

**THE PHENOMENON OF SOCIO-SPATIAL SEGREGATION IN TWO MEXICAN DESTINATIONS: CABO SAN LUCAS AND CANCUN**Roberto Moreno-Ortiz<sup>1</sup>**E-mail:** [roberto.moreno@academicos.udg.mx](mailto:roberto.moreno@academicos.udg.mx)**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-4381-9169>Eva Angélica Guerra-Ávalos<sup>1</sup>**E-mail:** [eva.guerra@academicos.udg.mx](mailto:eva.guerra@academicos.udg.mx)**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-3668-9765><sup>1</sup> Universidad de Guadalajara. México.**Cita sugerida (APA, séptima edición)**Moreno-Ortiz, R., & Guerra-Ávalos, E. A. (2025). El fenómeno de la segregación socioespacial en dos destinos mexicanos: Cabo San Lucas y Cancún. *Revista UGC*, 3(S3), 351-362.**Fecha de presentación:** 13/07/2025**Fecha de aceptación:** 27/08/2025**Fecha de publicación:** 01/10/2025**RESUMEN**

El turismo se ha consolidado como una de las principales actividades económicas a nivel mundial, impulsando el desarrollo regional a través de la creación de infraestructura y el aprovechamiento de ventajas comparativas que se transforman en competitivas. Sin embargo, este crecimiento también ha generado asimetrías socioespaciales que se evidencian en los destinos turísticos, donde la ciudad turística se configura como un espacio desigual en lo social, económico y ambiental. En el caso de México, los destinos de playa masivos, desarrollados a lo largo de más de seis décadas, muestran un marcado contraste: áreas urbanas de alta calidad conviven con periferias rezagadas y con limitaciones sociales significativas. Este escenario plantea una estrecha relación entre turismo y pobreza, siendo la segregación socioespacial el eje de análisis de la investigación que se centra en Cabo San Lucas, Baja California Sur, y Cancún, Quintana Roo. A través de una metodología documental, un análisis descriptivo de datos estadísticos y la aplicación del método cartográfico, se identificaron patrones comunes en el desarrollo urbano de ambos destinos. Los resultados destacan la segregación de grupos poblacionales alejados de los litorales privatizados, revelando cómo las desigualdades económicas y la pobreza se traducen en desequilibrios sociales persistentes. La discusión pone de relieve que estas dinámicas no son fenómenos aislados, sino inherentes a modelos de desarrollo turístico que priorizan la rentabilidad por encima de las necesidades de las comunidades locales. La investigación concluye que la segregación socioespacial no solo evidencia la tensión entre turismo y pobreza, sino que exige mayor atención a políticas

de desarrollo humano que integren a las poblaciones anfitrionas en los beneficios del turismo.

**Palabras clave:**

Turismo, segregación socioespacial, pobreza, destinos turísticos.

**ABSTRACT**

Tourism has consolidated itself as one of the main economic activities worldwide, driving regional development through the creation of infrastructure and the use of comparative advantages that evolve into competitive ones. However, this growth has also generated socio-spatial asymmetries evident in tourist destinations, where the tourist city emerges as an unequal space in social, economic, and environmental terms. In Mexico, mass beach destinations developed over more than six decades reveal a stark contrast: urban areas with high-quality infrastructure coexist with peripheral zones marked by social disadvantages. This scenario highlights a strong relationship between tourism and poverty, with socio-spatial segregation serving as the core of the analysis focused on Cabo San Lucas, Baja California Sur, and Cancún, Quintana Roo. Through a documentary approach, descriptive statistical analysis, and the cartographic method, common patterns in urban development across both destinations were identified. Findings reveal the segregation of population groups distant from privatized coastal areas, exposing how economic inequalities and poverty materialize into persistent social imbalances. The discussion emphasizes that these dynamics are not isolated phenomena but rather inherent to tourism development models that prioritize profitability over the needs of local communities. The

research concludes that socio-spatial segregation not only highlights the tension between tourism and poverty but also demands greater attention to human development policies that integrate host populations into the benefits of tourism.

#### Keywords:

Tourism, socio-spatial segregation, poverty, tourist destinations.

## INTRODUCCIÓN

Cuando se habla de pobreza es imperante colocar este fenómeno como uno de los más lacerantes problemas sociales que se han hecho presentes durante los recientes siglos en la historia de la humanidad. Esta realidad, especialmente durante los últimos tres decenios se ha manifestado con mayor intensidad exhibiendo un distanciamiento de brechas sociales a nivel global. México no se encuentra exento de este problema. El fenómeno de la pobreza es la máxima expresión visible de carencias colectivas, individuales y patrimoniales.

La pobreza en sí, es la sumatoria de condiciones de desventaja que exhibe marginación, desigualdad y exclusión social. Bajo sus diferentes manifestaciones, contextualiza variadas formas de atraso en el crecimiento y desarrollo, condiciones que determinan de forma negativa oportunidades de movilidad social y limitan el adecuado direccionamiento a la sociedad bajo condiciones de vulnerabilidad y en riesgo para acceder a educación, salud, alimentación, empleo o vivienda.

Sen (2010), estableció que las manifestaciones de la pobreza surgen en función de dos variables: 1. La libertad que poseen los individuos para buscar el éxito individual, y 2. Por su talento relativo a capacidades para producir, hacer o decidir, sin privilegiar sus pertenencias materiales. Por su parte la Organización de las Naciones Unidas (2024), define la pobreza en sentido más amplio, la refiere bajo términos de ciertas condiciones humanas identificadas con privaciones permanentes, temporales o crónicas de capacidades, alternativas de subsistencia, seguridad o poder, que son fundamentales para garantizar y disfrutar de niveles de vida y acceso a derecho oportunos y justos, adecuados y de otros derechos civiles, culturales, económicos, políticos y sociales.

En este sentido, Rawls (1998) en su *Teoría de la Justicia* estableció que los principios de justicia que son un fin que conduce a acuerdos igualitarios entre personas racionales, libres e idénticas, bajo condiciones contractuales justas que cuentan con aceptación universal e incondicional entre sus adoptantes.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2004) presentó otra interpretación del fenómeno de la pobreza tomando como base las necesidades básicas insatisfechas que involucran indicadores diversos: grado de hacinamiento y calidad de las viviendas, disponibilidad

de electricidad, agua potable, drenaje, y nivel educativo de la población.

Así, bajo distintas aristas polisémicas, poliédricas, poli-fónicas y policromáticas, la pobreza en sentido general ofrece explicaciones bajo principios fundados en un factor elemental: la carencia de ingresos propios para satisfacer necesidades. En este sentido, la pobreza se matiza por diversos gradientes que describen su profundidad y nivel de afectación en individuos y sociedades.

A partir de su definición general, surgen diversos matices para comprender el fenómeno de la pobreza. De esta forma, la pobreza absoluta establece que los individuos deben considerarse sujetos a un estado de independencia y bienestar, pero no alcanzan los medios de vida necesarios en acceso a educación, vivienda, trabajo, alimentación y oportunidades, marginándolos totalmente de los derechos establecidos dentro de una sociedad.

