

# Dinámicas evolutivas de un destino turístico: una aproximación desde la teoría de la dependencia de la trayectoria en Mazatlán, México

*Evolutionary Dynamics of tourist destination: an approach based on path dependence theory in Mazatlán, México*

Karimen Zamora Sandoval<sup>1</sup>  
 Beatriz Adriana López-Chávez<sup>2</sup>  
 Oscar Alberto Maldonado Ibarra<sup>3</sup>

Recibido: 3 de octubre de 2025 Aprobado: 18 de diciembre de 2025  
 DOI: <https://doi.org/10.33110/cimexus200211>

## RESUMEN

Este artículo analiza la evolución histórica del destino turístico Mazatlán, México, a partir de la teoría de la dependencia de la trayectoria. El objetivo es identificar las decisiones, eventos e inversiones que han configurado su desarrollo turístico, así como los bloqueos institucionales y oportunidades de transformación futura. Se adopta un enfoque cualitativo con base en un estudio de caso histórico-documental, que permite caracterizar cuatro fases evolutivas: preformación, creación, desarrollo y trayectoria dinámica. Los hallazgos evidencian que, si bien Mazatlán ha mostrado momentos de plasticidad territorial como la diversificación del mercado nacional y el auge inmobiliario, persisten bloqueos estructurales vinculados a la inseguridad, el deterioro urbano y la gobernanza fragmentada. El estudio concluye que, para romper con la dependencia de trayectoria negativa, es necesario implementar estrategias integrales de planeación, diversificación e innovación turística, así como fortalecer los mecanismos de gobernanza local orientados al desarrollo sostenible y resiliente.

**Palabras clave:** dependencia de la trayectoria, dinámica evolutiva, políticas públicas, sostenibilidad, turismo.

1 Autora de correspondencia. Profesora de asignatura adscrita al Departamento de Ciencias Exactas, Centro Universitario de la Costa, Universidad de Guadalajara. ORCID:0000-0003-0758-6190 Correo electrónico: karimen.zamora@academicos.udg.mx.

2 Coordinadora de Investigación y Posgrado de la Escuela de Turismo, Universidad Autónoma de Sinaloa. ORCID:0000-0002-4340-8714 Correo electrónico: adrianalopezc@live.com

3 Profesor de asignatura adscrito al Departamento de Artes, Educación y Humanidades, Centro Universitario de la Costa, Universidad de Guadalajara. ORCID:0000-0002-6870-9521 Correo electrónico: oscar.maldonado@academicos.udg.mx

## ABSTRACT

This article examines the historical evolution of the tourist destination Mazatlán, Mexico, through the lens of path dependence theory. The objective is to identify the decisions, events, and investments that have shaped its tourism development, as well as the institutional lock-ins and opportunities for future transformation. A qualitative approach is adopted based on a historical-documentary case study, which allows the identification of four evolutionary phases: preformation, creation, development, and dynamic trajectory. The findings show that although Mazatlán has demonstrated territorial plasticity such as domestic market diversification and real estate growth structural barriers related to insecurity, urban decay, and fragmented governance persist. The study concludes that overcoming negative path dependence requires comprehensive planning, diversification, and tourism innovation strategies, along with the strengthening of local governance mechanisms oriented toward sustainable and resilient development.

**Keywords:** evolutionary dynamics, path dependence, public policies, sustainability, tourism.

## INTRODUCCIÓN

El estudio de la evolución de los destinos turísticos ha adquirido creciente relevancia en los enfoques críticos del turismo, al buscar comprender los procesos históricos, institucionales y estructurales que condicionan su desarrollo a largo plazo (Carson & Carson, 2017). Entre los marcos conceptuales más útiles destaca la teoría de la dependencia de la trayectoria (*path dependence*), que explica cómo las decisiones pasadas y las condiciones iniciales generan sendas difíciles de modificar, incluso frente a cambios significativos del entorno (Martin & Sunley, 2006; Ma & Hassink, 2013).

En el ámbito turístico, este enfoque permite entender cómo ciertos destinos consolidan estructuras institucionales, económicas y espaciales que perpetúan modelos de crecimiento poco sostenibles o escasamente innovadores (Williams, 2013; Soares, Ivars-Baidal & Gándara, 2016). A diferencia de visiones lineales o ahistóricas, la *path dependence* identifica puntos de inflexión, bloqueos institucionales y oportunidades latentes que configuran la dinámica evolutiva de los destinos (Anton-Clavé & Wilson, 2016; Johnson, 2022; Zamora & Gauna, 2024).

Mazatlán, ciudad costera del noroeste de México, constituye un caso emblemático para aplicar este marco teórico. Su trayectoria turística ha estado determinada por decisiones gubernamentales, inversiones privadas, dinámicas sociales y fenómenos exógenos desde la Revolución Mexicana hasta la reciente “narcopandemia” que han definido su modelo de desarrollo y sus márgenes de transformación (Torre & Escobedo, 2018).

A pesar de la abundante literatura sobre su desarrollo urbano y turístico, persiste un vacío teórico y empírico respecto a la comprensión de su evolución desde una perspectiva histórica e institucional. La mayoría de los estudios se enfocan en diagnósticos contemporáneos sin analizar los procesos que han condicionado su trayectoria. Este enfoque ofrece un marco valioso para examinar cómo las decisiones pasadas, las estructuras institucionales y los patrones de inversión han configurado el presente turístico y limitado su capacidad de cambio, un enfoque aún incipiente en el contexto latinoamericano.

El estudio plantea la pregunta: ¿De qué manera los procesos históricos, institucionales y económicos han configurado la trayectoria turística de Mazatlán y cómo condicionan su transición hacia un modelo más sostenible? El objetivo general es analizar la evolución del destino desde el enfoque de la dependencia de la trayectoria, identificando fases clave, eventos críticos y factores institucionales, económicos y sociales que explican su desarrollo y sus posibilidades actuales de transformación.

## MARCO TEÓRICO

El concepto de dependencia de la trayectoria (*path dependence*) se originó en la economía tecnológica a mediados de la década de 1980, destacando el papel crucial que desempeña la historia en las dinámicas económicas de las industrias (Martin & Sunley, 2006).

En el ámbito del turismo, la dependencia de la trayectoria se manifiesta en la influencia decisiva que ejercen las decisiones del pasado sobre las oportunidades de desarrollo futuro de un destino. Este fenómeno tiene importantes implicaciones para su evolución y sostenibilidad, ya que condiciona tanto el crecimiento económico como la capacidad de adaptación frente a nuevos desafíos (Beerli & Martín, 2004; Dredge & Jenkins, 2003; Martin & Sunley, 2006; Ma & Hassink, 2013; Carson & Carson, 2017; Ritchie & Crouch, 2003; Soares et. al. 2016). Se identifican cuatro fases evolutivas que orientan el análisis del caso de estudio:

1. *Preformación*: En esta fase inicial se analizan los antecedentes históricos, políticos y económicos que sentaron las bases del destino turístico. Su aplicabilidad empírica radica en identificar decisiones tempranas tales como políticas de desarrollo urbano, inversiones iniciales en infraestructura o estrategias de promoción que definieron la orientación del turismo local (Dredge & Jenkins, 2003).
2. *Creación de la Trayectoria*: Se aplica empíricamente mediante el estudio de la consolidación institucional y de la oferta turística. Esto incluye analizar la expansión de la infraestructura, los programas de promoción turística y la formación de una imagen de destino. En términos prácticos, permite rastrear cómo se consolidan los productos turísticos dominantes (por ejemplo, el turismo de sol y playa) y cómo se establecen los actores clave del sistema turístico (Beerli & Martín, 2004).

