
La subversión del edén mazatleco. Empresarialismo turístico especulativo en la Isla de la Piedra

Guillermo Ibarra
Universidad Autónoma de Sinaloa, México
gibarra@uas.edu.mx

Adriana Moreno
Universidad Autónoma de Sinaloa, México
adriana.moreno@uas.edu.mx

Recibido: 27-11-2015
Aceptado: 16-12-2015

Key words: Mazatlan; green city; sustainable tourism; Stone Island; Amaitlán; Northern Economic Corridor.

Palabras clave: Mazatlán; Ciudad verde; turismo sustentable; Isla de la Piedra; Amaitlán; Corredor Económico del Norte.

ABSTRACT

From the assessment of the impacts of Mazatlan's urban development, located on the Pacific coast, with the opening of the transoceanic highway that will connect it with Matamoros, in the Atlantic Ocean, forming the Northern Economic Corridor, it is shown the unfeasibility and the utopian of the speculative tourism project "Amaitlán. Garden City, Mazatlan", located on Stone Island, which is promoted by a private developer as green and sustainable, able to generate a regional economic motor to double the local labor market in fifty years. The communal lands owned by the people of the island have entered in a speculative game that in the medium term will affect its land and its habitat, falling into a logic of accumulation by dispossession. It is concluded that Mazatlan has a deficit of socio institutional capabilities for territorial innovation on tourism.

RESUMEN

A partir de la evaluación del impacto en el desarrollo urbano portuario que tendrá Mazatlán, ubicado en el litoral del Pacífico, a consecuencia de la apertura de la carretera transoceánica que lo conectará con Matamoros, en el Océano Atlántico, formando el Corredor Económico del Norte de México, se muestra la inviabilidad y el carácter utópico y especulativo del proyecto turístico *Amaitlán. Garden City, Mazatlán*, localizado en la Isla de la Piedra, que se promociona por una inmobiliaria privada como ciudad verde, sustentable, capaz de generar una motricidad económica regional que duplique el mercado de trabajo local en un plazo de cincuenta años. Las tierras comunales de propiedad ejidal de los pobladores de la Isla han entrado en un juego especulativo que a mediano plazo afectará su patrimonio y su hábitat, cayendo en una lógica de acumulación por desposesión. Bajo estas circunstancias se concluye que Mazatlán no cuenta con capacidades para la innovación socio institucional del territorio turístico, corroborándose en Amaitlán.

1. INTRODUCCIÓN

La Isla de la Piedra es un particular espacio turístico de Mazatlán, México, con un atractivo diferenciado del resto de la zona urbana por sus playas y ambiente pueblerino que atrae turistas nacionales y extranjeros. En febrero de 2015 fue considerado en el *ranking* del U.S. *News & World Report* como un destino para “evitar multitudes y disfrutar de un magnífico paisaje, claridad en el agua, suave arena y excelentes servicios” (Juárez, 2014). Esta propaganda intenta posicionar en el mercado internacional a un nuevo megadesarrollo turístico inmobiliario en su etapa inicial: “Isla Amaitlán. Garden City, Mazatlán”.

La Isla es un territorio ejidal ubicado a 21 kilómetros de la ciudad por vía terrestre, y a un kilómetro por vía marítima. Pese a su cercanía con la zona urbana, posee las características de una población rural con alrededor de 2,800 habitantes y una extensión territorial de 1,960 hectáreas de propiedad colectiva. La Ley Orgánica del Estado de Sinaloa lo cataloga como pueblo, al estar en el rango de más de 2,000 y menos de 5,000 habitantes. La creación de esta comunidad se decretó en noviembre de 1936 cuando un grupo de 108 personas solicitaron al entonces presidente de México, Lázaro Cárdenas (1934-1940) la dotación de tierras para la satisfacción de sus necesidades de trabajo y supervivencia, otorgándoles la concesión con categoría de tierras ejidales de propiedad rural y uso colectivo. Las principales actividades económicas en la Isla son turismo, ganadería, agricultura y pesca; sin embargo, paulatinamente el turismo se ha convertido en la predominante.

Los lugareños ofrecen a los visitantes actividades recreativas como *jet ski*, paseos en caballo, lancha, bananas, *kayac* y motocicleta, además de recorridos por la Isla, esteros y manglares. Otro de los atractivos del lugar es la gastronomía ofrecida en los restaurantes y palapas a la orilla del mar, donde se ofertan: cocos preparados, pescado zarandeado y mariscos frescos es. Los ingresos por turismo también provienen del traslado en lancha desde el puerto a la Isla y viceversa, partiendo de cualquiera de los dos embarcaderos: el de la Isla de la Piedra y el de la Puntilla. El lugar cuenta con dos hoteles, María Coral y Stone Island Garden, así como un complejo turístico denominado Estrella de Mar ubicado en el kilómetro 10 del camino a la Isla de la Piedra con 64 hectáreas de terreno, 5.6 kilómetros de playa, un hotel de 74 habitaciones, campo de golf profesional, condominios y lotes de terreno en venta para la construcción de residencias.

La Isla de la Piedra es un pueblo con tradición e identidad propia construida a lo largo de décadas de unión ejidal, la cual es amenazada por el mega desarrollo inmobiliario Amaitlán que, según se tiene proyectado, en un periodo de 50 años elevará su población de menos de 3,000 habitantes a más de 120,000 con su respectivo cambio de uso de suelo (Díaz, 2011). Pese al desequilibrio social y medioambiental que esto generará, Amaitlán sigue un esquema internacional de *marketing* “verde”, publicitándose como “sustentable” y conveniente para elevar la calidad de vida de los alrededores.

Aunque este proyecto encaja en las previsiones de la planeación urbana, su puesta en operación parece fuera del control de las autoridades. El Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mazatlán 2012-2030, registra las zonas preferentes de desarrollo y considera entre sus prioridades; por un lado, el “turismo de alta derrama” en la Isla de la Piedra, y por otro, un puerto industrial y una estación de transbordadores en la parte contigua a tierra, en el Estero de Urías (SEDESOL, 2013). A su vez, el Plan Director de Desarrollo Urbano de la ciudad de Mazatlán, actualizado en 2014, se refiere a la Isla de la Piedra como un sector del área urbana, en proceso de expansión, donde se tienen programadas “nuevas actividades”, por lo cual recomienda adoptar medidas en infraestructura, vivienda, uso de suelo, equipamiento, movilidad, aspectos sociales, ambientales, institucionales y de imagen urbana, ante probables “peligros inducidos relacionados con la construcción urbana”. Precisa, además, que habrá que dotarle “de todos los servicios y preparar a la localidad y sus habitantes para aprovechar las oportunidades del desarrollo turístico de la Isla y de la construcción del nuevo puerto [...] en donde se combina la oportunidad de desarrollo con la fragilidad del ecosistema del estero de Urías, por lo que (recomienda construir) una zona de amortiguamiento en su parte nororiente

frente a la ribera del estero. La ocupación del resto se deberá realizar con actividades de baja densidad y bajo impacto; además, de que este desarrollo debe también liberar recursos a favor del municipio para el financiamiento de obra pública" (IMPLAN, et al., 2014).

En este artículo nos proponemos evaluar el tipo de planeación urbana turística proyectada en la Isla de la Piedra contigua al puerto de Mazatlán. Trataremos de responder a las preguntas: ¿Cómo beneficiará o perjudicará Amaitlán a los habitantes y ejidatarios de la Isla de la Piedra? ¿Es posible que este desarrollo promueva un turismo responsable o sostenible? ¿En qué condiciones podría sobrevivir un proyecto de turismo ecológico en medio de otro de puerto industrial?

Se pretende comprobar que en la industria turística del puerto no se manifiesta de forma coherente la influencia de élites en la renovación del espacio urbano, ni se integran alianzas entre empresarios, políticos, grupos ciudadanos y propietarios del suelo mediante la formación de coaliciones amplias de partes interesadas (Dahl, 2005), ni regímenes urbanos donde confluyan aliados diversos (Stone, 1989) o alguna comunidad de poder unificada (Hunter, 1980). Nuestra hipótesis se apoya en Nava e Ibarra (2014) que sostienen que la dinámica relacional de los actores institucionales y empresariales del clúster de actividades turísticas de Mazatlán se caracteriza por su baja intensidad, pobre contenido en conocimiento y estrategias, y por poseer bajas capacidades de innovación socioinstitucional, por lo cual la mayoría de los proyectos para elevar la competitividad del destino son inconexos y poco efectivos. Amaitlán, en sus primeras etapas, no parece ser una excepción.