Por su parte, la pobreza relativa se encuentra en función directa con el nivel de vida de una sociedad específica, considerando la inadecuada alimentación, infraestructura o servicios que generan deficiencias e inadecuado suministro de los niveles de bienestar. La descripción de la pobreza a través de la denominada privación relativa se relaciona con aspectos de tipo cultural en las sociedades, estableciéndose que en cada una de éstas mantiene elementos distintivos particulares que definen qué es lo deseable para mantener un nivel u estilo de vida.

Los esfuerzos para contrarrestar la desigualdad son diversos. Al interior de la perspectiva económica neoliberal, las acciones son diversas y van desde políticas públicas que contemplan acciones para atender deficiencias en materia laboral, educativa o alimentarias; otros modelos de intervención son las políticas sociales que buscan nivelar sociedades en condiciones de desventaja mediante transferencias económicas temporales. Los proyectos de corte económico-sectorial se establecen para fortalecer mercados articulados dentro de sectores más competitivos de una nación (Porter, 1999).

La industria del turismo es uno de estos sectores favorecidos y para su fortalecimiento desde los años 60 fue una actividad económica que se apoyó en diversas naciones como alternativa para diversificar sus economías. De esta forma nació la ciudad turística que experimentó transformaciones profundas en su trama y economía que le llevaron de procesos de relocalización industrial a la consolidación de actividades turísticas.

En este sentido, diversos destinos son emblemáticos, entre otros el caso de Barcelona, España, en la cual su antigua zona industrial fue reubicada a la zona del Prat a partir de los juegos olímpicos de 1992, transformando esa sucesión de playas en un complejo turístico con alto equipamiento. Otro caso es la zona de Puerto Madero en Buenos Aires, Argentina, que de puerto mercante se transformó en zona turística; los ejemplos abundan a nivel

mundial sobre áreas industriales transformadas en zonas de alto flujo turístico internacional.

En los procesos de transformación del espacio turístico, la viva expresión de la intervención del pública como Estado rector en procesos de planeación del turismo ha sido esencial, en conjunto con la intervención de la iniciativa privada, para detonar la actividad turística en diversos destinos del mundo. Con el desarrollo y nivel de madurez alcanzados en estos destinos, los impactos en ellos, positivos y negativos, en cada destino son altamente diferenciados.

A partir de una somera cronología, este fenómeno del turismo con alto valor económico para diversas naciones permite establecer que en el ocaso de los años 70 esta actividad inició su crecimiento y con éste a tener mayor participación económica en destinos internacionales en Asia, Oceanía, Europa del Este y América Latina. El nivel de crecimiento y desarrollo alcanzado fue objeto de diversos abordajes teóricos y análisis económicos, destacando las interpretaciones “fordistas”, forjadas por un modelo de turismo progresivo matizado por su alto volumen, que fue explotado por políticas e intervenciones estatales apoyadas por altos niveles de inversión privada.

El trabajo conjunto entre gobiernos y empresas relacionadas al turismo, propició un intenso uso del espacio turístico producido, producto de estrategias de promoción y mercadotecnia dirigida a consumidores de segmentos altos, detonando cadenas de valor y circuitos económicos producción-distribución-consumo altamente diferenciados que incluyeron la oferta de servicios hoteleros, de alimentos y bebidas, vida nocturna, arrendamiento de autos o casas, y diversas amenidades, que con el transcurso del tiempo adoptaron niveles de especialización acordes con el perfil de turistas en cada destino.

El naciente fenómeno del turismo global surgido a partir de acciones integrales de programas, estrategias y acciones turísticas transfirió desde este sector productivo la necesidad de tratamientos académicos con carácter exclusivamente economicista, que en sus etapas iniciales relegó como objetos de estudio los impactos que generaba en temas sociales y ambientales.

Fue a partir de finales de la década de los años 80 cuando a través del Informe Brundtland, también conocido como *Our Common Future* (Organización de las Naciones Unidas, 1987), se sentaron a nivel mundial las bases y principios que favorecerían acciones para el desarrollo sustentable con el objetivo fundamental de mantener las condiciones prevalecientes económicas, sociales y ambientales, consideradas en todos rubros sectoriales de actividades productivas, mismas que buscaron alcanzar a las crecientes actividades turísticas que estaban cimentándose en diversas naciones, al amparo de una economía globalizada.

El Informe Brundtland definió entre sus prioridades y metas establecer evaluaciones en materia de eficiencia sustentable a través de variados métodos como la capacidad de carga (Organización de las Naciones Unidas, 1987), concepto teórico con alta aplicabilidad al fenómeno de la segregación socioespacial, a partir de la sobredensificación y crecimiento descontrolado de asentamientos urbanos (Díaz, 2024), objeto de análisis del presente trabajo.

Al trasladar la teoría al análisis espacial en destinos turísticos, se puede señalar que uno de los fenómenos socioespaciales que más afectan el entorno de cualquier ciudad turística es el impacto que cada urbe experimenta a partir de los efectos negativos generados por su descontrolado crecimiento urbano, que rebasa y altera planes de ordenamiento urbano y turístico existentes, y demanda a gobiernos locales mayor atención para resolver problemas derivados de una excesiva saturación humana generada a partir de una alta inmigración al destino; el efecto “imán” que produce la llegada de flujos de trabajadores no cualificados a las ciudades turísticas bajo el influjo de oferta de trabajo para grupos de baja cualificación formativa.

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo exponer externalidades negativas del turismo, traducidas en pobreza y segregación socioespacial en dos destinos de playa mexicanos: Cabo San Lucas y Cancún, México, dos de los Centros Integralmente Planificados (CIP) más representativos del país, principalmente por la afluencia de visitantes nacionales e internacionales que reciben.

## METODOLOGÍA

Este estudio se basó en un primer acercamiento teórico-documental para posicionar el estado del arte en materia de pobreza y segregación socioespacial en la ciudad turística. Para el desarrollo del caso, con base en una metodología cualitativa descriptiva, inicialmente se realizó una documentación sobre la expansión urbana de los CIP bajo el modelo de enclaves turísticos de playa. Específicamente, se eligieron para el análisis de la pobreza y la segregación socioespacial los destinos de Los Cabos, en Baja California Sur y Cancún, en el estado de Quintana Roo, debido a su relevancia nacional de México al ser los CIP más importantes receptores de turismo internacional, con una evolución que ha dado peso a su importante actividad turística. Ambos destinos muestran implicaciones sociales y territoriales adversas provocadas por el crecimiento turístico urbano.

Posteriormente, se aplicaron el método de investigación en línea en bases de datos electrónicas del Gobierno de México, INEGI y CONEVAL y el método cartográfico para la visualización de patrones de segregación socioespacial en ambos destinos. La fase final fue el análisis de datos de crecimiento poblacional, dotación de servicios, situación de pobreza, marginación y carencias sociales. Con la información obtenida se identificaron patrones

comunes para ambos destinos, y se interpretaron las asimetrías urbanas en Los Cabos y Cancún.

## DESARROLLO

Durante el siglo XXI, en la mayor parte de las urbes turísticas de Latinoamérica pueden encontrarse manifestaciones de pobreza y desigualdad. Estas se constituyen en fenómenos sociales producto de condiciones precarias de vida en las que viven los habitantes de zonas caracterizadas por la estrechez económica, la que, en los últimos años, se ha acrecentado, tornándose en marcadas desigualdades sociales y en distintas expresiones de exclusión social que se matizan en el acceso a la calidad diferenciada de bienes urbanos (Ramírez & Ziccardi, 2008).

