

CONTRADICCIONES SOCIOESPACIALES DEL PROCESO DE TURISTIFICACIÓN DE LA PAZ, MÉXICO

*Mario Antonio Moreno Escobedo**

Universidad Nacional Autónoma de México

<https://orcid.org/0000-0001-8020-7199>

*Álvaro López López***

Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México

<https://orcid.org/0000-0003-0719-1316>

RESUMEN

Múltiples ciudades litorales son el escenario de una intensa renovación urbana destinada a producir espacios vinculados con el consumo turístico. La Paz ha apostado al turismo como uno de sus principales ejes de desarrollo, sin embargo, mientras se consolida la nueva imagen turística de la ciudad, surgen procesos de fragmentación del espacio urbano que polarizan y segregan a un sector de sus habitantes. Este artículo expone cómo el proceso de turistificación por el que transita La Paz genera contradicciones socioespaciales que han derivado en movilizaciones sociales que reivindican el derecho a vivir y habitar la ciudad.

Palabras clave: Turistificación; renovación urbana; contradicciones socioespaciales.

Sociospatial contradictions in the touristification process of La Paz, Mexico

ABSTRACT

Multiple coastal cities are undergoing intense urban renewals aimed at creating spaces linked to tourist consumption. La Paz has leaned heavily on tourism as a key development

Fecha de recepción: 20 de marzo de 2025.

Fecha de aceptación: 15 de septiembre de 2025.

* Graduado del Doctorado en Urbanismo por la Universidad Nacional Autónoma de México. E-mail: mario-moreno982@gmail.com

** Departamento de Geografía Económica. Instituto de Geografía. Universidad Nacional Autónoma de México. Circuito Exterior s/n. Ciudad Universitaria. Ciudad de México. 04510 MÉXICO. E-mail: lopuslopez@geografia.unam.mx

axis. However, as the city's new tourist image takes shape, processes of urban fragmentation are emerging, polarizing and segregating a sector of its inhabitants. This article explains how La Paz's current process of touristification generates socio-spatial contradictions that have led to social mobilizations demanding the right to live and inhabit the city.

Keywords: Touristification; urban renewal; sociospatial inequity.

1. INTRODUCCIÓN

Durante las últimas décadas el turismo se ha convertido en un elemento importante dentro de la economía global y en un factor determinante en la producción de la ciudad contemporánea (Hiernaux, 2018). Encabezada por el sector turístico-inmobiliario, la renovación y reconfiguración urbana en los últimos años ha priorizado la creación de nuevos espacios de consumo dirigidos específicamente a mantener activos los flujos del capital (Cócola, 2016). En un proceso de turistificación global (Murray, 2019) el capital ha aprovechado el espacio urbano como un elemento privilegiado que es consumido y transformado en mercancía (Zuñiga, 2014; Morales y Baca, 2023).

En México el turismo se ha instalado como uno de los principales ejes de desarrollo nacional, regional y local dentro de la política económica (López Levi, 2018). En el país se ha asumido el discurso del turismo como un modelo de desarrollo, facilitador de grandes oportunidades laborales y bienestar social para las zonas y regiones más vulnerables del país, esto ha hecho que los gobiernos locales, en su afán de atraer al capital turístico, apuestan por modificar y facilitar políticas urbanas más flexibles que permitan su implementación en los territorios (López-López y Gallegos, 2008).

La Paz, capital del estado de Baja California Sur, México, ha apostado al turismo como una fuente importante para su desarrollo económico; sin embargo, durante la última década se ha suscitado una expansión considerable del sector de bienes raíces que prioriza la renovación del espacio urbano litoral producido en beneficio del capital turístico (Ángeles *et al.*, 2018). Paralelamente a la producción de una ciudad turística que mejora la imagen e infraestructura litoral, surgen procesos que excluyen a la población local del espacio de interés turístico, en particular dos entornos públicos tradicionales e icónicos: el malecón y centro histórico.

Así, el presente artículo analiza las implicaciones socioespaciales derivadas del proceso de turistificación por el que transita La Paz, a partir del papel que la urbanización contemporánea especializada en el turismo conlleva a la mercantilización del espacio urbano. Para ello, se parte de la reflexión y discusión sobre la producción del espacio turístico en ciudades litorales (Calvario y Palafox, 2020; Morales y Baca, 2023) y se toma como base la propuesta teórica-metodológica sobre la producción del espacio de Henry Lefebvre (Lefebvre, 2013) como un marco interpretativo que busca reflexionar las consecuencias del crecimiento del turismo, particularmente, las implicaciones que este fenómeno tiene en la reconfiguración y renovación del espacio urbano que privilegia el valor de cambio sobre el valor de uso de los espacios de interés para el capital turístico.

La secuencia expositiva de esta investigación parte, primeramente, de la discusión teórica conceptual sobre la producción del espacio turístico y su relación con el proceso de turistificación global; posteriormente, se describe la estrategia metodológica que orientó la investigación; enseguida se expone el caso concreto de La Paz a partir de los elementos teóricos y las categorías de análisis que permiten discutir las contradicciones socioespaciales emanadas del proceso de turistificación; finalmente, se plantean algunas conclusiones de la investigación.

2. LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO: UN MARCO PARA LA INTERPRETACIÓN DE LA PRÁCTICA SOCIAL DEL TURISMO

Henry Lefebvre sostiene que el espacio es un producto social, resultado de las acciones, prácticas, relaciones y experiencias sociales que determinan su consumo y su uso: “es el espacio y por el espacio donde se produce la reproducción de las relaciones de producción capitalista” (Lefebvre, 1974:36). Desde esta perspectiva el espacio es producto de las relaciones sociales que lo configuran, por lo tanto, no se constituye como un simple contenedor de hechos, sino como un elemento activo y dinámico, producto de las prácticas sociales que derivan de su relación en el espacio-tiempo (Pereira y Muniz, 2021).

Como elemento central dentro de la acumulación y circulación del capital, el espacio en el contexto contemporáneo conserva un sentido dialéctico, es decir, es un producto que se consume; sin embargo, a diferencia de los objetos que se producen, éste tiene la particularidad de intervenir en su misma producción (Lefebvre, 1974; Mattos, 2015); por lo tanto, “el espacio se produce socialmente, se compra y se vende, es producto y a la vez mercancía, tiene valor de uso y de cambio, se consume y se destruye” (Ortega, 2000:332).

Con tal base, Lefebvre (2013) propone articular lo físico, lo mental y lo social del espacio, es decir, pasar del espacio de las ideas (lo mental) al análisis de las prácticas sociales (real). Para ello, desarrolla una triada conceptual sustentada en: *las prácticas espaciales* relacionadas con lo *físico-percibido*, que son aquellas físicamente perceptibles y determinadas por la experiencia material vinculada a la vida cotidiana y urbana en torno a redes y flujos de personas y mercancías; *representaciones del espacio* vinculadas a lo *mental-concebido*, asociadas al espacio abstracto que emana del entorno científico y técnico encargado de la planificación de las ciudades y en el que se vierten aspectos políticos e ideológicos; por último, los *espacios de representación* referentes al *social-vivido*, dominados por lo subjetivo, propio de las experiencias y vivencias, cargado de valores y simbolismo y que vincula profundamente la vida cotidiana, la historia y el imaginario social construido a lo largo del tiempo (Lefebvre, 2013; Marín *et al.*, 2020).

Desde luego esta articulación entre las dimensiones de lo físico, mental y social, no es posible entenderla por separado; al contrario, su análisis conlleva una interpretación relacional y superpuesta, aunque operen en diferentes temporalidades (Fernandes, 2001). La forma de producción del espacio estará determinada y condicionada por las cualidades, atributos y periodo histórico de cada sociedad y modo de producción dominante (Torres, 2016). En el contexto de la ciudad capitalista, la imposición del espacio concebido como medio para producir y reproducir ciudades se impone sobre los otros espacios, principalmente sobre el espacio vivido (Hiernaux, 2004).

