
Primeros intentos de planeación

urbana en Cabo San Lucas,
Baja California Sur, México.
Un análisis histórico

First attempts at urban planning in Cabo San Lucas,
Baja California Sur, Mexico. A historical analysis

Jesús Bojórquez Luque¹

Eduardo Frías Sarmiento²

¹ Universidad Autónoma de Baja California Sur, La Paz, Baja California Sur, México

² Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS), Facultad de Historia, Sinaloa, México
jesbojorquez70@hotmail.com; eduardofrias@uas.edu.mx

Resumen

El presente trabajo tiene como propósito hacer un recuento de las primeras estrategias de planeación urbana en la ciudad de Cabo San Lucas, Baja California Sur, México. Dicha investigación se circunscribe a los años ochenta del siglo pasado cuando las autoridades locales, a partir de las políticas públicas en materia de turismo implementadas por el Estado mexicano, vieron con preocupación el gran crecimiento de la población que trajo como consecuencias el surgimiento de asentamientos irregulares y rezagos en infraestructura urbana, por lo que crearon un Plan de Desarrollo Urbano que le diera mayor orden al crecimiento de la ciudad. A partir de fuentes secundarias como bibliografía pertinente y fuentes primarias como informes de gobierno, artículos de prensa, diarios oficiales, entrevistas e informes técnicos, se da testimonio de la planeación y evolución urbana de la localidad.

PALABRAS CLAVE: planeación urbana; turismo; infraestructura; asentamientos irregulares.

Abstract

The purpose of this paper is to recount the first urban planning strategies in the city of Cabo San Lucas, in Baja California Sur, Mexico. This research is limited to the nineteen eighties of the last century when local authorities, based on public policies on tourism implemented by the Mexican State, were concerned about the great population growth that resulted in the emergence of irregular settlements and lags in urban infrastructure, so they created an Urban Development Plan that would give greater order to the growth of the city. From secondary sources such as relevant bibliography and primary sources like government reports, press articles, official journals, interviews and technical reports, there is testimony of the urban planning and evolution of the locality.

KEY WORDS: urban planning; tourism; infrastructure; irregular settlements.

1. Introducción

La planeación urbana en México se ha dado en un marco histórico difícil por las graves desigualdades sociales que se han manifestado durante siglos, razón por la cual los instrumentos de planeación urbana se empezaron a perfilar a fines de los ochenta y principios de los noventa del S. XX. Una dificultad adicional para proyectar de manera armónica las ciudades mexicanas fue la existencia de diversas formas de propiedad de la tierra, entre ellas la ejidal, que de acuerdo con la Ley de la Reforma Agraria (LRA), vigente hasta 1992, eran inalienables, inembargables e imprescriptibles, lo que impedía su uso para fines urbanos, lo que significó un gran obstáculo para el crecimiento legal de las ciudades, pues la mayoría estaban rodeadas de núcleos ejidales los cuales fueron devorados por la mancha urbana, y se incorporaron a las ciudades como invasiones o asentamientos irregulares.

Ante la problemática de asentamientos irregulares en tierra de origen ejidal, el Estado mexicano creó todo un andamiaje de instituciones y mecanismos para su regularización y titulación de los lotes ocupados por la población. Ninguna ciudad estuvo exenta de esa problemática, incluida Cabo San Lucas (CSL), nuestra ciudad de estudio.

El municipio de Los Cabos, Baja California Sur fue objeto de políticas públicas de turismo, a través del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR)¹, que decidió impulsar un megaproyecto conocido como Centro Integralmente Planeado (CIP), cuyo polígono fue en la cabecera municipal de San José del Cabo (SJC), así como la instauración del Fideicomiso Ciudad Portuaria Turística Cabo San Lucas (FCPTCSL) en la vecina población de CSL, que aprovechando la instalación de cierta infraestructura hotelera, construyó una marina para impulsar el turismo náutico, lo que propició una ola de inmigración que detonó el crecimiento acelerado de la población, provocando presión

sobre el suelo para fines habitacionales, desorden en su expansión física y déficit en infraestructura de servicios básica.

En el presente trabajo se analiza el primer Plan de Desarrollo Urbano (PDU), así como la evolución de la ciudad tras su publicación en el Diario Oficial del Estado de Baja California Sur (DOEBCS), llevando un recuento de los avances en la urbanización y equipamiento, para terminar, realizando un balance diez años después de su decreto.

2. La planeación urbana en México

De acuerdo con Gutiérrez Chaparro (2009), la planeación urbana en México se inició en las primeras décadas del siglo pasado, aun cuando, las ciudades mexicanas fueron objeto de aplicación de políticas de diseño y planificación desde la colonia a través de dos formas de intervención, la colonial, que se basó en 'la cuadrícula jerarquizada, desde la monumental plaza mayor, bajo la influencia prehispánica y con un mayor impacto de la utopía católica renacentista' (Bielza de Ory, 2002), tomando como base los poderes políticos y religiosos unidos por una plaza central, desde donde se expanden los centros poblados; y la segunda, el moderno, influenciado por el viejo continente a partir de las Reformas Borbónicas circunscritas en el urbanismo neoclásico y el urbanismo francés del régimen porfirista, que se materializó con amplias calles y avenidas como el paseo de La Reforma (Gutiérrez Chaparro, 2009), que trataba de emular lugares icónicos del espacio público parisino y de otras capitales europeas.

Tras la Revolución Mexicana, las políticas urbanas no fueron prioridad de los gobiernos; en cambio se observó un deterioro en las condiciones de las ciudades, observándose problemas de acceso a la vivienda y el transporte público, enraizándose la marginalidad como signo a partir de la espe-

culación inmobiliaria de la época, esto a pesar de que el derecho a la vivienda se consagró en la Constitución de 1917 (Gutiérrez Chaparro, 2014a).

