



Boletín geográfico. Año XLI. N° 42(2) - 20202 pp. 59- 81
Departamento Geografía. Universidad Nacional
del Comahue. Neuquén
ISSN 0326-1735 ; e-ISSN 2313-903X
bibliocentral.uncoma.edu.ar/revele/index.php/geografia/index

TRANSFORMACIONES ESPACIALES DE LA CIUDAD PUERTO DE MAZATLÁN, MEXICO: 1980 - 2010

Lilia Susana Padilla¹
Rosa Alejandrina De Sicilia²

(Manuscrito recibido 7 de junio de 2020, en versión final 4 de diciembre de 2020)

Para citar este documento

Padilla, L.S. & De Sicilia, R. A. (2020). Transformaciones espaciales de la ciudad puerto de Mazatlán, México: 1980 a 2010. *Boletín geográfico*, volumen, 42 (2) 59-81.

Resumen

La ciudad puerto de Mazatlán ha sido objeto de intervenciones que han generado variaciones en su espacio, en el que se observa consolidación y fragmentación entre las décadas de 1980 a 2010; procesos que han impactado de manera significativa en su expansión urbana. El objetivo de la investigación es mostrar evidencias sobre este escenario, al dimensionar las transformaciones espaciales, en las cuales la ubicación y actividades económicas (portuarias, comerciales, turísticas y pesqueras) han sido detonantes para su desarrollo y atractivo para la población en busca de trabajo. Se resaltan sus rasgos geográficos, se propone una perspectiva de abordaje analítico y se aplica una metodología de orden mixto, cuantitativa cualitativa, que proporcionó cartografía derivada de imágenes de satélite de la cual se parte, para explicar los cambios registrados en el territorio de la localidad y asociarlos con acontecimientos característicos de cada decenio considerado. Los resultados muestran particularidades del crecimiento espacial en donde se detectan irregularidades espaciales en la tenencia de terrenos y en la construcción de viviendas, falta de planeación, variabilidad de densidades, ocupaciones no reguladas y diferencias socioeconómicas en los actores sociales que han participado en los cambios.

¹ Instituto de Geografía, Departamento de Geografía Social, Universidad Nacional Autónoma de México, Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, Cd. Mx., padilla@igg.unam.mx.

² Instituto de Geografía, Departamento de Geografía Económica, Universidad Nacional Autónoma de México, Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, Cd. Mx.. aledsm@igg.unam.mx

Palabras-clave: Transformaciones espaciales, Consolidación, Fragmentación, Periferias urbanas, Irregularidad espacial.

SPATIAL TRANSFORMATIONS FOR THE PORT CITY OF MAZATLÁN, MÉXICO: 1980 - 2010

Abstract

The port city of Mazatlán has been the object of interventions that have generated variations in its space, in which consolidation and fragmentation are observed between the decades of 1980 to 2010; processes that have significantly impacted its urban expansion. The objective of this research is to show evidence on this scenario by dimensioning the spatial transformations that it has registered, in which the location and economic activities (port, commercial, tourist and fishing) have been triggers for its development and attractiveness for the working population in searching for job. Its geographical features are highlighted, an analytical approach perspective is proposed and a mixed-order qualitative and quantitative methodology is applied that provides mapping derived from satellite images which are the starting point to explaining the changes registered in the territory of the locality and associating them with characteristic events of each decade considered. The results show particularities of spatial growth where spatial irregularities are detected in land tenure and housing construction, lack of planning, variability of densities, unregulated occupations, and socioeconomic differences in the social actors who have participated in the change.

Key-words: Spatial transformations, Consolidation, Fragmentation, Urban peripheries, Spatial irregularity

Introducción

Las ciudades puerto de México son de importancia para su economía; por vía marítima se maneja el 80% del comercio del país. Tal es el caso de Mazatlán, ubicada hacia la Cuenca del Pacífico en el estado de Sinaloa; puerto regional multipropósito que maneja cargas diversificadas (comercial, pesquera, agrícola e industrial y está habilitado para recibir turismo), para lo cual cuenta con infraestructura de primer orden.

Hasta mediados del siglo XX, Mazatlán fue la ciudad con mayor población y centro económico del estado de Sinaloa al que pertenece; sin embargo, la ciudad capital, Culiacán, asumió el primer lugar al construirse la Presa Sanalona que convirtió al cercano Valle Central en una región agroexportadora. Actualmente, Mazatlán es parte del grupo de ciudades que concentran la mayoría de las actividades económicas del estado junto con Culiacán, Mochis, Guasave y Guamúchil, que lideran la economía estatal.

En ese contexto, Mazatlán ocupa el segundo lugar a nivel estatal por su demografía y actividades económicas, ello se logra por la concentración de población y el equipamiento de orden superior con que cuenta la ciudad, como el aeropuerto internacional Rafael Buelna, el puerto de Mazatlán e infraestructura para el turismo, aunado a lo anterior, los elementos naturales (mar y playa) completan el escenario.

La ciudad puerto de Mazatlán al ser la cabecera municipal lleva a cabo el proceso administrativo, genera y produce el capital que mueve al Municipio, en el cual el puerto desempeña un rol fundamental; ambos son un todo, ciudad y puerto son un binomio en la estructura urbana con articulación sistémica.

Para el caso, el planteamiento del problema se deriva de lo que señala Villarreal (2007) que las ciudades, en su crecimiento espacial, son socialmente selectivas. De esta manera, ciertos grupos se ubican en asentamientos irregulares, con carencias marcadas de servicios, en contraste con otros, que cuentan con todo, como se advierte en Mazatlán.

Según González (2009), la concentración de actividades e irregularidad espacial hacen referencia a que, en algunas partes de su territorio, la población en Mazatlán se ha asentado en espacios no regulados oficialmente. Se ha creado conflictividad por ser una ciudad no planificada para un crecimiento que ha rebasado sus límites, además, no existen políticas suficientes y adecuadas para su funcionamiento. Cabe agregar que en ella las actividades que se desarrollan tienen demanda de espacios y servicios, no siempre compatibles con el ambiente urbano, ya que afectan el paisaje, el turismo o propician contaminación como las empacadoras de camarón o pescado, por citar algunas.

Derivado de lo anterior, la justificación de analizar el tema parte de la premisa de que Mazatlán constituye un incentivo para la población que busca trabajo, atraída por las ofertas laborales en la ciudad puerto, ya sea en el recinto portuario, en los hoteles y restaurantes para el turismo, en la industria relacionada con la pesca o en los servicios, lo que ha originado una expansión urbana irregular y transformaciones espaciales significativas desde 1980 a la fecha.

Con base a lo expuesto y en función de que los estudios geográficos examinan, entre otros aspectos, los espacios urbanos y de que, en algunos de estos, la concentración de población ha sido rápida, en especial en ciudades de países en vías de desarrollo como México, estos espacios enfrentan problemas en la distribución de personas, así como en el uso y consumo de suelo; temas que por su complejidad, propiciaron el interés por analizar las transformaciones espaciales que, derivadas de estos, se presentan en la ciudad puerto de Mazatlán.

Se considera como planteamiento hipotético que la ciudad puerto de Mazatlán registra expansión urbana irregular derivada de las actividades comerciales, portuarias, turísticas y pesqueras de relevancia. Muestra diferencias en el espacio urbano que ha crecido hacia la periferia con colonias populares de interés social o autoconstruidas y, paralelo a la costa, con fraccionamientos cerrados y edificaciones verticales; proceso de cambios que ha generado importantes transformaciones espaciales.

En función de estas consideraciones, el propósito de esta contribución investigativa es dimensionar las transformaciones espaciales en la ciudad puerto de Mazatlán y los objetivos son exponer la perspectiva de análisis, resaltar de la ciudad puerto de Mazatlán la importancia de los rasgos geográficos, mostrar la metodología aplicada y, como resultado, identificar las transformaciones espaciales que han originado una reconfiguración espacial, así como evaluar esos cambios y asociarlos con acontecimientos significativos por décadas.

