

Turismo y polarización social en Los Cabos, México.

EL PROYECTO ZONA DORADA

TOURISM AND SOCIAL
POLARIZATION IN LOS
CABOS, MEXICO.

The Golden Zone project

Jesús Bojórquez Luque¹

Candidato a Doctor en Historia
Universidad Autónoma de Sinaloa
jesbojorquez70@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-1745-4979>

Manuel Ángeles Villa²

Doctor en Relaciones Internacionales Transpacíficas
Universidad Autónoma de Baja California Sur
manan@uabcs.mx
<http://orcid.org/0000-0003-1275-9535>

TURISMO E
POLARIZAÇÃO SOCIAL EM
LOS CABOS, MÉXICO.

O projeto da Zona Dourada

POLARISATION
TOURISTIQUE ET SOCIALE
À LOS CABOS, MEXIQUE.

Le projet Golden Zone

Recibido: 13 de febrero 2019

Aprobado: 11 de marzo 2019

<https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n2.77609>

Cómo citar este artículo: BOJÓRQUEZ LUQUE, J. y ÁNGELES VILLA, M. (2019). "Turismo y polarización social en Los Cabos, México. El proyecto Zona Dorada". *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (2): 117-126.

- ¹ Sociólogo de la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS), Magíster en Economía del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales de la Universidad Autónoma de Baja California Sur (UABCS) y candidato a Doctor en Historia de la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS). Profesor del Colegio de Bachilleres del Estado de Baja California Sur, México. Sus líneas de investigación se centran en fenómenos urbanos territoriales relacionados con el despojo, la privatización del litoral, el espacio público, la videovigilancia y la historia urbana.
- ² Profesor investigador del Departamento Académico de Economía de la Universidad Autónoma de Baja California Sur (UABCS) y 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.

Resumen

El turismo ha cobrado gran relevancia en México, tanto, que desde la década 1970 se ha consolidado una política de Estado que lo potencializa a partir de los Centros Integralmente Planeados (CIP) del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). El modelo, aunque exitoso en términos de la captación de visitantes y de divisas, ha generado desigualdades socioeconómicas, y segregación espacial y residencial. En el caso del CIP de Los Cabos, en el estado mexicano de Baja California Sur, la segregación socioespacial y la privatización de las playas se han agudizado al privilegiar el interés del capital, en detrimento del bienestar de la población local. En el artículo se analiza el proyecto privado que pretende desviar 8 km de la carretera escénica del corredor turístico de Los Cabos, para construir una nueva vía que alejaría a la población del litoral, provocando una mayor privatización del paisaje y de las playas.

Palabras clave: turismo, acumulación por desposesión, neoliberalización del espacio, Los Cabos.

Resumo

O turismo se tornou muito importante no México e desde a década de 1970 uma política de Estado foi consolidada para sua potencialização, principalmente, através dos Centros Integralmente Planeados (CIPs) do Fundo Nacional de Promoção do Turismo (FONATUR). Apesar de seu sucesso inegável em termos econômicos, este modelo gerou desigualdades socioeconômicas e segregação espacial e residencial. Este é o caso da CIP de Los Cabos, no estado de Baja California Sur, onde a segregação socioespacial e a privatização das praias se tornaram mais agudas ao privilegiar o interesse do capital, em detrimento do bem-estar das comunidades locais. O trabalho analisa o projeto privado que visa desviar 8 km da principal rodovia ao norte de sua localização atual, para construir uma nova estrada que levaria a população para longe da costa, causando uma maior privatização da paisagem e das praias.

Palavras-chave: turismo, acumulação por desapropriação, neoliberalização do espaço, Los Cabos.

Abstract

Tourism has become very important in Mexico and since the 1970s a State policy has been consolidated, mainly, through the Integrally Planned Centers (CIPs) of the National Fund for Tourism Promotion (FONATUR). Despite its undeniable success in economic terms, however, this model has generated socio-economic inequalities, and spatial and residential segregation. This is the case of the Los Cabos CIP, in the northwestern state of Baja California Sur, where socio-spatial segregation and privatization of beaches have become more acute by privileging the interest of capital, to the detriment of the well-being of the local population. The paper analyzes the private project that aims to divert 8 km of the main highway northwards of its present location, to build a new road that would take the population away from the coast, causing greater privatization of the landscape and beaches.

Key words: tourism, accumulation by dispossession, neoliberalization of space, Los Cabos.

Résumé

Le tourisme est devenu très important au Mexique et depuis les années 1970, une politique nationale a été consolidée, principalement, par le biais des Centres de Planification Intégrée (CIP) du Fonds National pour la Promotion du Tourisme (FONATUR). Malgré son succès économique indéniable, ce modèle a toutefois généré des inégalités socioéconomiques et une ségrégation spatiale et résidentielle. C'est le cas du CIP de Los Cabos, dans le nord-ouest de la Basse Californie du Sud, où la ségrégation socio-spatiale et la privatisation des plages se sont accentuées en privilégiant l'intérêt du capital au détriment du bien-être de la population local. L'article analyse le projet privé qui vise à détourner 8 km de la route principale vers le nord de son emplacement actuel, afin de construire une nouvelle route qui éloignerait la population de la côte, ce qui entraînerait une plus grande privatisation du paysage et des plages.

Mots-clés : tourisme, accumulation par dépossession, néolibéralisation de l'espace, Los Cabos.

Introducción

El turismo ha sido considerado en muchos países como una actividad económica muy importante para la generación de empleo y desarrollo. De acuerdo con la Organización Mundial del Turismo, ha tenido un crecimiento sostenido desde la década de 1960 (WTO, 2019) y, en el año 2017, rompió récords con un registro de 1,323 millones de personas, 84 millones más que en año anterior. Tales ritmos de crecimiento no han sido impulsados únicamente por el turismo cultural, con localidades históricas y patrimoniales como pudo haber sido el caso en la Europa decimonónica, sino por nuevos destinos turísticos de litoral configurados después de la segunda guerra mundial y que, desde entonces, han sido objeto de disputa por sus recursos naturales y espaciales.