En los años sesenta, el crecimiento acelerado de las ciudades en México, producto de la migración campo ciudad en el marco de la industrialización, frustró todo intento de planeación a partir del surgimiento de los cinturones de miseria que se manifestarán de manera dramática, en las siguientes décadas (Gallegos, 2016); así, el proceso de industrialización presente hasta principios de los años ochenta del s. XX y que fue la principal preocupación del Estado mexicano, dejó a un lado el tema urbano como algo toral, por lo que no hubo aplicación de políticas públicas entorno a regular o planear el desarrollo urbano del país, lo que provocó una crisis de grandes dimensiones en el sistema de ciudades, con un crecimiento desordenado y anárquico, donde el rasgo característico fue la informalidad (Gutiérrez Chaparro, 2014b).

Uno de los elementos que generaron un obstáculo en el crecimiento formal de las ciudades, o el de incorporar tierra adyacente al mercado inmobiliario, fue la existencia de núcleos ejidales y comunales, cuya característica de acuerdo con la LRA era su carácter de inalienables, por lo tanto deberían cumplir con su naturaleza jurídica de destinarlas a actividades agropecuarias y no al mercado inmobiliario, por lo que gran parte de las ciudades crecieron en tierra de propiedad social, entrando a complejos procesos de regularización, situación que mejoró a partir de las reformas al artículo 27 constitucional donde los ejidatarios podrían vender sus tierras para nuevos asentamientos (Bojórquez, 2011); sin embargo, esto no impidió que el fenómeno de las invasiones en tierras ejidales desapareciese. En el caso que nos atañe, la ciudad de CSL, previo a las reformas al artículo 27, las tierras ejidales fueron la válvula de escape ante la demanda de suelo urbanizable que significó la llegada masiva de inmigrantes

atraídos por los empleos que la actividad turística ofertaba, dando al traste todo intento de regular el crecimiento del centro poblado.

En el caso de las ciudades turísticas de nuevo cuño, impulsadas por el Estado mexicano, a través de Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), las cuales se llamaron Centros Integralmente Planeados (CIPs), la planeación se dio en torno a la zona turística donde pernoctan y realizan las actividades de ocio los turistas, no así a los asentamientos dormitorio de los trabajadores (Bojórquez y Ángeles, 2014); así sucedió en cada uno de ellos, como en Los Cabos, municipio donde se encuentra CSL, lugar ideado por FONATUR para impulsar inicialmente el turismo náutico.

3. La ciudad de cabo san lucas

La ciudad de Cabo San Lucas es delegación del municipio de Los Cabos; geográficamente se encuentra en el extremo sur de Baja California Sur (BCS), en el noroeste de México, encontrándose sus costas entre el golfo de California y el océano Pacífico (FIGURA 1). A esta ciudad se puede llegar por carretera desde la ciudad de La Paz o por vía aérea, a través del Aeropuerto Internacional de Los Cabos. La ciudad de Cabo San Lucas no puede ser concebida sin la existencia de la ciudad vecina San José del Cabo; las dos están conectadas por una carretera (Montaño *et al.*, 2016) conocida como el Corredor Turístico de Los Cabos.

Como parte de la política turística nacional, durante el gobierno de Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), en el municipio de Los Cabos se impulsó el llamado CIP de Los Cabos, teniendo como área a desarrollar la cabecera municipal de San José del Cabo, pero que trajo como consecuencia la potencialización de la ciudad de CSL al crearse el FCPTCSL para el turismo náutico (Bojórquez *et al.*, 2019), resultando el desarrollo de un corredor de 33 kilómetros que se encuentra entre las dos localidades.

FIGURA 1 Cabo San Lucas, Baja California Sur
FUENTE: INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN DE LOS CABOS (IMPLAN-LOS CABOS, S.F)



A partir de las políticas públicas turísticas, CSL presentó un gran dinamismo demográfico de carácter social lo que significó un crecimiento desmedido, trayendo como consecuencia problemas en la disponibilidad de suelo para los nuevos inmigrantes, el surgimiento de asentamientos irregulares en tierras ejidales y la dificultad que significó la dotación de infraestructura urbana básica, por lo que se empezaron a dar los primeros esfuerzos para tratar de regular la expansión de la mancha urbana.

4. Primer plan de desarrollo urbano en Cabo San Lucas

En la década de 1980 existía un centro recreativo turístico medianamente consolidado; sin embargo, faltaba un proyecto para evitar el crecimiento irregular de la mancha urbana; por ello las autoridades

impulsaron un primer intento de planeación urbana y publicado por el gobierno del Estado. En este documento se expresaba la preocupación por el crecimiento acelerado de la población que pasó de 1.600 habitantes en la década de los sesenta a 3.500 para 1979, como consecuencia de la conectividad de CSL con el resto del estado y el país, sumado al auge de la actividad turística, elementos que han influido para la llegada de inmigrantes que se han asentado en la ciudad (DOGEBCS, 1980).

Cabo San Lucas se había constituido en polo de atracción para inmigrantes que provenían de diversas partes del estado y del resto del país. Se convirtió en un centro que alcanzó 11.926 habitantes para 1982, incluso por el dinamismo presentado, las autoridades proyectaban que tendría un crecimiento acelerado para el año 2000, tal como se anunció en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur (DOGEBCS, 1980).

Dentro de los objetivos del PDU de 1980 estaba (DOGBCS, 1980):

1. Solucionar las limitaciones del suelo para el desarrollo urbano y particularmente la del suministro de agua potable para usos urbanos, para lo que es necesario aplicar políticas de ordenamiento y suministro del vital líquido para lograr con esto el incremento en la actividad terciaria o turismo.
2. Planificar el desarrollo urbano del poblado para prever, ordenar y regular su crecimiento futuro.
3. Lograr una oferta adecuada de suelo urbano para los asentamientos y ofrecer alternativas de vivienda para todos los estratos, asegurando las condiciones mínimas de habitabilidad, optimizando el uso de los recursos existentes.

En concreto, las preocupaciones fundamentales de este inicial PDU de CSL giraron alrededor de la disponibilidad del recurso suelo y la búsqueda de un crecimiento racionalizado de la localidad en términos de expansión urbana.

4.1 La generación de infraestructura

Como destino turístico de proyección internacional, Los Cabos, y en concreto CSL, demandaba medios de comunicación más eficientes, por lo que la empresa Teléfonos de México tuvo que aumentar la inversión en 1979; de esta forma se incrementaron las líneas telefónicas a 375, con servicio automático para larga distancia (Mendoza, 1980).

