

00161 10  
2ij



**Universidad Nacional Autónoma de México**

FACULTAD DE ARQUITECTURA  
División de Estudios de Posgrado e Investigación.

MAESTRIA EN URBANISMO

**"La Participación de las Actividades  
Marítimas en el Desarrollo  
de la Paz, B.C.S., México"**

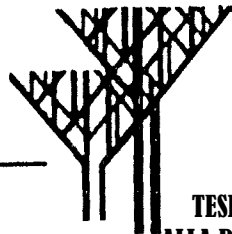
T E S I S  
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE  
MAESTRO EN URBANISMO  
P R E S E N T A  
ING. GEOG. Y CAP. HECTOR GARCIA ESCOBAR

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

DIRECTOR: DR. IGNACIO C. KUNZ BOLAÑOS



Ciudad Universitaria, D.F.  
Noviembre de 1996.



TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**A mis padres  
Cecilia +  
Gregorio**

**A mi esposa  
Mercedes**

**A mis hijos**  
**María Fernanda**  
**Marisol**  
**Héctor**  
**María Dolores**

**A mis hermanos**

**Gregorio**

**Roberto**

**Carlos**

**Yolanda**

**Graciela**

## AGRADECIMIENTOS

El autor desea agradecer a todos aquellos que de una forma u otra participaron en el desarrollo del presente trabajo, principalmente a las Autoridades del Instituto Politécnico Nacional y a las diversas instancias que representan; especialmente al Centro Interdisciplinario en Ciencias Marinas (CICIMAR), a la Comisión General del Año Sabático, a la Dirección de Vinculación Académica, al Comité de Operación y Fomento de Actividades Académicas (COFAA) y a la Dirección de Estudios de Posgrado e Investigación por su apoyo y confianza en la formación de cuadros académicos dentro de la cual me he visto favorecido.

Por otra parte a la Universidad Nacional Autónoma de México por tener sus puertas abiertas al conocimiento, en especial a la Facultad de Arquitectura, a la División de Estudios de Posgrado e Investigación, cuyo personal y autoridades también apoyan el desarrollo de estos cuadros académicos. Muy en especial al Director de ésta Tesis, guía firme y orientador, cuya paciencia es altamente agradecida; igualmente a los Sinodales por sus consejos y orientaciones que fueron parte importante en la conclusión del mismo.

Al Gobierno del Estado de Baja California Sur, al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, a la UNESCO, a El Colegio de México y a la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.

A las Escuelas Náuticas formadoras de Marineros Mercantes, en especial al Plantel de Mazatlán, Sin., escuela que cobijó al autor en su desarrollo profesional.

A los Marineros Mercantes

A mis compañeros de trabajo y amigos, gracias.

"LA PARTICIPACION DE LAS ACTIVIDADES MARITIMAS EN EL  
DESARROLLO DE LA PAZ, B. C. S., MEXICO".

Por: Héctor García Escobar

Para obtener el Grado de Maestro en Urbanismo

Director: Dr. Ignacio C. Kunz Bolaños

INDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	5
1.CAPITULO 1 DIAGNÓSTICO	9
1.1. Baja California Sur	9
1.1.1. El Medio Natural	9
1.1.1.1. Clima	10
1.1.1.2. Fisiografía	10
1.1.1.3. Hidrografía	12
1.1.1.4. Evaluación del medio natural	13
1.1.2. Historia	13
1.1.2.1. Época prehispánica (....-1535)	13
1.1.2.2. Conquista y Colonización (1535-1810)	14
1.1.2.3. Independencia (1810-1910)	18
1.1.2.4. Época Revolucionaria (1910-1930)	22
1.1.2.5. Época Moderna (1930-1960)	23
1.1.2.6. Época Actual (1960-1990)	25
1.2. La Paz, Ciudad Capital y Puerto	28
1.2.1. Cabecera Municipal	28
1.2.1.1. Características físicas	29
1.2.1.2. Recursos naturales	29
1.2.1.3. Aspectos socioeconómicos	30
1.2.2. Centro Urbano	30
1.2.2.1. Usos del suelo	30
1.2.2.2. Infraestructura	30



1.2.2.3. Agua potable	31
1.2.2.4. Electricidad	36
1.2.2.5. Equipamiento	36
1.3. Turismo	37
1.4. Síntesis	40
<b>CAPITULO 2 MARCO TEORICO</b>	<b>45</b>
2. Introducción	45
2.1. Teorías Generales del Desarrollo	45
2.1.1. Teoría general del equilibrio	46
2.1.2. Teoría Económica y Regiones Subdesarrolladas	47
2.1.3. El Principio de la Causación Circular y Acumulativa	48
2.1.4. La tendencia hacia las desigualdades económicas regionales en un país	49
2.2. Polos de Desarrollo (François Perroux, 1955)	50
2.3. Teorías Generales del Desarrollo Regional	52
2.3.1. Regionalización en América Latina	58
2.3.2. Transporte y Desarrollo Regional.	60
2.3.3. El Agua en el Desarrollo Regional	62
2.3.4. El proceso del agua en México	62
2.3.5. Promoción del Desarrollo Regional en México	64
2.3.5.1. Perfil Histórico	64
2.3.6. Teoría del Sistema de Ciudades	66
2.4. Estructura de la Problemática	67
3. <b>CAPITULO 3 MARCO LEGISLATIVO</b>	<b>70</b>
3.1. Introducción	70
3.2. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	71
3.3. <u>Planeación</u>	71
3.3.1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	72
3.3.2. Ley de Planeación	72
3.3.3. Ley General de Asentamientos Humanos	72

3.3.4.	Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000	73
3.3.5.	Decreto por el que se aprueba el Plan de Desarrollo 1995-2000	74
3.3.6.	Programa Nacional de Desarrollo Urbano	74
3.3.7.	Plan Estatal de Desarrollo de Baja California Sur	75
3.3.8.	Plan de Desarrollo del Centro Urbano de La Paz, B. C. S.	76
3.3.9.	Ley de Hacienda para los Municipios del Estado de Baja California Sur	77
<u>3.4.</u>	<u>Contaminación</u>	77
3.4.1.	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente	78
3.4.2.	Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de Impacto ambiental	78
3.4.3.	Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la protección al ambiente en materia de prevención y control de la contaminación de la atmósfera.	79
3.4.4.	Reglamento para la Prevención y Control de Contaminación de Aguas.	79
3.4.5.	Reglamento para prevenir y controlar la contaminación del Mar por vertimiento de desechos y otras materias.	79
<u>3.5.</u>	<u>Fomento a la Marina Mercante y Turismo</u>	79
3.5.1.	Ley General de Bienes Nacionales.	80
3.5.2.	Ley Federal del Mar.	80
3.5.3.	Ley de Vías Generales de Comunicación.	80
3.5.4.	Ley de Navegación y Comercio Marítimos.	81
3.5.5.	Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante	81
3.5.6.	Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional.	81
3.5.7.	Reglamento para el uso y aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos ganados al Mar.	82
3.5.8.	Código de Comercio.	82
3.5.9.	Ley Federal de Turismo.	82
3.6.	Síntesis	82

4.CAPITULO 4 PROPUESTA	88
4.1. Introducción	88
4.2. Objetivo General	89
4.3. Impulso a la Marina Mercante	90
4.3.1. Objetivos	90
4.3.1.1. Propuesta de Navlera	90
4.3.1.1.1. Operación en general	91
4.3.1.1.2. Escala Local	91
4.3.1.1.3. Escala Intrarregional	93
4.3.1.1.4. Escala Interregional	95
4.3.1.1.5. Análisis financiero y operativo	96
4.4. Impulso a la infraestructura portuaria y turística.	102
4.4.1. Objetivos	104
4.4.2. Estudio técnico	106
4.4.3. Síntesis	110
4.5. Conclusiones y Recomendaciones	111
Bibliografía	114
Anexo A	117
Listado de figuras	119

## INTRODUCCIÓN

La práctica de la profesión de Ingeniero Geógrafo y de Marino Mercante me brindó la oportunidad de recorrer algunos puertos en diferentes partes del mundo, a partir de lo cual surgió la inquietud de conocer la dinámica portuaria y sus relaciones con la estructura urbana. Posteriormente, al participar en algunos cursos, esta inquietud fue rebasada al preguntarme por diferentes aspectos relacionados con la ciudad por un lado y el océano por el otro. Situación que me condujo a la continua observación, cuestionando nuevamente acerca de estas interrelaciones.

La continua reflexión genera nuevos horizontes, nuevas alternativas. La problemática existe, pero falta ser abordada en forma sistemática, coherente, guiada por expertos en la materia que condujeran este abanico de preguntas sin responder, producto de una gama amplia de observaciones y conocimientos semiempíricos que permitan plantear dicha problemática en términos teóricos y operativos, con el propósito de integrar un marco de ideas que profundicen las premisas que integren el conocimiento que servirá para continuar abundando en las alternativas del desarrollo.

La Maestría en Urbanismo nos conduce al conocimiento y a la organización de las Ideas y de los cuestionamientos referidos.

Es por ello que el presente trabajo no pretende abordar toda la problemática del desarrollo regional de Baja California Sur, ya que sería demasiado audaz y disperso, pero sí se concentra en un área geográfica definida, La Paz, su capital con problemas específicos y se conjunta para dar alternativas del mismo.

### Origen del Proyecto:

El desarrollo histórico y socioeconómico de Baja California Sur ha estado asociado por un lado a sus recursos y por otro limitado por su condición casi insular, que lo aísla del resto de las entidades de la República Mexicana, situación que se demuestra en sus bajos índices sociales y económicos. Dadas las actuales tendencias económicas del País es necesario conocer la problemática que como región está presentando Baja California Sur, a partir de la elaboración de un diagnóstico para poder proponer algunas alternativas para su desarrollo.

### Justificación.

La propuesta surge de la función integradora y operacional de los aspectos marítimos incorporados al desarrollo regional, cuyo centro es La Paz, capital del Estado de Baja California Sur, que está considerado como Centro Urbano con capacidad regional.

Objetivo General: Promover la consolidación del desarrollo regional de Baja California sur, específicamente en La Paz a través de mecanismos operacionales basados en las ventajas únicas que ofrece el desarrollo urbano regional a través de:

- Estimular la vinculación el Desarrollo regional estatal con el Continente a través de un sistema naviero con base en La Paz, B. C. S.
- Definir la integración de los diferentes Polos de Desarrollo estatales al desarrollo regional mediante el uso de sus actuales potencialidades turísticas y económicas.
- Proponer alternativas para consolidar el Desarrollo del Centro Urbano de La Paz a través de la infraestructura portuaria propuesta.
- Definir la Consolidación del Centro Urbano de La Paz a través de promociones y acciones integradas de los agentes económicos del desarrollo: suelo, Cámaras de Comercio y Servicios, de la Industria de Transformación, los diferentes niveles de Gobierno, además del Sistema Bancario y de Nacional Financiera, entre otros.
- Generar alternativas vía marítima para el despegue económico de la región.
- Fomentar las necesidades de estudios ambientales de la microregión: Geología, Oceanografía, Meteorología, etc.
- Integrar dichos estudios al desarrollo general regional.

Contenido y alcance

Tener las bases de las condiciones actuales del medio natural de Baja California Sur y de La Paz.

Conocer la evolución socio-económica del Estado y de La Paz, en particular.

Definir el Marco Teórico relacionado con el Desarrollo Regional a nivel mundial, la participación en América Latina, la correspondiente en México y la actualidad estatal.

En una segunda etapa se plantean las referencias legales.

Síntesis del Desarrollo regional en Baja California Sur, específicamente en la región de La Paz con la propuesta que consiste en a) Promoción de la Marina Mercante a través de una Empresa Naviera en tres escalas: local, intrarregional e interregional y

b) Infraestructura Portuaria Turística, consistente en la ampliación del Malecón o Paseo Costero.

Procedimiento de Investigación. Recopilación histórica de datos socioeconómicos de la región, su evolución y análisis. Recopilación de datos ambientales, su análisis. Recopilación de teorías referidas al desarrollo regional, síntesis y análisis.

Recopilación de datos de embarcaciones "tipo" para el desarrollo propuesto. Estudio del mercado, evaluación y análisis. Recopilación de Planes y Programas del Desarrollo Urbano, específicamente en lo que concierne a La Paz, B. C. S.

La naturaleza de la información principalmente es de fuentes primarias

Limitaciones. El estudio regional se basa en algunas teorías del desarrollo regional, precisando lo correspondiente al caso de estudio.

Se trata del enfoque hacia la Ciudad de La Paz en un contexto regional, que incluye la zona de estudio y sus relaciones intraestatales e interestatales.

El presente trabajo se divide en cuatro capítulos:

En el capítulo 1 (Diagnóstico) se aborda la descripción de las condiciones del medio ambiente que rodean a la Ciudad de La Paz, su localización geográfica, resaltando los aspectos climatológicos, características físicas y ambientales, además de las microregiones y su características más importantes en función del objetivo del presente estudio, aunados a la evolución histórica con fundamentos socioeconómicos que han compartido un mismo destino regional y el porqué de su lenta incorporación al desarrollo regional y nacional. Se define la actividad turística y el ecoturismo en general. Por último se resume el diagnóstico.

El capítulo 2 constituye una aproximación al Marco Teórico, ya que se realiza un estudio de las teorías que se enfocan a la definición del desarrollo regional. Se incluyen los teóricos más importantes que definen postulados generales, seguido de aspectos regionales. Específicamente para el caso de América Latina la teoría de los Polos de Desarrollo constituye un esquema que se adecúa a la evolución que ha tenido México.

Con esto pretendo llegar a establecer algunas diferencias que tienen que ver con el desarrollo regional. Así mismo se ha tomado en cuenta la participación de otras

disciplinas y la integración de los agentes económicos del desarrollo (suelo, Iniciativa Privada y diferentes niveles gubernamentales) para que sea realizable.

En el capítulo 3 se refiere al Marco Legislativo. Se hace una síntesis de los aspectos legales más importantes de este apartado, específicamente en lo relacionado a la Planeación, la Contaminación y del Fomento a la Marina Mercante y el Turismo, tanto sus antecedentes como los instrumentos utilizables para la propuesta.

Por último el capítulo 4 lo constituye una propuesta reflexiva a partir de lo expuesto basado en los capítulos anteriores se realiza la propuesta que está planteada en dos corrientes, una dirigida al planteamiento de una naviera y la otra hacia la integración urbana en función a las actividades y a los agentes económicos del desarrollo.

# CAPITULO 1

## DIAGNÓSTICO

### Introducción

Con la finalidad de plantear la problemática existente en Baja California Sur en específico lo correspondiente a la Ciudad de La Paz, su capital. Se analizan a condicionantes regionales, tanto en lo que se refiere a sus características físicas como a los aspectos socioeconómicos que han quedado registrados en la Historia, comparando los acontecimientos locales con los nacionales, resaltando la dependencia regional, con el propósito de tener puntos de referencia que permitan concretar el análisis y definir el Diagnóstico.

### Baja California Sur

#### MEDIO NATURAL

##### Generalidades

##### Localización

Baja California Sur está situada en la parte noroeste de la República Mexicana (fig. 1a) y en la porción sur de la Península de Baja California (fig. 1b). "El Territorio del Estado de Baja California Sur<sup>1</sup>: comprende por el norte el paralelo 28; por el oriente el Golfo de California; por el sur y el poniente el Océano Pacífico; quedan comprendidas bajo la jurisdicción del Estado las islas: Natividad, San Roque, Asunción, Magdalena, Margarita, Creciente, Cerralvo, Santa Catalina, San Juan Nepomuceno<sup>2</sup>, Espíritu Santo, San José de Santa Cruz, del Carmen, Coronados, San Marcos y Tortugas, además, las islas, islotes y cayos adyacentes". Su superficie es de 73,475 km<sup>2</sup>. Cuenta con una extensión de 2,230 km. de costa, además de la superficie de las islas

---

<sup>1</sup> Constitución Política del Estado de Baja California Sur. Gobierno del Estado, U. A. B. C. S. 1985. p 14 Título Cuarto del Territorio del Estado art. 34.

<sup>2</sup> Esta isla actualmente forma actualmente parte de la dársena de maniobra del puerto de Altura en Pichilingue. (N. del A)





Fig. 1 a) Localización del área de estudio en la República Mexicana.

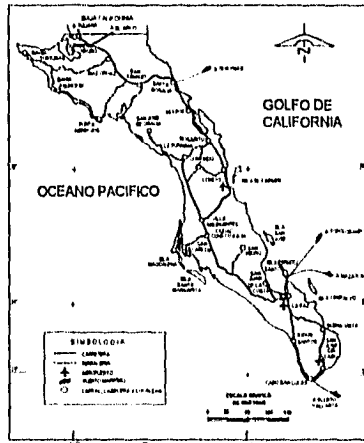


Fig. 1 b) Localización del área de estudio en Baja California Sur.

que se suman a la extensión del Estado, siendo un total de 34 islas, que conjuntamente con islotes, arrecifes y barras se tiene una superficie de 1,208 km<sup>2</sup>.

## CLIMA

### Factores.

El régimen de vientos está presente en dos zonas: a) la porción oeste de la Península con tendencia a los vientos alisios del noroeste y b) el sistema del Golfo de California presenta vientos del noreste y oeste.

Se mantienen ciclos diurnos de oscilaciones térmicas, generando campos de presión variados y se hace presente la brisa y el terral. Los estudios indican que existen 3 regiones isotérmicas en el estado: al norte, la vertiente del Pacífico y la correspondiente del Golfo de California. Se hace necesario indicar que en las épocas de mayor temperatura, ésta llega a ser de hasta 40° C, siendo las mínimas ocasionalmente de 0°, en forma general. (Fig. 2)

Respecto a la precipitación pluvial durante los meses del verano (junio-septiembre), los ciclones tropicales que se originan en el Océano Pacífico traen consigo lluvia que se vierte en la región. La costa del Pacífico presenta niveles de 100 mm en promedio, mientras que la costa del Golfo de California son de 200 y hasta 300 mm. (Fig. 3)

El clima que impera es desértico, muy cálido, con lluvias en invierno (fig. 4). Por lo mismo, no abundan los caudales permanentes de agua, solo en épocas de lluvias bajan de la sierra algunos arroyos a los que acude la fauna silvestre, que consiste en zorras, coyotes, gatos monteses, liebres, palomas y otros.

Las temperaturas agradables invernales son de mucha atracción para el turista donde en esta época se presentan las grandes nevadas. Las condiciones del agua del mar son fuente de alimento para las ballenas que realizan su ciclo biológico de nacimiento y reproducción precisamente en aguas costeras del estado.

Las actividades de playa se realizan de abril a octubre, pudiendo disfrutar de áreas de buceo autónomo, al igual que visitar las islas en la primavera para la observación de las aves, mamíferos marinos, etc.

### Fislografía

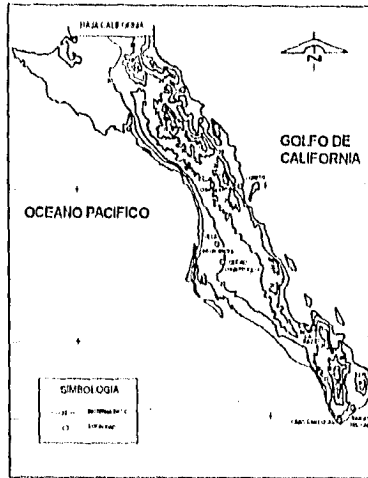


Fig. 2 Regiones térmicas en Baja California Sur.

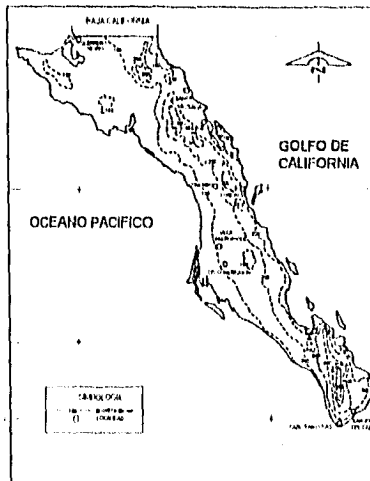


Fig. 3 Regímenes pluviométricos en Baja California Sur.



Fig. 4 Carta de Clima en Baja California Sur.

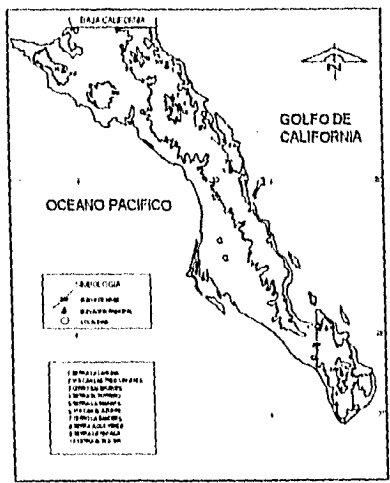


Fig. 5 Principales elevaciones en Baja California Sur.

La Sierra de La Giganta forma una columna vertebral muy cercana a la costa del Golfo de California. (fig. 5) presentando una pendiente muy marcada hacia el Golfo de California.

En la costa del Pacífico están presentes varias planicies, siendo las más importantes las localizadas en Guerrero Negro, que forma parte del Desierto de Vizcalno, continuando al sur con los llanos de la Magdalena, en la cercanía con la Isla del mismo nombre y el Valle de La Paz, que puede continuar al sur hasta Todos Santos.

Por su calidad semi-insular, la Oceanología es uno de los aspectos más importantes que se relaciona con el estado, ya que muchos de los elementos del desarrollo se fundamentan en este conocimiento. La influencia de las características y de los elementos oceanográficos son básicos para el desarrollo, por lo que se presentan algunos aspectos directos e indirectos de esta rama de la ciencia.

Las corrientes oceánicas están asociadas con cuerpos de agua que son removidos y tienen intercambios que los definen con características específicas. La Corriente de California rica en nutrientes, que sirve de base a la cadena alimenticia, convierten la región en un gran potencial de la industria pesquera. (figs. 6 y 7<sup>3</sup>)

Las características de las aguas del Golfo de California son diferentes de las del Océano Pacífico y presentan condiciones que las hacen ser de mayor atractivo para la recreación principalmente.

Las zonas de pesca se clasifican en dos renglones: a) para su manufactura en la Zona Pacífico Norte y b) para el turismo que comprende la zona frente a Santa Rosalia, Loreto, hasta La Paz. Respecto a la pesca turística, las zonas que presentan más intensidad en este renglón son La Paz y Los Cabos.

Baja California Sur cuenta con bellezas naturales, algunas aun en condiciones muy naturales, pudiendo decir agrestes siendo precisamente donde radica su principal belleza, lo muy natural. Otros aspectos de importancia en cuanto a recursos son las pinturas rupestres y las Misiones.

---

<sup>3</sup> En las figuras 6 y 7 se indican las zonas de máximo esfuerzo pesquero del atún aleta amarilla y barrilete de la región en estudio.

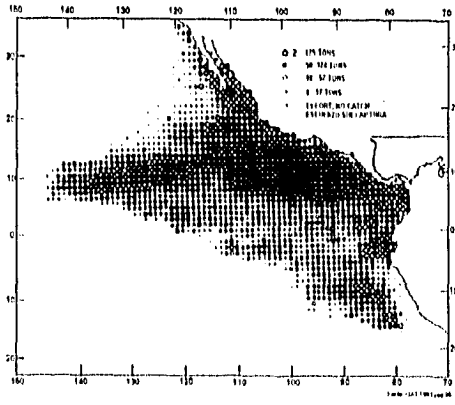


Fig. 6 Capturas medias anuales de atún aleta amarilla en el OPO.

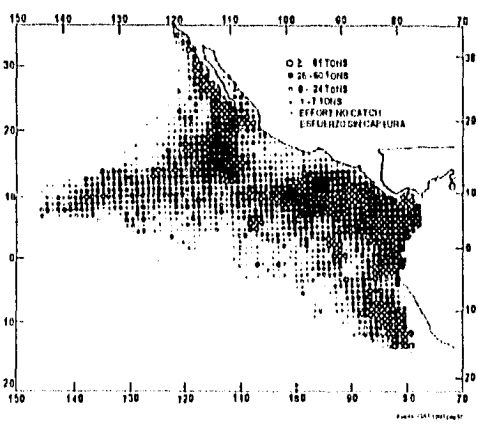


Fig. 7 Capturas medias anuales de barrilete en el OPO.

Otro de los atractivos que vale la pena destacar son las pinturas rupestres<sup>4</sup> que se localizan en varias partes del estado. Por mencionar sólo algunas se indican las que se encuentran desde Guerrero Negro hasta Mulegé, en una gran zona donde se pueden observar pinturas prehispánicas, con figuras de serpientes, ciervos, delfines, tortugas y hombres. Están ejecutadas en ocres, rojos, blancos y negros sobre la roca viva. Los nombres de estos lugares son: La Cueva Pintada, Cueva de La Serpiente, La Trinidad, El Coyote, El Tordillo, Las Parras y San Borjitas.

Respecto a las Misiones se mencionan La Paz, San José del Cabo, Loreto y San Ignacio, entre otras.

### Hidrografía.

Regiones y Cuencas Hidrológicas. El estado, de acuerdo con la orografía presentada se encuentra dividido por 4 regiones hidrológicas, dos al Pacífico (norte y sur) y dos al Golfo, (igualmente al norte y al sur) (fig. 8a).

Debido a la escasez de agua, solamente existen algunos arroyos que son intermitentes. En la porción norte están las corrientes de agua de San Pablo, San Ignacio, El Pedregoso y San Gregorio. Al centro se localizan Venancio, Santo Domingo, San Luis, Arroyo Salado y las Liebres. Al sur solamente se cuenta con el arroyo San José en la población del mismo nombre, (fig. 8b) siendo las vertientes mayores hacia el Pacífico.

En la fig. 9 se presentan las regiones naturales del Estado. 1.- Bahía Sebastián Vizcalno-Laguna Ojo de Liebre; 2.- Desierto de Vizcalno, 3.- Laguna de San Isidro, 4.- Bahía Magdalena, 5.- Región de Los Cabos, 6.- Islas del Golfo, 7.- Loreto-Mulegé y 8.- Santa Rosalía.

Las principales Bahías son: La Paz, Magdalena, San Hipólito, Asunción y Concepción, mientras que algunos de los esteros y lagunas son: San Ignacio y Guerrero Negro. Ejemplo de cabos son: Cabo San Lucas y Pulmo.

Las áreas ecológicas protegidas en Baja California Sur son: Bahía Sebastián Vizcalno-Laguna Ojo de Liebre, Desierto de Vizcalno, Laguna de San Isidro, Bahía

---

<sup>4</sup> Guía Turística, Histórica y Geográfica de México. Zona Noroeste. Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa. Promociones Editoriales Mexicanas, S. A. de C. V. 231 pp. México. 1984.

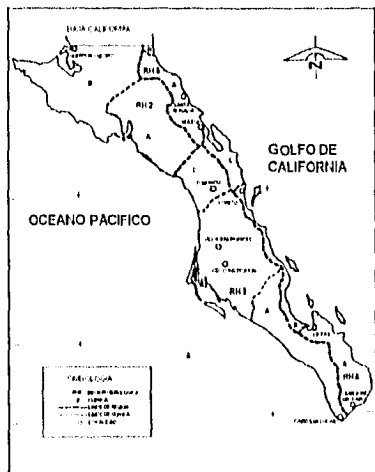


Fig. 8 a) Regiones y cuencas hidrológicas en Baja California Sur.



Fig. 8 b) Hidrología: aguas superficiales en Baja California Sur.



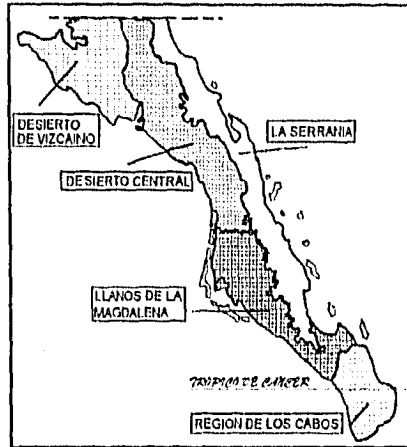


Fig. 9 Regiones naturales en Baja California Sur.

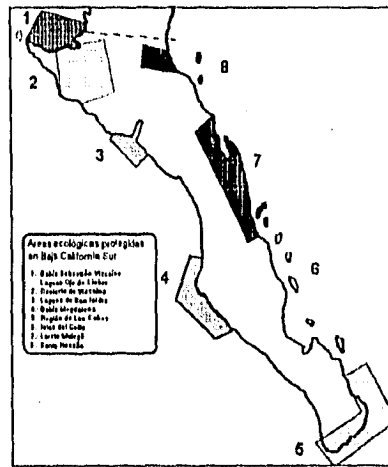


Fig. 10 Areas ecológicas protegidas en Baja California Sur.

Magdalena, Región de Los Cabos, Islas del Golfo Sudcaliforniano, Loreto-Mulegé y Santa Rosalla. (fig. 10)

### Evaluación del medio natural.

La ubicación de la región en estudio tiene algunos aspectos de importancia que se hace preciso subrayar: 1) La propia Península de Baja California tiene una formación geológica diferente al Continente, radicando su importancia en el hecho de que los suelos son permeables, por consiguiente, las escasas lluvias se infiltran al subsuelo, 2) Al estar ubicada al norte del Trópico de Cáncer, está influenciada por los sistemas de Circulación General Atmosférica, por lo que presenta condiciones para los bajos índices de presencia de nubes dando por resultado escasas precipitaciones.

El medio natural no ha sido completamente evaluado, posiblemente por su mismo aislamiento, aunado a su lento desarrollo.

El balance del medio natural arroja aspectos positivos, sobre todo en las innovaciones que pueden presentarse a lo largo de este Diagnóstico: decir lo que se tiene y lo que se puede perder por no integrarse al "Medio". Se ha demostrado que el Hombre se adecúa a su entorno, aprovechando todos los elementos para su desarrollo. Hablar de las bondades de las temperaturas y de las estructuras está en función de una "oferta" para una "demanda" existente y potencial, las especies para su captura, las formas y su fisiografía son aprovechables fundamentalmente tratándose de un turismo especializado.

## HISTORIA

### ÉPOCA PREHISPANICA (.... -1535)

Población. La información que se tiene con respecto a la población antes de la llegada de los españoles a la península, es casi nula. Sin embargo, algunos estudiosos (SEP:1990) definen que existían por lo menos tres grandes grupos y varios subgrupos. Los principales grupos se distribuían de la siguiente forma: a) la porción norte del actual estado fue ocupada por los Cochimiles; b) la central por los Guaycuras y c) la sur por los Pericúes (fig. 11). Se desconoce el número de pobladores que había en la península antes de la llegada de los españoles. De lo que sí se tiene información

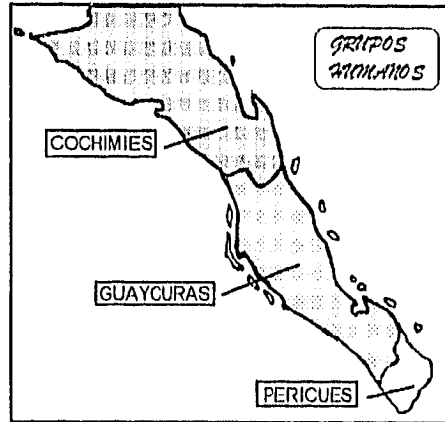


Fig. 11 Principales grupos Humanos en la época prehispánica

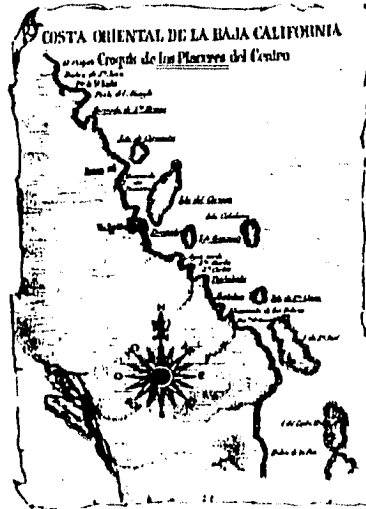


Fig. 12 Facsimil del plano de localización de perlas.

es que estaban organizados en grupos de 20 a 50 familias y que tenían como principal punto de referencia el agua potable.

