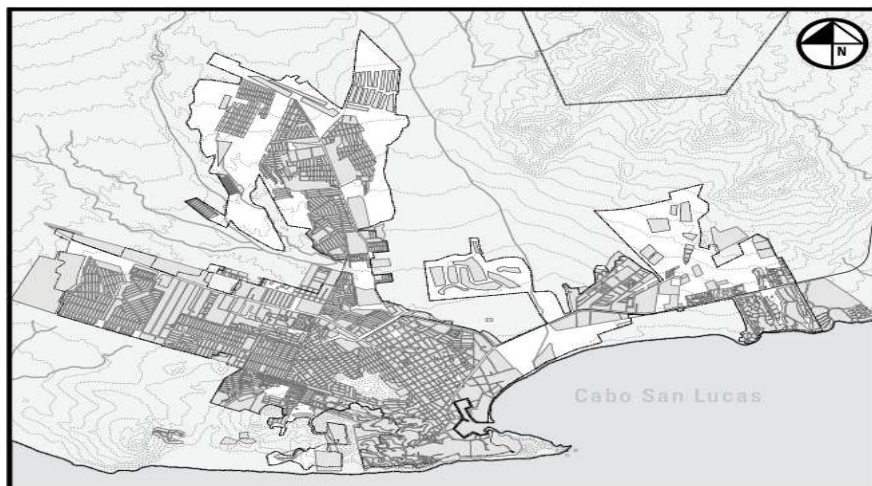
Si bien la ciudad de San José del Cabo, cabecera municipal, comparte un flujo constante de recursos humanos y materiales con Cabo San Lucas, actualmente ésta es la segunda localidad en importancia económica después de La Paz, capital de Baja California Sur; al mismo tiempo, el municipio de Los Cabos ya supera a La Paz en población y en la generación de valor agregado (Ángeles *et al.* 2017). Una consecuencia de la conformación de Los Cabos y, específicamente, de Cabo San Lucas como un destino tanto para el ocio como para segundas residencias, ha sido la fuerte atracción de población de municipios aledaños y de otros estados de la República, además de residentes temporales extranjeros (estadounidenses y canadienses, principalmente). Como se presenta enseguida, esto ha tenido consecuencias relevantes en términos de la construcción y apropiación del espacio.

#### **4.2. Crecimiento poblacional, vivienda y acceso a playas**

El dinamismo del sector turismo modeló el comportamiento demográfico del estado y en especial del municipio de Los Cabos, donde se concentró el crecimiento turístico sudcaliforniano, al convertir a Sudcalifornia en una entidad esencialmente receptora de migrantes. 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 tener más de 14.000 habitaciones de hotel, campos de golf exclusivos y ser visitado por casi dos millones de turistas anualmente. La población de ese municipio

creció de 10.000 habitantes en 1970 a casi 170.000 en 2005, lo que significó 40% de los habitantes en el estado; en esa ocasión se trasladaron al estado 41.313 personas, cantidad que representó 1,7% del total de migrantes internos al país (Gómez *et al.*, 2010: 225-226). Visto de otra forma, la población de Los Cabos, que en 2000 era de solo 105.469 habitantes, en 2015 sumaba 287.671 como resultado de una tasa de crecimiento anual de 8% registrada especialmente entre 2000 y 2010, durante un período de auge turístico que solo fue interrumpido por la crisis financiera estadounidense de 2007-2008. En la actualidad, el municipio cabeño acoge 40% de la población del estado (Gobierno del Estado, 2017).

**Fig. 2. Cabo San Lucas, Baja California Sur (México)**



Fuente: Modificado de IMPLAN-Los Cabos (2011).

El acelerado crecimiento del turismo ha sido una gran fuente de empleos y derrama económica, pero especialmente de la ciudad de Cabo San Lucas ha evidenciado la incapacidad de los gobiernos estatal y municipal para resolver los problemas y necesidades de una población en constante crecimiento. Además, la concentración geográfica y sectorial de la inversión ha provocado externalidades negativas como baja calidad de vida en la población, presión social para obtener tierra habitacional y una consecuente especulación en el sector de bienes inmuebles (Bojórquez Luque *et al.*, 2015). Lo anterior ha consolidado una geografía del espacio desigual y, por tanto, segregada y polarizada, en la que el ejido Cabo San Lucas ha tenido un papel protagónico como proveedor de tierra para vivienda.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> El centro fundacional de Cabo San Lucas se consolidó en torno al área del puerto y su centro comercial. Así la expansión de la mancha urbana se duplicó para el año de 1993 ampliándose hacia zonas aledañas, incluyendo las colonias Ejidal, Arenal, Obrera, 4 de Marzo y Lomas del Sol. Igualmente, se desarrollaron asentamientos de altos ingresos como el fraccionamiento El Pedregal, cercano a la zona de la Marina. De 1993 a 2004 se da 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 y El Caribe, algunas por invasión; así como fraccionamientos para altos ingresos en la zona del corredor turístico. En la reciente etapa de expansión territorial, de 2007 a la fecha, han surgido asentamientos en la zona residencial El Pedregal y fraccionamientos de alta plusvalía en el corredor turístico; también otros de alta densidad y carácter popular como Las Palmas, Miranda y Azteca, y zonas habitacionales de ingresos medios y medios-altos construidas por inmobiliarias como Las Palmas Homex, Lomas del Valle, Chula Vista, y Aura. En adelante, se avizora un crecimiento en el norte de la ciudad, en el polígono del ejido Cabo San Lucas, como el principal aportador de tierra para vivienda (Bojórquez Luque y Ángeles, 2014).