Perspectiva de análisis

Las transformaciones espaciales en la ciudad puerto de Mazatlán se vinculan con aspectos económicos y demográficos que reconfiguran el entorno urbano, para cuyo análisis se han desarrollado teorías que proporcionan lineamientos orientativos aplicables al análisis del presente estudio. En esta línea, la Teoría de la Estructura Territorial Urbana, que parte de la existencia de una ubicación interrelacionada de complejos productivos, asentamientos, transporte, zonas de recreo y reservas en el territorio de la región; si se profundiza a escalas locales urbanas, se observan severas desigualdades de acuerdo con Balderas (2010) como sucede en la ciudad de Mazatlán.

En el mismo orden de ideas, De Terán (s/f) refiere que una ciudad:

Puede ser considerada como un conjunto de elementos, partes o componentes que forman un todo estructurado en función de relaciones de interdependencia, siendo precisamente la estructura, ese conjunto de relaciones mutuas e interdependientes que se van descubriendo a medida que se analiza la realidad que muestra diferencias. (p. 224)

La estructura territorial urbana y sus particularidades tienen diversas perspectivas de análisis entre las que destacan, una, la urbanización acelerada junto con la urbanización informal que han tenido un rol preponderante en su desarrollo; otra, que considera dos porciones territoriales dentro del entorno de la ciudad; la primera, al centro de la misma como el lugar de concentración de las funciones económicas principales (comercio y servicios, básicamente); la segunda, conformada por sectores específicos de asentamientos humanos en la periferia, que no significa la ausencia de este tipo de funciones, existen, pero en menor escala, según Cuervo (2015). Lo que debe resaltarse es la concentración de los servicios superiores, el comercio especializado y los principales centros de empleo en la primera; en la segunda, la continuidad del crecimiento urbano y la producción periférica de vivienda popular, en función de la importancia de las desigualdades sociales, como se aprecia en Mazatlán, al igual que en muchas ciudades del país.

Algo que se detecta en la ciudad objetivo de estudio y se encuentra en línea con lo que expresa Duhau (2013) es que:

La estructura territorial urbana, las tendencias socioespaciales de las ciudades en la era de la globalización se asocian con aquellas observadas en

las ciudades globales. La polarización social basada en el crecimiento de los grupos de altos ingresos vinculados a las actividades de comando global, la erosión de los grupos medios y el crecimiento de grupos sociales de bajos recursos que se van orientando hacia la periferia, lo cual implica una segregación creciente en términos espaciales. Lo que se detecta en la ciudad objeto de estudio. (p.18)

Cabe señalar que estas ciudades no son estáticas, en ellas se lleva a cabo un proceso que concentra a la población y a las actividades económicas, lo que conlleva a cambios no sólo demográficos, sino también económicos, sociales y espaciales. La posibilidad de hallar trabajo es mayor que fuera de ellas; los individuos tienen un acceso más fácil a una mayor variedad de bienes (privados y públicos), aunque no siempre vivienda y servicios, sin embargo, resultan atractivos para la población en busca de trabajo y mejores condiciones de vida.

En ese contexto, Mazatlán es una ciudad que se ha desarrollado inserta en el proceso de globalización, ya que varias de las actividades económicas que en ella se desarrollan son de escala internacional, como el turismo y el comercio por vía marítima, mismas que atraen población por cuestiones laborales. A pesar de ello, no siempre logran colocarse en algún empleo y se ven en la necesidad de buscar vivienda en áreas informales.

La Teoría de la Base Económica con vinculación regional, en función de la demanda externa (factores exógenos), que incide en la diversificación de actividades económicas (básicas y no básicas) formulada por Goodwin en 1949 y Metzler y Chipman en 1950, consideran que el crecimiento de una región tiene influencia en la demanda externa de bienes y servicios de otras regiones; a las industrias que desarrollan o exportan la demanda externa se les denomina “base económica” que es la capacidad de las industrias de la región para responder a la demanda del exterior de acuerdo a Tello (2006). Se consideraba a los sectores básicos y no básicos independientes sin interrelaciones; sin embargo, este escenario ha variado en las relaciones entre sectores y regiones esenciales para el desarrollo regional y consolidación de una base económica. Propin (2003) asevera que el desarrollo de una región se debe a la capacidad de exportación de bienes y servicios a otras regiones. Las actividades económicas básicas exportan a otra región, y las no básicas sirven a la población local.

Mazatlán muestra, en este ámbito, relaciones multiescalares, ya que se inserta en el proceso de globalización que tiene conexiones comerciales en las cuales resalta la importación y exportación de automóviles. Al respecto, el fabricante japonés Mitsubishi considera a este puerto como el segundo lugar en el litoral del Pacífico mexicano en transporte de sus vehículos por vía marítima; también se tiene la conectividad de cruceros que arriban al puerto, principalmente, provenientes de Estados Unidos. Esto demuestra la importancia que representan las relaciones comerciales y turísticas con el exterior de esta ciudad puerto, como sector representativo de las actividades básicas de su economía.

Área de estudio

La ciudad puerto de Mazatlán es conocida como “La Perla del Pacífico” por su clima, riquezas naturales y playas. Es el punto de confluencia del Océano Pacífico y el Golfo de California, frente al extremo sur de la península de Baja California con la que se enlaza vía transbordador. Se localiza en el municipio de igual nombre al sur del estado de Sinaloa, ubicado hacia el noroeste del país (a 21 kilómetros al sur del Trópico de Cáncer) (Figura 1). Presenta una extensión de 3068,48 km² (5.26% del total estatal).

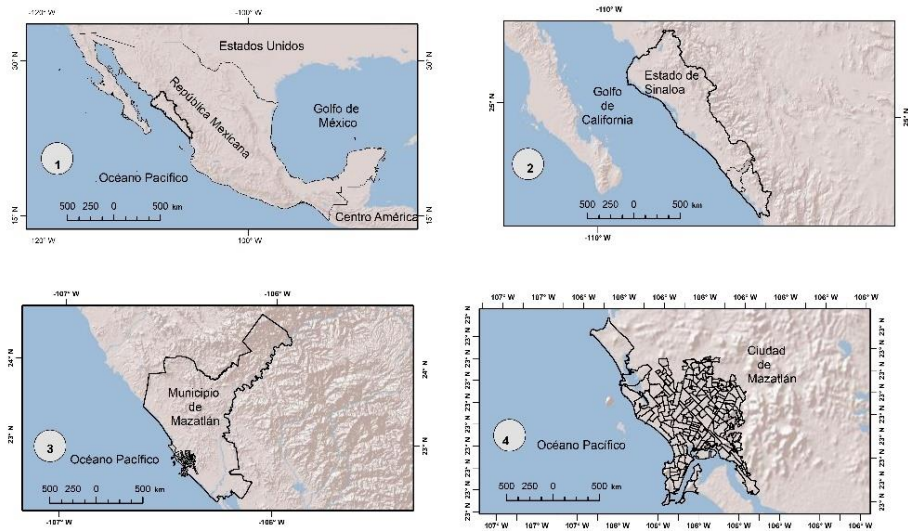


Figura 1. Localización de la ciudad de Mazatlán en los contextos nacional (1) estatal, (2) municipal (3) y configuración local (4). Elaboración propia a partir de datos de Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI, s/f b).

El municipio de Mazatlán limita al norte, con el municipio de San Ignacio y el estado de Durango, al sur, con el municipio de Rosario y el Océano Pacífico, al este, con el municipio de Concordia y al oeste, con el litoral del Océano Pacífico. Contiene al puerto homónimo, uno de los 16 principales del país, manejados por las Administraciones Portuarias Integrales (API Mazatlán) concesionadas a particulares.

A excepción de la planicie costera, la mayor parte del municipio presenta accidentes topográficos. En los límites con el estado de Durango penetra la Sierra Madre Occidental, de ésta se desprenden las sierras de los Frailes y de San Marcos, al noroccidente la del Quelite y en el sureste las de La Noria y del Metate. Los suelos dominantes son regosol en la costa central y cambisol en la costa norte y al pie de monte.