La internalización de los impactos del turismo con efectos dentro de la economía, sociedad y medioambiente, en palabras de Hardin y su *Tragedia de los comunes* (Hardin, 2005), se manifiesta en los CIP de México, en cuyos destinos el desorden territorial, que mantiene una relación directa con intereses económicos, políticos e inmobiliarios, contrasta con los objetivos del ordenamiento establecidos en Planes Parciales de Desarrollo Urbano y, además, afecta la imagen del destino de forma significativa.

El aumento de actividades turísticas alrededor del planeta, interpretado al nivel de industria global por sus implicaciones en materia de explotación de recursos naturales, transformación del espacio y generación de productos turísticos (infraestructura y servicios que convergen en determinada área geográfica), hoy en día reviste una gran importancia económica para diversas naciones.

En este sentido, al interior del turismo surge la presencia de circuitos económicos de diversa magnitud que generan empleo, ingresos, procesos de redistribución económica, crecimiento y desarrollo. En el otro polo de la ecuación territorio-turismo aparecen una serie de impactos negativos que otorgan al binomio dimensiones adversas en materia de sustentabilidad y una serie de asimetrías entre las que destacan la desigualdad social, carencia de servicios urbanos, ausencia de planificación, crecimiento descontrolado y procesos de marginalidad urbana.

Al profundizar las ciencias sociales y económicas en temas de desarrollo regional para las naciones, se estableció que una estrategia sería identificar mercados crecientes como el turismo e impulsar políticas desarrollistas en torno a recursos naturales para generar políticas distributivas de ingresos. Las funciones sustantivas del Estado se erigieron como garante de equidad y oportunidades económicas, cuyo objetivo fundamental apuntaba a incrementar en la población mejores niveles de vida.

La intervención del Estado rector en materia económica, argumento de la denominada Nueva Economía Institucional (North, 1993), condujo a la necesaria transformación positiva de las instituciones como marco regulatorio de proyectos estratégicos en materia de desarrollo

turístico, mismos que buscaron ofrecer niveles de vida adecuados en destinos turísticos.

Esta postura, profundamente ligada a la plataforma de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, estableció para el Estado y los ciudadanos el deber de no permitir la existencia de condiciones que conduzcan a la pobreza extrema, punto que conlleva la necesidad de atender el concepto de exclusión, el cual remite a la circunstancia fáctica de negar a ciertas personas las posibilidades de adquirir bienes, beneficios o servicios que les corresponderían en condiciones normales, denominados bienes primarios del marco de justicia (Rawls, 1998).

Sin embargo, existe pobreza urbana en destinos turísticos. Esta pobreza es reflejo de diversas multidimensionalidades causales relacionadas con variables culturales y sociales que se materializan en cada individuo o sociedad de forma particular. Sus principales características incluyen: 1. Una vulnerabilidad producto de la deficiente integración de los sectores urbanos de pobreza a la economía de mercado (*cash economy*); 2. Heterogeneidad socioeconómica respecto a la interacción en actividades económicas; 3. Segregación socioespacial; 4. Fragmentación social, inestabilidad de redes y la violencia; 5. Los riesgos ambientales y de salud; y 6. Acceso deficiente a bienes y servicios en las dimensiones de calidad y seguridad.

De manera particular, la segregación socioespacial es la aglomeración de personas en la misma situación social de desventaja en un espacio determinado en tres dimensiones: el grado de concentración de los grupos sociales, la homogeneidad social en las distintas áreas internas de la ciudad, y el prestigio o desprestigio social de cada área o barrio.

Los espacios segregados se relacionan con una menor interacción entre diversos grupos poblacionales y una subsecuente desintegración social dada por el autoaislamiento físico de los pobres, quienes se integran a través del trabajo, la economía o la política (Sabatini, 2006). La segregación es una manifestación indiscutible de la asimetría y disparidad espacial, cuyas consecuencias son la diferencia acentuada en las condiciones de vida poblacionales, la intensificación de la inequidad, la fragmentación social y la desigualdad ambiental (Jordán et al., 2017).

El debate en torno a la desigualdad y la pobreza urbana en la ciudad turística presenta variadas aristas. Al abordar el fenómeno bajo una posición filosófica, Dieterlen (2003) manifiesta sus preocupaciones por los daños que el fenómeno de la pobreza genera en materia de dignidad y autoestima de los ciudadanos, al ser excluidos como miembros de una comunidad por la segregación socioespacial. Las dimensiones éticas incorporadas al análisis de la pobreza abarcan, de acuerdo con la posición de Dieterlen, argumentos de carácter moral en la función del

Estado al imponer acciones coercitivas en el pago de impuestos, violentando el orden económico.

Bajo una visión histórica, la caracterización de la realidad de la pobreza urbana en Latinoamérica desde la óptica de la segregación socioespacial se aprecia en dos grandes momentos: uno relativo a los años 70, cuando fueron desarrolladas las reflexiones de la marginalidad, y otro correspondiente al decenio de los años 80, cuando se incorpora la idea de la exclusión social relativa a una serie de acciones de carácter discriminatorio.

Con relación al primer concepto, marginalidad, se relaciona con los impactos de carácter negativo derivados de la masiva urbanización, en la cual la presencia de amplios sectores laborales, los que por su limitada cualificación, al no poder incorporarse íntegramente al aparato productivo con estabilidad y remuneración adecuada, deben aceptar un estilo de vida en torno a la precariedad, por lo general en zonas populares periféricas. Un fenómeno cotidiano en la ciudad turística relacionado con la masa marginal (Nun, 2001).

Con referencia a la exclusión social, esta es derivada de las condiciones de precariedad experimentadas por masas de trabajadores quienes, al habitar zonas marginales de ciudades turísticas bajo condiciones irregulares, quedan fuera de planes, proyectos y políticas de regulación urbana y, en consecuencia, son excluidos de la oferta de servicios urbanos básicos como agua, drenaje, electricidad, seguridad, transporte e infraestructura urbana. Las nuevas formas discriminatorias y de exclusión social generan las denominadas sociedades de riesgo (Beck, 2004).

En materia de espacialidad territorial en destinos turísticos, al interior de un contexto caracterizado por la segregación y desigualdad urbana permanecen factores tales como elevadas tasas demográficas por la inmigración, que exigen políticas de planificación regional y urbana en destinos turísticos.

El crecimiento de la urbe turística hoy plantea la necesidad de desbridar sus distintas problemáticas identificadas con la estrechez económica, poca o nula preparación para desarrollar empleos formales, limitada oferta de trabajo de calidad, crecimiento irregular de entornos urbanos, fenómenos que expresan la exclusión social y matizan el acceso a una calidad diferenciada de servicios y bienes urbanos (Ramírez & Ziccardi, 2008).

En este sentido, la consolidación de actividades terciarias en torno al turismo demanda trabajadores cualificados en determinadas especialidades técnicas o profesionales; cuando la masa laboral de inmigrantes no cumple con estos requisitos, genera una expansión de las ocupaciones en el marco de la informalidad, matizadas por actividades laborales precarizadas como el ambulante de los centros urbanos.

