

CARRETERAS Y TURISMO. CAMINOS DEL DESARROLLO SUSTENTABLE

CRISTINA PADILLA DIESTE



Cristina Padilla Dieste, doctora en Antropología Social, es investigadora de la Universidad de Guadalajara.

Entre los elementos esenciales para asegurar la viabilidad del turismo se encuentran, sin duda, los medios de comunicación y transporte. Fue importante el transporte marítimo cuando parecía imposible visualizar otros horizontes; la construcción de vías de ferrocarril significó la vinculación de territorios alejados para entrar a la modernidad, mientras que la aviación acortó distancias e hizo posibles los desplazamientos rápidos, abriendo la viabilidad de los viajes internacionales. En este complejo sistema de comunicaciones también hay que considerar el significado de la comunicación por ondas, cables, frecuencias y *chips*, todo lo cual forma parte de las maneras como cada comunidad se vincula con el resto de la sociedad. Esta trama de redes visibles e invisibles que integra los territorios permite observar cómo lo local sigue su ritmo interno y cómo, al mismo tiempo, queda subsumido a lo global. En este texto fijaremos la atención en el impacto que tiene la red carretera sobre algunas poblaciones y cómo impide apreciar otras opciones de desarrollo vinculadas al turismo.

No obstante el continuo crecimiento de nuevas vías de comunicación y transporte, en términos de inversión del sector y extensión en kilómetros, ocurre un fenómeno vinculado a la red de nuevas articulaciones carreteras: mientras se abren vías terrestres más directas y rápidas entre algunos puntos considerados destinos importantes, se van quedando a la deriva una serie de poblados y pequeñas ciudades. ¿Se trata sólo de quedar al margen de las autopistas? ¿No significa, también, quedar al margen del desarrollo? ¿No constituye un elemento más de presión sobre el campo y las tareas y productos vinculados a él?

HECHOS, PROPUESTAS Y CIFRAS

La construcción y ampliación de la red carretera está íntimamente relacionada con los distintos momentos políticos y económicos por los que ha pasado México y cada región en particular. El fin del movimiento revolucionario sienta

las bases para iniciar un gran esfuerzo carretero con el fin de incorporar al país en esta nueva etapa de modernización con sello industrializador. Durante el período comprendido entre 1920-1940 se hacen diversas obras al calor del auge de la industria automotriz y con la presencia en el norte del país de los primeros visitantes carreteros: no olvidemos que la relación del norte de México con el sur de la Unión Americana contaba desde tiempo atrás con sus propias vías de comunicación, que aunque elementales, servían de manera efectiva para vincular a los dos países. La necesidad de romper el fuerte carácter regional de los cacicazgos previos a la Revolución, más la necesidad de enlazar los centros industriales en los cuatro puntos cardinales del territorio mexicano, propiciaron que el centro de esta primera articulación fuera la Ciudad de México. Todo salía e iba hacia la capital. Había que vincular los centros petroleros, los territorios agrícolas de exportación y de abasto a la capital, los puertos y las ciudades industriales y asegurar, de manera más efectiva, el acceso desde el centro del país a la frontera norte.

El turismo, aunque era una actividad de baja intensidad en los planes del Estado, aparece como una actividad a la que habría de darle cauce y por ello influye en algunas decisiones. Por acuerdo presidencial el 6 de julio de 1926 se crea la Comisión Mixta Pro-Turismo. En 1930 se promulga la Ley Orgánica de la Comisión Nacional de Turismo. No habiendo caminos, el presidente Lázaro Cárdenas visita Quintana Roo en 1936, trasladándose en barco desde Progreso, Yuc. , para llegar hasta Playa del Carmen. En 1939 se crea la Oficina de Turismo, dependiente de la Secretaría de Economía Nacional (hoy Secofi). Durante la presidencia de Manuel Ávila Camacho (1940-1946), se define lo que se llamó “Marcha al Mar”, que consistía en buscar la manera de ocupar y dar vocación a 12 mil kilómetros de costa, tanto por el Atlántico como por el Pacífico. Además de ser un paso inicial para la atención del turismo significó el fortalecimiento de los puertos existentes y la creación de otros como el de Lázaro Cárdenas, Michoacán. En 1947 se expide la ley que crea la Comisión Nacional de Turismo, compuesta por un Consejo Nacional y un Comité Ejecutivo.