Para Lefebvre el espacio abstracto -en el que se inscribe esta tríada conceptual- juega un papel activo, instrumental y operacional en la ciudad capitalista, y se concreta en la representación del espacio (Lefebvre, 2013). El espacio abstracto ha sido el medio para la reorganización geográfica del capital y con ello la urbanización y expansión de las ciudades a lo largo del planeta (Harvey, 1982). Por lo tanto, se torna en un elemento vivo y dinámico dominado por la razón económica (Carlos, 2008) -que permea en las decisiones técnicas de los Estados- y que es responsable de convertir los espacios urbanos en mercancía (Ramírez, 2004).

Como característica particular el espacio abstracto como imposición de los modos de producción capitalista también produce espacios diferenciales; es decir, lo abstracto tiende a la homogeneidad y uniformización, mientras que de forma paralela, surge un espacio diferencial que disputa la hegemonía del espacio producido por el capital (Harvey, 2013). En ese proceso aflora un conflicto latente entre el espacio abstracto y el diferencial, mismos que, a su vez, tienden a una evidente desigualdad en los usos, prácticas y apropiaciones del espacio en las ciudades y los territorios (Harvey, 2000; Calvario y Palafox, 2020).

Massey (2012), contrario a lo planteado por Lefebvre, sostiene que el carácter político y relacional del espacio juega un papel decisivo en el espacio urbano. Desde la perspectiva de la autora, el espacio en su papel instrumental es la base de los procesos de urbanización en el contexto de una sociedad capitalista; es producto y al mismo tiempo una condicionante social. En ese sentido, el espacio se torna múltiple y abierto, por lo tanto, a través de éste se puede comprender una compleja red de conexiones, vínculos e intercambios a distintas escalas -desde la más íntima hasta la escala global- como producto de las múltiples y diversas relaciones sociales condicionadas por el sistema capitalista (Massey 2007). El espacio urbano entonces, es un producto social, político e ideológico que ayuda a comprender las relaciones de poder que se concretan en el territorio (Massey, 2007) y dan como resultado espacios contradictorios y desiguales que entran en un constante proceso de disputa política por su uso, control y dominio (Ávila, 2023).

2.1. Espacio, capital y turismo

Durante las últimas décadas se ha observado cómo el turismo se ha convertido en una actividad económica importante en la producción del espacio y de la ciudad contemporánea (Harvey, 2021). En una composición activa y dialéctica como productor-producto, el turismo es una actividad que aprovecha el espacio como un elemento privilegiado que es consumido y transformado en mercancía (Morales y Baca, 2023). Esta función dialéctica es la clave para entender cómo la producción del espacio turístico devela la compleja relación existente entre la práctica social del turismo y la transformación misma del espacio que vincula y articula a distintas escalas actores económicos, políticos y sociales que se ven beneficiados con este proceso, principalmente, aquellos relacionados con el sector de bienes raíces e inmobiliarios (Calvario y Palafox, 2020).

Actualmente dentro del capitalismo financiarizado la expansión geográfica del turismo ha convertido a las ciudades en los principales centros de acumulación y circulación del capital (Mansilla, 2021). Esta condición ratifica al turismo como un medio para insertar capitales en espacios que se adaptan a lógicas específicas de consumo (Harvey, 2008).

Es decir, al producir-consumir el espacio, el turismo crea nuevas formas de urbanización que normalizan y construyen estilos de vida y comportamientos que responden a intereses económicos de escala global, pero que se consolidan en lo local (Díaz, 2022).

El papel del Estado como productor y gestor del espacio urbano ha quedado relegado por el protagonismo de los capitales turísticos e inmobiliarios que han orientado la función del espacio hacia la especialización turística que, por antonomasia, se centran en el consumo de sus visitantes (Mena, 2018). En ese sentido, los Estados se han convertido en el medio para modificar las herramientas técnicas de planificación urbana bajo una ideología empresarialista que proyecta modelos de ciudad que compiten por crear una marca e imagen vendible y comercializable dentro del mercado global (Delgadillo, 2017).

En el caso de México, la producción del espacio turístico masivo expone a las poblaciones receptoras a un proceso de desigualdad socioespacial marcada por la segregación, polarización y fragmentación de la ciudad misma (López-López y Gallegos, 2008). Esto supone la existencia de varias realidades sociales que coexisten, se desarrollan y habitan una ciudad que renueva y mejora su imagen urbana para satisfacer al turismo, mientras que en la ciudad tradicional se experimenta la falta infraestructura pública como agua potable, drenaje, pavimento, alumbrado público, transporte y movilidad (Bojórquez *et al.*, 2019).

En ese contexto, el proceso de intensificación turística que viven actualmente las ciudades como La Paz, no sólo modifica y reconfigura el tejido urbano de forma física y material, sino que también trastoca la vida urbana y, con ello, las dinámicas cotidianas de sus habitantes, quienes modifican y ajustan sus prácticas a las condiciones marcadas por el actuar turístico (Hiernaux, 2004). El aumento de visitantes ávidos de nuevos sitios y lugares de consumo globalizados coincide plenamente con los procesos de reconfiguración y expansión urbana del territorio en beneficio del turismo (Murray, 2019) que sobreponen el valor de cambio por sobre el valor de uso de los espacios urbanos, situación que genera movilizaciones y resistencias sociales en oposición a la turistificación de sus territorios, ciudades y barrios (Díaz, 2022).

Estas resistencias y movilizaciones urbanas emanan del espacio diferencial en el que se cohesionan y activan políticamente los ciudadanos que exigen mejores políticas urbanas orientadas más a los derechos y necesidades de sus habitantes que a las estructuras de poder que controlan la producción del espacio urbano en favor del turismo (Harvey, 2013).

3. METODOLOGIA

Con un diseño metodológico cualitativo la investigación hizo uso de la triangulación de métodos (Decrop, 1999) a través de las técnicas de análisis crítico del discurso, la observación participante pasiva y entrevistas a profundidad, las cuales, permitieron desde una mirada crítica y correlacional hacer un análisis y una discusión teórica mayor de nuestro objeto de estudio.

La estrategia metodológica estuvo dividida en tres momentos importantes; primero, se realizó una síntesis de la información obtenida a través de fuentes bibliográficas, hemerográficas, medios digitales y redes sociales que permitieron poner en contexto la problemática del turismo en La Paz. En este proceso se integraron los análisis de la información obtenida también de los planes de desarrollo estatales y municipales.

Segundo, a través de la observación participante pasiva llevada a cabo entre diciembre de 2020 y noviembre de 2022 con tres visitas de campo, se buscó dar un contexto general de las dinámicas y prácticas sociales en torno a los espacios de mayor interés turístico.

Finalmente, mediante un muestreo intencional y la técnica de bola de nieve se realizaron 15 entrevistas a un grupo heterogéneo de habitantes que hacían uso del primer cuadro de la ciudad, incluido el centro histórico y malecón, ya sea por cuestiones de ocio o trabajo. Lo más importante en este punto fue centrarnos en indagar la percepción general que tienen los habitantes sobre su ciudad y estilo de vida, así como la forma en que conciben y valoran los cambios urbanos en torno al turismo.

4. LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO EN LA PAZ

4.1. Prácticas espaciales: ‘el puerto de ilusión’ comercial y turístico

Lefebvre (1974) refiere que las prácticas espaciales son la expresión del momento histórico que condiciona lo percibido en una sociedad. En ese sentido, desde su origen, La Paz ha estado marcada por su vínculo comercial con el mar. Como ciudad costera la vida cotidiana de sus habitantes se ha estructurado en torno a su puerto comercial y su malecón, lugar desde donde se originó y expandió la ciudad (Piña, 2014).

