

Infraestructura carretera, desarrollo local y turismo en la ciudad de Mazatlán, Sinaloa¹

Road infrastructure, local development and tourism in the city of Mazatlán, Sinaloa

Emma Lorena Sifuentes Ocegueda*

Raúl Huerta García**

Ludim Vences Macedo***

<https://doi.org/10.31644/HT.03.05.2023.A29>

Recibido: 28/03/2023 Aceptado: 16/04/2023

Publicado: 22/05/2023

Resumen

Es posible identificar cómo diversos factores fomentan las actividades turísticas y a su vez, la influencia de estas en la modificación de la vida productiva de las ciudades y sus habitantes. La construcción de la red carretera en México es un elemento que permite visualizar cómo la dinámica económica se modifica, se estimulan actividades -como el turismo- agilizando el tránsito de personas y de mercancías; se activa la generación de bienes y servicios, con ello la estructura productiva de las regiones. La apertura de la autopista de cobro Durango-Mazatlán en octubre de 2013, muestra el impulso que ejerce la construcción de infraestructura carretera de altas especificaciones (autopistas, vías rápidas) en la integración de las diversas regiones del país y en particular en el territorio en estudio. Esto se ha planteado como uno de los propósitos de la política de desarrollo carretero a nivel federal, lo que llevó a los autores a indagar si las acciones vinculadas a dicho proceso se reflejan en el desarrollo local, en este caso de la Ciudad y Puerto de Mazatlán, Sinaloa. A nivel regional la conclusión de la autopista Durango-Mazatlán permitió la conexión de los corredores de cuota México-Nogales y el que une al Océano Pacífico con el Golfo de México, de Mazatlán a Matamoros, vinculando los estados de Sinaloa, Durango, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas y con ello en la consolidación del Corredor Económico del Norte y su vinculación con el occidente del país a través de Nayarit y Jalisco. Conocer qué sucede a nivel local es el objetivo de este documento, analizar el tipo de efectos que ha tenido la construcción de la infraestructura carretera de la autopista en la activación del turismo y el desarrollo local del Puerto, tomando en cuenta el proceso de gentrificación que



¹ Trabajo presentado en el XVI Congreso de la AMIT, durante los días 28 al 30 de septiembre de 2022 en Tijuana, BC, México. AMIT/COLEF/UABC.

* Profesora de Tiempo Completo de la Universidad Autónoma de Nayarit. Correo electrónico: emmalorenas@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3369-5991>.

** Director de Optimización de la Red de Autopistas, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Correo electrónico: raulhuertag@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-4012-5371>

*** Doctorante del Programa de Gestión de las Organizaciones, Universidad Autónoma de Nayarit. Correo electrónico: ludimvences@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3420-9772>.

esto ha supuesto. Lo anterior por medio de los flujos vehiculares y el volumen de tránsito; bajo la premisa de que mayor flujo y volumen vial suponen un incremento en la llegada de turistas al destino, así como la generación de opciones de negocios complementarias al turismo y en general, la actividad de los sectores productivos relacionados para atender el aumento de la demanda generada por dicha actividad. El estudio parte de un enfoque multiescalar de desarrollo regional y local; considerando factores externos y los del territorio que se relacionan con la dinámica económico-social y medioambiental del turismo, destacando el papel de los actores sociales. La elaboración del análisis se apoya en fuentes estadísticas de la SCT y de INEGI y toma como referente literatura realizada por diversos autores relacionada con las líneas de investigación del trabajo. Se identificó que el rol de la infraestructura carretera ha fortalecido al sector turístico, mediante la llegada de turistas y el aforo vehicular en las temporadas altas de turismo. Dicho fomento requiere la implementación de alternativas para que su efecto económico y social sea más equilibrado, con una planeación que considere a los actores locales en su diseño y puesta en marcha, desde una perspectiva del desarrollo local integral.

Palabras clave

Desarrollo regional-local; infraestructura carretera; gentrificación-turistificación; dinámica productiva.

Abstract

It is possible to identify how various factors promote tourist activities and, in turn, their influence in modifying the productive life of cities and their inhabitants. The construction of the road network in Mexico is an element that allows us to visualize how the economic dynamics are modified, activities - such as tourism - are stimulated, streamlining the transit of people and merchandises; the generation of goods and services is activated, thereby the productive structure of the regions. The opening of the Durango-Mazatlán toll highway in October 2013 shows the momentum exerted by the construction of high-specification road infrastructure (highways, expressways) in the integration of the various regions of the country and particularly in the territory in study. This has been proposed as one of the purposes of the highway development policy at the federal level, which led the authors to investigate whether the actions linked to said process are reflected in local development, in this case of the City and Port of Mazatlán Sinaloa. At the regional level, the completion of the Durango-Mazatlán highway allowed the connection of the Mexico-Nogales toll corridors and the one that links the Pacific Ocean with the Gulf of Mexico, from Mazatlán to Matamoros, linking the states of Sinaloa, Durango, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León and Tamaulipas and with it in the consolidation of the Northern Economic Corridor and its link with the west of the country through Nayarit and Jalisco. Knowing what happens at the local level is the objective of this document, analyzing the type of effects that the construction of the highway infrastructure has had on the activation of tourism and the local development of the Port, taking into account the gentrification process that This is of course. The above through vehicle flows and traffic volume; under the premise that greater flow and road volume mean an increase in the arrival of tourists to the destination, as well as the generation of business options complementary to tourism and, in general, the activity of the related productive sectors to meet the increase in demand generated by said activity. The study is based on a

multi-scale approach to regional and local development; considering external factors and those of the territory that are related to the economic-social and environmental dynamics of tourism, highlighting the role of social actors. The preparation of the analysis is supported by statistical sources from the SCT and INEGI and takes as reference literature carried out by various authors related to the research lines of the work. It was identified that the role of road infrastructure has strengthened the tourism sector, through the arrival of tourists and vehicle capacity in high tourism seasons. This requires the promotion of the implementation of alternatives so that their economic and social effect is more balanced, with planning that considers local actors in their design and implementation, from a perspective of comprehensive local development.

Keywords

Regional-local development; road infrastructure; gentrification-touristification; productive dynamics.

Introducción

Esta investigación inicia la reflexión con la pregunta: ¿de qué manera influyen la construcción de infraestructura carretera y el turismo en el desarrollo local de Mazatlán, tomando en cuenta la gentrificación que conlleva ese proceso?

En las últimas décadas la Ciudad de Mazatlán ha orientado su vida productiva con el turismo como actividad principal (CODESIN, 2022; Gobierno Municipal de Mazatlán, 2018), sin que eso se refleje en un dinamismo del resto de la economía (Ceballos, 2021). Por otra parte, es relativamente reciente que se ha concluido la construcción del corredor carretero Mazatlán-Matamoros, que comprende como último tramo la carretera de cuota Durango-Mazatlán. El proyecto de infraestructura corresponde con un discurso de política federal que por medio de la red de carreteras busca la integración regional del noroccidente del país (SEGOB, 2001, pp. 283-284), y al mismo tiempo el fomento de sus actividades económicas, siendo el turismo -en el caso de la carretera Durango-Mazatlán- una actividad con la se anclaría el desarrollo de ciudades como Mazatlán y la economía estatal.

Se trata de un problema que requiere un estudio multiescalar regional con énfasis en lo local. Implica el análisis tanto de los determinantes internos, del ambiente económico, social y medioambiental local como de su contexto más amplio, no sólo por su delimitación en términos geográficos sino porque involucra de manera relevante factores externos relacionados con la acción del estado a nivel federal, estatal y municipal, además de la influencia de una dinámica económica global que ha colocado a las actividades de servicios, como el turismo, por encima de actividades productivas tradicionales. La especulación del suelo es un elemento clave que más allá de favorecer a la población local, afecta negativamente sus condiciones de vida, en la medida que se encarece la renta del suelo. En cuanto a los factores internos, el auge del turismo ha supuesto además una especialización de

la población local, sobre todo de la población joven (Gobierno Municipal de Mazatlán, 2018, p. 34), en actividades vinculadas al turismo, donde la población local participa marginalmente de estas como consumidora.

Para abordar estos aspectos, el objetivo de este trabajo consiste en analizar el tipo de efectos que tiene la construcción de la infraestructura carretera de la autopista Durango-Mazatlán en la activación del turismo y el desarrollo local de Mazatlán, tomando en cuenta la gentrificación que esto ha supuesto. El análisis comprende el período de 2007 al 2021.