En ese escenario destaca que muchos asentamientos se hayan establecido en zonas de riesgo. La gran masa de trabajadores que llegó a la localidad en medio de la bonanza laboral, pero que no tuvo salarios suficientes para obtener vivienda edificada, enfrentó (y lo sigue haciendo) limitaciones para acceder a tierra y vivienda formal; especialmente ante los altos precios de bienes raíces, alquiler y alimentos. Los asentamientos irregulares en tierra ejidal fueron la norma, aunque instituciones de vivienda del Estado han creado fraccionamientos de vivienda popular en la última década. Adicionalmente, la acumulación de rezagos en servicios urbanos es de tal magnitud que actualmente se reconoce como uno de los problemas más graves que aquejan a Baja California Sur. Igualmente, la competencia por el agua entre el sector turismo y la población residente, dadas las características semidesérticas y poca precipitación pluvial de la región (Graciano, 2018).

El crecimiento poblacional, entre otras cosas, se manifiesta en la necesidad de disponer de mayores espacios para la recreación. Sin embargo, el modelo de desarrollo turístico ha provocado la privatización de las playas que, de ser espacios naturales de confluencia y recreación de los sanluqueños con acceso público, han sido prácticamente eliminados. Esto es notorio con la conversión de la antigua carretera que bordeaba la costa y que ahora se ha convertido en vía de ingreso exclusivo a los hoteles en el Corredor turístico. Así, tanto San José del Cabo como Cabo San Lucas están entre el grupo de ciudades costeras desde cuya zona central hay reducidas posibilidades de avistar el mar. Como reemplazo de la antigua carretera se construyó una de cuatro carriles a espaldas de los *resorts*, lo que dificulta el acceso a las playas para las personas que carecen de vehículo para trasladarse (Bojórquez Luque *et al.*, 2015: 286).

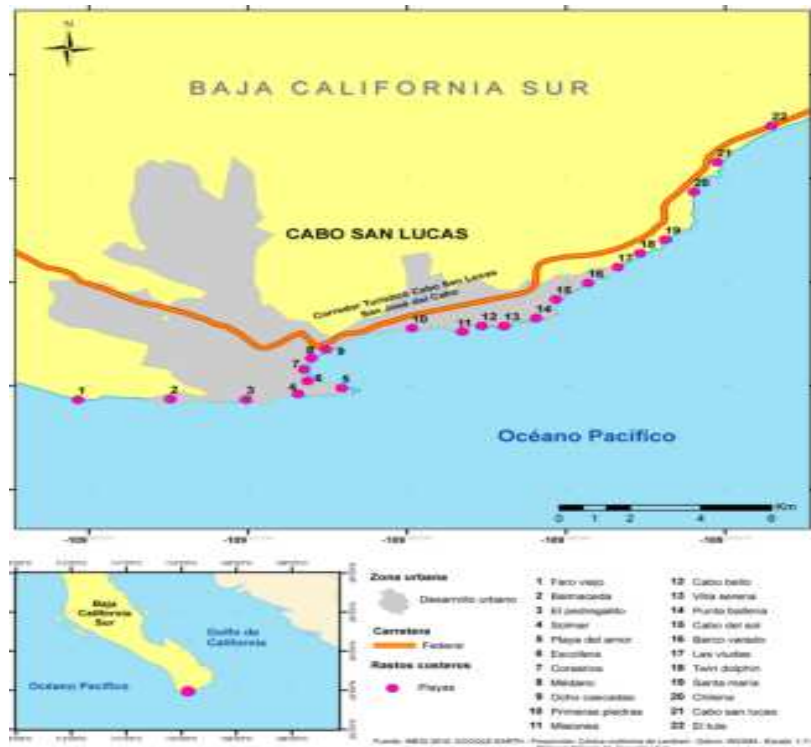
En el Plan de Desarrollo Urbano de Los Cabos (PDU 2040) se enlistan 38 zonas de playa en el municipio, de las que solo 17 cuentan con estacionamiento. En ese documento se asevera que “llama la atención que 1 de cada 4 playas tiene acceso restringido por particulares [y que] entre éstas se encuentran las playas tradicionalmente visitadas por la población” (IMPLAN-Los Cabos, 2013: 46). Más bien lo que llama la atención es el reducido número de playas sin acceso libre que el documento manifiesta. La prensa local considera casi imposible acceder a las playas, asegurando que su privatización es fuente de conflicto (Rodríguez, 2016), ya que “en casi una veintena de playas en Los Cabos, hoteleros niegan acceso al público” (BCS Noticias, 2015b).