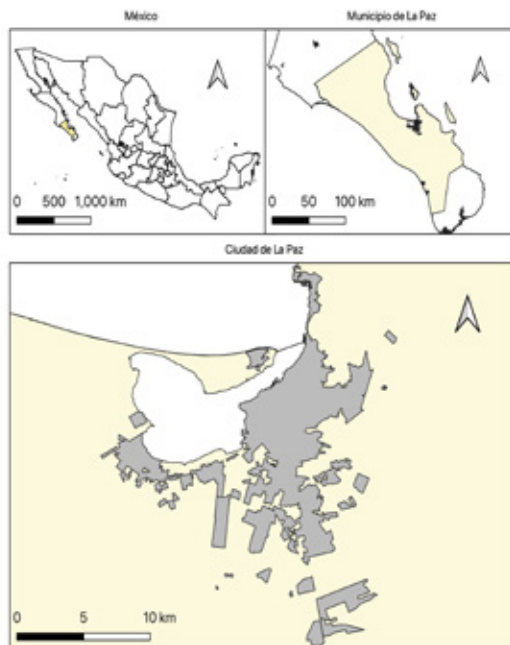
Ubicada al noroeste de México, La Paz, capital del estado de Baja California Sur, es una ciudad media de unos 20, 274.98 km² de superficie (Figura 1). Su condición y ubicación geográfica la han dotado de características demográficas y ambientales que le brindan un paisaje natural de bajo impacto social. Históricamente ha mantenido una estrecha relación con actividades marítimas y comerciales (Castorena, 2000).

Como puerto seguro dentro del Golfo de California, durante gran parte del siglo XX La Paz fue un nodo comercial que determinó su dinámica económica, política y cultural, al conectar la península de Baja California con el macizo continental mexicano inmediato (Castorena, 2000), y de ello se derivaron sus prácticas sociales, políticas y de relaciones de poder (Piñeda y Núñez, 2018). Los primeros trazos urbanos datan de mediados del siglo XIX y tienen como protagonista su puerto comercial, una situación de centralidad desde la cual nació y se expandió la ciudad tierra adentro (Piñeda, 2014).

Con el dinamismo característico de una ciudad comercial, durante las primeras décadas del siglo XX su conectividad se amplió hacia el centro de México y hacia algunas ciudades estadounidenses como Los Ángeles o San Francisco. Así, La Paz entró en un proceso de modernización urbana que buscaba ajustarse a una realidad dinámica proveniente del exterior (Castorena, 2000). Además, la población inmigrante —proveniente en su mayoría de la parte continental de México— pasó de 4 mil 737 habitantes a finales del siglo XIX a 7 mil 480 en la segunda década del Siglo XX (Piñeda, 2014).

Durante la primera mitad del siglo XX la modernización de la ciudad vino acompañada del mejoramiento de la infraestructura urbana, marcada principalmente por la apertura de caminos terrestres y marítimos, trazo de calles, manzanas y solares, suministro de agua para uso doméstico, desecho de aguas negras, alumbrado público, mobiliario urbano y la electrificación de la ciudad (Piñeda, 2014:13).

Figura 1
UBICACIÓN DE LA PAZ, MÉXICO, EN EL CONTEXTO
DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR



Fuente: Elaboración propia con datos de las bases cartográficas de INEGI, 2025.

Castorena (2000) describe que, durante este periodo, conforme la ciudad entraba en una etapa de modernización, sus habitantes reconfiguraban el uso del primer cuadro de la ciudad; el muelle fiscal y su zona de influencia del centro histórico, de haber sido las áreas de encuentro e intercambio comercial, pasaron a ser espacios de una alta interacción social, cargados de símbolos y de representatividad social. Así, el malecón costero se convirtió en el espacio público de mayor trascendencia para la vida cotidiana y de vínculo social de sus habitantes; este espacio vivido trascendió la actividad comercial y se configuró en un espacio destinado para el ocio, la convivencia y festividades locales que marcaron el sentido de pertenencia de sus habitantes y con ello la identidad misma de la ciudad, ahora llamada: el 'puerto de ilusión' (Piñeda, 2018).

En materia de turismo, la apertura del legendario Hotel Perla en 1941 fue el referente y el punto de entrada del turismo como una actividad económica y al que le siguieron otros hoteles dedicados exclusivamente al ocio (Figura 2). Antes de estos hoteles hubo servicios de hospedaje, pero su intención fue la de ofrecer resguardo a comerciantes y viajeros; ahora, el hospedaje se insertaba en una lógica del turismo (Castorena, 2000).

Aunque incipiente, el turismo de entonces era atractivo para viajeros norteamericanos atraídos principalmente por la narrativa de los exploradores científicos que antaño

encontraban en La Paz un punto de resguardo y descanso en su travesía. Con la llegada creciente de turistas norteamericanos, en 1948 el gobierno local instaló en la ciudad un viceconsulado y en 1949 publicó la Ley del Fomento Económico del Territorio Sur de Baja California que, en su artículo 5º, rezaba que el turismo era una actividad necesaria para el desarrollo del territorio, que fomentaba los servicios dependientes de esta actividad como la construcción de hoteles y la adaptación de espacios cómodos para los turistas (Castorena, 2000).

Ante el aumento de la demanda turística en la ciudad se abrieron nuevos hospedajes confortables para visitantes extranjeros, así como bares, mesones y restaurantes, los cuales se convirtieron en parte del paisaje costero y del primer cuadro de la ciudad (Castorena, 2000). En 1957 la Cámara Nacional de Comercio constituyó el Comité Pro-turismo de La Paz, B.C., lo que activó los primeros pasos del turismo en la región (Valiente, 2021).

Figura 2
HOTEL PERLA, LA PAZ, 1950



Fuente: Archivo Histórico de Baja California Sur-Pablo L. Martínez, 2022.

La nueva configuración espacial de La Paz en zona del litoral vino aparejada de nuevas infraestructuras como la construcción de la carretera transpeninsular, el Puerto de Pichilingue, así como su aeropuerto, que dinamizaron los flujos de mercancías y personas (Gámez, 2008). La puesta en marcha de los transbordadores marítimos en 1964 facilitó la llegada de muchos connacionales procedentes de estados mexicanos como Sinaloa, Jalisco y Michoacán que diversificaron el ritmo de vida comercial mientras buscaban una nueva oportunidad de vida (Lizárraga, 2019).

Durante este periodo, La Paz mantuvo la condición de ‘zona libre’ de impuestos en México, situación que la hizo vivir un auge en los flujos de personas provenientes de

otras entidades del país, atraídas por la compraventa de productos importados en lo que se denominó ‘turismo de *fayuca*’ (Valiente, 2021). El comercio de *fayuca* —productos importados— fue un punto de inflexión que diversificó el turismo y la imagen del primer cuadro de la ciudad a través de la apertura de nuevos servicios de hospedaje, alimento y ocio dirigidos específicamente a los turistas comerciales y extranjeros norteamericanos que por su cuenta eran atraídos sobre todo para practicar la pesca deportiva en el sur de la península (Piñeda y Núñez, 2018).

Cabe resaltar que el 8 de octubre de 1974, con la reforma al artículo 43 constitucional, la administración de Luis Echeverría Álvarez constituyó el estado libre y soberano de Baja California Sur que reafirmó a la ciudad de La Paz como su capital y punto central dentro de la administración pública y de los distintos órdenes de gobierno federal, estatal y municipal (Piñeda, 2014).

Tras décadas de ser el principal destino turístico de la región sur de la península de Baja California, el fin de la Zona Libre en 1984, la devaluación del peso mexicano, la puesta en marcha del Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (GATT) en 1986, así como la intención del gobierno federal para consolidar los Centros Integralmente Planeados (CIP) de Los Cabos y Loreto durante la década de 1980, La Paz perdió competitividad y sostuvo una disminución del flujo de turistas durante esta década, situación que ocasionó un rezago económico latente en la ciudad (Ángeles *et al.* 2012; Valiente, 2021).

Es a partir de este rezago económico de la última década del siglo XX que el gobierno local ha apostado por el turismo como uno de sus principales ejes de desarrollo económico y un elemento central en las decisiones de planeación urbana, por ende, ha fomentado la idea de impulsar esta actividad bajo el discurso de la generación de empleos y derrama económica (Ángeles *et al.*, 2015). Así, la ciudad entró en una nueva etapa social, económica y política en que la producción y reproducción de la ciudad, regida por el turismo, tuvo una incidencia directa en las prácticas espaciales que se han conducido en el actuar cotidiano de la ciudad (Lizárraga *et al.*, 2018).