Con la construcción del aeropuerto internacional de SJC, los vuelos comerciales, privados y oficiales, se incrementaron en un 56%. Se reportaron 241.000 pasajeros más que en 1977 (Mendoza, 1980). Para destacar como destino turístico de clase mundial fue necesario mejorar muchos aspectos urbanos y de comunicación, por lo que a partir de 1980, se comienza una remodelación urbana, con inversio-

nes de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP) y el gobierno estatal; la finalidad era mejorar la imagen urbana de la ciudad y consolidar el crecimiento de la actividad turística (Mendoza, 1981).

Las necesidades no se reducían a mejorar los servicios públicos en general, sino que también había que prestarle atención a la educación, así como también a transmitir valores identitarios. En este orden de ideas, en 1981 se inaugura la casa de la cultura en la comunidad (Mendoza, 1981), con el fin de fortalecer las actividades tendentes a difundir la cultura local. Así mismo, se invirtió en la creación de infraestructura de carácter deportivo y recreativo, por lo que para 1981 se construyó una unidad deportiva, la cual contó con gimnasio y auditorio, siendo una obra de gran relevancia para la población sanluqueña (Alvarado, 1982).

Durante los primeros años de los ochenta hubo inversión pública en diferentes rubros. Se llevó a cabo equipamiento de energía eléctrica, tanto para el sector residencial turístico como para los hoteles (Alvarado, 1982; Alvarado, 1983), se invirtió en las oficinas delegacionales de gobierno (Alvarado, 1983); se construyó el rastro municipal, se edificó un Consejo Tutelar para menores y se construyó un gimnasio auditorio (Alvarado, 1984). En cuanto a inversión privada, se amplió el hotel Finisterra, además de la edificación de 70 condominios en la localidad, esfuerzo que implicó mil 200 millones de pesos de inversión en una primera etapa (Alvarado, 1984).

La infraestructura educativa creció con la construcción en 1983 de aulas en los jardines de niños 'María de los Ángeles Lizárraga' con una inversión de 2 mil 092 pesos y Pedro G. Orduña con un monto de 4 mil 684 pesos en CSL (Alvarado, 1984). Las necesidades crecían para una población en aumento, así se construyó una guardería infantil para madres trabajadoras en el mismo año con una inversión de 10 mil 958 pesos.

A pesar de las buenas intenciones del PDU, los hechos mostraban el caos que acompañó al crecimiento de la localidad; de acuerdo con reportes periodísticos de la época, el candidato a la alcaldía por el Partido Revolucionario Institucional (PRI), León Cota Collins, advertía que el desarrollo turístico había transformado a CSL, de un pintoresco pueblo de pescadores y lancheros, a un centro receptor de inmigrantes, generando serios problemas para una ciudad en pleno crecimiento; y que todo esto había traído como consecuencia muy poca capacidad para resolver lo relativo al rápido crecimiento urbano y la ingente necesidad de aumentar y mejorar los servicios públicos (Señala Collins: *los aventureros no tienen cabida en Cabo San Lucas*. El Sudcaliforniano, 31-ene-1987: 4).

A raíz de los fracasos para regular el crecimiento urbano, en 1987, los gobernantes y candidatos proponían la creación un plan maestro de desarrollo urbano integral que cambiara radicalmente la imagen de CSL. La innovación para desarrollar este plan era que participaran todos los sectores de la sociedad mediante la consulta popular; estas medidas fueron anunciadas por el candidato del PRI a gobernador de la época, Víctor Manuel Liceaga Ruibal, quien en su recorrido atendía sugerencias y peticiones de los votantes (Anárquico crecimiento de Cabo San Lucas. La población aumenta en cada viaje del ferry, se dijo a Liceaga Ruibal. El Sudcaliforniano, 5-feb-1987: 3).

La falta de seguridad pública generó la multiplicación de los delitos de despojo en el puerto, para algunos vecinos; la ciudad se convertía en un pueblo sin ley, “donde no había el mínimo respeto a la propiedad privada”. En ese tenor se supo que varios abogados acudieron en representación de sus defendidos con el fin de promover juicios de desalojo, ya que era muy común que los colonos invadieran predios privados (Incontenibles invasiones de predios en Cabo San Lucas. El Sudcali-

forniano, 21-abr-1987: 4).

Cabe decir que las invasiones se daban, a pesar de la existencia del PDU, a la ciudad llegaban personas de diferentes entidades de la república y que ante la necesidad de vivienda se apostaban en predios que no eran suyos, por ello el crecimiento desordenado y los conflictos generados entre propietarios privados y colonos; incluso entre colonos por terrenos mejor ubicados o por el acaparamiento que hacían algunos personajes para futura reventa.

Una nota periodística en 1985 recoge el momento de crecimiento anárquico de CSL, donde residentes expresaban su preocupación por este fenómeno y exigían una racionalización de las políticas urbanas. Ante el candidato del PRI a la gubernatura del estado, Víctor Manuel Liceaga Ruibal, un profesor afirmó que CSL crecía a cada viaje del trasbordador en forma anárquica; urgió un plano regulador que contemplara el crecimiento cuando menos a 10 años; habló de la necesidad de coordinación entre las dependencias municipales, estatales y federales (‘Anárquico crecimiento de Cabo San Lucas. La población aumenta en cada viaje del ferry’. (El Sudcaliforniano, 5-feb-1987: 3) (FIGURA 2).

La situación de la invasión de áreas ejidales fue tema de declaraciones del líder de la Liga de Comunidades Agrarias de la Confederación Nacional Campesina (CNC) de ese entonces, profesor Cirilo Verdugo Castro, quien manifestó que la promoción turística ocasionaba que los terrenos ejidales continuaran invadiéndose en forma alarmante en el municipio de Los Cabos, avizorándose a corto plazo un gran problema en los asentamientos humanos por la carencia de los servicios públicos necesarios porque no se podían cubrir por la falta de recursos. Así mismo, Verdugo Castro, manifestó que, con el constante arribo de personas de otras entidades de la república, los terrenos ejidales se seguían invadiendo, por lo que estimó que en la ciudad se habían invadido más de 150 hectáreas,

FIGURA 2 Ferry 'Puerto Vallarta' anclado en el muelle

FUENTE: LÓPEZ (1965)



pero que solo esperaba la justa indemnización a los ejidatarios en el momento que se legalizaran los predios. A pesar de ese negro panorama, el líder confiaba en que el desarrollo turístico que se venía presentando en CSL fuese beneficioso para los ejidatarios ('Anárquico crecimiento de Cabo San Lucas. La población aumenta en cada viaje del ferry'. *El Sudcaliforniano*, 5-feb-1987: 3).