En primer término nos ocuparemos del contexto general del desarrollo urbano y turístico de Mazatlán dentro del proyecto de Corredor Económico del Norte. Después, describiremos el marco legal y político que favorece un proyecto de esta índole en una zona ejidal, prácticamente sin urbanizar y con una naturaleza casi virgen, explotada parcialmente con una agricultura de temporal. Posteriormente identificaremos a los actores que inciden en la configuración socioespacial de la Isla, su espacio turístico y gobernanza local. Asimismo, mostraremos cómo se desincorporaron las tierras de uso común para el desarrollo inmobiliario Amaitlán, el cual evaluaremos como parte de la estrategia más general "Puerta del Corredor Económico del Norte", que tiene a Mazatlán como destino final de la carretera transversal con Matamoros, Tamaulipas (ver figura 1). Finalmente realizaremos un análisis crítico del proyecto, ventajas y riesgos.

2. MAZATLÁN COMO CENTRO TURÍSTICO

El proyecto Amaitlán se desarrolla en un espacio urbano periférico del puerto de Mazatlán localizado en el municipio del norteño estado de Sinaloa desde hace ya varias décadas. Su economía está basada principalmente en actividades secundarias y terciarias. No posee una tradición de agricultura de exportación como la de los valles centro-norte del estado. El puerto de Mazatlán constituyó desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, el centro económico, urbano, industrial y de servicios y ciudad más poblada en el estado, especializándose en pesca, manufactura, comercio al mayoreo y servicios, con una actividad artesanal de turismo en pequeña escala. En 1950 el puerto con 48,936 habitantes superaba a Culiacán, la capital del estado, en una tendencia mantenida desde el siglo XIX, pero a partir de 1960 aquella lo rebasó (ver figura 2) y a medida que la base industrial, comercial y pesquera de Mazatlán se deterioraba, su ritmo de crecimiento se hizo más lento, mientras que la capital adquiriría preponderancia tras la puesta en operación de la Presa Sanalona. Ya para 1990 Culiacán tenía 415,046 habitantes frente a 262,705 del puerto. Luego, con la mayor apertura, y el advenimiento de la época neoliberal de desarrollo, Mazatlán terminó especializándose en turismo y Culiacán diversificó su base económica, atrayendo más población y creciendo a un ritmo superior. En 2010 la ciudad de Culiacán alcanzó 675,773 habitantes y Mazatlán solo 438,434 (Ibarra, 2015).

Hasta la década de 1960-70 Mazatlán comenzó a repuntar en la actividad turística, generando el empleo que no habían creado la manufactura y la pesca. El turismo

estadounidense y nacional en busca de sol y playa fue haciéndose cada vez más intenso, lo que correspondió con la expansión de una oferta de hospedaje y servicios distribuidos a lo largo de la zona costera. A pesar de su alta dependencia económica del sector, subsisten obstáculos para reforzar su competitividad en los mercados y es manifiesta, según Barbosa y Santamaría (2006), una deficiente habilidad colectiva para aprovechar las políticas nacionales de fomento al turismo, y un activismo desordenado lleno de paradojas que ha impedido diseñar una estrategia de largo plazo.

El municipio de Mazatlán en 2014 aportó 20.7% del PIB estatal, con 15.9% del total de habitantes. Del PIB estatal, el sector turismo en Sinaloa genera 13% y Mazatlán aporta cerca de 9%, lo que equivale a decir que en Mazatlán se produce 70% de todo el producto turístico de Sinaloa. Considerada la economía municipal como un conjunto, el turismo representa casi 40% del total (Ibarra, 2015; Nava e Ibarra, 2014). Aunque tradicionalmente se le identifica como destino de sol y playa, actualmente incursiona en el turismo de aventura, ecoturismo y turismo cultural.

Figura 1. Mazatlán, ubicación geográfica en el Corredor Económico del Norte



Fuente: CIT Sinaloa, 2015: <http://bit.ly/1XoXIW8>

Figura 2. Población de las ciudades de Culiacán y Mazatlán, 1877-2010.



Fuente: Ibarra (1997); Censo de población y vivienda (2000 y 2010).

Nava (2012) sostiene que los turistas que eligen a Mazatlán como su destino son cada vez de menor capacidad adquisitiva, modificando la estructura de su mercado, pues los visitantes de mayores ingresos prefieren lugares más limpios, seguros y confiables. Mazatlán no ha adquirido, según la misma autora, capacidades innovadoras necesarias para generar el capital territorial que le permita optimizar el desempeño de su industria turística, y mantiene desventajas frente a otros destinos de playa en México, como mayor estacionalidad de la demanda, limitada accesibilidad de transporte y mala reputación a consecuencia de la inseguridad prevaleciente en Sinaloa que ahuyenta a posibles visitantes. Sin embargo, existen causas de mayor fondo. Nuestra hipótesis es que este bajo posicionamiento de Mazatlán entre el conjunto de los principales destinos turísticos de México responde a una deficiente competitividad urbana en general, no solo sectorial, pues en el clúster de actividades turísticas que concentra el puerto existe una desarticulación de sus actores territoriales en torno a un proyecto conjunto de desarrollo para potenciar a Mazatlán como un producto turístico competitivo en el ámbito nacional e internacional.

Las deficiencias turísticas de Mazatlán se advierten en el estudio comparativo del Instituto Mexicano para la Competitividad 2014 sobre 78 áreas metropolitanas de México. En la tabla 1, enlistamos la jerarquía competitiva urbana nacional en 23 indicadores relacionados con un buen desempeño vinculado con el turismo en los puertos de Los Cabos, Puerto Vallarta, Cancún, Mazatlán, Acapulco y Veracruz. En principio, Mazatlán ocupa el cuarto lugar de ese grupo en la mayoría de los indicadores, y solo detenta cinco indicadores ubicados entre las primeras diez posiciones del conjunto a nivel nacional. A pesar de ello, se encuentra en cada indicador en particular por debajo de los tres puertos líderes: Los Cabos, Puerto Vallarta y Cancún, en oferta hotelera de 4 y 5 estrellas, flujo de pasajeros aéreos, flujo de pasajeros del y hacia el extranjero, inversión extranjera directa, aerolíneas, red de carreteras, capacidad de generación de ingresos propios. Esto pone de manifiesto que aunque el turismo se ha convertido en la principal actividad económica del puerto de Mazatlán, tiene un desarrollo desequilibrado, deficiente y de menor calidad que otros lugares que carecían de una previa ronda de desarrollo regional como los tres arriba mencionados, que de constituir pequeños pueblos de pescadores se convirtieron en mecas del turismo internacional. En suma, el territorio de Mazatlán se ha turistificado sin generar fuertes ventajas competitivas, lo que se corresponde además, con una deficiente planeación urbana.

Tabla 1. Puertos turísticos de México, 2012. Jerarquía nacional en indicadores de competitividad territorial según IMCO

Indicadores	Mazatlán	Acapulco	Veracruz	Cancún	Puerto Vallarta	Los Cabos
Índice de gestión de calidad del aire	61	44	70	56	48	2
Desastres naturales (incidencia)	41	53	69	8	23	45
Espacios culturales por cada mil habitantes	24	67	36	59	76	49
Universidades de calidad	63	49	73	20	53	32
Escuelas de calidad	6	76	2	13	51	68
Crecimiento en población altamente calificada	66	22	51	15	11	29
Organizaciones de la sociedad civil	26	23	71	34	48	38
Capacidad de generación de ingresos propios	8	34	46	5	4	1
Empleados en el sector formal	35	69	51	21	36	2
Salario promedio de empleados de tiempo completo	26	47	53	29	43	9
Productividad media del trabajo	47	68	15	34	45	16
Crecimiento del PIB	61	70	39	4	53	19
Diversificación económica	39	36	18	28	50	58
Sistema de transporte colectivo	45	27	71	64	33	12
Red carretera avanzada	67	72	18	5	45	64
Aerolíneas	15	7	8	1	5	3
Flujo de pasajeros aéreos	10	23	16	1	3	2
Inversión Extranjera Directa	35	60	75	15	27	1
Flujo de pasajeros del o hacia el extranjero	8	22	21	3	2	1
Oferta hotelera de 4 y 5 estrellas	8	19	62	2	4	1

Ocupación hotelera	31	59	34	1	8	5
Inversión entre PEA	36	50	27	18	44	7
Grado de escolaridad efectiva (prueba ENLACE)	58	30	70	52	37	6