Bajo este proceso surge el fenómeno de la ruralidad urbana, donde las formas de vida bajo condiciones de pobreza se sitúan en rangos similares a los de la pobreza rural; cuando el autoempleo es la característica del medio rural (Vera-Peña et al., 2025), el subempleo lo es en el medio urbano. Así, los ciudadanos que migran a la ciudad turística en busca de mejores oportunidades de vida hoy viven, o deben aprender a vivir, en entornos urbanos con presencia de riesgos que limitan su acceso a servicios urbanos, trabajo y cohesión social, propiciando condiciones de vulnerabilidad.

Por otra parte, el naciente modelo urbanizador turístico modela un esquema donde proliferan asentamientos periféricos representados por la precariedad de la vivienda autoconstruida y limitada infraestructura. Los aspectos multidimensionales de la urbe moderna son complejos y, bajo esta perspectiva, su pobreza se fundamenta en variables estructurales propias de una economía incapaz de absorber el total de los recursos humanos en un determinado espacio turístico. La Escuela Sociológica de los años 70 refería la serie de circunstancias económicas que producen debilitamientos en grupos de asalariados y determinan condiciones de precariedad, una realidad constante en la ciudad turística.

De esta forma, la segregación socioespacial en la ciudad turística moderna remite en su imagen a una realidad con manifestaciones variadas de exclusión social que desvela los problemas económicos, culturales y políticos, así como variadas formas de urbanización que se traducen en realidades de la pobreza. Se trata de una realidad urbana que no está generando las oportunidades para potenciar la superación humana, el cuidado del ambiente social y no privilegia el entendimiento del espacio público. La ciudad hoy es el espacio de convergencia donde la aparición del comportamiento colectivo va en perjuicio de su propio ambiente y del desarrollo del hombre en sociedad (Habermas, 1994).

La exposición social genera debilitamiento y ruptura que se revelan en la exclusión bajo un hilo conductual relacionado con la presencia de carencias que propician que determinados grupos sociales sean más vulnerables, al caer en la condición acumulativa de desventaja o a insertarse en los círculos de privación y empobrecimiento, limitado acceso a educación, trabajo informal y desvaloración social que se materializa dentro del espacio urbano turístico con la presencia en plazas, calles, cruceros y avenidas de grupos de personas que han sido desplazados de hábitats de participación y oportunidad.

Así, existe un proceso de complejidad y riesgo a partir del incremento antropogénico de exposición social, dentro de contextos propicios para las manifestaciones circulares de la reproducción de la exclusión (Fuentes, 2008). De esta manera, las transformaciones que ha generado la actividad turística global pueden interpretarse bajo una dualidad que genera circuitos económicos

producción-distribución-consumo y, al mismo tiempo, como depredadoras de espacios territoriales y sectores sociales. Sus efectos devienen en el agrupamiento de sociedades caracterizadas por la pobreza en zonas periféricas, procesos de auto-segregación y estigmatización de la espacialidad de la pobreza (Duhau, 2008).

En materia de pobreza urbana, la denominada urbanización de las ciencias sociales (Sassen, 2001) conduce al análisis sistemático de los fenómenos que ocurren actualmente al interior de los espacios urbanos. La reminiscencia de la ciudad oscura (Hall, 1996), la caja negra (Lefebvre, 2003) o la ciudad fragmentada (Marcuse & Kempen, 2005) hacen necesario ver a la urbe contemporánea turística más allá de una simplista posición descriptiva. Exige ir más allá de sus trazos y líneas expresados en sus calles y avenidas, y conduce a un análisis muy por encima de su volumetría, materializada por sus casas y edificios y matizada por la asimetría de su imagen y sociedades.

En síntesis, la pobreza ha sido sujeta de variadas descripciones teórico-conceptuales para referirla de acuerdo con sus características, encontrándose diversas acepciones: insatisfacción de necesidades, baja calidad de vida, limitación de recursos, carencias de seguridad básica, privaciones múltiples, exclusión, desigualdad o dependencia. Este fenómeno es la viva expresión de extensas áreas urbanas de la ciudad turística, donde se catalizan sus diversas manifestaciones.

En el actual siglo XXI es posible encontrar una amplia cantidad de evidencia empírica en torno a la dinámica y velocidad que la actividad turística ha generado en materia de crecimiento económico, desarrollo regional y, especialmente, sus efectos directos e indirectos en la sociedad y entornos urbanos.

Las transformaciones sectoriales y territoriales son evidentes. En medio de diversas corrientes académicas e innumerables debates, se expresan conocimientos polisémicos, poliédricos o polifónicos que plantean la fuerte dinámica y complejidad del turismo, mismos que conducen a una unanimidad para gestionar urbes y desarrollos turísticos, en todas sus escalas y clasificaciones, basadas en la sostenibilidad y desarrollo local, factores clave a integrar en la agenda turística nacional.

Durante las últimas tres décadas, el incremento de la actividad turística otorgó a este sector diversas posiciones estratégicas con relevancia económica, especialmente por la contribución en la derrama y el crecimiento en diversos países del orbe, en los que existen tres modelos turísticos profundamente diferenciados.

Dentro del primero, las naciones aprovechan su ventaja comparativa como atractivos naturales y patrimonio cultural y arqueológico, entre los que destacan países del este y centro de Europa, Perú, Costa Rica, Colombia o México, y Australia o Nueva Zelanda en Oceanía (Díaz, 2024).

Un segundo grupo se integra por países que, a partir de inversiones económicas estratégicas de alto nivel en infraestructura, han generado ventajas competitivas en destinos urbanos como Las Vegas, Tokio o el Emirato árabe de Dubái.

Un tercer grupo está conformado por naciones con una profunda hibridación entre sus ventajas comparativas y competitivas, que les permiten explotar recursos naturales y artificiales con diversos niveles de madurez, transformando esos espacios en regiones con mayor desarrollo (China, Turquía o Australia).

Así, economías de naciones en proceso de crecimiento, México entre ellas, tienen la oportunidad de ingresar a un proceso circular donde la terciarización económica producto de circuitos económicos del turismo, la división del trabajo, la productividad, producción, riqueza, ingresos familiares y las prácticas consumistas podrían fomentar un espiral de crecimiento económico sostenido que trae por consecuencia la mejora de los niveles de vida.

En este sentido, México, desde su ventaja comparativa y a partir de la dotación factorial de sus recursos naturales y artificiales, posee una privilegiada posición que le permite ofrecer una diversidad de productos turísticos que van desde los denominados pueblos mágicos con cultura, tradiciones, gastronomía local, y ciudades cosmopolitas, hasta destinos de playa con un modelo de enclave para el turismo, como ocurre en Los Cabos y Cancún.

La incursión de México en el sistema turístico global fue producto de la exigencia para diversificar la economía nacional. La producción de bienes caros y de baja calidad no permitía el acceso a divisas internacionales para financiar el desarrollo nacional. Desde la década de los años 60, cuando nació en México el primer Plan de Desarrollo Turístico, la planeación turística se concibió como una herramienta básica para racionalizar sus recursos naturales y las decisiones en materia de política turística.