A través de este abordaje se busca un acercamiento a los siguientes aspectos: i) Identificar dimensiones de manifestación de la dinamización de la vida económica vinculada a la nueva infraestructura carretera y en particular al turismo; ii) Centrar la atención en los actores sociales locales; iii) Considerar los criterios básicos que hasta ahora se plantean como característicos del desarrollo territorial-local; iv) Identificar el rol del estado en el desarrollo regional y local analizando en paralelo la evolución de la infraestructura y la política de desarrollo carretero y de promoción al turismo con respecto a los puntos anteriores; v) Reflexionar sobre los alcances favorables o desfavorables de las actividades turísticas como eje de dinamismo económico en el desarrollo local, considerando el proceso de gentrificación-turistificación que suelen acompañar a esas prácticas. Para ello la exposición se organiza partiendo de los antecedentes históricos del problema, continuando con un análisis de los elementos teóricos que lo sustentan. Enseguida se presenta un apartado metodológico y posteriormente se muestra el desarrollo del análisis a partir de la información procesada, dando a conocer las reflexiones de los resultados y hallazgos para cerrar con un apartado a manera de conclusión.

Antecedentes

Área de estudio: la ciudad de Mazatlán

La ciudad de Mazatlán se localiza al noroeste de México, en el estado de Sinaloa, en las costas del Océano Pacífico, concentra 16.5% de la población de la entidad, aporta 24.7% al PIB estatal y se le considera el principal destino de sol y playa del estado de Sinaloa con una aportación de 67% al PIB estatal del sector (CODESIN; Gobierno del estado de Sinaloa, 2022, p. 15). En términos de empleo el turismo a nivel nacional genera 8.5 % de personal ocupado, para Sinaloa es de 8.7% y en el caso de Mazatlán representa 25 % (SECTUR, 2020).

Infraestructura Carretera, impulso de la actividad económica e integración Regional

El desarrollo de la infraestructura carretera en nuestro país ha tenido como objetivo principal la integración de las diferentes regiones económicas y sus vínculos hacia el exterior. Este proceso iniciado con la creación en 1891 de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) (García Martínez, 1992), en un momento en el que los ferrocarriles

ocupaban la mayor atención, recibió un impulso notable como Política de Estado con la institucionalización de la Comisión Nacional de Caminos, en marzo de 1925, organismo dependiente de la SCOP y de la Secretaría de Hacienda (García, 1992; SCT, 1991). La construcción de carreteras federales libres que permitieron la conexión de regiones, ciudades y poblaciones de México, permitiría un flujo e intercambio más expedito de personas y de mercancías en el país.

Para los fines de este trabajo, resulta importante destacar dos hechos que dan idea del avance de ese proceso de integración en el que se involucra a la Ciudad y Puerto de Mazatlán; entre 1950 y 1952, se construyen los tramos libres Guadalajara-Tepic y Durango-Mazatlán con lo que quedan concluidos y vinculados los ejes carreteros México-Nogales y Matamoros-Mazatlán (García, 1992). A la red de carreteras federales libres se unió la construcción, también durante la década de los años 50 del siglo pasado, de las primeras autopistas de peaje cuyas especificaciones técnicas son más avanzadas que las carreteras federales libres. De esta forma, entre 1952, año en que inicia operaciones la autopista México-Cuernavaca y 1996, el Organismo Público Descentralizado Caminos y Puente Federales de Ingresos y Servicios Conexo (CAPUFE), tenía una red propia de autopistas y puentes nacionales e internacionales de cuota de 1, 127 km de longitud.

Una nueva etapa en la construcción de carreteras de altas especificaciones (Autopistas de Cuota) se inicia con el Programa Preliminar de Obras de Cuota de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) que preveía la participación de capital privado. Las primeras Concesiones se otorgan durante el gobierno de Miguel de la Madrid en 1987. En este Programa se plantean en forma explícita los objetivos iniciales que impulsarían desde los años 90, la expansión de la construcción de tramos carreteros de altas especificaciones de cobro con la participación de capital privado (SCT, Programa Preliminar, 1988, p.13).

El planteamiento de expandir la red de autopistas de cuota contando en los inicios de los años 90 del siglo pasado con una importante red de carreteras federales libres, dio paso a la conformación de corredores o ejes carreteros en los que se compartirían los flujos vehiculares en los dos tipos de infraestructura (libres y de cuota). Esta nueva conformación de la red carretera nacional, incide en una articulación más eficiente de las regiones económicas de México y en una jerarquía de mayor detalle, en el impulso a una cantidad significativa de ciudades y localidades de diferentes partes del país, esto es, permite observar tanto la integración macrorregional, regional y de ciudades y localidades.

La apertura de la autopista de cobro Mazatlán-Durango en octubre de 2013, permitió la conexión de los corredores de cuota México-Nogales y el que une al Océano Pacífico con el Golfo de México, de Mazatlán a Matamoros, vinculando los Estados de Sinaloa, Durango, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, y con ello en la consolidación del Corredor Económico del Norte y su articulación con el occidente del país a través de Nayarit y Jalisco.

Para los usuarios representó la reducción del tiempo de viaje y una alternativa más corta que el recorrido pasando por Guadalajara.

En términos de la política de desarrollo carretero y turístico del estado de Sinaloa, diseñada por el Consejo de Desarrollo Económico de Sinaloa (CODESIN), para el Sur de Sinaloa en el periodo 2017-2021 se planteó la construcción de un corredor turístico que integra la región de los cinco municipios del Sur (Escuinapa, Rosario, Concordia, San Ignacio y Mazatlán). Esto con la idea de diversificar los destinos turísticos en la entidad más allá del Puerto de Mazatlán. De este modo, la consideración del turismo como “palanca de desarrollo de la región”, concentró la atracción de recursos públicos para infraestructura carretera y urbana, dejando de lado actividades como la agricultura y la pesca (Ceballos, 2021, p. 48; Gobierno del estado de Sinaloa, 2022, p. 218). Pero cabe preguntarse ¿es posible construir desarrollo local a partir de políticas de turismo sin involucrar a los actores locales?

El turismo como actividad económica en Mazatlán tiene sus antecedentes en el arribo de los denominados *spring breakers* en las décadas de los 60 y 70 del siglo pasado, habiendo esto alentado la construcción de hoteles, restaurantes y agencias de viajes. Se trataba de servicios más improvisados que profesionales sobre todo para turistas extranjeros. Datos aportados por Ceballos (2021, p. 51) dan cuenta que de los 778,715 visitantes que arribaron a Mazatlán en 1973, 473,829 fueron extranjeros, mientras que 315,886 eran nacionales. La autora señala que en esa época “los empresarios locales se resistían aún a dar el giro de las actividades tradicionales -agricultura y pesca- hacia el turismo, lo que Enrique Vega (2002) identificaba como una identidad peculiar [de la localidad] (Ceballos, 2021, p. 51).

En las últimas décadas, la estructura productiva de Sinaloa es más diversa y las actividades de servicios ligadas al turismo superan el dinamismo de la agricultura, comercio y pesca. Las actividades de servicios concentran 44.7% del PIB estatal, el comercio 23.8%, a las manufacturas corresponde 19.3% y 12.2% las actividades agropecuarias (INEGI, 2019; CODESIN, 2020). El cambio en la estructura productiva con el auge del turismo no ha llevado a Sinaloa a mejores posiciones a nivel nacional. La Entidad ha mantenido su aportación al PIB del país en 2% en los últimos 20 años, ocupando el lugar 17 en 2018; sin embargo, en cuanto al PIB primario Sinaloa se mantiene en tercer lugar nacional con 7%, sólo debajo de Veracruz y Michoacán (INEGI, 2018; Ceballos, 2021, p. 48).

En cuanto al proceso de gentrificación de la ciudad vinculado al turismo -también identificado como turistificación- muestra que, sin importar la política de inversión turística de los últimos años, no hay mejoras ni en la productividad, ni en los ingresos de aquellos que forman parte de ella; ya que, sus remuneraciones son mal pagadas. Por lo anterior, tampoco existe un efecto multiplicar en la economía del turismo que incida en un estado de bienestar de sus habitantes (Ceballos, 2021, p. 46). Además, hay una demanda en la franja costera turística de desarrollos inmobiliarios verticales de lujo y renta vacacional (Rodríguez

Zamudio, 2011), debido al impulso de estos por el Plan Director de Desarrollo Urbano 2005-2015 del municipio.

Lo anterior, “atenta contra el paisaje natural, lo que constituye el principal activo del puerto, que además de afectar a la oferta hotelera, encarece la renta para los locales, minimizando los beneficios del crecimiento económico” (Ceballos, 2021, p. 46).

Infraestructura, desarrollo, turismo y gentrificación. Un acercamiento conceptual

Líneas de análisis

Comprender la relación que guarda el desarrollo de la infraestructura carretera con el impulso a las actividades de turismo y el desarrollo local en Mazatlán, desde una perspectiva regional-local que enfatizara en las implicaciones sociales del desarrollo, llevó a identificar tres líneas de análisis: 1) infraestructura carretera, rol del estado y desarrollo regional; 2) dinámica económica y social local; 3) turismo y gentrificación-turistificación.

Enfoque multiescalar regional-local

En este trabajo se asume el análisis regional-local como enfoque, tanto en términos epistemológicos como teórico-metodológicos, es decir, en la manera de identificar el qué -el desarrollo local en este caso- y el enfoque desde el que se aborda -en este caso centrado en los actores, su relación con el entorno y, de acuerdo con Long (2007), con la capacidad de agencia del actor- así como en el cómo nos aproximamos a la realidad a nivel multiescalar entre lo regional y lo local.