Sus costas se extienden a lo largo de 80 kilómetros y están compuestas por sedimentos arenosos. El Río Quelite, los Arroyos del Zapote, La Noria y Los Cocos forman parte de los recursos hidrológicos, entre los que se encuentran en el extremo suroccidental la Laguna del Huizache. También son importantes los esteros El

Infiernillo y El Sábalo. El clima predominante es el cálido subhúmedo con lluvias en verano, hacia el norte, hay climas templados semicálidos, subhúmedos con lluvias en verano y al oeste semisecos. La temperatura media anual es de 25°C. La vegetación es abundante al noroccidente y suroriente con selva baja caducifolia, en la parte alta de la sierra existen pino y encino, en la costa predomina la halófito. Cuenta con pequeños yacimientos de oro, plata, cobre y zinc; también, rocas calcáreas para la elaboración de cal y cemento, de acuerdo con lo que plantea el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN, 2014).

El municipio de Mazatlán registró para 2010 una población de 438.434 habitantes, el 15% del total estatal. La ciudad homónima tiene 381.583 habitantes, equivalentes al 87% del municipio (INEGI, 2010), con un estimado propio de 431.083 para 2018, lo que da cuenta de su primacía.

Materiales y método

Datos.

Las fuentes de información para el análisis cuantitativo están orientadas a determinar las transformaciones espaciales de la ciudad puerto de Mazatlán, fueron imágenes satelitales de la plataforma de Google Earth de los años 1985, 1990, 2000, 2010 y 2018, y del Instituto Nacional de Geografía y Estadística el Sistema para la Consulta de Información Censal, 2010 (INEGI, 2010) y las estadísticas de la Serie Histórica Censal e Intercensal de 1980 a 2010 de INEGI (s/f), con lo que se estableció la delimitación temporal.

Para el análisis cualitativo se examinaron referencias de aspectos económicos y sociales que complementan el estudio y fundamentan el abordaje analítico, a través del examen de diversas perspectivas y enfoques teóricos que potencian el desarrollo del trabajo, lo que dio pauta a la conformación de la estrategia metodológica y desarrollo del análisis respectivo.

Técnica de análisis.

Se definió como estrategia la aplicación de una metodología de orden mixto, cuantitativa-cualitativa, que se complementa con cartografía elaborada en un Sistema de Información Geográfica para la edición del mapa de las transformaciones espaciales de la ciudad puerto de Mazatlán, durante el periodo considerado para el análisis, correspondiente a las décadas 1980 a 2010. Además, se relaciona cada década con hechos históricos y económicos significativos. Para la cuestión explicativa, además, se hizo investigación bibliográfica y trabajo de campo. Se sigue la secuencia metodológica que se detalla a continuación en la Figura 2:

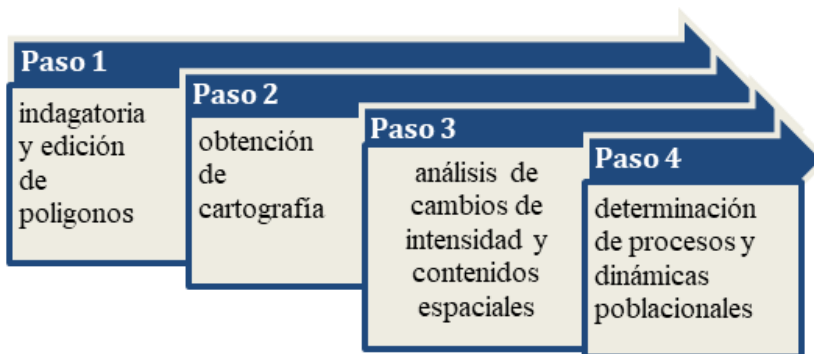


Figura 2. Secuencia Metodológica.

- ✓ Paso 1. Después de llevar a cabo una amplia indagatoria, cartográfica, estadística y bibliográfica, en la cual se detectó la incorporación de localidades pequeñas de los alrededores, que con el tiempo fueron susceptibles a la conurbación, se obtuvo una primera aproximación de la mancha urbana, en la cual se incluyen las localidades de El Castillo (la más cercana y por lo tanto la primera en incorporarse), Los Ángeles y Villa Unión, unidas por una franja de fábricas y viviendas en ambos lados de la carretera, que debido al nivel de agregación se integraron, posteriormente, en el mapa final a partir de los cambios observados en las imágenes satelitales históricas de la plataforma de Google Earth de los años 1985, 1990, 2000, 2010 y 2018. Cabe señalar que, a manera de recorte metodológico, se consideraron estos parámetros debido a que el año 1985 era la fecha antecedente con mayor definición de las imágenes de satélite de la Plataforma Google Earth; en concordancia para la población se consideró la fecha de 1980 por ser el censo oficial más cercano que le antecedía, y el año 2018 se obtuvo con la fórmula de “tendencia” como una estimación representativa reciente, ya que la fecha de inicio de este trabajo correspondió a 2019.
- ✓ Paso 2. Con los años ya establecidos, se continuó la creación y edición de los polígonos de crecimiento en los diferentes periodos; esto se hizo a partir de las herramientas de historial de imágenes y de creación de polígonos de la propia plataforma. Una vez obtenidos los polígonos, se pudo observar los cambios de uso de suelo, de agrícola a urbano de cada periodo considerado. Los polígonos delimitados se exportaron en formato (KML) para la elaboración cartográfica en otro software. Una vez georreferenciados se tenía ya la mancha urbana en cada lapso considerado. De esta manera, se logró tener aquellos polígonos que representaban la superficie de la ciudad puerto en los diferentes periodos considerados; se obtuvo así el mapa inicial.
- ✓ Paso 3. Al tener los polígonos en formato KML, a través del software ArcGIS, versión de ArcMap 10.5, se hizo la conversión a *layer* con la siguiente secuencia de la herramienta onArcToolBox>Conversion Tools>From

KML>KML to layer. Hecha esta conversión el archivo *layer* se transformó para su representación de manera más sencilla a un archivo *shapefile*(shp). Asimismo, los rasgos complementarios del mapa fueron asociados con otros archivos (shp) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía del Sistema para la Consulta de Información Censal (INEGI, 2010). Adicionalmente, con un mapa base de ArcMap, al mapa inicial, se le dio contexto con rasgos geográficos complementarios, relieve, corrientes y cuerpos de agua. Se generó así el contexto del mapa final con sus características geográficas que ofreció una visión completa del entorno en cuanto a las transformaciones de la superficie de la ciudad puerto de Mazatlán. Así se pudo conocer en el mapa final la dinámica de los cambios de intensidad en el uso del suelo y contenidos espaciales como nuevas infraestructuras urbanas, fraccionamientos cerrados y apropiación de terrenos para asentamientos irregulares.

- ✓ Paso 4. Para obtener la población de los lapsos seleccionados se consideró como punto de partida los cambios espaciales con un importante dinamismo en la ciudad de Mazatlán a partir de 1980, ya que se detecta una notable ampliación de las colonias con irregularidad en tenencia y vivienda y que propiciaron el aumento de población. Para conseguir esta información se consideró la Serie Histórica Censal de INEGI-ITER para los censos de 1980, 1990, 2000 y 2010 y estimación para 2018. A este respecto cabe mencionar que se consideraron los parámetros explicados en el paso 1.
- ✓ De esta manera, para complementar la explicación del mapa, se asociaron superficie y población y se obtuvo la determinación de procesos de cambios espaciales en sus lugares de asentamiento y dinámicas poblacionales en cuanto a volumen en los periodos considerados.

Con esta batería de parámetros cartográficos y numéricos los resultados se plasmaron en un mapa en el que se determinaron las transformaciones espaciales de la ciudad puerto de Mazatlán, cuyo abordaje analítico se realizó por décadas de 1980 a 2010 siendo la fuente primaria de esta investigación.

