

Planeación, gobernanza y sustentabilidad

Retos y desafíos desde el enfoque territorial

Carlos Alberto Pérez-Ramírez
Juan Roberto Calderón-Maya
(coordinadores)



Universidad Autónoma
del Estado de México



Edición financiada por el Programa de Fortalecimiento de la Calidad Educativa PFCE-2016 proyecto K03131010

Planeación, gobernanza y sustentabilidad : retos y desafíos desde el enfoque territorial / Carlos Alberto Pérez-Ramírez y Juan Roberto Calderón-Maya, coordinadores. - - México : Universidad Autónoma del Estado de México : Juan Pablos Editor, 2018

1a. edición

375 p. : ilustraciones ; 17 x 23 cm

ISBN: 978-607-422-915-8 UAEMéx

ISBN: 978-607-711-454-3 Juan Pablos Editor

T. 1. Desarrollo sustentable - México T. 2. Política ambiental - México

HC140.E5 P53

PLANEACIÓN, GOBERNANZA Y SUSTENTABILIDAD.
RETOS Y DESAFÍOS DESDE EL ENFOQUE TERRITORIAL
de Carlos Alberto Pérez-Ramírez y Juan Roberto Calderón-Maya
(coordinadores)

D.R. © 2018, Carlos Alberto Pérez-Ramírez y Juan Roberto Calderón-Maya

D.R. © 2018, Universidad Autónoma del Estado de México

Instituto Literario # 100, Col. Centro
C.P. 50000, Toluca, Estado de México
Tel.: (01 722) 226 23 00
<<http://www.uaemex.mx>>

D.R. © 2018, Juan Pablos Editor, S.A.

2a. Cerrada de Belisario Domínguez 19, Col. del Carmen
Del. Coyoacán, 04100, Ciudad de México
<juanpabloseditor@gmail.com>

Fotografía de portada: Leopoldo Islas Flores

Diseño de portada: Daniel Domínguez Michael

ISBN: 978-607-422-915-8 UAEMéx

ISBN: 978-607-711-454-3 Juan Pablos Editor

El contenido de esta publicación es responsabilidad de los autores.

Queda prohibida la reproducción parcial o total del contenido de la presente obra, sin contar previamente con la autorización por escrito del editor en términos de la Ley Federal del Derecho de Autor y en su caso de los tratados internacionales aplicables.

Impreso y hecho en México

Juan Pablos Editor es miembro de la Alianza de Editoriales Mexicanas Independientes (AEMI)

Distribución: TintaRoja <www.tintaroja.com.mx>

Índice

Presentación	11
I. DINÁMICAS Y PROCESOS DE LA PLANEACIÓN	
La planeación urbana mexicana en la coyuntura de Hábitat III <i>Juan José Gutiérrez Chaparro y Teresa Becerril Sánchez</i>	17
Urbanización neoliberal y proceso de expansión urbana en el corredor industrial del Bajío <i>Tonahtiuic Moreno Codina, Netzahualcóyotl López Flores y Mónica de la Barrera Medina</i>	33
Planteamientos teóricos para el análisis de los equipamientos de seguridad y justicia <i>Elsa Mancilla González, Pedro Leobardo Jiménez Sánchez y Francisco Javier Rosas Ferrusca</i>	57
La vivienda mínima de interés social y sus efectos sociales <i>José Juan Méndez Ramírez y Yadira Contreras Juárez</i>	69
Planeación y seguridad urbana desde lo local: Delegación San Lorenzo Tepaltitlán, Toluca <i>Graciela M. Suárez Díaz, Norma Hernández Ramírez y Teresa Becerril Sánchez</i>	93

Modificación de la estructura urbana mediante las urbanizaciones cerradas <i>Miriam Romero Valdez, Héctor Campos Alanís y Pedro Leobardo Jiménez Sánchez</i>	107
La gestión de residuos sólidos urbanos sustentable, una mirada al Estado de México <i>Elizabeth Díaz Cuenca, Carlos Alberto Pérez-Ramírez y Alejandro Rafael Alvarado Granados</i>	129
II. ENFOQUES DE GOBERNANZA E INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN	
Gobernanza metropolitana: perspectiva integral para la innovación pública en Toluca, Metepec y Zinacantepec <i>Francisco Javier Rosas Ferrusca, Verónica Miranda Rosales y Juan Roberto Calderón Maya</i>	143
Hacia un hábitat sustentable en Toluca y Metepec <i>Verónica Miranda Rosales y Francisco Javier Rosas Ferrusca</i>	167
Gobernanza ambiental y turismo rural: escenarios de desarrollo en áreas naturales protegidas <i>Carlos Pérez-Ramírez, Elizabeth Díaz Cuenca y Alejandro Rafael Alvarado Granados</i>	193
La ciudad turística: desarrollo contra sustentabilidad <i>Octavio Castillo Pavón y Alberto Javier Villar Calvo</i>	211
III. COMPLEJIDAD AMBIENTAL Y SUSTENTABILIDAD	
La construcción del conocimiento ambiental en México desde lo ontológico, epistemológico y metodológico <i>Edgar Hernández-Quiroz, Lilia Zizumbo-Villarreal y Sergio González-López</i>	233
Conservación de la biodiversidad del Área Natural Protegida Parque Hermenegildo Galeana <i>Leopoldo Islas Flores y Lilia Angélica Madrigal García</i>	255

Resiliencia agrícola: una propuesta metodológica para su análisis en el nivel local en sistemas agrícolas de maíz y papa <i>Belina García Fajardo, Carla Liliana García Celaya y Eufemio Gabino Nava Bernal</i>	277
Variabilidad de la temperatura y la precipitación en la ciudad de Toluca y su correlación con el crecimiento urbano <i>Adriana Guadalupe Guerrero Peñuelas, Ana Marcela Gómez Hinojos y Alberto Primo Salazar</i>	299
De lo ancestral a lo actual, captación y aprovechamiento de agua de lluvia <i>Ana Marcela Gómez-Hinojos y Adriana Guadalupe Guerrero-Peñuelas</i>	319
Remoción de cromo hexavalente, Cr (VI), empleando residuos de <i>Zea mays</i> <i>Eduardo Campos Medina, María del Carmen de Sales Peralta y Salvador Adame Martínez</i>	335
Sustentabilidad y complejidad urbana: análisis del área de manejo ambiental Ecozona de la Ciudad de Toluca <i>Ricardo Farfán Escalera, Erle García Estrada e Isidro Rogel Fajardo</i>	359

La ciudad turística: desarrollo contra sustentabilidad

*Octavio Castillo Pavón**
*Alberto Javier Villar Calvo***

INTRODUCCIÓN

El desarrollo y progreso económicos han estado ligados al crecimiento de las ciudades. Éstas han sido las que han generado y soportado gran parte de los procesos productivos del capitalismo. Las economías de escala, aglomeración y, recientemente, de conocimiento, han encontrado en estos espacios el medio adecuado para su reproducción. Es por ello que las ciudades han sido concebidas como espacios de oportunidad, no únicamente en términos sociales sino también en términos económicos, ya que se crean las condiciones para que las empresas realicen su reproducción ampliada.