En cuanto a la región, de acuerdo con Benedetti (2009) se asume como la síntesis de relaciones sociales en el territorio, en un determinado contexto material, por lo tanto, algo que debe ser caracterizado tomando en cuenta las especificidades del o los territorios que esta comprende y el entorno en el que se circunscriben. Cuando el concepto de región se utiliza con fines analíticos o argumentativos -como en el presente estudio-, se pueden distinguir tres sentidos del término que ligan con tres prácticas interrelacionadas entre sí: región como división territorial e instrumento de gestión, región como construcción política e identitaria y región como instrumento conceptual. En todos esos sentidos la regionalización supone una delimitación geográfica “que define la periferia de un conjunto espacial coherente, definido a partir de un centro o de un poder, o de la apropiación identitaria de ese espacio, o por una finalidad epistemológica tendiente a recortar espacios a estudiar” (Benedetti, 2009, p. 5).

Coincidiendo con Hernández *et al.* (2012), “la región no es sólo algo preexistente a los actores y sólo compuesta por características, recursos, proyectos o cristalizaciones culturales que condicionan a los individuos, sino una construcción cuya dinámica actoral está compuesta por subjetividades y objetividades. De tal manera, sujetos y objetos no son entidades separadas de influencia lineal y en un sólo sentido, sino que región y actores se

HorizonTes Territoriales, Vol. 3, Núm. 5, julio-diciembre 2022. Págs. 1-23. ISSN: 2683-2895.

constituyen de manera recíproca (Hernández *et al.*, 2012, p. 195). Tal interacción no necesariamente es armónica y refleja en cierta forma los intereses de los actores en los términos concretos que la reproducción del capital se exprese en determinado territorio o región.

Sin embargo, es necesario tomar en cuenta que la concepción desde la que suelen diseñarse y aplicarse las políticas para el desarrollo, se sustentan en una visión positivista de la región, como algo ya dado. Es un enfoque que resulta de la definición y establecimiento de los indicadores socioeconómicos de o para un ámbito geográfico, como algo ya dado. De ahí que para conocer los resultados efectivos de las medidas que se toman con respecto a determinada región, se requiera reconstruir esta, a través de las percepciones de los sujetos desde el ámbito local.

Desarrollo local

Con respecto al desarrollo local, se parte de la idea de lugar, que suele estar asociada a un nivel escalar, el local, en oposición al regional o al global; se relaciona también con la idea de *singular*. El lugar se asume como una singularidad, un espacio particular, diferenciable, con una idiosincrasia y una dinámica propia, donde se condensa una amplia gama de rasgos espacio-temporales. En este sentido, se coincide con Benedetti, al considerar que las regiones o los territorios podemos pensarlos como lugares definidos por aspectos sensoriales, afectivos, estéticos y simbólicos, tanto desde su interior como desde su exterior (Trinca 2001; Nogué i Font 1989, citados por Benedetti, 2019: Secc. Lógicas). Por su parte, Albuquerque (2020) enfatiza sobre la necesidad de reconocer la multidimensionalidad del desarrollo local, “el *desarrollo* posee varias dimensiones y no sólo la dimensión económica, tecnológica y financiera, ya que incluye, igualmente, las dimensiones cultural, institucional y política, así como la dimensión ambiental y la dimensión social y de desarrollo humano” (Albuquerque, 2020, p. 4).

Hoy en día lo local como categoría de análisis se aplica ampliamente en el análisis de los procesos de desarrollo, vinculando a ella los rasgos prevalecientes de la flexibilización de los procesos productivos, la reorganización espacial de la producción y el predominio de un Estado neoliberal sobre uno de bienestar. Silva *et al.* (2022), destacan del enfoque relacionado con análisis del desarrollo local, el énfasis en las especificidades, las diferencias y la heterogeneidad como aspectos considerados en la producción teórica en esta línea, en contraposición con la pretensión de identificar leyes universales de comportamiento y de patrones de desarrollo, características de la visión positivista del desarrollo. Los autores señalan que “no se trata de un reduccionismo mediante la observación exclusiva de lo local, lo singular sobrepuesto a lo general, sino de “ubicar en diferentes escalas procesos que en ocasiones se articulan” (Ramírez, 2007, p. 68, citado por Silva *et al.*, 2022, p. 11-12). En esa línea de reflexión, se rescata el planteamiento de Morales y Jiménez (2018, p. 46, citados en Silva *et al.*, 2022, p. 15), en términos de que “la comprensión de un problema resulta más

amplia y profunda en la medida que se contemplan las relaciones articuladas a éste que involucran distintos niveles y escalas espaciales”.

Antecedentes a estos planteamientos se encuentran en Albuquerque (2004), quien señala que el enfoque del desarrollo económico local viene a destacar fundamentalmente los valores territoriales, de identidad, diversidad y flexibilidad que han existido en el pasado en las formas de producción no basadas tan sólo en la gran industria, sino en las características generales y locales de un territorio determinado (Albuquerque, 2004, p. 158). No es posible comprender la evolución del desarrollo económico tomando como unidades de análisis la empresa o el sector económico en forma abstracta y dejar de lado la referencia a los rasgos territoriales concretos. De igual manera, no es posible comprender la región o el territorio sólo por sus determinantes internos, es necesario identificar las interacciones que se dan desde dentro hacia fuera, con su contexto y la forma de intervención de los actores externos en el territorio.

Infraestructura carretera y turismo

Otro aspecto que se considera en este análisis es el rol del Estado como factor exógeno determinante en el desarrollo local (Albuquerque, 2004, 2007), por su influencia en los circuitos económicos predominantes, en el modelo de gestión, las políticas sociales y en general por el tipo de gobernanza (Enríquez y Gallicchio, 2006) o bien la gobernabilidad que se establezca en un territorio con respecto a sus estrategias de desarrollo. En este sentido, identificar la política relacionada con la infraestructura carretera y el turismo permite vislumbrar el rol del estado en el proceso.

A la luz de las teorías del desarrollo económico local, tales políticas específicamente las de infraestructura y de turismo parecen dejar de lado el involucramiento y bienestar de los territorios, tanto en su diseño como en su aplicación. Por ejemplo, “En 2014, se constituyó al turismo como uno de los sectores estratégicos del Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, esto se tradujo en importantes inversiones en hoteles, restaurantes y carreteras, entre otros (SECTUR, 2016). Entre las principales estrategias para fomentar el turismo está la de “Impulsar la articulación del desarrollo de la infraestructura nacional con las políticas orientadas a promover la competitividad del turismo, la cual tiene la línea de acción: Mejorar la movilidad en los destinos turísticos mediante la construcción de infraestructura logística para aeropuertos, carreteras y puertos” (SECTUR, 2017, p. 6). Según la Secretaría de Turismo de México (SECTUR), “un visitante potencial toma la decisión de viajar con base en la conectividad, es decir, los costos y tiempos de traslado; la calidad y costos de hospedaje y alimentación; la diversidad y accesibilidad a servicios y atractivos turísticos deseados, entre otros factores. Si bien pueden existir relaciones endógenas entre estas variables, podemos analizar su impacto parcial”.

En este sentido, el crecimiento del número de turistas que llegan a México no podría explicarse sin una amplia red de infraestructura y servicios de transporte de pasajeros. Sin embargo, el sistema de transporte parece funcionar bien para los visitantes que acuden a los destinos costeros como Cancún, Puerto Vallarta o Los Cabos, se vuelve más complejo fuera de estas zonas turísticas (OCDE 2017, citado en SECTUR, 2017, p. 3).

Critica al multiplicador del turismo

Archer (1976, 1977 citados en Gascón y Cañada, 2016) denominan a ese impulso eslabonado *multiplicador turístico*, como resultado del consumo turístico. Gascón y Cañada critican ese argumento y con respecto a la pregunta de si ¿realmente el desarrollo turístico puede beneficiar a los demás sectores económicos locales, y al agrario en particular?, plantean que el turismo se ha caracterizado más por dañar ecosistemas, malbaratar recursos naturales, mercantilizar expresiones culturales, crear marcos favorables para la corrupción y vulnerar derechos laborales (Buades, Cañada y Gascón 2012, citado por Gascón y Cañada, 2016, p. 8). Por lo contrario, tienden a generarse conflictos redistributivos a nivel económico, social y conflictos socio-ambientales. En ese sentido consideran necesaria una perspectiva teórica que analice tales conflictos redistributivos que suelen acompañar al turismo de altas dimensiones en el ámbito local, sin olvidar que se trata de un fenómeno global; que "forman parte de una dinámica global de refuncionalización espacial en base a las lógicas de acumulación capitalista, en lo que Peter Rosset (2009) denomina como una "guerra por la tierra y el territorio" (Gascón y Cañada, 2016, p. 9-11).

