

Turismo masivo y capacidad de carga en el Centro histórico de San Miguel de Allende, Gto.

Dra. Rocío Esquivel Ríos¹, Mtra. Araceli Martínez Sánchez² y Mtra. María Martha Villaseñor Ramírez³

¹Universidad Tecnológica de San Miguel de Allende, ²Universidad Tecnológica de San Miguel de Allende, ³Universidad Tecnológica de San Miguel de Allende

DOI: <https://doi.org/10.46589/rdiasf.vi37.452>

Recibido 15 de diciembre 2021.

Aceptado 14 de enero 2021.

Publicado 26 de enero de 2022.

Resumen

Identificar la capacidad de carga de un destino o atractivo turístico es fundamental para la planeación y desarrollo de la actividad turística enfocada hacia la sustentabilidad, principalmente porque permite reconocer el número de visitantes que deben permanecer al mismo tiempo en el mismo lugar.

Dada la importancia del tema, el presente documento pretende identificar los puntos críticos para el estudio de la capacidad de carga en el centro histórico de San Miguel de Allende, Gto. con la finalidad de reconocer los problemas potenciales que se generan a través del turismo masivo y la falta de planeación.

Dicha investigación es dividida en cuatro etapas, la primera de ellas desarrolla el encuadre conceptual de la capacidad de carga, abordando diversas investigaciones y autores.

¹ Universidad Tecnológica de San Miguel de Allende. ORCID 0000-0003-4000-2732

² Universidad Tecnológica de San Miguel de Allende. ORCID 0000-0003-2364-1727

³ Universidad Tecnológica de San Miguel de Allende. ORCID 0000-0001-7597-5652

Posteriormente se realiza en encuadre metodológico, en donde se especifica el diseño de la investigación.

La tercera etapa de la investigación corresponde al trabajo de campo, la obtención de los resultados y el análisis de los mismos. Para finalmente llegar a las reflexiones finales, en donde se resalta la importancia de estos estudios para poder desarrollar una actividad turística organizada.

En conclusión, es importante destacar que el texto abre la puerta para ofertar nuevas rutas turísticas que favorezcan la descentralización de la actividad.

Palabras clave: capacidad de carga, turismo masivo, San Miguel de Allende

Mass tourism and loading capacity in the Historic Center of San Miguel de Allende, Gto.

Abstract

Identifying the carrying capacity of a destination or tourist attraction is essential for the planning and development of tourism activity focused on sustainability, mainly because it allows recognizing the number of visitors who must stay in the same place at the same time.

Given the importance of the subject, this document aims to identify the critical points for the study of load capacity in the historic center of San Miguel de Allende, Gto. in order to recognize the potential problems that are generated through mass tourism and lack of planning.

This research is divided into four stages, the first of which develops the conceptual framework of the carrying capacity, addressing various investigations and authors. Subsequently, it is carried out in a methodological framework, where the research design is specified.

The third stage of the research corresponds to field work, obtaining the results and analyzing them. To finally reach the final reflections, where the importance of these studies is highlighted in order to develop an organized tourist activity.

Finally, it is important to note that the text opens the door to offer new tourist routes that favor the centralization of the activity.

Key words: carrying capacity, mass tourism, San Miguel de Allende

Introducción

El turismo cultural a través de las ciudades históricas se ha convertido en una de las principales motivaciones de viaje de los turistas alrededor de todo el mundo. Los museos, el patrimonio urbanístico, las fiestas y tradiciones, las danzas y en términos generales la cultura de estas ciudades son los principales atractivos para visitar.

Muchas de estas ciudades han comenzado a presentar problemas sociales principalmente con la comunidad receptora, debido a que el gran número de turistas que las visitan ha sobrepasado la capacidad de carga y el turismo se ha vuelto masivo, por ello algunos de los problemas que se enfrentan son la xenofobia, la turismo fobia, la gentrificación y la turistificación, entre otros.

Al respeto de las ciudades históricas y culturales, la Organización Mundial del Turismo (OMT) para el año 2020 ha enlistado a las mejores ciudades del mundo para visitar, entre las que destacan:

1. Hoy An, Vietnam
2. San Miguel de Allende, México
3. Chiang Mai, Tailandia
4. Ciudad de México, México
5. Oaxaca, México
6. Ubud, indonesia
7. Tokio, Japón
8. Kioto, Japón

9. Florencia, Italia
10. Udaipur, India

Ubicado en el segundo sitio la ciudad de San Miguel de Allende, Gto. México. Ciudad en donde se asentaron civilizaciones prehispánicas (Otomíes y Chichimecas) creando la sociedad actual y siendo bastión para diversos hechos históricos, los cuales han dejado un importante legado a través de sus inmuebles catalogados, además de ser un referente en la expresión de la cultura no solo guanajuatense sino del país en términos generales.