Son particularmente las ciudades turísticas las que presentan los efectos más notorios del impacto de la urbanización en el medio ambiente. El desarrollo urbano sustentable (DUS) ha sido planteado como una de las alternativas a la doble problemática que enfrentan las ciudades, ya que éste combina tanto la necesidad de crecimiento económico, generación de empleos y bienestar con la utilización “sustentable” de los recursos.

El presente documento presenta una discusión en torno al crecimiento de las ciudades turísticas y la posibilidad de incorporar la “sustentabilidad” como una variable indispensable para alcanzar una planeación urbana que incluya estrategias con responsabilidad social y que los beneficios del desarrollo de la actividad turística logren permear en los grupos más vulnerables de la población.

* Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Planeación Urbana y Regional. Doctor en urbanismo. Correo electrónico: <octaviotacho@gmail.com>.

** Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Planeación Urbana y Regional. Doctor en urbanismo. Correo electrónico: <betovillardf@gmail.com>.

Se plantea la problemática sobre el proceso de urbanización de la ciudad turística, ligado al impacto que esta actividad ha producido no sólo en la zona turística sino también en la expansión y crecimiento de las zonas habitacionales. Finalmente, se presenta una serie de reflexiones sobre la emergencia de incluir en los instrumentos de planeación urbana y regional, medidas sustentables que mitiguen los impactos producidos por un modelo de crecimiento que atenta contra los recursos naturales y acelera la posibilidad de poner en riesgo la estabilidad de estos frágiles ecosistemas.

ANTECEDENTES DEL TURISMO Y DESARROLLO REGIONAL EN MÉXICO

El turismo es una actividad económica muy importante ya que aporta gran parte del ingreso nacional y que en las últimas décadas ha fortalecido su presencia como actividad global, ya que trae consigo un gran impulso económico, político, social y territorial; genera nuevas formas de trabajo, nuevas políticas de conservación e innovación tecnológica, y para la conservación del territorio. Los temas de la ciudad y el turismo se han estudiado desde hace tiempo, por ejemplo Francis Bacon escribió sobre el *Grand Tour* en sus *Essays*, escritos entre 1597 y 1612, y el pintor Emil Brack (1860-1905) lo siguió con el óleo *Planning the Grand Tour*, entre muchos otros.

La ciudad, que significa la esencia histórica de las comunidades en del mundo, existencia y proceso, historia y legado de la humanidad, ha requerido de la recuperación del recorrido y relato de su devenir, de sus sitios y lugares, de las obras que representan sus momentos e imaginarios, en numerosos textos; mientras que al turismo podemos situarlo como un producto del proceso de desarrollo de las fuerzas sociales en su participación y desenvolvimiento en el ámbito de la economía y la estratificación de las clases, a quienes los cambios les otorgaron diversos niveles de posesión del uso del tiempo y del territorio, respecto de las actividades de ocio y descanso como reproductoras de las fuerzas productivas (González-Romero, 2010).

El turismo adquiere importancia como fenómeno y presencia generalizada dentro de las actividades económicas y socioculturales a partir de la urbanización y del ascenso de las clases medias, de las sociedad de masas, que incrementó la participación ecogeográfica de los turistas a lo largo y ancho de regiones y países confinados en la lista de reformulación territorial del capitalismo (Wallerstein, 2004), en el marco de la economía neoliberal dominante en la era de la globalización.

México es uno de los países líderes del turismo internacional receptivo, con más de 20 millones de turistas ingresados por año a partir de los inicios del siglo XXI. Esta posición de privilegio se fundamenta en una variada oferta de productos turísticos, desde el clásico turismo de “sol y playa” en varios centros vacacionales localizados en ambas costas del país; pasando por el turismo “arqueológico”, revalorizando el patri-

monio que testimonian el devenir de avanzadas civilizaciones precolombinas; así como por el turismo “cultural” que refleja la impronta de la conquista española manifiesta en sus ciudades coloniales y las obras del hombre contemporáneo; asimismo, también existe el turismo “alternativo” con fuerte vinculación con la naturaleza; encontramos el turismo de “compras”, localizado a lo largo de la frontera norte, hasta llegar al turismo de “cruceros” con puertos sobre las costas del Mar Caribe y el Océano Pacífico (Benseny, 2007).

La planificación turística del Estado mexicano se apoyó en las posibilidades de captar divisas, generar nuevos puestos de trabajo y estimular el crecimiento de zonas que presentaban menor desarrollo. Se crearon organismos nacionales de turismo para fomentar y financiar las obras de infraestructura y equipamiento que requerían los nuevos centros turísticos. El resultado del esfuerzo planificador e inversor del Estado produjo una marcada dualidad en producto y especialización dentro del turismo litoral, entre los centros turísticos integralmente planificados y los centros turísticos que surgieron de forma tradicional.

En México el desarrollo de la actividad turística surge desde los años veinte del siglo pasado, y ha sido un motor fundamental para la economía mexicana. Se consideran tres etapas en el crecimiento y desarrollo del turismo en México.

La primera abarca de la década de 1920 a la de 1940, el inicio para la creación de todo el marco normativo de leyes y reglamentos para que los empresarios u hoteleros pudieran construir sus establecimientos.

La segunda se enfocó en la construcción de los grandes hoteles y la explotación de nuevos destinos turísticos, este proceso llega hasta el año de 1958.

La última etapa abarca desde esa fecha hasta la actualidad, en que se puede apreciar más y mejores establecimientos de hoteles y grandes desarrollo turísticos en todo el país.

Durante el gobierno de Miguel Alemán el turismo adquiere una mayor importancia en la planeación del desarrollo social y económico del país; el Estado le otorga una gran importancia a este sector y surgen los grandes centros turísticos. A Miguel Alemán se le considera el impulsor y constructor de esta actividad. Durante su gobierno se impulsó, significativamente, la creación de los primeros centros o lugares turísticos del país, como Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Cabo San Lucas, Isla de Cozumel, Isla Mujeres, Veracruz, Mérida, Guadalajara y la Ciudad de México. Uno de los avances más importantes durante este gobierno fue la promulgación, en 1949, de la primera Ley Federal de Turismo.

En los últimos veinte años el sector turismo en México ha recibido un decidido impulso por parte del Estado debido a que se considera que la actividad resulta una importante fuente de captación de divisas, además genera empleos y contribuye a un desarrollo regional más equilibrado (Sectur, 1980). Sin embargo, el fomento a la actividad turística trajo consigo gran variedad de problemas, “la urbanización acelerada

en las zonas costeras periféricas, escasos impulsos de la economía regional, la baja calidad y seguridad en el empleo creado, formación de asentamientos marginados y la degradación de ecosistemas costeros” (Brenner, 2007:19).