Fuente: IMCO (2014) <http://bit.ly/1lvEgv1>

3. PUERTA AL CORREDOR ECONÓMICO NORTE

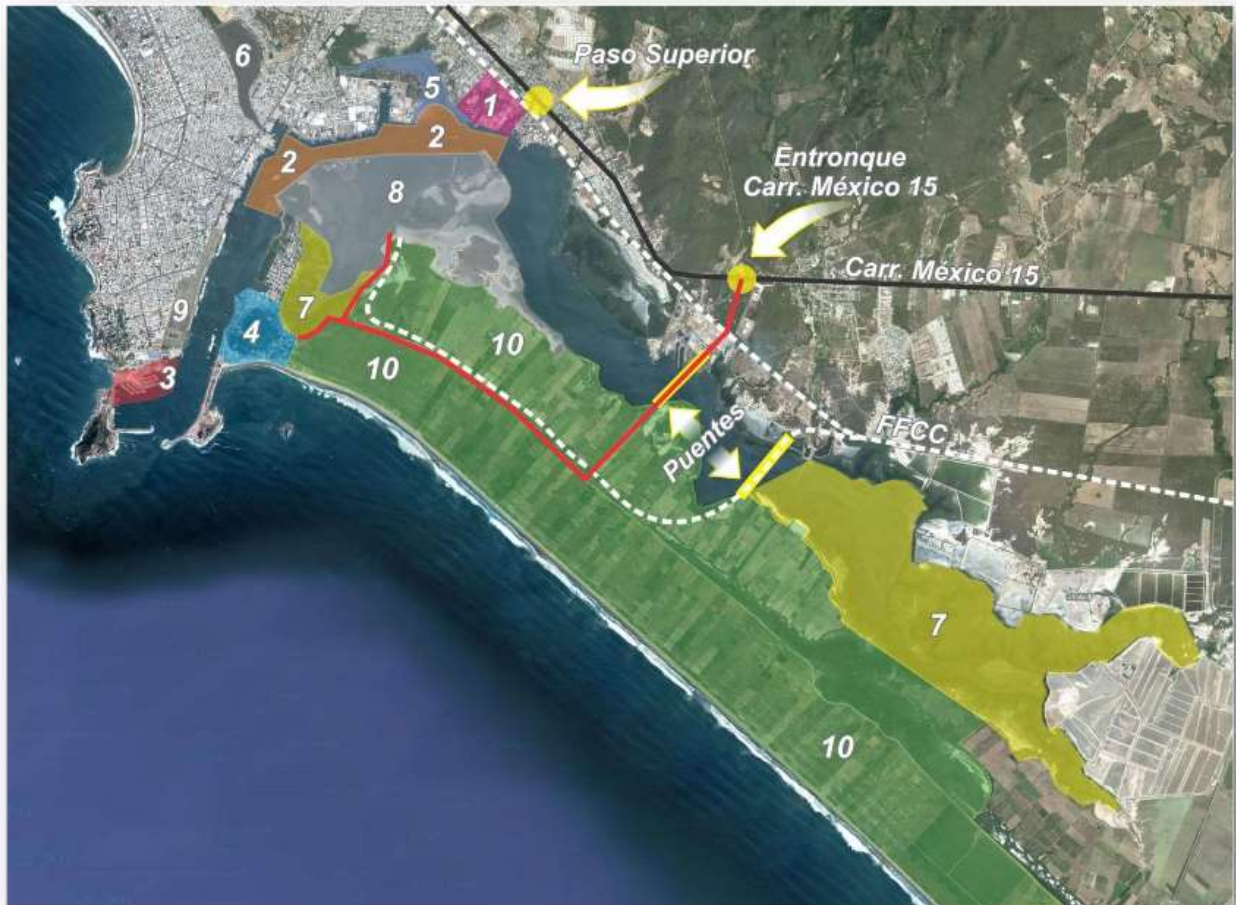
La nueva carretera Mazatlán-Durango-Matamoros abre un abanico de oportunidades para el desarrollo turístico y portuario dentro del proyecto "Mazatlán, puerta al Corredor Económico del Norte", pues redujo de 18 a 12 horas el trayecto de Mazatlán a Matamoros y la frontera con Texas. Para ello habrá que modernizar y ampliar una infraestructura portuaria con poco más de 70 años de antigüedad, pues carece de las instalaciones necesarias para el manejo de carga, contenedores, bodegas y turistas de cruceros, además enfrenta problemas de "saturación del muelle con equipos portuarios obsoletos" (Lizárraga, 2014). Ante esta situación, se ha considerado por los gobiernos federal y estatal, modernizar al puerto, dentro de una estrategia para conectar comercial y productivamente a 19 municipios, distribuidos en los siete estados por donde pasa esa carretera, Sinaloa, Durango, Chihuahua, Zacatecas, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas. Este corredor se integra por diversos proyectos: once carreteras, dos gasoductos, dos puertos marítimos, un proyecto ferroviario y otro industrial (OEM, 2012). De concretarse, revertiría un secular atraso del norte mexicano respecto al centro del país, pues al diseñar el sistema de carreteras y ferrocarriles desde finales del siglo XIX, se privilegiaron trazos longitudinales de centro a norte, priorizando la conexión de la ciudad de México con la frontera con Estados Unidos, de tal suerte que fueron construidas carreteras internacionales como México-Nogales, México-Ciudad Juárez y México-Laredo. Estuvieron ausentes hasta la actualidad, ejes troncales transversales que vincularan a los estados norteros costeros del Pacífico y el Atlántico (Ibarra, 2000). En el Corredor, Mazatlán se convertiría en el principal puerto de ingreso de las mercancías provenientes de Asia, las cuales serán transportadas por carretera hacia Matamoros para su ingreso al mercado norteamericano. Se propone aumentar la capacidad actual de gestión de 25 mil contenedores anuales a 600 mil, es decir 24 veces (CIT, 2015). Según la Coordinación General de Proyectos Estratégicos de Sinaloa (2011), las metas de la modernización portuaria de Mazatlán son:

1. Trasladar la infraestructura de Petróleos Mexicanos y de los transbordadores a lo que fue la termoeléctrica de la Comisión Federal de Electricidad, aprovechando 22 hectáreas actualmente en desuso. Lo anterior permitirá la ampliación del muelle comercial (ver figura 3, punto 1).
2. El desarrollo en la zona de La Puntilla del muelle para cruceros con seis lugares de atraque y un estacionamiento contiguo (ver figura 3, punto 3).
3. Dragar y construir posiciones de atraque en el Parque Industrial Pesquero Alfredo Bonfil II para resguardar y ordenar la flota pesquera con el fin de aumentar la seguridad y la operatividad de las embarcaciones. Esto permitirá también la construcción de una dársena para que los buques puedan hacer maniobras de giro (ver figura 3, punto 5).
4. Dragar y ampliar la boca del estero El Infiernillo, la construcción de un puente vehicular y la regeneración del área circundante (ver figura 3, punto 6).
5. Construcción de una nueva terminal de usos múltiples (ver figura 3, punto 8).
6. Incorporar las 40 hectáreas de los muelles y el patio de maniobras del puerto actual a un desarrollo "sustentable" y de servicios al turismo con departamentos, zona comercial, cancha de béisbol profesional, malecón y áreas de esparcimiento público (ver figura 3, punto 9).

Pese a las grandes expectativas que despertó en sus inicios este proyecto, no ha podido concretarse. Los alcaldes de los municipios que integran la ruta geográfica del corredor realizan gestiones aún infructuosas para que el gobierno federal autorice una inversión inicial de 300 millones de pesos para ello (Zamora, 2015).

En la zonificación del nuevo centro portuario (ver figura 3) y en la vista satelital de la simulación del proyecto (ver figura 4) es posible constatar que los terrenos de la Isla de la Piedra ocupan un lugar central, por lo que, de realizarse conllevará fuertes repercusiones económicas, ambientales y sociales para su territorio. La mayor afectación provendrá de la construcción de la Nueva Terminal de Usos Múltiples (ver figura 3, punto 8), pues el crecimiento industrial considerado afectaría la pretendida sustentabilidad del proyecto Amatlán. Además, es previsible un daño social a los habitantes que se convirtieron en socios por medio de sus terrenos, encabezados por la inmobiliaria privada Korian, quien contrató para el diseño urbanístico al consultor brasileño Jaime Lerner. Además, la Isla, hasta hoy relativamente separada de la mancha urbana de Mazatlán, sufrirá el impacto de la conurbación por la construcción de diferentes vías de comunicación, como un puente sobre la bahía que la conectará con la ciudad, un entronque con la carretera internacional México 15 y la relocalización de la planta de tratamiento de aguas residuales “El Crestón”, donde se ubica el Faro del puerto.