Todo lo anterior la vuelve una ciudad atractiva y cosmopolita, en donde se mezcla la cultura y la tradición con la modernidad. Sin embargo, el turismo masivo ha comenzado a causar algunos problemas de deterioro a los monumentos e inmuebles, el encarecimiento de los servicios, la estratificación de los turistas, un alto índice de vehículos transitando por la ciudad y todo lo que ello conlleva.

Por lo anterior la importancia de identificar la capacidad de carga, logrando con ello una planificación de la actividad enfocada a la sustentabilidad y logrando detener con ello los problemas potenciales que se visualizan.

Materiales y método

Esta investigación tiene un encuadre de orden social, identificando los puntos críticos para el estudio de la capacidad de carga en el centro histórico de San Miguel de Allende, Gto. la finalidad de este acercamiento es que sirva de base para nuevas investigaciones y a partir de este análisis el desarrollo de nuevas rutas que favorezcan el disfrute y conocimiento de otros atractivos turísticos con los que cuenta la ciudad.

En ese sentido el diseño de esta investigación es considerado no experimental, debido a que no se hace manipulación de variables, únicamente se identifican y describen.

Asimismo, es considerada una investigación de tipo transeccional descriptiva. Considerando que Hernández et al. (2014) menciona que estas investigaciones corresponden

a aquellas que indagan la incidencia de las modalidades, categorías o niveles de una o más variables en una población, son estudios puramente descriptivos. Bajo esta definición la investigación desarrolla la identificación de los puntos críticos para el estudio de la capacidad de carga del centro histórico de San Miguel de Allende a partir del análisis de las principales variables, como la afluencia turística, tránsito vehicular, entre otras.

La investigación se llevó a cabo en tres momentos diferentes, el primero de ellos es la investigación documental, en donde se desarrolló teóricamente la contextualización del destino, los premios obtenidos razón por la que cada vez es mayormente visitado generando con ello la aglomeración de turistas en el centro histórico.

En un segundo momento se llevó a cabo la investigación de campo en donde se trabajó información referente a las aglomeraciones en el centro histórico, la afluencia de turistas, el desarrollo de eventos masivos entre otros.

El tercer momento de la investigación involucra el desarrollo y conclusiones de toda la información obtenida con la finalidad de generar conocimientos nuevos que aporten a una mejor practica de la actividad turística en San Miguel de Allende.

El origen de la planificación turística.

La planificación turística ha sido trabajada en diversos países. Desde 1920, en Rusia se crea el plan Goelro, el cual intentó en su momento crear infraestructura básica para desarrollar la actividad turística en el país.

Por otro lado, Francia creó el Plan de Desarrollo, el cual fue propuesto por Jean Monet, el cual tenía por objetivo distribuir los recursos enviados por Estados Unidos a Europa, como forma de ayuda a la recuperación de los países después de la Segunda Guerra Mundial. Dicho plan era el Plan Marshall (Osorio, 2001).

España fue otro país que trabajó en la planificación de su actividad turística. Para 1952, elaboró el Plan Nacional de Turismo. Asimismo, Acerenza (2006) menciona que entre

1960 y 1970, tanto en Europa como en el Medio Oriente se llevaron a cabo numerosos planes de desarrollo turístico, consideradas dichas acciones como el inicio del proceso de planificación formal por parte del Estado en el mundo.

En el continente americano, México se considera pionero en el tema de planificación del turismo, ya que para 1968 se promulga el Primer Plan Nacional de Desarrollo Turístico por el Departamento de Turismo.

Por otro lado, Acerenza (2006) menciona para 1973 la creación del Centro Interamericano de Capacitación Turística (CICATUR), el cual fue creado por la Organización de Estados Americanos (OEA), y que se estableció en la ciudad de México.

En otros países del continente americano, como Argentina, Brasil y Perú, se comenzó a trabajar en las acciones necesarias para colocar a la actividad turística como una de las principales fuentes de desarrollo. Para México, la creación de los Centros Integralmente Planeados ha sido una forma de planificar la actividad turística, tratando de liberar los centros de playa considerados como tradicionales como el caso de Acapulco.