Dinámica de las transformaciones espaciales en la ciudad puerto de Mazatlán décadas 1980 - 2010

Como afirma Velarde (2009) la reconfiguración en el espacio urbano es un proceso social, ocurre en un tiempo y territorio determinado, el espacio geográfico vincula lo social y lo físico. Dentro de este tejido de vínculos en lo que se refiere a los distintos tipos de espacios, resaltan dimensiones en el caso de la ciudad puerto de Mazatlán de su área urbana y de la población que en ella se asienta.

En este sentido, cabe señalar que muchas de las ciudades litorales del mundo tienen uso intensivo de la franja costera, motivando que su planeación sea reactiva más que proactiva como considera González (2009).

En el caso de estudio, la diversificación de algunas actividades económicas al ampliar su conexión a escala internacional, ha derivado en que estas resultan atractivas

para la población, por lo que se genera inmigración proveniente, tanto del municipio como del interior del mismo estado como de otros cercanos, originando cambios en la estructura territorial urbana; transformaciones en las cuales la población se ha visto involucrada en invasiones con problemas graves que no le permiten a la ciudad funcionar de manera eficiente.

En concordancia con lo expuesto, como manifiesta Capel (2002), las actividades productivas de una ciudad hacen reflexionar acerca de las dimensiones de su morfología urbana, resultado de la economía, técnica, cultura y cuestiones sociales, observables a través del paisaje urbano que caracteriza su estructura territorial. Perspectiva que resulta idónea para comprender las transformaciones espaciales que ha registrado Mazatlán y la configuración actual de su territorio, así como la población que alberga. Los cambios poblacionales pueden apreciarse en la Figura 3, y el incremento en la superficie en la Figura 4; el área urbana en los parámetros temporales considerados se obtuvo de las imágenes de la plataforma Google Earth; en ambos se presenta un comparativo con el municipio.

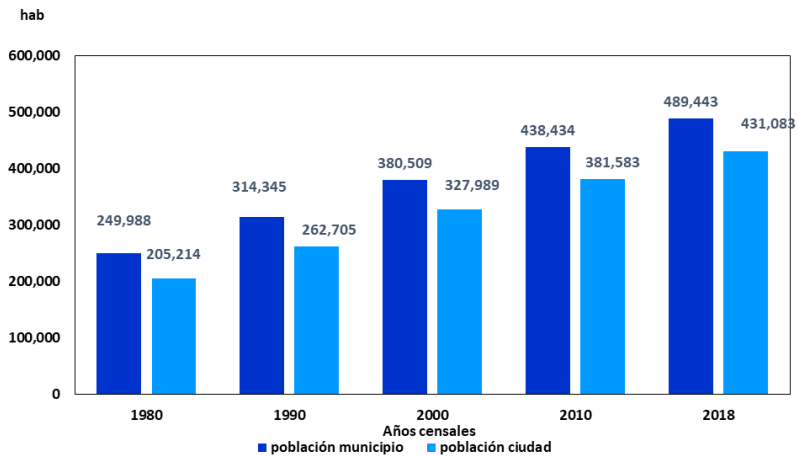


Figura 3. Número de habitantes del municipio y ciudad de Mazatlán. Fuente: Datos de Instituto Nacional de Geografía y Estadística, Principales resultados por localidad (INEGI-ITER 1980, 1990, 2000 y 2010 y estimación de 2018).

Se observa que, en términos generales, las proporciones que numéricamente registra la ciudad de Mazatlán, en cuanto a la población, según los censos de población y vivienda consultados y la estimación realizada, pasó de ser de 205.214 habitantes para 1980 a 431.083 en 2018; o sea que se duplicó en el periodo de análisis. Este dato es relevante por el hecho de que desde 1980 la población ya se venía asentando muy próxima al núcleo urbano central, probablemente por lo cercano a las instalaciones portuarias, así como en los pueblos vecinos de origen ejidal que luego se fueron incorporando.

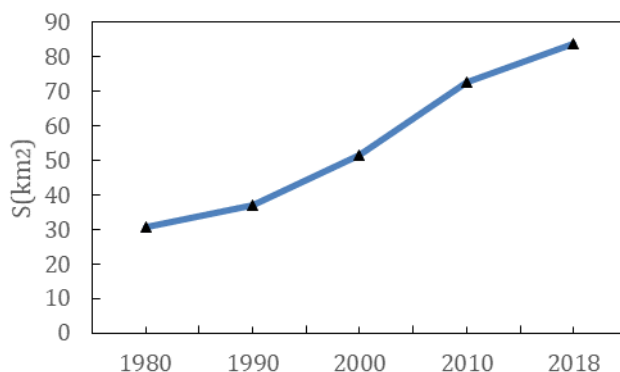


Figura 4. Crecimiento de la superficie de la ciudad de Mazatlán (superficie del municipio 3068.48 km²). Fuente: Calculado a partir de Imágenes Satelitales de la plataforma Google Earth 1985, 1990, 2000, 2010 y 2018.

En cuanto al crecimiento, en los mismos parámetros temporales, esta pasó de registrar 30.57 km² para 1980 a contar con 83.94 km² en 2018, lo cual representa un aumento de 53.37 km², es decir que prácticamente se triplicó.

El siguiente producto cartográfico (Figura 5) expresa la conformación de la ciudad y su transformación; se advierte que se extendió hacia las zonas norte y periféricas, en donde el uso de suelo ha sido básicamente destinado al habitacional, por lo que la zona de predominancia de actividades económicas portuarias, turísticas, comerciales y de servicios se concentran próximas a la costa, coincide con la zona turística y portuaria. Se observa un crecimiento hacia la periferia y policéntrico asociado con particularidades en los periodos analizados.

Década de 1980: antecedentes del crecimiento espacial de la ciudad puerto de Mazatlán.

Mazatlán debe su desarrollo principalmente a sus actividades portuarias, en la etapa colonial fue refugio de piratas. Hasta fines del siglo XVIII inició su actividad como puerto comercial. En el siglo XIX, las rutas terrestres y el comercio permitieron que la navegación fuera la base del intercambio internacional. El año de 1822 significó su despegue como centro mercantil; la localidad vio cambios en las instalaciones portuarias, ya para mediados del siglo XIX, contaba con aduana y muelle de piedra (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Instituto Municipal de Planeación, Secretaría de Desarrollo Social [SEDATU, IMPLAN & SEDESOL], 2012).

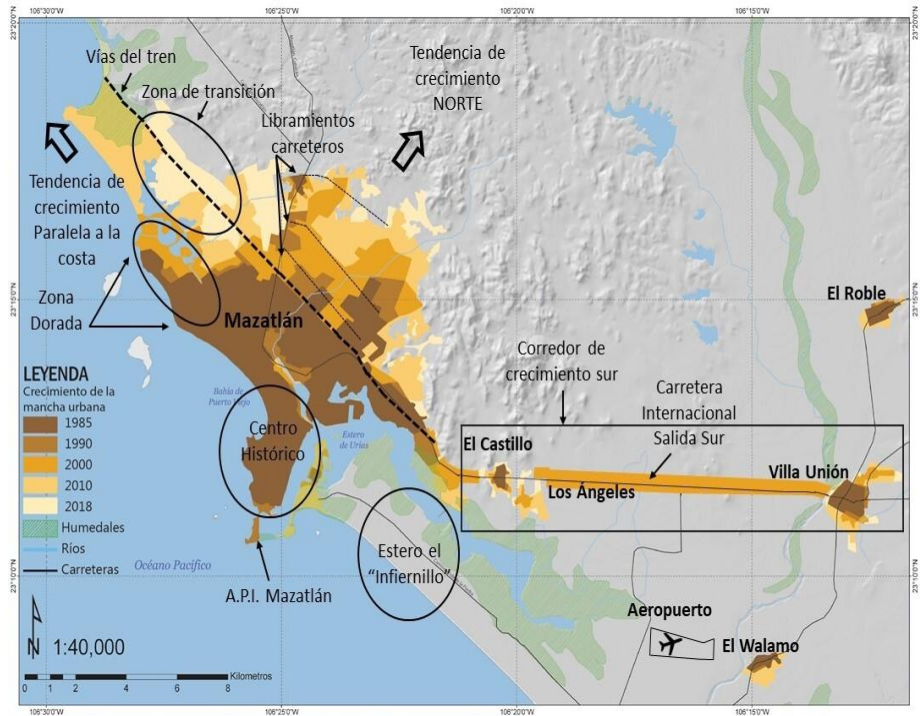


Figura 5. Tendencia de crecimiento espacial de la ciudad puerto de Mazatlán 1985, 1990, 2000, 2010 y 2018. Fuente: imágenes satelitales de la plataforma Google Earth para los mismos años.