Asimismo, parte de El Médano (la principal playa –y único andador público– en Cabo San Lucas) se ha privatizado con la remodelación del Hotel Cabo Villas Beach Resort (BCS Noticias, 2015c), con unas tarifas van de 4.500 a 12.000 pesos por una estancia de tres días. En el mismo tenor, “en 17 playas se está negando el ingreso de las personas, en otras más es condicionado y únicamente en 7 se permite el acceso libre y total” (Colectivo Pericú, 2015); y en 2017 se anunciaba el bloqueo del acceso a las playas en Los Cabos (SDP Noticias, 2017), lo que ha generado protestas populares.

#### **4.2. El Plan de Desarrollo Urbano 2010 de Los Cabos**

El Plan de Desarrollo Urbano 2040 de Los Cabos señala que “la estrategia del rescate del espacio de las playas y sus accesos es para mantener este elemento como espacio de convergencia de la población para promover su interacción con otros grupos de personas, así como asegurar el paso al aprovechamiento de los recursos de manera equilibrada” (IMPLAN-Los Cabos, 2013: 215). Se trata de la consolidación de un espacio público en la franja costera, para lo que se propone la construcción de sendas peatonales suspendidas en pilotes que conecten las playas a lo largo de la línea de costa de Cabo San Lucas, para “fomentar el uso y disfrute de las playas”. Los dos proyectos incluidos en el PDU 2040 son: el Andador Bahía Cabo San Lucas y el Andador El Tule.

**Fig. 3. Playas de Cabo San Lucas, Baja California Sur**



Fuente: Bojórquez et al. (2015).

La propuesta de Andador Bahía Cabo San Lucas contempla un tramo de recorrido de 4.600 metros, desde la playa El Médano hasta la playa Misiones, que terminará en un espacio recreativo, como se ilustra en la figura 4.

**Fig. 4. Propuesta de Andador Costero Cabo San Lucas**



Fuente: IMPLAN- Los Cabos (2013).

A más de dos décadas de distancia de la creación del Corredor turístico, éstos dos proyectos de playa son los únicos que se contemplan para Cabo San Lucas en el PDU 2040. El resto se deja, íntegro, a la iniciativa privada. El objetivo declarado por el IMPLAN Los Cabos en su propuesta de construcción de los proyectos es incrementar las opciones de la población sanluqueña para el disfrute de los espacios públicos: las playas y los terrenos aledaños al boulevard Constituyentes. Esto es particularmente loable en Cabo San Lucas, una ciudad dual caracterizada por extremos de riqueza y bienestar, de pobreza y malestar. Por un lado, el Corredor turístico alberga edificaciones de primer nivel dedicadas al hospedaje de los casi dos millones de turistas que lo visitan, así como la provisión de vivienda para los (reducidos) segmentos de altos ingresos. Por otro lado, si bien datos oficiales dan cuenta de un nivel muy bajo de marginación, desagregando los promedios se ha encontrado que 6 de cada 10 habitantes sanluqueños exhiben altos o muy altos grados de marginación: 12% de la población de Cabo San Lucas vive en pobreza extrema y 49% en pobreza moderada (Graciano, 2018). Espacialmente, esa parte de los habitantes de la ciudad viven en zonas con una densidad poblacional de 7.000 habitantes por km<sup>2</sup> (*ibíd.*: 110 y 113). Atendiendo a ello, estos segmentos de la población difícilmente serán usuarios de los servicios turísticos o residenciales y su visita a tales zonas se da en su calidad de trabajadores manuales. Lo anterior urge a encontrar o construir opciones que favorezcan espacialmente a la mayoría de los sanluqueños y, en ese sentido, habrían de celebrarse las acciones que se proyectan en el PDU 2040.

Sin embargo, abunda la bibliografía crítica sobre los efectos del “embellecimiento estratégico”. Costas Spirou (2011) pone en evidencia las transformaciones urbanas que sufren las ciudades turistizadas. Si bien centrada en las formas urbanas en Estados Unidos que resultan de la turistización, la obra contiene discusiones de lo sucedido en este renglón en algunas ciudades de América Latina, Asia, Europa y el continente australiano.<sup>5</sup> Luego de examinar diversos tipos de turismo urbano, frecuentemente plasmados en “distritos turísticos” al interior de las ciudades (distritos étnicos, históricos, de entretenimiento, deportivos y de apoyo, parques temáticos, centros de convenciones), así como los efectos de mega eventos como las Olimpiadas y la Copa Mundial de Fútbol, el autor concluye que pese a la justificación de los beneficios esperados para la ciudad y sus habitantes, sus rendimientos están lejos de ser automáticos.