Vinculadas a esa lógica, refiriéndose a territorios rurales en economías periféricas, los mismos autores identifican tres dinámicas que llegan a moldear lo que denominan territorios *turistizados*. Estas dinámicas son: "a) Desposesión de recursos naturales esenciales y desarticulación de la territorialidad asociada a las economías campesinas y pesqueras existentes; b) Dinámicas migratorias provocadas por la expulsión de población rural y por la atracción de nuevos habitantes, tanto trabajadores como nuevos residentes; c) Integración en las nuevas dinámicas laborales generadas por el turismo que en su mayoría tienen un carácter subordinado, por el que la población local ocupa los puestos más bajos en la nueva estructura laboral" (Gascón y Cañada (2016, p. 12). Dependiendo de la intensidad con que se presenten y de las condiciones históricas internas locales donde se generan, los territorios turistizados son rearticulados bajo el dominio de capitales turístico-residenciales.

Turismo, gentrificación y ¿desarrollo local?

Con diferentes formas de expresarlo, pero rescatando el significado del proceso de gentrificación, o de turistificación en este caso, este proceso puede ser definido como una tendencia a la modificación del uso del territorio por motivos y usuarios de niveles de consumo superiores, ajenos al territorio en cuestión, así como y principalmente, por el desplazamiento o subordinación de la población local de la posibilidad de participación en

definir las pautas para tales usos (Cocola-Gant, 2019; Gascón y Cañada, 2016; Navarrete, 2017; Ceballos, 2021; Gallegos, 2020).

Al respecto, Cocola-Gant considera que turismo no sólo es un elemento clave en la urbanización de territorios costeros, sino que también proporciona una demanda de consumidores globales que estimula considerablemente la extracción de rentas inmobiliarias urbanas. La capacidad de consumo de los visitantes suele estar muy por arriba de la de la población local en las economías periféricas, lo que termina por excluir a la población local hacia zonas marginadas de las ciudades o lugares turísticos en general. En la medida en que el estado promueve las inversiones ligadas al turismo (Cocola-Gant, 2019, p. 295) la expulsión de la población local del territorio se presenta en diversas modalidades – habitacional, laboral, simbólica- y suele ser favorecida por acciones del Estado, conjuntamente con el capital inmobiliario, que encuentran en el turismo una alternativa para la reproducción del capital, opción altamente especulativa, basada en el uso y la propiedad del suelo en los territorios de destino. En orden de comportamiento, en América Latina la terciarización de los sectores centrales se vio acompañada de una sobre-especialización comercial en perjuicio del uso habitacional de todas las categorías socioeconómicas de residentes (Navarrete, 2017). Y aún en ese rubro, los espacios del comercio local suelen estar fuera de los estándares del consumo de las clases medias visitantes y las locales que alcanzan a incorporarse en esa dinámica. El comercio, así como algunas formas de producción de bienes y servicios suelen ser espacios de informalidad de la economía en los que se incorpora buena parte de la población local.

En términos del consumo, la expulsión responde a que en los territorios turísticos adquiere más importancia el consumo de los turistas que el de la población local; dirigiendo las opciones de producción de mercancías en función del perfil de los visitantes. En este sentido, una alternativa de desarrollo turístico que no considere la inclusión de la población local en los diferentes espacios de la producción y el consumo, que no considere los rasgos socio-culturales de la población originaria, así como las necesidades de su formación y capacitación para nuevas opciones laborales, más tarde que temprano dará cuenta de la expulsión y marginación de la población local del desarrollo del territorio.

Metodología

El acercamiento al objeto de análisis -desarrollo local de Mazatlán y turismo- consiste en un estudio multiescalar, regional con énfasis en el desarrollo local. La investigación corresponde a la primera fase de un estudio de caso, en gabinete, destacando aspectos sociales rescatados de la literatura. Se abordó mediante tres categorías de análisis:

La primera, de la regionalización vinculada a la conformación del eje carretero Mazatlán-Matamoros y la infraestructura vial de la carretera libre respecto a la autopista Durango- Mazatlán. La segunda, de un acercamiento a la relación entre el turismo y la

dinámica económica local, a través del aforo vehicular y de variables como los cuartos ocupados y llegadas de turistas respecto al tipo de flujo vehicular mensual. La tercera, se centra en los efectos del turismo, con especial énfasis en la gentrificación-turistificación sobre la población local. La incorporación de percepciones de la población local, de los actores sociales, se apoyó en entrevistas realizadas para la investigación en curso: Rol de las redes sociales en el Desarrollo Local Sustentable de la ciudad de Mazatlán: estudio de caso Instituto de Cultura, Turismo y Arte de Mazatlán, a cargo de Ludim Vences Macedo.

La otra cara de la infraestructura y el turismo en el desarrollo regional y local

Los resultados de la investigación se presentan en relación con el análisis regional del aforo vial, así como el análisis específico de la autopista Durango-Mazatlán a nivel mensual en relación con el turismo y el nivel de empleo en este sector, tomando en cuenta con sentido crítico que por décadas los gobiernos en México han identificado en el turismo, una de las principales palancas de desarrollo y bienestar social (SECTUR, 2017).

Regionalización, Corredor Carretero Mazatlán-Matamoros y autopista Durango-Mazatlán

La construcción de la autopista Durango-Mazatlán, responde a una política de infraestructura de comunicaciones de integración de las diferentes regiones mediante la red de carreteras de altas especificaciones (SCT, 1988). La autopista concluyó su primer tramo en 2009 (Libramiento de Durango-Entronque Otinapa), es el último eslabón del corredor carretero Mazatlán-Matamoros que inició operaciones en el 2013, este hecho mostró el interés desde su apertura, de derivar hacia la autopista de cuota el mayor dinamismo del aumento de aforos vehiculares, en captar una proporción cada vez mayor de estos flujos en comparación con la carretera federal libre alterna, en observar en los períodos vacacionales el aumento de los flujos vehiculares hacia el Puerto de Mazatlán y en términos de eficiencia en los traslados, comprobar que en la autopista de cuota se concentran tanto los vehículos particulares, como los camiones de carga de mayor tonelaje (camiones de 5 y de 9 ejes o articulados), en contraposición del tránsito de automóviles y camiones de carga de 2 ejes en la carretera federal libre. Esta situación ofrece una imagen en la que la Ciudad de Mazatlán recibe un impulso dinamizador de su actividad productiva y en particular en el sector turístico.

Integración de los corredores de cuota Matamoros-Mazatlán y México-Nogales (tramo Guadalajara-Nogales)

Un elemento fundamental en la integración de los corredores carreteros o de transporte es la vinculación de las diferentes regiones y localidades buscando mayor eficiencia en los traslados de mercancías y de personas, de esta forma, el ahorro en los tiempos de recorrido significa para los usuarios de un corredor y para la economía en su conjunto, disminuir el costo social del transporte, al contar con la posibilidad de reducir el costo de operación de los vehículos, circular en mejores condiciones de seguridad al disponer de una infraestructura

carretera con mayor cantidad de carriles e incorporando el desarrollo tecnológico tanto en la construcción como en la operación de las autopistas.

En la Tabla 1 se muestra el impacto en tiempo de recorrido y en longitud, al utilizar la autopista de cuota Durango-Mazatlán en el propio corredor Matamoros-Mazatlán, la comparación de éste con el recorrido de Tampico, San Luis Potosí (SLP), Zacatecas, Durango y Mazatlán; y el recorrido de Tampico-Guadalajara-Tepic-Mazatlán.

Tabla 1. Longitud y tiempos por corredor

<i>Tipo de vía/Vehículo Ligero (Automóvil)</i>	<i>Autopista de cuota</i>		<i>Carretera alterna libre*</i>		<i>Ahorro Autopista</i>	
	<i>Km</i>	<i>hrs.</i>	<i>Km</i>	<i>hrs.</i>	<i>Km</i>	<i>hrs.</i>
<i>Corredor Matamoros-Mazatlán</i>	1,155.5	11.30	1,219.8	14.85	64.3	3.55
<i>Tampico-SLP-Zacatecas-Durango- Mazatlán</i>	1,530.0	17.67	1,594.3	21.22	64.3	3.55
<i>Tampico-Guadalajara-Tepic-Mazatlán</i>	2,479.9	26.33			949.9	15.03

Fuente. Elaboración propia con información de SCT, Sistema Traza tu Ruta. Distancia recorrida en autopistas y tiempo estimado en condiciones óptimas para el vehículo ligero (Automóvil).

* Sólo se considera la longitud y el tiempo de recorrido mínimo de la carretera libre Durango-Mazatlán 2.45 horas.

Utilizar la autopista Durango-Mazatlán muestra un ahorro mínimo para los automovilistas de 3.55 horas en los trayectos Mazatlán-Matamoros y Tampico-Mazatlán pasando por SLP, Zacatecas y Durango, y una distancia menor de 64.3 km. La comparación con el corredor Tampico-Mazatlán, transitando por Guadalajara y Tepic presenta un ahorro de 15.33 horas y una menor distancia de 949.9 km. Como se observa, el acortamiento en distancia y tiempo de traslado es importante y significa un ahorro para todo tipo de usuario, sea su motivo de viaje el esparcimiento (turismo) u otro tipo de actividad laboral, y tratándose del autotransporte de carga, que el traslado de mercancías sea con Origen-Destino en Mazatlán o bien en su ruta hacia el norte o sur del corredor México-Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Culiacán-Hermosillo-Tijuana o Nogales.