3. *Desarrollo de la Trayectoria*: analiza cómo decisiones pasadas influyen en el crecimiento y los bloqueos actuales. Evalúa políticas que perpetúan modelos, intereses que frenan la innovación y dependencias de mercados. En Mazatlán, esto se refleja en la persistencia del turismo tradicional, basado en la estacionalidad y mercados limitados, lo que restringe la adaptación a nuevas demandas (Ritchie & Crouch, 2003).
4. *Trayectoria como Proceso Dinámico*. Esta etapa se aplica a través del análisis de crisis, transformaciones y estrategias de renovación del destino. Permite identificar momentos de cambio provocados por factores externos (crisis económicas, inseguridad, pandemias) o internos (innovación institucional, diversificación de productos). Empíricamente, se evalúa si el destino sigue una trayectoria de estancamiento, manteniendo estructuras rígidas, o una de adaptación e innovación, generando procesos coevolutivos entre sectores y promoviendo modelos más sostenibles (Beerli & Martín, 2004; Ma y Hassink, 2013).

A diferencia del “ciclo de vida” de Butler, que describe cómo cambia el turismo en función del mercado, la teoría de la dependencia de la trayectoria explica por qué y cómo esos cambios ocurren (o no ocurren), considerando los condicionantes históricos e institucionales que configuran las decisiones locales.

Su principal aporte radica en ofrecer una visión más estructural y contextual, capaz de identificar los mecanismos de bloqueo institucional, las inercias económicas y los momentos críticos que explican la persistencia o transformación de un modelo turístico. Mientras Butler ayuda a diagnosticar la etapa del ciclo en que se encuentra un destino, la dependencia de la trayectoria permite entender las causas profundas de su posición actual y sus posibilidades reales de cambio.

En el caso de Mazatlán, esta perspectiva permite ir más allá de clasificar al destino como “en estancamiento”, y analizar cómo decisiones históricas, estructuras institucionales y políticas turísticas han limitado o posibilitado su capacidad de adaptación hacia modelos más sostenibles y resilientes.

## ESTUDIO DE CASO

Mazatlán, ubicado en el estado de Sinaloa, al noroeste de México, se sitúa sobre la costa del océano Pacífico y cuenta con aproximadamente 80 kilómetros de litoral (ONU Hábitat, 2018). Su perfil económico y turístico lo posiciona como el segundo municipio más relevante del estado. En 2020, su población ascendía a 501,441 habitantes, según el INEGI (2020).

El turismo representa una de las principales fuentes de ingresos para la ciudad. El segmento dominante es el turismo de sol y playa, complementado por una oferta creciente en turismo gastronómico y náutico. Asimismo, Mazatlán presenta un alto potencial para diversificar su mercado con modalidades como el turismo de aventura, boutique y de negocios. De acuerdo con la Secretaría de Turismo de Sinaloa (2022), la derrama económica generada por esta actividad

superá los 10 mil millones de pesos anuales, proveniente principalmente de la hotelería, la gastronomía y servicios complementarios como transporte, comercio y actividades recreativas.

Eventos de alto impacto también han consolidado el posicionamiento turístico de Mazatlán. El Carnaval, por ejemplo, genera cada año un repunte significativo en la economía local, con la creación de empleos temporales y permanentes. De manera destacada, el 8 de abril de 2024, el puerto fue escenario del Eclipse Solar Total, atrayendo a más de 250,000 visitantes y generando una derrama económica estimada en 1,000 millones de pesos (Gobierno del Estado de Sinaloa, 2024).

Durante los años dorados del turismo en Mazatlán, que abarcaron las décadas de 1950, 1960 y hasta 1974, más del 70% de los visitantes al puerto eran turistas extranjeros (turismo receptivo), mientras que el turismo nacional (turismo interno) representaba menos del 30%. Sin embargo, a partir de 1975, esta tendencia se invirtió, marcando el inicio de Mazatlán como un destino con mayor demanda entre los turistas nacionales. La evolución de esta transformación puede observarse en la Tabla 1, que muestra la afluencia turística y los porcentajes de ocupación hotelera en intervalos de cinco años entre 1970 y 2023.

**Tabla 1**  
Afluencia de turistas de Mazatlán y porcentaje de ocupación hotelera (1970-2023)

Año	Llegadas		Internacionales			Nacionales			% De ocupación hotelera
	Total	TCMA	Total	TCMA	%	Nacionales	TCMA	%	
1970	395,786		293,258		74.10	102,528		25.9	*
1975	467,700	3.4	154,900	-12.0	33.12	312,800	25.0	66.9	60.9
1980	605,600	5.3	200,800	5.3	33.16	404,800	5.3	66.8	61.5
1985	819,300	6.2	198,500	-0.2	24.23	620,800	8.9	75.8	54.4
1990	876,000	1.3	243,916	4.2	27.84	632,168	0.4	72.2	52.0
1995	702,955	-4.3	159,305	-8.2	22.66	543,648	-3.0	77.3	42.3
2000	991,330	7.1	190,872	3.7	19.25	800,458	8.0	80.7	45.6
2005	988,668	-0.1	190,500	0.0	19.27	798,168	-0.1	80.7	50.6
2010	1,603,808	10.2	422,782	17.3	26.36	1,181,026	8.2	73.6	48.2
2015	1,981,883	4.3	269,445	-8.6	13.60	1,712,438	7.7	86.4	59.0

**Tabla 1**

Afluencia de turistas de Mazatlán y porcentaje de ocupación hotelera (1970-2023)

Año	Llegadas		Internacionales			Nacionales			% De ocupación hotelera
	Total	TCMA	Total	TCMA	%	Nacionales	TCMA	%	
2020	2,514,819	4.9	690,413	20.7	27.45	1,824,406	1.3	72.5	39.0
2023	2,562,731	0.6	474,769	-11.7	18.53	2,087,962	4.6	81.5	67.0

Fuente: elaboración propia con datos de DataTur (2024) y CIEGSIN (2024).

Nota: Para calcular la tasa de crecimiento medio anual, se tomó en cuenta el crecimiento registrado en intervalos de cinco años.

\*Sin registro oficial.

Además de 1975, otro periodo de inflexión en el turismo de Mazatlán se dio entre 1990 y 1995, cuando las llegadas de visitantes registraron una disminución promedio anual del 4.3%. En ese lapso, el turismo internacional cayó un 8.2%, mientras que el nacional disminuyó un 3%. De manera más reciente, a partir de 2023, se observa una nueva contracción del turismo receptivo del 11.7%, tendencia que se profundizó en los años posteriores debido al incremento de la violencia asociada al crimen organizado en la región. Estos aspectos serán abordados con mayor detalle en el apartado de resultados.

## MATERIALES Y MÉTODOS

Este estudio adopta un enfoque cualitativo mediante un método de estudio de caso simple (Creswell, 2012), orientado a comprender la complejidad del fenómeno desde una perspectiva histórica y analítica. El objetivo es analizar las etapas evolutivas de un destino turístico costero bajo el enfoque teórico de dependencia de la trayectoria (path dependence). El caso de estudio corresponde a Mazatlán, con el propósito de explicar los procesos que han guiado su desarrollo, los factores impulsores de cada fase, las condiciones que han moldeado su trayectoria y las capacidades que sustentan su competitividad turística.

Se emplearon fuentes secundarias de datos cualitativos y cuantitativos: artículos académicos, libros, informes gubernamentales, estadísticas oficiales, periódicos y sitios especializados (ONU-Habitat, DataTur, INEGI). La búsqueda bibliográfica se realizó en la biblioteca digital de la Universidad de Guadalajara, utilizando bases multidisciplinarias como Web of Science, Scopus, ScienceDirect, Google Scholar y RedALyC, con los términos *path dependence*, *destinos turísticos* y *Mazatlán*, para el periodo 2000–2025.