En suma, es posible observar que las prácticas espaciales de La Paz se han orientado en función de momentos históricos ligados con intereses externos. El espacio percibido se ha estructurado a través de las relaciones sociales en torno a su puerto comercial y la vida cotidiana de sus habitantes se ha desenvuelto a partir de éste. El arribo del turismo ha conducido a la reestructuración e incorporación de nuevas prácticas espaciales vinculadas con esta actividad, por lo tanto, la apuesta por el turismo ha sido un punto de inflexión dentro de la historia de la ciudad, la modernización y reconfiguración de la infraestructura urbana.

4.2. Representación del espacio: la narrativa del espacio como un producto turístico

De acuerdo con López-López (2001) dos circunstancias marcaron el acelerado proceso de neoliberalización del territorio mexicano para finales del siglo XX: por un lado, la creación de los fideicomisos turísticos en 1974 que, con la intención de atraer inversión extranjera al país, abrió la posibilidad de adquirir tierras ejidales en zonas restringidas, especialmente en las zonas del litoral; por el otro, la modificación al artículo 27 de la Constitución Política Mexicana en 1992 durante el gobierno de Carlos Salinas de Gortari puso fin a la Reforma Agraria, situación que otorgó derechos de propiedad privada a las

tierras campesinas, permitiendo a los propietarios vender e hipotecar las tierras ejidales libremente (López-López, 2001). Con estas modificaciones, el litoral mexicano se puso en manos de los grandes capitales turísticos e inmobiliarios, principalmente extranjeros, que fueron adquiriendo extensas áreas de la línea costera de Baja California Sur, desde la zona de Los Cabos hasta La Paz (López-López, 2001).

En ese contexto, como eje estratégico dentro de los Planes Nacionales de Desarrollo (PND), en 1992 el gobierno municipal de La Paz denominó a la zona del litoral de La Paz-Pichilingue como de uso recreativo y espacio para el desarrollo potencial de las actividades vinculadas con el turismo (Ángeles *et al.*, 2015). Con esta decisión el turismo asumió el papel rector de las políticas de desarrollo y planeación urbana y la base de la estrategia económica para consolidar la llamada ‘vocación turística de la ciudad’ (Ángeles *et al.*, 2015).

Bajo el argumento del turismo como una actividad generadora de divisas, empleos y detonadora del desarrollo regional (García Silberman, 1977; López-López *et al.*, 2006), el gobierno local de La Paz —al igual que en otras ciudades costeras mexicanas— adoptó la idea del uso potencial del territorio y brindó las facilidades para la construcción de infraestructura urbana para aprovechar la riqueza natural, cultural y paisajística como medio para mercantilizar el territorio y así crear una oferta turística moderna y atractiva para los viajeros, sobre todo de los provenientes de países del norte global (Lizárraga *et al.*, 2018).

La confirmación del uso de suelo turístico fue la antesala para la llegada de fraccionamientos inmobiliarios y turísticos orientados a una población de alto nivel adquisitivo que construyeron la nueva imagen de la ciudad en su zona costera, durante la primera década del siglo XXI (Ángeles *et al.*, 2015). Con este tipo de fraccionamientos residenciales de lujo se buscó cambiar la imagen a una ciudad más moderna con características de otros destinos costeros globales. Así, se construyeron los fraccionamientos de La Piedra, La Posada y Lomas de Cortés, muestra de la nueva intención local por desarrollar el turismo en la ciudad (Lizárraga, 2019).

Para el año 2009 existían cuatro grandes desarrollos turísticos inmobiliarios en los que se apostaba el desarrollo económico de La Paz como un destino consolidado en la región, pero la crisis financiera de 2008 limitó tal pretensión y, de hecho, solo dos se mantuvieron vigentes: Costa Baja (ahora Puerta Cortés) y Paraíso del Mar, proyecto inmobiliario ubicado en la zona del Mogote, frente a la ciudad de La Paz, que luego se puso otra vez en operaciones (Valiente, 2021).

En el 2015, con la influencia del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de diversos órdenes de gobierno, el panista Armando Martínez actualizó el Plan de Desarrollo Urbano 2015-2018 (PDU) de La Paz, mismo que estableció como prioridad consolidar la vocación turística de la ciudad. Con ello, el gobierno municipal intervino en la creación de infraestructura y servicios de primer nivel dirigidos primordialmente al turismo (PDUCP, 2018).

Con estas intervenciones espaciales, el gobierno municipal se propuso impulsar la imagen emergente de la ciudad a nivel global e incentivar al capital relacionado con el turismo a invertir en el territorio (Valiente, 2021). El malecón costero, principal espacio público, económico, social y cultural de La Paz (Castorena, 2000), en 2017 fue una de las primeras intervenciones urbanas del gobierno de Armando Martínez y del entonces gober-

nador Carlos Mendoza Davis, que rehabilitaron y renovaron la infraestructura y mobiliario urbano con una inversión de cerca de 150 millones de pesos (El Economista, 2017, s/p).

Asimismo, en el PDU se establecieron cuatro corredores que contaban con mayor potencial para el desarrollo del turismo y que requerían de la construcción y renovación del equipamiento urbano: el corredor turístico sobre el paseo Álvaro Obregón; Chametla-El Centenario; Península El Mogote; La región El Datilar; La región costera El Comitán; La región costera El Tecolote; así como todas las zonas de cerros, montes, dunas y áreas naturales en general. Mientras tanto, se establecieron once posibles proyectos ‘detonadores’ de la economía local. De este número de proyectos, cinco correspondieron a proyectos vinculados directamente con la actividad turística dentro del espacio urbano de la ciudad: Reordenamiento del corredor turístico Álvaro Obregón (malecón); Reordenamiento del corredor turístico Chametla-El centenario; Desarrollo turístico El Manglito; Club de playa (Playa El Coromuel); Reordenamiento y Rehabilitación del Centro Histórico.

Como resultado, uno de los espacios que mayor dinamismo y crecimiento urbano ha tenido se encuentra localizado al norte de la ciudad, sobre la carretera a Pichilingue; este espacio se ha basado en la construcción y modernización de un conjunto de fraccionamientos de lujo, cerrados y exclusivos (Figura 3), destinados a un mercado de nivel adquisitivo alto que visita la ciudad. Esto ha fomentado la inversión del mercado inmobiliario y turístico que, a través de estos proyectos, busca aprovechar la plusvalía del espacio producido que les brinda el paisaje marítimo y costero y configura la imagen de una ciudad moderna y una nueva arquitectura del paisaje orientada hacia el consumo (Valiente y Cariño, 2020).

Figura 3
COMPLEJO RESIDENCIAL COLINDANTE
CON EL BARRIO EL ESTERITO



Fuente: Autores. 2022.

Con la llegada al gobierno de Milena Quiroga, perteneciente al partido de izquierda, la modificación del Plan Municipal de Desarrollo 2021-2024 planteó continuar con los proyectos establecidos a corto y mediano plazo iniciados por los gobiernos anteriores en materia de fomento al turismo. Asimismo, se ratificó al turismo como medular en la planeación y desarrollo de la ciudad (PMD, 2021). Sin embargo, Lizárraga *et al.* (2018) plantean que, aunque los beneficios del turismo se ven plasmados con el arribo de más viajeros y el reconocimiento de La Paz como un destino turístico emergente en México, la mejora en la imagen y renovación urbana básicamente se ha centrado en los espacios colindantes con la zona del litoral y centro histórico.

Es visible que el papel regulador y configurador del espacio por parte de los gobiernos locales han priorizado la construcción, rehabilitación y reconfiguración del espacio turístico sobre la mejora de servicios básicos de la ciudad tradicional como la movilidad, espacios públicos y servicios de agua potable, fuera del espacio de interés turístico, derivando en mantener o acrecentar desigualdad espacial y de fragmentación continua de la ciudad (Valiente, 2021).