Hacia el siglo XX se modificó el tejido productivo y empresarial, cuando la minería fue desplazada por la pesca como fuerza motora de la base económica regional, especialmente, de camarón, que incorporó industrias como astilleros, congeladoras, enlatadoras y empresas de abastecimiento conexas a éstas; lo que influyó indirectamente en el crecimiento espacial de la ciudad de Mazatlán al crearse nuevos empleos atractivos para la llegada de población que requería viviendas que, en muchos casos, sólo pudo obtener en condiciones de tenencia y construcción de irregularidad.

A fines de la década de los setentas del mismo siglo se presentó, la sustitución de empresarios extranjeros por nacionales, fenómeno procedente desde mediados de este siglo, se consolidó en la década posterior de los ochentas como un proceso de reconversión productiva y empresarial que se mantiene hasta la llegada de la década de 2010, de acuerdo con Román y Aguilar (2010), el cual incidió en la diversificación de su economía.

La ciudad de Mazatlán en su faceta turística con las características que actualmente se conoce, proviene de los años sesenta del siglo pasado cuando turistas fueron descubriendo y promoviendo la belleza de sus playas y se edificaron grandes hoteles en la Zona Dorada, que dieron pauta a la creación de los actuales Playa Mazatlán, Palms Resort of Mazatlán Theolocal Hotels Mazatlán y otros, como El Emporio y Holiday In. Además, se empezaron a promover atracciones como el malecón, el Teatro Ángela Peralta, la Isla de la Piedra, paseos en la playa en vehículos todo terreno, terminal marítima, Basílica de Mazatlán y recorrido gastronómico por el mercado, entre otros, para los visitantes. En este lapso, la industria turística aunada a la pesquera, contribuyeron en la generación de empleos e incremento de población y, por consecuencia, en la expansión de la ciudad.

Mazatlán se caracterizaba en esta década por transformaciones espaciales producto de procesos de urbanización popular en algunas áreas y, en otras, con un *boom* inmobiliario con capital privado e instrumentos legales de planeación urbana como delimitar el uso y destino del suelo, definir reservas ecológicas, normar asentamientos, son solo algunos según considera Benlliure (s/f).

Derivado de lo anterior, se crean colonias irregulares, condición que ya se venía arrastrando, pero que se consolida a fines de este decenio, coincide con el comienzo de los procesos de urbanización popular, que son resultado de la incapacidad de los gobiernos y la economía de ofrecer vivienda a la población, por lo que en Mazatlán se desarrolló un urbanismo popular en la periferia, compuesto de asentamientos en zonas irregulares de baja rentabilidad, con casas no consolidadas, con materiales deficientes y de autoproducción en condiciones de irregularidad legal; situación que con el tiempo supuso la llegada de las primeras colonias populares, en otros términos, coincidentes con asentamientos de origen irregular en proceso de regularización. De acuerdo con lo que se expresa en la Teoría de la Estructura Territorial y que se observa en las ciudades latinoamericanas.

Lo antes expuesto, fue consecuencia del desigual acceso a la vivienda formal y obtenida entonces a través créditos, en su mayoría otorgados por las instituciones oficiales, como el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) y Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado (FOVISSSTE) que proporcionan viviendas a bajos costos pero regularizadas, proceso que se aprecia en la ciudad como manifiestan Osuna y Cortés (2019).

Década de 1990: inicio del crecimiento espacial acelerado de la ciudad puerto de Mazatlán.

En este decenio, la periferia de Mazatlán concentró una población reducida apenas superior a los 10.000 habitantes en las colonias de interés social con viviendas obtenidas por medio de los créditos arriba mencionados y populares con su característica de irregularidad. Paradójicamente, el patrón de urbanización alcanzó su punto máximo de producción en esta década, superando en número al total de colonias populares establecidas. Se tuvo la creación de 21 nuevos fraccionamientos, algunos condominios verticales en la Zona Dorada, una de las mejores de Mazatlán, y 10

colonias de interés social, que obtienen vivienda por créditos populares con grandes deficiencias de construcción (Osuna & Cortes, 2019).

Cabe señalar que se entiende como fraccionamientos aquellas viviendas catalogadas como “turística residencial” en espacios cerrados de alto nivel y edificios de vivienda vertical de lujo denominados “condominios” como segundas residencias de turistas ubicados en la Zona Dorada, la Avenida del Mar y Paseo Claussen, porción conocida como el “Nuevo Mazatlán”; en contraste con las viviendas de interés social derivadas de instituciones de gobierno que se construyeron hacia la periferia y las colonias populares que, como se ha venido mencionando, son asentamientos irregulares, con carencia de servicios (Rodríguez, 2011) con inadecuada red de infraestructura básica, condiciones de vivienda deficientes y muchas autoproducidas.

La tendencia de verticalización fue consecuencia de la construcción de muelles, marinas y negocios inmobiliarios sobre el corredor Marina-Sábalo-Cerritos, situados en el denominado “Nuevo Mazatlán” contenidos en el Megaproyecto turístico “Marina Mazatlán”, detonante del *boom* inmobiliario local y de cambios en el paisaje urbano, con la gran transformación que este proyecto produjo en el estero El Sábalo a principios de los años 90s del siglo XX. (Rodríguez, 2011, p. 53)

Sin embargo, respecto a lo anterior algunas de las construcciones en esa parte del área urbana a más de 25 años de iniciar su edificación, aún continúan sin concluirse o quedaron los terrenos baldíos.

En este decenio, ocurre la creación de la Administración Portuaria Integral (API) hacia 1994, constituida como sociedad mercantil a través de la concesión del puerto a particulares, que permitió obtener mejor calidad en la prestación de servicios portuarios, y atrajo aún más a la población a la ciudad puerto de Mazatlán. Además, ha contribuido a crear la infraestructura portuaria básica y esencial para el desarrollo económico del puerto. Ello como parte de una reconstrucción del Sistema Portuario de México que se manifestó en una transformación de este sector en cuanto a infraestructura, organización, operación y tecnología de los principales puertos del país, entre los que se incluía el de Mazatlán.

Brugués y Rubio (2009) son de la opinión de que el crecimiento de la ciudad, entre 1990 y 1995, tuvo una fuerte tendencia hacia el norte sobre la Carretera Internacional a Culiacán y al este de esta. La ubicación de Mazatlán y el límite natural de la zona costera hacia el sur y el este condicionan que la expansión urbana tenga el sentido descrito hacia las periferias norte y sur (ver Figura 5).

A finales de esta década por instrucciones del Gobierno Federal comenzó la explotación de las riquezas costeras, la ciudad puerto se convirtió en uno de los destinos turísticos más atractivos del país; creció notablemente en lo económico, industrial, cultural, social y en lo espacial, hasta convertirse en una de las principales ciudades del noroeste de México.

De manera que los elementos, partes o componentes de la ciudad de Mazatlán conforman un todo estructurado con interrelaciones de acuerdo con la Teoría de la

Estructura Territorial Urbana. En ese tiempo, su puerto se consideró el más importante en el Pacífico, lugar que posteriormente perdió cuando Manzanillo y Lázaro Cárdenas cobraron gran auge como puertos internacionales.