La rápida llegada de nuevos colonos representaba un verdadero problema para las autoridades municipales y estatales en virtud de que las viviendas se construían sin ningún plan urbanístico, y que pronto comenzarían a demandar la instalación de servicios ('Anárquico crecimiento de Cabo San Lucas. La población aumenta en cada viaje del ferry'. *El Sudcaliforniano*, 5-feb-1987: 3).

Muchas de las políticas de obras públicas en el año de 1987, se centraban en el corazón turístico de la localidad, el cual fue objeto de remociones, donde participaba tanto el gobierno como la iniciativa privada, con trabajos de guarnición y edificación de aceras que se dio principalmente en la avenida Lázaro Cárdenas ('La iniciativa privada apoya la realización de obras en San Lucas'. *El Sudcaliforniano*, 19-abr-1987: 8A).

Un evento que marca de manera significativa el impulso de la actividad del turismo, no sólo en

la ciudad, sino en el municipio de Los Cabos, fue el inicio de la construcción de la carretera a cuatro carriles entre CLS y SJC, y para ello se anunció la meta de recabar 60 mil millones de viejos pesos² para dicha obra, donde se buscaba la participación de la sociedad cabeña, pues otra cantidad igual, destinada para la obra, iba a ser aportada por el gobierno federal. Para lograr las metas de recaudación para la obra, se llevaron a cabo diversas estrategias. Por una parte a los comerciantes se les incrementará un pequeño porcentaje en sus contribuciones anuales, los hoteleros deberán aportar un dólar diario por cada cuarto rentado, también iba a existir un aumento en las placas para automóviles, la venta de bebidas alcohólicas se aumentaría en 2 mil viejos pesos por cada cartón de 24 unidades y el transporte público también iba a aportar cierta cantidad para que de esta manera, los diferentes sectores productivos colaborasen en la medida de las captaciones recibidas con una contribución para la realización del mencionado proyecto ('La comunidad cabeña aportará la mitad del presupuesto de la carretera de 4 carriles'. *El Sudcaliforniano*, 10-ene-1991: 5-D).

En entrevista realizada al arquitecto Jacinto Ávalos el 7 de abril de 2017, promotor inmobiliario residente de CSL desde 1986, señaló que las condi-

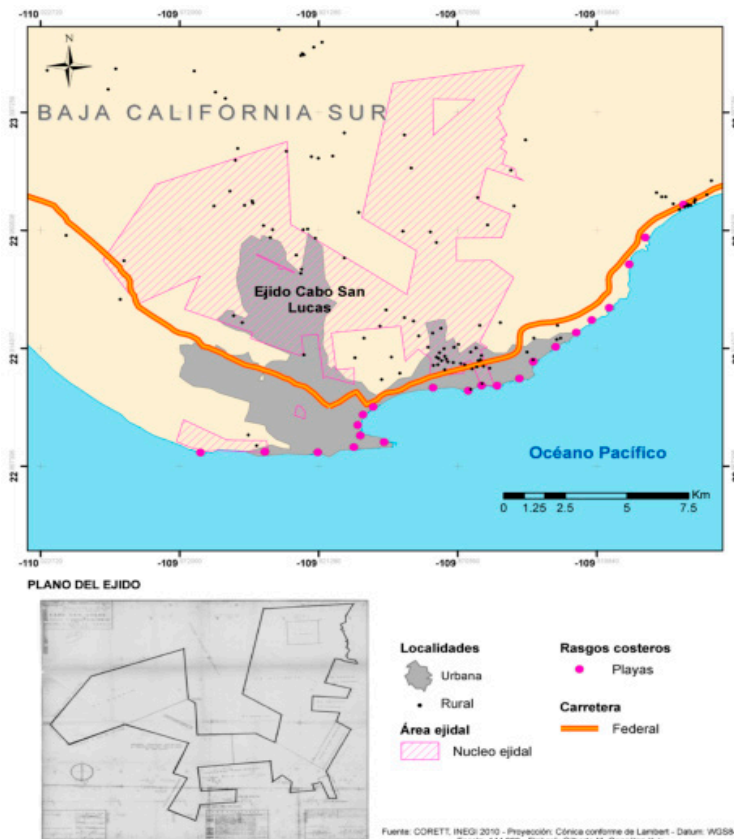
ciones de CSL eran de un asentamiento pequeño con muchas limitaciones por sus condiciones geográficas. Por ejemplo, para ese entonces Los Cabos no tenía radio, por lo que el arquitecto Ávalos estableció la primera radio junto con la familia Salas; tampoco había muchos supermercados, estaban sólo el mercado Castro y el supermercado Arámburo, se tenía que ir a La Paz, capital del estado, para adquirir muchos de los productos; no había pescaderías, ni carnicerías. Respecto a las frutas y verduras, las que se conseguían no eran de primera calidad, por lo que se compraba lo que había; no se podía planear un menú en función de lo que se antojaba, debido a la escasez de alimentos.

Por otra parte, pero continuando con las carencias, según el mismo Ávalos, la infraestructura era muy poca, lo único que estaba pavimentado era la carretera transpeninsular, San José del Cabo tenía más calles pavimentadas, pero CSL no tenía más calles que esa. La deficiencia del agua comenzó a superarse con los acueductos que se construyeron con el presupuesto del Banco Nacional de Obras Públicas (Banobras)³.