Los criterios de inclusión consideraron textos en español o inglés, de libre acceso y con pertinencia temática; se excluyeron los duplicados o de acceso

restringido. De forma complementaria, se utilizaron herramientas de inteligencia artificial: ResearchRabbit y Elicit para optimizar la búsqueda y visualizar relaciones entre autores y artículos. Con ResearchRabbit se construyó una red de 46 artículos sobre dependencia de la trayectoria en destinos turísticos (ver Anexo 1), revisados manualmente para evaluar su pertinencia y calidad metodológica.

Mediante Elicit, se generó un reporte con 50 artículos que permitió contrastar hallazgos empíricos, revisiones teóricas y documentos institucionales, identificando coincidencias y divergencias en los enfoques. Finalmente, se recopilaron datos complementarios de organismos nacionales e internacionales como la Secretaría de Turismo (SECTUR), el Sistema Nacional de Información Estadística del Sector Turismo de México (DataTur), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Índice Básico de las Ciudades Prósperas (CPI) de ONU-Hábitat, y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

## RESULTADOS Y DISCUSIONES

En este apartado se analiza la dinámica evolutiva de Mazatlán, en el marco del modelo de dependencia de la trayectoria. El proceso evolutivo se aborda desde 1920 hasta 2024, distinguiendo las fases de la trayectoria con base en la oferta turística (incluyendo la construcción de hoteles, condominios e infraestructura turística), así como en los cambios institucionales o políticas implementadas. Este análisis se relaciona con la evolución de la demanda turística, reflejada en la afluencia de visitantes a lo largo del tiempo. Además, se discuten las limitaciones del estudio y las posibles direcciones para futuras investigaciones.

### 1. Fase de la preformación de la trayectoria (Finales de 1800 hasta 1950)

Mazatlán, fundado en 1531, surgió como un pequeño puerto pesquero cuya economía se sustentaba en la pesca, el comercio de productos básicos y herramientas de trabajo, así como en el abastecimiento de insumos para las minas de la región. Su agricultura, todavía incipiente, se destinaba principalmente al autoconsumo (Nava, 2013).

Sin embargo, fue hasta la década de 1950 cuando la economía mazatleca experimentó un notable repunte al consolidarse su puerto como centro de una intensa actividad pesquera. La prosperidad derivada de la pesquería del camarón impulsó la creación de astilleros y la instalación de industrias procesadoras de productos marinos, generando así un nuevo ciclo de desarrollo económico. A la par, la industrialización de otras especies, como el atún y la sardina, fortaleció aún más la estructura productiva de la ciudad (Beraud, Covantes y Beraud, 2009).

En 1899, la sociedad mazatleca dio un paso trascendental al organizar formalmente las fiestas del Carnaval e institucionalizarlas. Este hecho marcó un hito que convirtió al puerto en un atractivo creciente para turistas que llegaban con el exclusivo propósito de disfrutar y divertirse (Santamaría, 2009).

Durante esta etapa, comenzó a fomentarse el turismo, inicialmente de manera espontánea y, posteriormente, con mayor planeación gracias a empresas y grupos provenientes de Estados Unidos. La Southern Pacific Company, una importante red ferroviaria estadounidense, conectaba Nogales con destinos turísticos como Guaymas y Mazatlán. La empresa tenía la intención de desarrollar estos lugares como destinos de playa, aunque sus esfuerzos se vieron interrumpidos por el estallido de la Revolución Mexicana (Santamaría, 2009).

Al finalizar este conflicto armado, se retomaron las iniciativas turísticas. En ese entonces, Mazatlán estaba conectado con el norte de México tanto por vías marítimas como ferroviarias, lo que favoreció su desarrollo como destino turístico. Este crecimiento fue impulsado principalmente por particulares, sin la intervención ni del gobierno federal, estatal o municipal en la promoción del turismo.

En la década de 1920, Mazatlán contaba con cuatro hoteles de categoría internacional. El primero en inaugurarse frente al mar fue el Hotel Belmar, en 1922, seguido por el Hotel Central en 1923. Posteriormente, abrieron sus puertas el Hotel San José y el Hotel de France, cuatro y tres años después, respectivamente. Ubicados en el Paseo Olas Altas, punto de partida de la industria turística del puerto. Además, se sumó el Motel Los Arcos, acompañado de diversas pequeñas pensiones y casas de asistencia, entre las que destacaba la casa de huéspedes Briggs (Santamaría, 2009).

Después de la Segunda Guerra Mundial y con el despegue de la aviación moderna, comenzó una etapa de desarrollo significativo en el turismo global, marcada por el auge del turismo de masas. En 1948, la apertura de la Carretera Internacional México 15, también llamada México-Nogales, junto con el crecimiento de la aviación comercial durante las dos décadas posteriores, contribuyó al reconocimiento del Carnaval de Mazatlán y al incremento de su actividad turística. Estos avances facilitaron la llegada de visitantes, especialmente norteamericanos, quienes ya desde 1946 habían comenzado a explorar la región en caravanas de casas rodantes (Molina, 2007).

Durante este periodo, la ausencia de planes de ordenamiento urbano, así como de políticas de desarrollo turístico o territorial, tanto a nivel regional como nacional, evidenciaba la falta de un eje rector que guiara el crecimiento y definiera el futuro del destino turístico.

## 2. Fase de creación de la trayectoria (1950-1974)

Mazatlán en los años cincuenta se destacaba como un destino turístico caracterizado por una modesta oferta turística. Aunque esta tendencia se mantuvo durante varios años, en esa época también se construyeron importantes establecimientos como el hotel Freeman en 1953, el Playa en 1955 y el De Cima en 1957, marcando un desarrollo significativo en la oferta turística de la ciudad.

Estos hoteles sentaron las bases de lo que más tarde se conocería como la Zona Dorada (Velarde, Olmos & Obombo, 2021).

Poco tiempo después surgieron hoteles como El Dorado, Aqua Marina, Las Arenas, Sands, Olas Altas, Apartamentos Lido, Balboa Club, Motel del Sol y el Motel y Tráiler Park Las Palmas. A estos se sumaron otros establecimientos emblemáticos, entre ellos la Posada Colonial, Avenida, Milán, Central, Tropical Santa Anita, Morales, Pensión México, Flamingos y Vialta, entre otros (Santamaría, 2009).

Durante las décadas de 1920 y 1930, los primeros hoteles de Mazatlán fueron construidos con financiamiento de capital extranjero. Sin embargo, en años posteriores, muchos de los nuevos desarrollos hoteleros se llevaron a cabo gracias a inversiones locales. Estos recursos provenían principalmente de la industria pesquera, especialmente de la exportación de camarón, un producto emblemático de la región cuya consolidación tuvo lugar en la década de 1930 y que se convirtió en la base de la economía mazatleca durante los años cuarenta (Nava, 2013).

Las ganancias generadas por esta actividad económica se destinaron al desarrollo de infraestructura hotelera, impulsando significativamente el crecimiento del turismo en Mazatlán. De esta forma, el puerto comenzó a experimentar un desarrollo más autónomo y endógeno (Santamaría, 2009).

Si bien este modelo tuvo un impacto menor en el turismo nacional en comparación con otros destinos, contribuyó notablemente a mejorar el nivel de vida de la economía local, ya que los capitales generados se reinvertieron en la ciudad, en lugar de fluir hacia el exterior, como sucedía en otros destinos turísticos tradicionales como Acapulco.