Corredor Durango-Mazatlán Libre y de Cuota

El primer tramo de la actual autopista Durango-Mazatlán inició operaciones en febrero de 2019, se trata del Libramiento de la Ciudad de Durango de 44.9 km, su recorrido es del Entronque con la autopista Durango-Yerbanis, que proviene de Cuencamé-Torreón y hasta el Entronque Otinapa. La autopista completa tiene una longitud de 230.1 km, en tanto que la carretera libre alterna tiene una longitud de 294.4 km, un ahorro de trayecto de 64.3 km y de 3.55 horas.

Las tablas a continuación presentan el comportamiento del Transito Diario Promedio Anual (TDPA) o aforo vehicular, la composición o estructura de los vehículos que las utilizan y la captación del TDPA mensual que nos ofrecen una idea de los períodos de mayor afluencia en los dos tipos de vías, este conjunto de información deja constancia del significativo papel que desempeña la autopista de cuota en su comparación con la vía libre alterna, perfila el impulso a la actividad productiva y particularmente la mayor afluencia vehicular en los períodos vacacionales ofrece una imagen del efecto en el sector turístico, en el proceso de turistificación de Mazatlán.

Comportamiento del TDPA 2007-2021

En el transcurso de esos 14 años no obstante que la tasa de crecimiento promedio anual del TCPA del corredor es relativamente pequeña, 1.3 por ciento, muestra así mismo una tasa de crecimiento anual negativa para la captación de aforos vehiculares en la vía libre alterna, -3.5 por ciento (Tabla 2).

Tabla 2. Transito Diario Promedio Anual del Corredor Durango-Mazatlán, 2007-2021

Evolución del tránsito diario promedio anual 2007-2021

<i>Longitud/Año</i>	<i>Corredor libre</i>	<i>Corredor cuota</i>	<i>Total</i>
	294.4 km	230.1 km	
2007	5,582	NA	5,582
2010	6,139	2,144	8,283
2014	3,085	2,178	5,263
2021	3,381	3,299	6,681
<i>TCPA 2007-2021</i>	-3.5%		1.3%
<i>TCPA 2010-2021</i>	-5.3%	4.0%	-1.9%
<i>TCPA 2014-2021</i>	1.3%	6.1%	3.5%

Fuente. Elaboración propia con información de la SICT, Dirección General de Servicios Técnicos, Datos Viales, años 2008-2022.

En el año 2010, con la puesta en operación del primer tramo de la autopista, el Libramiento de Durango, inicia la compartición de aforos vehiculares y las tasas de crecimiento 2010-2021 son negativas en el corredor y en la vía alterna libre, -1.9 y -5.3 por ciento respectivamente, y se muestra, en cambio, un mayor dinamismo en la captación de aforos en la autopista de cuota, 4 por ciento de crecimiento promedio anual. La parte más representativa es a partir de 2014, al estar en operación en su longitud completa la autopista de cuota: en el período 2014-2021, el crecimiento promedio anual del corredor es importante, 3.5 por ciento, superior al crecimiento del PIB nacional en el mismo lapso (aproximadamente 2 por ciento) y el mayor dinamismo se presenta en la autopista de cuota, 6.1 por ciento, en contraposición del crecimiento del 1.3 por ciento del aforo vehicular en la carretera libre alterna. En cuanto a la compartición de los aforos del corredor, la Tabla 3 muestra los porcentajes en cada una de las vías.

Tabla 3. La compartición de los aforos del corredor, 2007-2021*Captación del tránsito diario promedio anual 2007-2021*

<i>Longitud /Año</i>	Corredor libre	Corredor cuota	Total
	294.4 km	230.1 km	
2007	100%	NA	100%
2010	74%	26%	100%
2014	59%	41%	100%
2021	51%	49%	100%
<i>TCPA 2007-2021</i>	-3.5%		1.3%
<i>TCPA 2010-2021</i>	-5.3%	4.0%	-1.9%
<i>TCPA 2014-2021</i>	1.3%	6.1%	3.5%

Fuente. Elaboración propia con información de la SICT, Dirección General de Servicios Técnicos, Datos Viales, años 2008-2022.

En 2007, en ausencia de la autopista de cuota, el aforo total circulaba por la carretera libre. Para el 2010, el aforo del corredor se comparte en 74 por ciento y 26 por ciento entre las vías libre y de cuota respectivamente. En 2014, con la operación completa de la autopista de cuota, esta relación pasa a 51 por ciento y 41 por ciento. Por último, para el 2021, la captación muestra un 51 por ciento del aforo en la vía libre alterna y de 49 por ciento de captación en la autopista. Por lo que se tiene una participación cada vez mayor de la autopista en la captación de los vehículos que circulan en el corredor.

Composición del Aforo Vehicular en el corredor Durango-Mazatlán

La decisión de los usuarios del corredor Durango-Mazatlán para transitar por la vía libre o por la de cuota depende de diversos factores, aunque es determinante valorar los beneficios de las mejores condiciones de la vía y el ahorro en tiempo de recorrido. La Tabla 4 ejemplifica la situación que se presenta en el año 2021 en lo que puede denominarse cierta especialización de cada vía, definida por los tipos de vehículos que transitan en cada una de ellas. Es importante acotar que, en cualquier carretera, sea libre o de cuota, los automóviles representan siempre la mayor porción de los usuarios, además, la situación que se presenta al ejemplificar con los puntos aforadores Durango en la libre y Caseta Durango en la de cuota, es muy similar en los años del período 2014-2021 a la situación que ocurre en las demás casetas y puntos aforadores de las vías analizadas.

Tabla 4. La composición vehicular del aforo en el corredor Durango-Mazatlán, 2021

CARRETERA DURANGO-MAZATLÁN LIBRE Y DE CUOTA									
CLASIFICACIÓN VEHICULAR EN POR CIENTO Y EN TDPA 2021									
PUNTOS AFORADORES	TDPA Total	Vehículo	A	B	C2-C4	C5-C6	C7-C9	TOTAL	A, B, C2-C4 y C5-C6
DURANGO	3,954	%	80.2	1.9	6.0	6.8	0.2	95.1	94.9
TDPA		TDPA	3,171	75	237	269	8	3,760	3,483
	TDPA Total	Vehículo	A	B	C2-C4	C5-C6	C7-C9	TOTAL	A, B, C5-C6 y C7- C9
CASETA DURANGO	4,022	%	67.8	2.9	5.5	12.1	7.5	95.8	90.3
TDPA		TDPA	2,727	117	221	487	302	3,853	3,145
Peso Bruto Vehicular (tons)			NA	19 a 30.5	19 a 37.5	44.5 a 54.5	60.5 a 66.5		

Fuente. Elaboración propia con información de Datos Viales, año 2022 y Norma Mexicana de Pesos y Dimensiones para Autotransporte en Carreteras de Jurisdicción Federal.

Nomenclatura: A, Automóviles; B, Autobuses; C2-C4, Camiones Ligeros o Unitarios; C5-C6, Camiones Medianos; C7-C9, Camiones Pesados; NA: No Aplica.

La carretera federal libre Durango-Mazatlán además del alto porcentaje de usuarios de vehículos ligeros, automóviles 80.2 por ciento, capta camiones de carga ligeros de 2 a 4 ejes y medianos de 5 y 6 ejes, 12.8 por ciento, con un rango de peso bruto vehicular entre 19 y hasta 54.5 Toneladas. En la autopista de cuota los automóviles representan el 67.8 por ciento de los usuarios y en términos de la carga son mayoritarios los camiones medianos, con 12.1 por ciento, y los pesados, con un 7.5 por ciento, estos dos grupos de camiones de carga representan el 17.6 por ciento del aforo total con un rango de peso bruto vehicular de entre 44.5 y 66.5 toneladas de carga. Es factible señalar que el mayor aprovechamiento del beneficio en las mejores condiciones de la vía y en el ahorro del tiempo de recorrido lo asumen los grupos de camiones Medianos y Pesados al utilizar la Autopista de Cuota. Estos tipos de camiones son representativos de empresas de autotransporte con cargas de alto valor agregado y pueden absorber con menor dificultad el costo de las tarifas. Hasta este punto se puede argumentar que en el corredor Durango-Mazatlán los automóviles y los camiones de carga han incrementado su aforo en la autopista de cobro respecto a la carretera libre. Por lo que, la red de infraestructura carretera ha permitido la vinculación de personas y mercancías, además del fomento de viajes a la ciudad de Mazatlán. A continuación, se profundiza en la relación del aforo vehicular y el turismo en la urbe.

Lo local; el turismo y el aforo vehicular

Ya que los flujos vehiculares y el volumen de tránsito en el estudio se analizan bajo la premisa que mayor flujo y volumen vial suponen un incremento en la llegada de turistas al destino, por tanto, dicha arribo de turistas demanda bienes y servicios para atender su estancia. Por ello, a continuación, se presenta el aforo vehicular.