Figura 3. Zonificación Del Nuevo Centro Portuario de Mazatlán



- | | |
|--|--|
| 1. Nueva Terminal de Ferrys - PEMEX | 6. Dragado del Estero "El Infiemillo" |
| 2. Dragado 3.2 Kms. de Canal de Navegación y dársena Sur | 7. Zona de Preservación Ecológica |
| 3. Nueva Terminal de Cruceros y Centro Comercial | 8. Nueva Terminal de Usos Múltiples |
| 4. Desarrollo Urbano Isla de la Piedra | 9. Integración al Desarrollo Urbano de los Terrenos del Viejo Puerto, incluyendo Parque de Beisbol |
| 5. Refugio de Embarcaciones Pesqueras (Parque Bonfil II) | 10. Desarrollo Turístico y Residencial Isla de la Piedra |

Fuente: <http://bit.ly/1cySMJN>

Figura 4. Vista satelital simulada del nuevo desarrollo portuario



Fuente: <http://bit.ly/1cySMJN>

4. ANTECEDENTES

Hasta mediados del siglo XX la Isla de la Piedra permaneció como un centro de recreación marginal para los mazatlecos, habitada por personas que combinaban actividades agrícolas menores y pesca, con empleos diversos en el puerto. En la memoria del pueblo mazatleco se conservó una mala imagen del lugar, contiguo a ella estaba la Isla de Soto en donde se establecieron refugios de enfermos en las epidemias de cólera en 1849 y la

peste bubónica en 1903. Asimismo, se le creó una leyenda urbana como área de actividades de grupos disolutos o turistas marginales. Pero a partir de la década de los setenta, existieron múltiples propuestas de inversionistas extranjeros o desarrolladores urbanos para convertirla en un centro de turismo, sin embargo, los liderazgos del ejido fueron renuentes a aceptar ofertas que consideraban poco ventajosas. Incluso uno de sus antiguos líderes, Florentino Peraza Sánchez, integrante del Partido Comunista Mexicano, defendió la posibilidad de impulsar un proyecto de turismo colectivista que beneficiara únicamente a los lugareños, lo que fue solo una utopía más.

Por circunstancias que no son objeto de este ensayo, la Isla de la Piedra perdió la oportunidad de convertirse en un centro integralmente planeado (CIP) por las dificultades para lograr un acuerdo con los ejidatarios y la falta de estrategias gubernamentales adecuadas. En México, un centro turístico CIP tiene prioridad para recibir fuertes inversiones federales y apoyo logístico para su desarrollo. Actualmente existen cinco CIP's en los que el Fondo Nacional de Turismo ha trabajado en los últimos años: Cancún, Ixtapa, Los Cabos, Loreto y Huatulco; y tres en proceso, Marina Cozumel, Riviera Nayarit y Playa Espíritu en Sinaloa (Cruz, 2013), éste último instituido en 2011, en Teacapán, al sur de Sinaloa, impidiendo que la Isla de la Piedra, ubicada a 133 kilómetros se convierta en un proyecto de esa naturaleza, al menos en las próximas décadas. Este desenlace tiene gran relevancia puesto que en la costa del Pacífico mexicano, la Isla de la Piedra era el último sitio geográfico donde pudiera organizarse un CIP. Más hacia el norte no existen playas ni bahías que pudiesen albergar megaproyectos de esta envergadura. Su destino fue convertirse tardíamente en un desarrollo turístico promovido por inversionistas privados, teniendo mayormente a los ejidatarios como socios, contrario a la expectativa de vender sus terrenos previamente. Ante tal circunstancia, se avanzó para facilitar esta operación mediante la desmancomunación de las propiedades ejidales. Este proceso fue posible en México por las reformas neoliberales de la Constitución Mexicana en 1992, en el periodo del presidente Carlos Salinas (1988-1994) que posibilitaron la privatización de la propiedad comunal agraria, el mismo año en que se firmó el Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN), con Estados Unidos y Canadá, que entró en vigor el primero de enero de 1994.

5. CONTEXTO LEGAL Y POLITICO

La Isla de la Piedra es una comisaría de la alcaldía central del municipio de Mazatlán presidida por un Comisario nombrado por el Cabildo a través de una consulta popular. La función de la comisaría municipal, es desconcentrar territorial y administrativamente la gestión municipal.

El Comisario es un brazo ejecutivo del Ayuntamiento, particularmente del presidente municipal. También puede fungir como representante de las autoridades municipales en reuniones, encuentros, y eventos públicos. Asimismo, el comisario cumple el papel de gestor en la atracción de inversiones en infraestructura y servicios públicos como provisión de agua potable, drenaje, alcantarillado, alumbrado público, calles, y conservación/equipamiento del espacio público que son responsabilidades del cabildo a través de sus dependencias.

Constituida como núcleo de población ejidal, la Isla de la Piedra tiene personalidad jurídica y patrimonio propio, sustentados en el artículo 27 Constitucional de donde se desprende la Ley Agraria. Existen dos connotaciones del concepto de ejido. El primero se refiere al "núcleo de población o persona moral con personalidad jurídica y patrimonio propios y el segundo a las tierras sujetas a un régimen especial de propiedad social en la tenencia de la tierra" (SEDATU, 2014). El ejido se integra por sujetos reconocidos legalmente como ejidatarios quienes gozan tanto de derechos individuales como colectivos sobre las tierras para ser explotadas con "fines agropecuarios, forestales y ganaderos, o de aprovechamiento de recursos naturales o de cualquier índole, así como la prestación de servicios" (SEDATU, 2014).

En 2014, el ejido de la Isla de la Piedra se integró por 86 titulares de derechos ejidales; según el artículo 14 de la Ley Agraria, a ellos les corresponde el uso y disfrute de sus parcelas y los derechos sobre las demás tierras que les otorgue el reglamento interno del ejido. De acuerdo con Licona Vite (2012) los bienes que integran un ejido son: las tierras de uso común, las tierras parceladas, la parcela escolar y la parcela para la productividad y el desarrollo integral de la juventud. Los ejidos operan con su propio reglamento interno —“sin más limitaciones en sus actividades que las que dispone la ley”— el cual se inscribe en el Registro Agrario Nacional. Este reglamento especifica las bases de la organización social y económica del ejido, los requisitos para la admisión de nuevos ejidatarios y las reglas para el aprovechamiento de las tierras comunales (Art. 10 de la Ley Agraria).

También, el ejido se estructura con órganos de representación, dirección y vigilancia. De este modo, su organización descansa en la Asamblea, el Comisariado Ejidal y el Consejo de Vigilancia (Art. 21 de la Ley Agraria). La Asamblea se reúne por lo menos dos veces al año y está integrada por todos los ejidatarios en pleno goce de sus derechos y está facultada para formular y modificar su reglamento interno; elección y remoción de miembros del ejido; aprobar contratos y convenios para el disfrute o uso por terceros de las tierras comunales; delimitar, asignar y destinar tierras de uso común y su régimen de explotación; finalizar el régimen ejidal cuando ya no existen condiciones para su permanencia para lo cual es necesario un dictamen de la Procuraduría Agraria solicitado por el núcleo de la población; instaurar, modificar y cancelar el régimen de explotación colectiva; y aquellas establecidas en el reglamento ejidal interno (Art. 23, fracciones I-XV de la Ley Agraria).

El órgano de dirección del ejido es el comisariado ejidal que está constituido por un presidente, un secretario y un tesorero; ejecuta los acuerdos de la Asamblea, y administra los bienes comunes y representa al núcleo de población ejidal (Art. 32-33 de la Ley Agraria). Un tercer órgano de gobierno es el Consejo de Vigilancia, integrado por un presidente y dos secretarios, y se encarga de: vigilar que el comisariado acate lo dispuesto en la Asamblea, en la ley y en el reglamento interno; informar a la Asamblea del resultado de las revisiones a las cuentas y operaciones del comisariado; convocar a Asamblea cuando no lo haga el comisariado; y finalmente, todas las señaladas en el reglamento interno del ejido (Artículo 36 de la Ley Agraria). Tanto los miembros del comisariado como del consejo de vigilancia son elegidos en Asamblea. Las reformas legales que sobrevendrían dos décadas después a la primera reforma constitucional han dejado al ejido susceptible de su desintegración sin control colectivo, por ello fue posible que una propiedad social se privatizara a través de una inmobiliaria como es el caso de Amaitlán.