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 fronterizas, las ciudades turísticas, como puede ser el caso del área metropolitana de Cancún-Islas 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 de crecimiento en el estado y del país, 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, pues es a partir de un programa federal en instituciones públicas del ramo turístico como se impulsan los llamados centros integralmente planeados (CIPs), específicamente por el Fondo Nacional de Turístico (Fonatur). Su objetivo es, desde el punto de vista gubernamental, ser una herramienta que ayude al desarrollo turístico, aunque en la práctica ha generado efectos tanto positivos como negativos.

La estrategia de desarrollo regional a partir de los CIPs se relaciona directamente con la teoría de los polos de desarrollo, aun cuando su propuesta original era para los centros industriales. Lo importante, como afirma la teoría, se da a partir de una actividad económica que originará fuerzas centrífugas 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.

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.

Los antecedentes de esta legislación se remontan a 1956, cuando se creó el Fondo de Garantía y Fomento al Turismo, durante 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. También, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo

(Fonatur), que fue creado en enero de 1974, bajo 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”.

Por medio de sus operaciones, el Fonatur ha impulsado la creación de polos turísticos, llamados por la institución como centros integralmente planeados (CIPs) en Cancún, Ixtapa, Los Cabos, Loreto, Huatulco y los más recientes de Nayarit-Litibú 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, pues el turismo de playa es 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 importante costo social y urbano, se genera a partir del crecimiento explosivo 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 sólo 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 transgrede los elementos que fomentan esa desigualdad. Los enclaves turísticos facilitan el control del espacio urbano por parte de las elites, 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 y que ahora están en declive, como Acapulco, Mazatlán y Veracruz (con excepción de Puerto Vallarta, antiguo pueblo de pescadores), y el segundo, los CIPs impulsados por Fonatur, como Cancún y Los Cabos.

El crecimiento urbano acelerado y la formación de asentamientos marginados se debe, principalmente, a los grandes flujos migratorios, donde gran parte de estos migrantes provienen de zonas rurales, asentamientos que en menos de 25 años se convirtieron en ciudades medias, rebasando la capacidad de carga de la infraestructura, formándose asentamientos marginados con viviendas sin acceso a los servicios públicos urbanos.

Por lo general, los asentamientos marginados se encuentran en zonas no aptas para la urbanización, por lo que afectan los ecosistemas que los rodean, ya que por su misma ubicación la recolección de basura, drenaje, etcétera, se dificulta siendo la contaminación el principal problema de degradación y la baja calidad de vida como consecuencia de la falta en la dotación de servicios. Son los problemas a los que se enfrentan, básicamente, los cinturones de miseria que quedan fuera del rango de los beneficios de los ingresos turísticos.

Hoy día, el turismo en nuestro país enfrenta una serie de problemas que se caracterizan sobre todo por una marcada dependencia de los visitantes provenientes de Estados Unidos y del segmento de sol y playa; una participación del turismo nacional de internación sin políticas de fomento para utilizar la capacidad instalada en periodos de reflujo o baja demanda; un desarrollo turístico que se limita a centros de sol y playa; una sobre oferta en los destinos principales que originan impactos ambientales negativos; crecimientos urbanos con carencia de servicios públicos e inadecuados niveles de atención al turista, entre otros (Sectur, 2000).

En los primeros diez meses de 2014 el flujo de turistas internacionales a México se incrementó 18.6% en relación con el mismo periodo del año anterior, lo que significó ingresos por más de 13 mil millones de dólares. El turismo en México representa 8.4% del PIB nacional; es la tercera fuente de divisas, genera más de dos millones de empleos directos y es un sector líder en la generación de inversión extranjera directa, ofreciendo oportunidades de desarrollo en los ámbitos nacional, estatal y local.

Parte de la infraestructura turística está conformada por más de 18 mil hoteles y más de 672 mil cuartos. Se cuenta con 11 hoteles *all inclusive resorts* en la lista de los 25 más importantes de este tipo en el mundo. El inventario de infraestructura en México consiste en 52 aeropuertos internacionales y cinco nacionales; 98 centrales camioneras, 50 puertos, 31 marinas y 374 262 kilómetros de carreteras.

TURISMO Y MEDIO AMBIENTE

El concepto de sustentabilidad

La sustentabilidad es el principio base que establece la relación recíproca entre la sociedad y el ambiente natural, así como con la economía que es producto de la inter-

acción entre los dos primeros elementos, para alcanzar una óptima calidad del ambiente, que justamente implica no provocar perturbaciones que dejen incapacitado a alguno de dichos elementos para restablecerse; es decir, el bienestar que cada uno de esos tres elementos quiera alcanzar debe de considerar la capacidad de los otros dos para lograrlo, al punto que puede contemplar distintos tipos de recursos (intelectuales, tecnológicos, humanos, etcétera) (Kurz y García, 2008).

La Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y Desarrollo creada en 1983, comenzó una serie de acciones encabezadas por la presidenta de Noruega, Gro Harlem Brundtland en donde se habló de acciones para lograr un Desarrollo Sustentable (Kurz y García, 2008).

Roberto González Sousa (2001) plantea la incompatibilidad existente entre los procesos de mundialización capitalista y la sostenibilidad en los países subdesarrollados, lugares en los que la contaminación y destrucción del medio son, en particular, graves y donde la ecología ambiental y la ecología social van indefectiblemente unidas. Las estrategias globales aplicadas en estas naciones estimulan las actividades vinculadas al sector externo, incrementan la dependencia alimenticia, priman los cultivos de exportación, concentran la propiedad de la tierra, generan marginación, desempleo y pobreza, y provocan graves problemas ecológicos.

El proceso de explotación de los recursos naturales de los países subdesarrollados no ha dejado de aumentar desde los inicios de la colonización capitalista, sobre todo en la medida en que también aumentan sus componentes. Éstos, según indica David Hoyos (2006), son los siguientes:

- **DEUDA DE CARBONO.** Es la deuda adquirida por los países industrializados con motivo de su desproporcionada contaminación de la atmósfera mediante la emisión de gases de efecto invernadero.
- **BIOPIRATERÍA.** Apropiación intelectual con fines mercantiles de experiencias y conocimientos locales e indígenas por parte de las empresas farmacéuticas y laboratorios de los países ricos.
- **PASIVOS AMBIENTALES.** Se trata del conjunto de daños que causan en el entorno natural de los países subdesarrollados la acción de las corporaciones multinacionales.
- **TRANSPORTE DE RESIDUOS SÓLIDOS.** Éstos se generan en los países ricos y se depositan en los países pobres.

Se dice que la Organización Mundial del Comercio (OMC) tiene como fin acrecentar la producción y el comercio de bienes y servicios, permitiendo al mismo tiempo la utilización óptima de los recursos naturales mundiales en conformidad con el ob-

jetivo de conseguir un desarrollo sostenible. Desde luego, es cierto que la OMC pretende aumentar la producción y el comercio internacional de mercancías y servicios libre de trabas aduaneras, pues ésta es su razón de ser: un instrumento legal al servicio del capital, pero no es verdad que entre sus pretensiones figure el desarrollo sostenible con la óptima utilización de los recursos (Niño y Segrelles, 2012).