Ya para finales de la década de los cuarenta está instalado el período de sustitución de importaciones, que pone particular atención en conectar distintas ciudades-capitales-industriales que encabezaban dicha etapa. El turismo sigue creando las instituciones y organismos para despegar. Nace la primera escuela en América Latina de Capacitación Hotelera y Gastronómica de la Asociación Mexicana de Hoteles. En 1956 se crea el primer fondo

crediticio, el Fondo de Garantía y Fomento al Turismo (Fogatur); en 1966 se transforma en Infratur y más tarde en Fonatur, donde se plantea la política de los centros turísticos integralmente planeados, a saber: Cancún en el Caribe; y en el Pacífico Loreto y Los Cabos, Ixtapa y Huatulco. Cancún, el más exitoso, construyó el corredor turístico de 120 km Cancún-Tulum, y en 1971 se construyó la carretera que comunica a Carrillo Puerto con Tulum.

Los Cabos y Loreto hicieron obras carreteras de vinculación, mientras que Ixtapa y Huatulco han tenido un desarrollo lento debido a su inserción en los estados de Guerrero y Oaxaca, que tienen grandes carencias en infraestructura carretera. En estos años se presenta el breve auge petrolero que implicó el aseguramiento y crecimiento de la red carretera con las zonas petroleras, que se va a manifestar también en la inversión en carreteras, caminos y puentes y el paso a una espiral de continuas crisis. En otra escala de prioridades, en 1970 se crea también el Fideicomiso de Bahía de Banderas, que comprende los estados de Jalisco y Nayarit, bajo el concepto de corredor turístico de sol y playa.¹

Se continúa con distintas obras de infraestructura en los puntos de desarrollo turístico que atraen visitantes extranjeros. Las carreteras empiezan a atender el flujo y localización de la industria maquiladora y a partir de 1994, en torno al Tratado de Libre Comercio, se prosiguen los compromisos que facilitan la circulación de mercancías derivadas de dicho acuerdo internacional.

En la actualidad la Secretaría de Comunicaciones y Transporte recoge en sus objetivos de infraestructura carretera los siguientes planteamientos:

- Ampliar la cobertura y accesibilidad de la infraestructura carretera para toda la población.
- Conservar y mejorar el estado de la infraestructura carretera existente, con la participación de los tres órdenes de gobierno y del sector privado.
- Fomentar la interconexión de la infraestructura de los diferentes modos de transporte para lograr un sistema integral en el territorio nacional.
- Mejorar la operación de la red carretera, eliminando las condiciones que inhiben el uso óptimo de la capacidad instalada.²
- Dichos objetivos se derivan de otros más generales, también señalados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes términos:

¹ Véase Ovidio González Gómez, "Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio", en *Revista Mexicana de Sociología*, (Año LII / Núm. 3) julio / septiembre de 1990, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, México.

² Véase el Programa de Trabajo 2002, Sector Comunicaciones y Transportes.

- Asegurar el desarrollo incluyente.
- Promover el desarrollo económico equilibrado.
- Crear condiciones para un desarrollo sustentable.

Los lineamientos no pueden ser más acertados en términos del desarrollo sustentable: construir carreteras para incluir, equilibrar y crear condiciones de desarrollo.

Ahora bien: a fin de concretar la inversión en el sector señalamos que para enero del 2006 se habla de una inversión de \$19,949.1 millones de pesos, de los cuales \$13,478.9 millones se destinaron a construcción y modernización de 141 carreteras, lo que equivale a 1,049.2 km. En éstos, 123 obras fueron de recursos federales, comprendiendo una suma de \$10,300.1 millones para construir 893.1 km. Por otra parte, \$100 millones se destinaron al Fideicomiso del Sureste para la obra de un puente, y para el Fondo Carretero \$3,078.8 millones de pesos, a fin de realizar 17 obras, equivalentes a 166.1 km. Mientras que \$6,470.2 millones de pesos se utilizaron para 317 obras a contrato, \$1,472.4 millones se reasignaron para los estados y \$1,171.4 millones se ejercieron en el Programa de Empleo Temporal.