Mediante la naciente política turística se buscó generar empleos, estimular el crecimiento, favorecer el desarrollo regional y captar divisas. Además, la planeación turística era considerada un instrumento para optimizar el aprovechamiento de recursos humanos, técnicos y económicos, para contar con alternativas económicas que ofrecieran soluciones a los problemas vigentes del subdesarrollo.

Las nuevas directrices del modelo económico turístico para el desarrollo nacional se materializaron en nuevos polos de desarrollo turístico, entre ellos los CIP, como modelos estructurados para el desarrollo económico adicionales a los tradicionales destinos de playa previamente existentes como Acapulco, en Guerrero, y Puerto Vallarta, Jalisco, los cuales fueron diseñados con base en estructuras económicas y sociales bajo modelos de intervención desarrollistas de los años 60.

La planeación y desarrollo de los CIP en México fue producto de la necesidad de diversificar la entonces economía monosectorial basada en la producción petrolera, concibiéndose el desarrollo regional mediante ciudades turísticas integrales a partir de cero (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2004). Fue el Banco de México en 1969 la entidad responsable de seleccionar los centros turísticos integrales a desarrollar, y después de un trabajo de análisis se determinó que Ixtapa en el Estado de Guerrero, Los Cabos (San José del Cabo y Cabo San Lucas) y Loreto en Baja California Sur, Cancún en Quintana Roo y Huatulco en Oaxaca se erigirían como los nuevos destinos turísticos nacionales para un turismo internacional (Mendoza et al., 2011).

Los destinos Los Cabos y Cancún fueron construidos prácticamente de la nada. Su materialización a través del Fondo Nacional del Turismo, FONATUR, tuvo el objetivo de crear destinos de playa con calidad de exportación, diseñados para turismo extranjero. Tanto en Los Cabos como en Cancún, los flujos de migrantes surgieron por la construcción de ambos destinos. En el caso de Cancún, el agotamiento de actividades primarias como el chicle y henequén derivó hacia la nueva urbe turística caracterizada por flujos de campesinos, a los que se sumaron migrantes provenientes de la Ciudad de México en su mayoría.

En ambos destinos, el éxito fue inmediato bajo un concepto que agrupó playas y desiertos en Los Cabos, y playas y arqueología en el caso de Cancún. Un común denominador en ambas ciudades fue la creación de infraestructuras turísticas basadas en la oferta de complejos hoteleros, marinas, campos de golf, centros comerciales y espacios privados para turismo residencial dirigidos, en el caso de Los Cabos a residentes del suroeste de los Estados Unidos, y en Cancún para turismo europeo. En ambos destinos, sus turistas fueron consumidores de élite internacional (Oehmichen, 2010).

El naciente modelo privilegió el desarrollo e impulsó el mono-desarrollo económico, sin contemplar a las restantes actividades económicas que se desarrollarían paralelamente. El resultado fue un modelo de desarrollo territorial contrario a lo proyectado, que convirtió ciertas zonas o espacios aledaños a los CIP en áreas matizadas por incuestionables formas de subdesarrollo.

En otras palabras, nuestros polos de desarrollo turístico se transformaron en modelo de enclave donde principalmente inversionistas tienen posibilidad de acceder a las utilidades económicas que genera el sector a partir del auge del producto turístico, en tanto que la mayoría de la población permanece al margen de los ingresos de la actividad, desde las ópticas económica y social principalmente (Molina & Rodríguez, 1999).

El problema de las asimetrías en ciudades turísticas costeras de México no es nuevo. Por ejemplo, la ciudad de

Acapulco, México, desde mediados del siglo XIX fue destino de sociedades con alto poder económico, especialmente provenientes de la Ciudad de México y los Estados Unidos, que paulatinamente lo convirtieron en destino de segunda residencia y en centro para el descanso por su accesibilidad, bajos costos de suelo y la atractividad natural de la bahía.

El resultado fue un desordenado crecimiento urbano carente de adecuados criterios de planeación en materia de movilidad urbana, seguridad, vivienda y desarrollo económico (Pérez, 2005). El auge turístico generó aumentos en la concentración urbana, en la desigualdad socioeconómica y en la segmentación espacial. Así, la ciudad de Acapulco se constituyó como un ejemplo de ciudad turística caracterizada por áreas de desarrollo urbano de alta calidad y, simultáneamente, barrios periféricos y áreas de marginalidad urbana.

En síntesis, los CIP en México han sido un proceso de planeación turística integral que ha generado resultados mixtos. Por un lado, han promovido la atracción de turismo internacional, crecimiento económico y desarrollo de infraestructura. Por otro, han intensificado desigualdades socioeconómicas, segregación socioespacial y marginalización urbana.

Los datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024), revelan el crecimiento poblacional que han mantenido las ciudades turísticas de Cabo San Lucas y Cancún. En el primer destino, la población conjunta de Cabo San Lucas y San José del Cabo ha crecido de manera acelerada, pasando de 43,920 habitantes en 1990 a 351,111 habitantes según el conteo del año 2020, lo que representa un crecimiento de aproximadamente 600%. En Cancún, el crecimiento demográfico ha sido igualmente acelerado, aumentando de 176,765 habitantes en 1990 a 934,189 en 2020, lo que equivale a un incremento del 500%.

La tendencia del crecimiento poblacional en ambos destinos es producto del imaginario colectivo de personas con baja cualificación que deciden establecerse en estas y otras ciudades turísticas en busca de empleo o para iniciar algún negocio, generalmente dentro del sector informal. Estos casos contrastan con los trabajadores a niveles gerenciales, empresariales o profesionales, quienes, al migrar, cuentan con ingresos altos y vivienda en fraccionamientos de nivel medio o alto (Figura 1).

Los grupos de migrantes, que no habían sido totalmente previstos por los planificadores y que requieren vivienda, servicios públicos, alimentación, transporte, entre otros, provocan la aparición de asentamientos irregulares y un crecimiento desordenado de la mancha urbana en ambos destinos.

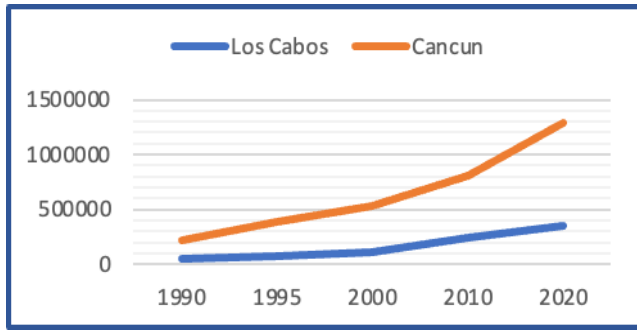


Figura 1. Crecimiento urbano en Los Cabos y Cancún.

Fuente. Elaboración propia con base en datos de México. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024).