4.2 Crecimiento urbano en tierras ejidales

El núcleo agrario del ejido Cabo San Lucas (FIGURA 3), dentro del reparto agrario en México que contemplaba la LRA que se derivó del artículo 27

FIGURA 3 Ciudad de Cabo San Lucas y el polígono del ejido
FUENTE: BOJÓRQUEZ ET AL. (2015)



de la Constitución de 1917, es de reciente creación, pues si bien los vecinos de la comunidad solicitaron dotación de tierras en 1962, no fue sino hasta 1969 que se les otorgó la resolución presidencial y, finalmente en 1974 se le dio ejecución a dicha resolución, materializándose así la dotación a los sujetos agrarios (Bojórquez, 2013).

En los años ochenta, como parte del crecimiento del pueblo, los terrenos adyacentes de origen ejidal, fueron objeto de invasiones, por lo que se dio la intervención de diversas instancias de gobierno con el fin de expropiar los terrenos y regularizar los asentamientos creados por masas de inmigrantes que llegaban a CSL atraídos por mejores y mayores oportunidades de empleo (CUADRO 1). Así, el ejido se convirtió en el mayor proveedor de suelo para vivienda de tipo popular, donde como en todas las ciudades mexicanas, las autoridades intervinieron para dar certidumbre legal a los posesionarios. La presencia de asentamientos irregulares en CSL, que violentaba los usos de suelo que de manera puntual le otorgaba la ley, obligaba la intervención de instituciones como la Comisión Reguladora de la Tenencia de la Tierra (CORETT), creadas para enfrentar esas problemáticas en las ciudades del país, por lo que actuó como agente coadyuvante para solucionar el problema de la tenencia de la tierra en esos asentamientos, así como de todo el país.

La primera expropiación que sufrió el ejido Cabo San Lucas la promovió la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE), con fecha 14 de enero

de 1985. Esta secretaría le solicitó a la Secretaría de Reforma Agraria (SRA), la expropiación de 47 hectáreas de terrenos ejidales, para destinarlos al aprovechamiento para la constitución de reservas territoriales, patrimoniales, desarrollo urbano y vivienda de interés social en los términos del PDU. Se llegó a la conclusión de que era procedente la expropiación de estos terrenos ejidales, lo que contó con el visto bueno del gobernador del Estado para llevarlo a cabo (DOF, 1987a), (FIGURAS 4 y 5).

La segunda expropiación la promovió la CORETT el 28 de septiembre de 1981, donde la Comisión solicitó a la SRA la expropiación de 22 hectáreas de terrenos ejidales, para su regularización legal a favor de sus ocupantes, mediante su venta (DOF, 1990a), (FIGURA 6 y 7).

El tercer acto expropiatorio se llevó a cabo el 6 de febrero de 1989; la SEDUE, le solicitó a la SRA la expropiación de 138 hectáreas de terrenos ejidales, para destinarlos a la constitución de reservas territoriales para el futuro crecimiento y conservación de la ciudad. En la ejecución de los trabajos técnicos e informativos de los que se obtuvo una superficie real por expropiar de 135 hectáreas (DOF, 1990a), (FIGURA 8).

La cuarta y última expropiación de la década de los ochenta, la llevó a cabo la CORETT el día 4 de enero de 1988; a tal efecto, le solicitó a la SRA la expropiación de 34 hectáreas de terrenos ejidales para destinarlos a su regularización y titulación legal a favor de sus ocupantes mediante su venta. Al momento de la ejecución de los trabajos técni-

CUADRO 1 Expropiaciones al ejido Cabo San Lucas en los años ochenta
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DEL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN

Núm.	Acción expropiatoria	Promovente	Fecha
1	Constitución para reservas territoriales	SEDUE	14/01/1985
2	Expropiación para regularización	CORETT	28/02/1981
3	Constitución de reservas territoriales	SEDUE	06/02/1989
4	Expropiación para regularización	CORETT	04/01/1988

FIGURA 4 Expropiación en 1987a

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE GOOGLE EARTH



FIGURA 5 Expropiación de 1987

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

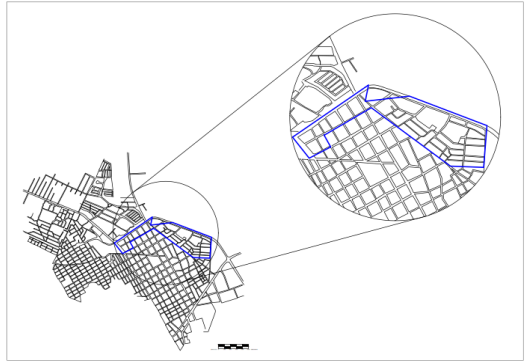


FIGURA 6 Superficie expropiada en 1987b

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE GOOGLE EARTH



FIGURA 7 Superficie expropiada en 1987

FUENTE: ARCHIVO DE LA CORETT

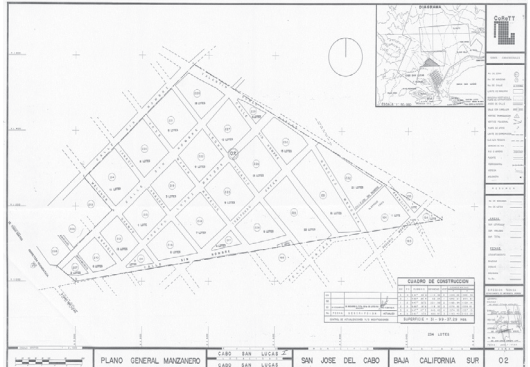


FIGURA 8 Superficie expropiada en 1990a

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A BASE DE GOOGLE EARTH



cos se obtuvo una superficie real por expropiar de 62.5 hectáreas (DOF, 1990b), (FIGURAS 9 y 10).

4.3 Balance del proceso de urbanización de 1980 a 1990

En los años ochenta, la situación del CSL era la insatisfacción de las necesidades de infraestructura básica y suelo urbano para vivienda, si bien se habían dado pasos importantes para combatir insuficiencias, las mismas distaban mucho de ser cubiertas.