Con ello inicia la práctica de una actividad turística más controlada y planificada, siendo parte de ese control el cálculo de la capacidad de carga.

Al respecto de ello Butler citado en Ivars (2001) menciona que una planeación adecuada indica una contribución al desarrollo sustentable del turismo; es así, que, sin los límites establecidos por la capacidad de carga turística, no existen garantías de desarrollo sustentable del turismo, pues el desarrollo sustentable mejora la calidad de vida mientras ésta se desarrolla dentro de los límites de la capacidad de carga que mantiene los ecosistemas y a la sociedad.

La capacidad de carga.

A partir del crecimiento del turismo masivo, los impactos sociales, económicos y medioambientales han sido cada vez mayores convirtiéndose en una necesidad de estudio,

surgiendo con esta necesidad el uso de la capacidad de carga como una herramienta que favorece la identificación y medición de los impactos que genera la actividad turística, principalmente los medios ambientales.

O'Reilly (1986) Menciona que el concepto de capacidad de carga está relacionado estrechamente con el ciclo de vida de un destino turístico, considerándose así que los indicadores de la capacidad de carga son los umbrales más allá de los cuales los flujos turísticos declinan porque los propios visitantes empiezan a juzgar sobrepasadas determinadas capacidades del espacio (declive de la calidad de los servicios ofrecidos, descompensación de la relación calidad-precio y búsqueda de destinos alternativos).

Según la definición anterior la capacidad de carga, se crea a partir de diversos indicadores que reflejan los límites de un destino turístico para brindar servicios de alta o buena calidad en todos los sentidos. Siendo esto debido a que los sitios turísticos sobrepasan en número de personas recomendadas saturando los atractivos, dejando en segundo término la planeación turística, como si lo que más importara fuera la obtención de ingresos económicos sin pensar en los impactos que este exceso de turistas y visitantes traen consigo.

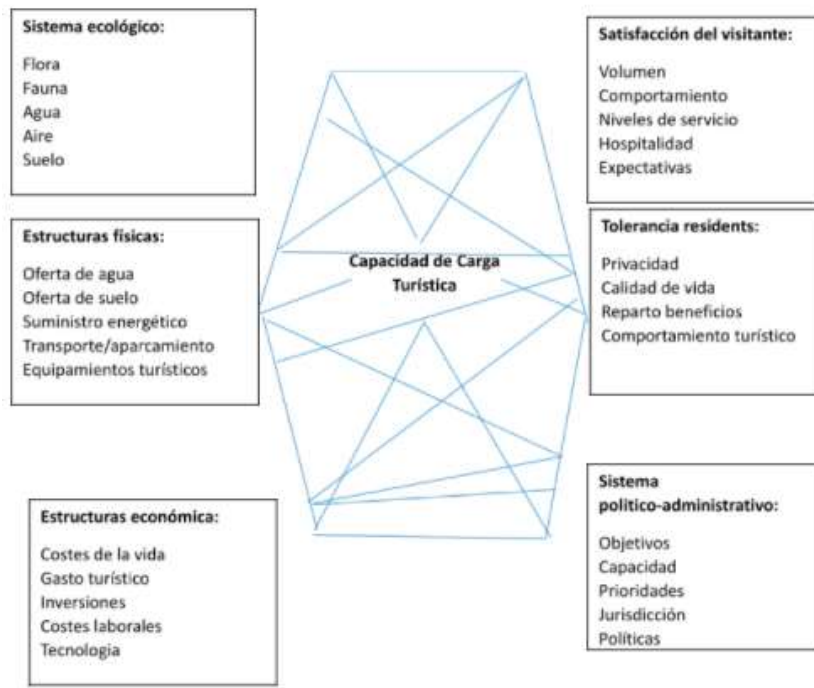
Entendiendo que la capacidad de carga turística favorece la realización de una práctica turística responsable y en función de un turismo sustentable, sus orígenes provienen del campo de la Ecología y la Biología. Los primeros estudios de capacidad de carga se desarrollaron para estimar la cantidad de ganado que podía estar en un ecosistema sin dañarlo. (Salinas y Mateo, 1993).

Durante su aplicación y evolución en la actividad turística, el término de capacidad de carga inició sus primeros planteamientos en determinar los niveles intrínsecos de utilización turística y los tipos de uso recreativo que se podían tolerar en un determinado espacio Echamendi, P. (2001). Asimismo, estudiaba los límites a partir de los cuales los lugares, espacios o recursos turísticos comenzaban a deteriorarse o destruirse por cuestiones de la actividad turística.