La década de 1960 marcó un periodo decisivo en la consolidación de Mazatlán como un destino turístico de alcance internacional. La inauguración del nuevo Aeropuerto Internacional Rafael Buelna en 1969 facilitó la llegada de turistas nacionales e internacionales, impulsando significativamente el desarrollo de su infraestructura turística (Morales, 2015). Asimismo, la ciudad ganó notoriedad global al convertirse en escenario de rodaje de diversas películas y programas de televisión, atrayendo a celebridades y proyectando su imagen a nivel internacional (Ceballos, 2021).

Entre la década de 1960 y 1975, Mazatlán vivió un auge turístico impulsado por la llegada estacional de spring breakers de la generación hippie. Este fenómeno alentó la construcción de hoteles, restaurantes y agencias de viajes, marcando el primer ciclo de expansión turística en el puerto, caracterizado por una mayor afluencia de visitantes extranjeros (Ceballos, 2021).

En 1970, coincidiendo con el Mundial de Fútbol en México, Mazatlán recibió a 395,786 turistas y celebró el inicio de su primer vuelo directo a Los Ángeles. Durante esa misma década, la ciudad experimentó un auge en la construcción de hoteles de categoría internacional, como el Camino Real, el Holiday Inn y el Cid Resorts, entre otros.

En 1973, Mazatlán se consolidó como el segundo destino de sol y playa más importante de México. Ese mismo año se inauguró la avenida Camarón Sábalo conocida como la Zona Dorada, una nueva franja especializada en turismo donde se erigieron diversos hoteles, restaurantes, agencias, casas de cambio, tiendas de souvenir, entre otros (Brito & Cànoves, 2019).

Junto a la Zona Dorada comenzaron a desarrollarse fraccionamientos dirigidos a las clases medias y altas de Mazatlán, diseñados al estilo norteamericano, con terrenos amplios, patios, jardines y sin bardas, siguiendo un modelo similar al estilo californiano. Entre los ejemplos destacados se encuentran los fraccionamientos El Dorado, El Sábalo y El Cid, todos ubicados en las inmediaciones de la zona turística.

Durante la fase de creación de su trayectoria, Mazatlán registró un crecimiento poblacional superior al 4% anual (INEGI, 2024), impulsado por el desarrollo turístico, la llegada de nuevos residentes y la diversificación económica, consolidándose como un importante polo de desarrollo regional en la costa de Sinaloa.

### **3. Fase de desarrollo de la trayectoria (1975-2004)**

Esta etapa estuvo acompañada por un antecedente de planeación territorial que se remonta a 1976, con la aprobación de la Ley de Asentamientos Humanos, la cual asumió la responsabilidad de planificar y regular el desarrollo urbano regional. A partir de esta ley, se aprobó el primer Plan de Desarrollo Urbano, un documento rector que estableció las bases para el crecimiento de la ciudad y su entorno. No obstante, dicho plan no integraba de manera articulada la planeación de la actividad turística, lo que limitó la capacidad del destino para adaptarse a las nuevas demandas del mercado.

Si bien este periodo estuvo marcado por una intensa inversión que impulsó un acelerado desarrollo en la construcción de hoteles, comercios y restaurantes, acompañado por un aumento en el número de aerolíneas estadounidenses con vuelos directos a Mazatlán, la estrategia de competir mediante precios bajos redujo el atractivo del destino para los turistas de altos ingresos. Estos comenzaron a preferir enclaves más exclusivos como Puerto Vallarta y los Centros Integralmente Planeados (CIPS) de Cancún e Ixtapa. Esta pérdida de competitividad se acentuó durante la década de los ochenta, con el posicionamiento de Los Cabos como un nuevo destino de lujo.

A este deterioro en el perfil turístico se sumó una drástica caída en la afluencia de visitantes extranjeros en 1975, cuando las llegadas descendieron de 604,277 en 1974 a apenas 154,900. Este desplome fue consecuencia de la primera crisis económica de los años setenta, durante el gobierno de Luis Echeverría Álvarez, y se vio agravado por el impacto del huracán Olivia en octubre del mismo año, que causó severos daños en viviendas e infraestructura pública, con un costo estimado de 50 millones de pesos (Santamaría, 2009).

A partir de 1983, Mazatlán enfrentó una etapa de estancamiento en los ámbitos turístico, económico y urbano. Se intentó revertir esta situación a inicios de la década de 1990 con la construcción de la Marina. Sin embargo, debido a la crisis de 1995, la obra quedó inconclusa, lo que también frenó el desarrollo urbano de la ciudad.

Entre 1990 y 1995, se registró una disminución promedio anual del 4.3% en las llegadas de turistas a Mazatlán. El turismo internacional cayó un 8.2%, mientras que el nacional disminuyó un 3%. Al cierre del mandato de Carlos Salinas de Gortari, la crisis económica culminó en el llamado “error de diciembre” de 1994, marcando el inicio de serias dificultades para el gobierno de Ernesto Zedillo.

El desarrollo del modelo turístico en Mazatlán tomó impulso a finales de la década de 1990 con la construcción de la Marina Mazatlán y la apertura de hoteles como Pueblo Bonito Emerald Bay, El Cid Marina Beach, Hotel Riu Emerald Bay, Park Royal Mazatlán y Costa de Oro Beach Hotel, los cuales sumaron 3,200 unidades de hospedaje (Ramírez & García, 2006).

Asimismo, la incorporación de desarrollos residenciales como Puesta del Sol, Marina El Cid y Torre Península añadió una nueva dimensión al turismo local. La construcción de una marina para yates privados marcó el inicio de un segmento turístico emergente en la región, enfocado en el turismo náutico y de alto poder adquisitivo.

A finales de la década de 1990, surgieron nuevas formas de turismo impulsadas por dos modelos que habían comenzado a consolidarse en México: el tiempo compartido, que se había extendido desde la década de 1980 y se basa en la compra anticipada de estadías, y el modelo “todo incluido” (all-inclusive). Ambos esquemas complementaron, pero también compitieron, con los métodos tradicionales de gestión hotelera (Velarde et al., 2021).

El crecimiento del segmento de departamentos como segunda residencia fue notable, integrándose al turismo mediante el sistema de “condo-hoteles”. En este modelo, las empresas administradoras de propiedades asumieron un rol clave como prestadoras de servicios turísticos, ofreciendo el uso completo de las unidades habitacionales bajo esquemas flexibles y orientados al mercado vacacional (Velarde et al., 2021).

Por otro lado, los momentos de crisis en 1994 y 2008 provocaron devaluación de la moneda, lo que benefició el incremento en el número de visitantes. La crisis económica del país dio por resultado que muchas empresas se declaran en insolvencia, por tal motivo, el gobierno instrumentó el rescate denominado Fondo Bancario de Protección del Ahorro (Fobaproa), sistema para pagar las deudas de las empresas que absorbería el gobierno, ampliando la deuda pública.

Dentro de estas empresas se encuentran instituciones bancarias y empresas desarrolladoras, que para el caso del turismo de Mazatlán afectó al Grupo Mayan, constructor de la Marina Mazatlán. Dentro de la ampliación de la Marina Mazatlán se tenía el proyecto de construir la zona residencial Marina Mazatlán

II en la zona del estero del Yugo, pero debido a la crisis económica el proyecto no se realizó, quedando el área natural en una condición de enorme fragilidad.