Las modificaciones y reformas del artículo 27 constitucional en la figura del ejido, posibilitan un proceso de acumulación por desposeimiento caracterizado por la “mercantilización y privatización de la tierra, la expulsión forzada de poblaciones campesinas, la conversión de diversas formas de derechos de propiedad (común, colectiva estatal) en derechos exclusivamente de propiedad privada” (Harvey, 2008: 225). El 28 de noviembre de 2012, veinte años después de la reforma de 1992, el presidente Felipe Calderón (2006-2012) envió al Senado de la República una iniciativa de reforma de la Ley Agraria para 28 modificaciones que tenían el objetivo de extinguir la propiedad social. En opinión de López Bárcenas (2012), esta iniciativa buscaba convertir el ejido en propiedad privada “conservando solo el nombre”. El punto central de la iniciativa fue transformar a los ejidatarios de poseedores a propietarios de su parcela, rompiendo con ello la unidad del núcleo ejidal. Al convertirse en propiedad privada, los “ejidatarios” podrían hacer lo que bien les pareciera con sus parcelas, sin la necesidad de pedir autorización a la Asamblea (López, 2012). La dirección liberalizadora de Felipe Calderón respecto a la propiedad social permanece latente en el gobierno de Enrique Peña Nieto (2012-2018) pues con la aprobación del poder legislativo, reformó la Ley de la Administración Pública Federal y creó la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, sustituyendo a la Secretaría de la Reforma Agraria. La Federación ha utilizado diversos instrumentos para fomentar la privatización de propiedad social, uno de estos es el programa de Fomento a la Inversión Pública y Privada en la Propiedad Rural (FIPP).

El FIPP opera bajo el principio básico de “formular proyectos de inversión entre los propietarios de la tierra social o pequeña propiedad; canalizar la inversión privada, los apoyos públicos de programas federales o estatales y cualquier otra forma de recursos que, de manera lícita, genere un beneficio a los campesinos” (Procuraduría de la Reforma Agraria, 2011). Desde el año 2008 la Procuraduría Agraria a través del FIPP ha asesorado a los ejidatarios para la firma de contratos o convenios que potencien la productividad de la propiedad social “en beneficio de los propietarios de la tierra”. El objetivo del programa es aprovechar la certeza jurídica de la propiedad comunal y “sacarle jugo a la gran riqueza y vocación de los ejidos y comunidades incorporando a los ejidatarios en los negocios por desarrollar sin necesidad de que vendan su propiedad” (Procuraduría de la Reforma Agraria, 2011). La implementación de este programa ha significado la pérdida virtual de miles de hectáreas de propiedad comunal, dando como resultado que el beneficio de la explotación de la tierra permanezca en manos de inversionistas y desarrolladores inmobiliarios.

6. GOBERNANZA EN LA ISLA

Existe otra categoría de los residentes en la Isla de la Piedra, los “avecindados”, aquellos mayores de 18 años, que han residido en el ejido por más de un año y son reconocidos por la Asamblea Ejidal como tales. Estos y los ejidatarios del núcleo de población constituyen el órgano de participación de la comunidad, la denominada junta de pobladores. Algunas de las funciones de esta junta son: hacer propuestas ante el municipio sobre la implementación/mejora de los servicios sociales y urbanos; dar informes en conjunto con el comisariado ejidal a las autoridades municipales sobre el estado de las escuelas, mercados y hospitales; opinar y hacer recomendaciones relacionadas con la mejora de la vivienda y la sanidad; informar a la Asamblea Ejidal sobre los solares pendientes de regularización; y las demás señaladas en el reglamento de la junta de pobladores, las cuales se deben limitar a cuestiones relacionadas con el asentamiento humano (Art. 13 y Art. 41 de la Ley Agraria).

Además de autoridades municipales y ejidales, existen asociaciones o uniones de productores o prestadores de servicios que desempeñan un papel importante en el desarrollo económico del ejido. Algunas de ellas son la Unión de Restaurantes y Actividades Turísticas del Ejido Isla de la Piedra, la Unión de Pescadores, la Unión de Propietarios de Lanchas de la CROM (Confederación Regional Obrera Mexicana), y la Asociación de Lancheros. Estas organizaciones están vinculadas a la actividad turística y el desempeño del sector afecta sus ganancias. La Unión de Pescadores es un ejemplo de ello, la cual se conforma por 63 socios y 61 embarcaciones que benefician directamente a alrededor de 180 familias isleñas. Sus productos son comerciados entre residentes y turistas. El gran porcentaje del pescado que se distribuye tiene la finalidad de satisfacer la demanda de alimentos del sector turístico en los restaurantes y hoteles del puerto y la Isla.

Los lancheros también están organizados en dos grupos, la Unión de Propietarios de Lanchas de la CROM con su central de trabajo en el embarcadero de La Puntilla, y la Asociación de Lancheros de la Isla de la Piedra con sede en el embarcadero de la misma. Ambos embarcaderos se utilizan para el traslado de turistas y residentes a la Isla. Uno de los principales retos que enfrentan estos lancheros es la competencia desleal por parte de los catamaranes que ofrecen el mismo servicio, empujando a la baja el precio de sus servicios (Línea Directa Portal, 2014). Sobre esta organización local o comunal operan los actores de la gobernanza territorial de Mazatlán interesados en fortalecer el turismo que no fueron capaces en décadas de concretar un proyecto como Amatlán, pero que fueron superadas por un grupo de empresarios privados del vecino estado de Durango.

En 2007 se aprobó a nivel estatal el Plan Avante Sinaloa sobre turismo, formulado por instrucción del gobierno estatal, al consultor de origen español Joseph ChiasSurión, presidente y director técnico de la empresa *Chias Marketing Systems* (Chías, 2007). Por la carencia de un sistema coherente e integral de planeación, el Plan Avante terminó siendo una desiderata o un conjunto de buenas intenciones sin un seguimiento coherente por la

Secretaría de Turismo de Sinaloa que fue creada exprofeso para desarrollar ese plan, entre otras iniciativas. El Plan Avante incluyó como meta realizar un proyecto turístico en la Isla de la Piedra sin haber especificado de qué tipo, pero el ambiente se complicó cuando el presidente Calderón anunció un año después en 2008 el CIP en Teacapán, considerado para desarrollar un sitio de Ecoturismo. Esta yuxtaposición de estrategias mostró una caótica planeación del turismo en Mazatlán y en Sinaloa, y la ineficiente coordinación entre diferentes niveles de gobierno e inversionistas. En este contexto, cuando aparece "Isla Amaitlán. Garden City, Mazatlán", surgen dudas sobre su viabilidad, por la mala fama de sus iniciadores y dueños de la empresa Inmobiliaria Korian, S.A. de C.V. cuyo director y accionista principal es Víctor Sánchez Sariñana, ex-presidente de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción y Coordinador General de la Promotora de Proyectos Estratégicos de Durango (2004-2010), fue señalado por diputados locales del Partido de la Revolución Democrática (PRD) de ser prestanombres del gobernador y de desviar recursos públicos para la adquisición de terrenos en la Isla de la Piedra (Réyez, 2009).

La empresa Inmobiliaria Korian se constituyó legalmente el 17 de agosto del año 2000 en la ciudad de Durango. Tuvo a su cargo los desarrollos de Paseo Saltito y Colinas de Saltito en ese estado. Los fundadores, liderados por el socio principal y director de Korian, Víctor Sánchez, participaron en ambos proyectos, y al finalizarlos decidieron unirse en la empresa que actualmente impulsa el desarrollo Amaitlán. La mayoría de sus creaciones habían sido privadas residenciales de clase alta y media alta enfocadas a la urbanización de predios para convertirlos en fraccionamientos con opción de pagos mensuales directos sin necesidad de créditos bancarios. La empresa no tiene antecedentes de desarrollos de la magnitud en inversión y amplitud de Amaitlán, ni tampoco en proyectos turísticos o sustentables (Inmobiliaria Korian, 2010); lo que sí resalta es su capacidad mediática y de gestión tanto con los ejidatarios como con las autoridades gubernamentales para lograr impulsar su "panacea verde". Los avatares para su arranque parecieran una historia de película de Hollywood, por los métodos poco ortodoxos para convencer a los ejidatarios.

7. AMAITLÁN

Korian logró acordar con los ejidatarios de la Isla de la Piedra convertirse en socios del proyecto turístico. Ello fue posible por la desincorporación de las tierras ejidales con la intermediación de la Procuraduría Agraria a través del programa FIPP.