Con el desarrollo de la actividad y el paso del tiempo, la concepción del término ha cambiado adaptándose a las condiciones que el entorno marca. Bajo estas nuevas características, actualmente la capacidad de carga establece límites numéricos como lo menciona García, M. (2000) umbrales de capacidad fijos y estandarizados para cada tipo de actividad turística con la finalidad de llevar una gestión y planificación de los destinos turísticos más responsable disminuyendo los impactos turísticos.

Según las características anteriores, la capacidad de carga, funciona en forma de red, favoreciendo las diversas aristas de la actividad turística. La imagen siguiente muestra dicho funcionamiento:

Ilustración 1: El funcionamiento en red de la capacidad de carga



Fuente: Extraído de William & Gill (1991)

Según la imagen anterior, se observa la intervención de la capacidad de carga turística, básicamente en todos los aspectos de la actividad. Todo ello se refleja en el sistema turístico, puesto que cada uno de los elementos que lo integran deben estar desarrollados dentro de sus límites, evitando con ello la creación de impactos negativos con repercusiones en el entorno.

A propósito de esta investigación es necesario determinar los tres elementos integrantes de la capacidad de carga:

Según Cifuentes M. (1992) la capacidad de carga física es el límite máximo de visitas que puede hacerse a un espacio definido en un tiempo determinado. Para ello el autor determinó la siguiente fórmula:

$$CCF = V/a \times s \times t$$

En donde:

V/a = Visitantes / área asignada

s = superficie disponible para uso público

t = tiempo necesario para efectuar la visita

Por otro lado, la capacidad de carga económica según Clavé & González (2011) está relacionada con la capacidad del destino para absorber las funciones turísticas sin molestar o presionar el desarrollo deseable de las actividades locales. Para el caso particular de la capacidad de carga económica es necesario considerar todas las características económicas de la actividad, como la estacionalidad de la misma, el desplazamiento (en algunas ocasiones) de las actividades artesanales y económicas hacia las orillas, dejando el centro para las visitas turísticas.

Por último, se tiene la capacidad de carga social para González, M. & León, C. (2010) se ha empleado para evaluar el nivel de actividad turística a partir del cual los residentes perciben que comienza a declinar su bienestar.

La capacidad de carga ha sido mayormente utilizada en el cálculo de sitios naturales protegidos, sin embargo, las definiciones anteriores se han ido adaptando para aplicarse en distintos sitios turísticos, como pueden ser centros históricos de ciudades patrimonio.

El turismo masivo vs la planificación.

El turismo masivo o turismo de masas se refiere a aquel turismo que se caracteriza por el volumen de turistas que participan en él. Se afirma que la actividad turística trae beneficios a los distintos destinos turísticos, sin embargo, el exceso de turistas y visitantes acarrea impactos negativos, entre los que se pueden enlistar:

- Daños al medio ambiente
- Gentrificación
- Malas condiciones laborales
- Conflictos sociales

- Problemas culturales (pérdida de identidad y tradiciones)
- Pérdida de espacios públicos por su privatización

El turismo trae de la mano beneficios económicos, pero, a gran escala, también puede causar graves conflictos con los locales. Las ciudades más turísticas llevan años lidiando con esta situación y algunos destinos han decidido cortar por lo sano, establecer límites, tasas e incluso cerrar permanentemente.