En las últimas décadas del siglo XX y en lo que va del presente, las actividades asociadas al ocio, en particular las turísticas, han cobrado una gran relevancia para la expansión del capital. En este contexto, el espacio es muy importante porque el capital turístico requiere de locaciones privilegiadas y de belleza inigualable, en las que pueda ofrecérsele al visitante una experiencia de lujo y exclusividad, en particular, a los sectores de altos ingresos. Muchas de esas inversiones se dan en países como México donde, en pos de la generación de empleo, los gobiernos ofertan condiciones excepcionales a los consorcios turísticos, los cuales se apropian de los recursos naturales y generan conflicto con las comunidades asentadas de manera histórica en los territorios transformados. En los destinos de sol y playa, la actividad se ha manifestado en el impulso de grandes proyectos hoteleros y de turismo residencial que favorecen la especulación inmobiliaria, produciendo, a su vez, presión sobre los recursos naturales (como suelo y agua), propiciando la segregación espacial y residencial por medio de la privatización de playas y paisajes, y perjudicando a la población local.

El municipio de Los Cabos, en el estado mexicano de Baja California Sur, ha sido desde fines de la década de 1979 objeto de políticas públicas por parte del Estado a través de la constitución del Centro Integralmente Planeado (CIP) Los Cabos, del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). Dicho megaproyecto inició en San José del Cabo, que se unió con la población vecina de Cabo San Lucas por un corredor turístico costero de 33 km, donde se ha instalado una pléthora de hoteles de firmas internacionales.

En términos económicos, el CIP Los Cabos ha sido un rotundo éxito para los inversionistas locales y extranjeros. Hoy, es el segundo CIP más visitado de México y se ha autonombrado como el destino turístico más caro del país. Según cifras publicadas por el gobierno estatal, en 2015 arribaron al municipio más de 2 millones de visitantes (1,700 mil por la vía aérea y cerca de 400,00 en cruceros), con una derrama económica estimada en 625 millones de dólares. Los Cabos generan más de una cuarta parte del valor agregado del estado y poco más del 40% de la ocupación hotelera (Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2017). Entre otros factores, el turismo ha sido posible por la migración de mano de obra, fenómeno que, al igual que en otros destinos turísticos, tiene un efecto depresivo sobre los salarios. Según el Censo Económico de 2013, ese año se pagaron un total de 2.750.000 de pesos mexicanos en salarios, "pero el valor agregado ascendió a 10.680.000 de pesos,

es decir, los trabajadores recibieron sólo alrededor de 26% del valor de la producción. En el predominante sector alojamiento y preparación de alimentos y bebidas la proporción era de solo 16%. Estas proporciones ponen de relieve "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 de la oferta turística" (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2019: 115).

Una de las problemáticas urbanas más serias de Los Cabos se relaciona con 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 territorio para la creación de lugares para el goce o como uno de los pasivos del fenómeno de inseguridad. Así, prolifera la consolidación de barreras que, en efecto, han privatizado las playas y el paisaje (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2015), aun en contra de la legislación mexicana que establece que el litoral es un bien público. De igual significado negativo es el bajísimo nivel de calidad de vida de grandes franjas de la población cabeña, pues más de la mitad vive en condiciones de alta o muy alta marginación (Graciano, 2018), y muy alta segregación socioespacial (Martínez, Ángeles y Gámez, 2013)

El presente trabajo analiza la propuesta de modernización del tramo carretero hotel Westin Regina-El Tule, donde se pretende llevar a cabo el proyecto Zona Dorada, el cual es encabezado por diversos empresarios hoteleros, entre ellos, el consorcio Grupo Questro.³ Se realiza sobre la base de una abultada revisión bibliográfica, un estudio de la última actualización del Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Los Cabos (IMPLAN, 2013) y del proyecto de modernización del trazo carretero hotel Westin Regina-El Tule (IMPLAN, 2015), con especial atención en la cartografía, como forma de identificar la superficie a ser privatizada *de facto*. Las coordenadas teóricas del ensayo descansan en los trabajos de Lefebvre (1974; 2014) y Harvey (2005), entre otros, sobre la producción del espacio y la acumulación por desposesión, además de una serie de estudios que abordan la problemática de la zona estudiada.

El trabajo se estructura como sigue. Luego de esta introducción, se presenta una breve discusión del concepto de la producción del espacio, que indisolublemente se asocia con la obra de Henri Lefebvre, así como la forma en que el espacio se ha construido en el ámbito del turismo, en particular, aquel relacionado con las actividades de sol y playa, y con el turismo residencial. Enseguida se pasa a explicar el concepto de la acumulación por despojo que David Harvey propusiera en el *Socialist Register* de 2004, como una actualización de la teorización de Marx sobre la acumulación primitiva. Se finaliza con un análisis acerca del proyecto Zona Dorada, el cual fue causa de controversia y activismo social por su sentido privatizador de las playas y el paisaje para la comunidad.

³ El Grupo Questro está encabezado por el empresario Juan Sánchez Navarro, miembro de una familia muy acaudalada que, al final de la época colonial en México, poseía el latifundio más grande de América Latina. En la actualidad, dicha familia no solo está involucrada en negocios turísticos inmobiliarios, sino en la industria cervecera y editorial (Pérez, 2013).