Hasta este punto, es de reconocer que el Estado, en sus distintos órdenes de gobierno, se ajusta al momento histórico y económico por el que transitan (Lefebvre, 2013), y en el contexto de la turistificación global (Murray, 2019), la planeación y el desarrollo de las ciudades como La Paz ha quedado sometida al valor de cambio por sobre el valor de uso del espacio. La producción del espacio destinado al consumo turístico ha ocasionado a lo largo del tiempo un fenómeno contradictorio; es decir, mientras la estructura territorial ha sido modificada y ajustada a las necesidades del actuar turístico e inmobiliario, a la par se excluye a los habitantes locales, marcando una considerable diferencia entre el ‘lugar turístico’ el ‘no turístico’ (López-López y Gallegos, 2008).

4.3. Espacio de representación: el imaginario de ‘La Paz’

Lefebvre (2013) sostiene que el espacio de representación (espacio vivido) es intervenido por el imaginario y el simbolismo que construyen los habitantes a través del tiempo; es decir, es en lo histórico en donde este espacio se llena de vivencias y valores que se erigen desde el pasado, pero que se viven en el presente y se proyectan hacia el futuro (Calvario y Palafox, 2020). El espacio vivido entonces, parte de la experiencia material y se llena de significado a través de los recuerdos, las prácticas y la percepción subjetiva de sus habitantes (Marín *et al.*, 2020).

De esta manera, los habitantes de La Paz han construido su identidad a través de la experiencia que cada habitante le confiere a ciertos lugares en su habitar cotidiano; a través del espacio-tiempo la ciudad se ha convertido en un espacio vivido lleno de prácticas, recuerdos, imágenes que la dotan de una carga simbólica importante para sus habitantes (Lindón, 2020). Sus playas, el malecón, el kiosko, los atardeceres, el muelle, el centro histórico, son espacios que alimentan el imaginario de una ciudad y reivindican el sentido de pertenencia de sus habitantes.

Asimismo, los espacios públicos y la cercanía con las playas, tanto al interior como fuera de la ciudad, juegan un papel determinante en el fortalecimiento de la cultura y sentido de pertenencia del lugar (Castorena, 2000). El uso y la apropiación de ciertos espacios públicos, como el malecón o el centro histórico, por no decir las playas que se encuentran dentro del

margen urbano, generan una percepción positiva en la calidad de vida de sus habitantes sumado al desarrollo de un proceso de territorialidad que se construye en la convivencia, la cercanía, el espacio abierto, la cooperación y la conformación de redes sociales.

El imaginario colectivo de La Paz revela que este topónimo evoca el significado del sustantivo en tanto calma, tranquilidad, quietud; la configuración histórica de la vida social de esta localidad ha estado marcada desde sus orígenes por su condición y ubicación geográfica en el sentido de que su imagen urbana se ha construido en una relación con el paisaje natural en la interacción del mar colindante con entornos desérticos y físicamente alejada del macizo continental, que es en donde se concentra la mayoría de la población mexicana (Castorena, 2000). Bajo esta condición se construyen y reconstruyen en el tiempo los símbolos y elementos que reflejan una ciudad vivida que, en la imagen de sus habitantes, transcurre a un ritmo de vida “pasivo”, diferente a las del resto del país:

“Es una ciudad muy tranquila y muy bonita. Es un espacio en donde las personas pueden realizar actividades de cualquier tipo, de deportes, salidas con amigos, con familiares y todo esto porque es muy pacífica. Es una ciudad muy chiquita, por así decirlo, pero es muy agradable. Además, el clima es muy agradable. La temperatura es la idónea, o sea, ni mucho calor ni mucho frío. Sus temporadas del clima son ideales para realizar cualquier tipo de actividad” (Teresa, 28 de octubre de 2022).

El malecón paceño —de unos cinco kilómetros sobre la línea costera— es el principal espacio público. Para la historia de La Paz, este ha sido el lugar de encuentro, socialización y desarrollo económico para sus habitantes. A través de las prácticas materiales, este espacio es producto de las vivencias, los recuerdos y la experiencia que enriquecen y fortalecen su identidad, vinculada con la pesca, el comercio y el mar. En el imaginario colectivo de sus habitantes, este es el corazón de la ciudad (Figura 4).

Figura 4
HABITANTES A LA SOMBRA EN EL MALECÓN DE LA PAZ



Fuente: Autores. 2022.

Como espacio público, el uso y la apropiación del malecón en los últimos años se distingue por las diversas actividades recreativas y de ocio que le confieren sus habitantes. De forma singular, a través de las actividades deportivas socializan e interactúan diversas personas y grupos de corredores, patinadores, ciclistas, *skaters*, entre otros, que configuran y reconfiguran las prácticas sociales.

Como parte de estos colectivos se encuentra Sudcalirolers, un grupo de patinadores integrado por personas de diversa índole de edades, profesiones, condiciones socioeconómicas y de residencia. De acuerdo con Esteban (26 de mayo de 2022) —uno de sus fundadores— este colectivo nace de la “necesidad de apropiarse de un espacio público, de manera segura y sana haciendo comunidad y de expandir nuestras amistades, nuestra actividad de compartir, de conocer, de enseñar, de aprender”.

Asimismo, como herencia de un pasado político, económico y social fuerte, el centro histórico de La Paz —al igual que el malecón—, pervive en el imaginario colectivo de sus habitantes; como centralidad histórica y urbana, este espacio cuenta con elementos arquitectónicos que forman parte de su patrimonio histórico edificado del siglo XIX y XX. Es la memoria histórica la que forma parte de su imagen urbana y, por tanto, el espacio de las historias y los relatos (Piñeda y Núñez, 2018).

Sin embargo, el proceso de turistificación de La Paz ha desplazado a sus residentes tradicionales del centro histórico hacia las periferias. La incursión del mercado inmobiliario y turístico en los últimos años ha derivado en el abandono paulatino de comercios y el deterioro físico de muchas casas debido a la especulación en el uso de suelo y el aumento de los servicios. Mientras esto ocurre, los habitantes van dejando de frecuentar diversos espacios públicos. Para Daniela (31 de octubre de 2022), esta situación le ha hecho alejarse de algunos lugares que visitaba frecuentemente con amigas y amigos:

“Mientras fue creciendo cada vez más se volvía un lugar turístico, un lugar con muchos extranjeros, mucha gente. Yo prefiero menos lugares concurridos. Prefiero otras opciones. Los lugares que ahora son más turísticos me han alejado [...] me pasa que me siento muy incómoda. al llegar allá nos tratan de manera diferente, cosa que no hacen con los extranjeros. Me siento como cuando entras a una tienda departamental y te sigue el guardia. Es muy incómodo. Es ese mismo sentimiento en la playa, en los cafés, en nuestros restaurantes”.

Finalmente, la renovación y reconfiguración urbana ha logrado acentuar un proceso privatizador del espacio público por encima de las necesidades de sus habitantes. Desde la percepción de sus habitantes los lugares que antes representaban espacios de encuentro y convivencia social al paso de los años se han diluido con el aumento del turismo. La producción del espacio turístico en La Paz coincide con algunos espacios de representación de sus habitantes, el malecón y el centro histórico de la ciudad son el escenario de la apuesta por consolidar la práctica social del turismo como parte de las nuevas dinámicas de consumo. No obstante, en este proceso han resultado espacios diferenciados que reivindican el derecho de habitar y vivir la ciudad.

4.4. Espacio diferencial: la movilización social en contra del turismo masivo

Como ya se ha planteado en los apartados anteriores, el espacio diferencial surge como parte de la contradicción en la forma de producción del espacio en beneficio del consumo turístico (Marín et al., 2020). Lefebvre (2013) sugiere que el espacio diferencial representa la pluralidad que reivindica las prácticas sociales, culturales y simbólicas que hacen frente al dominio homogeneizador del capital. Como una alternativa crítica y emancipadora, este espacio de ‘esperanza’ acoge las movilizaciones y resistencias sociales en favor del derecho a la diferencia y a la producción colectiva de la vida urbana (Harvey, 2013).