En ese contexto y por los propios antecedentes en Los Cabos, puede adelantarse la privatización de los dos andadores propuestos, *de facto* si no *de jure*, como ya ocurrió con el litoral cabeño. En la presentación del documento, el alcalde de Los Cabos afirma que:

“Este instrumento (*i.e.*, el PDU 2040) integra ideas, políticas y estrategias que tienen como objetivo lograr un desarrollo ordenado y eficiente, además de posicionar al municipio de Los Cabos en los más altos niveles de competitividad y calidad que nos exigimos como ciudadanos. Para lograr esta tarea, se requiere de un constante esfuerzo de consenso con los sectores sociales y económicos sobre la visión de la ciudad que queremos construir [...] como integrantes de ese gran proyecto que se llama Los Cabos” (IMPLAN-Los Cabos, 2013: 5).

---

<sup>5</sup>Más allá de su país, Spirou discute los casos de Cancún, Bogotá, Glasgow, Liverpool, Cracovia, Atenas, Penang (Malasia), Brisbane (Australia) y Dunedin (Nueva Zelanda).

Según la Introducción General del PDU 2040, la elaboración del documento se basó en una planeación participativa “en donde el involucramiento de la comunidad en el desarrollo de cada tipo ha sido fundamental” (Ibíd.: 8). Se explica que se realizaron 44 talleres de trabajo, en los que participaron 700 personas “que representaron los diversos sectores de la sociedad” (Ibíd.); además, se aplicaron cerca de 6 mil encuestas domiciliarias en las que la ciudadanía pudo expresarse y recoger de ella “las necesidades y anhelos de la población”. Esto “ha permitido fortalecer la visión, objetivos, estrategias y proyecto para la actualización del presente plan (Ibíd.). En esa visión, el primer objetivo señalado es consolidar el desarrollo turístico de manera compacta, integral y sustentable (IMPLAN-Los Cabos, 2013: 202).

Este orden de prioridades difícilmente podía establecerse de otra manera. La Junta de Gobierno del IMPLAN-Los Cabos es presidida por el presidente municipal e integrada en su mayoría por funcionarios nombrados por éste. Asimismo, incluye a un integrante de la Junta Consultiva, constituida como órgano asesor, que a su vez se conforma por representantes del Colegio de Ingenieros Civiles, el Colegio de Arquitectos, el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Los Cabos, la Asociación de Desarrolladores Turísticos Inmobiliarios, la Cámara Nacional de la Industria de la Construcción y dos representantes de la iniciativa privada de Los Cabos, entre otros actores (IMPLAN-Los Cabos, 2010).

Es de notar que, en 2015, durante la campaña política por la gubernatura estatal y la presidencia municipal (provenientes del Partido Acción Nacional, tradicionalmente relacionado con la derecha), el Consejo Coordinador Empresarial (CEE) de Los Cabos, el organismo empresarial más importante en el estado, recabó de la mayoría de los candidatos (incluyendo al ahora gobernador) la firma de un documento denominado *Vamos por Diez* (CCE, 2015). Entre los temas que tienen referencia directa con el presente trabajo sobresalen los siguientes, que a la letra dicen:

“Compromiso 5: El Gobierno del Estado se compromete a gestionar, conducir y ejecutar en acompañamiento del Gobierno Federal dos acciones básicas de Seguridad Preventiva, mismas que son: o Instalación y operación de un sistema de vídeo vigilancia en Los Cabos, que inicie en las zonas turísticas y centro de los dos núcleos urbanos del Municipio y se extiende a colonias populares con una proporción en total no menor a 1 cámara por cada mil habitantes. o Instalación y operación de revisiones secundarias permanentes, con la más alta tecnología y ligados en información con Plataforma México, en el puerto de Pichilingue y los aeropuertos de Los Cabos.

Compromiso 6: El Gobierno del Estado ratificará y hará respetar la zona sur del Estado, como zona con vocación inminentemente turística, de tal forma que no se permitirá desarrollar toda actividad distinta que ponga en riesgo ésta [sic] situación.

Compromiso 8: El Gobierno del Estado se compromete a fortalecer el esquema de promoción turística, manteniendo como hasta hoy la aplicación del 3% del Impuesto al hospedaje única y exclusivamente para Promoción Turística.

Compromiso 10: El Jefe del Ejecutivo Estatal de manera semestral participará en una reunión con éste [sic] Consejo Coordinador de Los Cabos, donde de manera clara, objetiva y específica, informará

exclusivamente los avances en cada uno de los 10 compromisos aquí enlistados, así como las metas para los próximos 6 meses.”

De las consideraciones anteriores, puede desprenderse que los organismos responsables de la toma de decisiones en Los Cabos están influidos por grupos económicos con gran interés en la continuación y profundización del modelo de desarrollo basado en la turistización y privatización del espacio. No puede dejar de pasar desapercibido el tono y el tipo de la relación que ese grupo económico tiene con el poder político estatal, para no decir municipal. Esta postura del CEE no abona a la democratización de los procesos políticos y económicos de Los Cabos, sino más bien lo contrario. Además, lo anterior genera dudas respecto al destino final que tengan esos espacios públicos a los que se invertirá recursos públicos. Ello, considerando la privatización ulterior, por ejemplo, del andador elevado High Line Park, en Nueva York (ahora la principal atracción turística de la ciudad) (Owens, 2012), la Costera de Acapulco, la Avenida Rafael Melgar en Cozumel, y el propio Centro Histórico de San José del Cabo.