Una prueba de la falacia que representa el desarrollo sustentable se aglutina en torno a los tres problemas fundamentales que, entre otros, genera el capitalismo: 1) el agotamiento y extinción de los recursos naturales (tierras fértiles, agua, fuentes de energía, bosques y selvas, biodiversidad animal y vegetal); 2) el precario equilibrio del sistema Tierra (armamento nuclear, combustibles fósiles, cambio climático, efecto invernadero), y 3) la injusticia social en el mundo (desigualdad, inequidad, divergencia, desequilibrio) (Niño y Segrelles, 2012). Los efectos de este modelo de desarrollo quedan evidenciados en los datos que se expusieron en la cumbre del cambio climático de 2010 (COP16) celebrada en Cancún en noviembre de ese año, según los cuales, para entonces:

- Tan sólo 700 millones, de un total de 6 800 millones de personas, son las responsables de 50% de las emisiones globales de CO₂, mientras los tres mil millones de personas más pobres solamente emiten 6% del bióxido de carbono.
- Se estima que las emisiones por persona no deben rebasar las 2.5 toneladas de CO₂ al año para que la temperatura global del planeta no aumente más de 2°C, considerándose este el límite sobre el cual pueden presentarse catástrofes climáticas incontrolables. Actualmente, el promedio de emisiones de los estadounidenses es de 19.1 toneladas anuales de CO₂, más de siete veces superior al límite recomendado.
- Entre 1950 y 2005, la producción de metal aumentó 600%, el consumo de petróleo 800%, el consumo de gas 1 400%. Se extraen anualmente 60 mil millones de toneladas de recursos, 50% más que hace 30 años.
- La mayor parte de estos recursos han sido apropiados por 20% de la población mundial que son responsables de 86% del consumo global, mientras el 20% más pobre consume sólo 1.3 por ciento.
- El gasto anual en cosméticos, en Estados Unidos, es de ocho mil millones de dólares, y el europeo en helados son 11 mil millones de dólares, ambos superan el gasto en agua potable, educación básica y alcantarillado para los dos mil millones de personas del mundo que carecen de estos servicios.
- Se calcula que más de 60% de los servicios que brindan los ecosistemas del planeta se encuentran degradados (Conciencia Eco.com, 2010).

El turismo es una de las mayores industrias mundiales, una de las que más afecta al medio ambiente (World Watch Institute, 1984-2011; Almenar, Bono y García, 1998)

y también una de las vías de intercambio cultural con más incidencia (no siempre negativa) sobre las costumbres de visitantes y visitados (Vilches y Gil Pérez, 2003). Emplea a más de 250 millones de personas en todo el mundo (uno de cada nueve) y genera cerca de 11% del PIB mundial. Después de la cantidad que dedican los habitantes del “Norte” a la alimentación, le sigue el turismo, que supone 13% de los gastos de consumo (citado en Vilches *et al.*, 2017).

Hoy el turismo es una actividad global y ningún país quiere verse privado de las rentas que produce. Aunque, como en otros casos, la mayor parte de la población de los países en desarrollo aún no puede pensar en realizar esta actividad lúdica. Los datos acerca de las consecuencias del turismo son contradictorios.

Por una parte, se tienen claras repercusiones positivas: creación de empleo, incremento de ingresos económicos, se desalientan las migraciones por falta de trabajo, mejora del nivel cultural de la población local, intercambios culturales en ambos sentidos, de modos de vida, sensibilización de turistas y población local hacia el medio ambiente, etcétera.

Por la otra, están las consecuencias negativas, tan importantes como las anteriores: incremento en el consumo de suelo, agua, energía, destrucción de paisajes, aumento de la producción de residuos y aguas residuales, alteración de los ecosistemas, introducción de especies exóticas de animales y plantas, inducción de flujos de población hacia poblaciones turísticas, aumento de incendios forestales, tráfico de personas y drogas, etcétera. Está documentado que los flujos turísticos contribuyen notablemente, por su relación con el transporte aéreo y por carretera, a la lluvia ácida, a la formación del ozono troposférico y al cambio climático global. Y desde un punto de vista más local, el turismo afecta a todo tipo de ecosistemas: desde el litoral hasta las montañas invadidas por estaciones de esquí, pasando por los conocidos campos de golf, que tantas repercusiones tienen debido al enorme consumo de agua (Almenar, Bono y García, 1998).

Puede decirse, pues, que el turismo tal como se está realizando actualmente no es sostenible. Pero esto es consecuencia, como en el caso de otros muchos problemas, de una búsqueda de beneficios inmediatos, que impulsa hacia la masificación y a la destrucción de recursos. Como ha reconocido Francesco Frangiali, secretario general de la Organización Mundial del Turismo, “es cada vez más evidente que el turismo está siendo víctima, pero también contribuye al cambio climático y a la reducción de la biodiversidad” (Hickman, 2007). Cabe pensar, sin embargo, en un turismo sostenible, respetuoso del medio. La página web proporciona una amplia información al respecto, incluida la definición misma de turismo sostenible realizada por la Organización Mundial de Turismo (OMT):

El turismo sostenible atiende a las necesidades de los turistas actuales y de las regiones receptoras y al mismo tiempo protege y fomenta las oportunidades para el futuro.

Se concibe como una vía hacia la gestión de todos los recursos de forma que puedan satisfacerse las necesidades económicas, sociales y estéticas, respetando al mismo tiempo la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas que sostienen la vida (UNWTO, 2005).

Esta definición de turismo sostenible (turismo responsable, ecoturismo, turismo *slow...*) se ha traducido en la consideración de una serie de requisitos que la OMT (1994) considera fundamentales para la implantación de la Agenda 21 en los centros turísticos:

1. La minimización de los residuos. 2. Conservación y gestión de la energía. 3. Gestión del recurso agua. 4. Control de las sustancias peligrosas. 5. Transportes. 6. Planeamiento urbanístico y gestión del suelo. 7. Compromiso medioambiental de los políticos y de los ciudadanos. 8. Diseño de programas para la sostenibilidad. 9. Colaboración para el desarrollo turístico sostenible (OMT, 1994, citado en López, 2005).

Se hacen necesarias medidas efectivas para lograr que, como reclama la Organización de las Naciones Unidas, las actividades turísticas se organicen “en armonía con las peculiaridades y tradiciones de las regiones y paisajes receptores [...] de forma que se proteja el patrimonio natural que constituyen los ecosistemas y la diversidad biológica” (Hickman, 2007) y, habría que añadir, lo cultural.

Se contempla, por ejemplo, la implantación de la etiqueta “comercio justo” o, más específicamente, “turismo sostenible”, como garantía de que una empresa turística utiliza procedimientos sostenibles, respetuosos con el medio y con las personas, atendiendo a la legislación introducida para preservar lo que queda del mundo natural, como la Ley de la Vida Silvestre (Wild Law). Muchos son los ejemplos de ejercicios realizados para implementar actividades y acciones que promuevan e impulsen la sustentabilidad en el mundo; no obstante, la oposición presentada por grupos integrantes del gran capital en alianza con los gobiernos de los países, se oponen enérgicamente a su implementación. Se presentan, así, algunas propuestas que vale la pena analizar.