En términos generales, para 2005 había 3.38 km carreteros por cada mil habitantes, cuando en 2000 la relación era de 3.42 kilómetros. Esto se debe a que si bien aumentó la inversión en carreteras fue mayor el crecimiento de la población. A finales de 2005 el país contaba con 348 mil km contra 333 mil km en 2000. La inversión sumó 190 mil millones de pesos, es decir, 2.5 veces más que la realizada en la administración anterior, pero 70% de los recursos invertidos correspondieron a conservación y rehabilitación. Si bien se han modernizado en este sexenio 3 mil 400 km en la red federal, la parte de caminos rurales presenta serios retrasos, ya que de sus 162 mil km, 25% necesita reconstruirse. Para ubicar a México en un conjunto mayor tenemos que por cada mil habitantes Estados Unidos tiene 22.3 km de carreteras; Brasil 9.0; España 16.6; Argentina 5.3 y México 3.4 km. Aunque se han hecho esfuerzos para atraer inversión privada, que desde 1995 se había alejado del sector, ésta aún no es suficiente.³

Las cifras anteriores muestran que la mayor inversión en materia de carreteras es federal y que efectivamente en este sexenio la inversión carretera superó la de sexenios anteriores. Dos asuntos parecen tener relación en este aumento de la inversión: uno se deriva de las urgencias del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá y las necesidades prácticas que tie-

³ Véase *El Norte*, 21 de marzo de 2006, p. 1, nota de Karla Ramírez y Lilián Cruz.

nen que ver con el flujo de mercancías por la frontera norte; el otro aspecto a favor de la activación de la construcción de las carreteras tiene que ver con el ferrocarril, que después de 94 años dejó de funcionar el 1° de enero de 2002, y quedó sólo como transporte de carga operado por particulares en tres líneas troncales y otras tres rutas cortas en todo el país. El ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, que atraviesa una banda estratégica del país, quedó en manos del Estado, pero aún no está claro el proyecto. Para muchas localidades de los estados de Zacatecas, Chihuahua, Sonora y Sinaloa era el único medio de comunicación, de manera que la ausencia del ferrocarril ha llevado a procesos de despoblamiento y mayor pobreza en el campo.

Es importante la consideración de que 25% de los caminos rurales requieren de reconstrucción, sin dejar de mencionar los que urgen de mejoras o adecuaciones. Esta realidad contrasta con la construcción de autopistas y la imposibilidad de vincularlas con los caminos opcionales, libres o rurales. La inversión en el programa de empleo temporal sigue siendo una opción para activar los ingresos de la población del campo, pero una política de gasto más activa sobre las carreteras libres y caminos rurales podría ser una alternativa coherente con la necesidad de articular ciudades y poblados pequeños, y mostrar lo que la población de estos lugares puede hacer por sus caminos.

Por último, el gran impacto que los huracanes de 2004-2005 han tenido particularmente sobre la región del sureste, es un factor que implica inversión federal de gran consideración. En suma, aunque los esfuerzos hechos en la red carretera han sido mayores que en otros sexenios, los problemas, las urgencias, los desgastes, hacen que esta inversión no camine a la par que el crecimiento y requerimientos de la población.

EL TERRITORIO DE LAS AUTOPISTAS

En una primera apreciación puede pensarse que las autopistas son trazos carreteros que permiten unir puntos por alguna razón considerados destinos de ida y vuelta con alguna relevancia, sea por las actividades que en ellos se realizan, sea por el número de habitantes, por ser enlace con otros destinos, por el nivel de inversión que representan, etcétera. La autopista es una vía rápida y directa que en su trazo y elementos tecnológicos de ingeniería ofrece mayor seguridad, servicios y asistencia. En las autopistas se