No obstante, Mazatlán recuperó en este decenio parte de su antigua influencia económica, cultural y hasta política. Aunado a una reapertura comercial, sin embargo, ocurrieron también graves problemas con el narcotráfico, como sucedía en gran parte del país.

Década de 2000: consolidación del crecimiento espacial de la ciudad puerto de Mazatlán.

La ciudad puerto de Mazatlán, al formar parte de una de las rutas marítimas de mayor movimiento para el comercio que es la Cuenca del Pacífico, constituye una importante salida de productos de exportación provenientes del centro y norte del país. Desde entonces era atractiva para la población por las fuentes de trabajo que ofrecía, derivadas de la actividad portuaria; destacaba el turismo de cruceros en vías de expansión que entonces propiciaba una significativa derrama económica que se reflejó en beneficios especialmente para el puerto y en menor escala en la ciudad.

Lo anterior muestra que las actividades básicas derivadas de su internacionalización como el turismo de cruceros y la exportación de camarón han sido fuentes de empleo de relevancia.

En este periodo algunos asentamientos se establecieron mediante invasiones, ocupándose espacios que podrían haber sido muy útiles para la ampliación del puerto, como las aldeañas colonias Lázaro Cárdenas y Gabriel Leyva, cercando el crecimiento del recinto portuario.

En consecuencia, en este lapso su estructura territorial urbana se vio sumamente afectada por la creación de colonias populares que albergaban a sectores de población que laboraban en la zona hotelera de la costa, en el puerto, en el comercio y servicios, por lo que tenían que trasladarse a esta porción de la ciudad. Respecto a esta situación, cabe destacar que para ingresar al puerto y a las zonas turísticas tenían que cruzar la ciudad incrementando el congestionamiento vehicular, como menciona González (2009) con la consiguiente afectación a las vialidades.

En esta década señalan Brugués y Rubio (2009), se aprecia un modelo de estructura urbana policéntrica; el área de mayor jerarquía se ubica ligeramente hacia el norte de la zona del extremo sur del malecón y centro histórico que reúne las mejores condiciones urbanas. Es notoria la localización de centros de barrio especializados³ con cobertura espacial casi en toda la mancha urbana; no obstante, de tratarse de una ciudad orientada a los servicios turísticos, localizados en su mayoría en las colonias populares.

³Los centros de barrio son concentraciones de servicios que sirven a amplias áreas de habitantes de los centros de población, siendo común que ubiquen usos de comercio y servicios de mayor impacto para las colonias populares y fraccionamientos de interés social.

En el arribo del siglo XXI, ya fuese por medio del arriendo a terceros o la venta a los desarrolladores, se registró especulación del suelo ya que, hubo gran demanda y acaparamiento de terrenos que luego no se ocuparon, situación que provenía desde la década anterior; ello generó baldíos, en especial hacia la zona de la ciudad conocida como “Nuevo Mazatlán” por la Zona Dorada manteniendo espacios sin edificación, sin ser aprovechados debido a que los dueños no los pudieron vender ni tenían dinero para construir.

Al finalizar la primera década del segundo milenio, la población del sector nororiente sobrepasaba los 80.000 habitantes, siguió asentándose en las colonias de interés social y populares, principalmente en las últimas; estableciéndose en asentamientos en condición de irregularidad. Se tuvieron en esta década tres asentamientos irregulares y siete colonias populares en proceso de regularización. La construcción de fraccionamientos siguió resultando mayor que en los otros patrones de urbanización, teniendo un total de 14 nuevos en la zona costera (Osuna & Cortes, 2019).

De lo anterior, se desprende que el crecimiento del área urbana durante esos años resultó de importancia, si se le compara con la década que antecede puesto que se incrementó 14.71 km² alcanzando 51.57 km². Se observa que el crecimiento del área urbana se dispara a partir de la década del 2000.

El crecimiento de la ciudad puerto de Mazatlán continúa con una expansión hacia las orillas, empieza a extenderse hacia al sur acercándose a la vecina localidad de Villa Unión, en dirección a la Carretera Internacional Salida Sur de la ciudad y da paso a una rururbanización, al observarse una urbanización del medio rural que la ha unido con el municipio de Concordia. Asimismo, se aprecia un corredor de crecimiento con uso del suelo comercial, industrial y habitacional claramente delimitado hacia la Carretera Internacional Salida Sur en el mapa anexo (ver Figura 5). Estas comunidades aledañas fueron quedando dentro de la mancha urbana, traspasando los límites del municipio que tiende entonces a formar un aglomerado urbano (Villarreal, 2007).

Hacia otra zona se aprecia que el perímetro urbano fue rebasado por el crecimiento inmobiliario, de ahí que se proyectó extender su límite que terminaba en el kilómetro 2.5 hasta el kilómetro 10 como mínimo, en la colindancia con el municipio de San Ignacio hacía el norte de la ciudad (Rodríguez, 2011).

Lo antes expuesto muestra que no existía una adecuada planeación urbana, lo que ponía ya desde entonces en riesgo el desarrollo sustentable, al ser una ciudad turística que afecta notoriamente el ambiente; es trascendental, que la planeación deba realizarse en función de la población y no del turismo que debe estar controlado y acertadamente promovido, situación que no ocurría en Mazatlán (Villarreal, 2007).

Se advierte que no se han utilizado suficientemente los instrumentos de planeación urbana para la ejecución de proyectos, obras, acciones e inversiones que son de naturaleza y características muy variadas, atendiendo a su finalidad pueden mencionarse, por ejemplo, instrumentos para adquirir los terrenos necesarios para llevar a cabo proyectos de infraestructura vial, otros enfocados en la regulación de las actividades de aprovechamiento inmobiliario, y los que se avocan al establecimiento

de medidas de control, por citar algunos. Los cuales pueden agruparse en seis tipos: 1) planeación y regulación, 2. adquisición de suelo, 3. control, 4. gestión, 5. financiamiento y 6. fomento; cuyo análisis para la ciudad de Mazatlán constituyen elementos para realizar otra investigación.

Hasta el cierre de 2009, se mantenían los proyectos de construir complejos verticales sobre el paseo costero, en su mayoría diseñados para fungir como condominios de tiempo compartido. Se advierte un crecimiento paralelo a la costa desde la Zona Dorada.

Al respecto, Rodríguez (2011) expresa que se aprecia:

Un mayor desorden hacia el nororiente que se manifiesta en lo que ocurre en “el ramo inmobiliario”, que se convirtió en la competencia más desleal y directa de la industria hotelera local, pues el interés tanto de inversionistas como de visitantes extranjeros se concentró en la edificación y compraventa de viviendas de alto nivel de tipo vertical. Además, la inclinación por parte de los visitantes extranjeros para instalarse como residentes ya sea temporal o permanentemente incitó la competencia con la población local por espacios públicos, servicios, vivienda e incluso de empleos. (p. 156)

Además, Harvey & Smith 2005 citado por Rodríguez (2011 p, 20)) con quienes coincide en que sigue reproduciéndose el urbanismo convencional con esa “arquitectura banalizada y estandarizada que caracteriza al urbanismo «globalizado», lo mismo que el uso y el abuso de las arquitecturas ostentosas para marcar simbólicamente las zonas de excelencia”. Esto en contraste con la problemática hacia el nororiente de la ciudad de Mazatlán en donde proliferan las colonias populares como más adelante se manifiesta.

Cabe destacar que, para fines de esta década al ocurrir la crisis de 2009, la zona de “Nuevo Mazatlán” se ve afectada por la reducción de construcciones de condominios y fraccionamientos, siendo aquellos que resintieron de manera más significativa esta situación los trabajadores de la rama de actividad de la construcción (Rodríguez, 2011).

Década de 2010: fragmentación del crecimiento espacial de la ciudad puerto de Mazatlán.