En ambos destinos, ante su rápido crecimiento, que demandó suelo, urbanización, oferta de servicios, vialidades y transporte interno, entre otros requerimientos prioritarios, se crearon Programas y Planes de Desarrollo Urbano actualizados conforme a las necesidades de expansión. Actualmente, estos planes se integran en el Plan Municipal de Desarrollo (PMD) 21-24 de Los Cabos y en el Programa de Desarrollo Urbano Ciudad Cancún (PDUC) 2014-2030. Sin embargo, a pesar de sus líneas de intervención, no logran resolver los problemas de segregación socioespacial que afectan a casi un 25% de la población de ambas ciudades, Cabo San Lucas y Cancún. El crecimiento urbano en ambos destinos se refleja de la siguiente manera:

Según el PMD 21-24 de Los Cabos, existen siete zonas de asentamientos irregulares caracterizadas por calles sin pavimentar, trazos irregulares y viviendas construidas con materiales reciclados como láminas, madera o ladrillo, con pisos de tierra. En estas zonas se han construido más de 8,500 viviendas que albergan a aproximadamente 33,000 habitantes, quienes carecen de servicios básicos urbanos como agua potable, alcantarillado, alumbrado público y recolección de basura, así como de infraestructura pública fundamental, incluyendo seguridad, centros de salud, parques, plazas y escuelas (Figura 2).

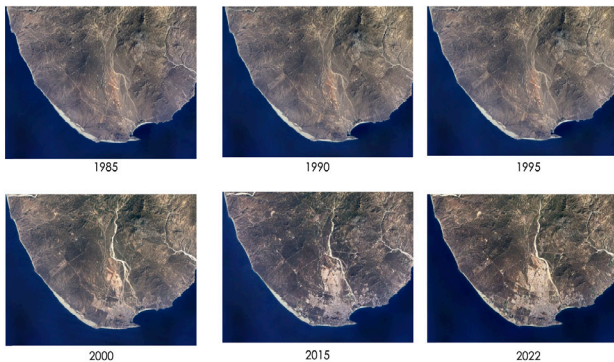


Figura 2. Crecimiento del área urbana de Cabo San Lucas.

El coeficiente de Ginni de Los Cabos es de .389. Se estima que para el año 2040 Los Cabos tendrá una población superior a los 452 mil habitantes, crecimiento que planteará profundos procesos de planeación urbana, integrando una red de dos ciudades a lo largo de 40 kilómetros que incluye a Cabo San Lucas y la localidad San José del Cabo al este (Figura 3).

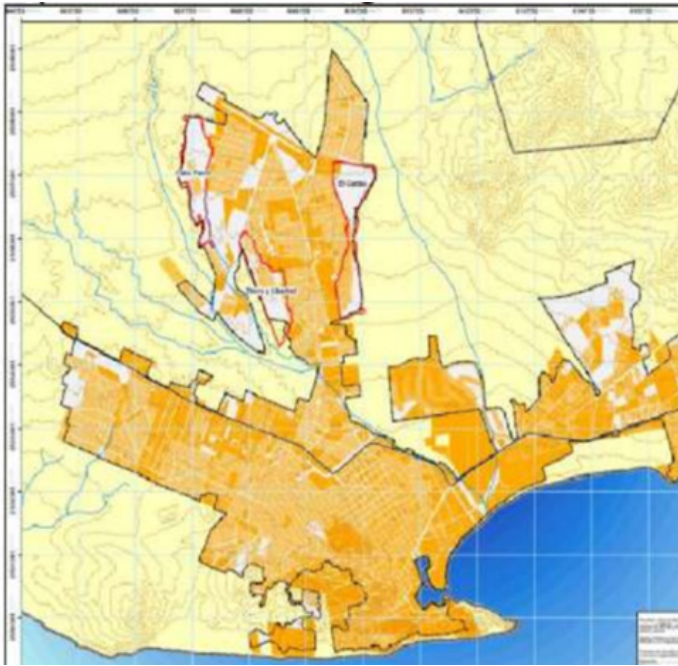


Figura 3. Crecimiento urbano en Cabo San Lucas.

De acuerdo con datos del Consejo Nacional para Evaluación de la Política Social, CONEVAL, en el año 2015 un 27.6% (84,671 habitantes) de la población de Los Cabos se encontraba en situación de pobreza, de los cuales un 24.5% (75,328 habitantes) presentaba pobreza moderada y un 3% (9,243 habitantes) pobreza extrema. A nivel estatal, entre los años 2016 y 2022 la pobreza extrema se ha incrementado del 1.5 al 2.9 de la población, la pobreza moderada ha crecido de 21.4 al 24.7, y la carencia social en cualquiera de los seis indicadores de rezago educativo, acceso a servicios de salud, acceso a la seguridad social, calidad y espacios de la vivienda, servicios básicos en la vivienda y acceso a la alimentación, creció de 22.9 al 27.6 % (Ayuntamiento de Los Cabos, 2024) (Figura 4).

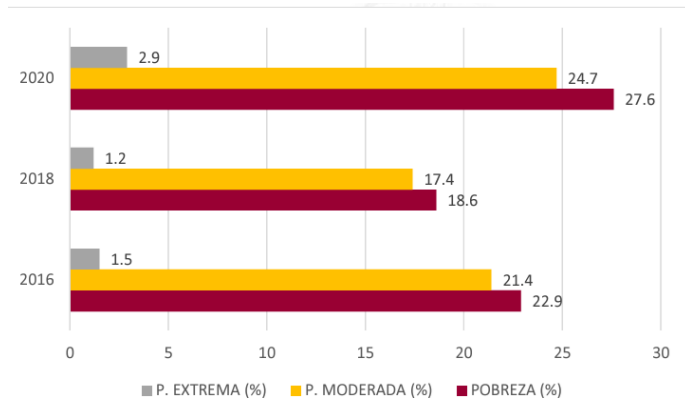


Figura 4. Niveles de pobreza en Los Cabos

Fuente: Ayuntamiento de Los Cabos (2024).

En el caso de la ciudad de Cancún, de acuerdo con datos del PDU Cancún 2014-2030, en el año 2010 contaba con

más de 229 mil unidades privadas o viviendas particulares, al año 2022 el complejo urbano tiene más de 575 mil viviendas (México. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2024), de las cuales 104 mil no cuentan con acceso a servicios de agua potable, drenaje y electricidad (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2024). Benito Juárez, municipalidad donde administrativamente se asienta Cancún para el año 2024 se estima cuenta con 1.1 millones de habitantes.

El patrón de pobreza urbana y segregación socioespacial se repite: calles sin pavimento, trazos irregulares y casas hechas con materiales reciclados de láminas, maderas o ladrillos y pisos de tierra. El promedio de ocupantes por cada unidad privada es de 3.5 personas, por lo cual, se estima que 350 mil personas viven en las inmediaciones de la ciudad de Cancún, especialmente al suroeste y norte, en condiciones de pobreza y marginación (Figura 5).



Figura 5. Crecimiento urbano en Cancun 1985-2022.

En este sentido, son diversas las repercusiones que el turismo internacional genera. Por un parte, el colectivo social carece de un significado local porque es anónimo frente al turista y, por otra, vive una condición de invisibilidad ante las autoridades para resolver las fuertes problemáticas urbanas que padecen (Figura 6).