hacen paradas rápidas en las llamadas casetas, donde se recogen las cuotas establecidas en cada tramo, con las cuales no sólo se paga la inversión carretera sino que se costean los trabajos constantes de reparación y mejoras. Las casetas de cuotas en las carreteras son, también, una opción rentable de inversión privada. Las casetas han pasado de ser cabinas de pago a espacios de paradas casi obligadas para los pasajeros que las transitan, sea para cargar gasolina (si hay estación), sea para utilizar los servicios sanitarios o para comprar refrigerios, casi todos productos industrializados de comida rápida. No falta algún servicio mecánico o los grupos de vendedores ambulantes de la región que intentan vender algún producto local. Las casetas han ido conformando espacios comerciales en los caminos carreteros, donde se han acumulado diversas distorsiones, tanto en el uso del espacio como en los estilos arquitectónicos y las funciones que se cumplen. Las casetas carreteras merecen ya su estudio y evaluación en términos de las relaciones sociales que en ellas se organizan. Lo cierto es que en las carreteras atravesamos casetas que muy poco nos dicen de los poblados próximos que apenas alcanzamos a visualizar. El territorio de las autopistas carece —y está fuera— de contexto, no pertenece a nadie, es un trayecto anónimo. El territorio es un espacio nutrido de relaciones sociales específicas acordes con el paisaje, las actividades económicas, las relaciones formales e informales que imprimen un sello. El territorio con sus recursos materiales y su clima genera un estilo de arquitectura tanto ceremonial como de vivienda.

D.L. Huillier señala que “para que el territorio, concepto social, sea conocido, apropiado, vivido, y para que pueda ser el asiento de los programas de actividades, es necesario que sea recorrido”.⁴ Esto significa que el territorio genera relaciones entre individuos, grupos e instituciones, mismas que se van retroalimentando con su circulación constante. El territorio genera así una especie de sentido de pertenencia y de identidad recreada permanentemente. Y como lo expresa Margarita Camarena, la sustitución de los recorridos por trayectos banaliza el espacio y afecta las normas sociales que forman parte del conjunto del territorio. De aquí la necesidad de pensar y evaluar cómo algunos trazos carreteros (autopistas) rompen este sentido del territorio y generan otro tipo de relaciones sociales territoriales que ya no se anclan en los sentidos dados por las mismas localidades.

El punto crucial es la consideración de que antes las carreteras tenían el sentido de vincular y articular espacios regionales (como lo

⁴Citado por Margarita Camarena, “Homogeneización del espacio”, en *Revista Mexicana de Sociología* (Año LII, Núm. 3), julio / septiembre de 1990, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, México, p. 39.

hizo el ferrocarril) y esta articulación permitía estimular las relaciones socioeconómicas involucradas. La cuestión no es dejar de construir autopistas, en el sentido de vías rápidas y directas, sino valorar por qué en los trayectos de las carreteras rápidas se ignoran y no hay vinculación con los poblados que se encuentran a su lado. ¿Obedece a una estrategia económica relacionada con las cuotas de cada tramo? ¿O es que no se considera una estrategia económica que, también, repercuta en las localidades situadas al margen de los caminos y, entonces, lo que se observa es cómo van quedando a la deriva los poblados antes vinculados a regiones mayores con una activa circulación que renovaba las relaciones, las actividades y el conjunto de la vida social?

Queda la cuestión de que esos poblados no vinculados a los tramos de autopista se pueden visitar si se toman los caminos libres. Sin duda es una opción, pero ello supone tomarla desde su origen o en puntos no necesariamente adecuados a los intereses del visitante; además, tampoco se explicita en su inicio el nombre de los poblados, sus características con los señalamientos adecuados para ubicar los servicios y aspectos culturales o de paisaje que se ofrecen por esos puntos del recorrido por la “libre”. En otras palabras, tampoco se utiliza la carretera como un elemento donde se publicite y se motive la visita a los lugares del trayecto. De este modo, las autopistas no se vinculan, o lo hacen de manera muy complicada, con los poblados al margen del trazo, y los caminos libres no cuentan con señalamientos ni material impreso para dar a conocer estas localidades. Las carreteras federales y las carreteras libres (libres de pago de cuotas) son las arterias principales de un entramado mayor que va profundizando cada territorio. De manera que cuando se habla de las localidades que quedan a la deriva o desvinculadas, hay que entenderlo como la articulación radial de múltiples espacios poblacionales.