La producción del espacio

En tiempos actuales vivimos una forma de urbanización basada en la consolidación del mercado financiero internacional con base en la producción del espacio urbano (Lefebvre, 1974).⁴ La gestión del suelo se da a partir de megaproyectos edificados por empresas trasnacionales con el fin de obtener grandes ganancias, ya sea por la especulación inmobiliaria (Harvey, 2005) o por la creación de espacios de goce para personas con gran capacidad de compra que buscan lugares exóticos en la periferia capitalista (Lefebvre, 2014), que proporcionan mano de obra barata, gracias a una masa trabajadora precarizada laboral y espacialmente (Blázquez, Cañada y Murray, 2011). Estos procesos de apropiación desigual del espacio son apoyados por Estados que impulsan andamiajes jurídicos que lo consolidan y por gobiernos locales que apuntalan los mecanismos de despojo a comunidades en aras de atraer capitales para la generación de empleos (Rodríguez, 2010).

En los últimos tiempos, las actividades de ocio han cobrado relevancia y es a partir de ellas que las empresas se han apropiado del espacio que antes no era ocupado con fines de lucro, como las playas, el mar y las montañas, elementos importantes para la industria del ocio y el turismo. En la actualidad, son objeto de interminables disputas entre empresas y comunidades que son despojadas de esos espacios anteriormente públicos o comunes por compañías apoyadas por agentes del Estado que anteponen sus intereses al bien común (Lefebvre, 1974).

En este proceso de conformación territorial, la producción del espacio y la urbanización están imbricadas de manera insoluble. En el caso de la urbanización de los destinos turísticos se da un fenómeno de acondicionamiento y equipamiento de espacios para generar, vender, y comprar bienes y servicios, promoviendo características singulares y de belleza única. En la dinámica de la reproducción del capital se ha promovido la necesidad de vacacionar y de recrearse y, para ello, han surgido destinos turísticos como los de sol y playa que, por lo regular, están cercanos a las grandes concentraciones urbanas (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2014).

La producción del espacio conlleva a la modificación del entorno natural para ubicar los objetos en el espacio y distribuirlos de manera intencional. Estos elementos adquieren un mayor valor por estar ubicados en territorios con ventajas locacionales (Hiernaux, 2013). En la actualidad, el espacio se produce de acuerdo con las necesidades y los requerimientos del modelo neoliberal, donde el suelo es fundamental en la reproducción del capital (Harvey, 2005), así, los espacios que antes eran públicos o comunes son objeto de la privatización y de la producción espacial de exclusividad, creando sociedades fragmentadas y polarizadas (Ángeles, Gámez y Ganster, 2012).

Neoliberalización del espacio y acumulación por despojo

En los tiempos actuales del capitalismo en su etapa neoliberal el espacio de las ciudades se produce a su imagen y semejanza, con grandes desigualdades y exclusión social (Narváez, 2019). La prioridad en el manejo del espacio reside en las necesidades de las empresas, no de los ciudadanos, siendo el suelo una de las claves principales en la reproducción del capital y la generación de plusvalía (Franquesa, 2007). Los bienes comunes, entre ellos, el suelo de propiedad social, las playas y los bosques son susceptibles de privatizarse con el objetivo de expandir los beneficios del capital privado en aras de la competitividad.

El análisis del neoliberalismo resulta fundamental para entender los cambios urbanos territoriales en las ciudades actuales, pues los espacios de las localidades están orientados a atraer las inversiones de consorcios extranjeros, para ser atractivas frente a ciudades de otras latitudes que ofrecen facilidades para la instalación de empresas (Spirou, 2011). La creación de centros de atracciones, centros de convenciones, parques industriales y estadios deportivos contrasta con colonias inseguras, deficiencia en los servicios públicos y el deterioro ambiental de la periferia donde, además, existen barrios residenciales de acceso controlado, cuyos objetivos son otorgar distinción y exclusividad (Crossa, 2013).

Dos rasgos principales se han presentado en este proceso de neoliberalización. En un primer momento, la destrucción de las leyes que garantizaban ciertos beneficios sociales a la mayor parte de la ciudadanía y, en un segundo momento, la instauración de disposiciones tendientes a edificar la normatividad que fortalece el mercado, apuntalada con la construcción de infraestructura por parte del Estado para atraer al capital (Theodore, Peck y Brenner, 2009: 6).

Una de las estrategias llevadas a cabo para solucionar la crisis de sobreacumulación que el mundo capitalista experimentó a fines de la década de 1970 fue la expansión geográfica y espacial de la inversión de capitales con inversiones en infraestructura física (edificios) y social (transporte, carreteras, educación, ciencia), cuyo fin fue dinamizar un sistema económico hasta ese entonces estancado. En consecuencia, con ese ajuste espacio temporal se corporativizaron y privatizaron activos que antes eran públicos como los sistemas educativos, el agua,⁵ los servicios públicos, las playas, el paisaje y todos los bienes comunes susceptibles de ganancia, en lo que Harvey (2005) llama acumulación por desposesión, es decir, la forma actual de la acumulación primitiva de Marx.

En ese tenor de apropiación de los comunes, el turismo como actividad económica es fundamental en la expansión geográfica del capital. El negocio turístico inmobiliario ofrece oportunidades millonarias para las grandes compañías que se apropian de los territorios periféricos para lucrarse con las actividades del ocio, mer-

⁴ En el artículo "La producción del espacio", Lefebvre (1974) analiza los conceptos marxistas de espacio abstracto (el cual es mercantilizable) y espacio diferencial (creado y vivido por la vida cotidiana), que se oponen dialécticamente al espacio abstracto. Lefebvre insiste en que el espacio es un producto social, por lo tanto, cada modo de producción produce su propio espacio.

⁵ En el modelo neoliberal todo es susceptible de ser privatizar. La prioridad es surtir con este líquido vital a los hoteles, las cerveceras, las actividades de *fracking*, entre otros, por encima de la comunidad, lo que significa una forma de privatización del bien común.

cantilizando lugares de belleza prístina, edificando complejos con formas ajenas a las nativas y apropiándose del suelo, muchas veces presionando a la población local para que lo venda a precios ínfimos.