Desde 2011 Mazatlán es considerada “La Puerta del Corredor Económico del Norte” que significa una oportunidad estratégica para el desarrollo de Sinaloa: mayor competitividad, retención y atracción de inversiones e incremento en la generación de empleos mejor remunerados.

No obstante lo anterior, las nuevas colonias populares al nororiente de Mazatlán se caracterizaron por medios y bajos niveles de densidad poblacional (70 o 50 hab./ha) y habitacional, y bajos niveles de consolidación urbana (viviendas autoconstruidas de baja calidad con materiales precarios como madera, lámina o cartón, carencia de servicios básicos, poca diversidad de usos de suelo, lejanía con

vialidades principales y rutas de transporte público) aunque ocupan amplios espacios se aprecia un proceso de expansión, representado por las colonias Lomas de las Torres, Lomas del Ébano, Ricardo Flores Magón, Rincón del Valle, Miguel Hidalgo y Costilla, Doña Chonita y El Conchi. Por el contrario, las edificaciones verticales algunas de las cuales a la fecha cuentan con más de 25 años, tienen vialidades con pavimentación y construidas a partir de materiales duraderos, resultado de los procesos de consolidación urbana en las zonas del “Nuevo Mazatlán” por la Zona Dorada (Osuna & Cortes, 2019) hacia donde se encuentra la infraestructura hotelera de más alto nivel.

Se aprecia en la ciudad de Mazatlán la confrontación de dos modelos de urbanización, uno a partir de la promoción inmobiliaria privada y, otro, a partir de la urbanización popular, con heterogeneidad socioespacial. Ocurre un reacomodo con la fragmentación del espacio urbano de la ciudad puerto de Mazatlán, con una dualidad que se viene acarreado desde el inicio del periodo de análisis de este trabajo, así como la convergencia de dos sectores poblacionales en la urbanización popular: uno compuesto de aquellos que han podido acceder a un crédito para la adquisición de una vivienda terminada o bien que han adquirido un lote económico con tenencia del suelo regular, en contraste con otro que se posesiona del espacio de manera irregular para la autoconstrucción de vivienda con la problemática que esto conlleva.

Asimismo, es evidente que la periferia nororiente de Mazatlán se perfila como un caso concreto de los procesos de urbanización popular en su fase de expansión urbana (ver Figura 4). Hay franjas que denotan progreso y desarrollo inmobiliario, mejores vialidades y servicios a lo largo de la costa rumbo a la salida a Culiacán; el opuesto, zonas de exclusión y marginalidad con población asentada en espacios con deficiencias en los servicios públicos indispensables para cubrir sus necesidades básicas localizadas precisamente hacia la parte nororiente de la ciudad (Osuna & Cortes, 2019; Velarde, 2009).

Hacia las “colonias populares” en las periferias de la ciudad se ubican las casas de las personas que trabajan en abastecer la mano de obra industrial, de construcción y de servicios, afectada por una precarización del ingreso (Velarde, 2009); en consecuencia, al no contar con una economía solvente para obtener o construir vivienda formal en las zonas ya establecidas, optaron por instalarse en las orillas de esteros, invadiendo espacios naturales y en situación de riesgo e irregularidad en la tenencia, en localizaciones que implican mayor dificultad y costo para llevar los servicios, lo que originó un rezago en la dotación, generándose espacios formalmente estructurados, pero sin servicios, esta situación sugiere proletarización de la población (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Instituto Municipal de Planeación, Secretaría de Desarrollo Social - SEDATU, IMPLAN & SEDESOL, 2012).

Además, la anterior situación se hace más grave como expresa Ramírez (2019) ya que originó que, en la actualidad, tres de cada cuatro habitantes de la ciudad de Mazatlán viven en la zona periférica muchos de ellos en esteros que resultan insalubres, mientras que el 75% de las fuentes de trabajo se encuentran en el centro de la ciudad, y el 68% de las escuelas se ubican también en la zona central. Esto ha

propiciado que el 81% de la población laboral y escolar coincide a la misma hora para desplazarse desde sus hogares, a la escuela o al trabajo, saturando la capacidad vial en ciertas horas del día. Al aumentar el tráfico, se genera una demanda de espacio vial que supera la capacidad disponible de los cruceros y avenidas, provocando: incremento de tiempos en el recorrido, sobresaturación de vialidades y mayor número de accidentes, entre otros problemas.

De manera que, ese reacomodo de la población y fragmentación del espacio urbano en la periferia y una declinación que se extiende por la costa hacia la Zona Dorada y hasta el oriente hasta las vías del tren y aún más allá a una zona de transición (ver Figura 4), constituye un proceso que en conjunto provocó importantes transformaciones espaciales, con una coincidencia entre clases medias altas, medias y hasta bajas, sugiere hacia esa porción el inicio de la mencionada proletarización de la ciudad. Además, se aprecia segregación intensa entre la zona nororiental que es de clases pobres y el norponiente en la costa que atiende los mayores niveles socioeconómicos (ONU-Hábitat, 2016).

Cabe destacar que no hay deterioro del centro histórico de naturaleza turística. Sin embargo, se aprecia un problema en la ciudad que es el relleno de esteros con materiales improvisados como desecho de edificios o viviendas que fueron derribados, utilizados para poder construir, lo cual resulta sumamente peligroso, en particular, puede mencionarse el del Infiernillo (ver Figura 5) a lo largo del cual hay asentamientos irregulares como el de Presas del Valle y Don Federico (IMPLAN, 2010).

La infraestructura del puerto que, si bien fue diseñada para ser multipropósito de primera generación y cobertura regional, al presente no tiene los requerimientos de un puerto de cuarta generación, presenta saturación del muelle con equipamiento tradicional. Por inadecuadas instalaciones, mezcla el manejo de turistas de cruceros, contenedores, carga en general y bodegas de productos a granel, con incomodidad al tránsito de pasajeros de los cruceros y riesgo a su seguridad. En gran medida esto se debe a la ubicación del puerto en el asentamiento urbano, ya que no dispone de terrenos para expansión (IMPLAN, 2010).

Conclusiones

La ciudad puerto de Mazatlán se vincula desde su fundación al intercambio de mercancías vía marítima, como puerta de entrada y salida de la región.

El motor de la economía urbana se establece a partir de la actividad portuaria y el turismo, prácticamente todas las obras de infraestructura de transporte y de equipamiento urbano se crean en función del puerto y la zona turística.

Cada gran cambio en la estructura interna de la ciudad conlleva adecuación y relación con estas actividades en el área urbana. Las vialidades están determinadas para la consolidación del área urbana destinada a uso portuario, turístico, habitacional e industrial. Las actividades económicas mencionadas son atractivas para la población en busca de trabajo.

Aun cuando hay acceso a mayor variedad de bienes, privados y públicos, no existe suficiente oferta de vivienda; esta última muchas veces en condiciones inadecuadas, lo cual incide en la irregularidad de las transformaciones espaciales

La zona del área urbana, que se caracteriza por una concentración de las funciones económicas principales, se localiza hacia el centro histórico y cercana al puerto, en ella se aprecian comercio especializado y servicios superiores, así como los principales centros de empleo.

En contraste, también se advierten sectores de crecimiento irregular hacia las periferias norte y sur que dan continuidad al crecimiento del área urbana y a la producción periférica de vivienda de interés social y popular.

La zona paralela a la costa conocida como Zona Dorada, muestra la presencia de las actividades turísticas con hoteles de lujo para el turismo, viviendas que atienden a la población de mejor nivel socioeconómico en fraccionamientos y complejos verticales de lujo.

Al nororiente, rumbo a la salida norte que lleva a Culiacán, la ciudad capital del estado, destaca una zona con urbanización informal, tenencia irregular y viviendas de autoproducción que ha tenido un rol preponderante en las transformaciones espaciales de la ciudad puerto de Mazatlán.

Hacia el lado opuesto de la ciudad, se ha desarrollado el denominado Corredor de Crecimiento Urbano a ambos lados de la carretera que une a Mazatlán con las localidades de El Castillo, Los Ángeles y Villa Unión compuesto, principalmente, por infraestructura para la industria y unidades habitacionales.