A principios de los años ochenta y hasta 1990, la población de las localidades que conforman el municipio de Los Cabos, mostró una dinámica de rápido crecimiento, fenómeno que se inició con las primeras inversiones que realizó FONATUR para la construcción del Polo Turístico de SJC. En este lapso, el ritmo de incremento pasó por un proceso acelerado al modificar el patrón de crecimiento natural (3.9 % en 1970) a uno de intenso crecimiento producto de la inmigración (19.6% en 1980-1989). Durante los primeros cinco años de los 80 se desató un fuerte proceso de migración, similar a otras regiones de escaso desarrollo, en las cuales la población creció a tasas superiores al 20% (FONATUR, 1990).

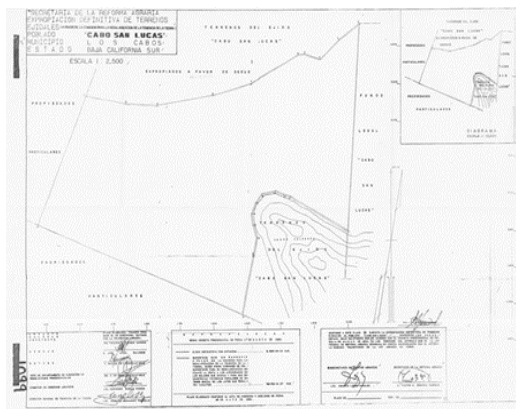
En 1990 la población de Los Cabos ascendía a 46 mil habitantes aproximadamente, en tanto que en 1980 llegaba a 9.077 habitantes; es decir, en 10 años se quintuplicó, lo que significó que cada año se establecieron alrededor de 4 mil nuevos habitantes en promedio, de los cuales el 50% lo hizo en CSL, 30% en SJC y el 20% en el Corredor Urbano (FONATUR, 1990).

El factor principal del crecimiento poblacional de Los Cabos fue la construcción que por casi 10 años representó un sector dinámico a partir de la edificación del CIP, además de que en 1987 tuvo su impulso por el despegue de la marina en CSL. En este tenor de crecimiento poblacional, CSL se convirtió en la ciudad de mayor dinamismo poblacional en virtud de la actividad turística y náutica que tradicionalmente ha tenido, debido a sus atributos naturales favorables, que lo convirtió en el principal centro de atracción de la región. Desde 1960 a 1980 su tasa de crecimiento fue de 5.7%, mientras que en SJC fue de 2.8%, lo que da cuenta de la influencia que ha ejercido el turismo en esa zona. A partir de 1980 y hasta 1989, la ciudad creció de forma explosiva con una tasa de crecimiento media anual de 26.2%, al pasar de 2.631 habitantes a 21.294, de ese lapso, el principal

FIGURA 9 Superficie expropiada en 1990b
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A BASE DE GOOGLE EARTH



FIGURA 10 Superficie expropiada en 1990
FUENTE: ARCHIVO DE LA CORETT BCS



impacto se sitúa de 1980 a 1985 al alcanzar una tasa de 34,8% (CUADRO 2), por lo tanto, todo intento de planeación fue rebasado por esta realidad.

Esta tendencia de crecimiento se vio reflejada en el territorio de CSL. En 1977, la superficie urbano turística sumaba 120 hectáreas; diez años más tarde cubría 490,24 hectáreas. En el lapso de 1987 a 1989 la mancha urbana aumentó 156,76 hectáreas, sumando 647 hectáreas para 1990 (FONATUR, 1990). En gran medida, el gran costo de los terrenos obligó a la población trabajadora de bajos recursos a invadir tierras ejidales no aptas para el crecimiento urbano como los lechos de arroyos y zona federal (FONATUR, 1990), la vivienda precaria era lo que dominaba en el paisaje urbano de la localidad, ya que el 70,9% del total estaban clasificadas en este rubro (CUADRO 3).

En cuanto al agua, en CSL el servicio de agua llegaba a través de pipas y en algunos puntos se contaban con hidrantes colectivos, pero para 1990, presentaba un rezago importante del 54% de población no atendida (CUADRO 4).

Las zonas de mayor déficit de drenaje y alcantarillado del centro urbano a fines de los años ochenta eran CSL y el Corredor Urbano; el primero sólo atendía al 37% de la superficie, incluyendo la zona turística y residencial en tanto que el Corredor Urbano, sólo el 5% contaba con servicio. En el Corredor Turístico no existía red de drenaje, las soluciones para las descargas se hacían de forma

particular, a base de fosas sépticas o tanques. En SJC se atendía al 77,5% de la mancha urbana (CUADRO 5).

La demanda del servicio de energía eléctrica en SJC como el corredor urbano estaba cubierta en un 95%, no así en CSL donde sólo se tenía cobertura del 70% de su superficie. Las zonas turísticas y hoteleras estaban atendidas en un 100% (CUADRO 6). En cuanto al alumbrado público, este sólo se satisfacía en las calles principales de las localidades. CSL era la de mayor deficiencia y las localidades del corredor urbano. En términos generales, el servicio se cubría con el 25% de la demanda de las zonas mencionadas, faltaba por atender un 75%.

La pavimentación de las calles era muy deficiente, sobre todo en CSL y el corredor urbano. En CSL sólo el 20% de la superficie vial tenía pavimento; SJC contaba con 64% de la superficie vial, incluyendo la zona turística y residencial. Se puede decir que sólo las calles principales del viejo casco están pavimentadas. En conclusión, las zonas con mayor déficit en los servicios básicos eran CSL y las localidades del corredor urbano.