La necesidad de buscar alimentos les imponía una búsqueda continua y les impedía el asentamiento definitivo.

### CONQUISTA Y COLONIZACIÓN (1535-1810)

En 1492 con el descubrimiento de América se marca un importante hecho histórico. Posteriormente con la llegada de los españoles a México se inicia la conquista tanto física como ideológica, al igual que expediciones tanto terrestres como por vía marítima. Hernán Cortés tuvo noticias de Baja California con tintes más de leyenda que de realidad.

Cortés llegó a una bahía y la designó como la Bahía de la Santa Cruz (hoy La Paz) el 3 de mayo de 1535, estableciendo un pequeño asentamiento. La dificultad estribaba en el suministro de alimentos, ya que se descartó la posibilidad de que la región pudiera proveer de lo necesario para mantener el establecimiento. A su regreso a Santa Cruz, se encontró que 23 de sus hombres habían muerto de hambre. Al llegar los víveres, a pesar de las precauciones otros colonos murieron a causa del exceso en la comida.

La colonia ahí establecida duró casi un año dada la pobreza del suelo, puesto que carecía de cultivos y lluvias regulares.

Se establece la Nao de China y su importancia para el desarrollo de la costa de California radica en que los capitanes de los galeones se interesaban en fundar puertos para refresco y protección de sus barcos, ya que la codicia de los piratas hacía mayor el tráfico en la zona. Esta condición propició la cartografía y el descubrimiento de nuevas tierras, incrementando las posibilidades de aumentar las riquezas de los aventureros.

En 1683 los sacerdotes jesuitas Eusebio Francisco Kino, Matías Goñi y Juan Bautista Copart, junto con el almirante Isidro Alondo y Antillón, gobernador de Sinaloa y 100 hombres fueron a las Californias a colonizar. Finalmente se escogió San Bruno, a 25 km al norte de Loreto. Por parte de las autoridades, debido a las amenazas de piratas, se dotó de facultades ilimitadas para que los jesuitas colonizaran la península. En 1697 Juan María de Salvatierra, otro misionero jesuita hace el relevo al padre Kino,

donde el 19 de octubre de 1697 fundaron la misión de Nuestra Señora de Loreto convirtiéndose en el primer establecimiento permanente de las Californias, originando el crecimiento de la población alrededor del presidio. Debido a la intensa sequía que prevaleció durante algunos años, todo estuvo a punto de fracasar porque dependían en cierta forma del suministro de alimentos vía embarcaciones. De esto se deduce que las misiones no podían subsistir con sus propios medios. Para remediar la falta de transporte marítimo, fray Juan de Ugarte construyó un barco en la misión de Santa Rosalla de Mulegé. Esta nave, la primera construida en Baja California, llevó el nombre de Triunfo de la Cruz, que se utilizó para explorar el norte del Golfo de California, hasta la desembocadura del río Colorado. Las principales alteraciones de las misiones eran las tormentas que llegaron a hundir embarcaciones y las epidemias que abatieron considerablemente la población.

Sebastián Vizcalno consiguió una concesión para buscar perlas en Baja California en 1596 (fig. 12). Los resultados de los trabajos de Vizcalno se reducen a dos: a) el reconocimiento detallado de la costa y b) el fracaso completo de los planes de colonización. Otro aspecto de la economía local se refiere a la captura del abulón, debido a que sus conchas fueron muy apreciadas durante el siglo XVIII.

En 1740 el soldado Manuel de Ocio abandonó la milicia para ocuparse del negocio de las perlas, lo que le redituó en la explotación de los yacimientos argentíferos de Santa Ana<sup>5</sup>, que se convirtió en la primera colonia civil de las Californias, al sur de La Paz.

En 1804 se separaron las Californias en dos provincias: Alta y Baja California.

En 1800 la distribución de la población era:

San José del Cabo	200 hab.
Santiago de los Coras	70
Mina de Santa Ana	676
Todos Santos	181

---

<sup>5</sup> Colonización de Santa Ana. El Real de Santa Ana fue el primer centro secular de las Californias. Este real minero fue el primer núcleo de población no misional que hubo en la península en el siglo XVIII. Su fundador fue Manuel de Ocio en 1748 y ahí se inició la explotación de las primeras minas que fueron las de San Pablo y San Nicolás. En 1751, Ocio inició la explotación de una mina conocida como El Triunfo de Santa Cruz que dio origen al pueblo de El Triunfo. En 1756 se descubrió una mina de plata a la que se llamó San Antonio, originando el actual pueblo del mismo nombre. (SEP, op. cit.)

San Francisco Javier	111
Loreto	600 (37 indígenas)
San José Comondú	28
La Purísima Concepción	61
Santa Rosalía Mulegé	90
Nuestra Señora de Guadalupe	74
Al norte	
San Francisco de Borja	400
San Fernando Velicatá	363

Los principales aspectos de la época son a) compra-venta, tanto de embarcaciones (lancha nuestra Señora del Rosario" <sup>6</sup>), así como lo relacionado a minas (Santa Gertrudiz<sup>7</sup>), c) la necesidad de pasaporte para salir de la península<sup>8</sup> y d) la estrecha vigilancia de los "indios" <sup>9</sup>.

El gobierno centralista se confirma con la solicitud de sueldo <sup>10</sup> de un *Arraez*<sup>11</sup>, además de comunicados directos del Virrey al Gobernador, ejemplificado con el envío (entre otros) de un documento relacionado con la embarcación "Concepción" <sup>12</sup> "para

---

<sup>6</sup>Ficha 22 lancha "El Rosario" 1781 sep. 4 legajo 3 docto 22. Carta de Phelipe de Neve del 3 de agosto de 1782 al Sr. Dn Joaquín Canete.

<sup>7</sup>(Del original) Ficha 6 Mina Santa Gertrudiz 1780 abr. 19, legajo 13 docto 6. Se refiere al pago de 250 pesos por la mina Santa Gertrudiz de Don Gaspar Pizón por Joaquín Cañere.

<sup>8</sup>Ficha 24 Paquebote "Arazazu" 1784 nov. 17 legajo 3 docto 24. "En el puerto de Loreto, Pedro Faxes escribe a Mathias de Galvez desde Monte Rey nov. 17 1784: El Pacabote Aranzasu, a cargo del Piloto Don José Tobar y Tamariz, embarca secretamente al Padre Fray Nicolás Muñoz, ya que se requiere de pasaporte, por órdenes expresas "...ningún comandante de embarcación reciba a bordo para extraer de la península persona alguna sin el expresado requisito del pasaporte..." comunicado para los Gefes del departamento de San Blas".

<sup>9</sup>Ficha 18 lancha de prófugos 1787 nov. 19 legajo 13 docto. 18. Arrillaga denuncia la fuga de indios del presidio de Loreto.

<sup>10</sup>Ficha 8 Canoa El Sacramento 1769 abr. 30 legajo 1 docto 8. Pedro Regalado de Soto, en el Real de Loreto solicita a Galvez la asignación de un corto sueldo (no sabe firmar). Gálvez da respuesta: "Aunque por reglamento de sueldos de la Marina está señalada la soldada de diez pesos a los Arraezes de las Canoas, concedo al suplicante... doce pesos cada mes ... y mando que se le ponga en la Canoa el Sacramento"

<sup>11</sup>*Arraez* palabra de origen árabe utilizada para designar al guardián o vigilante.

<sup>12</sup>Ficha 25 Paquebote La Concepción 1776 dic. 6 legajo 1 docto 25. Don Antonio Bucarely y Ursúa, México 6 dic. 1776, dirige el escrito al comandante de la Península de California Antigua. El paquebot la Concepción, está destinado a transportar mulas y caballos de Sonora para esa provincia, para despacharlo posteriormente para San Blas y ser puesto en carena.

ser puesta en carena<sup>13</sup>. Así mismo las notificaciones que se hacen por parte de cada embarcación a su llegada comunicándose al gobernador del territorio<sup>14</sup>, resaltando la importancia de las relaciones entre los diferentes puertos del Pacífico, además de los cargamentos que llevan para la península<sup>15</sup>.

#### Aspectos Económicos

En este rubro se caracterizan o identifican los cargamentos con destino peninsular que provienen de otros lugares, siendo el caso del maíz<sup>16</sup>, el vino<sup>17</sup>, los garbanzos<sup>18</sup> y las reces, principalmente. Con esto se define parte de la dependencia hacia el exterior de viveres.

En resumen se puede destacar que los grupos humanos prehispánicos eran nómadas, puesto que no contaban con un sustento permanente.

Por otra parte se anota que con la llegada de Cortés a la Península el sustento no era suficiente aun para el personal con mayor preparación y acostumbrado a las labores del campo y otras actividades. Es decir no había los suficientes elementos para sostener una colonia y a través de los documentos presentados se puede ver la dependencia que se tenía desde esta época, de los insumos que venían de varios puntos, siendo el enlace principal vía marítima del Puerto de San Blas, Nayarit.

---

<sup>13</sup>*Poner en Carena*, significa dejar descubierta la obra viva de la embarcación, es decir, la parte que se encuentra sumergida para su limpieza y mantenimiento. (N del A.)

<sup>14</sup>Ficha 556 Bergantín "San José 1811 oct. 26 legajo 6 docto 556. San Antonio 26 oct. 1811. Xavier Aguilar le dirige carta al Señor Gobernador Don Felipe de Goycochea. "Se le notifica haber anclado en la Ensenada de Muertos el Bergantín San José Alias Alcázar procedente de los puertos de Acapulco, San Blas y Mazatlán y se dirige al puerto de Guaimas. Arribó a remediar averlo".

<sup>15</sup>Ficha 729 Balandra Nuestra Señora del Refugio 1820 feb. 20 legajo 8 docto 729. Loreto 20 feb. 1820 "Josef Arguello notifica al Sr. Comisionado del Sur, que la Balandra particular Nuestra Señora del Refugio sale hoy para essa parte con cargamento de arina".

<sup>16</sup>Ficha 316 Bergantín San Luis Gonzaga 1818 ene 19 legajo 11 docto. 316. San Blas Nayarit. "El Bergantín San Luis Gonzaga ene 18 1818, con carga de fanegas de maíz hacia Loreto, firma Antonio Quintana".

<sup>17</sup>Ficha 21 Canoa "La Guadalupeana" 1769 jun. 29 legajo 9 docto. 21. "Mathias Felix Arraez de la canoa La Guadalupeana, en el Real de Loreto 2 jui. 1769 notifica a Joseph Villa Vicencio haber recibido cincuenta fanegas de maíz a granel, quatro tinajas de vino y una de aguardiente y un tanate de higos para el puerto de La Paz."

<sup>18</sup>Ficha 178 Goleta Saturnina 1804 ene 14 legajo 10 docto 178. Xavier Aguilar "La Paz, 14 enero 1804. Goleta Saturnina con descripción de carga, que en general transporta puros, frijol, maíz arina, cordoban, garbanzo, lentejas, reces, 14 pesos al maestro de escuela, además de 25 arrobas de sal a 2 reales arroba".

El mando y el gobierno, se ejercía con mucha influencia desde el centro, la Capital del País.

En algunos rasgos se nota la falta de educación y formación de elementos para sostener las economías, que mantenía un atraso cultural, debido a la época misma y a la escasa comunicación entre los centros productores y asimiladores de mano de obra y población.

A la vez es notable la dependencia absoluta tanto de otros centros productores, principalmente del centro del país, como del transporte marítimo para la supervivencia, ya que se debían transportar hasta los mínimos insumos. Resalta el hecho de no poder transitar libremente, indicado a través de los pasaportes y de las instrucciones recibidas por los comandantes regionales. Respecto a la economía sobresale un hecho, relacionado con una carta enviada al Gobernador Gálvez para pedirle sueldo, concediéndoselo a Pedro Regalado de Soto, con un sueldo de doce pesos al mes.

#### INDEPENDENCIA (1810-1910)

En general, en Baja California existen algunos hechos que demuestran cómo el aislamiento y la tardanza en las comunicaciones de esa época, impidieron la participación de las Californias en favor de las ideas libertarias que conmovían al país. En 1846 La Paz fue invadida entre otros lugares de la propia península.

La organización colonial de la Nueva España presentaba a principios del siglo XIX profundas diferencias económicas, políticas y sociales, que eran producto de un sistema en decadencia.

Después de varios cambios políticos y debido a la difícil situación económica por la que atravesaba Baja California en 1827, los habitantes tuvieron que pedir autorización para no pagar impuestos durante 15 años.

El 30 de septiembre de 1830 bajo el gobierno de José Mariano Monterde se decretó que las misiones entre San José del Cabo y San Borja se transformaran en pueblos, aplicándose la Ley de Colonización, con la que se daban pasos firmes para los asentamientos humanos permanentes en Baja California. Por lo general estos asentamientos se localizaban en los alrededores de las antiguas misiones.



En 1830 se cambió la capital de Loreto a La Paz<sup>19</sup>. Por instrucciones de Don Lucas Alamán se creó la Junta de Fomento de las Californias, que decreta la formación de una Aduana en cada una de las Californias; la correspondiente a la Baja California comenzó a funcionar en La Paz pocos años después.

Resalta el hecho de que las desoladas áreas de la California son un fuerte atractivo, tanto por la importancia como fuente de materias como por su posición geográfica.

Respecto a la demografía se conoce que "en 1836 se contaban 6,488 personas"<sup>20</sup>, además que "el territorio no es a propósito para criar muchos ganados, que aunque si habla, se encontraba con un número limitado".

Se dan los primeros pasos para una "especialización" en las actividades, puesto que en Todos Santos los habitantes cultivaban maíz y caña, mientras que en San Antonio vivían con el producto de los minerales de plata y placeres de oro, cuya productividad era limitada debido a la falta de herramientas y materiales necesarios para extraerlos.

En el municipio de La Paz se practicaba la pesca y el buceo en busca de perlas y carey. En el resto del territorio las condiciones no estaban muy boyantes, ya que se sostenían de cierta agricultura, árboles frutales, maíz, caña, vid, higueras y dátiles.

En 1831 de acuerdo al reporte dado por Adrián Valadéz en su libro "Temas históricos de la Baja California", menciona que "en La Paz se obtuvieron fondos que entraron por derecho de exportación de concha, pagos recibidos de casas de comercio, derechos de aguardiente fabricados en el país, entre otros".

Se tiene claro que no existen estructuras definidas, porque las divisiones políticas cambiaban de acuerdo a los administradores y gobernantes.

Un aspecto importante para el presente estudio es y ha sido la centralidad de la organización y gobierno no se ha ceñido a los recursos con los que cuenta el estado y en lo referente a los aspectos de organización, han sido competencia de los residentes que participan del desarrollo. Se han señalado las diferencias regionales en las épocas presentadas. El renglón dedicado a las invasiones se dio exclusivamente

---

<sup>19</sup> "El año de 1828 hubo un temporal y aguaceros tan grandes que formando un arroyo por el frente de la Misión de Loreto, se llevó treinta y tantas casas, con los intereses que sus habitantes tenían, por lo que quedó la población reducida a un estado miserable". (Fco del Castillo Negrete)

<sup>20</sup> Miguel Martínez publica en La Paz sus Noticias estadísticas, publicadas en 1840 por Jorge Flores en el libro "Documentos para la historia de la Baja California".

por la vía violenta; sin embargo, a través del proceso se observa que la cantidad de recursos que han salido del estado para contribuir al "Centro" es y ha sido permanente, sin retribuir parte de los beneficios para el autoimpulso del mismo estado.

En 1857 se expidió una nueva Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, estableciendo que la nación sería una república representativa. El Territorio de Baja California en virtud de las ventas, enajenaciones y colonizaciones de terrenos baldíos fueron reestructuradas algunas de sus comunidades, provocando la salida de habitantes de la península hacia el extranjero. En consecuencia, la agricultura y la ganadería disminuyeron. La precaria minería se vio amenazada por los movimientos políticos y su consecuente inestabilidad. El comercio tampoco favorecía la economía regional, dadas las condiciones desfavorables que reinaban para la producción. Aumentaron los impuestos y se permitió la libre circulación de bienes de consumo importados al interior del país.

En esta época la población bajacaliforniana aumentó a 20,000 habitantes por causa del traslado de familias, atraídas por el auge de la minería. Es importante señalar que los cambios en la población han sido "producto" de los cambios de actividades y del apoyo que han tenido para su sostenimiento. La especialización mencionada anteriormente se incrementa, teniendo nuevos horizontes como los que se mencionan a continuación.

En 1873 se exporta concha perla. Se tiene conocimiento de la comunicación vía marítima de La Paz a San Francisco y otros puertos del Pacífico, (Bahía Magdalena, Cabo San Lucas, San Blas, Mazatlán y Guaymas)<sup>21</sup>. En la misma fuente existe otro anuncio que se refiere a la oferta de sal de la Isla del Carmen a 12 pesos la tonelada. La mercancía que transporta es: plata, oro, cueros de res, sacos de concha perla.

Además de lo anterior, se indica que se realiza el transporte terrestre a través de diligencia enlazando La Paz a el Triunfo y del Triunfo a La Paz. Esto define las salidas de los productos que se extraían en esta época, oro, plata, conchas, etc., revistiendo mayor interés la influencia del puerto de La Paz, ya que es el encaje de la producción

---

<sup>21</sup>"El Faro" Tomo I marzo 11 1878 No. 4 La Paz, B. C. Periodicidad semanal.

de las minas en San Antonio y El Triunfo, vía la diligencia hacia las embarcaciones que llevarían dichos productos hasta San Francisco. Esto significó la gran explotación coordinada de los recursos de la región por una empresa que operaba las diligencias, asociadas con pasaje y carga, además de que ellos mismos operaban la naviera, asegurando con ésto la carga a través de los diferentes modos de transporte integrando el sistema.

Es bien sabido que durante el porfiriato se ofrecieron concesiones y privilegios a los inversionistas extranjeros. Los gobernadores de los estados se eternizaban en el poder, las clases privilegiadas eran el clero y el ejército, en contra de los trabajadores mexicanos, porque las ganancias generadas por los campesinos y los obreros eran para los extranjeros. Es conocido que el gobierno de Díaz otorgó la concesión de las riquezas naturales de la península bajacaliforniana a cuatro compañías extranjeras: Huller, Bulle, Flores-Hale y Macedo, con el pretexto de colonización. Para dar un ejemplo, la concesión Huller abarcó el 35% de la península.

Debido a la explotación minera y la pesca inmoderada que realizaron las compañías extranjeras exigieron la ampliación de las comunicaciones. En Santa Rosalía se instaló un ferrocarril de vía angosta para transportar carga.

Baja California Sur no tuvo vías de transporte al exterior, ni carretera, ni ferrocarril que la unieran físicamente al resto del país.

En 1885 la Compañía Francesa El Boleo se declara propietaria de las minas de cobre de Santa Rosalía. El presidente Díaz expidió un decreto que autorizaba la exención de impuestos por un lapso de 50 años, permitiendo, además la salida de todo el mineral de cobre que pudieran llevarse. Los empresarios se comprometieron a crear un pueblo completo y dar empleo a mexicanos en el trabajo de las minas. (En 1953, cuando había acabado su permiso de exención de impuestos, los franceses se declararon en quiebra. Los residentes mexicanos emprendieron la dura lucha de supervivencia y se creó una empresa paraestatal).

Amado Aguirre, (SEP op. cit.) testigo de la época, señala en su libro "Documentos para la historia de Baja California": "Los buques del extranjero tienen poblados en nuestras islas adyacentes a las costas de este partido en el Pacífico, haciendo extracción de aceite de lobo, elefante (inarinos) y de un marisco llamado abulón".

En términos generales se puede indicar que durante la colonia resaltaron los siguientes aspectos, 1.- abundancia de recursos, a pesar de no estar en condiciones inmediatas de explotación 2.- proporcionó apoyo a la subsistencia, 3.- surgió una especialización funcional y 4.- se dio la explotación de los recursos, tanto de los elementos como del factor humano, mismos que han sido un párrafo importante en el desarrollo del estado. Lo relevante y digno de subrayar es que ningún aspecto dejó infraestructura suficiente para continuar explotando dichas riquezas y que, además, los excedentes salieron al exterior, no reactivándose ni la economía regional ni la local. La mayoría de los capitales hacían la extracción de los elementos y lo llevaban al exterior, aunado a la falta de comunicaciones y la necesidad de insumos del exterior acentuando la dependencia de la región.

Las políticas y la Política eran extraer otorgando facilidades financieras. Por lo cual, los extranjeros empezaron a realizar su invasión "legal" mediante la concesión de la Península con la aparente finalidad de "colonizarla", se enmascaraba una explotación irracional de recursos que algunos han sido eliminados por completo como otros tantos a nivel local, regional y nacional.

La sociedad es la que más ha resentido todos estos cambios, reflejándose en su escasa dinámica poblacional, atralda por la necesidad de contar con fuerza de trabajo de bajo nivel, principalmente en los placeres minerales, la pesca y la recolección de perlas, entre otros.

#### ÉPOCA REVOLUCIONARIA (1910-1930)

Con la salida de Porfirio Díaz y el ascenso al poder de Francisco I. Madero, se inicia otra etapa en la Historia de México, con sangrientas luchas intestinas.

En este periodo las riquezas marítimas explotadas en Baja California Sur son las perlas y el aceite de hígado de tiburón. En tierra se extraen minerales como sal, yeso, oro, plata y la magnesita.

El gobierno regional se distinguió por la reorganización de las oficinas de gobierno y del buen manejo de los fondos públicos que ampliaron el servicio de luz en La Paz, continuando con los trabajos de la carretera transpeninsular que abrió la ruta de La Paz a Todos Santos y hacia San José del Cabo.

Durante esta época, fue notable la protección de los intereses de la Nación y es en 1925 cuando el Presidente Plutarco E. Calles promulgó la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional, la cual estableció que "en una faja de 100 km. a lo largo de las fronteras y de 50 km. en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas."<sup>22</sup>

Con Abelardo L. Rodríguez como presidente de México se logró incrementar la colonización de Baja California, construyendo obras de riego y se abrieron zonas agrícolas como las del Valle de Santo Domingo. Esto denota que la relativa estabilidad nacional, se ve reflejada en la entidad, con avances lentos pero seguros en lo relacionado con su desarrollo.

### ÉPOCA MODERNA (1930-1960)

Durante éste período, las actividades económicas se llevan a cabo en forma prioritaria dentro del sector primario, principalmente en la pesca y en la agricultura. Por lo tanto, la población es eminentemente rural, con ciertas tendencias al crecimiento, de tal suerte que para 1930 la población ascendió a 47,089 hab. (SEP. op. Cit.)

En 1939 el general Lázaro Cárdenas, en apoyo al desarrollo económico de la región, declara Zona Libre al Territorio de Baja California, lo que permitió, entre otras cosas que el Ingreso Per Cápita del territorio fuera de \$10,753, siendo 62.9% superior al nacional.

Esta situación repercute en una visión económica diferente del estado. En 1940 se establecen las Sociedades Cooperativas Pesqueras en la zona del Pacífico Norte.

Sin embargo la preocupación central por esta región se marca cuando al inicio de la Segunda Guerra Mundial, se envió protección militar a La Paz y Bahía Magdalena, tanto terrestre como naval, misma que fue reforzada en 1944 por Manuel Ávila Camacho.

Cuatro años después (1948), el presidente Miguel Alemán dictó la Ley de Fomento Económico para Baja California Sur. Posteriormente el presidente Adolfo Ruiz Cortines reanudó los trabajos del Boleo con el nombre de Compañía Minera de Santa Rosalía. En 1950 inició sus trabajos la salina de Guerrero Negro.

---

<sup>22</sup> Moisés Coronado, Eligio. III Semana de Información Histórica de Baja California Sur. 1982.

## El "Milagro del Valle"

En la década de los sesenta, la población presentó un incremento en la zona agrícola del Valle de Santo Domingo en el Municipio de Comondú, registrando el mayor Índice de crecimiento histórico a nivel estatal (7.56% el período 60-70), manteniendo su liderazgo en la siguiente década (70-80) en un 5.78%. Este incremento registrado se debió al auge algodonero. En esta época el municipio de La Paz registra su máxima tasa de crecimiento (5.31%).

El Valle de Santo Domingo se encuentra en el Municipio de Comondú, cuya cabecera municipal es Ciudad Constitución. Este asentamiento urbano es el centro económico de esta región, porque concentra las actividades comerciales relacionadas con la pesca que se realizan principalmente en Puerto San Carlos y las que se derivan de la zona agrícola del Valle de Santo Domingo. En esta zona requería de mano de obra campesina, por lo que se trasladó desde el continente hacia La Paz vía embarcaciones.

Con esto se incrementó la población, provocando un gran flujo de pasaje proveniente del norte y de la región, principalmente de los estados de Sonora y Sinaloa, siendo su enlace a través de embarcaciones de cabotaje<sup>23</sup>, entre los que destacan el llamado "Ferry Salvatierra" y el B/M<sup>24</sup> "Don Lorenzo"<sup>25</sup>. Ambos hacían el servicio entre Sinaloa y Baja California Sur, antes de que se inaugurara el servicio de transbordadores, cuya finalidad es el transporte de pasaje. Esto tuvo una importante contribución por un lado, en el traslado de los braceros en tránsito por La Paz hacia la zona agrícola del Valle de Santo Domingo y por otro la salida por La Paz de los productos agrícolas, principalmente el algodón producido. En La Paz, aún quedan vestigios de las bodegas de algodón y de la despepitadora de la semilla de algodón.

---

<sup>23</sup>*Cabotaje*: Navegación que se realiza en aguas de un mismo país. Cuando se efectúa la navegación al extranjero es denominada de Altura. (N. del A.)

<sup>24</sup>B/M Buque Motor, es la forma de designar a una embarcación, para compararla con las de otra época que se anotaba SS, que indica ser un buque *Steam Ship*, Buque de Vapor, o Vapor, simplemente. (N. del A.)

<sup>25</sup>De triste final, ya que en 1972 explotó en el muelle fiscal de La Paz, en virtud a que transportaba gas butano en cilindros y por la falta de seguridad en la maniobra, surgió una chispa que encendió el gas del ambiente. Sus restos yacen frente al hotel Gran Baja, sirviendo de arrecife artificial en el canal de navegación. (N. del A.)

Durante el periodo de gobierno de Adolfo López Mateos, el 9 de noviembre de 1964 se puso en servicio el transbordador M/N<sup>26</sup> "La Paz", primero de la flota del organismo Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos que unió los puertos de La Paz y Mazatlán, Sin.

#### ÉPOCA ACTUAL (1960-1990)

Es en esta etapa donde se consolidan algunas actividades, principalmente los del sector agrícola y el comercial, fuertemente apoyados por el transporte marítimo.

Según los datos del Censo de Población y Vivienda (1970) en Baja California Sur tenía 123,786 hab. En el periodo de 1930 a 1970 se tuvo un incremento del 3.4%. La población urbana en esos años era de 39.6%. La densidad es de 1.5 hab/km<sup>2</sup>. Respecto a las carreteras, se tienen registrados 1,627 km, cuyo 50.2% es brecha. Es a partir de 1960 cuando se presenta un incremento sostenido, que se vió reflejado en los índices de crecimiento de la población. Sobre todo en el periodo 1970-80 que fue de 5.17%. En 1980 el crecimiento total fue de 4.1%, siendo mayor el crecimiento natural (2.5%) que el social (1.6%).

Por otro lado, durante estos años Baja California Sur se designó Polo de Desarrollo, porque se dieron las condiciones de apoyo tanto para la actividad comercial, como la de los servicios. Esta década se caracteriza por la importante migración de población que se asienta en el municipio de La Paz, el cual registra su máximo índice de crecimiento que fue de 5.31%.

Asimismo, se establece el Puerto de San Carlos, en la Bahía Magdalena iniciando operaciones de salida de los productos agrícolas del Valle de Santo Domingo. Se incorpora a la navegación, dentro del mismo organismo descentralizado la M/N "Gustavo Díaz Ordaz" en apoyo al desarrollo regional. Posteriormente se incorporaron otras embarcaciones al Servicio de Transbordadores cuyas unidades son operadas actualmente por el Grupo Sematur de California.

El censo del 70 indica que tanto a nivel nacional como estatal, la población cambia su proporción de rural a urbana. Los principales asentamientos son Ciudad Constitución y La Paz, capital estatal y cabecera del mismo nombre. El 1° de diciembre de 1973 el

---

<sup>26</sup> M/N significa Moto Nave, para indicar el tipo de embarcación. (N. del A.)

presidente Luis Echeverría inaugura la Carretera Transpeninsular Lic. Benito Juárez, integrando el actual estado al resto de la península por vía terrestre.

El 8 de octubre de 1974 apareció un decreto en el Diario Oficial de la Federación que establecía la transformación constitucional de los territorios de Baja California Sur y Quintana Roo en estados libres y soberanos.

El 15 de enero de 1975 se promulga la Constitución de Baja California Sur, quedando establecidos cuatro municipios: Mulegé, Comondú, La Paz y Los Cabos, cuyas cabeceras son: Santa Rosalía, Ciudad Constitución, La Paz y San José del Cabo, respectivamente. En la actualidad (1995) se cuenta con un quinto municipio: Loreto.

Alberto Alvarado Arámburo 2º Gobernador Constitucional durante el período de 1981 a 1987 impulsa el Plan Hidráulico. Las obras más importantes realizadas fueron el establecimiento de las presas de la Buena Mujer y Santa Inés, ya mencionadas anteriormente. La crisis económica de los años ochenta impacta las actividades económicas, fundamentalmente lo que se refiere al comercio local por tener parte de sus activos en dólares.

## RESUMEN

Aspectos Demográficos. En general, en el Estado de Baja California Sur, se ven reflejados los mismos fenómenos que se han presentado a nivel nacional, ya que en la época prehispánica se desconoce el número de habitantes; en la época de la Colonia, desde sus inicios, se define el desplome demográfico y la lenta recuperación de la población nativa. La población rural deja de ser mayoritaria como sucede en el resto del País. Por último, se recalca el hecho de que solamente con participación externa la población y sus actividades se han motivados para su crecimiento, primero con Hernán Cortés en 1535 a pesar de los hechos le demostraron que no había forma de obtener alimentos, insiste en la formación de una colonia, por lo que los escasos habitantes de la península empiezan a "vivir" de manera más adecuada, complementándose con el proceso misional. Esta influencia es definitiva para su sostenimiento, ya que al cimentar las misiones con árboles frutales, se aprovechan las pocas oportunidades de agua dulce.



La siguiente época se presenta en la década de 1940 con la inyección de políticas para el desarrollo agrícola en la zona de Santo Domingo. En 1974 se vislumbran cambios positivos al convertirse en Estado Libre y Soberano.

En la década de 1980 el crecimiento natural fue de 2.5%, esto refleja las condiciones de fecundidad que han disminuido notablemente como respuesta a los programas de planificación familiar. A esto mismo hay que añadir los bajos índices de mortalidad por los efectos de la aplicación de planes y programas de educación y salud.

Migración. La lista de las ciudades de los migrantes la encabezan localidades de Sinaloa, Baja California y el Distrito Federal. La migración neta decenal se ha venido incrementando en más del 10% en la etapa 60-70 hasta rebasar el 35% en 80-90. La edad más sobresaliente es el rango de los 20-24 años de edad, tanto en hombres como en mujeres. Es importante hacer notar que la base de la pirámide poblacional también es amplia, lo que indica que los migrantes son jóvenes con hijos menores a 4 años.

La emigración, como todo movimiento social, se basa en la expectativa de mejora en la calidad de vida. Es en este caso el primer lugar de destino lo ocupa Baja California, tanto como lugar de residencia definitiva, como provisional, por ser un paso hacia la zona sur de los Estados Unidos. Le siguen en forma significativa los estados de Sinaloa y Jalisco.