La Carta de Friburgo fue redactada en asociación con la ciudad de Friburgo, situada al sur de Alemania, en reconocimiento del premio de la Academy’s European City en el año 2010. La ciudad es un excelente ejemplo de urbanismo sostenible, de donde se extrajeron los 12 principios que la conforman. Esta ciudad ganó el Premio Mundial del Hábitat en 2013. El profesor Wulf Daseking es quien, como jefe de Planificación y Desarrollo en Friburgo, ha supervisado sus cambios durante más de 25 años, y ha sido elegido como el segundo Académico Honorario de la Academia.

La Carta de Friburgo cita nueve objetivos que deben estar a la vanguardia de todos los proyectos de desarrollo responsable:

1. La conservación de la identidad, el fortalecimiento de la vecindad y el fomento de la diversidad cultural y la singularidad.
2. La expansión del transporte público y su interconexión con las obras existentes y nuevas.
3. El uso racional de los recursos, minimizando la tierra adicional ocupada, y el fomento de una densidad urbana moderada.
4. La salvaguardia y la interconexión de espacios verdes con altos estándares de calidad y fomentar la conservación de los espacios públicos.
5. Garantizar la armonía social y el avance de la interacción social y funcional.
6. Preservar puestos de trabajo existentes y crear otros nuevos e innovadores.
7. Avanzar en la cultura del discurso.
8. Creación de asociaciones a largo plazo entre la comunidad y los sectores públicos y privados.
9. Participación en los procesos de aprendizaje permanente, ver la vida urbana en su contexto más amplio.

Los autores de la Carta de Friburgo añaden que es importante asegurar la pronta participación de los ciudadanos en el diálogo para promover un cambio sostenible positivo. Siguiendo los anteriores objetivos se establecieron 12 principios que se agrupan en tres categorías:

A. Espacial:

1. Diversidad, seguridad y tolerancia. Fomentar sociedades complejas y diversas dentro de barrios funcionales, con la provisión de puestos de trabajo adecuados para todos los sectores de la población.
2. Ciudad de barrios, incluido el gobierno descentralizado y la protección de la identidad de la ciudad.
3. Ciudad de cortas distancias, con acceso a todas las redes de infraestructuras a pie o en bicicleta.
4. El transporte público y densidad. El transporte público debe estar estrechamente integrado con la visión del diseño urbano y, como principio general, siempre se debe dar prioridad sobre el tráfico de automóviles.

B. Contenido:

5. La educación, la ciencia y la cultura. Las escuelas y universidades, centros de investigación e instituciones culturales tienen un impacto significativo sobre el atractivo y la calidad de una ciudad.
6. La industria y el empleo. La tarea más importante para el futuro es la conservación del empleo actual y el desarrollo de empresas pioneras e innovadoras. Para lograr esto, hay que aprovechar plenamente cada oportunidad que permita a la ciudad mantener los empleos existentes, por un lado, y desarrollar otros nuevos, por el otro.

7. Naturaleza y medio ambiente. La conservación de la diversidad biológica, el uso racional de los recursos en beneficio de las futuras generaciones y la protección de un medio ambiente saludable y habitable son objetivos clave para el desarrollo urbano.
8. La calidad del diseño, especialmente para espacios públicos. La mayoría de las decisiones de planificación dan forma a la apariencia de la ciudad para las futuras generaciones. Por lo tanto, estas decisiones deben apoyar y mejorar el carácter de la ciudad mediante la promoción de las más altas cualidades de diseño.

C. Proceso:

9. Visión a largo plazo. Consiste en una planificación y un desarrollo urbano que debe seguir una visión unificadora e integrar proyectos antiguos y con una orientación clara al futuro (a largo plazo).
10. La comunicación y la participación de todos los niveles y sectores de la sociedad. Las comunidades deben trabajar continuamente en su visión colectiva de la ciudad a través del discurso público que se manifiesta en espacios públicos y en la cultura de la ciudad.
11. La fiabilidad, la obligación y la equidad, para construir la confianza y el consenso. Un concepto en toda la ciudad, con los principios de consenso, crea el ambiente adecuado en el que todos los participantes en el desarrollo urbano pueden actuar con los mismos derechos.
12. Cooperación y asociación, con el apoyo financiero para proyectos e incentivos para posibles inversores, además de promover proyectos ejemplares (<<http://www.academyofurbanism.org.uk/freiburg-charter/>>).

LA CIUDAD TURÍSTICA: PROBLEMÁTICA Y PERSPECTIVAS

La complejidad de las políticas y oportunidades impulsadas por el modelo neoliberal bajo el dominio de las metrópolis económicas del mundo, y los agentes e instituciones transnacionales que guían el avance de la globalización, se han traducido en un fenómeno que invade y permea las comunidades locales y nacionales, su base económica y su cultura en todo el mundo.

Este fenómeno encadena a los mercados a la creación de regiones económicas, los acuerdos de libre comercio, las opciones de desarrollo que en resumen, han resultado en la fórmula: democracia igual a mercado.

En este contexto, los efectos neoliberales de la globalización, el desarrollo de las fuerzas tecnológicas para la movilidad y el transporte, la renovación de los acuerdos de intercambio y la apertura de mercados que se fueron sucediendo desde la mitad

del siglo XX y los inicios del XXI, permitió que el turismo se revelara como uno de los fenómenos culturales y factores de la economía, de gran importancia para todos los países, especialmente para aquéllos con historial cultural edificado o para los que disponen de importantes recursos naturales, lo que les ha permitido constituirse como puntos estratégicos del turismo (González, Pérez y Rivera, 2008).

De esta manera los países, en función de su naturaleza ecológica, ubicación geográfica, condiciones de desarrollo, tradiciones culturales, patrimonio edificado y recursos humanos calificados, han llevado a cabo programas y políticas de impulso al turismo, como una forma de fortalecimiento de su economía, a través del ingreso tanto del turismo como de la inversión de capital para este fin.

En el caso latinoamericano en particular, el desarrollo del turismo, desde sus inicios, estuvo acompañado por una marcada segregación socioespacial entre los visitantes, la población local y los migrantes pobres que fueron atraídos por esta actividad y presentó un bajo impacto en el desarrollo regional, favoreciendo una separación marcada entre los espacios y núcleos urbanos dedicados a esta actividad, y el entorno rural a ellos, en la medida que los espacios turísticos organizaron un espacio de privilegio para las oligarquías locales, que contrastaba con el que fueron ocupando los sectores sociales desfavorecidos, tanto antiguos residentes como nuevos inmigrantes, que fueron recibidos para ponerlos a su servicio (Bouvet *et al.*, 2005:65).