En cuanto al rubro educativo, hasta 1990, en CSL existía hasta el nivel de secundaria técnica. El nivel medio superior era atendido en SJC a través del Colegio de Bachilleres, lo cual resultaba insuficiente para atender la demanda total de la región, más aún si se tomaba en cuenta las deficiencias

CUADRO 2 Habitantes en el municipio de Los Cabos y de sus principales localidades

FUENTE: FONATUR (1990)

Zona	Población (HAB)						TCMA		
	1960	1970	1980	1985	1987	1989	60-70	70-80	80-90
SJC	2.347	3.864	4.415	10.370	11.717	14.626	5,1	0,7	15,0
CSL	859	1.534	2.631	10.000	13.760	21.294	5,97	5,54	26,1
Corredor Urbano	n.d	780	2.301	4.686	8.002	9.759	-	11,4	17,4
Total Región	-	6.184	9.077	28.056	33.479	45.679	-	3,9	19,6
Municipio	12.049	15.213	21.176	28.278	n.d	n.d	2,3	3,4	-

CUADRO 3 Vivienda precaria por zonas

FUENTE: FONATUR (1990)

Vivienda precaria por zonas		
Localidad	Núm. Viviendas	%
CSL	1,275	70,9
SJC	353	19,5
Corredor Urbano	174	9,6

CUADRO 4 Población con servicio de agua potable

FUENTE: FONATUR (1990)

Localidad	% Servida
CSL	46
Corredor Turístico	100
SJC	90
Corredor Urbano	68

CUADRO 5 Población con drenaje y alcantarillado, 1990

FUENTE: FONATUR (1990)

Localidad	% Atendida
CSL	37
Corredor Turístico	No existe red
SJC	77,5
Corredor Urbano	5,0

CUADRO 6 Cobertura del servicio de electricidad

FUENTE: FONATUR (1990)

Localidad	% Atendida
CSL	70
Corredor Turístico	100
SJC	95
Corredor Urbano	95

del transporte interurbano, lo que hacía necesario dotar a CSL del nivel preparatoria.

El sistema de salud en el municipio de Los Cabos no aumenta sus niveles de servicios desde 1986. Hasta 1990, se demandaba un aumento de recursos humanos y materiales al 100%, además de corregir los desequilibrios en la oferta de los servicios por localidad, los cuales estaban con-

centrados en la cabecera municipal, presentando CSL un gran rezago, ya que sólo había 7 camas de hospital para una población estimada para 1989 de 21.294 habitantes (CUADRO 7).

CUADRO 7 Cobertura en servicios de salud

FUENTE: FONATUR (1990)

Localidad	Núm. de camas	Población estimada 1989	Índice hab./Cama
cSL	7	21.294	3.042
SJC	17	14.626	860
Corredor Turístico	5	9.759	1.951

Urgía pues acciones tendentes a combatir los grandes desequilibrios de desarrollo originados por el modelo de desarrollo turístico implementado; el inicial PDU se quedaba corto ante las exigencias tan grandes planteadas por la realidad económica y sus consecuencias sociales; se necesitaban instrumentos de planeación que no sólo quedaran en la letra, sino que materializaran recursos para concretarla, donde la iniciativa privada, la cual era beneficiaria de la llegada de mano de obra se involucrara en la satisfacción de las necesidades de la población en términos de suelo, servicios públicos e infraestructura básica.

5. Conclusiones

En el periodo estudiado, en la ciudad de Cabo San Lucas, se empezó a perfilar en los años setenta una tendencia por la actividad turística con la visión de los considerados pioneros del turismo en la región como Luis Coppola, Luis Bulnes y Mateo Parr. Esta visión no estuvo tan errada, pues el gobierno federal posó su mirada en este punto austral de la península de Baja California y, a través del Fonatur, diseñó lo que sería el CIP Los Cabos que se aposentó en San José del Cabo, pero con gran impacto a lo que ya se le conocía como el

Corredor Turístico localizado entre el asentamiento josefino y Cabo San Lucas. La política pública a través del CIP se vino a fortalecer con la creación del Fideicomiso Ciudad Portuaria Turística Cabo San Lucas, cuyo objetivo principal fue impulsar a la localidad en materia del turismo naviero, que catapultó a CSL.

Los efectos de las políticas del gobierno mexicano en la región de Los Cabos no se dejaron esperar; la población del municipio, y concretamente de Cabo San Lucas, aumentó de manera exponencial, como consecuencia de la afluencia masiva de migrantes derivado de la actividad turística, por lo que los planes de desarrollo urbano poco impactaron en regular el crecimiento de la ciudad, lo que trajo aparejado los efectos perniciosos del modelo de desarrollo turístico, con gran déficit en suelo urbanizable, vivienda, servicios públicos como agua potable, alcantarillado, servicio de electricidad, pavimentación, escuelas, hospitales, etc., demostrándose que los tres órdenes de gobierno dieron respuesta limitada a estas problemáticas.

En cuanto al acceso al suelo, en vista de gran costo que representaba, los inmigrantes recurrieron a la informalidad, invadiendo zonas de arroyos y tierra de propiedad social, por lo que el ejido Cabo

San Lucas se convirtió en el principal proveedor, contribuyendo así a desactivar este problema que pudo acarrear una explosión social. El ejido proveyó suelo a los trabajadores del sector hotelero y de los servicios, necesarios para la actividad, pero que sus sueldos no eran suficientes para participar en el mercado formal inmobiliario.

A pesar de la concreción de un primer esbozo de planeación urbana, el PDU de 1980 tan sólo fue un listado de buenas intenciones, de un futuro deseable. Los objetivos planteados en el documento, entre ellos el propósito de combatir la limitación del suelo para desarrollo urbano, fue rebasado por la realidad al darse en la práctica invasiones en tierras del ejido, con la intervención del Estado a través de un entramado jurídico legal para la regularización de dichos asentamientos; la visión de planificar el desarrollo urbano del poblado para prever, ordenar y regular el crecimiento de CSL no fue más que un simple deseo, los inmigrantes que llegaron a la localidad provocó un crecimiento anárquico e informal; el objetivo de lograr una oferta adecuada de suelo urbano para asentamientos no fue posible debido a los altos costos del mismo con las consecuencias ya descritas anteriormente.

6. Notas

- 1 El gobierno mexicano en los años setenta, buscó impulsar zonas del país con poco desarrollo económico, por lo que a través del FONATUR, impulsó la creación de nuevos destinos turísticos como Cancún, Ixtapa, Loreto, Huatulco y Los Cabos (este instalado en la ciudad y cabecera del municipal San José del Cabo), municipio donde se encuentra Cabo San Lucas.
- 2 Fue substituido por el peso mexicano nuevo (MXN) el 1 de enero de 1993. Un MXN es equivalente a 1000 viejos pesos (MXP), y cuya paridad cambiaria con el dólar, era de un dólar por 3 MXN de la época.
- 3 Banco Nacional de Obras y Servicios Público. Institución bancaria del Estado mexicano.