Visto desde la óptica del turismo y del potencial que esta actividad encierra, las carreteras manifiestan una visión errática y un desaprovechamiento del recurso carretero si se busca posibilitar la activación de las localidades que, si bien no son el destino final, pueden cumplir los propósitos de algunos viajeros o de un recorrido hacia el interior de cada región, y ofrecer bienes y servicios muy especializados e identificados con las costumbres, las actividades y el sello local. Si la circulación y los modos de circular van

recomponiendo las relaciones sociales y con ello se habilitan y renuevan las actividades económicas, culturales y con la naturaleza, se puede establecer, o cuando menos considerar, que los nuevos diseños y trazos carreteros lejos de asegurar la articulación regional y potenciar los recursos locales de los puntos intermedios, generan dinámicas de despoblamiento y de reducidas opciones para el desarrollo.⁵

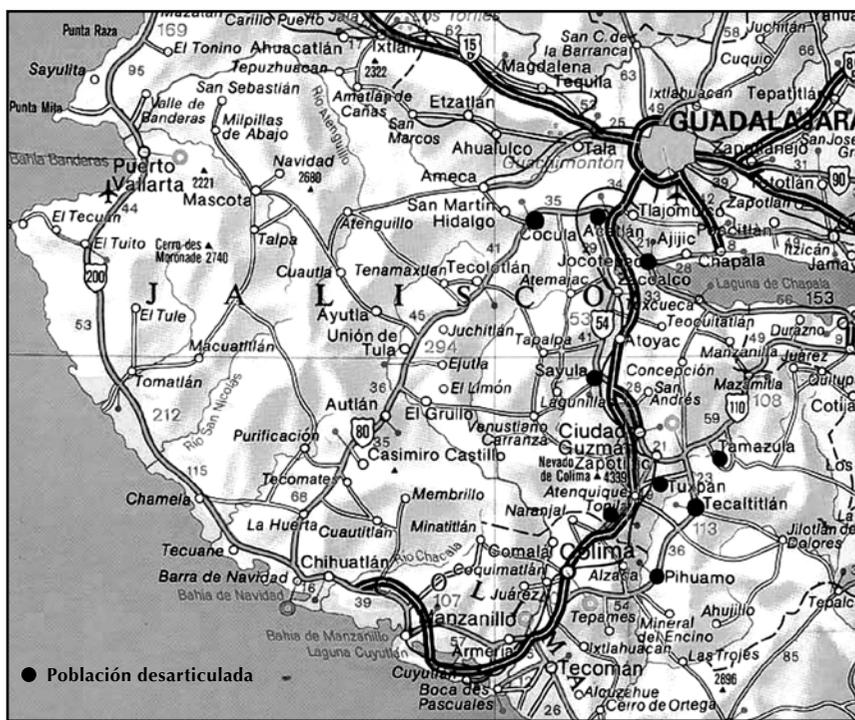
El mapa que se presenta a continuación (Figura 1) corresponde al tramo de la autopista Guadalajara-Colima, que tiene como destino final el puerto de Manzanillo y es un ejemplo de la presente reflexión. Se puede observar la carretera libre y cómo ésta, salvo en dos puntos, está conectada a la autopista de manera imprecisa, sin identificar las localidades a las que se puede llegar. Los poblados que se ven a la deriva no son todos, sólo se visualizan los más importantes, que a su vez conectan con otras localidades. El tramo que sigue de Colima a Manzanillo tiene las mismas deficiencias: hay que adivinar qué localidades se encuentran a la vera del camino y cuáles son sus características y atractivos. El interés pareciera ser llegar directo a Manzanillo, con lo que se desaprovecha el potencial de las localidades ubicadas a lo largo del trayecto.

Se requiere de una visión de Estado que no únicamente considere necesaria la inversión en infraestructura carretera; en este tipo de decisiones que van a impactar a las localidades, se requiere diálogo y acuerdos interinstitucionales, la participación de los municipios y sus actores más dinámicos. Es importante que, sin abandonar las ideas y planes en torno a destinos de grandes inversiones, considere las nuevas opciones turísticas que se despliegan en todo el mundo, las cuales tienen que ver con las localidades menores, con grupos pequeños y una escala de manejo acorde con cada lugar. Ello implica, en el contexto del turismo, dejar de pensar en el campo con sus actividades agropecuarias para considerar estas localidades como espacios rurales donde se conjunta el aprovechamiento de los beneficios del campo con espacios y servicios de perfil urbano. El turismo rural es una opción para muchas comunidades y las carreteras y caminos deben de propiciar su flujo y circulación.