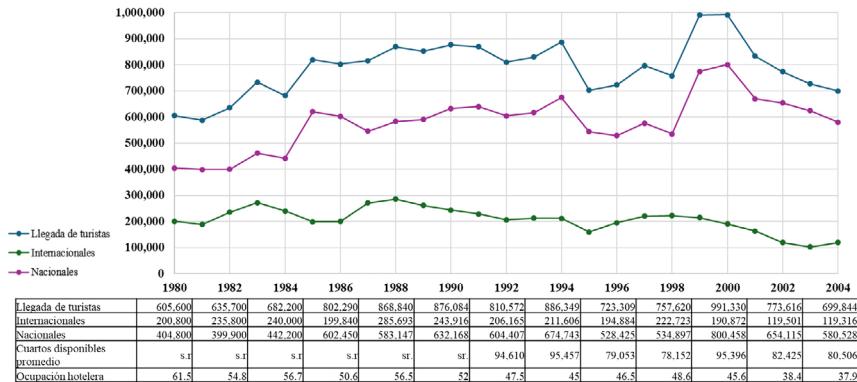
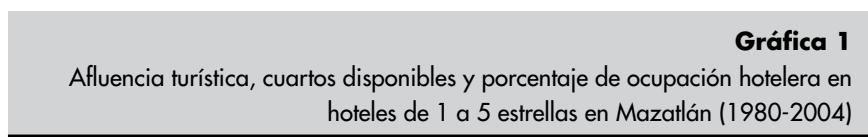
En 1998 se constituye el Fideicomiso de turismo de Mazatlán para administrar el impuesto sobre hospedaje, administrado por el Gobierno del Estado y se decidió que todos los recursos fueran utilizados en la promoción del destino en operación con un comité con la participación mayoritaria de representantes gubernamentales y en menor proporción de iniciativas privadas (Santamaría, 2009).

El periodo de Desarrollo de la trayectoria, tiene como principal atributo la concentración espacial de la actividad turística en Mazatlán, con un proceso de ampliación de la influencia en la economía local, que a su vez denota una creciente de efectos (externalidades) positivos, con la ampliación de emprendimientos hoteleros y un nuevo mercado de turismo en el tiempo compartido además de una activación significativa en la construcción de condominios como segunda residencia (Ma & Hassink, 2013).

A su vez existe una marcada tendencia a ser evidentes los efectos (externalidades) negativas, con la incapacidad de absorber la creciente oferta de mano de obra, que en su gran mayoría es no calificada, pero también con un crecimiento urbano desmedido, que la ciudad no tiene capacidad para atender las nuevas demandas de una población en constante crecimiento y por tanto portadora de nuevas necesidades sociales y económicas.

La demanda turística experimentó cambios significativos durante el periodo analizado. En 1980, se registraron 605,600 turistas, cifra que aumentó a 876,084 en 1990, de los cuales el 67% eran nacionales y el 33% extranjeros. Para el año 2000, el número de turistas alcanzó los 991,330, lo que representó un crecimiento medio anual del 1.2% en comparación con 1990. Sin embargo, el turismo internacional presentó una disminución promedio anual del 2.4% durante este periodo.

Entre 2000 y 2004, la tendencia general fue negativa en el número de llegadas, tanto nacionales como internacionales. En 2001, se registró una caída del 15.9%, seguida de disminuciones del 7.2% en 2002, 6.1% en 2003 y 3.7% en 2004. Estas reducciones fueron más pronunciadas en el turismo internacional, con una contracción del 27% en 2002. En la gráfica 1 se muestra la afluencia de turistas a hoteles de 1 a 5 estrellas, los cuartos disponibles y el porcentaje de ocupación hotelera para el periodo que abarca esta fase de desarrollo del destino.



Fuente: Elaborado por los autores con datos de DataTur (2024) y CIEGSIN (2024).

\* s.r. Sin registro oficial.

#### 4. Trayectoria como proceso dinámico (2005-2024)

Tras un prolongado periodo de estancamiento entre 1983 y 2004, Mazatlán inició en 2005 una nueva etapa de desarrollo económico y urbano. La culminación del proyecto de la Marina Mazatlán generó un renovado optimismo e incentivó importantes inversiones en la región, especialmente en el sector inmobiliario y turístico. Este impulso se tradujo en un auge de la construcción de condominios, particularmente en la zona de Cerritos, lo que marcó el inicio de un nuevo dinamismo en el desarrollo urbano de la ciudad.

Entre 2006 y 2010, Mazatlán experimentó un boom inmobiliario caracterizado por la proliferación de fraccionamientos, cotos y complejos de condominios, que respondían a la creciente demanda habitacional. En 2010, el anuncio del proyecto de la autopista Mazatlán–Durango atrajo una fuerte inversión, reforzando la expansión del sector inmobiliario y estimulando el crecimiento poblacional (Lara y Manríquez, 2020).

En este contexto, se formuló el Plan Director de Desarrollo Urbano 2005–2015, con el objetivo de ordenar el crecimiento urbano, dotar a la ciudad de infraestructura y servicios modernos que favorecieran la inversión productiva y el empleo, y mejorar la calidad de vida de una población en expansión. No obstante, aunque el plan contemplaba acciones de mejoramiento urbano y ambiental, muchas de ellas no llegaron a concretarse. Actualmente, Mazatlán mantiene esta dinámica de desarrollo y expansión inmobiliaria, pero continúa

enfrentando los mismos desafíos en materia de ordenamiento territorial y planeación urbana (Lara y Manríquez, 2020).

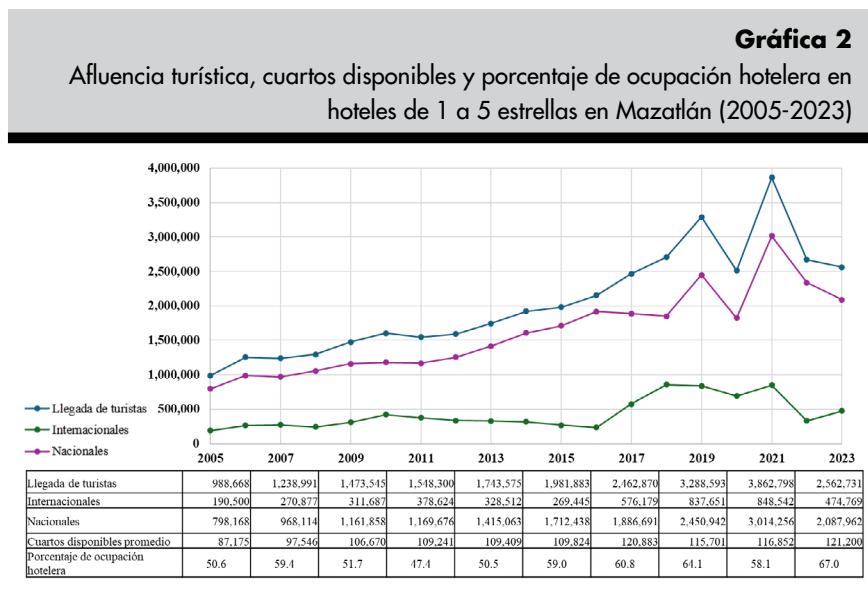
El crecimiento turístico de Mazatlán ha generado desafíos ambientales como la presión sobre los recursos naturales, la contaminación costera y la degradación de ecosistemas (Brito y Cànoves, 2019). La expansión urbana asociada ha intensificado estos impactos, impulsando la adopción de iniciativas locales para promover un turismo responsable y sostenible.

En este contexto, el concepto de capacidad de carga turística resulta fundamental para la gestión sostenible de los destinos, pues define el límite de visitantes que un lugar puede recibir sin ocasionar impactos negativos en el medio ambiente, el entorno sociocultural ni en la calidad de la experiencia turística. Diversos autores (Beraud, Covantes y Beraud, 2009; Aguilar-Calderón et al., 2025) destacan la necesidad de integrar este enfoque en la planificación del desarrollo turístico, a fin de equilibrar la expansión de la infraestructura hotelera y los nuevos proyectos inmobiliarios con la conservación ambiental y el bienestar de la población local.