## **5. Consideraciones finales**

El espacio público es testigo de la historia y evolución de las ciudades; en él los ciudadanos adquieren trascendencia, visibilidad y abandonan el anonimato de la vida privada. El espacio público tiene como característica fundamental un entorno democrático, cuya naturaleza es la aceptación de los elementos humanos de la sociedad sin distinciones y que defiende el derecho al uso ciudadano del espacio y la apropiación de los colectivos sociales y culturales, independientemente del género y/o la edad. La gestión social en la búsqueda de espacios de encuentro es parte de un proceso donde intereses y actores políticos están subordinados a los intereses económicos que buscan establecer políticas urbanas que defiendan sus intereses en menoscabo de los intereses de la sociedad. Por lo tanto, la presencia de una sociedad participativa y empoderada es importante para establecer una negociación inteligente con los agentes involucrados en los procesos de la producción del espacio; es ahí donde la ciudadanía debe asumir un papel relevante para que estas políticas de planificación se instauren en la agenda política y social.

En los últimos tiempos, la neoliberalización del espacio en zonas turísticas se ha expresado en una acumulación por despojo con playas privatizadas o con acceso controlado, que además obstaculiza el acceso al paisaje. En el caso de Los Cabos, Baja California Sur, estas manifestaciones espaciales promueven la polarización de la sociedad a partir de la segmentación del espacio, por un lado, en un área turística con gran equipamiento que, por otro, contrasta con la mayor parte de la ciudad donde pernoctan los trabajadores y donde falta infraestructura pública como agua potable, drenaje, pavimento; donde hay “áreas verdes o parques” abandonados, sin equipamiento y que no cumplen con su función social de confluencia humana. Así, el territorio está expuesto a los intereses de los grupos económicos dominantes. Si bien vivimos un proceso de despolitización, de desencanto hacia la cosa pública, es necesario que la sociedad se involucre en el diseño de las políticas urbanas y demandar espacios públicos suficientes y funcionales.

En el caso del municipio de Los Cabos y concretamente la localidad de Cabo San Lucas, la propuesta del IMPLAN de crear andadores de playa resulta clave para el acceso al espacio público en la medida en que las playas son parte de la naturaleza de un destino turístico de litoral. Sin embargo, habría que estar atentos a las tensiones constantes entre el interés público y el interés de la iniciativa privada, buscando que no prevalezca el valor de cambio en su confección, que no prive el lucro y que dé como



resultado el desplazamiento de la ciudadanía de esos espacios en aras de la ganancia, fortaleciendo más aún la fragmentación y segregación urbana.

El predominio de los intereses privados, expresado en la aceptación que hacen los gobiernos estatal y federal de las demandas del más importante grupo empresarial de Los Cabos, genera dudas razonables respecto a que los andadores propuestos en el plan de desarrollo municipal con visión al año 2040 se conviertan en puntos de interés turístico, más que un aporte de espacios para el disfrute de los habitantes populares. Exigir apertura en las convocatorias por parte del IMPLAN en los procesos de actualización del PDU y crear contrapesos a la tendencia mercantilizadora que quieren imprimirle los desarrolladores turísticos al espacio litoral es, sin duda, un paso inicial fundamental.

El derecho a la ciudad fue concebido por Lefebvre como la conquista, o bien la reconquista, del espacio urbano por sus habitantes que, de hecho, son sus productores. Se trata de dar el salto del espacio concebido, un espacio inanimado, despoblado y vacío de humanidad, al espacio vivido, producido por la cotidianidad de la vida de la población. Ésta es, como se indicó en una sección anterior de este trabajo, una demanda exigente que requiere un cambio fundamental en las relaciones sociales existentes. No hay en Los Cabos un cambio de esta naturaleza en ciernes, ni tampoco se le vislumbra para el futuro previsible; menos en la medida en que la ciudad confirma su naturaleza turistizada. Las ambiciones de Lefebvre quedan, al menos por ahora en ese lugar, insatisfechas. Pese a las protestas populares existentes, tampoco es posible prever el desiderátum de Harvey (y de Lefebvre) de que la población cabeña pueda apropiarse del derecho, o los medios, de forjar la forma urbana de acuerdo con sus propias necesidades, produciendo una ciudad orientada hacia el valor de uso, no el valor de cambio.

No se ha producido, todavía, la alianza estratégica que reclama Marcuse como un requerimiento primordial para el logro del derecho a la ciudad. Es poca, si alguna, la comunicación entre los “desposeídos” y los “descontentos”. Sin embargo, la participación de la sociedad es indispensable en la generación de espacios donde se materialice la ciudadanía, se propicien intercambios y se fortalezca la cohesión social, que sean contrapeso a la fragmentación urbana y la atomización social de la actual fase neoliberal. Por ello, ingente es la labor de una sociedad que busca reconquistar el espacio público, transformarlo en espacio vivido, apropiarse de él, y darle una resignificación como elemento fortificador del tejido de relaciones humanas.