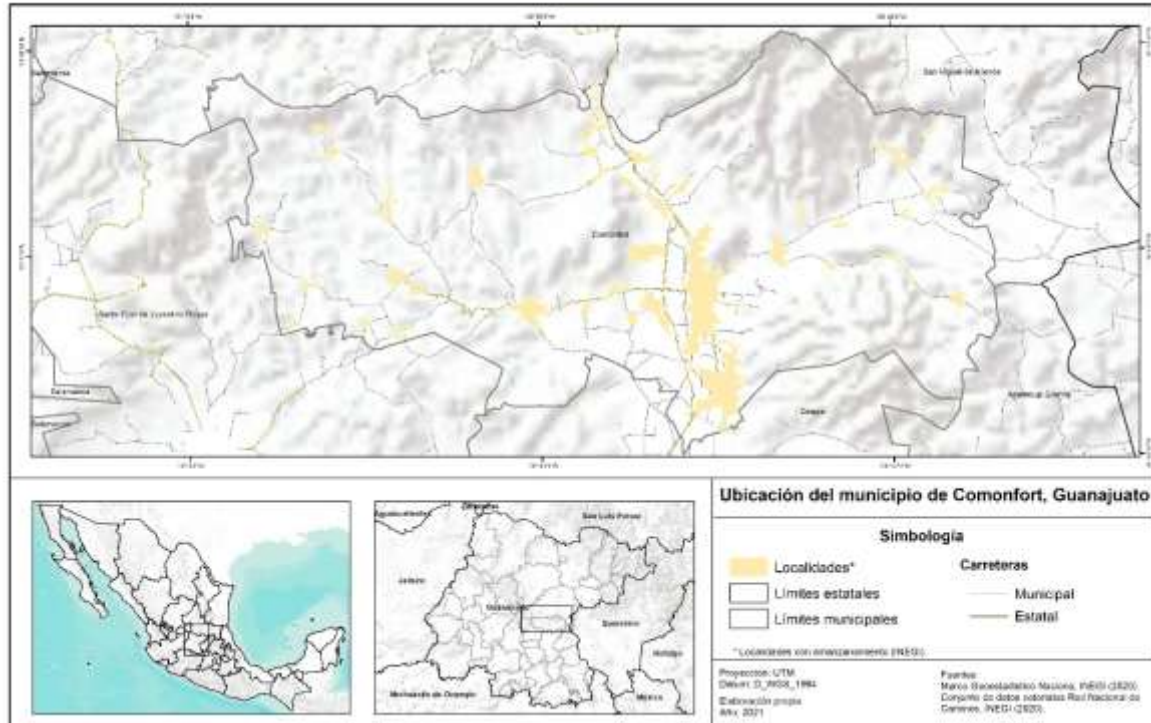
Mientras que planificar es racionalizar el futuro en base a un escenario actual, anticipando el rumbo del camino a seguir para asegurar el destino. La planificación permite alcanzar lo esperado mediante la fijación de principios orientados, estableciendo un proceso continuo que refleja los cambios del ambiente para adaptarse a ellos, y las acciones estratégicas para la organización y el cumplimiento de objetivos.

La planificación turística en diferentes escalas internacional, nacional, regional, local y de sitio es fundamental para alcanzar el éxito en el desarrollo, gestión y manejo de la actividad. (OMT, 1994: 3)

Ubicación geográfica.

Geográficamente el municipio se encuentra localizado en la zona centro-este del territorio de Guanajuato, tiene límites territoriales con el municipio de Dolores Hidalgo al noroeste, con el municipio de San Luis de la Paz al norte al noroeste, con el municipio de San José Iturbide, al sureste con el municipio de Apaseo el Grande, al sur con el municipio de Comonfort, al suroeste con el municipio de Santa Cruz de Juventino Rosas y con el municipio de Salamanca; al este sus límites son con el estado de Querétaro. (INAFED, 2019).

Ilustración 2: Ubicación geográfica



Fuente: Esquivel, R (2021)

Resultados

San Miguel de Allende y la masificación del turismo

A partir de los diversos reconocimientos obtenidos por la ciudad a nivel mundial ha aumentado su afluencia turística, tanto de turistas como visitantes. Haciendo un análisis de dichas cifras se puede observar los siguiente:

Gráfica 1: Afluencia turística



Fuente: Elaboración propia basada en datos del Consejo de Promoción Turística de San Miguel de Allende (2020)

La gráfica anterior muestra los incrementos obtenidos año con año, siendo el mayor de ellos de 97,731 turistas del año 2015 al 2016. Durante el año 2017 al 2018 el incremento fue únicamente de 1,201 turistas mientras que para el año 2019 se ve reflejada la contingencia sanitaria ocasionada por la COVID-19, ya que se tuvo una disminución en la afluencia turística de 11,100 turistas.

Además de ello algunas cifras del comportamiento de los turistas se muestran a continuación:

Tabla 1: Comportamiento de la actividad turística

Cuartos ocupados	Llegada de turistas	Turistas noche	Porcentaje de ocupación	Estadía	Gasto promedio diarios	Derrama económica estimada
27,140	546.9 mil	1.6 millones	36	1.40	\$2,483.24	\$6 mil 682 MDP

Fuente: Extraído del OTEG (2019)

La tabla anterior muestra el comportamiento de la actividad turística en el destino para el año 2019. Con un total de 27,140 cuartos ocupados al año y un total de 194 establecimientos de hospedaje (sin contar casas habitación como Airbnb). Para ese año se tuvo una llegada de visitantes de 546.9 mil y 1.6 millones de turistas, con una estadía promedio de 1.40 días, logrando mantener una ocupación promedio del 36% durante todo el año. Con todo ello, se tuvo una derrama económica de \$6 mil 682 millones de pesos.