El estudio de Aguilar-Calderón et al. (2025) evidencia que la capacidad de carga efectiva de Mazatlán ha disminuido de forma notable entre 2005 y 2025, con una proyección de reducción del 69 % hacia 2050 si se mantienen los actuales niveles de uso. Durante los períodos de mayor afluencia turística se registran situaciones de saturación que comprometen la integridad ecológica, la calidad de los servicios y la satisfacción de los residentes. Estos resultados subrayan la urgencia de incorporar criterios sociales, ambientales y de gobernanza en la evaluación de la capacidad de carga, así como de fortalecer las políticas de ordenamiento territorial y restauración costera para evitar impactos irreversibles.

Experiencias de otros destinos, como Cancún, demuestran que la falta de control sobre la capacidad de carga puede llevar a la pérdida de sustentabilidad ambiental, económica y cultural (Coy, 2016). Por ello, integrar este enfoque en la planificación turística de Mazatlán resulta esencial para garantizar un desarrollo equilibrado y sostenible a largo plazo.

Tras la crisis financiera global de 2008, que tuvo su origen en países emisores como Estados Unidos y Canadá, Mazatlán experimentó una recuperación notable en 2009. Ese año, la llegada de turistas internacionales a hoteles de 1 a 5 estrellas aumentó de 240,764 en 2008 a 311,687, reflejando una recuperación significativa. Esta tendencia positiva se mantuvo en 2010, con un crecimiento del 35.6%. No obstante, en 2011 se registró una disminución del 10.4%, seguida por una caída adicional del 11.2% en 2012 (ver gráfica 2).



Fuente: Elaborado por los autores con datos de DataTur (2024) y CIEGSIN (2024).

Los episodios de violencia e inseguridad registrados entre 2008 y 2011 tuvieron un impacto profundamente negativo en la actividad turística. En 2010, Mazatlán fue clasificada como la novena ciudad más peligrosa del mundo, mientras que Culiacán, la capital de Sinaloa, ocupó el octavo lugar, según el “Ranking de las 50 ciudades más violentas del mundo” (2010), basado en la tasa de homicidios por cada 100,000 habitantes. Este contexto afectó gravemente la imagen de la región y dificultó el desarrollo del sector turístico (Santamaría & Flores, 2012).

La ola de violencia a causa de la denominada “guerra contra el narcotráfico” prevalecía en la cobertura mediática de México y el mundo, lo que provocó que las visitas internacionales decrecieran en los años subsecuentes hasta 2017, y que prácticamente desaparecieran los cruceros durante 2012 y 2013 (Nava, 2013; Peinado, 2017).

En cuanto a la demanda de visitantes nacionales, aunque experimentó una ligera disminución del 1% en 2011, debido a la violencia registrada en Sinaloa, ha mostrado un crecimiento constante en casi todos los períodos. Un acontecimiento importante fue la construcción de la carretera Mazatlán-Durango, inaugurada en 2014. Este proyecto superó todas las expectativas y proyecciones turísticas previas, impulsando un desarrollo turístico sin precedentes en Mazatlán, gracias al flujo constante de visitantes nacionales provenientes de estados como Durango, Coahuila, Chihuahua, Nuevo León y Zacatecas, entre otros (Ceballos, 2021).

La carretera no solo incrementó el número de turistas nacionales con un aumento del 13.4% en 2014, sino que también introdujo una nueva dinámica: el turismo de fin de semana, algo inusual en Mazatlán hasta entonces, salvo

durante los puentes vacacionales. Este cambio trajo consigo una ola de inversiones enfocadas en la construcción de condominios, generando una auténtica “ fiebre” inmobiliaria.

Estos desarrollos no se limitaron a las zonas tradicionalmente turísticas, sino que también se extendieron a colonias de clase media y media alta. Muchos pobladores locales y residentes de la región de Sinaloa comenzaron a adquirir condominios con el propósito de rentarlos a turistas nacionales y extranjeros, utilizando plataformas como Airbnb y redes sociales. Este modelo promovió un tipo de turismo alternativo que no dependía de los hoteles, consolidando los condominios como una opción clave para el hospedaje en el destino (Ceballos, 2021).

Este fenómeno contribuye a la democratización del ingreso al permitir que familias y diversos sectores sociales se beneficien económicamente. Sin embargo, también plantea desafíos para las finanzas públicas, ya que muchos de estos condominios particulares no están sujetos al pago de impuestos correspondientes. En el ámbito urbanístico, se observa un notable crecimiento en la construcción de condominios, con desarrollos extendiéndose por toda la ciudad. Esta expansión ha generado una sobreoferta en el mercado inmobiliario, transformando significativamente el paisaje urbano de Mazatlán.

Por otra parte, la infraestructura hotelera tradicional en Mazatlán está envejecida y requiere una intervención profunda para recuperar su competitividad. Los hoteles construidos en la década de 1970 llevan más de 45 años en operación, y sus remodelaciones no han impactado significativamente en su participación en el mercado. Los proyectos de intervención para mejorar la competitividad turística de Mazatlán, como el Plan de Desarrollo Turístico de Mazatlán 2015-2030 (Sectur, 2019), no han recibido el apoyo financiero necesario para su implementación.

Desde 2010, se ha dado un nuevo impulso a la construcción de desarrollos inmobiliarios en áreas como el Centro Histórico y la Zona Dorada, que han experimentado una transformación urbana hacia una vivienda vertical y multifamiliar, particularmente de segunda residencia. En 2015, llegó Airbnb a Mazatlán, y para 2019 ya contaba con más de 4,000 rentas activas en el destino, principalmente en el Centro Histórico y la Zona Dorada (Brito & Cànoves, 2019).

El modelo neoliberal ha dejado al Estado sin capacidad para implementar acciones de planificación económica o de apoyo financiero a destinos turísticos como Mazatlán. Sin embargo, han surgido nuevas formas de negocio en el turismo a través de plataformas digitales, que también están siendo utilizadas por empresas hoteleras y no hoteleras.

Estas perturbaciones requieren mecanismos de regulación, entendiendo que hay procesos innovadores en marcha. Los actores deben encontrar fórmulas de recombinación que permitan mantener la competitividad del destino,

colaborando adecuadamente para asegurar la viabilidad de Mazatlán (Soares et al., 2016).

En 2020 y 2021 a pesar de los desafíos planteados por la pandemia de COVID-19, Mazatlán recibió en promedio más de 3 millones de turistas, una cifra que se esperó incrementar con la recuperación del sector turístico global (Secretaría de Turismo de Sinaloa, 2022). La infraestructura turística de Mazatlán, que incluye una amplia gama de alojamientos y servicios, ha sido un factor clave en atraer y mantener este alto nivel de afluencia.

Sin embargo, la pandemia que mayor ha impactado negativamente para el crecimiento del turismo sobre todo extranjero ha sido la “narcopandemia”. La presencia del narcotráfico y la violencia asociada a las actividades de organizaciones criminales generan una percepción de inseguridad que puede disuadir a los turistas de visitar ciertos destinos (Torre y Escobedo, 2018).

La violencia registrada en 2024, que se ha extendido al 2025 en Sinaloa como resultado del conflicto entre los grupos conocidos como “Los Chapitos” y “Los Mayos,” ha tenido impactos significativos en Mazatlán, afectando tanto al sector turístico como a la percepción de seguridad en la región. Estos efectos se manifiestan en varios ámbitos, incluyendo la deterioración de la imagen turística, la disminución de la afluencia de visitantes, especialmente del turismo receptivo, y un impacto económico y social profundo que pone en riesgo el desarrollo sostenible del destino.