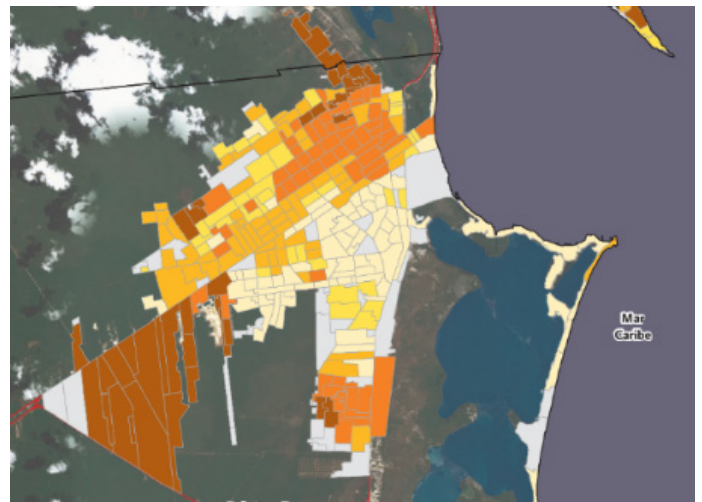


Figura 6. Segregación socioespacial en Cancún.

Fuente: Gobierno del Estado de Quintana Roo (2024).

El Ayuntamiento de Cancún contabilizó en el año 2020 más de 100 asentamientos irregulares carentes de servicios básicos como agua, drenaje, electricidad y mantenimiento municipal como servicio de recolección de basura (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2024). En 2020, 31.9% de la población se encontraba en situación de pobreza moderada y 6.27% en situación de pobreza extrema. La población vulnerable por carencias sociales alcanzó un 26.8%, mientras que la población vulnerable por ingresos fue de 9.13%. Las principales carencias sociales de Cancún en 2020 fueron carencia por acceso a la seguridad social, carencia por acceso a los servicios de salud y carencia por acceso a la alimentación.

La dinámica demográfica y urbana en las ciudades de Cabo San Lucas, Baja California Sur, y Cancún, Quintana Roo, evidencian escenarios altamente explosivos con un elevado crecimiento urbano que directamente incide sobre la calidad de vida de sus habitantes, especialmente de quienes habitan las zonas de asentamientos irregulares producto de fuertes corrientes migratorias a ambos destinos desde la década de los años 90 del siglo pasado.

Actualmente, la innegable realidad de los espacios urbanos diferenciados en los CIP de Cabo San Lucas y Cancún expone variados gradientes de segregación social y económica producto de su vertiginosa expansión urbana. Así, es posible encontrar en ambos destinos las siguientes condiciones: 1. Espacios urbanos turísticos centrales con alta calidad de servicios urbanos; 2. Un crecimiento urbano turístico que expresa las mejores condiciones socioeconómicas en áreas centrales de la ciudad turística, y 3. La presencia y distribución de zonas urbanas periféricas matizadas por la inmigración, desorden, irregularidad, donde se presentan los mayores índices de marginalidad y pobreza.

## CONCLUSIONES

Las relaciones que se establecen en ciudades turísticas contemporáneas con calidad de exportación como son Cabo San Lucas y Cancún, se circunscriben en el papel que la sociedad local debe asumir bajo un rol de asimetría en las condiciones de vida bajo las cuales se encuentran día a día. Los locales están supeditados a las actividades derivadas del turismo matizadas por trabajos de baja cualificación y por ende, de bajos ingresos.

Los casi 100 mil habitantes de Los Cabos y los más de 300 mil ciudadanos de Cancún (aproximadamente el 30% de la población total en cada destino) que padecen alguna condición de pobreza, privación, riesgo o vulnerabilidad, viven bajo condiciones de deficiente infraestructura urbana, hacinamiento, falta de espacios verdes, limitado o nulo transporte público. Sus condiciones de vida también impactan el medio físico por la producción

de basura, aguas grises al aire libre y contaminación de mantos freáticos, y hasta desmonte de cubierta vegetal. Ellos han generado un espacio transformado muy diferente a los espacios de zonas hoteleras y residenciales caracterizados por su alto nivel en todos sentidos.

Otro elemento que distingue la segregación espacial en Cabo San Lucas y Cancún se relaciona con la diferenciación de espacios de convivencia que determinan ritmos de vida cotidianos. En este sentido, desde la visión de la planificación urbana, los espacios para el desarrollo social y los de recreación como necesidad colectiva, se perciben de formas asimétricas escondiendo por una parte la ciudad ruralizada y borrando a sus habitantes, quienes al mismo tiempo se ven imposibilitados de acceder a formas de vida simétricas en las que se desenvuelve el turista cotidiano: ciudad urbanizada con servicios de calidad, acceso a playas privadas, seguridad, alimentación, y espacios hoteleros de primer mundo.

La presencia de marcos institucionales (North, 1993), plasmados en los Planes de Desarrollo Urbano (PDU) en cada uno de los destinos analizados, supuestamente permitiría a cada una de estas ciudades orientar su crecimiento, desarrollo y evolución de una forma armónica. En el papel esto es un gran objetivo, en la realidad las externalidades negativas del turismo se manifiestan de diversas formas mediante el inicial imán de la ciudad turística de primer nivel que promete ofrecer empleo y habitación atrayendo a miles de ciudadanos con deseos legítimos de movilidad social ascendente. El resultado es un crecimiento urbano sin control que genera decenas de asentamientos irregulares y problemas locales de diversa índole social, económica y ambiental, escondidos en la gran urbe trística. El turista promedio disfruta otro mundo en ese mismo espacio geográfico.

Los PDU, sin duda, tienden a mejorar ostensiblemente los espacios internacionalizados en los destinos objetivo de este estudio. En Cabo San Lucas, la avenida principal de la zona centro de la ciudad mantiene una oferta de ciudad turística de primer mundo en materia de bares y restaurantes, que se convierten en una sucesión de espacios de marinas, hoteles, resorts, centros comerciales, urbanización de primera calidad, y servicios diversos, que se prolongan a través de una moderna carretera costera de 45 kilómetros hasta la anexa ciudad de San José del Cabo.

En la ciudad de Cancún, aún más urbanizada, el patrón de servicios de alta gama se repite a lo largo del boulevard costero por cerca de 15 kilómetros, en los cuales una sucesión de hoteles de alto nivel, campos de golf, centros comerciales, conjuntos habitacionales y servicios urbanos de primera, complementan un desarrollo urbano de alta calidad, orden e imagen en algunos de los distritos más representativos de la ciudad de Cancún.

En ambos destinos, sus zonas marginales son focos con servicios urbanos nulos o de baja calidad y cobertura, con habitantes foráneos que general han detonado una alta migración, generación de asentamientos irregulares y precarización, quienes viven bajo condiciones de riesgo social como delincuencia, farmacodependencia o hasta prostitución.

En estos lugares de segregación, pobreza y marginalidad los principales problemas también lo son el régimen e incertidumbre de propiedad legal de la tierra, alta especulación de suelo urbano, limitada coordinación intergubernamental para resolución de problemas y violaciones a espacios naturales protegidos, entre otros. Los modelos de atención centrados en las zonas de convivencia del turismo internacional han dejado aislados a los inmigrantes y locales desplazados quienes de forma limitada son considerados en aspectos locales como su identidad, costumbres, usos e intereses particulares, y a quienes les son negados derechos fundamentales de servicios urbanos. En ambos destinos el origen de sus problemas se encuentra en una ficticia oferta laboral que atrae migrantes quienes igual experimentan elevada flexibilidad laboral.