En este sentido, podemos sostener que, históricamente, en aquellos lugares en los que la actividad turística se ha convertido en la base del desarrollo económico de las ciudades y regiones, esta misma actividad se convierte en “el motor de la segregación socio-espacial” (Bouvet *et al.*, 2005:66), derivando en la agudización de las desigualdades y en la aparición de nuevas formas de diferenciación, que se expresan tanto en el ámbito de la vida social como en la realidad territorial.

En estas condiciones, durante las últimas décadas ha comenzado a emerger como un factor determinante en la configuración del territorio, y en particular en la conformación de aquellos espacios urbanos que se han especializado en ella.

Éste no es un hecho realmente novedoso, sino que tuvo sus inicios desde mediados del siglo XX con la aparición del turismo de masas, pero ha adquirido una relevancia particularmente importante a partir del impulso de las políticas neoliberales en el marco del proceso de globalización económica hacia finales del siglo XX, y ha estado relacionado con la aparición de nuevos agentes en el desarrollo de las regiones y en el establecimiento de políticas de inversión que han tendido a favorecer el desarrollo del turismo en detrimento de las condiciones de vida de la población local, tanto de la región como del propio núcleo urbano en torno al cual se desarrolla (Castillo y Villar, 2011).

Este modelo de desarrollo urbano y regional apoyado en el turismo, particularmente en los centros de población que nacen exprofeso a partir de esta actividad, se des-

pliega en el territorio sin dejar apenas lugar al desenvolvimiento de la vida comunitaria de la población residente, relegándola sólo a aquellos espacios ciudadanos de menor atractivo, generando una creciente segregación socioespacial.

En estas condiciones, el crecimiento económico y demográfico de los centros turísticos, cargado de una gran diversidad cultural y étnica, no significa un mayor contacto entre los distintos grupos sociales ni una modernización de los espacios regionales en los cuales se insertan, sino que más bien refuerza su aislamiento, lo que se pone de manifiesto en un reforzamiento de la exclusión a la que, en una inserción diferencial y polarizada en el mercado laboral, se añade una fragmentación del espacio urbano favorecida por un mercado inmobiliario que tiende a valorar las enormes diferencias que separan los desarrollos residenciales destinados a los visitantes respecto a las barriadas de los inmigrantes económicos de bajos ingresos (Díaz, 2004:126-127).

Estamos, en este sentido, ante un modelo económico y territorial que genera grandes desequilibrios ambientales y sociales, que mantiene al crecimiento económico, pero no el desarrollo social, como único fundamento y justificación de supervivencia. Un crecimiento que, como lo señala Díaz Orueta, “conduce, irremediamente, hacia una crisis profunda, tanto de naturaleza ambiental, como socioeconómica”, que pone en entredicho la propia viabilidad de un modelo de desarrollo fundamentado en la actividad turística (2004:127:3).

Los datos expuestos en el estudio “Viajes y turismo: impacto económico 2014, México”, que dio a conocer el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC, por sus siglas en inglés en Sectur, 2014), ofrecen un piso firme para considerar el despegue hacia las metas de crecimiento. En febrero pasado, el Banco de México (Banxico) informó que la derrama de divisas por turismo alcanzó los 13 819 millones de dólares (mdd), monto 3.4% superior a la cifra alcanzada en 2008, año que es considerado como uno de los mejores para el turismo, cuando logró los 13 370 mdd. Sin embargo, falta mucho por hacer. La profesionalización del sector, el desarrollo de infraestructura de transportación, la diversificación en la oferta productos y servicios, así como superar la imagen de inseguridad del país, forman parte de los retos que se encuentran en la lista de pendientes para que el turismo alcance mayores alturas en su nuevo vuelo.

El turismo en México genera el ocho por ciento del PIB, es decir, se trata de una actividad económicamente muy importante. Esto ha propiciado que el sector turístico de México esté orientado a la creación de desarrollos sin planeación, con metas a corto plazo y establecidas sólo para atraer la inversión extranjera, sin importar las consecuencias sobre el ambiente y sobre la gente. Con un turismo de masas creciendo a ritmo tan acelerado, la depredación del capital natural de los ecosistemas está acabando con el valor de las zonas y, por lo tanto, con la riqueza y bienestar de las comunidades.

Los impactos negativos sobre el ambiente, provocados por los desarrollos turísticos que no consideran la variable ambiental son muy graves y dejan altos costos económicos y sociales: falta de infraestructura básica, asentamientos irregulares, falta de redes de drenaje y alcantarillado, plantas de tratamiento de aguas residuales inexistentes o ineficientes, basureros municipales fuera de la legislación, degradación y destrucción de ecosistemas fundamentales (como los manglares en las zonas costeras), alteración y desaparición del paisaje, entre muchos otros. Esto ocurre porque el marco regulatorio del turismo en México es débil y a los empresarios y gobiernos les funciona como una herramienta para continuar con este modelo de urbanización sin control. Es urgente reforzar el marco jurídico que rige al turismo en México para que esta industria pueda generar recursos económicos al país sin pasarle una alta factura a las futuras generaciones.

En México, los más de 11 mil kilómetros de costas acogen a casi un tercio de la población del país, a lo que hay que añadir los miles de turistas que visitan los destinos de playa cada año. Esto provoca una fuerte presión sobre los ecosistemas costeros, generando problemas de pérdida de hábitat y contaminación.

La ocupación física del litoral se ha resuelto con la urbanización masiva y descontrolada de la franja costera a la que hay que sumar la alarmante proliferación de hoteles e instalaciones portuarias, lo que ha desdibujado las costas y ha alterado, irreversiblemente, la dinámica del litoral.

La mala planificación de muchas de estas obras y la deficiente previsión de sus efectos ha ocasionado la erosión costera, que afecta principalmente al Golfo de México y el Mar Caribe, y cuya expresión más visible es la alarmante desaparición de las playas en la Riviera Maya. Si México quiere contar con los ingresos que el turismo le provee en el mediano y largo plazos, debe frenar este modelo depredador de turismo y debe comenzar a planear proyectos turísticos que respeten la vocación de las regiones, que traigan beneficios reales a las poblaciones locales y mitiguen al máximo los daños que ocasionan.

CONCLUSIONES

Finalmente, se pretende evitar que las ciudades turísticas se conviertan en espacios divididos, claramente separados y excluidos de los beneficios que el turismo puede derramar en las regiones y en la economía local, buscando una armonía entre la sociedad y el medio ambiente.

Se puede observar, tanto en los centros turísticos que se desarrollaron de manera espontánea en las costas del Pacífico y del Golfo de México en la primera mitad del siglo XX (Acapulco, Puerto Vallarta, Manzanillo y Veracruz), como el de los sitios tu-

rísticos integralmente planeados de los años setenta y ochenta del siglo pasado (Cancún, Ixtapa, Loreto, Los Cabos entre los primeros y Bahías de Huatulco entre los segundos), que el desarrollo de la actividad turística ha implicado una fuerte segregación socioespacial entre las áreas turísticas y aquéllas donde viven los residentes locales en el espacio urbano y una separación marcada entre los núcleos turísticos y el entorno regional en el que se localizan, situación que se ve reflejada en todos los órdenes de la vida social, tanto por la apropiación de los frentes de playa, el desplazamiento constante de la población para “liberar” zonas para el desarrollo turístico, el acceso a los satisfactores básicos de servicios e infraestructuras urbanas, y hasta en la orientación misma de las políticas urbanas, que se dirigen fundamentalmente al desarrollo de las actividades turísticas más que a la satisfacción de las demandas sociales (Bringas, 1999).