Estos hallazgos son coincidentes con los de Alcalá (2022) quien encuentra en Mazatlán entre 2005 y 2012 una etapa de desarrollo del destino y de 2013 a 2018 una etapa de rejuvenecimiento, fundamentado en la teoría del ciclo de vida del destino turístico (Butler, 1980) y basado en indicadores como llegadas, desarrollo de infraestructura de servicios turísticos y conectividad.

Por otra parte, el proceso dinámico de esta fase también coincide con los hallazgos de López (2018) quien encuentra de 2004 hasta 2018 una fase de madurez en Mazatlán, caracterizado por la coexistencia de diferentes etapas dentro del destino, y de 2016 a 2018 una etapa de estancamiento en el sistema turístico derivado de la persistencia al cambio social; pues si bien, los indicadores de afluencia, cuartos disponibles y desarrollo de atractivos indican un importante aumento, se encontró equipamiento poco competitivo, atractivos naturales como playas en estado de declive, advertido recientemente por otro estudio (Aguilar et al., 2025), productos poco diversificados, demanda turística polarizada y percepciones locales de bajos beneficios.

## **CONCLUSIÓN**

La teoría de la dependencia de la trayectoria plantea que las decisiones tomadas en el pasado generan rutas institucionales y estructurales difíciles de modificar, porque consolidan intereses, infraestructuras y modelos de desarrollo que tienden a reproducirse. Mazatlán confirma esta lógica en varios aspectos:

1. *Estructura rígida del modelo sol y playa*: desde los años 60 y 70, la consolidación de la Zona Dorada, el auge inmobiliario y la concentración en turismo extranjero establecieron una senda de especialización difícil de revertir.

2. *Bloqueos estructurales*: los problemas de inseguridad, deterioro urbano y falta de coordinación institucional son herencias directas de decisiones pasadas mal articuladas.

3. *Dependencia del turismo*: la pérdida del turismo internacional y la vulnerabilidad frente a crisis globales revelan la inercia de un modelo dependiente del contexto externo.

El caso de Mazatlán encarna la persistencia de un sendero de desarrollo dependiente, marcado por la inercia institucional, la rigidez del modelo turístico y la continuidad de errores de planeación que han limitado su capacidad de innovación. Sin embargo, el caso también desafía o matiza la teoría de la dependencia de la trayectoria, al mostrar que las trayectorias no son completamente deterministas.

La plasticidad temporal mostrada durante la reactivación del turismo nacional tras la construcción de la carretera Mazatlán–Durango revela que el destino puede reorientar parcialmente su rumbo cuando surgen nuevas infraestructuras, políticas o dinámicas económicas. Este tipo de inflexión cuestiona la idea de un camino totalmente cerrado y demuestra la existencia de márgenes de maniobra dentro de estructuras históricamente condicionadas.

Asimismo, la evolución más orgánica y local de Mazatlán, en contraste con los Centros Integralmente Planeados como Cancún o Ixtapa, ha propiciado la emergencia de iniciativas privadas, culturales y de turismo alternativo que buscan diversificar la oferta y empoderar la economía local. Estos procesos reflejan una creciente capacidad de adaptación y de acción colectiva orientada a redefinir el modelo turístico.

En este sentido, Mazatlán constituye un ejemplo de dependencia de la trayectoria flexible, donde la inercia estructural coexiste con posibilidades reales de reconfiguración impulsadas por la innovación local y la articulación de nuevos actores. No obstante, su tránsito hacia un modelo verdaderamente sostenible e inclusivo dependerá de la consolidación de una gobernanza turística más coordinada, una planificación urbana integral y una estrategia de reposicionamiento basada en la seguridad, la confianza y la sostenibilidad.

Si bien la teoría de la dependencia de la trayectoria ofrece un marco analítico sólido para comprender cómo las decisiones históricas condicionan los procesos de desarrollo, presenta limitaciones importantes cuando se aplica a destinos turísticos ubicados en contextos de alta inestabilidad social, como Mazatlán. Este enfoque tiende a privilegiar la continuidad institucional y la persistencia de estructuras, pero resulta menos eficaz para explicar las dinámicas de cambio abrupto, las rupturas ocasionadas por crisis de seguridad o los efectos de factores exógenos imprevisibles como la violencia asociada al crimen.

organizado o la percepción de inseguridad que pueden alterar drásticamente la trayectoria de un destino.

La teoría de la dependencia de la trayectoria no logra captar plenamente la naturaleza disruptiva de los fenómenos sociales que inciden en la gobernanza turística, en la percepción de los visitantes y en la estabilidad económica del territorio de Mazatlán. Si bien este marco teórico parte del supuesto de continuidad temporal y de la existencia de “bloqueos estructurales” que limitan el cambio, en contextos donde la violencia, la informalidad económica y la fragmentación institucional son recurrentes, el desarrollo turístico se ve afectado por procesos discontinuos, volátiles y contingentes que desbordan los supuestos de estabilidad histórica sobre los que se sustenta dicho enfoque.

Entre las principales limitaciones del estudio se encuentra la omisión de variables críticas relacionadas con los impactos de la violencia vinculada al narcotráfico, la percepción de inseguridad entre los turistas, y el papel de las alianzas público-privadas orientadas a reposicionar la imagen del destino. Estos factores inciden directamente en la configuración y resiliencia del sistema turístico, por lo que su exclusión reduce la capacidad explicativa del marco teórico y limita la comprensión integral del fenómeno. Futuras investigaciones deberían incorporar estas dimensiones para ofrecer un análisis más amplio y contextualizado de la evolución turística en escenarios de alta conflictividad social.

Asimismo, la teoría tiende a subestimar la agencia local y las respuestas adaptativas de los actores sociales frente a la inestabilidad. En Mazatlán, las estrategias impulsadas por el sector privado, las comunidades locales y los gobiernos municipales para mantener la actividad turística en contextos adversos revelan formas de resiliencia colectiva que no pueden entenderse únicamente desde la inercia de decisiones pasadas. Por tanto, el caso evidencia la necesidad de complementar la teoría de la dependencia de la trayectoria con enfoques de resiliencia territorial, gobernanza adaptativa y sostenibilidad social, capaces de explicar la interacción entre continuidad y cambio en entornos marcados por la incertidumbre y la fragmentación institucional.

## REFERENCIAS

Aguilar Calderón, P. A., López-Chávez, B. A., Peinado Osuna, N. I., Burgueño Sánchez, E. O., Aguilar-Calderón, J. A., & Somoza Ríos, J. A. (2025). *Tourism carrying capacity in coastal destinations: An assessment in Mazatlán, Mexico*. *Sustainability*, 17(14). doi:10.3390/su17146344

Alcalá, B. (2022). Efectos espaciales del turismo en Mazatlán a partir de su integración carretera con Durango: «rejuvenecimiento» de un centro turístico litoral maduro [Tesis doctoral, Universidad Nacional Autónoma de México]. <https://ru.dgb.unam.mx/handle/20.500.14330/tes01000822717>

Anton-Clavé, S., & Wilson, J. (2016) The evolution of coastal tourism destinations: a path plasticity perspective on tourism urbanization. *Journal of Sustainable Tourism*. doi: 10.1080/09669582.2016.1177063.

Beerli, A., & Martín, J. D. (2004). Factors influencing destination image. *Annals of Tourism Research*, 31(3), 657-681.

Beraud Lozano, J. L., Covantes Rodríguez, C., & Beraud Martínez, I. P. (2009). Vulnerabilidad socioambiental en Mazatlán, México. *Cuadernos Geográficos*, 45, 31-62.

Brito, M., & Cànoves, G. (2019). El desarrollo turístico en Mazatlán, México: un análisis de las condiciones de la sostenibilidad. *Cuadernos de Turismo*, 43, 187-213.