7. Referencias citadas

- ALVARADO, A. 1982. *Primer informe de gobierno*. Gobierno del Estado de Baja California Sur. La Paz, Baja California Sur, México.
- ALVARADO, A. 1983. *Segundo Informe de Gobierno*. Gobierno del Estado de Baja California Sur. La Paz, Baja California Sur, México.
- ALVARADO, A. 1984. *Tercer informe de gobierno*. Gobierno del Estado de Baja California Sur. La Paz, Baja California Sur, México.
- BIELZA DE ORY, V. 2002. "De la ciudad ortogonal aragonesa a la cuadrícula hispanoamericana como proceso de innovación-difusión, condicionado por la utopía". *Scripta Nova. Revista de Geografía y Ciencias Sociales*, VI (106). ISSN: 1138-9788. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-106.htm>
- BOJÓRQUEZ, J. 2011. "Importancia de la tierra de propiedad social en la expansión de las ciudades en México". *Ra Ximhai*, 7(2), 297-311.
- BOJÓRQUEZ, J. 2013. *Expansión urbana en áreas ejidales en el marco de las reformas al artículo 27 constitucional y el desarrollo turístico en Cabo San Lucas, Baja California Sur*. Departamento de Economía. Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, Baja California Sur, México. Tesis de Maestría.
- BOJÓRQUEZ, J. y M. ÁNGELES. 2014. "Expansión turística y acumulación por desposesión: el caso de Cabo San Lucas, Baja California Sur (México)". *Cuadernos de Geografía*, 23(2), 179-202.
- BOJÓRQUEZ, L.; ÁNGELES, M. y A. E. GÁMEZ. 2015. "Apropiación del territorio costero en Cabo San Lucas, Baja California Sur, México: los casos de las playas y la propiedad ejidal". En G.
- BOJÓRQUEZ, J.; ÁNGELES, M. y A. E. GAMEZ. 2019. "El derecho a la ciudad y rescate del espacio público en zonas urbanas turistizadas. Una reflexión para Los Cabos, Baja California Sur (México)". *Aposta*, 80: 109-128.
- DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN (DOF). 1987a. *Decreto por el que se expropia una superficie de terrenos ejidales del poblado denominado, Cabo San Lucas, Municipio de Los Cabos, BCS*. Disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4660327&fecha=11/06/1987&cod_diario=200686.
- DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN (DOF). 1987b. *Decreto en el que se expropia una superficie de terrenos ejidales del poblado denominado Cabo San Lucas, Municipio de Los Cabos (antes de La Paz), BCS*. Disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4707157&fecha=03/12/1987&cod_diario=202858.
- DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN (DOF). 1990a. *Decreto por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de terrenos de uso colectivo del ejido Cabo San Lucas, Municipio de Los Cabos, antes La Paz, BCS*. Disponible en: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4646674&fecha=02/03/1990.
- DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN (DOF). 1990b. *Decreto por la que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de terrenos de uso colectivo del ejido Cabo San Lucas, Municipio de Los Cabos, antes de La Paz, B.C.S.* Disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4646674&fecha=02/03/1990&cod_diario=200006.
- DIARIO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR (DOGBCS). 1980. *Decretos de los planes de desarrollo urbano de los municipios de Mulegé y Cabo San Lucas, los ecoplanes de los municipios de Mulegé y Comondú, del Programa Estatal de Vivienda y de los Centros de Población de Mulegé y Cabo San Lucas*, VII, núm. 85, septiembre 10. La Paz, Baja California Sur, México.

- EL SUDCALIFORNIANO. El diario que forma opinión en Baja California Sur. 1987. *Varias noticias*. La Paz, Baja California Sur, México
- EL SUDCALIFORNIANO. El diario que forma opinión en Baja California Sur. 1991. *Varias noticias*. La Paz, Baja California Sur, México
- Entrevista al Arquitecto Jacinto Ávalos, desarrollador inmobiliario residente de Cabo San Lucas, 7 de abril de 2017.
- FONATUR. 1990. *Estrategia de desarrollo y ordenamiento urbano, turístico y ecológico del Corredor de Los Cabos*. Los Cabos, Baja California Sur, México.
- GALLEGOS, J. 2016. "Caracterización del desarrollo urbano en México". *21° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México*. pp. 1-33. Mérida, Yucatán, México. (15 al 18 de noviembre).
- GUTIÉRREZ CHAPARRO, J. 2009. "Planeación urbana en México: un análisis crítico sobre su proceso de evolución", *Urbano*, 12(19), 52-63.
- GUTIÉRREZ CHAPARRO, J. 2014a. "La evolución del pensamiento urbano en México. Un recorrido historiográfico de sus influencias, actores y fundamentos". En J. GUTIERREZ CHAPARRO; A. VILLAR CALVO y J. MÉNDEZ RAMÍREZ (Coords), *Nuevos y viejos procesos socio-espaciales en México del liberalismo al neoliberalismo*. pp. 21-94. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca, México.
- GUTIÉRREZ CHAPARRO, J. 2014b. "Balance del modelo de la planeación urbana en México: orientaciones teóricas para evaluar experiencias de intervención en América Latina". *Cuadernos del CENDES*, 31(86) 27-48.
- INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN DE LOS CABOS (Implan-Los Cabos). S.f. *Ubicación de Los Cabos Baja California Sur*. Los Cabos, Baja California Sur, México.
- LÓPEZ, N. 1965. *Barco 'Puerto Vallarta' anclado en el muelle de Los Cabos*. Acervo: Colección Nacho López-Fototeca Nacional Instituto Nacional de Antropología e Historia. Disponible en: https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A348211
- MENDOZA, Á. C. 1980. *Quinto informe de gobierno*. Gobierno del Estado de Baja California Sur. La Paz, Baja California Sur, México.
- MENDOZA, A. C. 1981. *Sexto Informe de Gobierno*. Gobierno del Estado de Baja California Sur. La Paz, Baja California Sur, México.
- MONTAÑO, A.; IVANOVA, A.; MARTÍNEZ, G. & J. PÉREZ. 2016. *Tourism and sustainable local development in the city of Cabo San Lucas, Mexico 1990–2015*. WITpress. UK.