Amaitlán se ubica en terrenos de uso común del ejido, clasificada en la legislación municipal como Zona Especial de Desarrollo Controlado (NAUTILUS, 2009). El nombre oficial del proyecto es "Isla Amaitlán; Desarrollo del proyecto inmobiliario, Mazatlán, Sinaloa". La primera etapa se construye a un costado del pueblo de la Isla en una superficie de 127 hectáreas. En la primera sección se construirá un "pueblo" de 19 manzanas, dos hectáreas con área de vivienda y dos lotes hoteleros, una zona residencial de playa de 37 lotes, otra con 70 en el parque central, una zona residencial de laguna con 33 lotes y 4 manzanas de condominios (ver figuras 5 y 6). Asimismo, se contempló la construcción de un jardín botánico de dos hectáreas con área de vivienda. El inicio de la primera etapa estuvo frenado por alrededor de tres años a causa de problemas con la tenencia de la tierra ejidal relacionados con la deuda del impuesto predial (Galván, 2013), así como por la falta de apoyo del ex-presidente municipal de Mazatlán Alejandro Higuera Osuna (2011-2013). Con la llegada al poder municipal de un nuevo presidente, Carlos Felton González (2014-2016), y con su apoyo a la inmobiliaria Korian, Amaitlán siguió avanzando después de años de estancamiento.

Figura 5. Ubicación de la primera etapa del proyecto Amaitlán



Fuente: www.amaitlan.mx

Figura 6. Terreno y lotificación de las 127 hectáreas donde se construye la primera etapa de Amaitlán



Fuente: www.amaitlan.mx

El proyecto fue preparándose desde 2008, pero la relación de Korian, primero con los ejidatarios y luego con la administración pública de Mazatlán, influyó en un devenir accidentado. Las negociaciones para concretarlo iniciaron en ese mismo año entre los ejidatarios y Víctor Sánchez. En un principio los ejidatarios no aceptaban ninguna de las propuestas de Sánchez y mostraban desconfianza ante quienes pretendían comprarles las

tierras que consideraban su patrimonio. Sánchez visitaba cada mes la Isla o enviaba emisarios para reunirse con los ejidatarios y convencerlos de los beneficios que les traería unirse. Con el tiempo, logró vencer la oposición interna, y al final tan solo dos ejidatarios fueron los que se negaron a recibir dinero por las tierras, el resto aceptó pactar con la inmobiliaria. Las acciones de Sánchez fueron abiertamente concupiscentes. Una de las primeras medidas utilizadas por el director de Korian fue el "préstamo" de 25 mil pesos mensuales o una camioneta último modelo para cada ejidatario. Otro mecanismo fue "regalarles" 100 mil pesos a cada integrante de la Asamblea Ejidal con motivo del día del ejidatario y ofrecerles el pago de 100 dólares por metro cuadrado de las primeras 125 hectáreas de la etapa inicial de Amaitlán, asimismo les propuso ser socios del complejo turístico y recibir, por tanto, casas y condominios. Con el resultado de esos métodos "exitosos", en 2009, Sánchez declaraba a los medios de comunicación lo siguiente: "Ya se convenció al ejido de la conveniencia de pasar de un estado ejidal a un estado privado. Lo haremos poco a poco, en etapas. Al ejidatario no se le despojará de sus tierras. No lo haremos empresario, pero lo haremos inversionista" (Réyez, 2009). La retórica utilizada en el trato con los ejidatarios y los beneficios prometidos, en caso de unirse al proyecto, los convenció de que Amaitlán realmente traería a la Isla de la Piedra la prosperidad añorada por años para las familias residentes. Como socios de la empresa, los residentes podrían "salir del atraso y la marginación [...] al ser precursores de la primera ciudad turística sustentable en el mundo" (Salgado, 2012). Otro elemento clave en las negociaciones fue la presencia de representantes de la Procuraduría Agraria, quienes respaldaron las promesas de progreso expuestas por Sánchez, dando mayor certidumbre a los ejidatarios al tomar la decisión de tratar la compra-venta de sus tierras. Al respecto, un ejidatario declaró: "Qué bueno que se evitó que vendiéramos las tierras. Vino mucha gente a querer comprar. Qué bueno que la Procuraduría Agraria logró que nos asociáramos" (Procuraduría Agraria, 2010). La oferta para los isleños fue que al ser socios "reales" recibirían una tercera parte de la riqueza generada, además de tener prioridad para acceder a los puestos laborales, administrativos u operativos.

Aunque en un primer momento se consideró orientar la promoción hacia el mercado externo para que los inversionistas de Amaitlán fueran extranjeros, particularmente canadienses y estadounidenses, esta proyección se modificó y se consideró a inversionistas de clase media para el mega proyecto. De este modo, en septiembre 2014, Sánchez empieza a exponer "las bondades" de Amaitlán entre los duranguenses de clase media para convencerlos de invertir con financiamiento, un monto mínimo de 250 mil dólares para convertirse en socios (Gómez, 2014).

Detrás de las pretendidas bondades de Amaitlán, existen múltiples irregularidades que ensombrecen su viabilidad. Durante la administración municipal de Alejandro Higuera Osuna (2011-2013) Amaitlán tuvo que ser prácticamente paralizado, se especuló en los medios que no había cumplido las expectativas de los inversionistas, por lo que sería cancelado (Aguilar, 2014). Aguilar (2014), exponiendo la versión de la Inmobiliaria, afirmó que se había avanzado en algunas obras y se marchaba a buen ritmo cuando "oscuros intereses oficiales emanados de la administración municipal porteña, aunado a otros sucios intereses pusieron piedras en el camino y aquello necesariamente fue paralizado". Con la suspensión temporal del proyecto se empezó a pensar que Amaitlán estaba muerto y enterrado" (Aguilar, 2014). Juan Carlos Soriano Peraza, presidente del comisariado ejidal de la Isla, declaró en septiembre de 2014, durante el banderazo de inicio de la construcción del primer hotel de Amaitlán, que el gobierno municipal de Higuera Osuna había frenado el desarrollo del proyecto con "papelería y burocracia bajo la finalidad de despojar a los ejidatarios de sus tierras" (Leyva, 2014). Otros, sin embargo, explican el detenimiento en los avances de Amaitlán a "las recesiones económicas y problemas legales con la tenencia de la tierra en el ejido" (Gómez, 2014). No obstante, con el nuevo presidente municipal de Mazatlán, Carlos Felton (2014-2016), la suerte de la inmobiliaria mejoró. Además de apoyos municipales para gestionar asuntos legales y la instalación de infraestructura pública, ha sido notoria la presencia de líderes de organismos empresariales del puerto y las autoridades de Durango en los eventos públicos relacionados con Amaitlán, como ocurrió en la inauguración del Jardín Botánico en septiembre de 2014 (ver figura 7), en el que

posteriormente se construiría un hotel botánico y 20 cabañas, de las cuales dos ya están terminadas y listas para venderse (López, 2015). En el evento inaugural estuvo presente el gobernador de Durango, Jorge Herrera Caldera.

En esta primera etapa se ha considerado al jardín botánico como una pieza fundamental para la comercialización de los lotes y servicios de hospedaje que en el lapso de un año contempla la construcción de 100 cabañas con una inversión de 787 millones, 500 mil pesos (Galván, 2014).

Figura 7. Plantío de cocoteros donde se construyó el jardín botánico de Amaitlán



Fuente: www.amaitlan.mx

En la publicidad, el consultor brasileño, Jaime Lerner le atribuye a Amaitlán características de un desarrollo turístico sustentable, con una infraestructura para el uso de medios de transporte alternativo como autos eléctricos, bicicletas, caballos y carretas; movimiento de insumos y mercancías en horarios nocturnos; sistema de cableado subterráneo; uso mixto de energía, convencional, solar y por quema de gas; el alumbrado público se colocará en las copas y troncos de palmeras operando con energía solar y biomasa; drenaje por succión con bombas al alto vacío y cien por ciento de reciclaje de aguas residuales y de basura; construcciones elevadas del suelo que permitirán que el aire circule y que el agua pluvial se trasmite evitando inundaciones; construcciones en 95 por ciento menores a los 18 metros, es decir, no rebasarán la altura de las palmeras y 70 por ciento de la superficie de la Isla será área verde (Inmobiliaria Korian, 2010). Se exaltan como fortalezas del proyecto el clima de la Isla, la humedad para la "creación y conservación de las áreas verdes", las reservas de mangle. También los 18 kilómetros de playa y 14 kilómetros de laguna interior. "Será uno de los parques urbanos más grandes del mundo, integrado por un jardín botánico, viveros, campos de golf, cultivo de hortalizas, huertos frutales y florales orgánicos".

Adicionalmente esperan acondicionar 920 hectáreas de un parque natural de mangle con el estatus de área verde protegida, también presumen cuatro elementos de la Isla que le garantizan el éxito como desarrollo turístico que ofrece "plusvalía a la inversión que ahí se realice": localizarse por vía marítima a cinco minutos de Mazatlán; ser un puerto que recibe un importante número de turistas de cruceros; proximidad con el Aeropuerto Internacional Rafael Buelna; y la inauguración de la carretera Mazatlán-Durango como parte del eje interoceánico Matamoros- Mazatlán.