A partir del comportamiento de la actividad turística, se puede identificar el perfil de los turistas y visitantes que llegan a la ciudad, factor indispensable para conocer la capacidad de carga, pues es a través de dicho perfil se conoce el motivo de la visita y los periodos del año en que la afluencia es mayor.

Con respecto a las principales características de las personas que visitan el destino se tiene según datos del OTEG (2019) que el 57% son hombres y el 43% mujeres con un promedio de edad de 35 años y con un ingreso promedio que va de los 11 a los 14 mil pesos.

El 44% de los turistas y visitantes practican turismo cultural en la ciudad, 40% actividades recreativas, el 5% turismo de romance, 4% turismo de negocios o trabajo, el 3%

turismo religioso y el resto se divide en actividades de gastronomía, wellness, estudiantil, entre otros.

Las cifras anteriores reflejan el comportamiento y perfil de turistas y visitantes a San Miguel de Allende a lo largo de todo el año ya que es conveniente mencionar que no se trata de un turismo estacional. Festivales culturales, bodas, eventos deportivos y son programados mes con mes logrando con ello tener actividades los 12 meses.

Identificación de los puntos críticos de la capacidad de carga del Centro histórico en San Miguel de Allende.

Según datos del INEGI (2020) el municipio de San Miguel de Allende cuenta con un total de 174,615 y con 72,400 habitantes en la ciudad. Contando con un registro catastral de:

Predios en el centro histórico	3,153
Predios destinados al comercio	889
Comercios	1,293
Predios habitacionales	2,264

Aunado a la conjunción de establecimientos en el centro histórico, existen algunos otros factores que se visualizan como problemas potenciales, debido al constante crecimiento de habitantes y visitantes a la ciudad. El primero de ellos es la afluencia vehicular.

Afluencia vehicular.

Un estudio realizado por el Consejo de Promoción Turística de San Miguel de Allende (2019) refleja que la afluencia y congestión vehicular y los lugares de estacionamiento son uno de los problemas recurrentes que enfrentan los habitantes de la ciudad.

Derivado de la estructura de la ciudad, el poseer un estacionamiento o cochera propio es complicado, principalmente en las calles aledañas al centro histórico, por ende, los sanmiguelenses han optado por estacionar sus automóviles en las calles cercanas a sus casas.

Asimismo, a lo largo del día se observa que empleados que laboran en el centro histórico realizan la misma práctica, evitando con ello el pago de estacionamientos y a mismo tiempo saturando las calles con vehículos estacionados en las orillas de las calles limitando aún más el espacio para los vehículos que transitan.

Este fenómeno se observa y agudiza durante los fines de semana que incrementa el número de turistas y visitantes, siendo un punto crítico para atender con respecto a la capacidad de carga de la ciudad.

Actualmente la ciudad cuenta con 1,806 lugares de estacionamiento en el centro histórico. De ellos, 630 son administrados por la gestión pública, mientras que el resto son de administración privada. De manera conjunta existen 1,351 lugares para estacionamiento en la vía pública, según datos del INEGI (2019).

Gentrificación.

Una definición de gentrificación es la proporcionada por Checa, M. (2011) quien menciona que es un espacio urbano por parte de una clase socioeconómica en detrimento de otra. Esta última es expulsada y excluida mediante la variación forzada, por los mecanismos de mercado, del precio del solar urbano.

Atendiendo la definición anterior, el fenómeno de gentrificación en San Miguel de Allende se estaría dando a partir del desplazamiento de los habitantes del centro histórico hacia las periferias, dando preferencia a establecimientos destinados para el hospedaje de turistas o segundas residencias de extranjeros.

Según datos de la AMPI (2019) Asociación Mexicana de Profesionales Inmobiliarios en San Miguel de Allende actualmente el 60% de los compradores de viviendas son extranjeros y 25% de estas viviendas se ubican en el centro histórico.