En este caso la excesiva intervención urbana orientada al turismo en La Paz ha modificado la vida urbana de sus habitantes, al sobreponerse las prácticas o formas de vida relacionadas con el actuar turístico sobre el valor de uso de la ciudad (Hiernaux, 2018). Por un lado, se dejan ver los efectos de un espacio concebido por planificadores urbanos y el capital turístico que interviene el territorio desde una lógica económica y, por el otro, se tienen las prácticas cotidianas que reivindican el espacio contra de los grandes proyectos urbano-turísticos en La Paz a través de redes y movimientos sociales en un proceso de lucha política por y en el espacio (Ruano de la Fuente *et al.*, 2019).

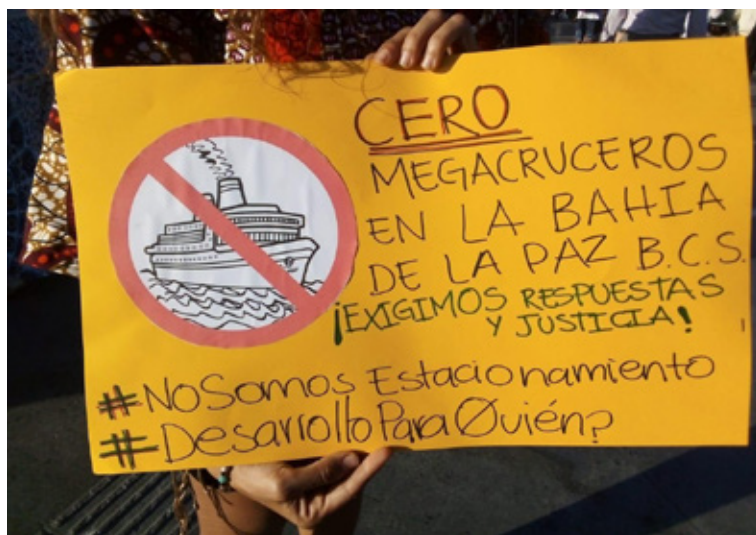
Al respecto se debe decir que en 2021 se dio a conocer que el exgobernador Carlos Mendoza Davis —a través de la Administración Portuaria Integral de Baja California Sur (API)— había otorgado el permiso y la concesión para la construcción de una nueva terminal de megacruceros con la capacidad de recibir hasta 150 al año. La concesión se otorgó por 25 años con la posibilidad de ampliarlo 20 años más, para usar y aprovechar “una superficie terrestre de 63,496.92 m² para la construcción, equipamiento y operación de una instalación para cruceros turísticos de uso público, así como el atraque en el muelle de uso público”, en el que dominaba el Muelle de Usos Múltiples No 2 del puerto, lo que se justificaba como un beneficio para la ciudadanía y del turismo en la ciudad (El Organismo, 2021, s/p).

Esta concesión se asignó a ITM Group y Carnival, empresa dedicada a proyectos turístico-inmobiliarios en destinos litorales en México y El Caribe, y dueña de cuatro de los cruceros anclados en la bahía de La Paz. Esta empresa tiene la intención de desarrollar el proyecto turístico-inmobiliario *Under the Sea* de la empresa Aquamayán Adventures S.A. de C.V. El plan maestro plantea la ampliación marítima del Puerto de Pichilingue, en el que se incluyen dos atracaderos con una inversión de 60 millones de dólares y la construcción de “un acuario, un museo, dos restaurantes, locales comerciales, cascadas, esculturas y, eventualmente, una playa artificial con una isla para niños y un centro nocturno con alberca” (Rebolledo, 2021a, s/p).

Tan pronto se supo que el apoyo a proyectos turístico-inmobiliarios de este talante fue impulsado por los tres órdenes de gobierno y el capital turístico, se multiplicaron las movilizaciones sociales y las expresiones en contra de este megaproyecto turístico. A través de diversos medios digitales, impresos y foros de discusión, organizaciones de la sociedad civil —como el Colectivo de Académicos Sudcalifornianos (CAS), La Defensa del Territorio BCS y el Colectivo Torpedo—, académicos, científicos y ciudadanos convocaron a una manifestación pacífica en el malecón de La Paz el 30 de abril de 2021; de esta manera se pudo documentar en campo más de un centenar de personas expresaron

su malestar ante las decisiones unilaterales del gobierno local y sus instituciones; surgieron consignas como “Cero megacruceros en la Bahía de La Paz”, “Exigimos respuesta y justicia”, “No somos estacionamiento”, “¿Desarrollo para quién?”, “No queremos mega nada”, “No al turismo voraz”, etcétera, lo que evidenció el rechazo a cualquier proyecto que implicara el despojo del territorio y la contaminación del medio ambiente (Figura 5).

Figura 5
CARTEL CON LEYENDA EN CONTRA DE LOS CRUCEROS EN EL MALECÓN DE LA PAZ



Fuente: Autores. 2021.

La movilización social extendió, a través de las redes sociales, sus reclamos de inconformidad en contra de los grandes proyectos turístico-inmobiliarios; en la plataforma Change.org se recolectaron firmas de la ciudadanía con el objetivo de comprometer y exigir una postura decisiva del exalcalde —perteneciente al partido de izquierda, Morena—, Rubén Muñoz Álvarez, en contra de estos desarrollos. La petición decía: “Ayúdanos a conseguir apoyos firmando esta petición que hacemos al gobierno del Estado de BCS y al Ayuntamiento de La Paz, así como a la Administración Portuaria Integral de Baja California Sur (APIBCS). No queremos una bahía contaminada ni llena de megacruceros” (Rebolledo, 2021b, s/p).

El movimiento social se ostentó en contra de la apropiación del patrimonio natural y de la privatización del espacio que solo beneficiara al capital turístico, activó a los distintos actores involucrados en el mercado turístico, pero, por otra parte, diferentes organizaciones empresariales del sector servicios sostenían la urgencia en activar este tipo de proyectos, al tiempo que minimizaban los efectos socioculturales y medioambientales que pudieran tener estos proyectos en La Paz.

La movilización social y la participación de diversas asociaciones de la sociedad civil como el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), hicieron que la empresa Aquamayan Adventure S.A. de C.V. sometiera al escrutinio de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) una Manifestación de Impacto Ambiental (MIA); el veredicto fue que el proyecto contravenía al reciente Plan de Desarrollo Urbano de La Paz (Rebolledo, 2021c, s/p). Así, con la llegada de Víctor Manuel Castro Cosío en el gobierno estatal y de Milena Quiroga al Ayuntamiento de La Paz —ambos del partido Morena—, la ciudadanía —a través de las redes sociales y diversas manifestaciones, foros, pláticas, manifestaciones artísticas y conversatorios— expuso ante ambos gobernantes las implicaciones ambientales, sociales y culturales que tendría la llegada de los megaproyectos de desarrollo turístico a la ciudad, entre otros, porque el estrés hídrico de la ciudad es un asunto nodal (El Organismo, 2022).

A consecuencia de la movilización y de las distintas manifestaciones sociales, se visibilizó la lucha y el conflicto existente por el derecho a una ciudad con un ambiente sano y menos desigual. La lucha política manifiesta en los movimientos sociales es reconocida como un derecho colectivo de sus habitantes, quienes expresaron ser un sector dispuesto a tomar los espacios públicos ante la imposición de proyectos que responden a intereses económicos que alcanzan la escala global (Ramírez, 2014).

En marzo de 2022 la empresa Aquamayan Adventures S.A. de C.V. desistió del proyecto y retiró su propuesta ante la negativa recibida de la MIA, por parte de SEMARNAT. No obstante, las mismas organizaciones sociales manifiestan que la empresa obtuvo un nuevo concurso que sugiere que el proyecto inmobiliario-turístico no se ha abandonado, sino que buscará ser ajustado para un nuevo concurso (Miguel, 2022, s/p).

Así, el fomento de un modelo de desarrollo urbano caracterizado por grandes complejos turístico-inmobiliarios ha generado un proceso contradictorio del cual surgen inevitablemente resistencias urbanas que cohesionan y activan políticamente a la ciudadanía, poniendo en jaque las estructuras de poder que controlan la producción del espacio urbano y que responden a lógicas económicas a distintas escalas (Harvey, 2021).