Turismo y despojo

La enajenación de los comunes y los conflictos que esto derivó fue señalada por Marx para el caso inglés en el siglo XVII, donde algunos particulares se apropiaron tierras de uso común, así como de bosques y cuerpos de aguas (Linebaugh y Rediker, 2000). El despojo, como rasgo distintivo del capitalismo actual, se ha agudizado en diversas zonas del mundo y México no es la excepción, como da testimonio un equipo coordinado por el académico Víctor Toledo (Unión de Científicos Comprometidos con la Sociedad, 2018), quien ha realizado un recuento de los conflictos ambientales en el país entre 2012 y 2017. Apoyándose en un intenso trabajo hemerográfico, ha revelado la presencia de 560 conflictos. El autor explica que

utilizando una base de datos estos conflictos fueron mapeados, geo-referenciados y clasificados en diez categorías según la índole de la problemática. La lista la encabezan los conflictos generados por la minería (173 conflictos), seguidos por los del agua (86), de energía (74), los causados por los proyectos mega-turísticos (49), los provocados por la expansión urbana (38), forestales (37), de carácter agrícola (35), por residuos tóxicos y peligrosos (34), por la construcción de carreteras (16), pesqueros (10) y biotecnológicos (8) (básicamente por la introducción de maíz y soya transgénicos).

Como se observa en la lista, la actividad del turismo y el desarrollo de nuevos destinos no solo ha traído un impacto ambiental importante, sino fenómenos de conflictividad social a partir del despojo de bienes a las comunidades como la tierra, el agua y el paisaje. Es en ese contexto que, a continuación, señalamos una serie de ejemplos de cómo la actividad turística ha tenido como consecuencia el despojo de tierras, playas y paisaje.

Solano (2015) atestigua varios casos de despojo en comunidades indígenas. En el Centro Integral Palenque, aprobado en 2008, han sido afectadas comunidades de tzeltales y choles. El proyecto turístico Barrancas del Cobre en Chihuahua ha perjudicado comunidades rarámuris. En Michoacán, con el Plan Regional Sustentable, comunidades nahuas fueron despojadas de tierras costeras. Con el CIP del corredor turístico de Bahía de Banderas, en Nayarit, grupos nahuas fueron despojados de la franja costera. En Quintana Roo el proyecto de la Riviera Maya permitió el despojo a pueblos mayas privatizando tierra de propiedad ejidal y 120 km de playas desde 1971.

La implementación de un proyecto turístico en la Sierra de Chihuahua ha provocado polarización en dos comunidades indígenas tarahumaras en los municipios de Batopilas, Bocoyna, Guachochi, Guerrero, Ocampo y Urique por el despojo de sus tierras (Almanza y Guerrero, 2014). En el estado de Jalisco se han presentado numerosos enfrentamientos en ejidos y comunidades de la costa porque el gobierno del estado y las compañías inmobiliarias están interesados en sus recursos naturales y los métodos utilizados para

conseguirlos han sido la violencia y la amenaza (Ramírez, 2013). En Sonora, el proyecto Escalera Náutica del Golfo de California trajo consigo enfrentamiento y conflicto con los yaqui, presentándose desplazamientos de comunidades y despojo de su territorio para la concreción de proyectos carreteros que atravesarán la costa del Valle del Yaqui para la instalación de hoteles y casinos, afectando a los colectivos indígenas de la región (Hernández, 2013).

El Centro Integralmente Planeado (CIP) Los Cabos

El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) fue creado en enero de 1974 y tuvo como antecesores al Fondo de Garantía y Fomento al Turismo (1956) y al Fondo de Promoción e Infraestructura Turística (1969). De acuerdo con su página oficial, la misión es “ser la Institución responsable de la planeación y desarrollo de proyectos turísticos sustentables de impacto nacional” (Bojórquez, 2013: 51). Ella ha impulsado la creación de los polos turísticos llamados Centros Integralmente Planeados (CIP) como Cancún, Ixtapa, Los Cabos, Loreto, Huatulco, Nayarit y Sinaloa.

En 1976 inició operaciones el CIP Los Cabos, un desarrollo turístico que abarca los poblados de San José del Cabo y Cabo San Lucas, conectados entre sí por un corredor de 33 km de longitud, y ubicado en el extremo sur de la península de Baja California, muy cerca de la costa oeste de Estados Unidos. El Plan Maestro de este CIP considera actualmente un polígono de 915.78 ha., de las cuales, el 6.32% se destinan a la zona urbana, 76.96% a la zona turística y 16.72% a zona de conservación (FONATUR, 2018). Hoy en día, Los Cabos es el segundo CIP de mayor importancia después de Cancún.

Si bien el CIP Los Cabos ha tenido un éxito notorio en términos económicos, también se deben reconocer una serie de externalidades negativas. Estas se han manifestado en la acumulación de rezagos en la zona habitada por la población trabajadora, con un despojo de tierras permanente a comunidades aledañas al litoral (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2018), así como la privatización de su espacio público (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2019), vulnerando el derecho a la ciudad a los residentes locales, pues son marginados del acceso a las playas, su principal punto de confluencia, a pesar de que dicho acceso está consagrado por la Constitución mexicana (Bojórquez, Ángeles y Gámez, 2015).