El Estado mexicano ha reformulado su papel como actor fundamental en la creación de las condiciones de acumulación características de cada uno de ellos, pasando de ser un Estado interventor-promotor del desarrollo económico capitalista industrial y de la modernización, planteada en términos de un discurso de crecimiento económico e industrialización, que se vinculó a políticas públicas dirigidas a que los beneficios del progreso industrial fueran asequibles e influyeran en el crecimiento económico de las regiones subdesarrolladas del país (Esteve, 1993:6), a ser un Estado facilitador de la inversión privada nacional y extranjera, y propiciador de las condiciones de inserción global de la economía nacional en el marco de políticas públicas desreguladoras tendientes a reducir la participación pública en la vida económica del país.

Para el caso de las ciudades turísticas, esto se pone de manifiesto desde sus orígenes en el marco de las políticas de desarrollo impulsadas por el Estado interventor de corte keynesiano, y permanece con el advenimiento de la política neoliberal, en el contexto de las cuales las facilidades para el desarrollo inmobiliario y la desregulación en la normatividad urbana promovió el aumento y proliferación de graves desigualdades urbanas, en donde la segregación y la exclusión socioterritorial son el sello característico de esta nueva ciudad.

En el tiempo, se ha mostrado el carácter de estos polos de desarrollo como medios de nuevos procesos de acumulación en regiones antiguamente desintegradas del proceso de industrialización, poniendo en evidencia que el interés principal del Estado se centra en la expansión y consolidación del turismo como un nuevo espacio de acumulación capitalista, abriéndolo como un nuevo ámbito de inversión a los excedentes derivados del proceso de industrialización, pero con costos sociales muy altos frente a los cuales ni el Estado intervencionista ni el neoliberal ofrecieron alternativas que superaran las condiciones endémicas de segregación socioespacial de la realidad urbana en México.

Las inversiones para detonar polos de desarrollo turístico del Fonatur, si bien han traído beneficios incuestionables, también han generado un acelerado crecimiento urbano que es dos veces más rápido que el del promedio de las demás ciudades mexicanas. Esto combinado con la falta de planeación urbana de nuestros municipios turísticos y el hecho de que las inversiones y desarrollo se centran únicamente en las zonas hoteleras, han convertido el crecimiento de los destinos en su principal amenaza.

La fragmentación socioterritorial se acentúa y es un proceso mediante el cual la ciudad se divide en trozos urbanos, en la que surgen nuevas divisiones espaciales, fronteras interiores que se manifiestan cotidianamente actuando como una pauta más de reforzamiento de la desigualdad social. La segregación muestra diferentes caras, pero todas ellas se ven reflejadas en la morfología, al crear zonas diferenciadas que dan como resultado la aparición de áreas exclusivas y confortables, así como espacios deteriorados y peligrosos.

Bajo esta lógica de diferenciación territorial, aislamiento y exclusión, lo importante no es lo público, sino lo privado, ya que ahora se acelera de forma creciente la homogeneización física y funcional de los espacios urbanos.

La dinámica de las ciudades turísticas mexicanas se puede apreciar más claramente a partir de su desconexión con respecto a su entorno territorial inmediato y, a la vez, a su reconexión con la vasta red de ciudades globales. Así, inducida por la progresiva globalización, observamos la continua desvinculación de las ciudades turísticas de su entorno regional y nacional, como sucede con otras ciudades globales (Sassen, 2007). En este caso, las ciudades turísticas mexicanas se desconectan de su entorno territorial inmediato, pero simultáneamente se insertan dentro de las cadenas globales del ocio (Pedreño, 2009).

Las ciudades turísticas, se convierten, así, en una ciudad “de orillas” (*edge cities*),¹ caracterizada por la polarización entre un centro impoluto, elegante y globalizado, de la gran zona hotelera, rodeado por las orillas lumpenizadas donde se amontonan los trabajadores y todos los que buscan tener un empleo, o que dan servicios al pequeño consumo o se ocupan en servicios personales (trabajadoras domésticas) para sobrevivir (Davis, 2006). Para el caso mexicano, el ejemplo más ilustrativo de esta forma de acumulación de capital lo tenemos en Cancún.

¹ Término acuñado por Joel Garreau para definir lo que, según él, es la principal transformación en la forma de hacer ciudades que se ha producido en Estados Unidos desde hace siglos. Para otros, las *edge cities* son la última generación de suburbios estadounidenses, si bien sus características formales y funcionales difieren tanto de las de los suburbios tradicionales que muchos autores tienden a contemplarlas como un fenómeno diferente. Entre estas diferencias destacan una ubicación excepcionalmente lejana de los centros urbanos, la mezcla de la función residencial con la del trabajo de oficinas, una extrema dispersión que hace que se confundan con el territorio natural, etcétera. Las *edge cities* nacieron en Estados Unidos en la década de 1980 y su éxito ha sido tan fulgurante que actualmente dos terceras partes del espacio de oficinas existente en el país se concentran en ellas.

Finalmente, resulta clara la aseveración de que se está privilegiando la rentabilidad a la sustentabilidad. Hoy las ciudades turísticas se enfrentan al dilema de continuar impulsando su desarrollo a partir del turismo pero con costos ambientales y sociales extremadamente altos. No sólo la segregación espacial y la ciudad claramente dividida caracterizan a estos sitios, sino que la carencia y falta de servicios básicos para la población amenaza con incrementar el descontento social, además de que el desarrollo inmobiliario no tiene límites y contribuye cada vez más a destruir estos delicados paisajes costeros, generando así un impacto irreversible que de no detenerse y regularse desde ahora, será imposible evitar su destrucción.