De acuerdo al comportamiento de compra, es evidente que el destino enfrenta un problema de gentrificación, desplazando a los habitantes dando prioridad a un segmento de nuevos residentes con un poder adquisitivo alto.

Uso de Agua.

El estado de Guanajuato se encuentra ubicado en la zona conocida como Bajío del territorio mexicano, cuenta con tres cuencas: Lerma-Chapala, Río Santiago y la cuenca del Río Pánuco.

Según datos de CEA (2014) el 5% del territorio pertenece a la cuenca Río Santiago, teniendo al Río Grande como uno de los principales en la zona norte del estado, abarcando el municipio de Ocampo y la Sierra de Lobos.

El 78% del territorio guanajuatense pertenece a la cuenca del Río Lerma, asimismo, el 97% de la población del estado se encuentra asentada en la cuenca Lerma-Chapala, CEA (2014). Por último, la región noreste del estado, es decir el 17% de territorio pertenece al Río Pánuco.

Los principales problemas que enfrenta el estado de Guanajuato, con respecto al abastecimiento de agua es la sobreexplotación y la contaminación derivada de la industria manufacturera, principalmente el cauce del río Lerma-Chapala. Mientras que, en la región noroeste, las condiciones geográficas dificultan la extracción del recurso, por lo que el abastecimiento del mismo se complica

En su totalidad, el municipio de San Miguel de Allende contabiliza un total de 157 microcuencas con una extensión de 3 a 3,150 ha. Programa de Gobierno Municipal (2015-2018). Siendo la cuenca del Río Laja la principal, seguida de la subcuenca Querétaro-Apaseo y la Cebada-La Puente. Con respecto a los pozos acuíferos el Programa de Gobierno Municipal (2015-2018) identifica que son 231 en el acuífero Ocampo y 340 en el acuífero La Laja.

En algunos casos, los pozos acuíferos ubicados al norte de la ciudad producen aguas termales debido al contacto con piedras volcánicas, asimismo, existe un balneario con aguas sulfurosas, en ambos casos, fungen como atractivos turísticos.

Actualmente se presentan problemas de sequías y escasez de agua, teniendo afectaciones principalmente en los habitantes y potencialmente en la actividad turística, en servicios como alojamiento y alimentos y bebidas. Por ende, es prioritario el desarrollo de un programa de planificación de uso de agua en busca de un turismo sustentable en el destino.

Discusión

La capacidad de carga turística ha sido criticada por diversos autores por considerar que tiene sesgos en su aplicación y es subjetiva, pues algunos autores se enfocan en los impactos negativos, algunos otros enfocan su calculo en el número de turistas permitidos en el mismo lugar y al mismo tiempo mientras que algunos más identifican características cualitativas y cuantitativas.

Por ejemplo, Swarbroke (2001) citado en Bonilla y Bonilla (2008) menciona que el concepto de capacidad de carga es útil, pero muy complicado de usar al momento de desarrollar un turismo sustentable. Mientras que León (2004) citado en Bonilla y Bonilla (2008) afirma que el concepto de capacidad de carga es arbitrario y muy difícil de precisar en la práctica, siendo su determinación el resultado de la negociación de los agentes sociales.

Otro autor que se postula en contra de la capacidad de carga es Liu (2003), afirmando que los límites de la capacidad de carga son difíciles de establecer, si no imposibles, ya que dependen de la naturaleza del destino, el tipo de productos ofrecidos, la clase de turistas que atrae y el estado de su ciclo de vida.

Por otro lado, autores como Graefe, Vaske y Hrss, 1984, Manning, 1999, Doome, 2000 y Saveriades, 2000 mencionados en Bonilla y bonilla (2008), concuerdan en que todas

las investigaciones y aplicaciones de capacidad de carga coinciden en dos elementos esenciales:

- a) El componente biofísico, relacionado con los recursos, su utilización y los límites de estos mismos, considerando los impactos generados al momento de rebasar dichos límites.
- b) El elemento del comportamiento relacionado con la experiencia turística.

Por supuesto, se puede continuar abordando autores que tienen una visión positiva sobre la capacidad de carga y otros más que tienen posturas en contra, sin embargo, en cada uno de los casos la aplicación es particular considerando los aspectos del destino turístico y los elementos que lo rodean, así como también las características de los turistas, es por ello que aunque se han hecho muchos esfuerzos por determinar y aplicar la capacidad de carga, en diversas ocasiones los intentos han sido fallidos.