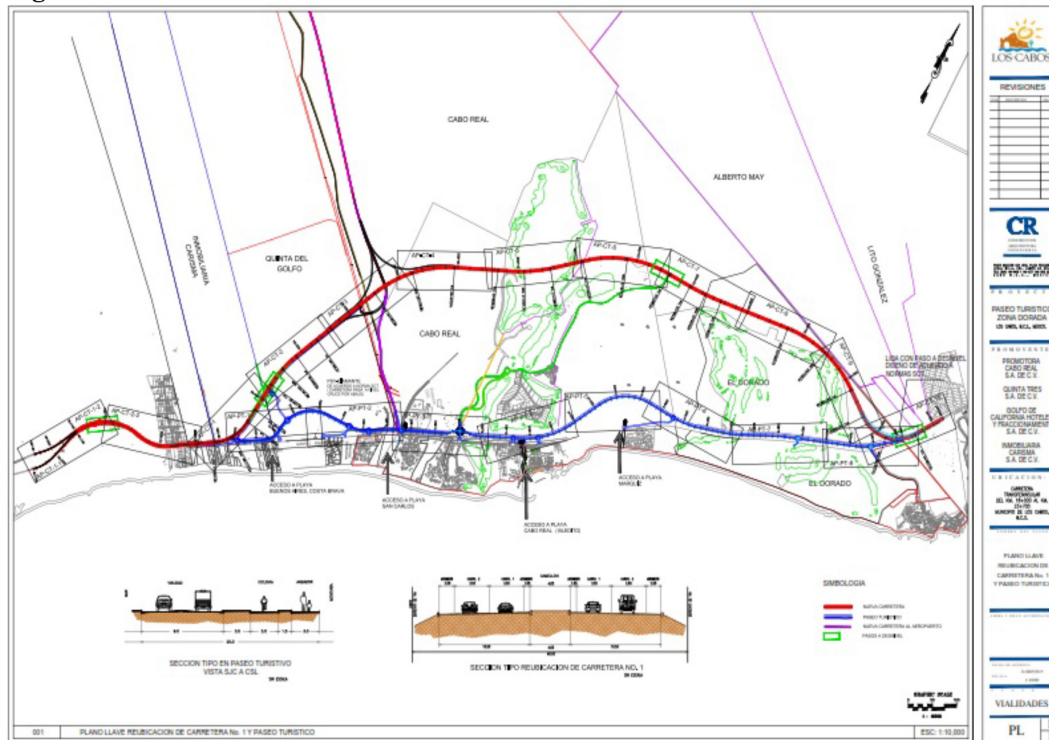
Propuesta del nuevo tramo carretero y el proyecto Zona Dorada

La carretera escénica es considerada por los empresarios hoteleros como un obstáculo en el corredor turístico de Los Cabos, pues varios desarrollos inmobiliarios quedan divididos por dicha rúa, disminuyendo la plusvalía. Por lo tanto, hay un interés creciente en desviarla para incorporar más tierra a los proyectos

turístico, integrando en la zona hoteles, campos de golf y playa. Así, desarrolladores de Los Cabos como las compañías Promotora Cabo Real, Quinta Tres e Inmobiliaria Carisma, ligadas al grupo empresarial Questro, pretenden privatizar 8 km de la

carretera que comprende el corredor turístico, construyendo una nueva vía que alejaría a la población de las playas y del litoral, lo que profundizaría la privatización de las playas y del paisaje (Figura 1 y Figura 2).

Figura 1. Proyecto Zona Dorada y nuevo tramo carretero



Fuente: Construcción, Arquitectura e Ingeniería, 2015.

Fuente: IMPLAN (2015).

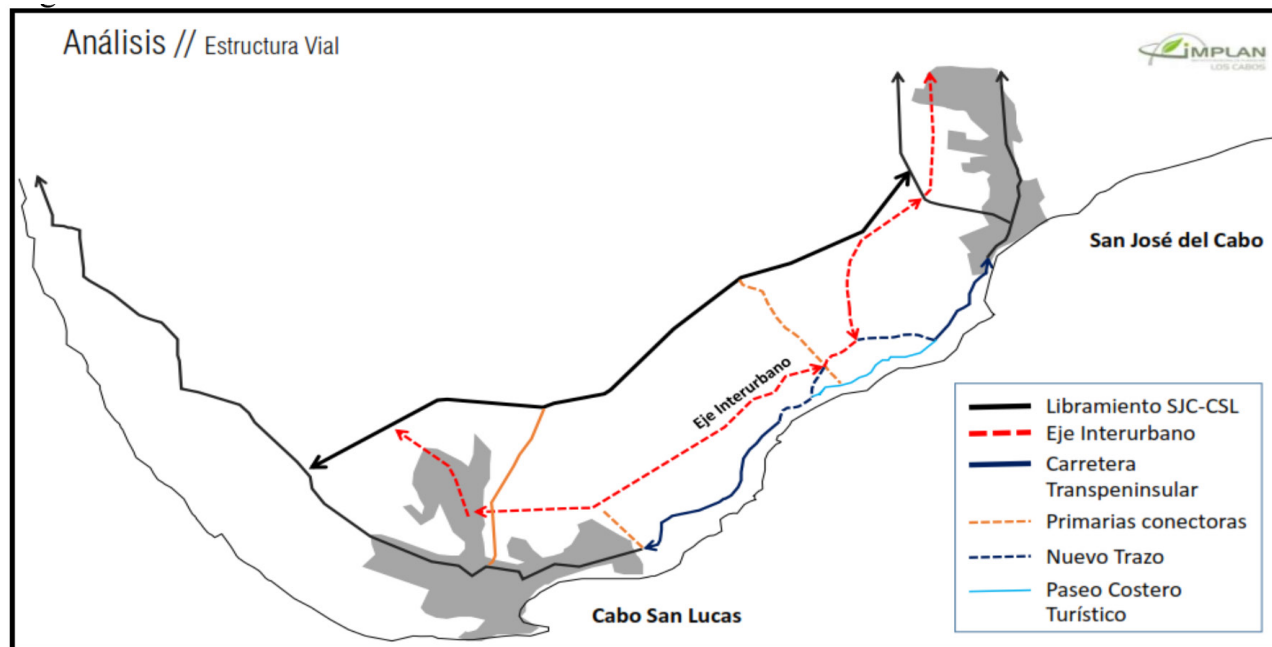


Figura 2. Estructura vial con el nuevo trazo

Figura 3. Playas dentro del área del proyecto Zona Dorada



Fuente: IMPLAN (2015).