Inmigración. Las personas provenientes de otros estados son de Sinaloa, Distrito Federal, Guerrero y Baja California, entre otros.

Cabe hacer notar que el flujo migratorio entre Baja California Sur y Sinaloa, está relacionado con el movimiento de pasaje y carga a través de dos rutas del continente hacia la Península (Topolobampo y Mazatlán en Sinaloa con La Paz en Baja California Sur).

Fecundidad. La fecundidad a nivel nacional ha disminuido considerablemente a partir de los 70. Existen varias respuestas, tales como la participación de la mujer en la fuerza del trabajo, inhibiendo la ampliación del número promedio de hijos con el que anteriormente se contaba, aunado a los programas de planificación familiar y, muy importante, la realidad económica por la que se está pasando a nivel nacional, tanto

México como en especial Baja California Sur, cuya tasa global corresponde a 6.32% en 1960 y que disminuye a 3.14% en 1990.

El Consejo Nacional de la Población (CONAPO) determina índices de marginación a nivel nacional. Baja California Sur, ocupa el lugar 28, lo que significa que el grado de marginación del estado es "bajo".

La Población Económicamente Activa (PEA) estatal ha tenido un vigoroso incremento a partir de los años setenta, siendo más notorio en 1990 con 104,980 personas, mismas que representan el 33% de la población total en el Estado.

A partir de 1970, el sector servicios crece, superando al primario. En proporción en 1980 disminuye ligeramente para ascender al primer lugar en actividades con un 60%. Respecto al sector secundario, desde la década de los treinta hasta la del sesenta mantiene un ritmo desacelerado, tomando un ligero ascenso en 1970, disminuyendo levemente en el 80 para ascender de nuevo en 1990. Esto último se refleja en la industria maquiladora, principalmente de ropa, que se ubica en La Paz. El estado tiene una gran oferta en servicios.

## LA PAZ, CIUDAD CAPITAL Y PUERTO

### Generalidades

Cabecera Municipal.- El Municipio se localiza entre los 25°-45' y 23°-25' de latitud norte y entre los 109°-59' y 111°-45' de longitud oeste. Tiene una superficie de 20,274.98 km<sup>2</sup> que representan el 27.5% del total estatal. Limita al norte con el municipio de Comondú, al sur con Los Cabos, al este con el Golfo de California y al oeste con el Océano Pacífico. Sus litorales alcanzan el 26% del total de Baja California Sur, donde se ubican las islas de San José, San Francisco, Los Islotes, Partida, Espíritu Santo y Cerralvo.

La Paz, está localizada dentro de la Bahía de La Paz y está protegida del oleaje y vientos por la barrera arenosa llamada El Mogote, que casi cierra y forma la Ensenada de La Paz.

Al norte se localiza parte de la sierra de la Giganta, que, a la altura de la capital estatal, toma el nombre de Los Filos, posteriormente al sur toma el nombre de La Laguna.

Al noreste presenta pendientes mayores de 15°, en la carretera a Pichilingue, al sureste con el mismo nivel de pendientes el Cerro Atravesado. Al sur y occidente presenta pendientes de 5°. Existen arroyos que solamente presentan escurrimientos en los meses del verano, en época de lluvias ciclónicas. Estos arroyos son menores debido a que se construyeron las presas de La Buena Mujer y Santa Inés, con la finalidad de evitar desbordamientos torrentosos y efectuar la recarga de los mantos acuíferos. Los principales son El Cajoncito y El Piojito. (fig. 13 a)

Los sistemas orográficos más importantes se encuentran al norte, como la sierra de La Giganta, que al llegar al municipio de La Paz pierde altitud, quedando reducida a solo 250 msnm. Al sur se localiza la Sierra de la Laguna. (fig. 13 b)

La Ciudad está asentada en suelo Cuaternario<sup>27</sup>, teniendo una serie de fracturas al nororiente en la zona de Pichilingue hasta las Cruces y con fallas de norte a sur en la zona del Centenario y el ejido Alfredo Bonfil.

El clima que impera es desértico, muy cálido, con lluvias en invierno, por lo que no abundan los caudales permanentes de agua. Solo en épocas de lluvias bajan de la sierra algunos arroyos a los que acude la fauna silvestre que consiste en zorras, coyotes, gatos monteses, liebres, palomas y otros. (figs. 13 c,d)

La mayor parte del año La Paz se encuentra dominada por vientos de una componente del oeste.

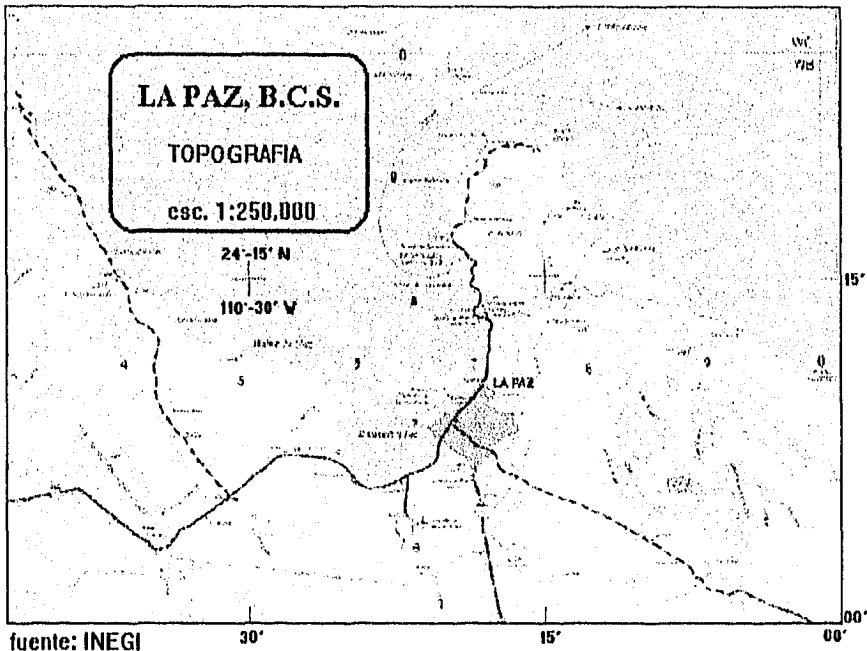
La Paz se caracteriza generalmente por la escasez de precipitaciones, con temporada de lluvias los meses de julio, agosto, septiembre y, en menor escala en diciembre y enero (figs. 13 e,f). Debido a la falta de recursos, en el centro urbano funcionan dos plantas desaladoras a base de energía solar ubicadas en La Paz y Pichilingue.

Respecto al uso de suelo y vegetación se definen dos zonas: a) la de menor dimensión es la correspondiente a la agricultura de riego, localizada en la zona urbana y su continuación al sur y b) la zona más extensa que corresponde a matorrales. (fig. 13 g). Por su parte la evaporación media anual es de 2,000 mm.

Recursos Naturales. Respecto a la fauna, en las llanuras se encuentran varias especies de aves, roedores, carnívoros y herbívoros, mientras que en las regiones desérticas, se localizan la paloma torcaza, el mapache, gato montés y zorra; aves

---

<sup>27</sup> INEGI Carta La Paz G 12-10-11 ESC 1: 250,000



### TOPOGRAFIA

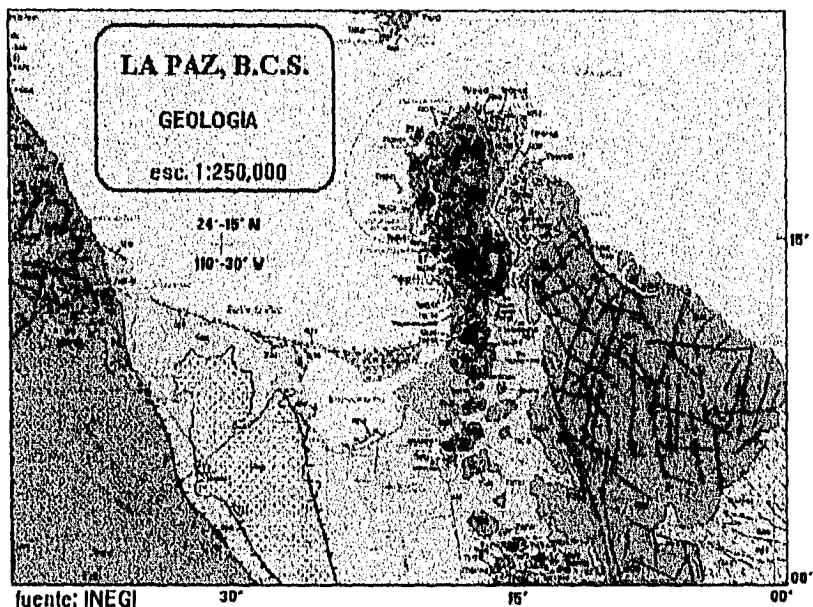
La Ciudad de La Paz está asentada en el Valle del mismo nombre, teniendo dos áreas diferentes en cuanto a su pendiente. La primera se localiza al sur, suroeste y oeste, con pendientes de 0 a 5° y la segunda se localiza al norte y oriente de la Ciudad, con pendientes superiores a los 20°.

Está comunicada por medio de la carretera federal No. 1, que es denominada la Carretera Transpeninsular "Lic. Benito Juárez". Una de estas vialidades regionales se convierte en vialidad primaria en la comunicación al norte de la ciudad en dirección a Pichilingue, por el paseo costero de El Malecón. Así mismo se deriva el Boulevard 5 de febrero, considerada vialidad primaria, para comunicarse hacia el sur, por medio del Boulevard Forjadores de Sudcalifornia. En la carretera al norte se localiza el aeropuerto internacional.

Al sur de la ciudad, se localiza la línea de energía eléctrica que parte de Punta Prieta, donde se localiza la Termoeléctrica de C. F. E.

Respecto a los rasgos hidrográficos, solamente presenta arroyos con circulación intermitente.

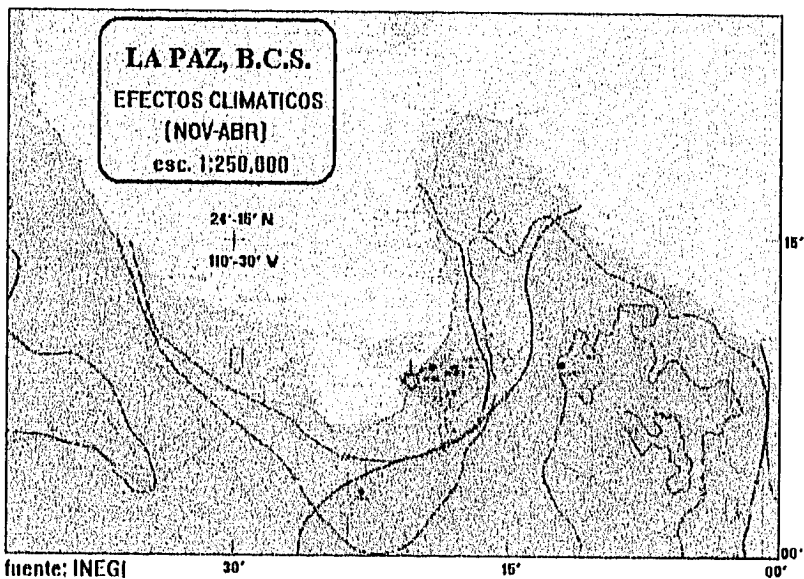
Fig. 13 a) Topografía de La Paz



### GEOLOGIA

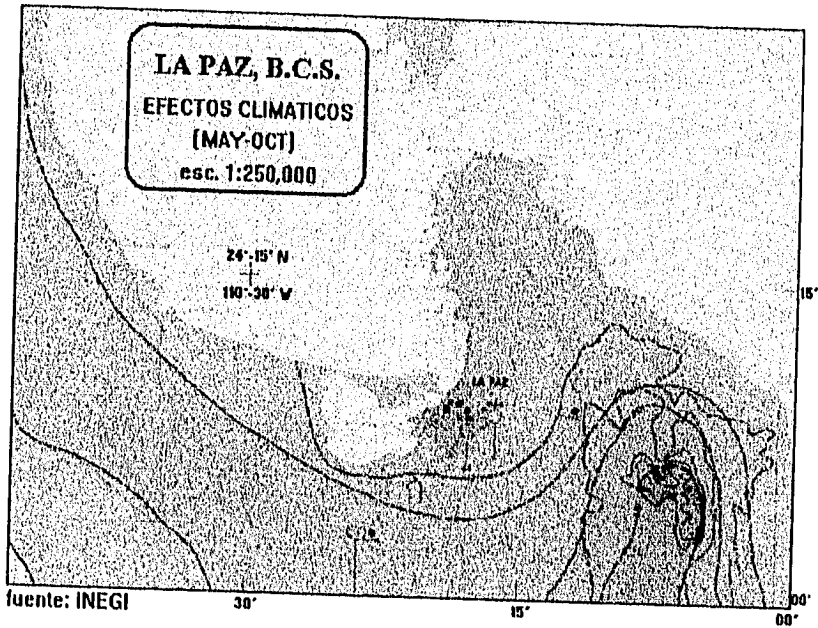
La porción sur de La Paz está integrada por rocas sedimentarias, principalmente en el Valle del mismo nombre. Al suroeste, en la cercanía con la Ensenada de La Paz, se localiza una falla normal en dirección norte-sur. Al norte de La Paz, hacia Pichilingue, presenta rocas ígneas extrusivas del cuaternario, con una gran serie de fracturas.

Fig. 13 b) Geología de La Paz



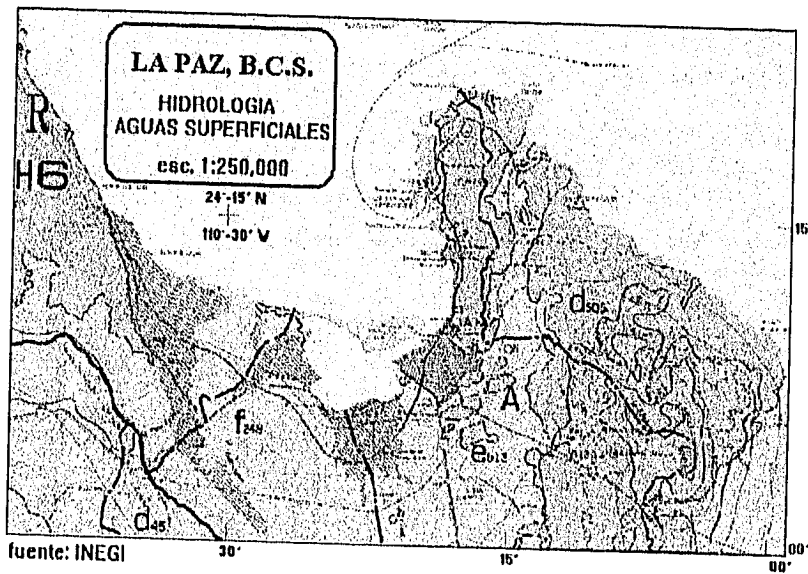
**EFECTOS CLIMATICOS (NOVIEMBRE-ABRIL)**  
Los vientos dominantes son del Noreste. 3.1 m/s.  
La temperatura media máxima es 27°C.  
La temperatura media mínima es 12°C  
La precipitación media es de 50 mm.

Fig. 13 c) Efectos Climáticos (nov-abr) La Paz.



**EFECTOS CLIMATICOS (MAYO-OCTUBRE)**  
 Los vientos dominantes son del Sur. 3.8 m/s.  
 La temperatura media máxima es 34.5°C.  
 La temperatura media mínima es 18°C  
 La precipitación media es de 175 mm.

Fig. 13 d) Efectos Climáticos (mayo-octubre) La Paz.



#### HIDROLOGIA (AGUAS SUPERFICIALES)

La región en estudio se localiza en la Región Hidrológica 6. El Valle de La Paz, se localiza en la cuenca A y las subregiones e y f que cubren 513 y 248 km<sup>2</sup>, respectivamente. La división de estas subregiones se localiza de norte a sur en el extremo sur de la Ensenada de La Paz, en la cercanía del aeropuerto internacional de la Ciudad.

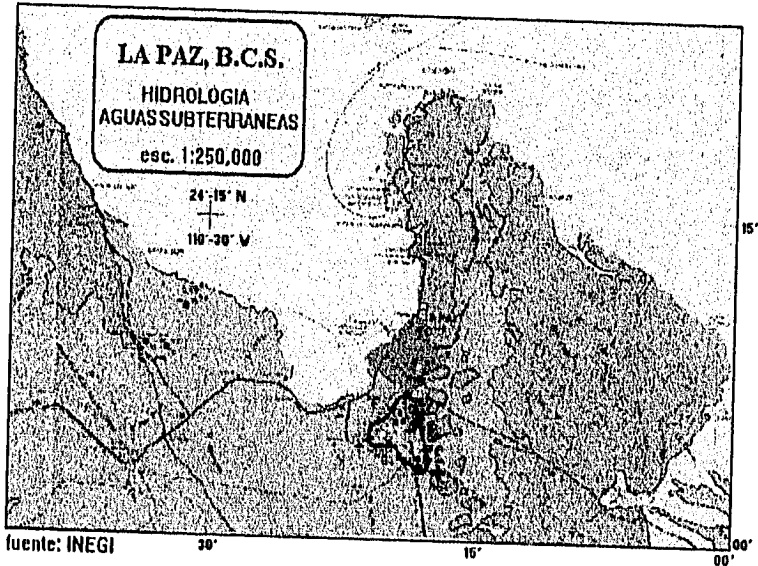
La precipitación media anual es de 200 mm, con 24°C de temperatura media anual.

Respecto a las unidades de escurrimiento superficial de la precipitación media anual, se distinguen dos: a) circundantes a la Ciudad desde el este al sur y oeste, con el coeficiente de escurrimiento de 0 a 5° y b) en la zona norte, con coeficiente de escurrimiento de 10 a 20°.

Se distingue una gran zona con suelo de fase sódica en la vecindad del aeropuerto.

Fig. 13 e) Hidrología (aguas superficiales) La Paz.





#### HIDROLOGIA (AGUAS SUBTERRANEAS)

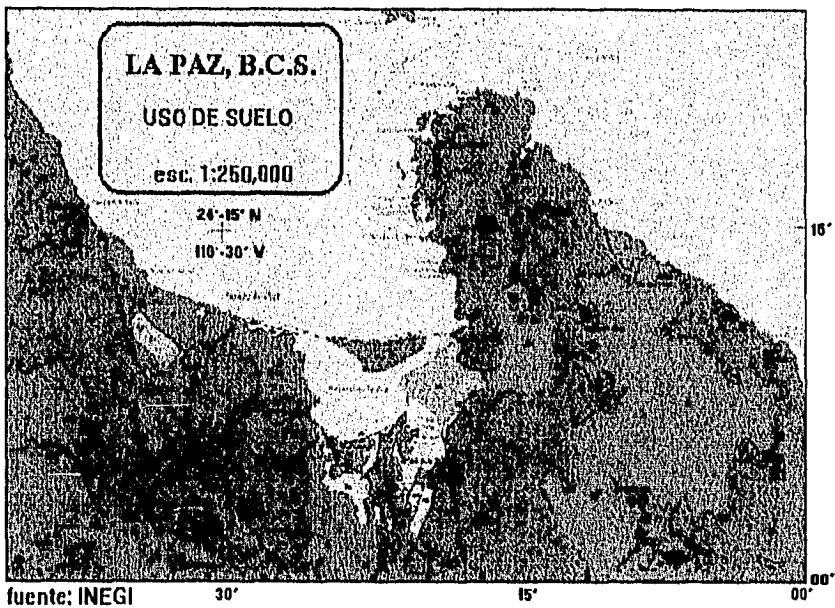
La zona de estudio (La Paz) define 3 zonas: a) Región norte, que se considera de material consolidado con posibilidades bajas; b) Circundante al sur, desde el este al oeste, con material no consolidado con posibilidades altas y c) La región del Mogote con material no consolidado con posibilidades bajas.

Pozos:

La Ciudad de La Paz cuenta con un pozo en el propio asentamiento, ubicado al sureste del Centro Urbano.

En el sur de la ciudad se localizan 13 pozos, de los cuales 8 son de agua dulce y el resto son de agua tolerable. Se concentran en la zona de la carretera al sur.

Fig 13 f) Hidrología (aguas subterráneas) La Paz.



#### USO DE SUELO Y VEGETACION

Se definen dos zonas: a) La de menor dimensión es la correspondiente a la agricultura de riego, localizada en la zona urbana y su continuación al sur; b) La zona más extensa que corresponde a matorrales.

Fig. 13 g) Uso del Suelo de La Paz.

como el aura, águila y lechuza, entre otras. En lo alto de la serranía, se localiza el venado bura, zorrillo, zorra y puma. Los reptiles abundan en todo el municipio, destacando la víbora chirrionera, el cascabel, la sorda y el falso coralillo. La cuenca de La Paz-Los Planes tiene una superficie de 2,545 km<sup>2</sup>; una precipitación de 262 mm; con un vol. de 606.9 Hm<sup>3</sup> y un escurrimiento de 2.74 Hm<sup>3</sup>.

El municipio cuenta con 3 presas, que se clasifican en: a) de almacenamiento en Todos Santos (13 Hm<sup>3</sup>), b) Valle de La Paz para riego (azolvada) y c) control de avenidas y recarga "La Buena Mujer"; además de 3 manantiales para uso doméstico y riego, cuya extracción anual es de 1.22 Hm<sup>3</sup>, una galería filtrante con un vol. de 0.108 Hm<sup>3</sup> destinado al riego, diques de gaviones, 849 pozos, 33 sistemas de agua potable y dos sistemas de drenaje de aguas negras.

Aspectos socioeconómicos. Turismo. De acuerdo al Plan Municipal de Desarrollo 1993-1996<sup>28</sup> menciona que a partir de los Censos Económicos de 1988 existían 631 unidades económicas relacionadas con la actividad turística, proporcionando empleo a 3,473 personas, generando un ingreso de 150,091.6 millones de pesos. En 1989 visitaron el Municipio 187,970 turistas, siendo el gasto diario promedio de \$193,520.

Agua Potable. La fuente de abastecimiento de agua potable a las localidades urbanas y rurales es el agua subterránea. En el municipio se cuentan con 848 aprovechamientos con un volumen de explotación de 54.17 Hm<sup>3</sup>, tomando en cuenta que la recarga aproximada es de 77.60 Hm<sup>3</sup> al año; para 1988 se tenía una disponibilidad del recurso hidráulico subterráneo de 23.43 Hm<sup>3</sup>.

Centro Urbano.- La ciudad de La Paz tiene una extensión de 73,475 km<sup>2</sup>. El área urbana de la Ciudad de La Paz asciende a 3,800 Has. La tendencia de crecimiento urbano es hacia el sur de la ciudad. El 25% de la mancha urbana actual está constituido por lotes baldíos y cuenta con una población (1995) de 162,699 habitantes. La densidad bruta es de 42.8 habs/Ha. (fig. 13 g). Este municipio concentra el 51% de la población estatal y de ésta, el 80% se localiza en la ciudad Capital.

Los Usos del Suelo se clasifican en: habitacional, turístico, comercial y mixto.

Infraestructura

---

<sup>28</sup> Plan Municipal de Desarrollo La Paz, B. C. S. 1993-1996 H. VIII Ayuntamiento. p 32.

Equipamiento Urbano. En La Paz, como capital de estado, se concentran todos los servicios: hospitales de primer nivel, servicios financieros, transportes, etc.

Uno de los aspectos importantes relacionados con el bajo índice de marginalidad es el concerniente al factor salud, que se explica por su infraestructura y servicios médicos que superan lo indicado por las Normas Mínimas de Desarrollo. En este renglón actualmente se encuentran cubiertas las necesidades prioritarias de los habitantes de la ciudad, ampliándose a los aspectos regionales estatales.

En lo que corresponde al ramo de la educación, los datos indican que la población analfabeta disminuye considerablemente, pues desde 1921 la población sudcaliforniana está alfabetizada en mayor proporción, con índices que marcan la diferencia en el crecimiento de la población atendida.

Cabe señalar que en el rubro de educación hay una cobertura del 100% en atención, laborando algunas escuelas primarias en un solo turno.

La producción de vivienda se incrementa en forma geométrica, sin embargo no se ha satisfecho conforme al crecimiento poblacional. Los indicadores presentan una marcada disminución del número promedio de ocupantes por vivienda, en 1970 correspondían a 6 habitantes y en 1990 es de 4.6 habitantes por vivienda. Actualmente la Ciudad de La Paz cuenta con un inventario de 35,760 viviendas y presenta un déficit de 5,750. Es importante señalar que existen 1,192 acciones de vivienda en proceso con un 50% de avance de obra. (Gobierno del Estado de B. C. S., 1995)

La Ciudad de La Paz cuenta además con 997 Has como reserva para el futuro crecimiento, de los cuales el 60% (598.2 Has.) son para uso habitacional. Considerando una densidad de 40 viv/Ha., arroja un total de 23,920 viviendas que albergarían a 108,836 habitantes para 1995.

Respecto al sistema de Agua Potable, en general se tiene una cobertura del servicio del 90%.

#### Agua Potable

Captación. Para abastecer La Paz en 1990 se contaba con 15 pozos en los Bledales, localizado a 18 km de la ciudad, aportando 432 lps<sup>29</sup> además de 4 pozos en el núcleo

---

<sup>29</sup> litros por segundo (N. Del A.)

urbano que aportó 126 lps en enero, mientras que en diciembre del mismo año los 15 pozos tenían un gasto de 528 lps, siendo la capacidad máxima instalada en 1993 de 843 lps.

La oferta está representada por la recarga en el Valle de La Paz es de 30 Hm<sup>3</sup> (hectómetros cúbicos) en promedio por año.

Por su parte, la extracción estimada para uso doméstico en 1992 (19 Hm<sup>3</sup> de los Bledales y 4.03 en la ciudad), arroja un total de 23.3 Hm<sup>3</sup> /año; cuyo uso destinado al agro y al sistema pecuario son del orden de 8.3 Hm<sup>3</sup> /año, por lo que se tiene un déficit de 1.8 Hm<sup>3</sup> /año con respecto a la recarga del Valle mencionado.

Considerando que la capacidad instalada máxima instantánea actual es de 843 lps con una dotación de 350 l/hab/día, se puede abastecer a una población de 208,100 habs.

Dotación l/hab/día	Pobl. atendida
350	208,100
280	252,900

(dotación razonable dentro de las normas de higiene)

Para abastecer a una población de 155,580 habs. con 350 l/hab/día (lhd), se requiere un gasto medio de 630 lps. La extracción máxima actual es de 843 lps, haciéndose necesario rehabilitar y ampliar la red de agua potable.

#### Conducción

Se cuenta con tres acueductos de la zona de Los Bledales, con capacidad de conducción de 900 lps siendo equivalente a una extracción potencial de 28.38 Hm<sup>3</sup> /año a los cuales están conectados 18 pozos. La capacidad de conducción es suficiente para una población de 224,729 habs, que se estima tendrá La Paz en el año 2002. (SAPA, 1993)

#### Regularización

El sistema cuenta con 13 tanques para regularización con una capacidad global de 11,105 m<sup>3</sup>, lo cual es insuficiente, ya que la capacidad requerida sobrepasa los 13,000 m<sup>3</sup>.

En el caso de fallas de energía eléctrica o por causas de fenómenos naturales que permanezcan 24 horas, se requiere de almacenamiento de 40,000 m<sup>3</sup> adicionales a los ya existentes para cubrir la demanda.

La red de distribución tiene una longitud de 367 km, cuyo 25.89% (90.5 km) corresponde a redes primarias y el 74.16% a secundarias. Se proporcionó servicio a una población aproximada de 143,381 hab, con 33,166 tomas domiciliarias (37,755 al 30 abr 93), cubriendo aparentemente casi el total de la población.

Así mismo, se requirió de una inversión de \$333,925.90 para rehabilitar 2,841 tomas. Los principales problemas presentados son: mala calidad de materiales, raspado de las calles no pavimentadas, deslaves, debido a que las instalaciones actuales no tienen la profundidad necesaria para protegerlas del paso de los vehículos pesados, provocando fracturas y aumentando el número de fugas de agua potable.

Respecto a la medición, es necesario conocer tanto el volumen extraído anual e instantáneo para controlar la explotación del acuífero como conocer el volumen producido, facturado y entregado a los usuarios. Por lo tanto se requiere de medidores. En 1993 se tenían 37,775 tomas (distribuido en: suministro medido: 24,098; sin medir 13,657). La medición efectiva es 62.76%.

A los usuarios que no tienen medidor se les cobra con base al promedio de su consumo o la cuota mínima; entre ellos se encuentran los que se les proporciona servicio por horas. Se debe continuar con el programa de instalación de medidores para evitar el desperdicio del recurso y efectuar el cobro justo del servicio.

El 60% de los medidores están instalados en el interior de las propiedades, lo que dificulta su lectura. Debe insistirse en la instalación de tomas y medidores.

Con una dotación de 350 l/hab/día (oferta del acuífero) se tendría la cobertura para 234,100 habitantes, población que se calcula para el año 2003 con la actual tasa de crecimiento (4.3%).

#### Aspectos económicos

La tarifa del agua potable es:

m <sup>3</sup>	a	\$/m <sup>3</sup>
----------------	---	-------------------

126	150	2.28
151	250	2.49
251	500	2.90
	> 500	3.31

Además se cobra 30% para el drenaje y 10% IVA

Uno de los aspectos importantes dentro de la problemática es el rezago que se ha incrementado por falta de pago de los usuarios, fundamentalmente el de algunas dependencias oficiales. En especial las del sector de Educación Pública, que representa una carga muy fuerte para el Sistema de Agua Potable y Alcantarillado (SAPA).

Parte de los costos de operación se reflejan en el mantenimiento constante de las instalaciones electromecánicas e hidráulicas. Por otra parte se menciona que los subsidios al campo y lo percibido no cubren los gastos de operación, ampliación y administración.

#### Sistema de Agua Potable y Alcantarillado (SAPA) La Paz

La Paz es el centro poblacional de mayor demanda de agua potable en el municipio, cubriendo un 85% en la red de distribución, faltando por cubrir 47.7 km de circuitos alimentadores, requiriéndose una inversión de N\$ 4'914,679.00 de los cuales se ejercieron en 1991 N\$1'396,200.00 y en 1992 N\$644,179.00 para construir 14,186m de estos circuitos. Para el ejercicio de 1993 se solicitó una inversión por N\$2'874,300.00 para la construcción de la segunda etapa de estos circuitos alimentadores.

Referente a la calidad del agua, se señala que el agua que se extrae de las fuentes que abastecen la ciudad de La Paz es de buena calidad.

Con el fin de evitar la propagación de enfermedades por conducto del agua, se estableció una dosificación de cloro, aunado a un programa de monitoreo de verificación de la calidad del agua entregada al usuario.

#### Red de atarjeas

En 1990 se tenía una red de 240 km, cubriendo 76% del área urbana y 23,276 descargas domiciliarias.

En 1992 se contaba con cinco colectores con longitud de 11,472 m.

Los problemas de erosión, azolve y derrumbe de esta red son provocados por la antigüedad de su instalación, agravándose en tiempos de lluvias, obligando a ser atendidos con horas-hombre y equipo con mayor frecuencia.

#### Aguas negras

Existen descargas por conectar y al realizarlo se aumentará la oferta para uso de campos de golf y agrícolas, evitando la contaminación del subsuelo. La red necesita un programa de desazolve continuo y modernizar el equipo, reponer los colectores, automatizar el sistema de bombeo y tratamiento que es insuficiente.

#### Tratamiento primario

Se cuenta con cinco lagunas con capacidad de 200 lps, que es insuficiente, siendo necesario incrementar a cuatro más con la finalidad de apoyo al desarrollo turístico, evitando con esto descarga de aguas negras al mar.