## 6. Bibliografía

- Álvarez, L. y Ziccardi, A. (2016). “¿Cómo hacer efectivos los derechos ciudadanos? Las políticas de inclusión en la ciudad de México”, en Álvarez Enríquez, L., Delgado Ramos, G.C., y Leal Martínez, A. (Coords.). *Los desafíos de la ciudad del siglo XXI*, México: UNAM.
- Ángeles, M., Gámez, A. E. y Escalera, A. (2017). “Ciclos de crecimiento económico y tasa de plusvalor en economías subnacionales turistizadas: los casos de Baja California Sur y Quintana Roo”. *Anais Brasileiros de Estudos Turísticos, ABET*, 7 (3), 8–19.
- Bayón, M. C. (2016). “La ciudad en los márgenes. Periferias lejanas, desventajas y fragmentación social”. En Álvarez Enríquez, L. G.; Delgado Ramos, C.; Leal Martínez, A. (coords.) *Los desafíos de la ciudad del siglo XXI*, México: UNAM.
- BBC Mundo (2018). “Cómo Los Cabos, uno de los destinos turísticos de México más populares entre los extranjeros, se convirtió en la ciudad más violenta del mundo”. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-43325933>



- BCS Noticias (2015a). “Andadores en la marina de Cabo San Lucas serán vigilados por cámaras de seguridad”. Recuperado de: <http://www.bcsnoticias.mx/andadores-la-marina-cabo-san-lucas-seran-vigilados-camaras-seguridad/>
- BCS Noticias (2015b). “En casi una veintena de playas en Los Cabos, hoteleros niegan acceso al público”. Recuperado de: <http://www.bcsnoticias.mx/en-casi-una-veintena-de-playas-en-los-cabos-hoteleros-niegan-acceso-al-publico/>
- BCS Noticias (2015c). “Prestadores de servicios turísticos denuncian intención de privatizar andador público”. Recuperado de: <http://www.bcsnoticias.mx/prestadores-servicios-turisticos-playa-medano-denuncian-intencion-privatizar-andador-publico/>
- Blancas Martínez, E. (2011). “La municipalización en América Latina”. Recuperado de: <https://www.uaeh.edu.mx/investigacion/productos/5458/noeb2.pdf>
- Bojórquez Luque, J. (2014). “Evolución y planeación urbana en la ciudad turística de Cabo San Lucas, Baja California Sur (México)”. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12 (2), enero-abril, 341-356 Universidad de La Laguna El Sauzal (Tenerife), España.
- Bojórquez Luque, J.; Ángeles, M. (2014). “Expansión turística y acumulación por desposesión: el caso de Cabo San Lucas, Baja California Sur (México)”. *Cuadernos de Geografía*, 23 (2), 179-202.
- Bojórquez Luque, J., Ángeles, M.; Gámez, A. E. (2015). “Apropiación del territorio costero de Cabo San Lucas, Baja California Sur, México: los casos de las playas y la propiedad ejidal”, en Marín Guardado, G. (Coord.). *Sin tierras no hay paraíso. Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México*. Tenerife, España: Editorial Pasos.
- Bojórquez Luque, J., Ángeles, M.; Gámez, A. E. (2016). “Espacios de protección del capital: panoptismo y videovigilancia en el destino turístico de Cabo San Lucas, Baja California Sur (México)”. *Anais Brasileiros de Estudos Turísticos-ABET*, 6 (3), 7-20.
- Borja, J. (1998). “Ciudadanía y espacio público”. *Ambiente y Desarrollo*, 14 (3), 13- 22.
- Borja, J. (2002). “La ciudad como desafío”, en Ayuntamiento de Gijón, *Proyecto educativo de ciudad Gijón*, España. Recuperado de: [https://educacion.gijon.es/multimedia\\_objects/download?object\\_id=87585&object\\_type=document](https://educacion.gijon.es/multimedia_objects/download?object_id=87585&object_type=document).
- Borja, J.; Muxí, Z. (2000). *Espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona, España. Recuperado de: <http://pensarcontemporaneo.files.wordpress.com/2009/06/el-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-jordi-borja.pdf>.
- Brenner, L. y A. G. Aguilar (2002). “Luxury Tourism and Regional Economic Development in Mexico”. *The Professional Geographer*, 54: 4, 500-520. DOI: [10.1111/0033-0124.00346](https://doi.org/10.1111/0033-0124.00346)
- Cabrerizo, C., Sequera, J., y Bachiller, P. (2016). “Entre la turistificación y los espacios de resistencia en el centro de Madrid: Algunas claves para (re)pensar la ciudad turística”. *Ecología Política*, 52, 78-82. Recuperado de: <http://www.jstor.org/stable/26333515>
- Cahill, D. y Konings, M. (2017). *Neoliberalism*. Oxford: Polity Press.
- Calonge, F. (2015). “Neoliberalización del territorio y movilidad urbana, una agenda de investigación”. *Territorios* 22, 133-156.
- Castillo, G. y Martínez, F. (2018). “No deben coexistir paraísos turísticos e infiernos de marginación: Torruco”, Periódico *La Jornada*, domingo 26 de agosto, 4. Recuperado de: <http://www.jornada.com.mx/2018/08/26/politica/004n3pol>
- CCE. Consejo Coordinador Empresarial de Los Cabos (2015). “Compromisos con Candidatos a Gobernador del Estado, 2015-2021, Vamos por Diez”. Recuperado de:

- <http://defiendelasierra.org/wp-content/uploads/2015/06/Compromisos-Carlos-Mendoza-Davis-Vamos-por-Diez-CCA-Jun-2015.pdf>
- Colectivo Pericú (2015). “En 17 playas de #LosCabos los desarrolladores no permiten acceso”. Recuperado de: <https://colectivopericu.net/2015/12/04/en-17-playas-de-loscabos-los-desarrolladores-no-permiten-acceso/>
- Consultoría Técnica S.C. (2008). Manifestación de impacto ambiental. Modalidad particular. Construcción del segundo tramo adicional al muelle 1 de la Marina en la primera dársena del Puerto de Cabo San Lucas, B.C.S., México. Recuperado de: <http://sinat.semarnat.gob.mx/dgiraDocs/documentos/bcs/estudios/2008/03BS2008T0019.pdf>
- Dávila López, A. (2014). Centros Integralmente Planeados (CIPs) en México. Las piezas del proyecto turístico de FONATUR. *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. "VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, junio 2014"*. Barcelona: DUOT. [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/15985/075\\_BCN\\_Davila\\_Arturo.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/15985/075_BCN_Davila_Arturo.pdf)
- Delgadillo, V. (2012). “El Derecho a la Ciudad en la Ciudad de México. ¿Una retórica progresista para una gestión urbana neoliberal?”. *Andamios*, 9 (18) 117-139.
- Delgadillo, V.; Díaz, I.; Salinas, L. (2015). *Perspectivas del estudio de la gentrificación en México y América Latina*. México: UNAM.
- FONATUR. Fondo Nacional de Turismo (2016). *México. Un gran destino*, FONATUR, noviembre. Recuperado de: <https://www.gob.mx/fonatur/videos/mexico-un-gran-destino-con-fonatur?idiom=es>
- FONATUR-API. Fondo Nacional de Turismo y Administración Portuaria Integral (2006). *Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) 2006-2015*. Recuperado de: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pms/pmdp/csl.pdf>
- Gámez, A. E., Wilson, T. D.; Ivanova, A. (2010). “Las mujeres en la migración interna y el empleo informal en Baja California Sur, México”. *La Ventana*, 32, 214-243.
- Giglia, Á. (2002). “Privatización del espacio, auto segregación y participación ciudadana en la Ciudad de México: el caso de las calles cerradas en la zona de Coapa, Distrito Federal”. *Trace*, 42, 71-78.
- González Pérez, J. M. (2013). “Problemáticas urbanas en los enclaves turísticos: turismo como estrategia para el ordenamiento urbano y territorial”. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 22 (enero-junio). Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74829048013>
- Graciano, J.C. (2018). *Uso, manejo y apropiación del agua en destinos turísticos. El caso del municipio de Los Cabos, Baja California Sur*. Tesis de Doctorado, Posgrado en Ciencias Sociales: Desarrollo Sustentable y Globalización, Universidad Autónoma de Baja California Sur, La Paz, BCS, México.
- Guillén, A. (2011). “El derecho a la ciudad. Un derecho humano emergente”. *El Derecho a la Ciudad*, Barcelona: Observatori DESC - Institut de Drets Humans de Catalunya (IDHC), 16-27.
- Hackworth, J. (2007). *The Neoliberal City*. Cornell University: Ithaca.
- Harvey, D. (1973). *Social Justice and the city*. Baltimore, USA: Basil Blackwell.
- Harvey, D. (2008), “El derecho a la ciudad”. Recuperado de: <http://newleftreview.es/53>
- Harvey, D., y Potter, C. (2009). “The right to the Just City”, en Marcuse, P., Connolly, J; Novy, J.; Olivo, I.; Potter, C.; Steil, J. (Eds.), *Searching for the Just City. Debates in Urban Theory and Practice*, New York, NY: Routledge.