El problema del acceso a las playas se ha agudizado en el corredor turístico a partir de la decisión ilegal por parte de los desarrolladores de negar el acceso a ellas o restringirlo a ciertos horarios, por lo que dicho proyecto aumentaría la polarización social y la exigencia permanente de su derecho a disfrutar ese bien común. En la propuesta de desvío de la carretera escénica, que es objeto de este trabajo, quedarían más alejadas de la población siete playas a lo largo de 5.75 km de frente de playa aproximadamente: Costa Brava, San Carlos, Cabo Real, El Bledito, Marquis y El Dorado (Figura 3).

De acuerdo con el acta del Cabildo del 9 de diciembre de 2015, el proyecto contempla consolidar un corredor de 14 hoteles y un crecimiento del sector residencial turístico, de un poco más de 500 propiedades a 2,000 (Ayuntamiento de Los Cabos, 2015).

Inconformidad contra el proyecto

A partir de estas intenciones y de un primer intento por imponer el proyecto en el Cabildo Municipal el 27 de agosto de 2015, alrededor de 25 organizaciones civiles de diversa índole manifestaron su rechazo pues, de acuerdo con ellas, dicho proyecto fomentaría una gran segregación socioespacial, afectaría el libre acceso a las playas y el derecho a disfrutar el paisaje. La construcción que desviaría la carretera desde el arroyo El Tule hasta Palmilla sería cerrado a la población y no generaría bienestar para ella. Si bien, esto representa una inversión fuerte y, quizá, el embellecimiento de la zona, sería una obra de carácter elitista y no incluyente que no contribuiría a mejorar la integración de la sociedad (León, 2015a).

Ante la intención abierta de los desarrolladores de materializarlo con el apoyo del cuerpo edilicio, las diversas asociaciones ciudadanas se dieron a la tarea de llevar a cabo sesiones informativas dando a conocer las consecuencias del proyecto para la ciudadanía

y jornadas para la recolección de firmas a través de mesas de registro, logrando recabar alrededor de 7,000 adhesiones de apoyo en contra del proyecto (Paz, 2015).

A pesar del rechazo de la ciudadanía, la propuesta del nuevo trazado carretero para la realización del proyecto Zona Dorada se presentó en ante el Cabildo el 9 de diciembre de 2015 en sesión extraordinaria y fue aprobado con 11 votos a favor y dos en contra, siendo festejado por el presidente municipal aduciendo que el proyecto garantizaría el acceso a las playas (Peninsular Digital, 2015). Durante la discusión y aprobación del proyecto presentado por los desarrolladores ante el Cabildo se apostaron alrededor del Palacio Municipal cerca de 50 ciudadanos en manifestación de rechazo. La argumentación más recurrente de los manifestantes era que dicho proyecto violentaba el Plan de Desarrollo Urbano (PDU) y profundizaba la privatización de las playas, afectando el disfrute del paisaje natural (León, 2015b). Los participantes aseguraron que las acciones seguirían de forma pacífica y sin incitar a la violencia, apelando al derecho a la libre manifestación (Yáñez, 2015). En medio del rechazo ciudadano, el Gobernador del estado brindó todo su apoyo al proyecto, argumentando que su aprobación sería de gran beneficio para el municipio de Los Cabos, así como para el estado.

Entiendo que el proyecto autorizado recoge muchas de las inquietudes de quienes de manera propositiva le apostaron a que este fuera en beneficio de Los Cabos y de Baja California Sur, yo creo que el proyecto es positivo en los términos que se hizo y va a ayudar a fomentar el desarrollo, a que haya más hoteles, más turistas y también a que la gente que ya vive aquí pueda gozar de una mejor infraestructura, garantizando siempre sus derechos (Padilla, 2015).

Apelando a una supuesta inseguridad creciente en el corredor turístico, el Gobernador afirmó que la carretera era fuente de incontables accidentes, por eso, una nueva significaría la mejoría en la calidad de obra y la resolución de los problemas viales.

A partir de la aprobación del Cabildo de Los Cabos de manera mayoritaria del proyecto Zona Dorada, un grupo de ciudadanos inconformes se manifestaron en la glorieta del monumento a FONATUR que da acceso a la zona hotelera de San José del Cabo (González, 2015). Mientras que la organización civil México Unido por sus Playas argumentó que el proyecto no tenía elementos positivos para la comunidad como los desarrolladores querían hacer creer, pues este privatizaba las playas. Consideraron que era importante la inversión como forma de incentivar el empleo en Los Cabos, pero no en menoscabo de los derechos de la comunidad, entre ellos, el de disfrutar de sus playas y del paisaje (El Independiente, 2015).

Por otro lado, el Frente Cívico y Social de Los Cabos (FDS) interpuso un recurso de amparo el día 15 de enero de 2016 en contra del Acuerdo 026 del XII Ayuntamiento de Los Cabos, que incluía el dictamen, mediante el cual, se aprobaba el proyecto de desvío de la carretera escénica. Dicho amparo fue admitido el día 18 de enero de 2016 en el expediente 35/2016 ante el Juez Primero de Distrito en el Estado, argumentando que la propuesta empresarial violentaba el derecho humano a un medio ambiente adecuado y el acceso a las playas del área.

Dictamen del Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos

De acuerdo con un análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) llevado a cabo por el Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos (IMPLAN), si bien el proyecto buscaba la pacificación del corredor turístico como lo establece el PDU 2040 (IMPLAN, 2013), el dictamen señalaba la disminución de la carretera actual de cuatro a dos carriles y una mayor longitud del trazo, con curvas cerradas y pendientes mayores que provocarían el aumento en los tiempos de traslados, en los costos y en la inseguridad vial. Dicho proyecto no garantizaba las vistas panorámicas al mar, privatizando el paisaje, ni el acceso a las playas, irrespetando, en términos generales, la propuesta de la estructura vial interurbana que contempla el PDU (IMPLAN, 2015).