Conclusión

Atendiendo la información recabada a lo largo de esta investigación, es pertinente atender el desarrollo de plan de ordenamiento de la actividad turística, con la finalidad de desahogar el centro histórico de la ciudad, favoreciendo la vida diaria de los habitantes y haciendo más placentera la estadía de los turistas y visitantes.

La actividad turística en el destino se ha fortalecido año con año logrando con ello ser la principal actividad económica, sin embargo, visualizando la potencialización de los problemas sociales esta puede llegar a colapsar con la masificación del turismo, saturando los servicios y escaseando algunos otros. Por lo anterior, el desarrollo de un plan vehicular, el desarrollo de rutas alternas y rutas turísticas que favorezcan la diversificación de actividades y un plan de turismo sustentable son acciones principales y prioritarias que es pertinente comenzar a trabajar para que la experiencia turística en el lugar sea realmente gratificante y plena, cuidando y preservando el patrimonio natural y cultural del destino.

Bibliografía

- Acerenza, M. (2006). *Política Turística y planificación del turismo*. México: Trillas.
- AMPI (2019). Asociación Mexicana de Profesionales Inmobiliarios. Boletín mensual página web https://issuu.com/ampinacional/docs/boletin_junio_7e7408fea576e5 consultado el 23 de julio de 2021.
- Bonilla, J. y Bonilla L., (2008). La capacidad de carga turística: Revisión crítica de un instrumento de medida de sostenibilidad. *El periplo sustentable* (15), 123-150.
- Cifuentes, M. (1992). *Determinación de la capacidad de carga en áreas protegidas*. Costa Rica: Catie.
- Checa, M. (2011). Gentrificación y cultura: Algunas reflexiones. *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales* 15(914).
- Clavé, S., y González, F. (2011). *Planificación territorial del turismo*. España: UOC
- CEA (2014) Guía de ahorro y utilización del agua, Comisión Estatal del Agua <http://agua.guanajuato.gob.mx/pdf/publicaciones/ahorro.pdf>
- Echamendi, P. (2001). La capacidad de carga turística. Aspectos conceptuales y normas de aplicación. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* 21(6), 11-30.
- García, M. (2000). Turismo y medio ambiente en ciudades históricas. De la capacidad de acogida turística a la gestión de los flujos de visitantes. *Anales de la Geografía de la Universidad Complutense* 20(3), 131-148.
- González, M. & León, C. (2010). *Turismo sostenible y bienestar social. ¿Cómo innovar esta industria global?* España: Erasmus
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw Hill.
- INEGI (2019). *México en cifras: Guanajuato (11)* Instituto Nacional de Estadística y Geografía <https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/?ag=11>
- Ivars, J. (2001). *La planificación turística de los espacios regionales en España*. Tesis Doctoral. Universidad de Alicante, España. <http://hdl.handle.net/10045/3620>

- Liu, z. (2003). Sustainable tourism development: a critique. *Journal of Sustainable Tourism*, 11(6), 459-475.
- Salinas, C. y Mateo, R. (1993). La capacidad de carga de los paisajes; su análisis y evaluación para el turismo. *Periódicos UFSC* (Universidad Federal de Santa Catarina) 8(16), 1-23.
- OTEG. (2019) *Actividad Turística del Estado de Guanajuato, Enero 2019. Observatorio Turístico del Estado de Guanajuato.* <http://www.observatorioturistico.org/cenDoc/0464a-Bolet--n-Act.-Tur--stica-Enero-2019.pdf>
- OMT (1994) *National and Regional Tourism Planning: Methodologies and Case Studies* (English version) <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284407279>
- O'Reilly, C.A. (1986). Organizational commitment and psychological attachment: The effects of compliance, identification, and internalization on prosocial behavior. *Journal of Applied Psychology*, 71(3), 492-499.
- Osorio, M. (2001). Turismo masivo y alternativo. Distinciones de la sociedad moderna/posmoderna. *Convergencia* 17(52) 235-260.
- William & Gill (1991) *Carring Capacity Management in Tourism Setting: a tourism Growth Management Process.*

CÓMO CITAR

Esquivel Rios, R., Martínez Sánchez, A., & Villaseñor Ramírez, M... (2022). Turismo masivo y capacidad de carga en el Centro histórico de San Miguel de Allende, Gto. *Revista De Investigación Académica Sin Frontera: División De Ciencias Económicas Y Sociales*, (37), 19. <https://doi.org/10.46589/rdiasf.vi37.452>