#### Alternativas para el crecimiento sostenido:

En el corredor costero Palmira-Pichilingue se tienen tres alternativas: a) Prolongar el acueducto #3 de Los Bledales; b) perforación y electrificación de tanque (ambos con capacidad de 62.5 lps para 3,000 cuartos) o c) Planta desaladora con un costo de \$300,000 dolares, más fletes de importación, obras eléctricas, civiles e hidráulicas o d) reducir la dotación per cápita para cubrir las necesidades para una población de 284,400 hab. con una dotación de 288 l/hab/día, siendo actualmente de 350 l/hab/día.

#### Propuestas

Se requiere medir el servicio y promover la cultura del agua, asimismo reducir el uso de agua del subsuelo para la agricultura, aprovechar las aguas tratadas para campos verdes turísticos y agrícolas.

Por lo tanto, se requieren los siguientes sistemas: a) al norte Pichilingue-Palmira y b) al sur en el crecimiento natural de la ciudad.

Debe evitarse los asentamientos cerca de las fuentes de abastecimiento de agua, además de las partes altas de los cerros por su suelo rocoso, puesto que resulta oneroso el tendido de las tuberías y el obligado empleo de equipo para subir el agua.

Además se requiere ampliar la regularización y los bombeos de agua potable.

La capacidad actual de los mantos acuíferos es de 900 lps, de los cuales se utilizan



para el consumo humano 700 lps, los restantes 200 lps se utilizan en la agricultura del valle de La Paz. En los próximos años, como ya se indicó anteriormente, tendrá que programarse el aprovechamiento de agua de mar (desalada) o la construcción de un acueducto del Valle del Carrizal.

Debido al déficit existente en el tratamiento de las aguas negras, se programó la construcción de una nueva planta de tratamiento con una capacidad instalada de 450 lps y una capacidad inicial de 300 a 360 lps, la cual entrará en funcionamiento a fines de 1995. En un período de tres a cuatro años se construirá una adicional de 50 lps para cerrar la cobertura al año 2012.

#### Electricidad

El abastecimiento eléctrico de la Ciudad es atendido por una Central Termoeléctrica, localizada en Punta Prieta. La cobertura del servicio de energía eléctrica es del 97%. En el alumbrado público se tiene una cobertura de servicio del 80%.

Cabe señalar que con la instalación de la Termoeléctrica del Puerto de San Carlos, la planta instalada en esta Ciudad de La Paz, dejó de atender a las poblaciones de los municipios de Comondú y Loreto, ampliando así su cobertura de servicio en esta zona.

La pavimentación tiene una cobertura de servicios 38%. Se incluye la pavimentación que actualmente se está llevando a cabo por parte del Gobierno Estatal, sin incluir el programa 1995.

#### Equipamiento

##### Cultura, recreación y deportes

Cuenta con seis bibliotecas, cuatro gimnasios, cuatro Casas de Cultura, tres teatros, cuatro cines, cuatro estadios deportivos, 10 plazas, parques y jardines y tres balnearios. En lo que respecta a la recreación y el deporte, según las normas de equipamiento urbano, el equipamiento es insuficiente, particularmente en las colonias ubicadas en la periferia de la ciudad.

La Ciudad de La Paz se comunica por vía aérea a través de tres líneas comerciales a diferentes destinos del país y del extranjero. Por vía terrestre por la carretera transpeninsular, hacia el norte a la ciudad de Tijuana y hacia el sur a Los Cabos. Por vía marítima a través de los transbordadores administrados por el Grupo Sematur de

California, enlazando La Paz con Topolobampo y Mazatlán en Sinaloa, con 20 viajes semanales. Cuenta además con el enlace Santa Rosalía en B. C. S. y Guaymas, Son. por medio de otro transbordador. En total son 5 embarcaciones las que unen el estado Sur con el continente. (MM/NN Azteca, Coromuel, Puerto Vallarta, Loreto, Benito Juárez y Guaycura) (figs. 14 a, b, c y d).

Por otro lado la Ciudad de La Paz es atendida a través de la Compañía Teléfonos de México (TelMex) con una central con capacidad de 22,000 líneas, utilizándose aproximadamente el 88% de su capacidad total. La telefonía celular es atendida por la empresa BajaCel, que tiene capacidad instalada de para 400 usuarios y un radio de acción de 28 km.

El Transporte Urbano se otorga a través de una empresa paramunicipal y cuenta con 55 unidades de servicio, cubriendo 34 rutas. Cubre aproximadamente el 80% de la mancha urbana actual. También la ciudad cuenta con el servicio de taxis con aproximadamente 504 unidades.

El municipio de La Paz es abastecido de gasolina, diesel, combustóleo y turbosina desde el continente por la vía marítima en los Buques Cisterna (o Buques Tanque) de Petróleos Mexicanos (Pemex) (figs. 15 a, b y c). El suministro de estos energéticos responde a la demanda por parte de los sectores productivos y la capacidad de almacenamiento y distribución instalada garantizan el abastecimiento oportuno ante el crecimiento de la demanda. Pemex cuenta con instalaciones en Punta Prieta a 13 km al norte de la Ciudad de La Paz, en la carretera a Pichilingue. El gas LP se suministra desde el Interior de la República y es transportado en carros cisterna vía transbordadores.

### Turismo

Respecto a esta rama económica, los datos de la Organización Mundial del Turismo (OMT) y otras organizaciones, indican que el turismo continuará aumentando. Por consiguiente la competencia por este servicio seguirá creciendo entre los nuevos países que ingresarán al mercado y los ya establecidos, los cuales, sin duda mejorarán y expandirán su producto para obtener mayores ventajas.

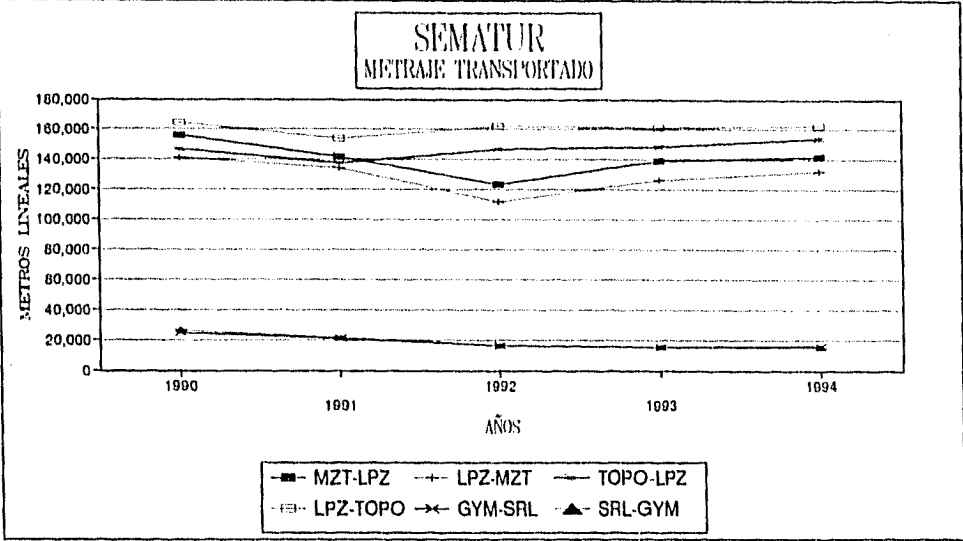


Fig. 14 a) Flujo de pasaje y carga 1994 (SEMATUR) METRAJE

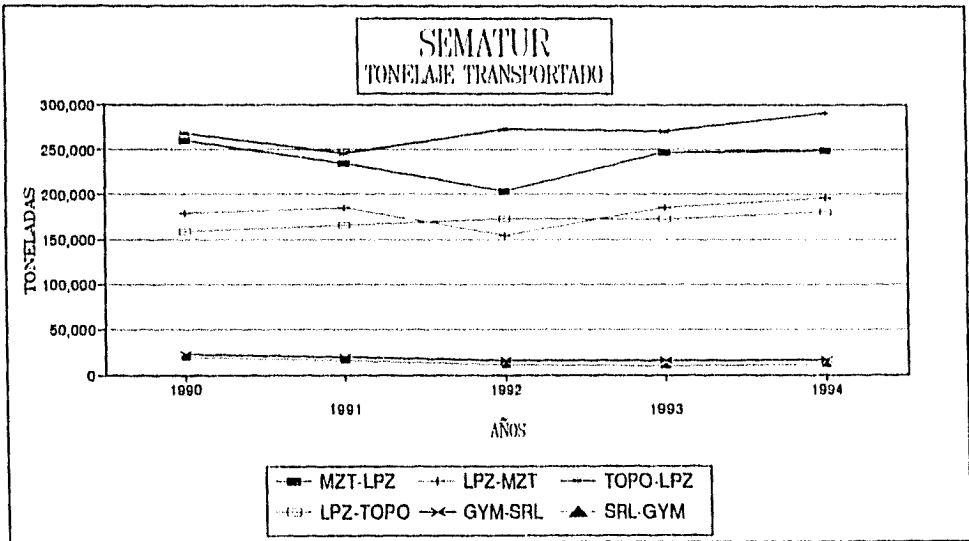


Fig. 14 b) Flujo de pasaje y carga 1994 (SEMATUR) TONELAJE

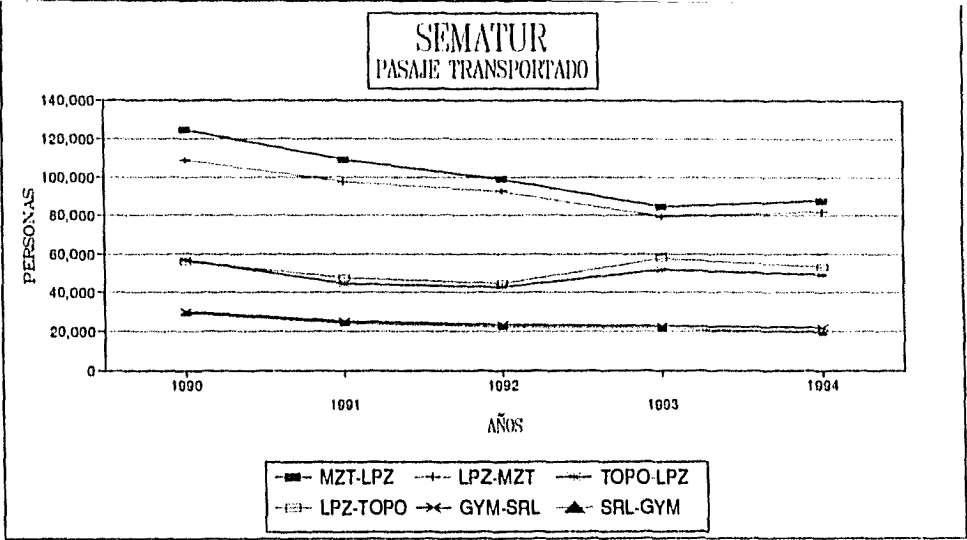


Fig. 14 c) Flujo de pasaje y carga 1994 (SEMATUR) PASAJE

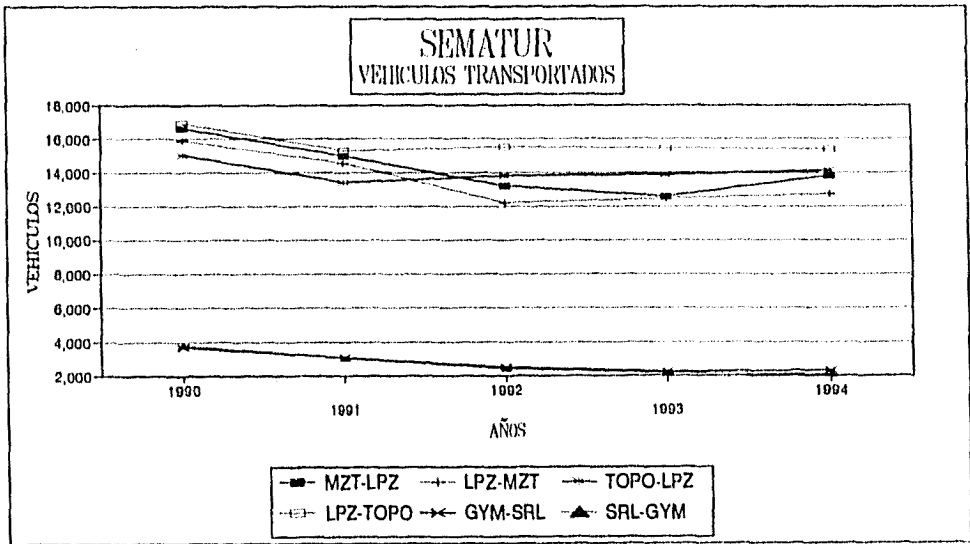


Fig. 14 d) Flujo de pasaje y carga 1994 (SEMATUR) VEHICULOS

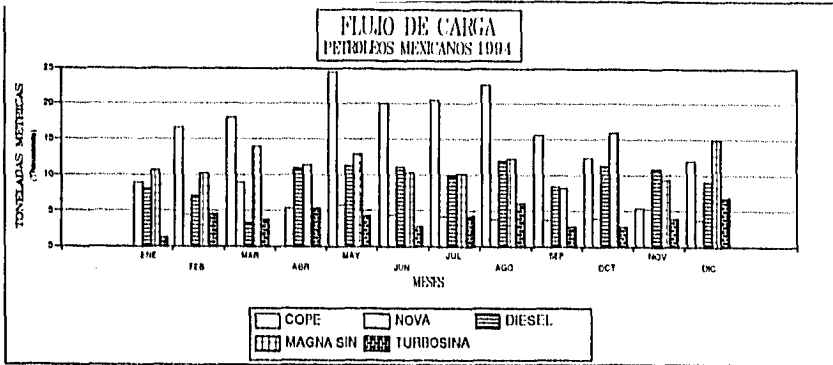


Fig. 15 a) Flujo de carga de combustible PEMEX, promedio mensual.

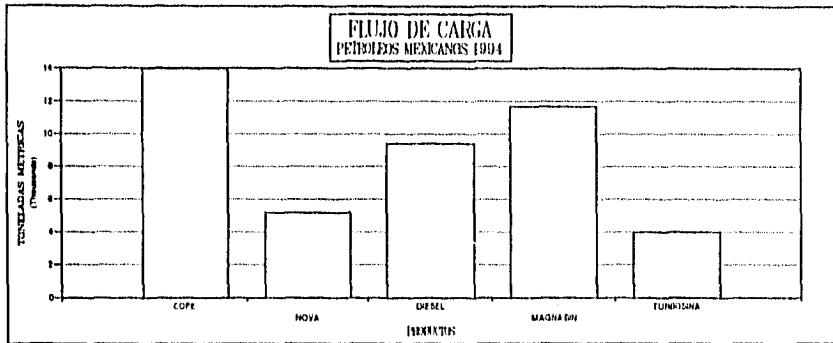


Fig. 15 b) Flujo de carga de combustible PEMEX, por producto.

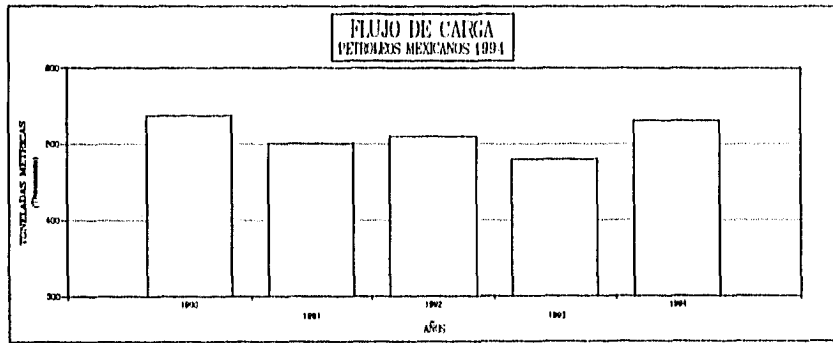


Fig. 15 c) Flujo de carga de combustible PEMEX, datos anuales.

Respecto a México, históricamente este sector ha desempeñado un importante papel en la economía del país debido a su capacidad para proporcionar oportunidades de empleo, atraer la inversión extranjera y generar actividades conexas.

El turismo en Baja California Sur se concentra alrededor de tres destinos principales: Los Cabos, La Paz y Loreto/Nopoló.

El mercado de esta rama está orientado hacia el nivel internacional. Siendo La Paz, la ciudad que por su importancia como centro comercial y gubernamental captó el porcentaje más alto (82% de su base turística total) de turistas nacionales. Los mercados Internacionales tienen su origen en California y Arizona, ambos en Estados Unidos.

De acuerdo con la información publicada al respecto, la duración media de permanencia en el estado es de tres días, menor que otros destinos de playa mexicanos con 3.6 días, constituyendo un reto a vencer.

Respecto a los empleos, los indicadores marcan que el 10% de todos los empleos en Baja California Sur se relacionan con las actividades turísticas.

En relación con los accesos por aire se indica que existe una disminución general con un incremento en los vuelos de fletamiento<sup>30</sup>.

En los accesos por mar la llegada de Cruceros a Cabo San Lucas hace que este importante puerto se ubique en el cuarto lugar de los ocho puertos turísticos del país. En La Paz, el puerto de Pichilingue, que tiene capacidad portuaria, ha estado inactivo recientemente en lo referente a la industria de los cruceros. En lo tocante a las marinas turísticas, en 1992 Baja California Sur contaba con seis marinas con un total de 746 espacios disponibles, cumpliendo por el segundo lugar entre 11 estados del país.

En lo referente a los niveles de ocupación en los hoteles de Baja California Sur, estos fueron ligeramente inferiores a los niveles nacionales para centros de playa durante 1992. Esto sugiere la necesidad de mejorar en este indicador clave del desarrollo. En este año Los Cabos fue el único centro de playa que logró una ocupación de más del

---

<sup>30</sup> Este tipo de operación se realiza fuera de las rutas comerciales establecidas, llamadas "Charter", que son para un destino específico, es decir, un contrato especial. En los barcos mercantes también se les llama "trampa". (N. del A.)

50%, en comparación con el desempeño de 53.9% de los centros de playa del resto del país.

Baja California Sur ha atraído niveles significativos de inversión extranjera en todos sus destinos turísticos principales.

El estado ha promovido y fomentado el turismo ecológico y de aventura a través de la Coordinación Estatal de Turismo, trabajando en forma conjunta con los Gobiernos de Sinaloa, Sonora, Chihuahua y Baja California Norte en la constitución del Circuito Ecoturístico del Mar de Cortés y la Barranca del Cobre. Aunado a esto se impartió el curso de formación de "Gulas en Ecoturismo y Turismo de Aventura", generando con ello la constitución de la Asociación de Gulas de Ecoturistas y Turismo de Aventura, A. C.

En 1992, Baja California Sur tenía seis centros educativos que ofrecían cursos relacionados con el turismo, colocándolo en décimo lugar de las 32 entidades del país. En la actualidad se han desarrollado, entre otros eventos, la Nauticopa La Paz, de calidad Internacional y con gran atractivo para el turismo, ya que se ha llevado a cabo durante tres años seguidos y promete atraer más turismo a La Paz. Otras actividades que se han logrado concretar es el Sistema de Información Turística Estatal (SITE).

Es importante señalar algunas cifras para tener completo el panorama turístico. En 1993 por concepto de la ocupación hotelera se tuvo ingresos por 429,574.4 millones de nuevos pesos<sup>31</sup>, teniendo para 1994 556,299 millones de N\$, siendo 29% el incremento anual. Respecto a los visitantes en 1993 se tuvo 521,300 personas y en 1994 580,640, resultando un incremento de más del 11%. Cabe recalcar que de estas cifras el 35% es de origen nacional, y el resto, 65% es extranjero.

Ecoturismo. El ecoturismo está considerado como la tendencia internacional más fuerte del mercado turístico, siendo un amplio potencial para el desarrollo de La Paz. La principal característica es la necesidad mínima de infraestructura, porque se requiere aprovechar los recursos naturales sin la infraestructura de los grandes destinos turísticos, que tienen un gran efecto en los ecosistemas frágiles. Las islas del Golfo de California brindan esta gran oportunidad.

---

<sup>31</sup> Segundo Informe de Gobierno. Gobierno del Estado de Baja California Sur 1995. p 78

Por otra parte se hace necesario enlazar las bellezas del litoral sudcaliforniano, ya que existen los Polos de Desarrollo en Loreto/Nopoló y la creciente zona de Los Cabos. Esto solamente se lograría a través de enlaces marítimos, que permitieran disfrutar de las atracciones ecoturísticas asociadas con el turismo de aventura, ya que se tienen varias alternativas en estos parajes: buceo en aguas tranquilas, escaladas en los diferentes sistemas volcánicos y montañas, reposo en las islas con amplia contemplación de cielo despejado, además de las pinturas rupestres y misiones aún ignoradas por la mayoría de los connacionales. Lo anterior está relacionado con enlaces al interior del estado, sin embargo, también se debe pensar que existen puntos de enlace al interior del país, tal como se mencionó en los acuerdos realizados respecto al Golfo de California, tales como el Turismo del Golfo de California (TurGoCal) y el Acuerdo mencionado con la Barranca del Cobre y el Golfo de California. No hay que olvidar que este segmento está enfocado al turismo, pero que en el propio Golfo de California existe un flujo de pasaje y carga, cuyo enlace se hace a través del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, siendo un canal de comunicación desde el sur de los Estados Unidos hasta su terminal en Topolobampo, donde convierte a este lugar en otro nodo de transporte al que se puede concurrir por vía marítima. En reciente fecha se convocó a interesados en la venta de la línea de ferrocarril mencionada, siendo uno de los posibles participantes Transportación Marítima Mexicana, habiéndose retirado. Cabe señalar que esta empresa, la de mayor importancia en México, sostuvo en pláticas con SEMATUR para la adquisición de acciones de esta empresa y poder operar los transbordadores; sin embargo las pláticas no continuaron. Esto se indica por el potencial y la importancia que reviste esta área no muy explotada. Posteriormente en la Propuesta se hará referencia a esta actividad.

### Síntesis

En el estado existen variedad de climas y microclimas, así como condiciones de sanidad animal y vegetal, estimulantes para el desempeño de sus actividades agrícola y ganadera. Su situación geográfica y sus recursos naturales, le otorgan un gran potencial turístico a nivel nacional e internacional, sobre todo el que proviene de



Norteamérica dentro de un área que cuenta con una alternativa insuficientemente canalizada hacia México, con más de 20 millones de turistas anuales.

La vasta extensión del mar patrimonial que dispone el estado, tanto en el Océano Pacífico como en el Mar de Cortés, lo identifica como la entidad con el mayor potencial pesquero en el país, estimado en 700,000 toneladas anuales. Adicionalmente en el sistema de esteros y lagunas se tienen más de 200,000 hectáreas de aguas interiores; lo cual, en conjunto con los desarrollos en maricultura y granjas, establece un indicador importante de capacidad acuícola, como alternativa dentro del sector pesquero estatal.

En 1992, el volumen de la producción pesquera del estado, ascendió a 101,825 toneladas y tuvo un valor del orden de 295,000 millones de viejos pesos. Las principales especies producidas fueron: sardina, alún, abulón, langosta, camarón y tiburón.

En Baja California Sur, el sentido de sus cercanías o lejanías geográficas, se ha conformado midiendo su distancia con respecto a los centros productores y consumidores del México previo a la modernización; ahora es necesario hacerlo con relación a los nuevos mercados globales, tecnológicos y financieros.

Baja California Sur cuenta con importantes recursos en materias pesquera, turística, agropecuaria y minera, así como de industria y comercio. Sin embargo, es necesario reconocer que la organización del sistema económico y social de la entidad, los enfoques tradicionales acerca de su potencialidad y las fórmulas existentes de administración de los recursos, presentan resistencias, inercias y rezagos que es necesario superar para incrementar su capacidad de absorción de ahorro externo y fortalecer así su camino hacia el progreso por la ruta del cambio.

En materia de equipamiento urbano Baja California Sur se ha subrayado el alto nivel de cobertura regional, principalmente en La Paz, su capital.

A nivel estructural, la entidad presenta una insuficiente especialización y diversificación de su economía, así como una fuerte desarticulación entre sus ventajas comparativas y los requerimientos de los nuevos mercados con los que guarda relaciones de enclave, pero no se visualiza un mejor posicionamiento. Adicionalmente su aparato productivo tiene una escasa integración y falta de conexión entre la

demanda estatal de bienes y servicios y su reducida capacidad productiva que ha conducido a una creciente dependencia del exterior, para abastecerse de los productos que requiere. Para su nuevo enfoque, implica lograr un fuerte nivel de especialización en lo estratégico.

Con una economía desequilibrada sectorialmente, en la cual el sector terciario ocupa el papel más dinámico y predominante, las crisis pasadas que afectaron al conjunto de la economía nacional, generaron serias repercusiones en el crecimiento y desarrollo económico y social de Baja California Sur. Un factor decisivo para impulsar este crecimiento del sector terciario, fue el inicio de operaciones del sistema de transbordadores en 1964, que permitió resolver parcialmente los problemas de aislamiento geográfico, comunicando al estado con el continente. En las últimas décadas la economía estatal se conformó por una estructura dependiente del sector terciario, estimulada por la actividad comercial, que se encontraba excesivamente ligada a las importaciones. Este enlace básico debe reforzarse y ampliarse para dar alternativas para su desarrollo, integrándose a circuitos turísticos marítimos.

Las dificultades de la economía nacional que se iniciaron con la devaluación de 1982 y el control de cambios, además de la devaluación de 1987, pusieron en evidencia la vulnerabilidad de una estructura económica que no contaba con un sustento propio y que depende de factores externos.

Por otra parte las limitaciones que enfrenta el estado en materia de agua no se deben únicamente a las escasas precipitaciones pluviales. Más bien existe sobreexplotación, mala distribución y uso inadecuado del líquido. Se plantea la alternativa de realizar estudios que arrojen valores reales, con escalas diferenciales y, por el lado social fomentar la cultura del agua, como ya se mencionó.

En materia de transporte, la solución no significa el incremento de la capacidad estatal, ya que gran parte de sus actuales problemas son producto de su falta de modernización, organización y deficiente mantenimiento. Por su carácter insular, Baja California Sur debe utilizar su infraestructura portuaria y consolidarla, ya que el transporte marítimo es el medio más eficaz y barato para comercializar con el resto de las entidades y con el extranjero. Es un buen inicio estimular el desarrollo de puertos de atraque y abrigo para embarcaciones turísticas y pesqueras.

La perspectiva de la entidad está en el desarrollo integral; el reto es ampliar su margen de maniobra dentro de un marco creciente de competencia, de alineamiento Internacional de las condiciones y de los referentes de producción y de adecuación del régimen fiscal. Con una adecuada planeación de los esfuerzos, se logrará el cambio para el progreso con equilibrio y ser sustentable.

La fuerza del estado moderno no radica en su tamaño ni en la propiedad de los ámbitos del quehacer productivo, sino en su capacidad para propiciar la generación de condiciones apropiadas para el desarrollo estimulando la participación ciudadana y el incremento de sus posibilidades de atracción de inversión. Una parte sustantiva del progreso en la calidad del bienestar social es la incorporación del medio ambiente sudcaliforniano, tanto en su protección como en su equilibrio.

Los Sudcalifornianos han hecho renacer la esperanza en el futuro próspero de su estado y están decididos hacer frente a los retos de las actuales circunstancias, emprendiendo el cambio; un cambio con memoria orgullosa del pasado histórico, con sustento social basado en la solidaridad y orientado por los valores de libertad y justicia.

La vinculación con los países de la Cuenca del Pacífico, las relaciones comerciales con Europa, la búsqueda de una alternativa de integración latinoamericana y el proceso negociador con los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá para la firma de un Tratado de Libre Comercio, lanza al país a un proceso de Internacionalización de su economía.

Baja California Sur, al igual que el resto de los estados de la Federación, requiere participar en este nuevo mundo, modernizándose y adecuando sus estructuras productivas, identificando opciones y ventajas competitivas que permitan el fortalecimiento del desarrollo estatal y su vínculo con la Federación. Lo anterior le permitirá participar, reorientando su economía, no únicamente con la explotación de sus recursos naturales que en buena medida están subutilizados; sino también en los procesos industriales para alcanzar un aprovechamiento integral de la zona, incorporando y compartiendo actividades con la región noroeste de la república, con quienes se tienen intereses comunes.

El desarrollo integral del país encuentra su sustento en el desenvolvimiento armónico de las potencialidades de los municipios y las entidades federativas. En este sentido, la planeación se constituye como una pieza clave para asegurar el desempeño adecuado del impulso a un desarrollo equilibrado y sostenido en las diferentes regiones del país. Baja California Sur debe sumarse al esfuerzo nacional de abatir los rezagos bajo el esquema de fortalecer sus potencialidades, por la vía de una planeación concienzuda que con el concurso de los sectores público, privado y social, se emprenda la ruta del crecimiento económico.

Es en La Paz donde se cuenta con una gran parte de los requerimientos de un centro urbano regional, donde, a pesar de tener baja densidad poblacional, es concentrador de actividades y el principal oferente en los servicios.

Sus características geográficas hacen que en antaño fueran desventajas lo que hoy son ventajas con una orientación diferente, ya que presenta una cercanía a otras regiones enlazadas por la vía marítima.

Claro está que no solamente por sus "bondades" geográficas surgirán los impulsos para su desarrollo. Se requiere ponderar los aspectos físicos, ambientales, amén de sus potencialidades, sus recursos físicos y humanos para establecer los vínculos más sólidos.

De esto se hablará en capítulos posteriores.

## CAPITULO 2

### MARCO TEÓRICO

#### Introducción

En el capítulo anterior se ha presentado el Diagnóstico, a nivel estatal y en forma particular lo relacionado con el Centro Urbano de La Paz, capital estatal, unidad urbana concentradora de los principales agentes del desarrollo, de los que emergen varios cuestionamientos, tales como:

- La razón del atraso en su desarrollo,
- La autosuficiencia para mantener un desarrollo sustentable,
- Las alternativas para su integración al desarrollo regional y nacional,
- Los condicionantes para su integración intra e interregional y
- Las bases para las propuestas dirigidas hacia su desarrollo.

Estas interrogantes son planteamientos básicos que se presentan para integrar las alternativas del desarrollo.

Partiendo de que el Desarrollo es el eje del trabajo, se plantean algunas de las principales teorías tanto a nivel mundial, como en el aspecto regional, teniendo como enfoque los aspectos del desarrollo en México, para poder incidir en la problemática regional de Baja California Sur.

#### TEORIAS GENERALES DEL DESARROLLO<sup>32</sup>

A nivel mundial se tienen caracterizados los países en: a) Desarrollados, b) en Vías de Desarrollo y c) Subdesarrollados. Esta caracterización los define en función de su grado de industrialización, marcando un umbral en los aspectos sociales, económicos y en todo lo relacionado con las condiciones de vida. En la actualidad económica surgen regiones que definen su marcada diferencia debido al avance tecnológico y, por ende, económico, social y político.

---

<sup>32</sup>The New Palgrave. A Dictionary of Economics. Ed. John Eatwell. 1994.

Para poder entender la problemática, se han planteado algunas teorías del desarrollo. En el presente trabajo se abocan principalmente los aspectos regionales como punto de partida de este análisis.

Definir las teorías o entender sus políticas, no es suficiente para establecer la problemática regional que es mucho más compleja de lo que se desprende de algunas teorías que intentan explicarlo. Debido a lo anterior se hace muy difícil la formulación de políticas regionales. Sin embargo es posible pensar en modelos del crecimiento regional para aclarar algunas de las interrogantes relacionadas con el comportamiento espacial de los factores de la producción.