De manera, que se observa en el área urbana una polarización espacial que conlleva polarización social basada en el crecimiento de los grupos de altos ingresos vinculados a las actividades de comando global hacia el sector paralelo a la costa en la Zona Dorada; la presencia de grupos medios hacia una zona de transición; y al nororiente, se detectan los grupos de bajos recursos, lo cual implica una segregación creciente en términos espaciales y sociales.

La industria se sitúa principalmente cerca del puerto para procesos vinculados con la actividad pesquera o para facilitar transportación pesada como la marítima y la ferroviaria.

En las zonas periféricas de expansión, se detectan carencias y marginación que se asocian a la dispersión de población, ello origina que no sea factible la inversión en infraestructura, especialmente en los asentamientos irregulares que se encuentran hacia el nororiente de la ciudad.

Ocurre un reacomodo de la ciudad puerto de Mazatlán, con la fragmentación del espacio urbano con una dualidad que proviene desde el inicio del periodo de análisis de este trabajo.

El crecimiento espacial de la ciudad puerto ha sido acelerado a partir de la década de 1990, consolida en la de 2000 y culmina con una ciudad fragmentada hacia el 2010 con un resultado de expansión irregular y desequilibrada.

El análisis de las condiciones del área urbana de la ciudad puerto de Mazatlán muestra tanto particularidades como irregularidades espaciales, falta de planeación, variabilidad de densidades, ocupaciones no reguladas y diferencias socioeconómicas

en los actores sociales que han participado en las transformaciones espaciales de esta ciudad puerto.

Bibliografía

- Benlliure, P. (s/f). *Instrumentos para el desarrollo urbano en el Distrito Federal*. UAM-Xochimilco-PUEM. Recuperado de:
http://www.paot.org.mx/contenidos/paot_docs/cursos/2012/pdf/1_2.pdf
- Balderas, G. (2010). *Organización territorial del turismo en la ciudad de Chihuahua, Chihuahua*. (Tesis para obtener el título de Licenciado en Geografía), Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- Brugués, A. & Rubio, R. (2009). Movilidad intra-urbana en ciudades medias del estado de Sinaloa. Trabajo presentado en el *Primer Congreso de Egresados de El Colegio de la Frontera Norte: 25 Años de Docencia*. Tijuana, Baja California. México.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades: sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona. Ediciones del Serbal.
- Cuervo, N. (2015). Estructura socioespacial y precios de la vivienda. Una propuesta de articulación teórica para las ciudades latinoamericanas contemporáneas en *II Seminario Internacional sobre Teoría Urbana* 18-20 de febrero de 2015. Universidad Nacional, Autónoma de Colombia (sede Medellín). Colombia,
- De Terán, F. (s/f). *Problemas de forma y estructura urbana*. Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda, España.
- Duhau, E. (2013). Sociología urbana y metrópolis latinoamericanas. Investigación urbana y metrópolis latinoamericanas en *Sociologías*. (on line) Revista de la Asociación Internacional de Sociólogos Francófonos, Academia Suiza de Humanidades y Ciencias Sociales y el InSHS del CNRS. Francia. Recuperado de:
<https://journals.openedition.org/sociologies/4193?lang=en#entries>
- González, A. (2009). *Programa Nacional de infraestructura y el Puerto de Mazatlán, Sinaloa*. (Tesis de Maestría). Universidad Nacional Autónoma de México. México.
- Harvey, D., & Smith, N. (2005). *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*, Museud' Art Contemporani de Barcelona y Servei de Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona.
- IMPLAN (2010), Instituto Municipal de Planeación, Mazatlán. *Corredor Urbano Mazatlán Villa Unión: estudio exploratorio del entorno urbano del recinto portuario y el eje Mazatlán Villa Unión*. Recuperado de:
<http://www.codesin.mx/wp-content/uploads/2014/09/Corredor%20urbano-logistico%20M-VU.pdf>
- IMPLAN (2014) Instituto Municipal de Planeación. *Plan Municipal de Desarrollo de Mazatlán 2014-2016*. Recuperado de:
<http://transparencia.mazatlan.gob.mx/wp-content/uploads/gobierno/plan%20municipal%20de%20desarrollo%20Mazatlan%202014-2016.pdf>
- INEGI (s/f) Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Mapas*. Recuperado de:

- <https://www.inegi.org.mx/app/mapas/>
- INEGI (s/f, b) Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Serie Histórica Censos Generales de Población y Vivienda de 1980, 1990, 2000 y 2010 de Sinaloa*. Recuperado de:
<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/?ps=microdatos>
- INEGI-ITER (2010) Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Principales resultados por Localidad, Sinaloa*. Recuperado de:
<https://datos.gob.mx/busca/dataset/censo-de-poblacion-y-vivienda-2010-principales-resultados-por-localidad-iter/resource/21836ae0-9393-44ce-b165-031f3e379618>
- INEGI SCINCE (2010) Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Sistema para la Consulta de Información Censal. *Mapa Digital*. Recuperado de:
<http://gaia.inegi.org.mx/mdm6/?v=bGF0OjZlZjMyMDA4LGxvbjotMTAxLjUwMDAwLHo6MSxsOmMxMTFzZXJ2aWNpb3N8dGMxMTFzZXJ2aWNpb3M=>
- ONU-HABITAT (2016) Organización de las Naciones Unidas. *Informe Final Municipal Mazatlán Sinaloa*. México.
- Osuna, J. & Cortes, M. (2019). Expansión y consolidación de las urbanizaciones populares en la periferia de Mazatlán, México (1970-2010). *Faro* 2(30), 183-209.
- Propin, E. (2003). *Teorías y métodos en geografía económica*. Colección Temas Selectos de México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ramírez, N. (2019). Crecimiento Urbano en Mazatlán no beneficia a la población, *El Sol* de Mazatlán, lunes 6 de mayo de 2019. Sección Local. Recuperado de:
<https://www.elsoldemazatlan.com.mx/local/crecimiento-urbano-en-mazatlan-no-beneficia-a-la-poblacion-3577283.html>
- Rodríguez, N. (2011). *El desarrollo inmobiliario vertical de alto nivel en la franja costera de Mazatlán y sus implicaciones ante la estrategia del desarrollo sostenible que exigen los mercados globales: 2005-2009*. (Tesis de Maestría). Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Roman, R. & Aguilar, G. (2010). La reconversión del tejido productivo en Mazatlán: de la minería y el comercio a la pesca y el turismo 1910-1970. *Meyibó Nueva Época* 2, 57-94.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Instituto Municipal de Planificación y Secretaría de Desarrollo Social en México SEDATU, IMPLAN, SEDESOL (2012) *Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán*. Recuperado de:
<http://transparencia.mazatlan.gob.mx/misc/Plan%20Director%20de%20Desarrollo%20Urbano%20de%20la%20Ciudad%20de%20Mazatlan.pdf>
- Tello, M. (2006). *Las teorías del desarrollo económico local y la teoría y práctica del proceso de descentralización en los países en desarrollo*. Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Velarde, L. (abril, 2009). La reconfiguración del espacio urbano en Mazatlán Sinaloa, México; ciudad dual. Estudio de caso: fraccionamiento El Dorado y La Colonia Azteca. Trabajo presentado en el 12° *Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Montevideo, Uruguay

Villarreal, M. (octubre, 2007). El fenómeno de la urbanización en la región sur de Sinaloa. Trabajo presentado en *International Conference Virtual City and Territory 4º Congreso Internacional Ciudad y Territorio Virtual*, Guadalajara, Jalisco.

Sitio Web

Google Earth Plataforma, Imágenes Satelitales 1985, 1990, 2000, 2010 y 2018.

Recuperado de:

<https://earth.google.com/web/data=CiQSIhIgOGQ2YmFjYjU2ZDIzMTFIOTThiNTM2YjMzNGRiYmRhYTA?hl=es>