Autopista Durango-Mazatlán comportamiento estacional mensual

El comportamiento estacional del TDPA del 2010-2021 ejemplificado en la caseta Durango de la autopista Durango-Mazatlán, es extensivo a las demás casetas de esta (Tabla 5).

Tabla 5. Volumen de tránsito mensual de la autopista Durango-Mazatlán, 2010-2021

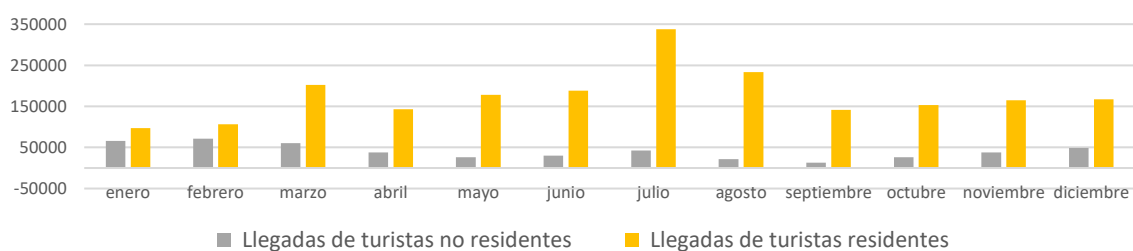
AUTOPISTA DURANGO-MAZATLÁN, CASETA DURANGO PARTICIPACIÓN ESTACIONAL DEL TDPA MENSUAL 2010-2021														
AÑO	TDPA	VOLÚMEN DE TRÁNSITO MENSUAL EN PORCIENTO											TOTAL	
		ENE	FEB	MZO	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	
2010	2,144													
2011	1,900	7.9	6.9	8.6	9.0	8.0	7.7	9.9	8.9	7.0	7.6	8.0	10.5	100
2012	1,756	9.3	8.3	8.1	8.9	7.4	7.0	10.0	8.7	7.0	7.7	8.8	8.8	100
2013	1,635	8.1	7.7	8.0	10.5	8.2	8.4	10.3	9.0	7.2	7.1	7.0	8.5	100
2014	2,531	7.6	7.0	10.1	9.0	8.1	8.0	12.0	9.9	6.5	6.5	7.1	8.2	100
2015	2,561	6.7	5.8	7.0	10.2	7.2	6.9	11.9	10.0	6.7	11.2	7.2	9.2	100
2016	2,915	7.6	6.2	7.4	9.9	8.1	7.7	12.6	11.4	6.9	6.8	6.6	8.8	100
2017	2,793	7.4	6.3	10.2	7.7	7.9	8.0	12.8	10.3	7	6.7	6.9	8.8	100
2018	2,884	7.9	6.4	7.3	11.4	7.9	7.9	12.2	10.0	6.2	7	7.4	8.4	100
2019	3,016	7.9	6.4	7.3	11.3	7.9	7.9	12.2	10.0	6.2	7	7.4	8.5	100
2020	2,965	8.3	6.8	7.8	10.9	8.3	8.3	10.1	8.7	6.6	7.4	7.8	9.0	100
2021	4,022	9.1	7.7	8.1	5.0	5.2	6.2	10.0	10.8	9.4	9.6	8.5	10.4	100
TCPA	5.9%	7.5	6.7	9.0	9.4	9.0	9.0	10.4	8.0	7.0	7.4	7.5	9.1	100

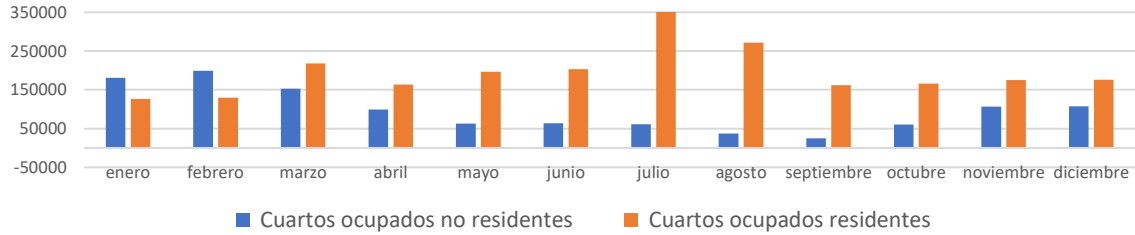
Fuente. Elaboración Propia con información de la SICT, Dirección General de Servicios Técnicos, Datos Viales, años 2011-2022.

Se observa con nitidez que, en los períodos de semana santa (marzo-abril), vacaciones de verano (julio-agosto) y fin de año (diciembre), se concentra la porción más representativa de los aforos estacionales, salvo años en los que por algún evento se captan también en otros meses importantes volúmenes de aforo vehicular. Esta situación muestra el efecto que recibe en general la economía de Mazatlán, en particular el sector turístico, se puede afirmar que la infraestructura carretera, en este caso la autopista de cuota, es un factor que incide en el proceso del fomento de llegada de turistas a la ciudad, por el mayor aforo vehicular de las tres temporadas mencionadas. De tal modo que se hace evidente que ante un proyecto de vinculación regional carretero se omiten los efectos negativos que esto genera, como la turistificación por la demanda de bienes y servicios de la llegada de turistas al destino.

Para aseverar lo dicho, se cotejó la información de llegada de turistas y los cuartos de hotel ocupados. Los datos corresponden a la llegada de turistas y los cuartos ocupados para los años: 2008 (figura 2), que corresponde al inicio del periodo del estudio; 2014 (figura 3), año en el que ya estaba en operación el último tramo de la autopista de Durango-Mazatlán; y 2019 (figura 4), un año antes del inicio de la pandemia sanitaria del covid-19, que en 2020 mermó la actividad turística.

Figura 2. Llegadas de turistas y cuartos ocupados en la ciudad de Mazatlán, 2008



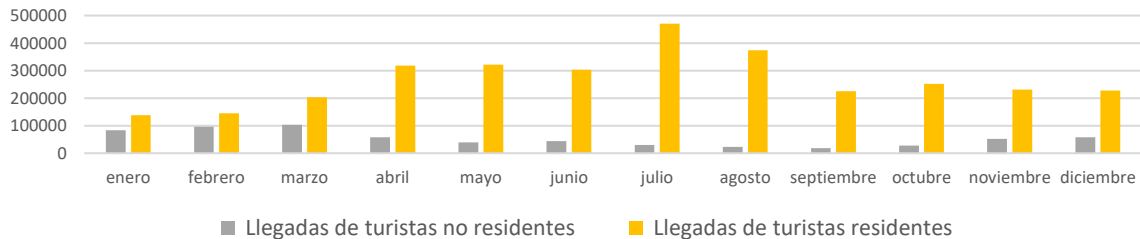


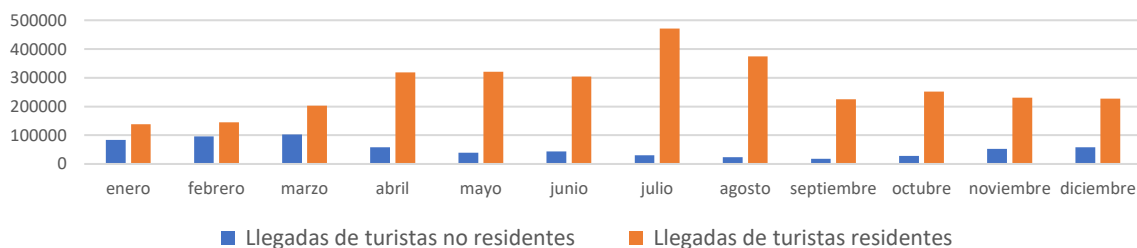
Fuente. Elaboración propia con base en SECTUR.

La llegada de turistas y cuartos ocupados de acuerdo con la clasificación de turistas si estos son o no residentes muestra lo siguiente: aquellos que no cuentan con residencia en el país llegan a Mazatlán con mayor presencia en los meses de diciembre, enero y febrero, es decir, en el periodo invernal; aunque a lo largo del año estos tienden a un menor número de llegadas, con un 18.5 por ciento, respecto a los turistas que tienen residencia, con el 64.6 por ciento. La demanda de cuartos ocupados de los turistas que no son residentes sobrepasa a los que la tienen solo en los meses de enero y febrero, con 181,048 y 198,684 cuartos, comparado con 126,316 y 129,724 cuartos de los residentes; es el único periodo del año que esto sucede. En la figura 2 se muestra como aquellos turistas que no son residentes tienden a demandar servicios en los meses más fríos de la ciudad, es decir, es un turismo golondrina.