Algunos autores (Eatwell, op. cit.) han definido que el desarrollo económico por un lado, lo constituye el problema crítico de la absorción de la mano de obra de las economías urbanas liberada del campo que busca en la ciudad resolver sus problemas de subsistencia, mientras que por otra está siendo reforzada por la incapacidad del sistema para crear empleos. Es por esto que para otros autores (ib.) el problema del desarrollo se sustenta en un problema de desarrollo rural.

Dentro de los conceptos principales, el desarrollo es comparable con el nivel de vida en las sociedades industrializadas, además de estar relacionado con la expansión del rango de opciones para cada individuo y con el ingreso nacional industrial, además de atributos relacionados con la calidad de vida de la masa poblacional. Este es el punto industrial que aspira el tercer mundo, pero están presentes ciertos problemas de coordinación que alteran el rumbo de la industrialización.

Algunas dificultades que los países subdesarrollados enfrentan es la problemática de obtener suficiente capital para financiar el desarrollo. Esto marca desequilibrios regionales que incrementan las tensiones entre el desarrollo de los sectores público y privado, así mismo provocan conflictos entre los intereses del desarrollo local y los correspondientes a empresas nacionales. Dentro de la política existen enfrentamientos con los regímenes de diferentes niveles, nacional regional y local.

August Lösch (ib) contribuye con la teoría general del equilibrio aplicada al espacio. Indicando con ello que la distancia por sí misma se convierte en el fenómeno central. Alfred Weber (ib) resuelve el problema con un sistema de equilibrio parcial; mientras que Ohlin (ib) lo sustituye con una serie de pequeñas regiones en lugar de una gran

región. La premisa básica de Lösch es una distribución homogénea de población y materia prima. Con este concepto, Lösch demuestra que las fuerzas en competencia por sí solas establecen un sistema de localidades que pueden entenderse como aglomeraciones de producción o la intersección de uno o más cruceros, además analiza la estructura de una panorámica económica con los básicos presentados.

### Teoría Económica y Regiones Subdesarrolladas<sup>33</sup>

Existen diferencias entre los países desarrollados y subdesarrollados. El planteamiento que se hace es saber su origen, su persistencia y la tendencia a crecer. El cuestionamiento es cómo poder revertir tales tendencias.

Cabe recordar que hay un grupo pequeño de países que goza de un alto grado de riqueza y un grupo mucho mayor de países que son extremadamente pobres. En general los países del primer grupo siguen sin desviaciones la ruta del desarrollo económico ininterrumpido, mientras que en los del último el progreso medio es más lento, puesto que muchos de estos países están en peligro constante de no poder salir del estancamiento y aún de perder terreno en lo que respecta a niveles medios de ingreso. Por consiguiente, en las últimas décadas las desigualdades entre los países desarrollados y subdesarrollados han ido en aumento. Esta tendencia hacia la desigualdad económica internacional resalta con los sucesos internos en los países ricos, cuya tendencia es una mayor igualdad en las oportunidades individuales, mientras que en los países pobres no tiene lugar el proceso de igualdad que ofrecen los países ricos. Esto se da entre individuos, clases sociales y regiones, cuyas desigualdades continúan en aumento.

Las desigualdades internacionales no son diferentes a las desigualdades que existen entre las distintas regiones de un mismo país. En los países altamente desarrollados el progreso es espectacular, mientras que en los pobres su desarrollo es lento.

Hablar de "países subdesarrollados", implica un juicio de valor que constituye una meta aceptada de la política pública que los países así designados deben desarrollar económicamente.

---

<sup>33</sup> Myrdal, Gunnar. Teoría Económica y Regiones Subdesarrolladas. México FCE. 1959. 188 pp.

La teoría del equilibrio es la que lleva implícita la noción de que cada perturbación provoca una reacción en el sistema, encaminada a restaurar un nuevo estado de equilibrio y que la acción y la reacción se encontrarán en un mismo tiempo y espacio. Este supuesto constituye la parte esencial del enfoque que se asocia a la idea de una teoría económica única y central.

#### El Principio de la Causación Circular y Acumulativa

Gunner Myrdal, plantea el principio de causación acumulativa, que se utiliza para mostrar movimientos que alejan del punto de equilibrio como resultado de varias variables. Sugiere que cualquier forma de causas circulares o interacción es desequilibrante, utilizando variables económicas y no económicas. Como los marxistas, Myrdal enfatiza la desigual distribución de poder y propiedad como un obstáculo, tanto a la equidad como a la eficiencia y al crecimiento.

Ragnar Nurske<sup>34</sup> indica que el "círculo vicioso de la pobreza es una constelación circular de fuerzas que tienden a actuar y reaccionar las unas sobre las otras de manera tal, que mantienen a un país pobre en tal estado de pobreza". Concluye con "Un país es pobre porque es pobre". Estas fuerzas son los aspectos económicos que inciden en el desarrollo.

También se menciona que Winslow<sup>35</sup> describe un proceso circular y acumulativo, relacionado con la salud, el hambre y la pobreza. En forma breve indica que no hay salud porque hay pobreza y si hay pobreza, existe hambre, por lo que no se puede contar con buena salud.

La causación circular de un proceso acumulativo proporciona una vista panorámica de la teoría general del subdesarrollo y desarrollo. Lo esencial del problema social es que está constituido por un complejo de cambios entrelazados, circulares y acumulativos.

Por un lado, en términos de sus partes constitutivas, están todas interrelacionadas a través de la causación social (empleo, salarios, vivienda, nutrición, etc.). Por otro existe una combinación de creencias correctas y equivocadas y de valuaciones heterogéneas. El factor tiempo es de capital importancia, ya que los efectos de un

---

<sup>34</sup>Citado por Myrdal en op. cit.

<sup>35</sup>ib.



choque sobre las distintas variables del sistema se dispersarán en forma muy diferente a lo largo del eje del tiempo.

El problema científico consiste en analizar las interrelaciones causales del sistema mismo, a medida que se mueve bajo la influencia de fuerzas externas, así como también el impulso de su propio proceso interno, debiendo tener en mente que el proceso es mucho más complicado.

El ideal científico no consiste tan solo en dividir los factores en sus elementos constitutivos y ordenarlos en esa forma, sino en atribuir a cada uno de los elementos una magnitud cuantitativa de su capacidad para que, a su vez, ser influido por los cambios registrados en otros elementos del sistema o por los cambios experimentados por fuerzas exógenas. Las fuerzas externas (situación económica y las oportunidades de empleo) están sujetas a cambios violentos a corto plazo. Estas fuerzas externas impulsan constantemente al sistema en uno y otro sentido y al propio tiempo hacen cambiar la estructura de las fuerzas dentro del sistema mismo.

La solución científica ideal de un problema debiera postularse en la forma de un juego interconectado de ecuaciones cuantitativas que describiesen el movimiento y los cambios internos del sistema estudiado, bajo las distintas influencias en que está operando.

#### La tendencia hacia las desigualdades económicas regionales en un país.

Si en una comunidad desaparece el principal sustento de una población, su efecto inmediato es el desempleo, generando una depresión en los ingresos y la demanda. A su vez esta contracción de la demanda reducirá el empleo en otras empresas de la comunidad que dependían de este principal sustento. Se produce así el proceso de causación circular cuyos efectos son acumulativos en la forma de "círculo vicioso".

En caso de no existir cambios exógenos, la comunidad será menos atractiva para otras empresas. La comunidad encuentra mayores argumentos para mudarse a otros lugares. Esto genera incrementos en los impuestos, alejando más las posibilidades de desarrollo.

En caso contrario, si se opera un proceso positivo acumulativo, se incrementará su desarrollo, fortaleciendo las finanzas locales y obteniendo efectos favorables.

El proceso acumulativo (ascendente o descendente) puede generarse por un cambio en la relación de intercambio de una comunidad o de una región, si el cambio es lo suficientemente grande o persistente. Existen efectos impulsores, centrífugos del impulso de los centros de expansión económica que se transmiten hacia otras regiones.

El juego de las fuerzas del mercado tiende a aumentar las desigualdades entre las regiones. Es importante señalar que la geografía económica juega un papel determinante en la localización de las actividades. La cuestión de desigualdades se transforma en un problema de diferente ritmo de progreso entre las regiones del país. Por otra parte se señala que los niveles medios de desarrollo más altos están acompañados de mejores medios de transporte y comunicación que, entre otros factores, vienen a fortalecer y difundir las fuerzas centrífugas de la expansión económica o bien apartar los obstáculos para su operación.

Por el contrario, el bajo nivel medio de desarrollo de un país subdesarrollado explica parcialmente porqué los efectos impulsores son débiles y el libre juego de las fuerzas del mercado en un país pobre tenderá poderosamente a crear desigualdades regionales y a la ampliación de las ya existentes, siendo mayores en los países pobres que en los más ricos.

Estas desigualdades regionales han estado disminuyendo en los países más ricos, mientras que en los más pobres se observa la tendencia a su aumento.

#### Polos de Desarrollo (François Perroux 1955)

Este investigador construye un sistema teórico del poder económico. Es un crítico de la economía neoclásica, ya que principalmente rivaliza con la economía convencional de equilibrio. En su sistema mantiene un "efecto dominante" que refleja la inequidad de los agentes económicos con respecto a su poder económico. Perroux observa una relación de subordinación entre dichos agentes, donde existen los que dominan y los dominados. Este efecto dominante es asimétrico e irreversible, reflejándose en que la ganancia obtenida por la empresa dominante impacta en su posición dentro de la economía dominante.

De su teoría se derivan otras dos: a) espacio económico y b) polos de desarrollo. Ambas se refieren a cambios estructurales, al crecimiento económico no balanceado y al desarrollo regional, que es ampliamente discutido y aplicado en la planeación regional.

El término de Polos de Desarrollo introducido por Perroux, argumentó que los análisis del desarrollo económico deben concentrarse en el proceso en donde aparecen varias actividades económicas, que en algunos casos crecen en importancia y en otros declinan o tienden a desaparecer. Este inicio es responsable del proceso de desarrollo que involucra una serie de sectores dinámicos o polos en el tiempo.

El mercado, que casi siempre es de gran tamaño y emplea los últimos avances tecnológicos en su proceso de producción, mantiene una tasa de crecimiento mayor que la media del producto industrial regional y nacional. Por lo tanto, el crecimiento económico resultará de los enlaces que ella logre establecer, ya sea en forma directa o indirecta con los diversos componentes de la economía de la región. Estos enlaces o eslabones se caracterizan como:

- Enlaces del sistema tecnológico. Se dan al aumentar la producción, la firma requiere de mayores insumos, generando un ahorro para sus clientes.
- Enlaces con el sistema de bienes de capital. Al aumentar la demanda de sus productos, la firma requerirá incrementar su planta y equipo.
- Enlaces endógenos inducidos lateralmente, asociados al tamaño de aquellos multiplicadores de la base económica, ya que al aumentar la producción y los bienes de capital, se generará un ingreso extra, aumentando la demanda de productos, de bienes y servicios y de infraestructura.

Está claro que el éxito del polo depende del potencial del mercado y de la capacidad existente en el área o región para establecer y desarrollar enlaces con la firma motriz.

Con ello se genera el efecto multiplicador que, mencionado por Richardson (1972), es la medida de cambio en los ingresos per cápita atribuibles a la inyección exógena de gastos en la economía.

Los fondos de inversión se movilizarán hacia el polo, mientras que las regiones alejadas del polo tendrán efectos benéficos llamados de "derrama" (Myrdal, 1963) o de "escurrimiento" (Hirschman, 1958).

Para estas áreas alejadas los efectos son bastante débiles a corto plazo, pero a largo plazo se generarán ciertas transferencias desde el polo hacia estas zonas, especialmente por parte del sector público, que empezará a preocuparse por las desigualdades regionales, teniendo como resultado crear las condiciones para estimular la descentralización de las empresas tratando de lograr menores costos de producción en esas regiones periféricas.

Sintetizando se puede inferir que los efectos de derrama son modificados por la distancia, ya que los efectos positivos son más fuertes conforme se está más cercano al polo.

#### Teorías Generales del Desarrollo Regional

Se entiende por análisis regional, en el sentido amplio, el intento por explicar la organización social, económica y cultural en términos de la diferenciación espacial o, dicho en otras palabras, de explicar la organización de la sociedad a partir de la estructura del espacio. Los aspectos del desarrollo regional tienen una larga tradición dentro de la teoría económica.

El desarrollo económico debe servir para realizar metas sociales y debe ajustarse a las necesidades del hombre y de su sociedad. Surge la necesidad de una regionalización específica de la meta general del desarrollo social partiendo del Plan Nacional. Cada Plan Regional se complementa del Plan Nacional con sus propios recursos y reservas locales. La contribución de las regiones individuales puede ser de mayor aumento al nacional. Esto se facilita por la descentralización de la mayor parte de las facultades de toma de decisiones y por su uso más flexible. Para ello es necesario percibir los métodos de operación específicos y detallados en una región. Deben contemplarse acciones específicas y las necesidades de la economía en conjunto. Se encuentran grandes contradicciones en el contexto país-región, además dentro del aspecto país-macro región-región.

En forma general existe un *primer* grupo de ideas que privilegia el papel que juega la asignación de los recursos en el crecimiento económico regional. Un *segundo* conjunto de modelos enfatiza el efecto propulsor de las exportaciones (actividades básicas) en la generación y en el crecimiento del ingreso de una región. Un *tercer* grupo lo constituye el de Harrod-Domar, que se basa en la capacidad de ahorro y, por

tanto, de inversión de una economía. Esto daría una situación de equilibrio interregional, lo que haría pensar en que un superávit en el flujo del capital haría crecer la región, puesto que representaría un aumento neto del ahorro, permitiendo la inversión e incrementando, por tanto, la tasa de crecimiento de su economía. Así mismo, se refleja la participación social, básicamente en inmigraciones que aumente o mejore su oferta interna de fuerza de trabajo, con las limitantes de la oferta de servicios y capacidad del propio asentamiento. Por último, en el *cuarto* grupo, las ideas de Hirschman (1958) y Myrdal (1954) destacan la naturaleza autosostenedora del crecimiento regional.

Un aspecto importante es la problemática que se presenta primero con la especialización de las direcciones del desarrollo en diversas regiones donde se deben definir la función, el papel y el lugar de una región dada dentro del conjunto de la economía nacional y segundo en la determinación del rumbo, a menudo muy especializado, que deberá seguir el desarrollo de dicha región.

La administración juega un papel determinante, al igual que las normas, leyes y reglamentos. La planeación regional es un proceso político con implicaciones regionales y nacionales, debiendo estar en armonía el plan regional con los objetivos nacionales en conjunto y su sistema de organización y administración debe encajar en la estructura política de todo el país

Harvey (1967) indica que el desarrollo regional significa algo más que una transferencia de recursos financieros sin una adecuada garantía de que tales recursos se invertirán con eficacia y de acuerdo a una estrategia válida que favorezca a los intereses locales y nacionales con el empleo de las capacidades individuales y colectivas de la localidad. Este cuadro presenta dos procesos: uno se dirige hacia adentro, hacia el desarrollo mediante las capacidades humanas y los recursos naturales, económicos e institucionales; el otro se dirige al exterior y significa el establecimiento de conexiones con la vida y la economía nacionales en conjunto. La responsabilidad del primer proceso es local, asociándose con los recursos, valores y actitudes, mientras que el segundo se relaciona con la capacidad de la autoridad central para la acción y organización con las relaciones internas y externas.

Weber, Lösch e Isard (Citados por Kuklinski 1977), en su teoría clásica de la localización, tratan de incorporar en el contexto neoclásico las complicaciones que surgen de la introducción del espacio y de los costos del transporte, buscando definir la distribución espacial óptima de actividades.

Hoover, Baldwin, Perloff (1b), entre otros autores, tratan de analizar las razones del crecimiento en determinadas regiones, mientras que en otras no ocurre lo mismo, asignándole una especial importancia a la dotación de recursos naturales.

Myrdal y Hirschman critican alguna de las premisas en que se basan estas teorías, especialmente las implícitas nociones de equilibrio y la concentración casi exclusiva en factores económicos, ya que opinan que existen poderosas fuerzas que determinan una concentración espacial. Se definen dos conjuntos de fuerzas, unas que propenden al desarrollo de la región pobre y otras que tienden a impedirlo.

La mayor parte del análisis del desarrollo regional se relaciona con patrones de desigual progreso, especialmente los estudios y modelación de la localización regional de tipos particulares de industria, de urbanización y sistemas de transporte, además de las relaciones de crecimiento agrícola e industrial y migración intra e interregional.

El mayor problema de la economía regional es explicar la localización de la producción y la población dentro de una economía nacional.

La economía regional es un campo distinto que puede verse comparando las similitudes y diferencias entre una región y la nación. Una de las más importantes diferencias es la fuerza de trabajo, ya que esta se desplaza entre regiones, sucediéndole lo mismo con el capital.

Weber (1929) intenta explicar la ubicación espacial de la industria seleccionando el lugar donde se minimiza los costos de movimiento de entrada, ignorando los precios de salida y la influencia de la selección del lugar. La localización de industrias está gobernada por la minimización de costos. Cuando la producción de costos son independientes del lugar, significa minimización de costos de transporte. En el caso de dos depósitos de recursos y un mercado, la ubicación óptima cae dentro del triángulo formado por los tres lugares. Esto genera aglomeración de grandes actividades industriales en grandes centros.

Hoover (1937, 1948) modifica este marco introduciendo una complicada estructura del costo del transporte, sustituyendo ingresos por economías de escala en la producción. Lösch extiende el análisis de localización industrial a más de una industria, analizando tamaños y tipos de ciudades sin diferencial de los recursos entre regiones, con distribución uniforme de población y con disponibilidad de bienes por igual.

El crecimiento regional resulta de un conjunto de decisiones, orientadas al comercio entre regiones, dependiendo de la capacidad de cada una para diversificar su estructura económica. El crecimiento económico se ve reforzado por la especialización y creación de economías de escala, que llevan necesariamente a una estructura espacial constituida por centros o polos de actividad. Esta estructura genera una jerarquía que se explica a partir de ciertas fuerzas administrativas y por el deseo de los productores y los consumidores para minimizar costos de transporte.

Un proceso de desarrollo regional necesariamente culminará en una situación de integración, tanto interna a la región como entre regiones, a partir de las relaciones espaciales (geográficas) y sectoriales (económicas) que se establecen entre unidades especializadas. Si la región no se desarrolla o se estanca se debe a: a) una estructura socio-política ineficiente; b) cambios estructurales en la demanda; c) explotación indebida de sus recursos.

Uno de los aspectos que exponen Friedmann y Wulff (1975) en relación a la descentralización, menciona que la concentración espacial de las inversiones productivas generará no sólo un crecimiento autosostenido y acumulativo en el lugar, sino que, además tendrá efectos de difusión o propagación positiva desde ese lugar hacia las áreas productivas de la región circundante. Al respecto Gilbert (1976) indica que será efectiva la estrategia si fuera acompañada de políticas que modificasen las relaciones urbano-rurales existentes.

En el análisis regional se considera que el crecimiento de una región resulta tanto de factores externos como de factores internos a ella. Esto lleva a los economistas regionales al nivel de microanálisis de la forma o unidades económicas y las relaciones entre éstas. A corto plazo, el incremento en la producción de estas empresas va a dar por resultado un aumento de sus inversiones locales con el concomitante resultado de incrementar sus compras, etc. A largo plazo, el alza en el

ingreso per cápita y, en general, en la actividad económica de la región, atraerá tanto a la fuerza de trabajo como al capital, que verán en ella mejores oportunidades.

No todas las fuentes de crecimiento regional tienen su origen en factores externos. Podrá pensarse que las inversiones en infraestructura dentro de la región, son capaces de estimular su crecimiento económico y llevar a una situación en que ciertas empresas se aglomeren en un punto, estimulando la actividad de aquellas establecidas ahí anteriormente, produciendo economías de aglomeración que se distinguen en a) economías de localización (localización de varias empresas del mismo tipo, cercanas unas de otras) y b) economías de urbanización (referidas al ahorro que pudiera derivarse de que varias empresas de diferentes sectores industriales se localicen en un lugar específico).

En la planificación, se debe ordenar un conjunto de actividades interrelacionadas en un complejo, por lo que corresponde determinar el camino para ligar las ventajas que se presentan en un lugar determinado. Se debe contemplar la propagación del crecimiento económico en el espacio geográfico. Para unir la fuerza de trabajo, deben concurrir a un proceso continuo y ligado de producción, resultando de la localización complementaria de cierto tipo de servicios especializados dentro de un complejo locacional.

Un factor que perjudica esta difusión o propagación espacial es el efecto de la distancia. Otro factor es la relación que se establece entre los nodos de origen y los de destino, que también se ve perjudicada por la distancia. Un tercer factor es la presencia de oportunidades entre dos puntos, cuyo aspecto importante sería el peso relativo que tiene el punto de origen respecto del que recibe el impulso. Así mismo las interrelaciones que se generen dependerán, en gran parte, de la capacidad de adopción de los nodos o unidades receptoras, así como la jerarquía de los nodos o unidades de origen del impulso.

En la difusión existe una propiedad importante de los procesos que se dan en el tiempo y el espacio y generan distintos patrones espaciales, Harvey distingue cuatro tipos de procesos que tienen su resultante espacial correspondiente: 1) Uniforme, resulta del efecto similar que puede producir un cambio para todos los individuos de un área, proceso muy raro. 2) Aleatorio, resultado de los cambios que ocurren sin



ninguna relación con la posición de los individuos en el área. 3) Competitivo, resultante de un proceso que genera otro y 4) Propagación, la ocurrencia de un evento incrementa la probabilidad de otro evento cercano al primero.

Pred (1974) sugería un modelo de difusión jerárquico que incorporaba los elementos relevantes de estos procesos. Los nodos de origen serían los de mayor orden en la jerarquía urbana. El mismo autor ha sugerido que las organizaciones económicas no siguen necesariamente, en su comportamiento y estructura, el orden jerárquico del sistema urbano.

\_\_\_Es necesario considerar el poder económico de las unidades o grupos, además de su área de influencia, pues deben tomarse en cuenta los umbrales que existen para los sistemas de ciudades y para las unidades dentro de la región urbana.

\_\_\_En resumen cualquier acción o política orientada a facilitar la propagación de innovaciones tendrá efectos diferenciales tanto sectorial como espacialmente y estos deben ser considerados en ella.

Misra, Kuklinski, Stöhr, Rodwin, Hilrost, entre otros, aún aceptando la visión general de la sociedad, intentan ir más allá de las premisas de la teoría neoclásica, buscando elaborar un nuevo paradigma multidisciplinario que no se limite a la teoría económica, sino que incorpore los importantes aportes de otras disciplinas.

Las características de las teorías de desarrollo regional no facilitan el diseño de políticas gubernamentales, debiendo agregar la falta de información, ya que por lo general, las estadísticas se presentan a nivel nacional y rara vez se cuenta con datos confiables desagregados a nivel regional. Se ha detectado que el mayor obstáculo es la falta de datos regionales detallados del comercio. Por esto se generan las siguientes políticas: a) la creación de una institución de desarrollo regional; b) la introducción de incentivos y beneficios especiales para las empresas que efectúen inversiones en la región en crisis y c) la introducción de consideraciones regionales en los planes de desarrollo.

En el primer inciso, sobresa la premisa de la desconfianza en la capacidad de las instituciones gubernamentales existentes. En esta premisa, hay la concepción que existe en una conexión directa entre el acto formal de creación de una institución de desarrollo regional y la solución de los problemas de la región afectada.

Los economistas y los políticos reconocen la existencia de un considerable número de situaciones en las que el mecanismo de mercado involucra grados variables de ineficiencia en la asignación de recursos.

### Regionalización en América Latina

Los aspectos generales se remontan desde la colonización de América, de la cual Utris (1977) destaca que: "el rasgo más característico del patrón de desarrollo en América Latina era la concentración en las ciudades y áreas que habían incrementado sus servicios y su población, respondiendo a los intereses coloniales de España y Portugal, siendo los puertos los que proveían las mejores comunicaciones entre las áreas productoras de materia prima y sus colonizadores, sin tener un efecto multiplicador en las regiones involucradas además de la ausencia de una integración territorial".

Según Stöhr (1972) "ningún país latinoamericano ha introducido todavía una regionalización completa de la política nacional de desarrollo. Tal política implicaría que los criterios y objetivos de desarrollo nacional deberían ser desagregados teniendo en cuenta no solamente líneas sectoriales sino incorporando también criterios regionales. Ello implicaría problemas técnicos considerables."

La concentración de acciones parece sugerir que los gobiernos confrontan dos tipos de opciones para decidir los rumbos a seguir frente a las crisis regionales. La primera es la selección de los actores económicos, siendo la segunda las formas en que pretenden influenciar la asignación de recursos.

El uso de incentivos fiscales, crediticios y aduaneros como instrumentos de política parece basarse en la convicción de que, si las inversiones en una determinada región se mantienen en niveles reducidos, ello se debe a una baja tasa de ganancia y/o un alto riesgo de la inversión, que serán atribuibles a las características de la producción en una zona subdesarrollada, por ejemplo los costos de transporte derivados de una mayor distancia a los centros de consumo, ausencia de una adecuada infraestructura, carencia de mano de obra especializada, no disponibilidad de servicios, etc., que resultan "corregibles" a través de incentivos que compensan los mayores costos de producción.

Se debe pensar en concentrar el uso de incentivos impositivos, aduaneros y crediticios, con el propósito de canalizar una proporción mayor de la inversión privada hacia las regiones deprimidas.

La integración económica se hace posible mediante relaciones funcionales más estrechas entre la economía regional y la nacional, más aún cuando se obtienen ventajas importantes en ambos niveles, además de reinvertir los excedentes en la propia región. La integración física significa la extensión de la comunicación de cada región con el resto de la nación y otras áreas del mundo.

Las perspectivas de la sociedad regional, aunado a lo que menciona Kuklinski en el paradigma multidisciplinario, refuerza que deben reunirse especialistas competentes en la economía, geografía, administración pública, planeación urbana, entre otras, con experiencia en la participación a la solución de problemas involucrados en el desarrollo regional, su política y la misma planeación.

Paralelamente se debe tener una comunicación horizontal y vertical, tratando de abatir la ignorancia y la apatía, que explique la resistencia al cambio puesto que han sido mecanismos de autodefensa y que muestran la incapacidad para adecuarse a las necesidades. Lo que en realidad ha hecho falta es el marco institucional propicio para el desarrollo más que la motivación como tal, debiendo utilizar y reanimar los valores e instituciones tradicionales en lugar de crear otros nuevos.

En general debe existir un proceso de adaptación entre las metas y prioridades nacionales y las necesidades y aspiraciones locales. La planeación regional es la que provee un puente entre el plano local y el nacional, estableciendo metas y prioridades realistas en el campo del bienestar humano (programa que incluye educación, salud, vivienda, empleo, recreación, etc.), tratando de que se adapte a las necesidades particulares, las potencialidades de la región, mismas que pueden pasar inadvertidas a las autoridades de planeación central. La meta suprema de la planeación es la necesidad de garantizar un mejoramiento sistemático de las condiciones de vida de la población y una lucha constante por una satisfacción óptima de las necesidades del individuo, de la sociedad y de la economía. El fin de toda política sería mejorar el bienestar de la gente y no del lugar como tal.

La planeación regional debe consistir en gran medida en la creación de eslabones entre sectores y regiones, para que la expansión de uno de ellos tenga repercusiones favorables sobre los demás. La coordinación adecuada de la política socioeconómica y de la política espacial, constituye condición *sine qua non* para obtener efectos óptimos en los procesos de planeación.

Por último cabe hacer la reflexión de que llevar a cabo los tradicionales polos de desarrollo, puedan ser concretados a través de una política y estrategia regional que contemple los problemas intra e interregionales, en las mismas regiones y a nivel nacional, tomando en cuenta los costos sociales a los diferentes niveles producidos por la capacidad de internalizar economías y externalizar deseconomías que tienen los diferentes sectores económicos.

#### Transporte y Desarrollo Regional.

Un aspecto relevante es el relacionado con la unión de nodos a través del transporte. Se plantean algunas reflexiones acerca de este elemento, que puede ser tratado como condicionante o como elemento clave.

El transporte es el prerequisite que "definirá" la estructura regional espacial interna: jerarquización de centros en la región inmediata, facilidades para el aprovechamiento de los recursos regionales no explotados, etc.

El transporte es un instrumento clave para materializar el acoplamiento interno del polo al resto de la economía nacional, como el acoplamiento externo para facilitar intercambios en la red internacional de polos, validados por las carreteras de altas especificaciones, los puertos de aguas profundas y los aeropuertos internacionales en polos turísticos y en centros de producción industrial orientados a la subcontratación internacional. Esto apoya las potenciales relaciones técnicas entre unidades productivas regionales y extrarregionales magnificando los "efectos de aglomeración", que son economías externas del mismo polo.

En 1826, von Thunen propone una racionalización para alcanzar una distribución óptima de la actividad agropecuaria, generando la base de los costos asociados al transporte, considerándose proporcionales a la distancia. En el pensamiento neoclásico el transporte se reduce a ser una variable clave en los modelos de

localización de actividades; determina curvas de igual costo sobre el territorio, facilitando la jerarquización de una red de centros de población.

En los enfoques del desequilibrio regional, como en la teoría de polos de desarrollo y centros de crecimiento, el transporte se considera en una doble perspectiva más amplia: movilizador de factores para la producción y estructurador del espacio o medio de intervención para una ordenación del territorio. En ambos conceptos, el transporte es una variable más o menos externa a los procesos regionales. Este transporte es "un costo inevitable" para reunir los factores de la producción y para colocar el producto en el mercado. En los enfoques microeconómicos se considera al transporte como una variable estratégica, transformando el "costo inevitable" en el concepto de centro de ganancias, siendo clave para el desarrollo de las corporaciones y, particularmente, en ámbitos regionales específicos.

De esta forma se entiende el transporte como materialización de un segmento de la circulación en circuitos de acumulación que involucran a la región, ésta como soporte de un subcircuito de acumulación local y como integrante de un subcircuito de acumulación sectorial, debido a las cadenas de transporte y a su grado de innovación tecnológica.

El transporte y las telecomunicaciones, como tecnologías de circulación (mercancías, información y personas), son instrumentos de ordenamiento territorial, ya que no son neutras, puesto que están inscritas en una estructura espacial. Como parte del proceso productivo, el transporte es pre-requisito para su integración en un confiable sistema de comunicaciones.

Cada agente económico dentro de un subcircuito regional determinado realiza su proceso productivo obteniendo un excedente. El beneficio o excedente se deriva del que resta de ventas luego de pagar insumos y fuerza de trabajo, pagos a capital y gastos de circulación (información, distribución y transporte). El tamaño del excedente que recibe un agente económico, está sujeto a variaciones, pero vinculados en términos de pertenencia al mismo circuito. Los destinos de estos excedentes son varios, una parte es consumida por el propio agente, el resto puede reinvertirse en el mismo circuito, a nivel región o remitirse fuera al circuito nacional o transferirse al exterior.

### El Agua en el Desarrollo Regional

El agua es tan común y natural que frecuentemente se nos olvida pensar en su importancia. Su uso cotidiano y bajo precio han llevado a un manejo descuidado de este valioso y escaso recurso.

De toda el agua del mundo, solo el 2.6% es agua dulce, encontrándose en lugares que en ocasiones no son accesibles. La forma en que la usa el hombre repercute a su propia especie y a todos los seres vivos.

Históricamente está relacionada con los asentamientos humanos, ya que han quedado registros de la Mesopotamia, el Nilo y los lagos de la cuenca de México en la época de los Aztecas.

La importancia de este líquido no solamente se reduce a su ingestión, ya que también ha servido para las siembras y, en la actualidad, para generación de energía a través de las presas, además de que controlan las inundaciones.

Thomas R. Malthus (1766-1834) relaciona la población con la producción de alimentos. Esto está asociado con el agua, cuya escasez indeclinable hace imperativo su uso racional. La cuantía del recurso depende fundamentalmente del clima y de sus características geográficas. Es por ello que cualquier análisis económico del agua requiere de un planteamiento físico que involucre las condiciones climáticas del lugar considerado.