En la Figura 2 se pueden observar los destinos hacia donde se dirigen las vías interurbanas establecidas. En el caso del Libramiento Carretero se creó un eje que se integra a la dinámica regional como parte de la carretera federal número 1 y 19, la cual es la principal rúa que conecta las localidades de La Paz, Cabo San Lucas y San José del Cabo, las más importantes del sur del estado por su número de habitantes, su infraestructura, sus servicios de turismo, comercio, entre otros factores. Para aumentar la fluidez se contempló un eje interurbano que mejoraría la circulación de vehículo, recursos humanos y materiales, por lo que el desvío de la carretera pierde todo su peso argumentativo en términos de pacificarla.

Conclusiones

El turismo, como actividad económica fundamental en el marco de la neoliberalización espacial, se da a partir del desarrollo de enclaves del capitalismo periférico donde priman los intereses de las élites económicas que monopolizan las zonas de belleza excepcional, despojando a la ciudadanía local del derecho de converger en esos territorios que suelen ser bienes comunes. La producción del espacio turístico litoral fomenta la exclusividad, pues son ofrecidos de manera lucrativa a visitantes, en su mayoría extranjeros, con gran capacidad de compra. Estas formas de concebir los territorios generan tensiones con las poblaciones locales que son desplazadas y segregadas lejos del litoral. En el caso del proyecto Zona Dorada, la clase política local se ha sumado como pieza del reforzamiento de los mecanismos de despojo. El argumento ha sido, como es acostumbrado, la bondad de dichas iniciativas en términos de la generación de empleos y un supuesto progreso. Tal justificación, sin embargo, evidencia la separación de los intereses de los llamados representantes populares y los de la comunidad que lucha a toda costa por detener la privatización de las playas y del paisaje. Actualmente, el proyecto está detenido gracias a las acciones legales emprendidas por diversas organizaciones, aunque los objetivos de la clase empresarial siguen latentes, de ahí la importancia de que la comunidad continúe empoderada y alerta ante cualquier intento por parte de los desarrolladores de revivirlo. **IB**

Bibliografía

- ALMANZA, H. y GUERRERO, R. (2014). "Paradojas del turismo. Entre la transformación y el despojo. Los casos de Mogotavo y Wetosachi, Chihuahua (México)". *Análisis Turístico*, 18: 45-56.
- ÁNGELES, M., GÁMEZ, A. E. y GANSTER, P. (2012). "Crecimiento, desarrollo humano y percepción del bienestar en Los Cabos". En: P. Ganster, O. Arizpe y A. Ivanova (eds.), *Los Cabos: prospectiva de un paraíso natural y turístico*. San Diego: San Diego State University Press, pp. 461-489.
- AYUNTAMIENTO DE LOS CABOS. (2015). "Cuarta sesión pública extraordinaria. Acta de Cabildo número siete (07)". San José del Cabo: Ayuntamiento de Los Cabos, documento inédito.
- BLÁZQUEZ, M., CAÑADA, E. y MURRAY, I. (2011). "Bunker Playa-Sol. Conflictos derivados de la construcción de enclaves de capital transnacional turístico español en el Caribe y Centroamérica". *Scripta Nova*, 15 (368). Consultado en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-368.htm>
- BOJÓRQUEZ, J. (2013). *Expansión urbana en áreas ejidales en el marco de las reformas al artículo 27 constitucional y el desarrollo turístico en Cabo San Lucas, BCS*. La Paz: Universidad Autónoma de Baja California Sur, tesis para optar por el título de Maestro en Economía del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales.
- BOJÓRQUEZ, J., ÁNGELES, M. y GÁMEZ, A. E. (2014). "La producción del espacio turístico en Cabo San Lucas, Baja California Sur (México): acumulación por desposesión". Tlaxcala, El Colegio de Tlaxcala, ponencia presentada en el Segundo Congreso Internacional de Desarrollo Regional.
- BOJÓRQUEZ, J., ÁNGELES, M. y GÁMEZ, A. E. (2015). "Apropiación del territorio costero en Cabo San Lucas, Baja California Sur, México: Los casos de las playas y la propiedad ejidal". En: G. Marín (coord.). *Sin tierras no hay paraíso. Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México*. Tenerife: Pasos, pp. 275-306.
- BOJÓRQUEZ, J., ÁNGELES, M. y GÁMEZ, A. E. (2018). "Produciendo el espacio turístico: el despojo en la apropiación del territorio costero en Los Cabos, Baja California Sur (México)". *Teoría y Praxis*, 26: 9-35.
- BOJÓRQUEZ, J., ÁNGELES, M. y 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*, 80: 109-128.
- CROSSA, V. (2013). "Defendiendo los espacios públicos del centro histórico de Coyoacán". *Alteridades*, 23 (36): 39-51.
- EL INDEPENDIENTE. (2015, agosto 13). "México Unido por sus Playas manifestó: 'no tiene credibilidad proyecto de nuevo trazo carretero'". *El Independiente*. Consultado de: <http://diarioel independiente.mx/2015/08/mexico-unido-por-sus-playas-manifesto-no-tiene-credibilidad-proyecto-nuevo-trazo-carretero/>
- FONATUR. (2018). *Los Cabos*. Consultado en: <http://www.fonatur.mx/es/destinos.html>
- FRANQUESA, J. (2007). "Vaciar o llenar o la lógica espacial de la neoliberalización". *REIS*, 118: 123-150.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR. (2017). *Información estratégica 2017*. La Paz: Secretaría de Turismo, Economía, Medio Ambiente y Recursos Naturales. Consultado en <http://sdemarn.bcs.gob.mx/docs/2017/ESTRATEGICOBCS2017.pdf>
- GONZÁLEZ, C. (2015, diciembre 10). "Opositores al tramo carretero 'Zona Dorada' bloquean la transpeninsular". *El Independiente*. Consultado en: <http://diarioel independiente.mx/2015/12/opositores-al-tramo-carretero-zona-dorada-bloquean-la-transpeninsular/>
- GRACIANO, J. C. (2018). *Uso, manejo y apropiación del agua en destinos turísticos. El caso de Los Cabos, Baja California Sur*. La Paz: Universidad Autónoma de Baja California Sur, tesis para optar por el título de Doctor en Desarrollo Sustentable y Globalización.
- HARVEY, D. (2005). *El "nuevo Imperialismo": acumulación por desposesión*. Buenos Aires: CLACSO.
- HERNÁNDEZ, M. (2013). "Desarrollo costero y disputas territoriales en el golfo de California. Una aproximación a los casos de Comacaác y Yoeme". En: C. Rodríguez y R. Cruz (coords.), *El México bárbaro del siglo XXI*. México: UAM, pp. 305-330.
- HIERNAUX, D. (2013). "La producción del espacio. Entre la materialidad y la subjetividad". Hermosillo, El Colegio de Sonora, ponencia presentada en el Segundo Coloquio Internacional Globalización y Territorios: la Construcción Social del Espacio Urbano.
- IMPLAN. (2013). *Actualización del Plan de Desarrollo Urbano San José del Cabo-Cabo San Lucas, B.C.S. 2040*. San José del Cabo: Ayuntamiento de Los Cabos.
- IMPLAN. (2015). *Análisis del proyecto conceptual: modernización del trazo carretero Hotel Westin Regina-El Tule*. San José del Cabo: Ayuntamiento de Los Cabos.
- LEFEBVRE, H. (1974). "La producción del espacio". *Papers*, 3: 219-229.
- LEFEBVRE, H. (2014). *Towards an architecture of enjoyment*. Minneapolis, Londres: The University of Minnesota Press.
- LEÓN, R. (2015a, agosto 27). "Questro busca privatizar un tramo de la carretera San José del Cabo-Cabo San Lucas". *La Jornada*. Consultado en: <http://www.jornada.unam.mx/2015/08/27/economia/025n1eco>
- LEÓN, R. (2015b, diciembre 11). "Nuevo trazo carretero divide a Los Cabos". *El Mundo*. Consultado en: <http://elmundodigital.mx/nuevo-trazo-carretero-divide-a-los-cabos/>
- LINEBAUGH, P. y REDIKER, M. (2000). *The many-headed hydra. Sailors, salves, commoners and the hidden history of the revolutionary Atlantic*. Boston: Beacon Press.
- MARTÍNEZ, H. J., ANGELES, M. y GÁMEZ, A. E. (2013). "Bienestar socioeconómico y percepción de la calidad de vida en destinos turísticos: el caso de la colonia el Caribe, Cabo San Lucas, Baja California Sur (México)". *Turides*, 6 (15). Consultado en: <http://www.eumed.net/rev/turides/15/cabo-san-lucas.pdf>
- NARVÁEZ, D. (2019). "Privatización del espacio público verde en la era neoliberal. El Club de Tequendama en Cali, Colombia". *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (1): 121-130. Consultado en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/69048>
- PADILLA, P. (2015, diciembre 12). "Es de beneficio para Los Cabos y BCS el nuevo tramo carretero, opina Mendoza Davis". *El Independiente*. Consultado en: <http://diarioel independiente.mx/2015/12/es-de-beneficio-para-los-cabos-y-bcs-el-nuevo-tramo-carretero-opina-mendoza-davis/>
- PAZ, V. (2015, agosto 16). "Alrededor de siete mil firmas en contra del nuevo trazo carretero". *Tierra Pericue*. Consultado en: <http://www.tierrapericue.com/2015/08/alrededor-de-7000-firmas-en-contra-del.html>