En general a lo largo del año se destacan tres temporadas altas para los turistas residentes del país: la primera, el mes de marzo, con una llegada de 202,530 turistas y con 217,928 cuartos ocupados; la segunda, el verano conformado por los meses de julio y agosto, con 337,584 y 233,522 llegadas respectivamente, los cuales ocuparon 359,732 y 271,494 cuartos, con ello, esta es la temporada con mayor llegada de turistas de todo el año, con 571,106 arribos y mayor ocupación, con 631,226 cuartos; y la tercera, en el invierno, en esta resalta el mes de diciembre, con 167,426 llegadas que demandaron la ocupación de 176,024 cuartos.

Figura 3. Llegadas de turistas y cuartos ocupados en la ciudad de Mazatlán, 2014

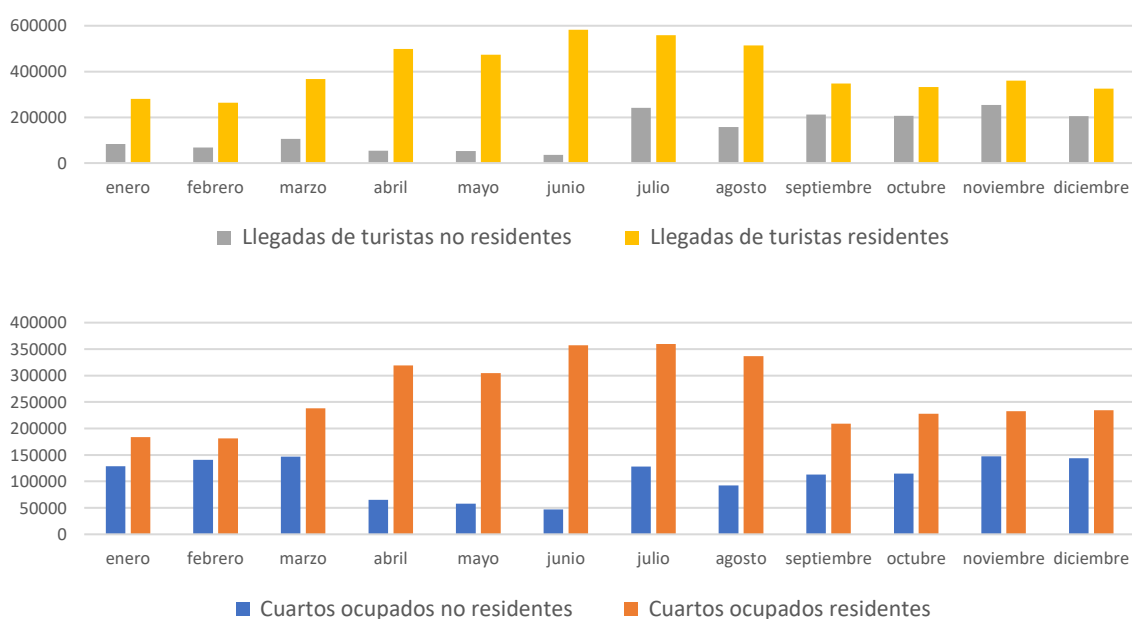




Fuente. Elaboración propia con base en SECTUR.

En este año se muestra el efecto de la vinculación de la región por medio de la autopista Durango-Mazatlán. En el año 2008, antes de que esta vía operara, la llegada total de turistas al Puerto fue de 2,593,698; para el 2014, la afluencia pasó a 3,843,902 de los cuales el 83.5 por ciento fueron turistas residentes. La temporada más alta del año de su llegada a la urbe fue en las vacaciones de verano, en ella coincide tanto su número de llegada como la ocupación de cuartos en 845,104. Dada la ausencia de información oficial, este análisis tiene la limitación de no especificar si la llegada de los turistas al destino fue por una vía aérea, marítima o carretera, sin embargo, en la Figura 3 se evidencia como los meses con mayor número de llegadas de turistas coincide con el mayor volumen de tránsito mensual de la autopista Durango-Mazatlán (Tabla 5) -los meses de abril, julio, agosto y diciembre-, lo que permite argumentar que más del 80 por ciento de la llegada de turistas al destino son residentes, por tanto, la probabilidad de que estos lleguen desde una vía carretera es mayor que los no residentes.

Figura 4. Llegadas de turistas y cuartos ocupados en la ciudad de Mazatlán, 2019



Fuente. Elaboración propia con base en SECTUR.

La información se presenta hasta el año 2019 tomando en cuenta que el quiebre de 2020 en las llegadas de turistas y los cuartos ocupados responde a coyuntura de la crisis sanitaria del Covid-19, en especial para el primer semestre del año; en algunos meses descendieron o fueron nulos. Partiendo de ello, en la imagen del 2019 se observa que la tendencia de los años 2008 y 2014 es distinta. Antes los turistas no residentes sólo llegaban en los meses invernales, esto cambio a una presencia más fuerte desde julio hasta marzo. Además, tanto para los turistas residentes o no, el número de llegada es mayor que el de cuartos ocupados, es decir, a la ciudad de Mazatlán en el año en total llegaron 6,577,186 turistas y solo se ocuparon 4,509,016 cuartos del sector hotelero. Lo anterior responde además a que hay nuevas alternativas de alojamiento, como las rentas y/o bienes inmuebles vacacionales, mismos que forman parte del crecimiento del mercado inmobiliario y la mancha urbana.

Gentrificación-turistificación: empleo en el turismo

En este apartado se hace énfasis en la polarización social a partir de la expulsión de la población residente de la zona urbana con mejores servicios, respecto a otra con mayor poder adquisitivo. Esto se analiza con base en el valor del suelo. En México no existe oficialmente un sistema de información al respecto, se puede acceder al valor catastral de la vivienda, pero esta tiende a no reflejar el valor comercial, aunado a que no es pública. Existen alternativas como la técnica de Web scraping que extrae una fotografía de los valores de las viviendas ofertadas en internet o el análisis desde un nivel educativo, bajo el supuesto que más educación da el acceso a mejores condiciones de vivienda. En el presente se intenta un acercamiento al origen del poder adquisitivo de la población, pero sin datos a nivel geoespacial del ingreso de las personas en una escala local, sólo se bosquejan las remuneraciones del personal ocupado de las unidades económicas del sector 72 -servicios de alojamiento y preparación de alimentos- partiendo de la demanda de cuartos ocupados de los turistas (Tabla 6).

Tabla 6. Volumen de tránsito mensual de la autopista Durango-Mazatlán, 2010-2021

<i>Año</i>	<i>Unidades económicas</i>	<i>Personal Ocupado</i>	<i>Remuneraciones (millones de pesos)</i>
2008	1,774	15,469	511.35
2013	2,260	17,115	475.64
2018	3,046	23,735	925.32

Fuente. Elaboración propia con base en los Cencos Económicos de INEGI, 2009, 2014 y 2019.

Las unidades económicas en servicios turísticos, se incrementaron 71.7 por ciento en diez años, pasando de 1,774 a 3,046 unidades. El personal ocupado en ese rubro pasó de 15,469 a 23,735 personas ocupadas en dicho periodo, mismas que concentran remuneraciones por 511.353 a 925.32 (millones de pesos). Al relacionar las remuneraciones y el personal ocupado se tiene que, para el año 2008 la remuneración promedio fue de 33.1

pesos diarios, y alcanzó en el 2018 a 39 pesos, adicionalmente en estas las actividades en Mazatlán aún prevalece la temporalidad y con ello la precariedad del empleo, dejando de lado en este estudio -por razones de espacio- las implicaciones de las actividades que se desarrollan en la informalidad. Con ello, se evidencia que, si bien el turismo tiene como factor positivo la generación de empleo, esto no implica un incremento de las condiciones de bienestar de estos trabajadores en la misma proporción que el auge económico. Con ello se detecta la necesidad de un estudio a futuro más profundo, para analizar desde otras categorías e indicadores las condiciones en que los habitantes de la ciudad de Mazatlán viven, ya sea por el incremento de los precios de los servicios que los turistas demandan cada vez más o las condiciones de vulnerabilidad por su bajo nivel adquisitivo, reflejo de una injusticia social de malas condiciones laborales, en donde la distribución de las condiciones -ya sean económicas, de acceso, participación y sociales- no son equitativas.

Repensar las líneas y estrategias del desarrollo. Progreso ¿para quién?

Ante la particularmente escasa información oficial sobre el tema, se logró sistematizar por una parte la estadística de aforos vehiculares en la red de autopistas de la región. Por otra parte, se sistematizó la información de ocupación hotelera y empleo en el ramo 72 habiendo encontrado una coincidencia entre los periodos de mayor aforo vehicular mensual de los periodos vacacionales (semana santa, verano y fin de año) con la mayor llegada de turistas y ocupación hotelera. Esto corresponde con la apertura de la autopista Durango-Mazatlán en 2013.

A partir de 2014 se observan ya diferencias en las tasas de crecimiento promedio anual entre carreteras libre y de cuota que para 2021 muestran ritmos de crecimiento 1.3 y 6.1% respectivamente durante el período. Significa por una parte que el aforo que llega a Mazatlán ya sean automóviles o camiones de carga, supone ahorros de tiempo para turistas y mercancías, con las ventajas adicionales en términos de costos de viaje y de operación y de esta manera influye la construcción de carreteras de altas especificaciones con el impulso al turismo.