### El proceso del agua en México

México no se destaca por su magnitud en recursos hidráulicos, ya que las áreas donde se presentan precipitaciones regulares durante las cuatro estaciones del año son la excepción, no la regla. Ninguno de sus ríos tiene un caudal sobresaliente dentro del contexto mundial, mientras que los lagos son contados y no representan grandes cantidades de agua.

Influenciadas por la altura de las cordilleras montañosas del país y en parte por las latitudes tropicales, las lluvias se concentran en el sureste. Por ejemplo, en 1982 llovió durante 194 días en Tabasco, registrándose 4,131.3 milímetros; mientras que en La Paz, Baja California Sur ocurrió en solo 13 días con un registro de 290.1 milímetros.

Las obras hidráulicas han sido una gran ayuda en localidades que dañaban las lluvias sin control, dando una doble función, conteniendo las aguas que descienden de las montañas evitando que estas aguas lleguen al centro de población y fomentando el incremento en la recarga del acuífero.

Dentro de las políticas contempladas en el Plan Nacional Hidráulico de 1981, se destaca lo siguiente: "... asignar el agua de acuerdo con su uso más adecuado desde los puntos de vista económico, social y político, mediante el otorgamiento de licencias administrativas, ... cuyas tarifas deben basarse en un criterio regionalizado sobre el precio del agua, de manera que se pueda recuperar el costo real asociado a la administración, aprovechamiento y preservación del recurso..."

Al interior del crecimiento económico de México, en 1940 se inicia una etapa de cambios, debido a que la economía se centraba en el campo, siendo que en 1950 se le adjudica el 98.9% del total nacional a la irrigación, equivalente a 23,600 millones de metros cúbicos. El desarrollo del país vino a diversificar las actividades económicas y a concentrar la población en centros urbanos, creando nuevos usuarios y modificando las prioridades. La industria de transformación, que constituye uno de los sectores más dinámicos de la economía, requiere de crecientes cantidades de agua, ya como materia prima, como enfriamiento o para efectos de limpieza. La industria eléctrica requiere de grandes volúmenes de agua para sus calderas.

La población mundial ha crecido con una tasa de 1.9%, mientras que en México ha sido de 3.2%. Esto implica un crecimiento demográfico que amenaza con rebasar las posibilidades económicas de suministro de agua y asegurar la propia supervivencia de sus habitantes, ya que la demanda es cada vez mayor y su oferta es cada vez menor, más aún si se toma en cuenta que existen millones de mexicanos que no cuentan con el servicio de agua en sus casas, resultando con daños económicos para la misma sociedad, además de las condiciones insalubres que representa el suministro por medios distintos al común tales como pipas, tanques o pozos. El costo de la infraestructura urbana es relativamente bajo por la densidad de población, ya que en el campo, resulta de más alto costo debido a la dispersión de la población y su baja densidad.

Cabe resaltar que las tasas de crecimiento urbano denotan un proceso de inmigración, misma que ha demostrado su efecto positivo al extraer gente del campo, que en su gran mayoría no cuenta con agua entubada, llevándola a las ciudades donde hay más servicios. Sin embargo, si esta migración es acelerada, tiene el efecto de limitar las posibilidades de dotar de agua entubada a todos los habitantes.

### Promoción del Desarrollo Regional en México

México ha dejado registrado en su historia una larga lista de procesos económicos en los que en la actualidad las neoeconomías afectan a sus habitantes.

Si bien el crecimiento económico en el sistema capitalista se da en concentraciones puntuales, en el ámbito espacial se hace necesario ver lo que significa la existencia de algunos asentamientos humanos que se caracterizan por un dinamismo, pudiéndose identificar como pivotes del desarrollo regional. Tal es el objetivo planteado en México dentro del Plan Nacional de Desarrollo Urbano, que responde a la preocupación del Estado mexicano por las desigualdades regionales y a un intento por resolverlas.

Dentro de este esquema se destacan los siguientes aspectos: 1.- la excesiva concentración geográfica de la población; 2.- la dispersión de la población en el territorio nacional, a la cual no es posible atender dados los limitados recursos con que se cuenta; 3.- la necesidad de sostener el ritmo de crecimiento de la economía que ha venido disminuyendo gravemente.

De lo anterior se afirma que es necesario ampliar el mercado interno, es decir, la demanda efectiva, incorporando a la población llamada "marginada" a la economía nacional, permitiendo integrar a las zonas geográficas periféricas donde se encuentra la población dispersa.

### Perfil Histórico

En el inicio del periodo presidencial de Porfirio Díaz, la economía era eminentemente agrícola de subsistencia. Los ferrocarriles representaron un gran acontecimiento económico, político y social que constituiría la columna vertebral de la etapa porfiriana. Se difundió la idea de que el progreso del país era factible. Durante esta etapa crecieron los ingresos, el capital, las utilidades, pero no creció el nivel de equidad social y la repartición de ese progreso económico. El modelo porfirista fué rebasado y



surgió la desconfianza aún en aquellos sectores favorecidos por la política del gobierno. Este grupo de privilegiados integrado por algunos nacionales y otros extranjeros sin interés en la nación, provocó el descontento de la población, desembocando los sucesos en el movimiento armado de la Revolución de 1910.

Posteriormente el régimen de Plutarco Elías Calles se hizo persuasivo y negociador, afirmando el control central, siendo la política de inversión una respuesta a proyectos políticos, más que a un plan económico.

Pero se debe tener en cuenta que la deficiente formación de capital, herencia del régimen porfirista, tiene su origen en una defectuosa distribución del ingreso y en un nivel de ingresos bajos, por lo que se insiste en que no distribuir el ingreso lleva a no crecer a mediano y largo plazo y por lo tanto conduce a tener un pobre mercado interno y bajos niveles de productividad.

La desconfianza entre las instituciones creó duplicidades, burocratismo y corrupción, provocando con ello un caudal de soluciones provisionales que no resolvieron los problemas y sí crearon más desconfianza, con lo que se estableció un círculo vicioso.

Dentro de la actual desigualdad regional han habido factores de orden político, social, geográfico e histórico que influyen de manera determinante en las políticas de industrialización de los gobiernos posrevolucionarios, mismos que no incorporaron la idea del desarrollo regional en sus programas de gobierno.

Se ha mencionado que el crecimiento de la población afecta a la economía, sin embargo en esta época la alta tasa de crecimiento de la población no frenó el desarrollo económico, dejando en evidencia de que cuando funciona bien el aparato productivo y las políticas de desarrollo son correctas, el crecimiento de la población no afecta negativamente el proceso.

Respecto a estas políticas y al ordenamiento del territorio, en la época de los 60's se puso énfasis en los polos de desarrollo, mientras que en los 70's se preferenció un esquema orientado a establecer un sistema nacional de regiones. En el caso de México, persistían agencias para el desarrollo integral según cuencas hidrográficas, siendo hasta mediados de los 80's en que se concibe una programación regional, más que una planeación, que abarca casi toda la integridad del territorio.

La mayor parte de las medidas y proyectos de desarrollo regional planteados en la década de 1970 a 1980, a pesar de haber interés por parte del gobierno, no hubo coordinación entre las mismas.

Las metas y objetivos del Plan Nacional de Desarrollo Urbano eran y son realistas y hubieran podido alcanzarse si las acciones y los recursos financieros procedentes del petróleo hubiesen sido bien orientados.

Se ha discutido sobre la bondad de la teoría de los Polos de Desarrollo, siendo que su estructura lógica sigue orientando grandes proyectos de inversión en los países subdesarrollados.

El sector privado no ha tenido una orientación al desarrollo integral de la región, ni ha pretendido que el progreso alcanzado se difunda en amplias zonas del país, ya que esto podría influir en la pérdida de control por parte de los dirigentes del grupo.

Las tendencias del crecimiento urbano muestran que prevalecerá y se agravará la concentración en las tres principales ciudades del país, debido principalmente a las corrientes migratorias existentes.

Crear empleos es una de las pocas salidas redistributivas que permite la economía capitalista. La acción del Estado debe ser incuestionable, ya que lo que se debe hacer es no mezclar problemas políticos y administrativos del sistema económico del país.

#### Teoría de Sistemas de Ciudades

Varios autores han definido el Sistema de Ciudades, entre los que se destacan a Unikel (1978)<sup>36</sup>, Gralzbord (1986) y Garrocho(1986). que basan su enfoque en lo mencionado por Lösch (op. cit), haciendo referencia al "conocimiento y la comprensión de los sistemas de asentamientos que es una herramienta muy poderosa para la planificación urbana o regional, e incluso para el control de ciertos problemas intraurbanos derivados de un crecimiento muy alto o de una gran concentración". Esta referencia está dada para dar las bases de Integración regional en las ciudades costeras de Baja California Sur, que se definirá su estructura en la propuesta.

Bassols y Unikel (op. cit) dan las pautas para definir regiones.

Para dar cohesión al sistema propuesto, se cuentan con las relaciones estáticas (estructuras) y dinámicas (interacciones) que menciona Racionero (1978 en op. cit).

---

<sup>36</sup> Citado por Kunz (1991)

Kunz (ibid) propone reconocer en el sistema de ciudades los siguientes atributos: la importancia (jerarquía), el área de influencia, la actividad económica y su especialización, además del nivel de interacción con el sistema y, derivada de la importancia, la situación de dominación/subordinación.

#### Estructura de la Problemática

En la Teoría Económica y Regiones Subdesarrolladas, Myrdal plantea las desigualdades que se dan entre individuos, clases sociales y regiones, cuya tendencia hacia la desigualdad económica es creciente en los países pobres.

En el apunte "La tendencia hacia las desigualdades económicas regionales en un país", cabe resaltar que se menciona la falta de alguno de los elementos del desarrollo, debido a lo cual la economía se frena y declina la localidad, provocando migración, desempleo, etc.

En La Paz, como ya se mencionó en el Diagnóstico, cuando ha hecho falta alguno de los débiles elementos del desarrollo, la población resiente el declive de la economía en varias etapas históricas, pero particularmente en 1982 fue cuando se demostró la debilidad de la economía en La Paz en aspectos como la devaluación de nuestra moneda y la dependencia de esta divisa del comercio establecido en la ciudad. Además, no hablan alternativas de ingresos y la entrada de México al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT<sup>37</sup>), es decir la entrada "libre" de mercancías al interior del país, hizo que el mercado de La Paz se desplomara, es cuando, de acuerdo al teórico, se produce el proceso de causación circular cuyos efectos son acumulativos, que han sido definidos en el capítulo del Diagnóstico de La Paz.

Por otra parte, referidos al problema científico que indica "analizar las interrelaciones causales del sistema mismo, a medida que se mueve bajo la influencia de fuerzas externas, así como también el impulso de su propio proceso interno", esta premisa queda sustentada en la Propuesta que se presenta en el capítulo cuatro. A manera de introducción, se trata de explicar las causas por las que el Desarrollo en La Paz y en la región correspondiente, se han detenido y han sido parte de estos circuitos circulares. Para tener completo el planteamiento, se hace necesario sintetizar la

---

<sup>37</sup> Por sus siglas en inglés General Agreement on Tariffs and Trade GATT

Teoría de Polos de Desarrollo, como directriz del planteamiento sustentante de la Propuesta mencionada.

Los aspectos relevantes de esta Teoría son los relacionados con el "efecto dominante" que refleja la inequidad de los agentes económicos con respecto a su poder económico. Perroux (op. cit) observa una relación de subordinación entre dichos agentes, donde hay los que dominan y los dominados; resaltando la necesidad de llevar a cabo el análisis del desarrollo económico, donde debe concentrarse durante el proceso en el cual aparecen varias actividades económicas, creciendo en importancia y en algunos casos, declinando o desapareciendo, pero privilegiando el papel que juega la asignación de los recursos en el crecimiento económico regional. Se considera al efecto propulsor como algunas de las alternativas que están relacionadas con la naturaleza autosostenedora del crecimiento regional y por último se destaca que el crecimiento económico resultará de los enlaces que ella logre establecer. Esto se logra con la estructura del costo del transporte, sustituyendo ingresos por economías de escala en la producción.

También se ha mencionado que "el crecimiento económico se ve reforzado por la especialización y creación de economías de escala", que llevan necesariamente a una estructura espacial constituida por centros o polos de actividad, generando una jerarquía. Esto se logra con una integración de los agentes de la economía, como se verá más adelante en la propuesta.

Por su parte, en la planificación, se debe ordenar un conjunto de actividades interrelacionadas en un complejo, por lo que corresponde determinar el camino para ligar las ventajas que se presentan en un lugar determinado.

Retomando a Kuklinski por su paradigma multidisciplinario para un desarrollo sustentable, se plantea la participación de varios especialistas, por lo que se debe generar una solución que se integre junto con la economía, el desarrollo urbano, los aspectos marítimos, incluyendo estudiosos de la oceanografía, del transporte litoral, de la infraestructura portuaria, la correspondiente al propio desarrollo urbano y instrumentación legal y política para ser verdaderamente sustentable. En esto se debe hacer efectiva la estrategia si fuera acompañada de políticas que modificasen las relaciones urbano-rurales existentes. Por ello se insiste en que la coordinación

adecuada de la política socioeconómica y de la política espacial, constituye condición *sine qua non* para obtener efectos óptimos en los procesos de planeación.

Por su parte en el transporte, tomado como elemento clave, que es precisamente uno de los pilares de la Propuesta, se señala que "es un instrumento clave para materializar el acoplamiento interno del polo al resto de la economía nacional", considerándose en una doble perspectiva más amplia, ya que es movilizador de factores para la producción y estructurador del espacio o medio de intervención para una ordenación de la región en estudio.

Respecto al agua, cabe resaltar también las diferencias geográficas que inciden en la diferencias regionales, ya que se menciona la precipitación en dos lugares Tabasco, (4,131.3 mm); mientras que en La Paz, Baja California Sur (290.1 mm). Así mismo se debe hacer notar que lo relacionado con "el costo de la infraestructura urbana es relativamente bajo por la densidad de población, ya que en el campo, resulta de más alto costo debido a la dispersión de la población y su baja densidad", que es el caso de La Paz, con la más baja densidad de población por lo que la propuesta está orientada a tratar de evitar la dispersión urbana y aprovechar al máximo el uso de la infraestructura instalada.

Es en esta ciudad donde se debe tener en cuenta que el desarrollo está basado en uno de los recursos naturales más valiosos y que requiere de una administración más eficiente, de la obtención del recurso por diferentes medios y de realizar un estudio detallado que arroje valores de costos reales, motivando el pago por parte de los usuarios para evitar rezagos, atendiendo la demanda y proyectándose para el futuro.

Por último se hace notar que el Sistema de Ciudades ofrece la mejor alternativa para integrar el sistema de ciudades costeras del estado de Baja California Sur y su integración con otras de la región en estudio, ya que el enlace pretende consolidar sus actividades a través de las actividades económicas, dentro de un marco estructural y jerarquizado, donde La Paz es el Centro operativo.

## CAPITULO 3

### MARCO LEGISLATIVO

#### Introducción

El planteamiento de la Propuesta debe partir de una instrumentación legal que considere los aspectos que emanan de nuestra Carta Magna tales como leyes y normas reglamentarias, así como los Planes y Programas relacionados con cada uno de los aspectos del Desarrollo en que se ha dividido este estudio, relacionados con la Planeación, Prevención de la Contaminación y Fomento a la Marina Mercante y Turismo, principalmente.

#### Esquema General

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

#### Planeación

- ◊ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal<sup>38</sup> (19 diciembre 1995).
- ◊ Ley de Planeación (5 enero 1986).
- ◊ Ley General de Asentamientos Humanos (21 julio 1993).
- ◊ Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 (31 mayo 1995).
- ◊ Decreto por el que se aprueba el Plan de Desarrollo 1995-2000 (31 mayo 1995).
- ◊ Programa Nacional de Desarrollo Urbano
- ◊ Plan Estatal de Desarrollo de Baja California Sur (1993-1999)
- ◊ Plan de Desarrollo del Centro Urbano de La Paz, B. C. S. (1993-1996)
- ◊ Ley de Hacienda para los Municipios del Estado de Baja California Sur. (1 enero 1991)<sup>39</sup>.

#### Contaminación

- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (28 enero 1988).
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de impacto ambiental (7 junio 1988).

---

<sup>38</sup> Nota: Entre paréntesis se anota la fecha de publicación en el Diario Oficial. (N. del

A.)  
<sup>39</sup> En Mimeógrafo

- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la protección al ambiente en materia de Prevención y control de la contaminación de la atmósfera (25 noviembre 1988).
- Reglamento para la Prevención y Control de Contaminación de Aguas (29 marzo 1973).
- Reglamento para prevenir y controlar la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (23 enero 1979).

#### Fomento a la Marina Mercante y Turismo

- ◆ Ley General de Bienes Nacionales
- ◆ Ley Federal del Mar.
- ◆ Ley de Vías Generales de Comunicación
- ◆ Ley de Navegación y Comercio Marítimos (21 noviembre 1963).
- ◆ Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. (8 de enero de 1981).
- ◆ Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional (29 agosto 1980).
- ◆ Reglamento para el uso y aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos ganados al Mar (21 agosto 1991).
- ◆ Código de Comercio (7 al 13 octubre de 1889).
- ◆ Ley Federal de Turismo (31 diciembre 1992)

### Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

#### Generalidades

Los aspectos a destacar son los relacionados con las garantías individuales, la correspondencia de la Rectoría del Estado, tipo de organización democrática, determinación de los órganos responsables, la concurrencia de los sectores; la propiedad de la tierra y la constitución de la propiedad privada; de la prohibición de los monopolios y el establecimiento de los precios a los artículos; de la División de los Poderes, al igual que de la nacionalidad de los Mexicanos y del régimen interior (Arts. 1º, 25, 27, 28, 29, 32, 115).

#### Planeación

En la Constitución (art. 26) se determina el sistema de planeación democrática, los órganos y las bases para la organización, (art. 27) una distribución y conservación equitativa de la riqueza pública; con la intención de lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (19 diciembre 1995).

Establece las bases de la Administración Pública Federal, relacionadas con los diferentes despachos de las Secretarías y Departamentos de Estado, la titularidad y competencia de las mismas. En este caso específico se relaciona con la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), cuyo principal objetivo es (art. 32, fracc. I) "Formular, conducir y evaluar la política general de desarrollo social para el combate efectivo a la pobreza; en particular, la de asentamientos humanos, desarrollo urbano y vivienda". Además de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP) (art. 32 bis, inciso I) correspondiéndole "Fomentar la protección y restauración de los ecosistemas y recursos naturales y bienes y servicios ambientales, con el fin de propiciar su aprovechamiento y desarrollo sustentable".

Ley de Planeación (5 enero 1983)

Tiene por objeto establecer las normas y principios conforme a los que se llevará a cabo la Planeación Nacional del Desarrollo, integrándose el Sistema Nacional de Planeación Democrática, además de las bases para que el Ejecutivo Federal coordine las actividades de planeación con las entidades federativas, la promoción de participación democrática de grupos sociales y las acciones para alcanzar los objetivos y prioridades del plan y los programas.

Ley General de Asentamientos Humanos (21 julio 1993)

Tiene por objeto "Establecer la concurrencia de la Federación, de las entidades federativas y de los municipios, para la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el territorio nacional, fijando las normas para planear y regular el ordenamiento territorial de los mismos y la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población. Define asentamientos humanos, crecimiento, desarrollo regional, que en específico se refiere al "proceso de crecimiento económico en un territorio determinado, garantizando el mejoramiento de calidad de vida de la población, la preservación del ambiente, así como la conservación y reproducción de



los recursos naturales" (Art. 2 fracc. VII). Así mismo se subraya el art. 5 fraccs. I y VIII, referidos a la "fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población" y "la preservación del equilibrio ecológico y la protección al ambiente de los centros de población". También se menciona la concurrencia y coordinación de autoridades, de las relaciones entre leyes y reglamentos, en especial (art 19), las relaciones con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y de los alcances de la legislación estatal y la correspondencia municipal en la materia. Un apartado se refiere al fomento al desarrollo urbano, concertando acciones e inversiones (art. 51) por parte de la Federación, las entidades federativas y los municipios, entre los sectores público, social y privado para (fraccs. II y III) "el establecimiento de mecanismos e instrumentos financieros para el desarrollo regional y urbano y la vivienda"; "el otorgamiento de incentivos fiscales, tarifarios y crediticios para inducir el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población"

Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 (31 mayo 1995).

Propone cinco objetivos fundamentales:

- Fortalecer el ejercicio pleno de la soberanía nacional, como valor supremo de nuestra nacionalidad y como responsabilidad primera del Estado Mexicano.
- Consolidar un régimen de convivencia social regido plenamente por el derecho, donde la ley sea aplicada a todos por igual y la justicia sea la vía para la solución de los conflictos.
- Construir un pleno desarrollo democrático con el que se identifiquen todos los mexicanos y sea base de certidumbre y confianza para una vida política pacífica y una intensa participación ciudadana.
- Avanzar a un desarrollo social que propicie y extienda en todo el país, las oportunidades de superación individual y comunitaria, bajo los principios de equidad y justicia.
- Promover un crecimiento económico vigoroso, sostenido y sustentable en beneficio de los mexicanos.

Uno de los puntos importantes señalados en dicho Plan es "una estrategia para promover el uso eficiente y el aprovechamiento productivo de los recursos".

Reconoce que "todos los órdenes de gobierno deben asumir corresponsablemente los programas y acciones para equilibrar recursos y oportunidades, a fin de mitigar las disparidades en el desarrollo entre los estados y los municipios". A este respecto, en la participación municipal, indica que "Es necesario hacer más vigorosa la participación de los municipios en la preparación y ejecución de planes y programas para el desarrollo sectorial y regional a fin de que respondan cabalmente a las exigencias de bienestar de la sociedad en general y de las comunidades en particular".

Otro punto es el señalado en la promoción del desarrollo equilibrado de las regiones, cuyo objetivo es "el establecimiento de las bases productivas para un desarrollo social, sostenido, justo y homogéneo en todo el territorio nacional".

Cabe resaltar que se menciona "Privilegiar la atención a la población con mayor desventaja económica y social", que indica " La erradicación de la pobreza y de la marginación social se logrará sólo mediante una estrategia integral que permita proporcionar servicios básicos a la población y al mismo tiempo promueva su participación en actividades que incrementen su productividad y sus ingresos".

Por último se señala la Política ambiental para un crecimiento sustentable, donde resaltan las acciones para frenar el deterioro ecológico, la promoción en la regulación ambiental y el uso de instrumentos económicos para evitar la contaminación.

#### Decreto por el que se aprueba el Plan de Desarrollo 1995-2000 (31 mayo 1995).

Indica su aprobación, por lo que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal ajustarán sus acciones a los objetivos, principios, estrategias y prioridades contenidas en este Plan, realizando y promoviendo las acciones pertinentes para la elaboración y ejecución de los programas sectoriales, institucionales, regionales y especiales, tendientes al logro de los objetivos de dicho Plan.

#### Programa Nacional de Desarrollo Urbano

Se plantea el diagnóstico de los asentamientos humanos en México, su situación actual, causas y consecuencias, además del patrón de distribución en el territorio nacional. Al igual se menciona lo relacionado con la población y de las actividades económicas. Define la estructura en el país de los sistemas urbanos y los rurales

como estrategia general aplicable al ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y al desarrollo urbano de los centros de población. En otro apartado se dedica a las orientaciones para el desarrollo sustentable de las regiones del país, en función de sus recursos naturales, sus actividades productivas y el equilibrio entre los asentamientos humanos.

Por último se abordan las necesidades que en materia de desarrollo urbano plantea la población, en lo que se refiere a su: volumen, estructura, dinámica y distribución.

#### Plan Estatal de Desarrollo de Baja California Sur (1993-1999)

El propósito general es impulsar el desarrollo integral del estado. En el renglón económico: modernizar las estructuras productivas y se torne geográficamente más equilibrado, aprovechando las potencialidades del estado, a través de la política económica del plan, que consiste en que el gasto público se orientará fundamentalmente a promover la generación de las condiciones para impulsar el desarrollo de la entidad en el mediano y largo plazo, mediante su apoyo y coordinación de las actividades definidas como estratégicas y prioritarias contenidas en el plan. Además se aprovecharán las ventajas competitivas (localización geográfica y potencial de los recursos naturales), a través del fomento de sociedades de capital de riesgo. Al igual que un análisis de la distribución territorial de los recursos y el uso eficiente de las vocaciones y ventajas del territorio y población.

Respecto al desarrollo regional, se procurará fomentar las economías de escala. Uno de los objetivos es la promoción de estudios integrales para sistemas multimodales de transporte; sistema de transporte marítimo, aéreo y terrestre, integrar por etapas; nuevas rutas de los transportes, en cada uno de los subsectores, propiciar la flota nacional en el Mar de Cortés, impulsar las obras de abrigo para el turismo náutico; fortalecer: sistemas de enlace; infraestructura existente; aprovechamiento integral de la capacidad existente y potencial.

Tocante al renglón Turismo, se han detectado los siguientes problemas: concentración en algunos centros, conexiones aéreo y marítimo deficientes; carencia de una definición para la imagen turística para el desarrollo de la ciudad de La Paz; además de un desarrollo heterogéneo, debiendo ser más específico en cada región, con una mínima perturbación del hábitat natural, a fin de fomentar el turismo ecológico y

científico. Aprovechar las Rutas de las Misiones, proteger y fomentar las visitas a las Ballenas y preservar las áreas naturales protegidas, con la política de actividad turística controlada, turismo náutico, escalera turística (ambas costas); difusión y promoción; capacitación, promoción de infraestructura urbana, desarrollo turístico integral entre San José y La Paz, planteando y fomentando, pero principalmente instrumentando el Programa Maestro de Desarrollo Turístico de la Ciudad de La Paz; a través del fondo Mixto, dentro del cual estén contemplados las carreteras, infraestructura, apoyo a marinas, transporte y comunicaciones, oferta de paquetes promocionales y turismo social.

Evaluar las regiones potenciales para diversificar la oferta turística, integrando las comunidades marginadas al desarrollo económico a través del turismo. La belleza y su geografía, son algunos de los atributos que le asignan la exclusividad y privacidad y el gran valor ecológico que guarda el estado.

El marco institucional de planeación a nivel estatal es el Sistema Estatal de Planeación que está integrado por el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE).

#### Plan de Desarrollo del Centro Urbano de La Paz, B. C. S. (1993)

##### **Estrategia General de Desarrollo**

El Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de La Paz, propone instrumentar programas tendientes a reforzar y ampliar la estructura económica, teniendo como base la vocación turística de la ciudad, así como regular e inducir el crecimiento de la misma de acuerdo a la dotación de los servicios de infraestructura, equipamiento urbano y vivienda, a fin de que la ciudad crezca de una manera armónica y organizada.

Se pretende consolidar el sistema de equipamiento turístico mediante la ampliación de la infraestructura del mismo, consolidar los usos del suelo de la franja costera, mediante la regulación y reglamentación de la zona federal marítima y terrestre y controlar el uso del suelo en las áreas de reserva territorial, mediante la declaratoria de usos y destinos.

Asimismo, las políticas generales de desarrollo urbano propuestas, buscarán consolidar el crecimiento urbano del centro de población y fortalecer las actividades

económicas mediante el aprovechamiento de la vocación natural del suelo, así como orientar las acciones e inversiones de desarrollo urbano de los sectores público, privado y social, orientadas al área urbana que, por su nivel actual de desarrollo, sólo requieren de un ordenamiento de su estructura básica y la identificación de sus áreas subutilizadas.

Asimismo se han determinado las áreas para el futuro crecimiento, que están localizadas en el perímetro del área urbana actual y que serán incorporadas de acuerdo a los horizontes de crecimiento planteado.

En el aspecto de mejoramiento se tiene como prioridad rehabilitar las áreas o los elementos de la mancha urbana y de la subregión que estén deteriorados, que carezcan de servicios de infraestructura básica, que tengan problemas de contaminación ambiental o bien que cuya orientación propuesta requieran de una estricta regulación.

Respecto a la conservación están consideradas las áreas que por su riqueza natural o cultural o por la fragilidad de su ecosistema requieran de una protección y conservación estricta, tanto del centro de población como de su subregión.

#### Ley de Hacienda para los Municipios del Estado de Baja California Sur.

Debido a que el suelo es uno de los agentes del desarrollo, el enfoque específico se hace para promover que los terrenos baldíos del Centro Urbano se integren a una actividad relacionada con la propuesta. En esta Ley (art. 10) se menciona que el impuesto predial de los terrenos baldíos es superior a los que ya cuentan con algún tipo de construcción. Por otra parte, con la finalidad de incentivar la participación del suelo al desarrollo, en el art. 129 se menciona la reducción de impuestos y de los estímulos fiscales destinados al fomento de la inversión productiva y la generación de empleos.

### Contaminación

(Art. 25 Constitucional) El Estado, bajo criterios de equidad y productividad apoyará e impulsará: las empresas del sector social y privado, sujetándolas a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando de su conservación y el medio ambiente.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (19 diciembre 1995)

Establece las bases de la Administración Pública Federal, relacionadas con los diferentes despachos de las Secretarías y Departamentos de Estado, la titularidad y competencia de las mismas. En este caso específico se relaciona con la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP) (art. 32 bis, inciso I) correspondiéndole "Fomentar la protección, restauración y de los ecosistemas y recursos naturales y bienes y servicios ambientales, con el fin de propiciar su aprovechamiento y desarrollo sustentable" y lo definido en el mismo artículo relacionado con la vigilancia, administración, promoción, evaluación y todo lo relacionado con el medio ambiente.

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (28 enero 1988)

(Art. 1) "Ley reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que se refieren a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la protección al ambiente, en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción". Define los principios de la política ecológica general y regula los instrumentos para su aplicación (fracc. I). Se definen las concurrencias de la Federación, las entidades federativas y los municipios, las atribuciones de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), las políticas, la planeación y el ordenamiento ecológico en todos los ámbitos nacionales. Además del aprovechamiento racional de los elementos naturales y las sanciones correspondientes, se establecen las relaciones con otras instituciones y leyes, tal como se menciona en el art. 132, que indica lo conducente con las Secretarías de Marina, de Salud, de Comunicaciones y Transportes y la hoy SEMARNAP, entre otras para (art. 131) "la protección del medio marino". El título sexto se definen las medidas de control y de seguridad y sanciones correspondientes.

Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de impacto ambiental (7 junio 1988)

Art. 5 "Deberán contar con previa autorización de la Secretaría, en materia de impacto ambiental, las personas físicas o morales que pretendan realizar obras o actividades, públicas o privadas, que puedan causar desequilibrios ecológicos o rebasar los límites y condiciones señalados en los reglamentos y las normas técnicas ecológicas emitidas

por la Federación para proteger el ambiente, así como cumplir los requisitos que se les impongan".

Reglamento para la Prevención y Control de Contaminación de Aguas (29 marzo 1973).

Específicamente trata lo referente a la prevención y control de la contaminación de las aguas, cualquiera que sea su régimen legal. (Art. 1); además de las relaciones que se tienen con las Secretarías de Salud, Recursos Hidráulicos y de Industria y Comercio para coordinar y expedir los instructivos necesarios para que se cumplan las disposiciones del presente reglamento. (Art. 3). Se determina para la prevención y control de la contaminación de aguas, los índices máximos tolerables, la vigilancia y sanciones correspondientes.

Reglamento para prevenir y controlar la contaminación del Mar por Vertimiento de desechos y otras materias. (23 enero 1979)

Se designa a la Secretaría de Marina la autoridad competente para el ejercicio de todas y cada una de las funciones contenidas en el Convenio Internacional para la prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, de su procedimiento, otorgar permisos, de la inspección y vigilancia y de las medidas preventivas.