- PENINSULAR DIGITAL. (2015, diciembre 9). "Aprueban por mayoría proyecto del trazo carretero Zona Dorada". *Peninsular Digital*. Consultado de: <http://peninsulardigital.com/extra/aprueban-por-mayoria-proyecto-del-trazo-carretero/185260>
- PÉREZ, V. (2013, noviembre 19). "Los Sánchez-Navarro y su amor por el arte". *Quien*. Consultado en: <https://www.quien.com/sociales/2013/11/19/quienes-son-sanchez-navarro>
- RAMÍREZ, A. (2013). "Privatización y despojo de territorios costeros en el estado de Jalisco. La barbarie del turismo en el Rebasito de Apazulco y la bahía de Tenacatita". En: C. Rodríguez y R. Cruz (coords.). *El México bárbaro del siglo XXI*. México: UAM-UAS pp. 331-366.
- RODRIGUES, P. R. (2010). "Del presupuesto participativo a los megaproyectos: la producción del espacio urbano en porto alegre en el siglo XXI". *Scripta Nova*, XIV (331-28). Consultado en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-28.htm>
- SOLANO, M. (2015). "Disfraces del desarrollo turístico; privatización, despojo y resistencias en los medios rurales de México". *Pensamiento al margen*, 3. Consultado en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5721956>
- SPIROU, C. (2011). *Urban tourism and urban change. Cities in the global economy*. Nueva York: Routledge.
- THEODORE, N., PECK, J. y BRENNER, N. (2009). "Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados". *Temas sociales*, 66: 1-12. Consultado en: <http://www.sitiosur.cl/detalle-de-la-publicacion/?PID=3532#descargar>
- UNIÓN DE CIENTÍFICOS COMPROMETIDOS CON LA SOCIEDAD. (2018, marzo 16). *Mapeando las injusticias ambientales en México*. Consultado de: <https://www.uccs.mx/article.php?story=mapeando-las-injusticias-ambientales-en-mexico>
- WTO. (2019). *2017 Annual report*. Consultado en: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419807>
- YÁÑEZ, B. (2015, diciembre 21). "Opositores al nuevo tramo carretero se manifiestan a las afueras de la casa del alcalde". *El Independiente*. Consultado de: <http://diarioelindependiente.mx/2015/12/opositores-al-nuevo-tramo-carretero-se-manifiestan-afuera-de-la-casa-del-alcalde/>