Sin embargo, se detectó también que la generación de empleo tiene rasgos de precariedad por los niveles de salariales y la temporalidad que aún prevalece en las actividades turísticas. Adicionalmente se encontró que el proceso de gentrificación se hace presente en Mazatlán con la intensificación de las actividades turísticas en la Ciudad-Puerto. Se identifica la posibilidad de un estudio a futuro más profundo, para aproximar desde otras categorías e indicadores las condiciones en que los habitantes de la ciudad de Mazatlán viven en el contexto de las actividades turísticas en el Puerto.

Conclusiones

Se observó por una parte evidencia de la relación de los proyectos de infraestructura carretera que promueve el estado con el turismo, sin embargo, también se identificó el alejamiento de HorizonTes Territoriales, Vol. 3, Núm. 5, julio-diciembre 2022. Págs. 1-23. ISSN: 2683-2895.

la política de desarrollo turístico en México de los intereses de la población local de los territorios, mediante declaraciones del tipo: “Si México quiere diversificar sus destinos turísticos e incluir a más comunidades con potencial turístico, que hoy no se han consolidado, entonces debe fortalecer su conectividad con los mercados del turismo mundial. Se requiere inversión, mejor infraestructura, ofertas más atractivas de productos turísticos, entre otros factores (SECTUR, 2017, p. 4).

Efectivamente, la construcción del eje carretero Mazatlán-Matamoros y más específicamente la carretera Durango - Mazatlán han propiciado un incremento del tránsito vehicular, de personas y de mercancías hacia el Puerto, lo que se ha traducido en una mayor demanda de servicios turísticos.

La generación de empleo por el turismo es efectiva pero no está exenta de precariedad dados los niveles de salario promedio detectados y la temporalidad que presenta la actividad en el caso de Mazatlán.

Con ello se ha modificado la dinámica y la imagen de la Ciudad, dotándola de nueva infraestructura en las zonas más accesibles a los turistas. Sin embargo, se ha dejado de lado la zona “antigua”, que se modifica poco a poco pero ya no para uso y habitación de la población local sino generando espacios adicionales para los visitantes. La población local, como en otros procesos de gentrificación-turistificación, cada vez más tiende a ubicarse en las zonas periféricas de Mazatlán con menos servicios de urbanización, en este caso hacia el sur y en la zona noreste.

Esperar que la infraestructura carretera por si sola impulse al turismo o bien que el turismo sea el motor del desarrollo de la economía en su conjunto, ha sido demostrado que es prácticamente imposible si la planeación de las acciones se basa en los intereses de los grandes inversionistas y no se consideran los rasgos específicos del destino y los intereses del conjunto de la población local. Para que sea posible se requiere apertura de las instancias gestoras para iniciativas de desarrollo económico local no sin antes haber pasado por una autoconcientización de la población local de su propio lugar en el proceso.

En cuanto al rol del estado en el desarrollo local, queda clara la desvinculación en ese sentido y la forma vertical de operar de los gobiernos federal y estatal en conjunto con los capitales dedicados al turismo. La realidad reclama la apertura de los gobiernos en todos los niveles, básicamente descentralización a nivel federal y estatal y apertura de gobiernos locales a iniciativas de la población local, tanto de oferta como de disfrute de los resultados del dinamismo esperado de la actividad económica.

Bibliografía citada

Albuquerque, F. (2004). Desarrollo económico local y descentralización en América Latina. *Revista de la CEPAL*, 157-171.

- Alburquerque, F. (2007). Teoría y práctica del enfoque del desarrollo local. *Observatorio Iberoamericano del Desarrollo Local y la Economía Social*, Núm. 0, 39-61, <http://biblioteca.municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/Alburquerque.pdf>
- Alburquerque, F. (2020). Perspectivas del desarrollo económico local en el contexto del cambio estructural, la globalización y la crisis climática. Curso virtual sobre desarrollo económico local Universidad Autónoma de Nayarit, México, octubre-noviembre 2020.
- Benedetti, A. (2009). Los usos de la categoría región en el pensamiento geográfico argentino. *Scripta Nova*, 13 (286), s.p. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-286.htm>
- Ceballos, T. (2021). Los desafíos del turismo en Mazatlán. Hacia una nueva estrategia de desarrollo local. En Ernesto Hernández y Guillermo Ibarra (Coordinadores), *Los grandes problemas de Sinaloa* (pp. 45–76). México: Tirant lo Blanch.
- CODESIN (2022). *Producto Interno Bruto de los municipios de Sinaloa 2020*. <https://sinaloaennumeros.codesin.mx/wp-content/uploads/2022/02/Reporte-11-del-2022-PIB-Sinaloa-por-municipio-2020-1.pdf>
- Cocola-Gant, A. (2019). Gentrificación turística, en Turistificación global. Perspectivas críticas en turismo. En Ernest Cañada e Ivan Murray (Editores), *Turistificación global. Perspectivas críticas en turismo* (pp.291-308). España: Icaria. https://www.researchgate.net/publication/336442161_Gentrificacion_turistica
- Enríquez, A. y Gallicchio, E. (2006). Gobernanza y desarrollo local, en Documentos base. En Luis Carrizo y Enrique Gallicchio (Editores), *Desarrollo local y gobernanza. Enfoques transdisciplinarios. Investigación y políticas para el desarrollo en América Latina* (pp. 23-40). Uruguay: CLAEH-MOST UNESCO.
- Gallegos, N. (1 de octubre de 2020). El viejo Mazatlán: remodelación y/o gentrificación. *El Sol de Mazatlán*.
- Gascón, J. y Cañada, E. (2016). Urbanizar el paisaje: turismo residencial, descampesinización, gentrificación rural. Una introducción. En Ernest Cañada y Jordi Gascón (Coordinadores), *Turismo residencial y gentrificación rural* (pp. 5-36). España: El Sauzal (Tenerife) & Xixón: PASOS, RTPC & Foro de Turismo Responsable.
- García Martínez, B. (1992). *Las Carreteras de México 1891-1991*. México: Prisma Editorial.
- Gobierno del estado de Sinaloa (2022). *Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027*. <https://ped.sinaloa.gob.mx/wp-content/uploads/2022/04/PED27-compressed.pdf>
- Gobierno Municipal de Mazatlán (2018). *Plan Municipal de Desarrollo, Mazatlán 2018-2021*.
- Hernández, J., Ramos, G. y Pineda, J. (2012). Análisis y configuración del desarrollo regional. Un enfoque desde los actores. *Espacios Públicos*, 15(34), 188–207.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Producto Interno Bruto. PIB. Trimestral. *Cuentas de Bienes y Servicios Del Sistema de Cuentas Nacionales de México. SCNM; Producto Interno Bruto. Trimestral*.
- Long, N. (2007). *Sociología del desarrollo: una perspectiva centrada en el actor*. México: CIESAS, El Colegio de San Luis.
- Navarrete, D. (2017). Turismo gentrificador en ciudades patrimoniales. Exclusión y transformaciones urbano-arquitectónicas del patrimonio en Guanajuato, México. *Revista INVI*, 32(89), 61-83.
- Rodríguez, N. (2011). *El desarrollo inmobiliario vertical de alto nivel en la franja costera de Mazatlán y sus implicaciones ante la estrategia del desarrollo sostenible que exigen*

- los mercados globales: 2005-2009* [Tesis de Maestría, Universidad Autónoma De Sinaloa]. <https://docplayer.es/70512457-Universidad-autonoma-de-sinaloa-facultad-de-ciencias-sociales-maestria-en-ciencias-sociales-con-enfasis-en-desarrollo-regional.html>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). (1988). *Programa Preliminar de Obras de Cuota*. México: Talleres de Tredex.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). (1991). *Cien Años de Comunicaciones y Transportes en México, 1881-1991*. México: Editorial Gráficas Panoramas.
- Secretaría de Turismo (SECTUR). (4 de julio de 2017). Turismo es bienestar. Hacia una política sustentable. Diagnóstico mesa 3: Infraestructura y movilidad componente clave de la competitividad en turismo.
- Secretaría de Turismo (SECTUR). (2018). *Turismo Nuestro, el gran motor de la economía nacional* (Primera).
- Secretaría de Turismo (SECTUR). (2020). *Datatur3 – Compendio Estadístico*. <https://datatur.sectur.gob.mx/SitePages/CompendioEstadistico.aspx>
- Secretaría de Gobernación (SEGOB). (2001). Plan Nacional de Desarrollo 2001- 2006. https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=766335&fecha=30/05/2001#gsc.tab=0
- Silva, E., Fletes, H., Ocampo, M. y Sifuentes, E. (2022). Desarrollo territorial, multiescalaridad y heterogeneidad. En María Ocampo, Héctor Fletes, Emma Sifuentes y Emilio Silva (Coords.), *Teorías y escalas del desarrollo territorial. Un acercamiento desde la heterogeneidad* (pp. 9-26). México: UNACH/UAN/UC del Uruguay.