Fomento a la Marina Mercante y Turismo

(Art. 32 Constitucional) Corresponde en las aeronaves y embarcaciones Mexicanas a ser tripuladas por mexicanos por nacimiento.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (19 diciembre 1995)

Establece las bases de la Administración Pública Federal, relacionadas con los diferentes despachos de las Secretarías y Departamentos de Estado, la titularidad y competencia de las mismas. En este caso específico se relaciona con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (art 36, fracc I), correspondiéndole "Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país". Regular, inspeccionar, otorgar concesiones y permisos, fijar las normas técnicas y tarifas (XII) de "todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los

transportes o las comunicaciones". Además de (XIII) Regular, promover y organizar la marina mercante. Por último (XIX), "Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua..."

En el art. 42 define la correspondencia del despacho de la Secretaría de Turismo, (fracc. I), "Formular y conducir la política de desarrollo de la actividad turística nacional). En general promueve, registra, autoriza precios y tarifas, vigila, estimula todo lo relacionado con esta rama de actividades económicas.

#### Ley General de Bienes Nacionales (29 julio 1994)

(Art. 1) El patrimonio nacional se compone de: I Bienes de dominio público de la Federación y II Bienes de dominio privado de la Federación. Se definen ambos conceptos. Los bienes de uso común (art. 29), son: el mar territorial, la zona federal marítimo terrestre, los diques, muelles, escolleras, etc. Reglamenta lo concerniente a permisos y concesiones y las restricciones y sanciones correspondientes.

#### Ley Federal del Mar. (8 enero 1986)

(Art. 1) Ley reglamentaria de los párrafos cuarto, quinto, sexto y octavo del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en lo relativo a las zonas marinas mexicanas. Define su jurisdicción y lo relativo a las instalaciones marítimas, de la zona contigua y de la soberanía nacional sobre estas aguas.

#### Ley de Vías Generales de Comunicación (19 febrero 1940)

Define las vías generales de comunicación, específicamente (art. 1, fracc. I) "Los mares territoriales, en la extensión y términos que establezcan las leyes y el derecho internacional". Al igual que su jurisdicción, de las concesiones, permisos y contratos, específicamente el art. 8 indica que "será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos". Respecto a las embarcaciones que presten servicio público de cabotaje o de navegación interior de acuerdo al art. 9 indica que "No necesitarán concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones (Fracc V). Además se señala el procedimiento para las solicitudes, el uso de bienes nacionales y otras franquicias. En el mismo tenor se señala la personalidad y bienes de las empresas sujetas a concesión, inspecciones y



sanciones correspondientes. El Libro Tercero abunda sobre la autoridad marítima, de la navegación, del despacho de embarcaciones, de inspecciones, accidentes marítimos, matrícula y abanderamiento, al igual que del personal de la marina mercante.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos (21 noviembre 1963)

De la aplicación de la ley (art 1) "Serán objeto de esta ley: la navegación marítimo-portuaria y sus maniobras conexas, las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo".

Asimismo se refiere a su relación con la Ley de Vías Generales de Comunicación, las autoridades marítimas; del puerto, su régimen y operación; matrícula y abanderamiento y, muy en especial del Registro Público Marítimo Nacional y de la empresa marítima. Comprende, además, el seguro, el personal, los agentes navieros, de accidentes y averías.

Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. (8 de enero de 1981).

Tiene como objeto (art. 1) "fomentar el desarrollo de la marina mercante de México, asegurar la superación de toda dependencia del exterior y la autosuficiencia de la transportación marítima de nuestro comercio exterior". El control de la marina mercante está bajo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El art. 3 señala que "Se impulsará el desarrollo de la marina mercante estatal, a fin de fortalecer su participación en el transporte marítimo". En esta ley se define a las empresas navieras, además de que pueden ser beneficiadas con estímulos fiscales, gozando de la garantía del registro para ser considerada como mexicana.

En lo que respecta a las embarcaciones (art. 21) "Se fomentará el desarrollo de la marina mercante mexicana, intensificando y ampliando los planes gubernamentales en materia de puertos, diques y astilleros, que permitan la adecuada operación, construcción y reparación de las embarcaciones". Se incluyen las sanciones correspondientes.

Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional (29 agosto 1980)

(Art. 1) "El registro de los actos y documentos previstos por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, deberá efectuarse en el Registro Público Marítimo Nacional".

Depende este Registro de la Dirección General de Marina Mercante, del procedimiento y variación del mismo.

Reglamento para el uso y aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos ganados al Mar (21 agosto 1991).

(Art. 1) Referida al "cumplimiento de las Leyes General de Bienes Nacionales, de Navegación y Comercio Marítimos y de Vías Generales de Comunicación en lo que se refiere al uso, aprovechamiento, control, administración, inspección y vigilancia de las playas, zona Federal Marítimo Terrestre y terrenos ganados al mar". Además de las atribuciones que le implica la presente normatividad, específicamente en el otorgamiento de permisos y concesiones, administrada por la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), incluye las infracciones correspondientes.

Código de Comercio (7 al 13 octubre 1889)

Las disposiciones de este código son aplicables sólo a los actos comerciales (Art 1). En especial se anota lo correspondiente al Título segundo, capítulo II, art. 21 fracciones XVI, XVII y XVIII, que corresponde al Registro de Comercio, en específico a los buques, su registro, los cambios de propietario y los gravámenes.

Ley Federal de Turismo (31 diciembre 1992)

Ley que tiene por objeto "Programas la actividad turística; elevar el nivel de vida económico, social y cultural de los habitantes en las entidades federativas y municipios con afluencia turística", coordinando, optimizando la calidad de los servicios turísticos y todo aquello relacionado con la rama. Se indican los servicios turísticos, los objetivos de la planeación de la actividad turística, de la descentralización de las funciones donde se indica que la Secretaría promoverá (art. 17) "acuerdos con las entidades estatales y municipales, para que asuman funciones operativas para, elaborar y ejecutar programas de desarrollo turístico locales acordes con el programa sectorial turístico del Gobierno Federal, además de promover la planeación, fomento y desarrollo del turismo en forma armónica." También se menciona lo relativo a la promoción y fomento al turismo, de la verificación a los prestadores de servicios y de las sanciones correspondientes.

Síntesis

México es un Estado de Derecho, fundamentándose en nuestra Carta Magna, La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Se rige por las Leyes y Reglamentos emanados de ella y toda actividad está sancionada por esta estructura legislativa.

Con el desarrollo del País se han venido dando nuevos horizontes, nuevas alternativas para su continua incorporación al ritmo mundial que marca la pauta económica. Este desarrollo está regulado, orientado e instrumentado por la Ley y los Planes y Programas correspondientes.

Estos avances e incorporaciones al desarrollo han traído nuevas normas, actualizaciones en materia legal, ya que los impactos son de suma importancia para la prevención, control, explotación y uso racional de los elementos con que cuenta la Nación, principalmente surgen las leyes de Protección al Ambiente, entre otros.

Otro segmento importante está constituido en el fomento a la Marina Mercante y el Turismo, dos herramientas que son de gran relevancia para la Propuesta para el Desarrollo. Así mismo cabe señalar el bienestar social, las posibilidades del desarrollo sustentable, la regulación y control de las empresas del ramo, para tener un desarrollo armónico con la realidad.

Por último cabe mencionar que los Planes y Programas son la base instrumental directamente emanada de la Legislación, cuya finalidad es generar las estructuras para plantear proyectos y propuestas concretas para el mismo desarrollo, siendo el siguiente eslabón la Propuesta que se menciona en el siguiente capítulo.

En el anterior apartado se ha subrayado el articulado correspondiente a diferentes leyes y reglamentos concernientes al estudio presentado, del cual se hace el siguiente resumen:

- ⇒ En toda Ley se señala el orden público y el interés social.
- ⇒ Se define el bienestar de la población.
- ⇒ Define la Rectoría del Estado para la organización, al igual que las autoridades correspondientes y sus atribuciones en los diferentes niveles de la organización (Federal, Estatal y Municipal).
- ⇒ Se definen las Instituciones, los enlaces reglamentarios, las jurisdicciones y los límites administrativos.

- ⇒ Se definen los niveles de contaminantes y las políticas para evitar la contaminación.
- ⇒ Resalta la importancia que en todos los niveles se promueve la participación ciudadana.
- ⇒ Se definen las características del comercio y la inclusión de las empresas navieras.
- ⇒ Se definen las participaciones de las embarcaciones con las características de los puertos y las maniobras y operaciones que realizan.
- ⇒ Del Registro Público Marítimo Nacional resalta su importancia en el desarrollo de la Marina Mercante.
- ⇒ De la Promoción de la Marina Mercante Mexicana, su instrumentación y operación.
- ⇒ De la normatividad de la empresa turística.
- ⇒ De la motivación para la incorporación de lotes baldíos al desarrollo.

#### Comentarios

Vale la pena hacer una serie de reflexiones acerca de los instrumentos legales.

Primero los referidos al fomento de las actividades para el desarrollo, al respecto hay que mencionar que el aparato jurídico ha dejado profunda huella en el bienestar de la sociedad, con reformas en los diferentes niveles reglamentarios. El logro ha sido paulatino, sin embargo hace falta la difusión y el conocimiento de la ley para ser congruente con la realidad nacional.

En segundo lugar se señalan las normas y procedimientos para establecer empresas navieras turísticas, sus restricciones y sanciones.

Resalta el hecho de que se menciona que las actividades y los recursos deben propiciar su aprovechamiento y desarrollo sustentable. Esto se logra con la base del conocimiento de la problemática, además de involucrar a la sociedad a través de la promoción para la participación democrática de grupos sociales y las acciones para alcanzar los objetivos y prioridades del plan y los programas. Con esto debe quedar garantizado el mejoramiento de calidad de vida de la población, la preservación del ambiente, así como la conservación y reproducción de los recursos naturales. Todo esto mencionado en las diferentes leyes, planes y programas vigentes.

Respecto al Plan Nacional de Desarrollo al ser "una estrategia para promover el uso eficiente y el aprovechamiento productivo de los recursos", los planes y programas que se realicen deben tender a equilibrar los recursos y las oportunidades, a fin de

mitigar las disparidades en el desarrollo entre los estados y los municipios. Todo esto dentro del marco de las teorías del desarrollo indicadas con anterioridad, resaltando los enlaces entre las necesidades y posibilidades de la región con la estructura jerárquica del Plan Nacional.

Así mismo, se debe insistir en el desarrollo de la política ambiental para un crecimiento sustentable, resaltando aquellas acciones que permitan frenar el deterioro ecológico, así como la promoción en la regulación ambiental y el uso de instrumentos económicos para evitar la contaminación.

Dicha propuesta deberá contar con las orientaciones para el desarrollo sustentable de las regiones del país, en función de sus recursos naturales, sus actividades productivas y el enlace con los planes Nacional y Estatal. Esto queda acorde con el correspondiente en Baja California Sur, donde se indica que "el gasto público se orientará fundamentalmente a promover la generación de las condiciones para impulsar el desarrollo de la entidad". Esta declaración es congruente con los planes locales y regionales, además de que se enlaza con el Plan Nacional, que entre otros aspectos se insiste en instrumentar el Programa Maestro de Desarrollo Turístico de la Ciudad de La Paz a través del fondo Mixto, ya que la vocación definida para el estado tiene un carácter turístico, es necesario apoyar a la "infraestructura, a las marinas, los transportes y las comunicaciones", así como la "oferta de paquetes promocionales y turismo social."

Por otra parte, es deseable que se consolide el Centro Urbano de La Paz. En este aspecto para que los terrenos baldíos del Centro Urbano se integren al desarrollo. En la Ley de Hacienda Municipal queda asentado que dichos lotes deben incorporarse al desarrollo, tanto por la carga impositiva puesto que dicho impuesto predial aplicado a los terrenos baldíos es superior a los que ya cuentan con alguna construcción. Por otra parte se menciona la reducción de impuestos y de los estímulos fiscales destinados al fomento de la inversión productiva y la generación de empleos. Esta motivación debe ser parte importante de la base legislativa para incluir directamente con uno de los agentes de la economía: el suelo y su incorporación al desarrollo urbano.

En lo correspondiente a la empresa Naviera, la legislación establece que "las personas físicas o morales que pretendan realizar obras o actividades, públicas o privadas, que puedan causar desequilibrios ecológicos o rebasar los límites y condiciones señalados en los reglamentos y las normas técnicas ecológicas emitidas por la Federación para proteger el ambiente, así como cumplir los requisitos que se les impongan, deberán contar con previa autorización de la Secretaría, en materia de impacto ambiental". Además de que se regula su registro y la aplicación de tarifas, indicando que le corresponde a la Secretaría "inspeccionar, otorgar concesiones y permisos, fijar las normas técnicas y tarifas (XII) de "todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones". Además de (XIII) Regular, promover y organizar la marina mercante. Por último (XIX), "Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua.

Para completar la estructura, se rescata lo indicado en la reglamentación, pues la Secretaría de Turismo es responsable de "Formular y conducir la política de desarrollo de la actividad turística nacional. En general promueve, registra, autoriza precios y tarifas, vigila, estimula todo lo relacionado con esta rama de actividades económicas." Por su parte el Patrimonio Nacional se compone de los Bienes indicados, definiendo sus conceptos, resaltando, para este caso que los bienes de uso común (art. 29), son: "el mar territorial, la zona federal marítimo terrestre, los diques, muelles, escolleras, etc., reglamentando lo concerniente a permisos y definiendo su jurisdicción y lo relativo a las instalaciones marítimas, de la zona contigua y de la soberanía nacional sobre estas aguas.

En la propuesta de la empresa Naviera, es importante señalar que "las embarcaciones que presten servicio público de cabotaje o de navegación interior, no necesitarán concesión, sino permiso de la Secretaría de Comunicaciones", siendo un proceso más sencillo. Además, por parte de la Ley de fomento a la Marina Mercante que señala como objetivo principal "fomentar el desarrollo de la marina mercante de México", tiene varias alternativas que consiste en la operación de embarcaciones de origen extranjero y que pueden estar exentas del pago de derechos de importación hasta por

cinco años, a cuyo término puedan registrarse mexicanas. La base para esta alternativa la empresa mexicana debe contar con un número igual de embarcaciones o se pueda tomar la suma del tonelaje de registro bruto (TRB). Es decir si una empresa naviera desea ampliar su flota que consiste en cinco embarcaciones de 1,000 TRB cada una, puede solicitar cinco embarcaciones de 1,000 tons o una de 5,000 TRB.

El registro de los actos y documentos previstos por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, deberá efectuarse en el Registro Público Marítimo Nacional". Esto asegura que se está obrando conforme a la Ley y se asegura que las embarcaciones definan su propiedad.

Todo lo anterior debe quedar dentro de los programas de desarrollo turístico locales de acuerdo con el programa sectorial turístico del Gobierno Federal, además de promover la planeación, fomento y desarrollo del turismo en forma armónica.

## CAPITULO 4

### PROPUESTA

#### Introducción

A partir del Diagnóstico cabe recordar que la localización geográfica es determinante para definir la condición de su atraso económico, ya que las condiciones naturales son agrestes y están asociadas con el deficiente sistema de enlace, puesto que su condición casi insular la ha hecho depender del transporte marítimo. El mar es un umbral que ha detenido su desarrollo, a pesar de contar con grandes recursos naturales, además de históricos, contando con las Pinturas Rupestres y las Misiones que son otro recurso importante.

La parte histórica de los sucesos socioeconómicos han dejado la huella de haber sido explotados sin un plan regional y no dejaron la infraestructura para poder tener una economía autosostenedora.

Por su parte del Marco teórico se rescata que las desigualdades regionales están definidas en México, también registrado por diferentes sucesos que han dejado la primacía al centro del País, su capital. El problema científico es "analizar las interrelaciones causales del mismo sistema", por lo que se plantean las teorías de circulación acumulativa, que son en gran parte las responsables de su lento desarrollo. Por su parte la Teoría de Polos de Desarrollo mencionan que se debe tener una empresa que sea el motor para su autoimpulso y tener un efecto propulsor, cuya naturaleza autosostenedora del crecimiento resultará de los enlaces que se logren realizar, generando economías de escala. Esta empresa está dada en la figura de una Naviera, que viene a tener como transporte la doble finalidad de enlace y ser promotora de otras actividades, en especial la del Turismo regional, que debe estar acorde con la coordinación que se convierte en condición *sine qua non* en la planeación.

Por su parte quedan dos elementos que deben quedar en esta sección, los aspectos multidisciplinarios en el desarrollo y su condición de que el recurso agua es limitado.



La problemática del estado de Baja California Sur tiene en consecuencia una gran dependencia del transporte vía marítima, que incide en la falta de vinculación regional, especialmente la ciudad de La Paz. Esto ha sido el resultado del análisis realizado de algunos sucesos históricos relacionados con aspectos marítimos y urbanos, planteados a partir de una serie de datos socioeconómicos, sustentados por referencias teóricas y legales para determinar las alternativas del desarrollo de la región en estudio y consolidar su impulso, tomando en cuenta sus limitaciones (lejanía, falta de agua, escasos motivadores socioeconómicos) y la participación urbana y regional declarados.

Aunque pueden existir otras alternativas para su desarrollo, el presente trabajo se orienta hacia una de ellas, la del fomento a la comunicación intra e interregional, con la finalidad de integrar a los agentes económicos del desarrollo y ser uno de los aspectos del despegue económico regional.

Objetivo general de la propuesta

Con la finalidad de expandir y diversificar la economía regional se plantea incrementar la participación del estado y la región de La Paz en el crecimiento económico del país a través de la promoción de la marina mercante, la integración del centro urbano dotándolo de infraestructura urbano portuaria con un sólido futuro económico, que permita la creación de mayores oportunidades de desarrollo y en beneficio del bienestar social de todos los ciudadanos, preservando el medio ambiente y el patrimonio histórico del estado.

Los mayores retos son mejorar la transportación interna, el sistema de distribución dentro del estado, hacia otros estados y naciones. Esto incluye un mejor sistema de servicio aéreo, fletes terrestres y marítimos para incrementar el acceso a los mercados potenciales de bienes y servicios de Baja California Sur.

La región debe intentar sobreponer alguna de sus desventajas de localización a través de esta estrategia agresiva de desarrollo económico que combina la identificación efectiva de clientes probables, incentivos de mercadeo, adiestramiento y ubicaciones, para convertirse en un competidor muy exitoso entre los estados de la región (Baja California Norte, Sonora, Sinaloa y Chihuahua).

La meta que se persigue es el establecimiento de una estructura unificada para el entendimiento de metas comunes de todos los sectores y la provisión de un marco para que todos los sectores trabajen dentro de las metas de desarrollo económico regional. De acuerdo con lo propuesto por Perroux, la empresa naviera será el motor que reactive la economía regional.

Para realizar los enlaces en las costas estatales mencionados en el Diagnóstico (Océano Pacífico y Golfo de California), se requiere de embarcaciones que tengan la facilidad de usar la escasa infraestructura portuaria, además de ser promotores de nueva infraestructura marítima y de ser integradoras del desarrollo. Por todo lo expuesto, se plantea A) el impulso a la Marina Mercante a través de una empresa naviera que realice la vinculación e integración regional marítima en tres escalas y B) la ampliación del Malecón de La Paz.

Por su parte en el aspecto del recurso agua potable, se debe tomar en cuenta las limitaciones de este recurso para promover 1) Cultura del uso del recurso, 2) Alternativas para la obtención de este recurso y 3) Los costos para la obtención del recurso.

Se debe tener en mente que el principal objetivo es la integración de los agentes económicos del desarrollo: suelo, iniciativa privada (servicios, administración y comercio), transportistas aéreos y terrestres, gobiernos Federal, Estatal y Municipal para consolidarse en una empresa prestadora de servicios navieros.

#### ◆ A) Impulso a la Marina Mercante

Se plantea a La Paz como eje socioeconómico y de servicios en la Península, debido a que cuenta con infraestructura de servicios a nivel regional (hoteles, restaurantes y comercio) y atractivos naturales, contando con amplia experiencia en la comunicación con los puertos mencionados.

Las tres escalas mencionadas son :a) local, b) intrarregional y c) interregional.

Operación en general

La Naviera, constituida por los diferentes niveles de Gobierno y la Iniciativa Privada, establecida a través de un fideicomiso, denominada la "Empresa", se plantea la operación en la siguiente forma:

1.- La promoción de cruceros en sus distintos niveles, locales, nacionales e internacionales.

2.- La captación de viajes promovidos por las agencias de viajes incluidas en la Empresa.

La transportación aérea de los pasajeros desde sus lugares de origen (y en sentido contrario) hacia La Paz, realizando el cambio del modo de transporte al terrestre para llevarlos a los centros de alojamiento y su posterior permanencia a bordo de la embarcación, según sea el caso.

3.- Visitas guiadas al interior de la (s) ciudad (es), promocionando el Comercio local.

4.- Embarque para los diferentes destinos (local, inter o intrarregional).

5.- Desembarque y atención al visitante.

6.- Visitas guiadas al interior de la (s) ciudad (es), promocionando el comercio local.

7.- Retorno a los lugares de hospedaje.

8.- Retorno a lugares de origen.

Operaciones en cada escala:

Para poder comprender las escalas, se definen a continuación cada una de ellas.

#### a) Local

La Bahía de La Paz se ubica al norte de La Paz, localizando al oriente las islas de Cerralvo, Espíritu Santo y al norte San José y el Pardito, principalmente.

Este conjunto de islas es visitado por turistas que están en busca de aventuras asociado al ecoturismo, sobre todo en las condiciones naturales que se presentan, tranquilidad, aguas cristalinas y abundante pesca. Cabe hacer referencia a que en las vecindades de Isla Cerralvo se presenta como atractivo la observación del tiburón martillo<sup>40</sup>.

El tipo de equipo requerido es mínimo, ya que se puede contar con embarcaciones con motores fuera de borda y equipo para acampar, tales como tiendas de campaña, asadores, etc.

Los recursos son las vistas naturales, el remanso de las aguas cristalinas y la propia naturaleza de las islas.

---

<sup>40</sup> Sphyrna Lewini. Klimley et al 1981.

Por su parte las desventajas son las propias de las incomodidades y, en su caso, los riesgos de estar en un lugar natural, tales como las molestias de los insectos y la insolación, que se pueden prevenir con algunos de los remedios que se venden en las farmacias. Por su parte, al bajar con equipo de buceo, se debe asegurar que el turista cuente con buena salud, además de esto, estar apoyado por expertos en buceo submarino y médico hiperbárico.

Se plantea el siguiente programa de actividades:

Día	Actividad
1	Llegada a La Paz, transportación a la embarcación.
2	Viaje a la Isla Espíritu Santo. Acampada.
3-5	Visitas a playa La Despensa, Los Candeleros y Ensenada Grande. Incluye natación, buceo con snorkel, escalada y exploración a la isla.
6	Visita a los leones marinos
7	Visita a isla Bonanza
8	Salida de la isla del Espíritu Santo hacia La Paz. Descanso en hotel. Cena de despedida.
9	Regreso al lugar de origen.

El costo es de \$1,300 dólares, incluye la transportación aérea Los Angeles- La Paz- Los Angeles, además de las actividades presentadas.

Las necesidades de infraestructura son mínimas, ya que las embarcaciones son de poco calado y se pueden dejar en la playa, para observar las aves y mamíferos marinos, además de realizar actividades subacuáticas o ejercitarse en kayak.

Las limitaciones correspondientes están relacionadas con las estadías, el suministro de alimentos y con el personal, ya que se plantea su permanencia en las diferentes actividades. Por otra parte está la limitación del impacto ambiental, por lo que se deberá estar asegurado de que la basura se recolecte a diario, proponiéndose tener equipos sanitarios portátiles para ser utilizados por los turistas. Respecto al impacto social negativo es la creación de diferentes empresas que entren en competencia desleal, debiendo cuidar que las ofertas de paquetes estén reguladas por las autoridades y por las Cámaras de Comercio, Turismo y Servicios locales.

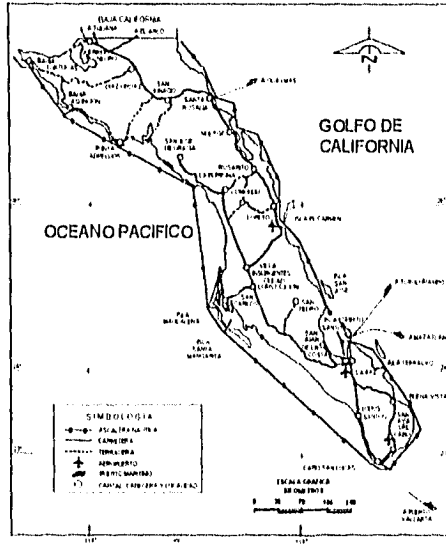


Fig. 16 a) Enlaces intrarregionales marítimos, ambas costas de B. C. S.

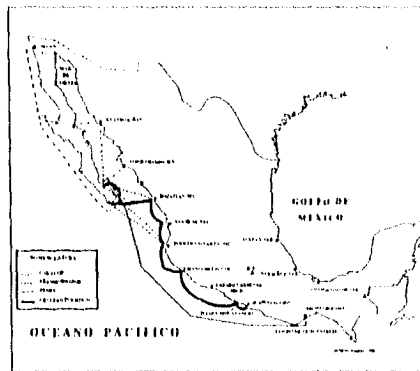


Fig. 16 b) Red de enlaces regionales marítimos en el O. Pacífico.

Las ventajas están relacionadas con el propio desarrollo, que genera empleo, teniendo un positivo impacto socioeconómico, debido a la derrama económica directa e indirecta, además, se asientan las bases para infraestructura que satisfaga las necesidades de los barcos de mayor capacidad, generando otras actividades conexas al mismo, tales como reparación y construcción de embarcaciones, al igual que la venta de artesanías, elementos protectores contra los elementos y los insectos y sobre todo la captación de ingresos por lo relacionado con la industria alimenticia.

Los instrumentos legales plasmados en el capítulo anterior, tratan en forma general lo relacionado a las empresas navieras, fomentando la seguridad de los turistas, entre otros.

Por su parte los instrumentos financieros pueden ser varios, incluyendo los del abanca privada o de fomento y desarrollo.

#### b) intrarregional

Asociado al Plan de la Escalera Náutica propuesta en el proyecto para Baja California Sur (1993), se propone el funcionamiento de ésta escala es la de recorrer diferentes lugares del estado, proponiéndose diferentes rutas: (fig. 16 a)

Ruta b1) Santa Rosalia, Loreto/Nopoló, Puerto Escondido, Bahía Concepción, La Paz, pudiéndosele llamar la ruta misional-pinturas rupestres. Es interesante señalar que esta ruta tiene diversos atractivos.

Santa Rosalia con su sabor francés-calliforniano, que destaca la iglesia que fue diseñada por Eiffel; Loreto/Nopoló, es un polo de desarrollo turístico, cuenta con un campo de golf, además se encuentra la primera misión que por muchos años fue la capital de Las Californias, también se encuentran pinturas rupestres, en la cercanía a estos lugares. La soledad y lo aislado de la región brindan un atractivo especial, ya que su condición semidesértica presenta amaneceres y atardeceres únicos.

Ruta b2) La Paz Los Cabos. Esta ruta alterna, recorre playas seguras, además de poder admirar las cascadas de arena. Llegando a San José del Cabo, cabecera municipal, se puede visitar el estero de San José, además de admirar su estructura sudcaliforniana.

Ruta b3) Bahía Magdalena, Puerto Adolfo López Mateos Asunción, Guerrero Negro. Esta otra ruta alterna presenta singulares atractivos, principalmente por la llegada de

las ballenas, además de que en Guerrero Negro se localiza la salinera más grande de México y segunda en el mundo. El Canal de Las Elenas, que comunica Puerto Adolfo López Mateos con Bahía Magdalena es de una belleza incomparable. Se puede acampar en las dunas y comparar lo tranquilo del canal con lo enérgico del Océano Pacífico.

El tipo de equipo que se requiere es de l) embarcaciones tipo

1) Nombre del buque	M/V Sea Lion
Puerto de Registro	Portland, E. U. A
Clasificación	Pasajeros
No. de pasajeros	90
Tonelaje Bruto	99 Tons.
Tonelaje Neto	67 Tons.
Eslora	152 Pies
Manga	32 Pies
Puntal	12 Pies
Calado	08 Pies
No. Pasajeros	61
Tripulación	23

12) Nombre del Buque	M/V Sea Bird
Puerto de Registro	Seattle, E. U. A
Clasificación	Pasajeros
Tonelaje Bruto	95 Tons.
Tonelaje Neto	65 Tons.
Eslora	152 Pies
Manga	32 Pies
Puntal	12 Pies
Calado	08 Pies
No. Pasajeros	71
Tripulación	22

### i3) Great Rivers Explorer

Esta embarcación es muy similar a las descritas anteriormente, está registrada en los Estados Unidos y certificada por la Coast Guard, tiene una eslora de 152 pies, manga de 31 pies, tonelaje bruto de 99.7 tons y con capacidad para 92 pasajeros.

ii) Infraestructura. Al inicio de la gestión se puede contar en La Paz con el muelle fiscal, insistiendo en la promoción de una terminal específica que se trata en la segunda parte de esta propuesta. En Santa Rosalía, Loreto/Nopoló, Puerto Escondido, Bahía Concepción, se cuentan con muelles de turismo y pesca para poder dar servicio a este tipo de embarcación.

Los recursos están cifrados en la propuesta y análisis de la naviera, además de la participación de los agentes relacionados con el mismo.

Las desventajas se presentan al inicio de la operación por no contar con la infraestructura específica, manteniendo en mente que al futuro se debe plantear la necesidad de implementar terminales turísticas para este fin.

La propuesta tiene las siguientes limitaciones, además de las mencionadas en el renglón de infraestructura, las correspondientes al suministro de insumos y el tratamiento de los desechos que no deben causar externalidades en los lugares de las rutas. Por esto mismo se debe tener en cuenta el impacto ambiental.

Las ventajas están relacionadas con el desarrollo, ya que generan empleo, impactando los diferentes niveles socioeconómicos al tener un efecto multiplicador, especialmente en la derrama, generando otras actividades, tales como el transporte, y alimentos.

Los instrumentos legales y financieros están tratados en el renglón descrito.

c) interregional (Guaymas, Topolobampo- Chihuahua, Altata, Mazatlán, Manzanillo, Puerto Vallarta, Acapulco).

Análisis En virtud a que reviste particular interés el enlace interregional, se presenta el análisis de una naviera que enlace los principales puntos entre Baja California Sur y el Continente. (fig. 16 b)

Ante los cambios que se presentan actualmente en el transporte marítimo y en vista de la demanda insatisfecha de algunos servicios de comunicación oceánica, el proyecto para la operación de una flota de embarcaciones que enlace algunos de los



principales puertos de la Península de Baja California Sur con el Continente, representa una oportunidad de negocio que tiene una atractiva rentabilidad.

El proyecto de crear una línea marítima de embarcaciones de alta velocidad se fundamenta en:

- a) La magnitud de la demanda histórica de servicios de transporte rápido entre los puertos de la Península de Baja California Sur y el Continente,
- b) Alternativa para el transporte y enlace entre los estados costeros del Mar de Cortés
- y c) El rendimiento esperado del proyecto (que se definirá en el análisis económico)

El riesgo del negocio se minimizará:

- 1.- Explotando las rutas cuya demanda comprobada sea substancialmente mayor a la oferta actual.
- 2.- La compra de embarcaciones tipo catamarán a un razonable costo de adquisición o fletarlas a casco desnudo a largo plazo.
- 3.- Ofreciendo un servicio efectivo, consistente en la rapidez, puntualidad, frecuencia y calidad de los servicios entre los puertos a servir.
- 4.- Adicionar nuevas embarcaciones a través de compra o fletar a través de financiamientos con créditos blandos.

La inversión inicial de capital de trabajo en el proyecto se estima del rango de 1'500,000 a 2'000,000 de dólares, financiándose aproximadamente 12 millones de dólares para la compra o fletamento de las embarcaciones con créditos que serán otorgadas por el vendedor o el constructor de las embarcaciones.