Carson, D. A., & Carson, D. B. (2017). Path dependence in remote area tourism development why institutional legacies matter. En P. Brouder, S. Anton-Clavé, A. Gill, y D. Ioannides (eds.), *Tourism Destination Evolution* (pp. 103-122). Taylor y Francis Group.

Ceballos, T. (2021). Los desafíos del turismo en Mazatlán: Hacia una nueva estrategia de desarrollo local. En E. Hernández y G. Ibarra (coords.), *Los grandes problemas de Sinaloa* (pp. 45-76). Tirant lo Blanch.

Coy, C. (2016). Evaluación de la capacidad de carga turística como elemento de análisis del desempeño de un destino turístico: Caso Cancún. *Revista Internacional Administración & Finanzas*, 9(6), 59-80.

Creswell, J. (2012). Qualitative inquiry and research design: choosing among five approaches. SAGE Publications.

DataTur. (2024). Reportes avanzados. Secretaría de Turismo. Recuperado de <https://www.datatur.sectur.gob.mx>

Dredge, D., & Jenkins, J. M. (2003). Tourism planning and policy: Pathways to sustainability. Routledge.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Mazatlán, Sinaloa: Información geográfica y demográfica. Recuperado el 21 de julio de 2024 de <https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/?ag=25>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021). Guía de Estadísticas de Turismo de México. Recuperado El 28 de junio de 2024, de <https://www.inegi.org.mx/>

Johnson, A. G. (2022). Why are smart destinations not all technology-oriented? Examining the development of smart tourism initiatives based on path dependence. *Current Issues in Tourism*, 26, 1282-1294.

Lara F., & Manríquez, N. (2020). Evolución de la recaudación del impuesto sobre adquisición de inmuebles a partir de la expansión urbana de Mazatlán, Sinaloa. *Revista CIMEXUS*, 15(2), 83-105.

López; B. (2018). El ciclo de vida de Mazatlán a partir del análisis de cambio social en el sistema turístico [Tesis de Maestría, Universidad Autónoma de Sinaloa]. [https://pociso.uas.edu.mx/tesis%20generacion%20\(2016-2018\).html](https://pociso.uas.edu.mx/tesis%20generacion%20(2016-2018).html)

Ma, M., & Hassink, R. (2013). An evolutionary perspective on tourism area development. *Annals of Tourism Research*, 41, 89-109.

Martin, R., & Sunley, P. (2006). Path dependence and regional economic evolution. *Journal of Economic Geography*, 6, 395-437.

Molina, S. (2007). Política turística en México. México, D. F.: Editorial Trillas

Morales, P. (2015). Impacto del turismo en el desarrollo económico de Mazatlán. Guadalajara: Editorial del Occidente.

Nava, M. (2013). Innovación en el territorio y capacidad competitiva de los destinos turísticos. Redes y capital territorial en Mazatlán. México: UAS/Juan Pablos Editor.

Peinado, N. (2017). La violencia del narcotráfico como factor exógeno que impide el éxito de las redes de políticas: el caso del turismo de cruceros en Mazatlán, Sinaloa. *Revista Conjeturas Sociológicas*, 14 (5), 93-108.

Ramírez, E., & García, S. (2006). Desarrollo turístico en mazatlán. Editorial Trillas.

Ritchie, J. R. B., y Crouch, G. I. (2003). The competitive destination: A sustainable tourism perspective. CABI Publishing.

Saarinen, J., & Kask, T. (2008). Transforming tourism spaces in changing socio-political contexts: The case of Pärnu, Estonia, as a tourist destination. *Tourism Geographies*, 10(4), 452-473.

Sánchez, A., Vargas, E. & Castillo, M. (2019) Dinámica y evolución de Ixtapa de la Sal como un destino turístico recreativo: Un análisis desde el modelo del ciclo de vida de R. Butler. *Revista de El Colegio de San Luis*. 19, 391-408.

Santamaría, A. (2009). El nacimiento del turismo en Mazatlán, 1923-1971. México: Editorial UAS.

Santamaría, A., & Flores, S. (2012). Escenarios de violencia e inseguridad en los destinos turísticos: Mazatlán como estudio de caso. UAS: México.

SECRETARÍA DE TURISMO (SECTUR). Reporte anual de turismo en Sinaloa. México: SECTUR, 2019.

Soares, J. Ivars-Baidal, J. & Gándara, J. M. (2016). Dinámica evolutiva y Path Dependence en los destinos turísticos litorales el papel y la percepción de los agentes locales desde una perspectiva comparada. *Estudios y perspectivas en turismo*, 25, 164-185.

Torre, M., & Escobedo, D. (2018). Tourism and drug trafficking in Mexico. *Current Issues in Tourism*, 27(6), 867-882.

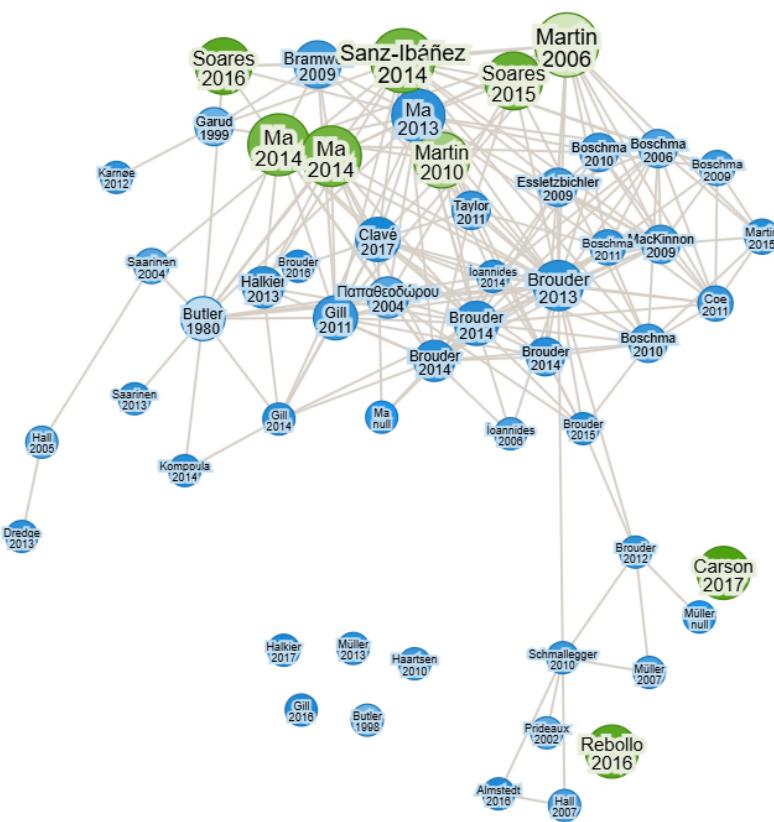
Velarde, M., Olmos, E., & Obombo, K. (2021). Desarrollo turístico de Mazatlán: Destino de sol y playa tradicional del estado de Sinaloa. En C. Gauna y M. Osorio (Coords.), *El desarrollo turístico en México: Revisión general y casos de estudio* (pp. 289-318). Universidad de Guadalajara.

Williams, A. (2013). Mobilities and sustainable tourism: path-creating or path-dependent relationships?. *Journal of Sustainable Tourism*, 21, 511 - 531.

Zamora, K., & Gauna, C. (2024). Planeación para el ordenamiento territorial en un destino turístico: Puerto Vallarta-Bahía de Banderas. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 22(4), 755-774.

**Anexo I**

## Red de autores sobre la dependencia de la trayectoria en destinos turísticos



Fuente: elaboración propia con base en Researchrabbit.