5. REFLEXIONES FINALES

Es evidente que la transformación funcional del espacio urbano de La Paz se inserta en un contexto global en el que el turismo como proyecto político ha tomado un papel relevante en la configuración y renovación de las ciudades litorales en México. En este caso, la transformación funcional del espacio ha favorecido un modelo de producción del espacio que prioriza las actividades vinculadas con el turismo, mismas que se han convertido en el principal mecanismo para la acumulación del capital. Esta forma de producir la ciudad al paso del tiempo ha traído consigo un proceso de desigualdad social y urbana que se expresa en la exclusión física y simbólica de sus habitantes.

El desarrollo de este trabajo desde un enfoque lefebvriano implicó entender al espacio como un proceso general de reproducción social inacabado y contradictorio, sostenido por la relación superpuesta entre lo percibido, concebido y vivido. Una interpretación compleja de la producción del espacio que no atribuye predominio alguno de estas dimensiones, sin embargo, la clave para su comprensión se basó en leerlas a través de un

proceso histórico y de relaciones de poder y dominación condicionadas por las relaciones sociales de producción capitalista en las que el espacio concebido se ha sobrepuesto por sobre las otras dimensiones.

En el caso de La Paz el proceso de turistificación pone en contexto un escenario contradictorio en el que los conflictos por y en el espacio desarrollan una lucha constante entre los espacios locales (vividos) y los procesos de racionalización económica (espacio global) orientada hacia el turismo que derivan en espacios banales, los cuales tienden a homogeneizar y sobreponer el valor de cambio por sobre el valor de uso del espacio urbano.

En un proceso de relación-tensión entre los habitantes de La Paz y el turismo se ha podido identificar que tanto el centro histórico como el malecón costero son dos espacios vividos a través de los cuales se ha construido gran parte del sentido identitario de sus habitantes. Estos espacios de representación son el escenario de los recuerdos, los valores y las añoranzas de un pasado comercial; no obstante, también son el espacio que mayor dinamismo e interés ha generado por parte del capital turístico e inmobiliario. De ahí el surgimiento de un espacio diferencial que expone una disputa por el uso y control de estos espacios.

Ante este escenario las movilizaciones sociales que han surgido han materializado y cohesionado a distintos actores sociales que buscan reivindicar el derecho a la ciudad al exigir al gobierno local un mayor diálogo y mejores políticas públicas que establezcan la importancia de los espacios comunes y públicos como parte de la vida cotidiana de sus habitantes y su importancia dentro de las dinámicas y prácticas sociales que dan sentido a la vida urbana de La Paz.

El reto está en poder encontrar alternativas y mecanismos institucionales que establezcan de manera clara políticas estratégicas de desarrollo urbano que condicionen y regulen la especialización turística al considerar equitativamente los espacios entre el turismo y sus habitantes, sin necesidad de someter a ninguna de las partes.

Declaración responsable: Los autores declaran que no existe ningún conflicto de interés con relación a la publicación de este artículo. Las tareas se han distribuido del modo siguiente. El diseño general del artículo ha sido obra del Dr. Mario Antonio Moreno Escobedo y el Dr. Álvaro López López, así como el apartado de Discusión de resultados. Las fuentes de información históricas y administrativas y las representaciones cartográficas han recaído en el Dr. Mario Antonio Moreno Escobedo. La aplicación metodológica, decisiones al respecto, redacción del texto y revisión bibliográfica y legislativa ha sido responsabilidad de ambos autores.

6. REFERENCIAS

- Ángeles, M., Gámez, A., y Bórquez, R. (2018). Neoliberalización, turismo y socioeconomía en Baja California Sur, México. En *Estudios Regionales en Economía, Población y Desarrollo* (Cuadernos de Trabajo de la UACJ).
- Ángeles, M., Gómez, I., y Juárez, E. (2015). Turismo y urbanización generalizada en zonas costeras. El caso del municipio de La Paz, Baja California Sur (México). En A. Gámez, A. Palafox, y M. Gutiérrez (Eds.), *La construcción del espacio turístico: Pro-*

- cesos, actores e impactos*. Instituto Sudcaliforniano de Cultura-Academia Mexicana de Investigación Turística.
- Ávila, N. (2023). La otra triada del espacio. Doreen Massey y las geometrías del poder. *Boletín de Estudios Geográficos* 120, 97–116. <https://doi.org/10.48162/rev.40.033>
- Bojórquez, J., Ángeles, M., y Gámez, A. (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. Revista de Ciencias Sociales, Issue 80*, 109–128.
- Calvario, Á., y Palafox, A. (2020). *La producción del espacio turístico en Puerto Morelos, México* (Colección Turismo). Alba Sud Editorial.
- Carlos, A. F. (2008). De la “geografía de la acumulación” a la “geografía de la reproducción”: Un diálogo con Harvey. *revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Vol. XII* (núm. 270) (143). Universidad de Barcelona.
- Castorena, L. (2000). *Palabras e imágenes de la Ciudad y Puerto de La Paz 1990-1959* (Primera Edición). Colegio de Bachilleres del Estado de Baja California Sur.
- Cócola, A. (2016). La producción de Barcelona como espacio de consumo. Gentrificación, turismo y lucha de clases. En *Cartografía de la ciudad capitalista. Transformación urbana y conflicto social en el Estado Español*. Traficantes de Sueños.
- Decrop, A. (1999). Triangulation in qualitative tourism research. *Tourism Management, Vol 20*, pp. 157-161.
- Delgadillo, V. (2017). Ciudad neoliberal y derecho a la ciudad. En C. Icazuriaga, M. Pérez, L. Téllez, y C. Zamorano, *Por el derecho a la ciudad: Diálogos entre academia y organizaciones sociales de la Ciudad de México* (pp. 95–106). Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. CIESAS.
- Díaz, R. Ibán. (2022). *Vender una ciudad: Gentrificación y turistificación en los centros históricos*. Universidad de Sevilla.
- El Economista. (11 de julio de 2017). *Presentan proyecto de remodelación del Malecón de La Paz*. <https://www.economista.com.mx/estados/Presentan-proyecto-de-remodelacion-del-Malecon-de-La-Paz-20170711-0084.html>
- El Organismo. (18 de abril de 2021). *Gobierno de BCS construye terminal para recibir 150 megacruceros en La Paz*. <https://www.elorganismo.com/gobierno-de-bcs-construye-terminal-para-recibir-150-megacruceros-en-la-paz/>
- El Organismo. (8 de febrero de 2022). *Censura API-BCS comentarios de habitantes de La Paz, luego de publicar «bienvenida» a cruceros—El Organismo*. <https://www.elorganismo.com/censura-api-bcs-comentarios-de-habitantes-de-la-paz-luego-de-publicar-bienvenida-a-los-cruceros/>
- Fernandes, C. (2001). Espaços de convergência e utopia: Um diálogo entre as obras de Milton Santos e de Henri Lefebvre. *Cadernos IPPUR*, Año XV, No 1, 137–146.
- Gámez, A. (2008). El crecimiento del sector turismo en Sudcalifornia. En M. M. Cariño y M. Monteforte (Eds.), *Del saqueo a la conservación: Historia ambiental contemporánea de Baja California Sur, 1940–2003* (pp. 365–390). Universidad Autónoma de Baja California Sur.
- Harvey, D. (1982). *The Limits of Capital*. Oxford, Basil Blackwell Publishers.
- Harvey, D. (2008). El neoliberalismo como destrucción creativa. *Apuntes del CENES, Vol. 27*(45), 10–34.

- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Akal.
- Harvey, D. (2021). *Espacios del capitalismo global: Hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual*. Akal.
- Hiernaux, D. (2004). Henry Lefebvre: Del espacio absoluto al espacio diferencial. *Veredas. Revista del pensamiento sociológico, Primer semestre* (8), 11–26.
- Hiernaux, D. (2018). Turismo y centros históricos: Un dossier candente. *Estudios Críticos del Desarrollo*, 8(14), 7–21. <https://doi.org/10.35533/ecd.0814.dhn>
- INEGI (2025). *Censo de Población y vivienda 2025*. <https://www.inegi.org.mx/microdatos/>
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers: Revista de Sociología, No.3*, 219–229.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio* (Primera edición). Capitán Swing.
- Lindón, A. (2020). La periferia: Fragmentos inestables de la ciudad vivida. *Perspectiva Geográfica*, 25(2), 15–33. <https://doi.org/10.19053/01233769.10548>
- Lizárraga, L. (2019). *La Implosión Explosión Urbana de la Ciudad de La Paz, Baja California Sur* [Tesis Doctoral]. Universidad Autónoma de Baja California Sur.
- Lizárraga, L., Ángeles, M., y Gámez, A. (2018). Transformaciones recientes del espacio urbano en la ciudad neoliberal: El caso de La Paz, Baja California Sur. En J. L. Bravo Silva, J. Juárez Mancilla, y J. M. Orozco Plascencia (Eds.), *Innovación y competitividad de negocios, perspectivas para el desarrollo económico* (Primera edición). Universidad de Guadalajara.
- López Levi, L. (2018). Las territorialidades del turismo: El caso de los Pueblos Mágicos en México. *Ateliê Geográfico*, v. 12(n. 1), 6–24.
- López-López, Á., y Gallegos, O. (2008). Diferenciación espacial y turismo en una localidad urbana del litoral del Golfo de México. En C. Carbonell, *Turismo, pobreza y Territorios en América Latina* (pp. 125–150). Universidad Externado de Colombia.
- López-López, Á. (2001). *Análisis de la organización territorial del turismo de playa en México, 1970-1996. El caso de Los Cabos, BCS* [Tesis Doctoral]. Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM.
- López-López, A., Cukier, J., y Sánchez, A. (2006). Segregation of the tourist space in Los Cabos, Mexico. *Tourism Geographies, Vol. 8, 4*, November, Routledge. DOI: 10.1080/14616680600922054, pp. 359-379
- Mansilla, J. (2021). *Ciudades turistificadas o una economía urbana que hay que gobernar*. El antropólogo perplejo.
- Marín, A. I., Blázquez Salom, M., Massé Magaña, M. V., Reyes Canseco, V., y Zizumbo Villarreal, L. (2020). La producción del espacio turístico en El Molinar de Levante (Mallorca). *Turismo y Sociedad*, 27, 21–41. <https://doi.org/10.18601/01207555.n27.01>
- Massey, D. B. (2007). *Geometrías del poder y la conceptualización del espacio*. Conferencia dictada en la Universidad Central de Venezuela, Caracas, 17 de setiembre, 2007.
- Massey, D. B. (2012). *For space* (1. publ., repr). Sage.
- Mattos, C. A. de. (2015). Lefebvre, producción del espacio, revolución urbana y urbanización planetaria. En C. A. de Mattos y F. Link (Eds.), *Lefebvre revisitado: Capitalismo, vida cotidiana y el derecho a la ciudad* (Primera edición). RiL editores.

- Mena, F. C. (2018). Urbicidio o la muerte litúrgica de la ciudad / Urbicide, or the city's liturgical death. *Oculum Ensaïos*, 15(1), 5. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v15n1a4103>
- Miguel, T. (2 de abril de 2022). *La presión ciudadana frena la construcción de un muelle de megacruceros en La Paz*. El País México. <https://elpais.com/mexico/2022-04-02/la-presion-ciudadana-frena-la-construccion-de-un-muelle-de-megacruceros-en-la-paz.html>
- Morales, C. A., y Baca, N. (2023). La producción del espacio turístico litoral y sus impactos sociales, el caso de Cancún, México. *Economía Sociedad y Territorio*, 23(72), 547–570. <https://doi.org/10.22136/est20231774>
- Murray, I. (2019). *Turistificación global: Perspectivas críticas en turismo*. Icaria.
- Ortega, J. (2000). *Los horizontes de la geografía: Teoría de la geografía*. Ariel.
- PDUCP. (2018). *Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de La Paz*, B.C.S. La Paz: Ayuntamiento Municipal de La Paz.
- Pereira, C., y Muniz, L. (2021). Urbanización turística y desarrollo desigual en la costa nordeste de Brasil: El papel de Prodetur/NE. *Henri Lefebvre-Encuentro Internacional*, 93–118.
- Piña, M. (2014). La Paz en prosa: recuento textual. En A. Guillén Vicente (Ed.), *Perspectivas urbanas: La Paz vista desde la universidad* (Primera edición). UABCS : Editorial Praxis.
- Piñeda, G. (2014). Estudios de Historia Urbana de la ciudad de La Paz. En A. Guillén Vicente (Ed.), *Perspectivas urbanas: La Paz vista desde la universidad* (Primera edición). UABCS : Editorial Praxis.
- Piñeda, G., y Núñez, S. (2018). Historia y economía urbana de la ciudad de La Paz. En J. Pérez, C. Cáceres, C. Ruiz, y J. Agúndez (Eds.), *Historia urbana de la ciudad de La Paz, Baja California Sur, México* (Primera edición). Universidad Autónoma de Baja California.
- Piñeda, T. (2018). El malecón: Una mirada a la ciudad de La Paz desde un espacio público. En J. Pérez, C. Cáceres, C. Ruiz, y J. Agúndez (Eds.), *Historia urbana de la ciudad de La Paz, Baja California Sur, Mexico* (Primera edición). Universidad Autónoma de Baja California.
- PMD. (2021). *Plan Municipal de Desarrollo*. Ayuntamiento del Municipio de La Paz, Instituto Municipal de Planeación.
- Ramírez, B. (2004). Lefebvre y la producción del espacio. Sus aportaciones a los debates contemporáneos. *Revista Veredas*, 5(8), 61–73.
- Ramírez Kuri, P. (2014). La reinención de la ciudadanía desde el espacio público en la ciudad fragmentada. *Inter Disciplina*, 2, núm. 2, 71–96.
- Rebolledo, R. (6 de mayo de 2021a). “Bajo del Mar”: *El puerto de cruceros que construirán en Pichilingue* | *Diario El Independiente*. <https://www.diarioelindependiente.mx/2021/05/bajo-del-mar-el-puerto-de-cruceros-que-construiran-en-pichilingue>
- Rebolledo, R. (12 de mayo de 2021b). *Reúnen firmas para sacar a los Cruceros de la Bahía de La Paz* | *Diario El Independiente*. <https://www.diarioelindependiente.mx/2021/05/reunen-firmas-para-sacar-a-los-cruceros-de-la-bahia-de-la-paz>
- Rebolledo, R. (26 de noviembre de 2021c). *Advierte CEMDA a Ayuntamiento que proyecto de megacruceros contraviene al PDU de La Paz* | *Diario El Independiente*.

- <https://www.diarioelindependiente.mx/2021/11/advierte-cemda-a-ayuntamiento-que-proyecto-de-megacruceros-contraviene-al-pdu-de-la-paz>
- Ruano De La Fuente, J. M., Iglesias J. E., y Polo V. C. (2019). El Madrid vivido: Los problemas urbanos desde la perspectiva de la ciudadanía en el contexto del turismo de masas. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 83. <https://doi.org/10.21138/bage.2826>
- Torres, F. (2016). Henry Lefebvre y el espacio social: Aportes para analizar procesos de institucionalización de movimientos sociales en América Latina – La Organización Barrial Tupac Amaru (Jujuy-Argentina). *Sociologías, Porto Alegre, ano 18, no 43, set/dez*, 240–270.
- Valiente, C. (2021). Turismo, despojo y resistencia en la zona costera del Golfo de California, 1887-2018. En M. Cariño, C. Valiente, y A. Ortega (Eds.), *Nuestro Mar. Historia ambiental del Golfo de California (siglos XVI-XXI). Volumen III. El Golfo de California: Un espacio excepcional (1900-2020)* (pp. 181–256). Comares.
- Valiente, C., y Cariño, M. (2020). Paisajes del capital financiero y ruptura de la territorialidad histórica de la costa occidental del Golfo de California por una nueva apropiación de la playa. En P. S. Urquijo Torres y A. F. Boni Noguez (Eds.), *Huellas en el paisaje. Geografía, historia y ambiente en las Américas* (Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental (ciga, unam), pp. 125–150). Universidad Nacional Autónoma de México.