Esta segregación socioespacial de los Centros Integralmente Planificados de Cabo San Lucas y Cancún, mantienen pautas de urbanización presentes en todas las ciudades de México, en las cuales se observa un crecimiento periférico de la ciudad, elevando la problemática socio espacial de cada urbe nacional.

Los nuevos escenarios postpandemia del siglo XXI mantienen una tendencia creciente en la actividad turística nacional e internacional, que exigirá mayor demanda de suelo urbano y plantea la necesidad de marcos regulatorios y de planeación urbana de cara a la realidad que cada destino vive, el modelo que desea ofrecer y la calidad con la cual debe cuidar los derechos ciudadanos de sus habitantes.

La realidad hoy exige el desarrollo de entornos urbanos alrededor de la actividad turística que propicie criterios sustentables, con énfasis en los de tipo social, que deben surgir de marcos regulatorios que privilegien al turismo como actividad económica prioritaria, pero, que al mismo tiempo, bajo un desarrollo urbano ordenado, se diseñen las bases para que el destino turístico se incluyente en términos culturales y ambientales, y al mismo tiempo, sea proveedor de circuitos económicos producción-distribución-consumo bajo el principio de la eficiencia económica, que permita una adecuada redistribución de las actividades económicas a nivel social y ambiental.

Los retos en torno de la planificación, desarrollo y manejo de destinos turísticos deben ser más claros en su definición y estrategias. Su tratamiento bajo una perspectiva global exige desarrollar la ciudad turística con perspectiva local en medio de las presiones de mercados globales.

Un enorme reto en la gestión del turismo. La realidad de los problemas en la urbe turística plantea otras metas derivadas de tendencias del turismo actual y sus impactos en el ámbito local, social y territorial. En los desafíos del fenómeno turístico, tres ejes de atención se desprenden como vertientes prioritarias de intervención: los beneficios económicos y sociales, la calidad ambiental y el ordenamiento territorial.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ayuntamiento de Los Cabos. (2024). Plan Municipal de Desarrollo 21-24 Los Cabos. [https://loscabos.gob.mx/PMD/PMD\\_2021-2024.pdf](https://loscabos.gob.mx/PMD/PMD_2021-2024.pdf)
- Beck, U. (2004). Risk society: Towards a new modernity. SAGE Publications LTD.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2004). Manifestaciones territoriales del nuevo estilo de desarrollo de la región del Norte de América Latina. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/25645>
- Díaz Rodríguez, P. (2024). Ecoturismo y turismo de naturaleza. IDITUR ONUDESA. [https://www.ostealea.com/sites/default/files/2020-05/Informe\\_Ecoturismo.pdf](https://www.ostealea.com/sites/default/files/2020-05/Informe_Ecoturismo.pdf)
- Dieterlen, P. (2003). La pobreza: un estudio filosófico. Fondo de Cultura Económica.
- Duhau, E. (2008). División social del espacio y exclusión social. En R. Cordera, P. Ramírez Kuri y A. Ziccardi (Coords.), Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del Siglo XXI (pp. 199–211). Siglo XXI.
- Fuentes, M. L. (2008). Complejidad y exclusión social. En R. Cordera, P. Ramírez Kuri y A. Ziccardi (Coords.), Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del Siglo XXI (pp. 182–196). Siglo XXI.
- Gobierno del Estado de Quintana Roo. (2024). Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población Cancún, Municipio Benito Juárez. <https://transparencia.cancun.gob.mx/uploads/24/28/Programa%20De%20Desarrollo%20Urbano%20Del%20Centro%20De%20Poblacion%20Cancun%2C%20Municipio%20Benito%20Juarez%20%282022%29.Pdf>
- Habermas, J. (1994). Ensayos políticos. Península.
- Hall, P. (1996). Ciudades del mañana, historia del urbanismo en el siglo XX. Ediciones del Serbal.
- Hardin, G. (2005). La tragedia de los comunes. Polis, 4(1). <https://www.redalyc.org/pdf/305/30541023.pdf>
- Jordán, R., Rifo, L., & Prado, A. (2017). Desarrollo sostenible, urbanización y desigualdad en América Latina y el Caribe: Dinámicas y desafíos para el cambio estructural. CEPAL. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42141/1/S1700701\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42141/1/S1700701_es.pdf)

- Lefebvre, H. (2003). *The urban revolution*. University of Minnesota Press.
- Marcuse, P., & Van Kempen, R. (2005). *Globalizing cities: A new spatial order?* Blackwell Publishing.
- Mendoza, M. M., Monterrubio, J. C., & Fernández, M. J. (2011). Impactos sociales del turismo en el Centro Integralmente Planeado (CIP) Bahías de Huatulco, México. *Gestión Turística*, (15), 47–73. <https://www.redalyc.org/pdf/2233/223318904003.pdf>
- México. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2024, 25 de febrero). Cancún Economía. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/cancun?povertySelector=deprivationOptionhttps://www.inegi.org.mx/>
- Molina, S., & Rodríguez, S. (1999). *Planificación integral del turismo: un enfoque para Latinoamérica*. Trillas.
- North, D. O. (1993). *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*. Fondo de Cultura Económica.
- Nun, J. (2001). *Marginalidad y exclusión social*. Fondo de Cultura Económica.
- Oehmichen, C. (2010). Cancún: la polarización social como paradigma de un México Resort. *Alteridades*, 20(40), 23–34. <https://www.scielo.org.mx/pdf/alte/v20n40/v20n40a3.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas. (1987). *Our common future*. ONU. [https://www.are.admin.ch/dam/are/en/dokumente/nachhaltige\\_entwicklung/dokumente/bericht/our\\_common\\_futurebrundtlandreport1987.pdf.download.pdf/our\\_common\\_futurebrundtlandreport1987.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/are/en/dokumente/nachhaltige_entwicklung/dokumente/bericht/our_common_futurebrundtlandreport1987.pdf.download.pdf/our_common_futurebrundtlandreport1987.pdf)
- Organización de las Naciones Unidas. (2024). Índice De Pobreza Multidimensional Global (IPM) 2024. [https://hdr.undp.org/sites/default/files/MPI/2024/2024\\_MPI\\_PR\\_sp.pdf](https://hdr.undp.org/sites/default/files/MPI/2024/2024_MPI_PR_sp.pdf)
- Porter, M. E. (1999). *La ventaja competitiva de las naciones*. Plaza & Janés.
- Ramírez, P., & Ziccardi, A. (2008). Pobreza urbana, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI: Una introducción. En R. Cordera, P. Ramírez Kuri y A. Ziccardi (Coords.), *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del Siglo XXI* (pp. 23–48). Siglo XXI.
- Rawls, J. (1998). *Teoría de la justicia*. Fondo de Cultura Económica.
- Sabatini, F. (2006). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. <https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/La-segregaci%C3%B3n-social-del-espacio-en-las-ciudades-de-Am%C3%A9rica-Latina.pdf>
- Sassen, S. (2001). *The global city*. Princeton University Press.
- Sen, A. (2010). *La idea de la justicia*. Taurus.
- Vera-Peña, V. M., Guillen-Herrera, S. R., Neira-Reyes, I. A., & Fuentes-Torres, N. A. (2025). *Raíces vivas: Turismo comunitario e identidad cultural en el Ecuador*. Sophia Editions.