Al culminar el proyecto Amaitlán, la inmobiliaria estima la generación de 370 mil empleos, 92 mil 500 directos y 277 mil indirectos. En total pretenden construir ocho pueblos de uso mixto donde las viviendas estarán rodeadas no solo de otros espacios habitacionales, sino también de comercio, corporativos, plazas y espacios para el desarrollo de la cultura. Se construirá un nuevo puerto para la recepción de cruceros. Asimismo, se planea la edificación de 10 mil habitaciones de hotel; 2,500 casas en la playa y en el parque central; un nuevo puerto para la recepción de cruceros y 11 mil espacios para villas y comercio (Inmobiliaria Korian, 2010). En la figura 8 se muestra un panorama general del proyecto al finalizar la construcción de todas sus etapas. Se destinará también espacio para la construcción de “un área hospitalaria de primer nivel y de un área educativa de gran calidad” así como “la marina más grande de América Latina”. Jaime Lerner planea “regenerar” la zona habitacional del pueblo ya existente y adaptar una imagen de “pueblo típico mexicano”, crear una Plaza de Agua y construir lo que él denomina “el Cerro de los Oficios”. La inmobiliaria pretende beneficiar directamente a 84 familias pertenecientes al núcleo de población ejidal, y a más de 2 mil 300 personas de forma indirecta, es decir, al resto de la población de la Isla (Nautilus, 2009).

Figura 8. Proyección de Amaitlán al finalizar la totalidad del desarrollo inmobiliario



Fuente: www.amaitlan.mx

8. DISCUSIÓN

La inserción de la Isla de la Piedra en su conjunto en la nueva infraestructura portuaria e industrial para convertirlo en la puerta hacia el Pacífico, del Corredor Económico del Norte de México, convierte al proyecto de ciudad verde para el turismo en una utopía, que probablemente esconde negocios especulativos, pues las transformaciones propuestas para crear una especie de “Isla de la fantasía” choca abiertamente con el entorno inmediato de Amaitlán.

Hemos visto que en la parte este de la Isla se pretende construir nueva infraestructura portuaria consistente en un parque industrial pesquero, terminal de transbordadores, terminal de usos múltiples, planta de Petróleos Mexicanos y un patio de maniobras que posibilite elevar la capacidad de manejo de contenedores actual de 25,000 a 600,000 al año. Todo ello conectado con un puente a la carretera internacional México 15. Además del daño ambiental a manglares y a las reservas ecológicas marinas, en caso de realizarse, todas las instalaciones portuarias implicarían tráfico de tráileres, automóviles, grúas, depósitos de combustible contiguos al “edénico” Amaitlán, el cual, en el mejor de los casos, lograría

convertirse en una *gated community* verde, rodeada de infraestructura industrial y portuaria generadora de polución y desechos.

De la misma manera, el acuerdo con los ejidatarios es de corto plazo y está sujeto a cambios imprevistos. El Comisario Ejidal de la Isla de la Piedra, Bernardo Osuna Zatarain, declaró en una entrevista con los autores de este trabajo, en noviembre de 2015, que los ejidatarios firmaron un convenio con la inmobiliaria Korian por seis años, durante los cuales cedieron una parte de los terrenos comunales que suponemos corresponden a las primeras 127 hectáreas de la etapa inicial del proyecto. No se ha negociado un nuevo convenio para el periodo posterior, sin embargo, Osuna Zatarain asegura que aunque no se ha llegado a un acuerdo formal respecto al resto de las hectáreas de propiedad comunal ya están comprometidas con la Inmobiliaria Korian.

Otro aspecto que introduce incertidumbre sobre el proyecto es la aparición en Internet de numerosos anuncios de compra-venta de terrenos en la Isla de la Piedra, los cuales se encuentran alrededor de lo que sería la nueva "ciudad turística sustentable". Esos terrenos aledaños a Amaitlán rumbo al sur, se conectan con el desarrollo privado Estrella de Mar, que también ofrece propiedades cerca de la playa. Todo ello provocará a mediano plazo la proliferación de asentamientos desordenados de casas habitación, establecimientos comerciales de todo tipo, ambulante, puesto que no existe un plan integral de desarrollo urbano para esa zona. Los nuevos residentes serán los trabajadores del nuevo puerto o del desarrollo turístico que tenderán a vivir en la Isla, y por los salarios que pudiesen obtener, no lo harían en casas onerosas sino en residencias pequeñas donde predominarían las de interés social. Tan solo con estos elementos se tiene un probable escenario de urbanización caótica en donde Amaitlán aparecería como un sitio acorralado de contaminación, ruido y desorden.

Adicionalmente la propuesta de construir la marina más grande de América Latina es solamente una frase. Mazatlán tiene actualmente una marina en el océano Pacífico que permanece la mayor parte del año semicubierta, y cuando se anunció su construcción se había también presumido un éxito que nunca llegó.

Al promocionar el proyecto de la ciudad sustentable con bombo y platillo no se pensaría que los pobladores del ejido de la Isla de la Piedra llevan años esperando la introducción de drenaje. En diciembre de 2014 Carlos Soriano Peraza, presidente del comisariado ejidal declaró sobre la urgencia que tiene la Isla de contar con este servicio público (Sinaloa en Línea, 2014). Menos de un año después, en noviembre de 2015, el comisario del ejido Bernardo Osuna hizo las mismas declaraciones al respecto. Aseguró que aunque se han hecho peticiones continuas a la alcaldía y se autorizó el recurso para la instalación del servicio, no se ha recibido y se sigue gestionando. Mientras tanto, ante esta situación "se ha optado por hacer uso de una línea ilegal con descarga al mar, lo cual puede generar un problema tanto de salud como con alguna institución como Semarnat" (Chan, 2015). Esto resulta paradójico por ser el lugar donde se pretende construir Amaitlán "la primera ciudad turística del mundo" (Chan, 2015).

Otro elemento contradictorio resulta la proyección de empleos que crearía únicamente Amaitlán. Los 370 mil empleos totales a generarse en cincuenta años implicarían añadir a la actual población de todo el municipio de Mazatlán de 480 mil en 2015 otros 532,000¹, convirtiéndola en un área urbana de más de un millón de habitantes, para lo cual no hay previsión alguna de planeación que evalúe su sustentabilidad.

Finalmente el proyecto se encuentra con bases de apoyo oficial débiles dado que el Centro Integralmente Planeado de Playa Espíritu de Teacapán será prioritario para los gobiernos estatal y federal en inversión de infraestructura, quedando Amaitlán en segundo

¹ Esta cifra resulta de proyectar una tasa de participación de la Población Económicamente Activa de 43 por ciento para Mazatlán, en un escenario bajo, es decir, que de cada 100 habitantes 43 están en el mercado laboral.

término, dependiendo mayormente del éxito comercial que logre. Es probable que la primera etapa sea parcialmente exitosa, pero una vez que avancen los otros proyectos dentro de la Isla, se hará menos atractivo el lugar y uno de los escenarios más probables es que los ejidatarios opten por la venta de sus terrenos, rompiéndose su perspectiva de participación como socios durante medio siglo del proyecto. Amaitlán, por tanto, más que un proyecto de utopía urbana turística, parecería un desarrollo inmobiliario especulativo sin bases de sustentabilidad integral.

Las complicaciones urbanísticas materiales y políticas del proyecto Amaitlán ponen en evidencia que las principales directrices de ordenación del territorio para el turismo no constituyen un verdadero marco normativo que encauce una agenda coherente para cumplir las metas de convertir a la Isla de la Piedra en un puerto industrial y turístico a la vez. Los tres instrumentos principales de referencia para ello, el Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mazatlán 2012-2030, el Plan Director de Desarrollo Urbano de la ciudad de Mazatlán y Plan Avante Sinaloa, parecen letra muerta, y la incapacidad para resolver una cuestión tan sencilla como la introducción de drenaje en el pequeño poblado sirve de botón de muestra de ese fracaso, de la incapacidad para innovar de manera sustentable en sector turístico.