La construcción, ampliación y mejoramiento de carreteras debe constituir y considerar los siguientes aspectos:

⁵El caso de la región turística de Puerto Vallarta es un ejemplo de la problemática carretera. "El problema central está en la falta de vías de comunicación en el interior de la región, su sistema data de hace medio siglo. Esto ha hecho que las diferentes actividades se concentren alrededor de la única carretera federal, que va de norte a sur, y sólo integren al resto de la región por caminos perpendiculares que terminan en las faldas de los cerros, donde está el límite de las tierras aptas para la explotación agropecuaria." Stella Arnáiz Maris y Alfredo César Dachary, "Desarrollo regional y turismo: el caso de Bahía de Banderas", en *Carta Económica regional* (Año 17, núm.90), octubre-diciembre, Universidad de Guadalajara, 2004, p. 45.

Figura 1. Autopista Guadalajara-Colima



- Ser factor de inversión.
- Generador de empleo.
- Elemento de vinculación regional.
- Marco viable para la recepción y acogida de visitantes a escala local.
- Trazo seguro de desplazamientos.
- Proceso de realce y protección del paisaje regional y local.
- Instrumento motivador de los lugares, artesanías, gastronomía y paisajes tierra adentro.
- Posibilidad de establecer empresas turísticas rurales.

LA SUSTENTABILIDAD DEL DESARROLLO

Con reiteración se señala la importancia de que los planes, programas y proyectos se tracen en términos del desarrollo sustentable, esto es, satisfacer las necesidades de la generación presente sin comprometer las capacidades de las generaciones futuras.⁶ De esta manera se estableció una relación sistémica entre desarrollo y medio ambiente, entendiendo que hay que satisfacer las necesida-

⁶ Documento *Nuestro futuro común*, conocido como Informe Brundtland, Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo la Organización de las Naciones Unidas, 1987.

des humanas pero también que hay limitaciones impuestas por la misma capacidad de la biosfera y de los complejos procesos de organización social. Esto implica que el desarrollo sustentable, como principio que ordena el fin de la actuación colectiva, supone, en condiciones de subdesarrollo, sentar las bases, las progresivas adecuaciones y los elementos estructurantes que hacen viable, sostenible y duradero el desarrollo. Para efectos de lo que queremos señalar respecto a la red de carreteras y su implicación en el desarrollo local, la definición aporta las líneas de soporte para disponer de una concepción de valoración única: el patrimonio cultural y el natural son el eje de la condición humana, constituyen la posibilidad de la reproducción del ciclo de vida, significa nuestra riqueza común así como la fragilidad de nuestros contextos y mutua dependencia. Si bien el desarrollo sustentable, como principio teórico, ha logrado una amplia difusión e incluso su integración en los planteamientos oficiales, contrasta con los esquemas de inviabilidad en la gestión de los recursos naturales y los desequilibrios en la distribución de los beneficios del crecimiento económico. El desarrollo local debe ser entendido entonces no como la actuación desde arriba para movilizar estructuras de poder donde los actores sociales aparecen como objeto de esa manipulación del Estado, sino que los actores sociales locales sean quienes ejerzan este poder de asociación para un bien colectivo. Lo local se convierte en un espacio donde se encuentran actores y fuerzas externas con aquellas otras que hacen posible y dan sentido a la actuación local concertada. La relación abstracta de lo global y lo local cobra sentido a la hora de los emprendimientos y el papel que en ellos tienen las comunidades inmediatas. En palabras de Houée,

[...]el desarrollo local es una acción global de movilización de los actores locales, con el fin de valorizar los recursos humanos y materiales de un territorio dado, manteniendo una negociación o diálogos con los centros de decisión económicos, sociales y políticos en donde se integren y de los que dependen.⁷

Para hablar de la red carretera en México sigue siendo un elemento esencial cómo se relaciona con el desarrollo y por qué debemos esperar una efectiva vinculación regional y nacional de cientos de ciudades pequeñas y poblados por los que habrían de circular la producción local, los bienes de con-

⁷ Véase German Valcárcel-Resalt, *et al.*, *Desarrollo local y medio ambiente: la iniciativa comunitaria LEADER*, Diputación de Cuenca, España, 1996.

sumo, la mano de obra y los servicios diversos. En la fijación de los largos trazos carreteros y sus destinos sin duda se advierte más la intervención de los agentes de carácter global: los estados, los tratados y los sectores productivos de punta, pero los agentes locales deben facturar ese trazo estratégico de largo alcance pensando en una efectiva derrama en los puntos intermedios y hacia adentro, considerando el carácter radial de las poblaciones.