- IMPLAN-Los Cabos. Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (2013). *Plan Director de Desarrollo Urbano San José del Cabo-Cabo San Lucas 2040*. Los Cabos, Baja California Sur, México. Recuperado de: <http://implanloscabos.mx/pdu-2040.html>
- IMPLAN-Los Cabos. Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (2011). *Reglamento Interno*. Recuperado de: <http://implanloscabos.mx>
- Janoschka, M. (2011). “Geografías urbanas en la era del neoliberalismo. Una conceptualización de la resistencia local a través de la participación y la ciudadanía urbana”. *Investigaciones Geográficas*, 76, 118-132.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona, España: Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Cambridge: Blackwell.
- Lefebvre, H. (1996). *Writings on Cities*. Londres: Blackwell.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitan Swing.
- Low, S. y Smith, N. (2006). *The Politics of Public Space*. Londres: Routledge.
- Marcuse, P. (2009). “Postscript. Beyond the Just City to the Right of the City”, en Marcuse, P.; Connolly, J.; Novy, J.; Olivo, I.; Potter, C.; Steil, J. (eds., 2009). *Searching for the Just City. Debates in Urban Theory and Practice*, New York: Routledge.
- Marcuse, P. (2010). *From critical urban theory to the right to the city*. Recuperado de: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/1360481090298217>
- Marcuse, P. (2012). *Reforms, radical reforms and transformative claims*. Recuperado de: <https://pmarcuse.wordpress.com/2012/03/25/11-blog-11-reforms-radical-reformstransformative-claims/>
- Marcuse, P. (2013). *Reading the Right to the City*. Recuperado de: <https://pmarcuse.wordpress.com/2013/11/20/blog-40-reading-the-right-to-the-city/>
- Marcuse, P. y R. van Kampen (2000). *Globalizing Cities: A New Spatial Order*. Oxford, Blackwell.
- Mayer, M. (2012). “The “Right to the City” in Urban Social Movements”, en Brenner, N.; Marcuse, P.; Mayer, M. (Eds.), *Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City*. New York: Routledge.
- Méndez, E. (2004). “Vecindarios defensivos latinoamericanos. Los espacios prohibitorios de la globalización”. *Perspectivas urbanas*, 4, 1-14.
- Merrifield, A. (2013). *The Politics of Encounter. Urban Theory and Protest Under Planetary Urbanization*. Athens: The University of Georgia Press.
- Montoya, A. (2003). *Caracterización de la economía y la sociedad cabeñas en la frontera del Siglo XXI: Un enfoque histórico*. Tesis de Licenciatura. La Paz, México: Universidad Autónoma de Baja California Sur.
- ONU-HÁBITAT (2004). *Carta mundial sobre el derecho a la ciudad*. Foro Social de las Américas – Quito - julio 2004 y Foro Mundial Urbano - Barcelona - Quito. Recuperado de: [http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_details&gid=50&Itemid=3](http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=50&Itemid=3)
- Owens, D. (2012). “Top-of-the-line tourist attraction”. Recuperado de: <http://www.baltimoresun.com/travel/bs-tr-nyc-high-line-20120604-story.html>
- Pradilla, E. (2009). *Los territorios del neoliberalismo en América Latina: compilación de ensayos*. Distrito Federal, México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Ramírez Kuri, P. (2013). “La ciudad desde el espacio público y las prácticas ciudadanas”, en Ramírez, B. y Pradilla E. (Comp.). *Teorías sobre la ciudad en América Latina*, Vol. II, México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Rodríguez, G. (2016). “Privatización. Conflicto en Los Cabos por las playas”. Recuperado de:

<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2016/11/5/privatizacion-conflicto-en-los-cabos-por-las-playas>

- Sabatini, F. (2016). “¿Podemos construir ciudades menos segregadas?”, en Álvarez, L.; Delgado, C.; y Leal, A. (coord.). *Los desafíos de la ciudad del siglo XXI*, México: UNAM.
- Schmid, C. (2012). “Henri Lefebvre, The Right to the City, and the New Metropolitan Mainstream”, en Brenner, N.; Marcuse, P.; Mayer, M. (Eds.), *Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City*, New York: Routledge.
- SDP Noticias (2017). “Con barda bloquean acceso a las playas en Los Cabos”. Recuperado de: <https://www.sdpnoticias.com/local/baja-california-sur/2017/08/14/con-barda-bloquean-acceso-a-playas-de-los-cabos>
- Spirou, C. (2011). *Urban Tourism and Urban Change. Cities in the Global Economy*. New York: Routledge.
- Vives Miró, S. (2011). “Producing a ‘Successful City’: Neoliberal Urbanism and Gentrification in the Tourist City - The Case of Palma (Majorca)”, *Urban Studies Research*, Vol. 2011, Article ID 989676. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.1155/2011/989676> .

\* \* \*

**Jesús Bojórquez** trabaja en el Colegio de Bachilleres del Estado de Baja California Sur, México. Es sociólogo por la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS), maestro en Economía del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales por la Universidad Autónoma de Baja California Sur, y candidato a doctor en Historia por la UAS.

**Manuel Ángeles** es profesor-investigador del Departamento Académico de Economía de la Universidad Autónoma de Baja California Sur. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores del CONACYT, nivel 1. Es responsable del Cuerpo Académico Economía, Región y Desarrollo, (Consolidado); y del Posgrado en Ciencias Sociales: Desarrollo Sustentable y Globalización, reconocido como consolidado en el Padrón Nacional de Posgrados de Calidad. Sus líneas de investigación se relacionan con la producción del espacio y el desarrollo desigual en condiciones de urbanización planetaria.

**Alba E. Gámez** es profesora-investigadora del Departamento Académico de Economía de la Universidad Autónoma de Baja California Sur. Desde 2001 es miembro del Sistema Nacional de Investigadores del CONACYT, nivel 1, y de la Academia Mexicana de Investigación Turística. Sus líneas de investigación son Cambio global y desarrollo, y Turismo y desarrollo regional.