9. REFERENCIAS

- Aguilar, José (2014): "Amaitlán vive" en Contexto de Durango publicado el 07 de septiembre de 2014, recuperado en noviembre de 2015 de: <http://bit.ly/1HvwZFH>.
- Barbosa, Adriana y Santamaría, Arturo (2006): *Estudio comparativo de Playas: Mazatlán, Acapulco, Cancún, Los cabos (1970-2005)*, México, Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Chan, Enrique (2015): "Urge! introducción de drenaje a la Isla de la Piedra: Comisario" publicado el 23 de noviembre de 2015 en Línea Directa Portal. Recuperado en Noviembre de 2015 de: <http://www.lineadirectaportal.com/publicacion.php?noticia=271726>
- Chías, J. (2007): Plan estratégico de turismo del estado de Sinaloa. Gobierno del Estado de Sinaloa. <http://bit.ly/1NdosaA>.
- CIT-Centro para la Inversión y el Comercio de Sinaloa (2015): Competimos por el mundo: Corredor económico del Norte. Recuperado en noviembre de 2015 de: <http://www.citsinaloa.gob.mx/es/sinaloa/potencia.html#>.
- Cruz, Ricardo (2013): Centros Integralmente Planeados, motor de desarrollo del turismo en México. En Centro de Prospectiva y Debate. Recuperado de <http://bit.ly/1Om4StI> noviembre de 2015).
- Dahl, Robert (2005): *Who Governs? Democracy and Power in the American City*, Yale, University Press.
- Díaz, Francisco (2011). "Proyecto Inmobiliario Isla Amaitlán. Garden City, Mazatlán", *Estudios Agrarios*, 17 (49): 157-167
- Durango al día (2012): "Invitan a invertir en Isla Amaitlán", recuperado en noviembre de 2015 de: <http://www.durangoaldia.com/invitan-a-invertir-en-isla-amaitlan/2012/01>.
- Estrella del Mar (2014): "Estrella del Mar. Golf, condominios y golf resort", recuperado el 13 de febrero de 2015 de <http://www.estrelladelmar.com/inicio-2>.
- Embarcadero Isla de la Piedra (2010): Recuperado el 14 de febrero de 2015 de <http://www.mazatlanisladelapiedra.com/#>

- Galván, Laura (13 de abril de 2014): "Amaitlán introducirá al primer mundo a la isla de la Piedra" en *El Debate*, recuperado el 20 de febrero de 2015 de <http://bit.ly/1OjE2jZ>.
- _____ (06 de septiembre de 2014): "Inauguran el jardín botánico de Amaitlán" en *El Debate* recuperado el 21 de Febrero de 2015 de <http://bit.ly/1NHGDS4>.
- Gómez, Erasmo (2014): "Mazatlán, megaproyectos" publicado en *Sonoran Business Sensor* el 9 de septiembre de 2014. Recuperado en Noviembre de 2014 de: <http://www.sonoranbusinesssensor.com/2014/09/mazatlan-megaproyectos-inicia.html>
- Harvey, David (2008): "El neoliberalismo como destrucción creativa", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 610 (1): 212-44.
- Hunter, Floyd (1980): *Community Power Structure: A Study of Decision Makers*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press.
- Ibarra, Guillermo (2015): *Culiacán, Ciudad de del Miedo. Economía, urbanización y violencia*. México, Jorale Editores (en prensa)
- _____ (2000): "El desarrollo regional de México y los cambios en la economía del norte fronterizo", en Ibarra Guillermo. y Ana Luz Ruelas (coords.). *México y Canadá en la globalización. Fronteras tensionadas en América del Norte*, México, Porrua.
- _____ (1997): *Economía regional y mercados de trabajo en Sinaloa*, México, Universidad AUTÓNOMA DE Sinaloa, Facultad de Historia.
- IMCO (2014): *Índice de Competitividad Urbana, 2014*. Recuperado el 18 de noviembre de 2015 de <http://bit.ly/1lvEgv1>
- IMPLAN Mazatlán (2014). "Plan director de desarrollo urbano de la ciudad de Mazatlán, Sinaloa (Actualización)". *El Estado de Sinaloa. Órgano oficial del Gobierno del Estado*. Recuperado de: <http://bit.ly/1lmDeRN>, noviembre de 2015).
- Inmobiliaria Korian (2010): Amaitlán, garden city Mazatlán: La primera ciudad turística sustentable en el mundo. Recuperado el 18 de febrero de 2015 de: www.amaitlan.mx/wp.
- Juárez, Julio. (2014): "Mazatlán de nuevo destino confiable para USA" en *Critica Política on Line*. Recuperado el 21 de febrero de 2015 de: <http://www.criticapolitica.mx/106523>.
- Licon Vite, Juan (2012): "Características del Ejido", *Revista Encuentros*, Universidad Nacional Autónoma de México, 137:1-43.
- Leyva, Noemí (2014): "Arranca la construcción de nuevos hoteles en Amaitlán". Noticia publicada el 07 de septiembre de 2014 en *Línea Directa Portal*. Recuperado en noviembre de 2015 de: <http://bit.ly/1TetHHg>.
- Lizárraga, Ana (2014): "Condiciones del desarrollo endógeno en el puerto de Mazatlán: fortalezas y debilidades de la puerta de salida del corredor económico del norte". Ponencia presentada en el XXVIII Congreso Anual de la Asociación Mexicana de Estudios Canadienses en Villahermosa, Tabasco. Recuperado en noviembre de 2015 de: <http://bit.ly/1S9LizQ>.
- López, Francisco (30 de noviembre de 2012): "Adiós al Ejido" en *La Jornada* recuperado el 13 de febrero de 2014 de: <http://www.jornada.unam.mx/2012/11/30/opinion/025a2pol>.

- López, Leticia (2015): "Amaitlán se fortalece como negocio: La tierra del descanso toma forma con sus primeras cabañas en el corazón del jardín botánico para empezar a comercializarlas" publicado el 10 de julio de 2015 en Periódico el Debate. Recuperado en Noviembre de 2015 de: <http://bit.ly/1KV7tK3>.
- Nautilus (2009): Evaluación de Impacto Medioambiental: Proyecto Amaitlán. Recuperado el 20 de febrero de 2015 de: <http://bit.ly/1kLWkks>.
- Nava, Miriam (2012): Innovación en el territorio y capacidad turística competitiva de los destinos turísticos. Redes y capital territorial en Mazatlán. México. Juan Pablos Editor - Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Nava, Miriam y Guillermo Ibarra (2014): "Innovación territorial para la competitividad de los espacios turísticos. El caso de Mazatlán, Sinaloa", en Ibarra Guillermo. y Ana Luz Ruelas (coords). *Desde lo local a lo global. Ciencias sociales en Sinaloa*. México, Universidad Autónoma de Sinaloa y Juan Pablos Editor S.A., pp. 13-47.
- Procuraduría Agraria (2010): Análisis Regalo al Espíritu. Amaitlán, la ciudad del futuro. Revista estudios agrarios. Recuperado el 11 de febrero de 2015 de: <http://bit.ly/1XyXrjx>.
- SEDATU-Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2014): Ley Agraria y glosario de términos jurídico agrarios 2014. Recuperado el 14 de febrero de 2015 de: <http://bit.ly/1QTXA10>.
- SEDESOL (2013): Programa municipal de desarrollo urbano de Mazatlán 2012-2030. Recuperado en noviembre de 2015 de <http://bit.ly/1OwAP0z>.
- Stone, Clarence (1989): *Regime politics: governing Atlanta: 1946-1988*, Kansas, University Press of Kansas.
- OEM (2012). Impulsan en Zacatecas el proyecto del "Corredor Económico del Norte". Recuperado en noviembre de 2015 de: <http://bit.ly/1NhusB6>.
- Réyez, José (2009): "Durango: megaproyecto de supuesto prestanombres del gobernador" en *Red Voltaire*. Recuperado en noviembre de 2015 de: <http://www.voltairenet.org/article161660.html>
- Salgado, Francisco (2012): "En Mazatlán, primera ciudad sustentable del mundo" en Al Momento Noticias, publicado el 12 de julio de 2012. Recuperada en noviembre de 2015 de: <http://bit.ly/1Q4SvCa>.
- Sinaloa en Línea (2015): "Urge carretera y drenaje en el ejido de la Isla de la Piedra: Carlos Soriano Peraza" publicado el 04 de diciembre de 2014. Recuperado en Noviembre de 2015 de: <http://bit.ly/1TetILs>.
- Zamora, Liliana (2015): "Sin modernización de Mazatlán, no hay corredor: Alcalde de Durango". Noticia publicada en Periódico Noroeste on Line el día 4 de marzo de 2015 y recuperada en noviembre de 2015 de: <http://bit.ly/1I28yQ4>.

HOW TO CITE THIS ARTICLE IN BIBLIOGRAPHIE

Ibarra, G. y Moreno, A. (2015): "La subversión del edén mazatleco. Empresarialismo turístico especulativo en la Isla de la Piedra" Rotur. Revista de Ocio y Turismo, 10: 1-22, <http://www.rotur.es>, ISSN: 1888-6884