CONCLUSIONES

La red carretera nacional se ha construido bajo el entusiasmo de la dinámica de los sectores económicos que en cada etapa han tenido distintas prioridades. En este contexto de sectores económicos se observa que el turismo hasta muy recientemente ha tenido un papel de relevancia, aunque en el conjunto de la política nacional no es clara la prioridad ni el modelo que se quiere seguir, de acuerdo con las características y oportunidades de las diversas regiones. Al repasar los momentos más importantes que dieron pie a la construcción de carreteras en el país para apoyar el turismo, se observa que se ha seguido un patrón de planeación que primordialmente considera los grandes e importantes puntos de destino turístico de sol y playa, modelo superado en el conjunto de la oferta turística internacional. La construcción de muchas de estas carreteras ha dejado a la deriva a una cantidad de ciudades y poblados que pudieran ser considerados como puntos de atractivo turístico tanto para el turismo doméstico como para el internacional. La atención a la articulación carretera de estos centros locales que comprenden regiones significativas puede ser la diferencia para pasar a una nueva etapa de promoción turística con otra orientación. La posibilidad de proyectos orientados al turismo rural requiere del apoyo de la infraestructura carretera y de su articulación espacial a otros circuitos donde la actividad turística se desdobra en distintas opciones de recreo: culturales, deportivas, gastronómicas y de naturaleza.

Bibliografía

Arnáiz Maris Stella y Alfredo César Dachary, "Desarrollo regional y turismo: el caso de Bahía de Banderas", en *Carta Económica regional* (Año 17, núm.90), octubre-diciembre, Universidad de Guadalajara, 2004.

- Arocena, José, "El desarrollo local como desafío teórico", en AA.VV., *El desarrollo local un desafío contemporáneo*, Centro Latinoamericano de Economía Humana de la Universidad Católica de Uruguay / Editorial Nueva Sociedad, Caracas 1995.
- Camarena Margarita, "Homogeneización del espacio", en *Revista Mexicana de Sociología* (Año LII, Núm. 3), julio / septiembre de 1990, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, México, pp. 35-48.
- Dachary, Alfredo César, Javier Orozco Alvarado y Stella M. Arnaiz Burne (Eds.), *Desarrollo Rural y Turismo*, Universidad de Guadalajara / Universidad de Buenos Aires, México, 2005.
- Fabricio, Claude *et al.*, *Dimensión cultural del desarrollo. Hacia un enfoque práctico* (Colección Cultura y Desarrollo), Ediciones UNESCO, París, 1995.
- González Gómez, Ovidio, "Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio" en *Revista Mexicana de Sociología* (Año LII, Núm.3), julio / septiembre de 1990, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, México, pp. 49-68.
- García Canclini, Néstor (Coord.), *Culturas en Globalización. América Latina- Europa-Estados Unidos: libre comercio e integración*, Seminario de Estudios de la Cultura (SNCA) / Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso) / Editorial Nueva Sociedad, Venezuela, 1996.
- Lara González, Carlos Alberto, *El Patrimonio Cultural en México. Un recurso estratégico para el desarrollo*, Fundación Universitaria de Derecho, Administración y Política, S.C., Guadalajara, 2005.
- Padilla Dieste, Cristina, "Iberoamérica: nuestro espacio común", ponencia presentada en el Congreso Iberoamericano sobre Patrimonio Cultural, Desarrollo y Turismo, del 9 al 11 de junio de 2003, en Morelia.
- Valcárcel-Resalt, Germán, *et al.*, *Desarrollo local y medio ambiente: la iniciativa comunitaria*, LEADER / Diputación de Cuenca, España, 1996.