BIBLIOGRAFÍA

- Almenar, R.; E. Bono y E. García (1998), *La sostenibilidad del desarrollo: el caso valenciano*, Valencia, Fundación Bancaixa.
- Aparicio, C.; M. Ortega y E. Sandoval (2011), “La segregación socio-espacial en Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización”, en *Región y Sociedad*, vol. 23, núm. 52, septiembre-diciembre, Hermosillo, El Colegio de Sonora, pp. 173-207.
- Benseny, G. (2007), “El turismo en México: apreciaciones sobre el turismo en espacio litoral”, en *Aportes y Transferencias*, vol. 11, núm. 2, Buenos Aires, Universidad Nacional de Mar de la Plata, pp. 13-34.
- Bouvet, Y.; R.P. Desse, P. Morell y M. Villar (2005), “Mar del Plata (Argentina). La ciudad balnearia de los porteños en el Atlántico suroccidental”, en *Investigaciones Geográficas*, núm. 36, Alicante, Universidad de Alicante, pp. 61-80.
- Brenner, L. (2007), “La política turística mexicana y su impacto en el desarrollo nacional y urbano regional”, en B. Campos (coord.), *Urbanización y turismo*, Barcelona, Pomares.
- Bringas, N. (1999), “Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del Pacífico mexicano”, en *Región y Sociedad*, vol. 11, núm. 17, enero-junio, Hermosillo, El Colegio de Sonora, pp. 1-51.
- Carrascal, P. y G. Pérez (1998), “Ocupación territorial y deterioro ambiental ocasionado por la expansión urbano-turística en Acapulco, Guerrero”, en *Investigaciones Geográficas*, México, UNAM, pp. 111-123.
- Castillo, O. y A. Villar (2011), “La conformación del espacio urbano de Cancún: una aproximación al estudio de la segregación socio-espacial”, en *Quivera*, vol. 13, núm. 1, pp. 83-101, disponible en <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40118420005>>.
- Conciencia Eco.com (2010), “El hiperconsumo y el cambio climático”, disponible en <<https://www.concienciaeco.com/2010/12/04/el-hiperconsumo-y-el-cambio-climtico/>>.

- Davis, M. (2006), *Planet of Slum*, Nueva York, Sage.
- Díaz, F. (2004), “Turismo, urbanización y cambio social”, en *Revista Argentina de Sociología*, vol. 2, núm. 2, mayo-junio, Buenos Aires, Consejo de Profesionales de Sociología, pp. 115-127.
- Díaz, F. (2005), “Ciudad y globalización. Hacia la constitución de nuevos espacios sociales”, en *AVÁ. Revista de Antropología*, núm. 8, Posadas, Universidad Nacional de Misiones, pp. 153-169.
- Enríquez, J. (2008), “Segregación y fragmentación en las nuevas ciudades para el turismo. Caso Puerto Peñasco, Sonora, México”, en *Topofilia. Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*, vol. 1, núm. 1, septiembre, Hermosillo, El Colegio de Sonora.
- Esteva, G. (1993), “Development”, en W. Sachs (ed.), *The Development Dictionary: A Guide to Knowledge as Power*, Londres, Zed Books.
- Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) (2012), “Proyectos y desarrollos”, disponible en <<http://www.fonatur.gob.mx/es/index.asp>>, consultado el 9 de septiembre de 2012.
- González, S. (2005), “De la diferencia a la desigualdad socio-espacial en el Área Metropolitana de Monterrey”, en *Revista Rizoma*, núm. 1, pp. 16-17, disponible en <<https://es.scribd.com/document/6849371/Rizoma-1-Noviembre-2005-Enero-2006>>.
- González-Romero, D. (2010), “Turismo y ciudad: espacio y lugar de imaginarios líquidos. Puerto Vallarta”, en *Revista Nodo*, año 9, vol. 5, pp. 5-18, disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3645610.pdf>>.
- González Sousa, R. (2001), *Programa estatal de ordenamiento ecológico territorial del Estado de Hidalgo*, México, Consejo Estatal de Ecología.
- González, D.,; M. Pérez, Teresa y E. Rivera (2008), “El turismo y sus penumbras: Puerto Vallarta, un lugar turístico en la encrucijada de la planeación”, en *Revista Urbano*, vol. 11, núm. 18, pp. 24-34.
- Hickman, L. (2007), “El turista contaminante”, en *Foreign Policy Edición Española*, núm. 22, agosto-septiembre, pp. 28-37.
- Hoyos, D. (2006), “Deuda externa versus deuda ecológica”, en *Ecoportal.net*, disponible en <https://www.ecoportal.net/temas-especiales/economia/deuda_externa_vs_deuda_ecologica>.
- Judd, D. (2003), “El turismo urbano y la geografía de la ciudad”, en *EURE*, vol. 29, núm. 87, septiembre, Santiago de Chile, pp. 51-62.
- Kurz, A. y R. García (2008), “Sustentabilidad... origen y significado”, en *HomeTech*, México, disponible en <https://hometech.com.mx/sustentabilidad_origen_y_significado/>.
- López, A. (2005), “Desarrollo sostenible: medioambiente y turismo en las ciudades históricas: el caso de Toledo”, en *Observatorio Medioambiental*, núm. 8, pp. 331-

- 344, disponible en <<https://revistas.ucm.es/index.php/OBMD/article/download/OBMD05051103>>.
- Niño, N. y J. Segrelles (2012), “Planeación sustentable y turismo en la reserva natural mexicana ‘La Roqueta’”, en *El Periplo Sustentable*, núm. 25, julio-diciembre, México, UAEMéx, pp. 77-102.
- ONU-Hábitat (2011), *Estado de las ciudades en México 2011*, México, TS Gráficos, disponible en <http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=583&Itemid=235>.
- Pedreño, A. (2009), “Turistas y migrantes en el planeta *resort*: la movilidad espacial de la población como un capital desigualmente distribuido”, en *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, núm. 28, Murcia, Universidad de Murcia, pp. 9-18.
- Peña, A. (2006), “Las disparidades económicas intrarregionales en Andalucía”, tesis de doctorado, Cádiz, Universidad de Cádiz.
- Pérez, E. y M. Valderrábano (comps.) (2011), *Medio ambiente, sociedad y políticas ambientales en el México contemporáneo. Una revisión interdisciplinaria*, México, UAG/IPN.
- Prévot, M.F. (2001), “Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades”, en *Perfiles Latinoamericanos*, vol. 9, núm. 19, diciembre, México, Flacso, pp. 33-56.
- Sassen, S. (2007), *Una sociología de la globalización*, Buenos Aires, Katz Editores.
- Secretaría de Turismo (Sectur) (1980), “3ra. jornada mexicana de turismo/1980”, disponible en <<http://cedocvirtual.sectur.gob.mx/janium/Documentos/001621Pri0000.pdf>>.
- Secretaría de Turismo (Sectur) (2000), *Estudio de gran visión del turismo en México: perspectiva 2020*, México, Sectur.
- Secretaría de Turismo (Sectur) (2014), “Comunicado de prensa 68/2014”, disponible en <<http://www.sectur.gob.mx/2014/03/>>.
- Secretaría de Turismo (Sectur) (s/f), disponible en <<http://www.sectur.gob.mx/PDF/planeacionestrategica/PTSM/PDF>>.
- UNWTO (2005), *Making Tourism More Sustainable. A Guide for Policy Makers*, París, UNEP/UNWTO, disponible en <www.unep.fr/shared/publications/pdf/dtix0592_xpa-tourismpolicyen.pdf>.
- Vilches, A.; D. Gil Pérez, J.C. Toscano y O. Macías (2017), “Turismo sostenible”, en *OEI*, disponible en <<http://www.oei.es/historico/decada/accion.php?accion=09>>.
- Wallerstein, I. (2004), *Capitalismo histórico y movimientos antisistémicos: un análisis de sistemas-mundo*, Madrid, Akal.