Se estima que el proyecto es autofinanciable al 65% de ocupación promedio de las embarcaciones a una tarifa de 35 dólares (EUA) por pasajero (\$262.50)<sup>41</sup>. Por cada 10% de incremento en la ocupación se calcula que la tasa interna de rendimiento que genera el proyecto para el inversionista es superior al 30%.

Para el presente estudio se tomó en específico la siguiente ruta:

La Paz - Topolobampo - La Paz

La Paz - Altata - Mazatlán

Mazatlán - Altata - La Paz

La Paz - Loreto - La Paz

---

<sup>41</sup> El dolar se cotiza a \$7.50 M. N. (agosto 1996) (N. del A.)

La Paz - Cabo San Lucas - La Paz

Número de embarcaciones: 2 catamaranes de 330 pasajeros en sus dos clases.

Itinerario

-- Ruta Topolobampo - La Paz - Topolobampo (martes a domingo)

Salida Topolobampo	08:00	Llegada a La Paz	10:20
--------------------	-------	------------------	-------

Salida La Paz	18:00	Llegada Topolobampo	20:20
---------------	-------	---------------------	-------

-- Ruta La Paz - Loreto - La Paz (cada tercer día)

Salida La Paz	11:00	Llegada a Loreto	13:30
---------------	-------	------------------	-------

Salida Loreto	13:30	Llegada a La Paz	16:00
---------------	-------	------------------	-------

-- Ruta Mazatlán - Altata - La Paz - Altata - Mazatlán

Salida Mazatlán	08:00	Llegada a Altata	10:30
-----------------	-------	------------------	-------

Salida Altata	10:30	Llegada a La Paz	14:15
---------------	-------	------------------	-------

Salida La Paz	15:00	Llegada a Altata	18:45
---------------	-------	------------------	-------

Salida Altata	18:45	Llegada a Mazatlán	21:30
---------------	-------	--------------------	-------

En todos los viajes se consideran 10 minutos de estancia en puerto para embarque/desembarque de pasajeros. La provisión se suministra en La Paz.

Para definir el equipo necesario, específicamente en el aspecto de embarcaciones, se hace el siguiente estudio con tres tipos de buque para realizar este tipo de enlace, además se plantea la opción de efectuar recorridos a mayor escala, realizando cruceros por el Océano Pacífico, recorriendo desde La Paz, B. C. S. hasta Acapulco, Gro. (y en sentido inverso).

c1) Para los enlaces propuestos:

Alternativa A.- Catamarán tipo SES (Surface Effect Ship). Se caracteriza por dos hélices que arrojan aire dentro del túnel formado por los dos cascos del buque, formando un colchón de aire que levanta el buque, disminuyendo la fricción con la superficie del agua. Sus características técnicas son:

Eslora

35.25 m

Manga	11.50 m
Calado	2.15 m (sin colchón de aire)
Calado	0.70 m (con colchón de aire)
<b>Pasajeros:</b>	
Clase turista	290
Clase de lujo	40
Total	330
Cabina	Aire Acondicionado
Propulsión	Dos motores diesel MWM accionando Dos waterjets KaMeWa Dos motores para las propelas
Velocidad máxima	50 nudos
Velocidad de servicio	45 nudos

**Alternativa B. - NANTUCKET SPRAY**

Eslora	37.03 m
Manga	15.61 m
Pasajeros	360 en asientos tipo avión (Incrementándose a 447)
Cabina	Aire Acondicionado
Servicios	Restaurante y bar
Propulsión	Dos motores diesel Deutz, accionando Dos waterjets KaMeWa
Velocidad máxima	32 nudos (100% capacidad de pasaje)

**Alternativa C. - WESTMARAN 3700**

Eslora	37.00 m
Manga	9.50 m
Pasajeros	322 (En Asientos Tipo Avión)
Cabina	Aire Acondicionado
Servicios	Restaurante y bar

Propulsión	Dos motores diesel MTU accionado Dos waterjets KaMeWa
Velocidad máxima	43 nudos
Velocidad de servicio	40.5 nudos a 100% de potencia máxima continua y 50% de carga

## c2) Cruceros

Otro aspecto que cabe señalar es el enlace turístico por el llamado "Caribe Mexicano". Se plantea la alternativa de usar embarcaciones tipo North Star. Esta embarcación de la empresa Exploration Cruise Lines está registrada en Las Bahamas, con una eslora de 295 pies, Manga de 46 pies, tonelaje bruto 3,095 tons, velocidad de crucero de 13.5 nudos, con capacidad para 156 pasajeros. (figs. 17 a y b).

El recorrido que se propone es bajo el siguiente Itinerario:

Día	Salida de	llegada
Sábado	La Paz, B.C.S	domingo a Cabo San Lucas, B.C.S.
Domingo	Cabo San Lucas	lunes a Mazatlán, Sin.
Lunes	Mazatlán, Sin.	martes a San Blas, Nay.
Martes	San Blas, Nay.	miércoles a Puerto Vallarta, Jal.
Miércoles	Puerto Vallarta, Jal.	jueves a Manzanillo, Col.
Jueves	Manzanillo, Col.	viernes a Ixtapa/Zihuatanejo, Gro.
Viernes	Ixtapa/Zihuatanejo, Gro.	sábado a Acapulco, Gro.

En el viaje de regreso se hace la misma ruta en sentido inverso, llegando a La Paz el sábado concluyendo otro viaje.

Los precios que se operan son desde \$1,199 dólares (US Cy) hasta \$1,799, incluyendo un descuento de tarifa aérea desde Los Angeles, que en caso de comprar



el paquete antes del inicio de la temporada, la transportación aérea desde el lugar de origen se puede otorgar por la propia empresa.

#### Proyecciones Financieras

Las proyecciones de flujo de efectivo están basadas en niveles de pasajeros al 65%, las tarifas son aproximadamente 57% más altas que la tarifa más baja (Clase Salón, especificado para agosto de 1996 de \$150.00) del transbordador (cuya clase Turista es el mismo precio)<sup>42</sup> y 52% más bajas que los servicios aéreos.

#### Requerimientos de inversión

La empresa comenzará con un capital inicial totalmente suscrito de 1'500,000 a 2'000,000 de dólares. De este monto se destinarán 845,000 a los gastos preoperativos, a la adquisición de refacciones, compra de sistemas y programas de computación para el mantenimiento preventivo y contabilidad, honorarios de asesores externos especializados y otros gastos.

El resto se utilizará como capital de trabajo para mantener una liquidez adecuada en la etapa de arranque donde se espera que los niveles de ocupación sean más bajos que el punto de equilibrio.

La tasa interna de retorno, después de impuestos esperada sobre la inversión inicial se ha calculado en 30% por cada 10% de incremento en la ocupación, lo que indica que hay un amplio margen para variación en los supuestos.

Tomando como base el valor de la embarcación en 12 millones de dólares, se plantea el análisis financiero correspondiente. (En la tabla 1 se indica el análisis correspondiente).

Se cuenta con 330 asientos, a un precio de 35 dólares cada uno. La ocupación se realiza al 65%. Es importante hacer notar que estas cifras se basan en una utilización de las embarcaciones por 6 días a la semana y por 10 meses al año, con la finalidad de que la tripulación descanse y se le dé mantenimiento preventivo. Respecto al capital, el crédito del 40% se amortiza en 10 años.

Debido a que no se cuenta con una terminal portuaria turística, se puede iniciar las operaciones en el muelle fiscal, haciendo las adecuaciones correspondientes. En la

---

<sup>42</sup> Se debe tomar en cuenta el tiempo de viaje, que en Transbordador es de 17 horas. (N. del A.)



segunda etapa de la propuesta se hace el planteamiento para la terminal portuaria turística que daría servicio a este tipo de embarcaciones.

#### Análisis de Riesgos

Los riesgos que representan el presente proyecto, son similares a aquellos que se corren al entrar a la industria del transporte marítimo, se pueden dividir en dos: los riesgos relativos a i) operar en México y ii) los riesgos intrínsecos al negocio.

i) Al otorgar el servicio de transporte marítimo de pasajeros en México se enfrentan los siguientes riesgos:

La operación de rutas es una concesión otorgada por el Gobierno Federal a los particulares, por lo que se está expuesto a que estas concesiones se cancelen o se expropien.

Las tarifas se cobrarán en pesos y el 40% de los costos, incluyendo el pago de los fletamentos está en USD, por lo tanto el impacto de una devaluación puede ser importante.

ii) Los riesgos inherentes a la operación naviera son:

La falta de demanda de los servicios que se prestan, que se traduce en bajos niveles de ingresos.

La avería o siniestro de un buque.

Una alza del precio del combustible que impacte seriamente los costos de operación.

El bloqueo de un puerto por desastre natural y que el buque quede atrapado.

Necesidades de infraestructura. Debido a que La Paz no cuenta con instalaciones para este tipo de embarcación, se puede atracar en los muelles que se localizan en el Puerto de Altura de Pichilingue.

Las limitaciones que presentan estas alternativas están sujetas, como se mencionó anteriormente a la implementación de la naviera y de formalizar las necesidades de la misma. Por su parte el impacto ambiental que puede presentarse en el suministro de combustible y agua, ya que la terminal no cuenta con ductos específicos para estos, creando focos de atracción negativos (vendedores ambulantes, prostitución, entre otros); en caso de no controlarlos, pero que se pueden evitar por ser un Recinto Portuario ofertado a la Iniciativa Privada, llamada Administración Portuaria Integral (API).



Las ventajas pueden ser mayores al tener efectos positivos, porque en este desarrollo requiere de empleos relacionados directamente con la propia actividad y con las empresas colaterales. Teniendo en consecuencia un impacto socioeconómico al presentar mayor derrama económica y generando otras actividades conexas.

Respecto a los instrumentos legales y financieros, corresponde a Turismo, Fomento a la Marina Mercante y los concernientes a estímulos fiscales detallados en los mismos, tales como el indicado en la exención de impuestos durante cinco años a las embarcaciones que se registren en México, principalmente.

Los participantes en el desarrollo económico regional en la rama del turismo son:

Gobierno Federal: FONATUR, SECTUR, Puertos Mexicanos, SECOFI, INEGI, Bancomex, Focir, Instituciones de Estudios de Posgrado e Investigación.

Gobierno Estatal: Secretaría de Desarrollo, SECTURE, SCT.

Gobierno local: Funcionarios de municipios locales, Fondo Mixto de La Paz, Fondo Mixto de Los Cabos.

Sector Privado: Asociación de Hoteleros de La Paz, Asociación de Hoteleros de Los Cabos, Asociación de Hoteleros de Buena Vista, Industria de Bienes Raíces Comerciales, Cámara Nacional del Comercio, Turismo y Servicios de La Paz, Ejidos.

Internacional: Comisión de California.

En síntesis se menciona que se deben aprovechar las ventajas que ofrece el medio natural a través de la realización de enlaces marítimos en sus tres escalas propuestas (local, intrarregional e interregional). El enlace oblegado por ser necesaria la transportación para comunicar a los estados costeros del Golfo de California y ser un atractivo turístico y, básicamente, el motor empresarial en esta visión turística.

Cada una de las escalas presenta una alternativa para el desarrollo, tanto en la microrregión como a nivel macro. Por su parte el análisis económico resulta positivo por lo que la viabilidad del proyecto es óptima, puesto que asegura economías de escala, controlando los impactos ecológicos y fomentando la economía.

#### ◆ B) Impulso a la infraestructura portuaria turística

##### Antecedentes

En la sección anterior se ha planteado la necesidad de contar con una empresa naviera en sus distintas escalas: local, intrarregional e interregional. También se ha

hecho mención de la necesidad de contar con infraestructura portuaria turística específicamente para que estas escalas estén en plena operación.

Por sus condiciones debe definirse la actual evolución de sus muelles y sus propias limitaciones. En esta sección se trata de conjuntar todos los medios para lograr un desarrollo sostenido, mediante la integración de los agentes mencionados (suelo, instancias gubernamentales, iniciativa privada y el sector social).

Las embarcaciones hacen su atraque en el puerto específicamente en los muelles tanto el Fiscal, localizado en las inmediaciones del Centro Urbano, al igual que el muelle pesquero localizado en Pichilingue y los dedicados al transbordador en esta misma zona. Respecto al manejo de pasaje, solamente estas últimas instalaciones son propicias para estas actividades. Se ha mencionado que el puerto de Pichilingue se ubica a 17 km del Centro Urbano, por lo que es necesario plantear la alternativa de una terminal marítima que enlace los agentes económicos con el propio desarrollo urbano, siendo este el principal objetivo del cual se expone el siguiente estudio.

La Ciudad y Puerto de La Paz, Baja California Sur (fig. 18), capital estatal, ha sido designada de vocación turística especializada a nivel federal. Ubicada en un punto geográfico de excelencia y contando con las bellezas naturales específicas que la hace atractiva a la región, por sus aguas tranquilas que atraen a los turistas especializados en el buceo autónomo; las cascadas de arena submarinas, las ballenas en su apareamiento, entre otros. Razón por la cual debe ser desarrollada con un enfoque distinto al tradicional de playa. (fig. 19)

El planteamiento presentado incluye también la ampliación del paseo costero denominado Malecón, por cumplir funciones económicas, tanto de nodo de enlace marítimo y terrestre como por ser un paseo para propios y visitantes, apoyando el desarrollo local y regional. (fig. 20)

Actualmente la ciudad cuenta con este tradicional paseo que sirve de enlace entre los principales puntos de la ciudad. Con una longitud definida de 7 km que pueden prolongarse hasta por lo menos 30 más en una etapa inicial, incluyendo el corredor turístico y de servicios hacia el Puerto de Pichilingue en un sentido y hacia el aeropuerto en dirección a Tijuana. En la actualidad cuenta con tres carriles para el

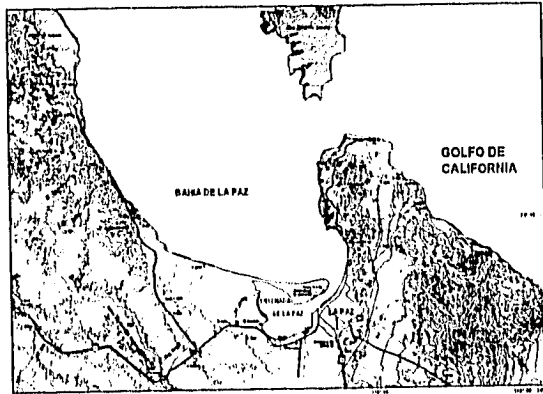


Fig. 18 Bahía de La Paz y región insular.

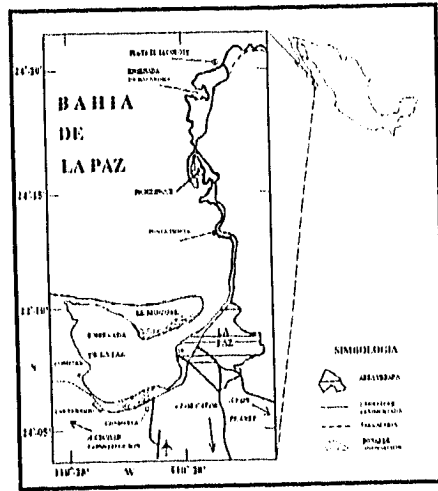


Fig. 19 Centro Urbano de La Paz y Pichilingue.



Fig. 20 Centro urbano y área costera (fotografía aérea).

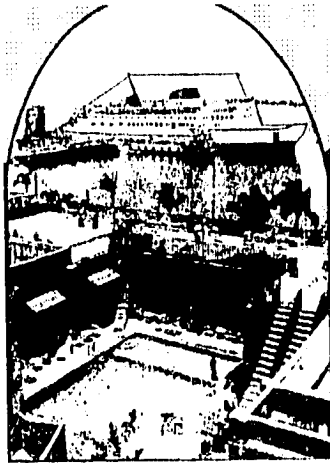


Fig. 21 Vista general del muelle fiscal y Transbordador atracado.

transito vehicular y dos aceras para peatones. Uno de ellos, el que se encuentra cercano a los umbrales, es recorrido por residentes y visitantes.

Respecto a esta vialidad, el propósito es extender este paseo a cuatro carriles para tránsito y dos para estacionamiento vehicular (en ambos lados de la vialidad); además de un amplio paseo que motive la presencia de visitantes nacionales y extranjeros. Cabe aclarar que no es el único atractivo, ya que la finalidad de esta ampliación es construir un muelle turístico ex-profeso que atienda embarcaciones de 30 m de eslora que realicen cruceros cortos por el Golfo de California, aprovechando los recursos naturales con los que cuenta la Península. Esta ampliación es factible desde diferentes puntos de vista: a) técnico: debido a que cuenta con especialistas en desarrollos costeros y construcción de este tipo; b) el nivel medio del mar no es problema porque el límite de la ampliación propuesta sería el canal natural de la ensenada; c) no requiere de obras de protección, tales como espigones o rompeolas, puesto que está naturalmente protegida contra oleajes y d) no genera gasto extra porque no requiere de expropiar terrenos.

El apoyo al desarrollo local estaría dado por el reordenamiento urbano de la zona, con la finalidad de atraer capitales de inversión en apoyo a las actividades colaterales que se desarrollen.

#### Objetivos de la ampliación del malecón

General. Se pretende analizar la alternativa del desarrollo económico de la región, impulsando la infraestructura del transporte con la ampliación del Malecón de La Paz, cuya finalidad es ampliar esta vialidad y definir una terminal marítima turística de mediana escala en apoyo a la reestimulación de la actividad económica local y regional.

Particulares: 1.- Impulsar las inversiones en el desarrollo de la terminal marítima en los aspectos turístico y comercial. 2.- Reactivar la economía local y regional aprovechando los cruceros de mediano alcance, ya que es económicamente más rentable. 3.- Aprovechar la infraestructura existente, con lo que disminuye costos, al no haber afectación ni expropiación de terrenos. 4.- Aprovechar las condiciones locales para el desarrollo de este tipo de embarcaciones, al no tener que realizar obras de protección y dragado para la operación y maniobras en el puerto. 5.-

impulsar la economía regional al ser un punto de enlace por las vías terrestre, marítima y aérea. 6.- Aprovechamiento de la infraestructura instalada y redensificación de la zona para áreas comerciales.

#### Alcances

El presente proyecto pretende cubrir una necesidad inmediata: el apoyo a la economía de la localidad. Las futuras proyecciones, en su enlace con el desarrollo urbano-portuario y turístico del corredor La Paz- Pichilingue, serán continuidad de un Programa de Rehabilitación costera, ideado por la Zona Federal Marítimo-Terrestre y Terrenos Ganados al Mar (ZOFEMAT), en el que se intenta redefinir usos de suelo y mantener una imagen Urbana adecuada al desarrollo de La Paz.

El proyecto tiene dos productos: a) económico, y b) ecológico. El primero se centra en la terminal costera para recibir pasaje que incluye asistencia técnica y servicios comerciales, que estarán en la zona comercial, tanto en el andador turístico como en la zona frente a la misma. Esta última se caracteriza por localizar diferentes restaurantes y servicios cercanos al Centro Urbano, que básicamente es comercial.

\*\* Esta alternativa tiene dos objetivos: 1) apoyar la redensificación urbana desde los umbrales costeros hacia el interior y 2) generar nuevas fuentes de trabajo. Todo esto asociado a la red de transporte urbano y a su propia imagen. (fig. 22)

El nicho económico que se inserta es el relacionado con la comercialización de los servicios, planteando la alternativa de realizar cruceros por la zona de la Islas, con énfasis en lo que respecta a buceo autónomo, haciendo el despacho controlado desde estas instalaciones. Con esto se asegura el control ecológico, ya que las diferentes embarcaciones menores (yates y lanchas) surtas en el puerto y que se encuentran dispersas en el propio canal, se les daría un control y apoyo turístico.(fig. 23)

El segundo está relacionado con la continuidad de los planes de desarrollo, ya que este proyecto reforzaría el despegue de las marinas turísticas que ya están en operación y de las que se están proyectando que, por razones de la crisis económica por la que atraviesa nuestro país, se han detenido. Es importante señalar que dicha construcción incrementaría el control ambiental en lo que respecta a la contaminación de la Bahía de La Paz, que plantea integrarse al sistema de drenaje y evitar que las embarcaciones tengan vertimientos al mar.

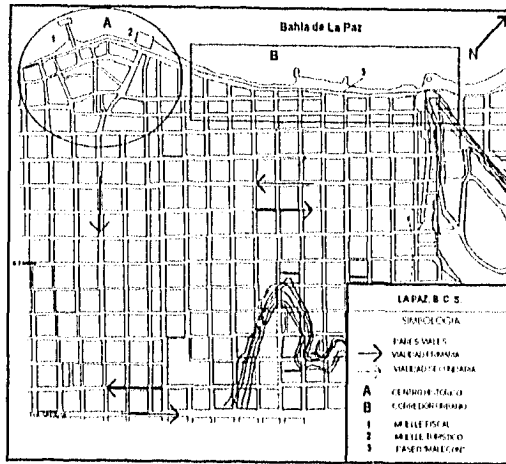


Fig. 22 Vialidad principal en el centro Urbano.

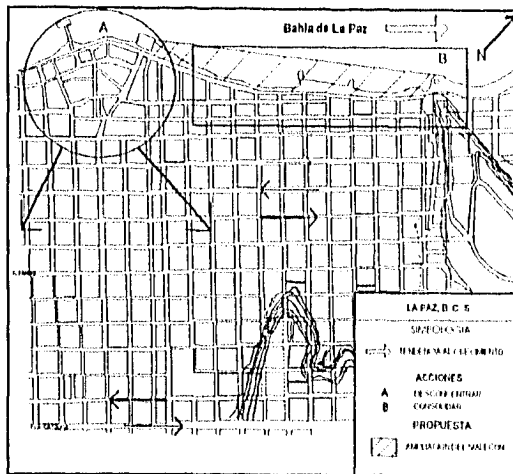


Fig. 23 Tendencia al crecimiento y acciones a realizar.

Ventajas. El impacto regional es de gran visión, puesto que es el punto de enlace con el Municipio de Los Cabos y con el desarrollo turísticos de Loreto y en apoyo a la zona de Guerrero Negro en el norte del Estado ya a Bahía Magdalena, principalmente.

Debido a que no se cuenta con la infraestructura adecuada y necesaria para impulsar y ampliar las actividades comerciales, marítimas y turísticas en el Malecón de La Paz, la alternativa de la ampliación del mismo conlleva a consolidar un subcentro urbano con enlace marítimo a través de una terminal marítima. Integrando lotes baldíos al desarrollo, a través de incentivos para desarrollar posadas, restaurantes y áreas comerciales. Cabe hacer notar que uno de los atractivos de La Paz es el Malecón; sin embargo su estado actual con numerosas tiendas vacías, lotes baldíos, su infraestructura incongruente y sin una imagen urbana definida, viene a ser un paso de tránsito común. La finalidad es definir precisamente su imagen urbana muy dispersa, que pueda declararse a través de los instrumentos de planeación definidos. La Paz se beneficiaría en gran medida con normas de planeación urbana estrictas que brinden un tema unificador a la ciudad. En este aspecto se debe contar con los Colegios de Profesionistas relacionados con este aspecto, tal como el Colegio de Arquitectos, para dar un ejemplo.

Los instrumentos para poder desarrollar estas ideas y propuestas son: Plan Estatal de Desarrollo; Plan Parcial del Turismo; Plan de Desarrollo Urbano de La Paz, incentivos fiscales, reducciones de las tasas de otorgamiento de permisos o financiamientos de bajo costo y las diferentes leyes y reglamentos definidos en el capítulo correspondiente.

#### Estudio Técnico

El propio desarrollo contempla la aplicación y control de las medidas ecológicas para que sea por sí mismo un modelo de aplicación en otras ciudades costeras. Se plantea en la primera etapa la ampliación de la zona costera en 2,200 m en su longitud y un máximo de 200 m de ancho de vía, incluyendo la redensificación de la zona urbana contigua con la finalidad de desarrollarse como zona comercial.

Actualmente la ciudad cuenta con este tradicional paseo que sirve de enlace entre los principales puntos de la ciudad. Con una longitud definida de 7 km, puede prolongarse hasta por lo menos 30 más, en una etapa inicial, incluyendo el corredor turístico y de



servicios hacia el Puerto de Pichilingue en un sentido y hacia el aeropuerto y en dirección a Tijuana. En la actualidad se cuenta con 3 carriles para el tránsito vehicular y dos aceras para peatones. Uno de ellos el que se encuentra cercano a los umbrales, es recorrido por residentes y visitantes.(fig. 24)

Respecto a esta vialidad, el propósito es la extensión de este paseo a 4 carriles para tránsito y dos para estacionamiento vehicular, además de contar con un amplio paseo para motivar la asistencia y dar una imagen urbana en apoyo social. Este no es el único atractivo, ya que la finalidad de esta ampliación es para recibir embarcaciones de 30 m de eslora que están haciendo cruceros cortos por el Mar de Cortés o Golfo de California, aprovechando los recursos naturales con los que cuenta la Península. (figs. 25 a y b)

Iguamente el apoyo al desarrollo local estaría dado por el reordenamiento urbano de la zona con la finalidad de atraer capitales de inversión en apoyo a las actividades colaterales que se desarrollen.

Se llevó a cabo un análisis para jerarquizar los puertos en función de su flujo de pasaje y carga. El resultado del análisis es su importancia que sobresale como puerto de cabotaje en la costa del Océano Pacífico. (Ver anexo A)

El tamaño del proyecto está dado por la comparación de flujos de carga a nivel nacional Esta zona a desarrollar está acorde con los planteamientos del Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de La Paz

Obras civiles complementarias. Se tiene planteado la edificación de la terminal marítima que incluye los servicios portuarios y turísticos con zona comercial, restaurantes, cafeterías y venta de artículos relacionados con la actividad, en forma concesionada, principalmente en participación. Las autoridades correspondientes tienen sus módulos de atención al personal, tanto al pasaje como al embarcado.

Organización. Se propone que exista una entidad ejecutiva, que estaría formada por un Consejo de Administración en el que participan los Fideicomitentes, regidos por las normas y contratos establecidos para tal fin, estableciendo el respectivo Organigrama para su operación, ejecución y control.

El calendario de obras se dará a conocer después de la primera evaluación, para determinar los costos, la cuantificación de obra y la aplicación de los aspectos



Fig. 24 Paseo del Malecón, vista general.

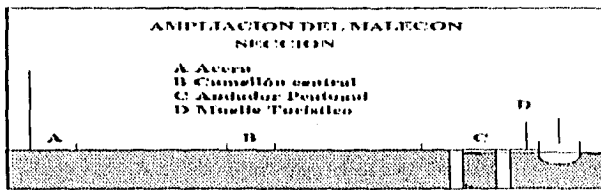


Fig. 25 a) Ampliación del Malecón, sección.

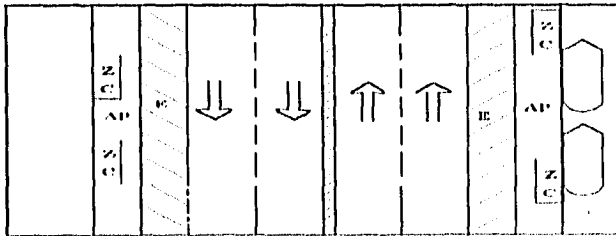


Fig. 25 b) Ampliación del Malecón, vista en planta.

económicos. A su vez, se establece el directorio de proveedores, permisos y financiamiento, definiendo las participaciones de los costos de inversión.

#### Estudio Financiero

La definición de las fuentes de financiamiento se establecen inicialmente con recursos comprometidos del Sector Público, haciendo partícipes a la Iniciativa Privada. Esto es, se busca la participación de los navieros y comerciantes, de la propia ciudadanía principalmente a los dueños de los predios baldíos en la zona a consolidar, como socios, que unidos soliciten créditos a las instancias correspondientes como la Banca de Fomento.

Definidas las necesidades y la aportación de las partes, se destinarán los fondos a la aplicación de las diferentes etapas de la obra y operación del inmueble.

Cabe resaltar que en la actualidad está frenado el crecimiento, debido a la inestabilidad de las cotizaciones, lo que deberá tomarse en cuenta por la fuerte dependencia de los insumos foráneos y buscar alternativas nacionales que puedan resolver esta problemática.

Respecto a la estructura Jurídica, la revisión de los documentos y aspectos legales, se sugiere el Fideicomiso, siendo el más viable, puesto que la federación, el gobierno estatal y el municipal, son socios que "aportan" y controlan la tierra, contando con la facultad para uso de suelo. La sociedad fideicomitida no hace propiedad el suelo. Además se incluye a la Iniciativa Privada, que aporta capital y experiencia en el ramo.

#### Evaluación Técnico-Económica

Toda evaluación conlleva a un balance entre lo positivo y lo negativo, las ventajas y las desventajas de correspondientes. Principalmente surgen todas las bondades del proceso, pero no se debe olvidar que todo cambio exige una alteración, que debe estar en los planes y programas de desarrollo.

Ventajas. 1.- Efectos sobre el desarrollo local: Indudablemente que una primera etapa es la necesidad de contar con mano de obra, que genera empleos en su siguientes fases. 2.- El ambiente geográfico y el ecológico pueden ser mejor controlados al establecerse obras específicas que apoyen las políticas de desarrollo. 3.- En el aspecto social es un proceso integrador al concentrar a la ciudadanía en un ambiente de espacio abierto. 4.- La vitalidad urbana se extiende, dando una mayor fluidez. 5.-

Un aspecto no medible pero si comercialmente vendible es y ha sido, el paisaje, reforzando la imagen urbana con las estructuras que no obstruyen la visual de los paseantes y propios, dándole una imagen específica. 6.- Refuerza las economías micro y macro, ya que enlaza a lugares dentro del mismo Estado y hacia otros estados costeros de Golfo de California y del Océano Pacífico, aumentado por el mercado de los Estados Unidos.

Desventajas. Todo crecimiento cobra aspectos negativos como el posible vandalismo, la prostitución y la generación de economías subterráneas que se evitarían con el estricto control de los mismos usuarios y de la administración correspondiente.

En resumen sobresalen los efectos positivos que estarán permanentes en función de la operación.

#### Financiamiento

En la actualidad dentro del Programa de 100 Ciudades de la SEDESOL, se están desarrollando programas dentro de la Ciudad de La Paz, principalmente en la remodelación del centro Urbano. Uno de los aspectos que se puede aprovechar es la infraestructura creada para continuar con esta obra, a través de los Colegios de Arquitectos y de Ingenieros de la Región; Nacional Financiera, Banobras, Banxico. Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Iniciativa privada, dentro de los cuales se pueden contar con los navieros, son algunos de los instrumentos económicos para el apoyo a esta empresa. La responsabilidad es la participación de las instancias gubernamentales, tanto Federales, Estatales como Municipales y la participación Ciudadana, con enfoque a desarrollarse

Mercadotecnia y Publicidad. Algunos de los mecanismos que se deben concretar son: 1) desarrollar una campaña de publicidad directa; 2) identificar exposiciones comerciales relacionadas con el turismo; 3) anuncios en revistas especializadas; 4) aprovechar las oportunidades de exposición que ofrece el turismo en el estado y 5) planificar giras de promoción en áreas metropolitanas con alta concentración de negocios pertenecientes a las empresas objetivo, vinculando las metas de desarrollo económico con los sectores económicos.

Un aspecto no medible pero si comercialmente vendible es y ha sido, el paisaje, reforzando la imagen urbana con las estructuras que no obstruyen la visual de los paseantes y propios, dándole una imagen específica. 6.- Refuerza las economías micro y macro, ya que enlaza a lugares dentro del mismo Estado y hacia otros estados costeros de Golfo de California y del Océano Pacífico, aumentado por el mercado de los Estados Unidos.

Desventajas. Todo crecimiento cobra aspectos negativos como el posible vandalismo, la prostitución y la generación de economías subterráneas que se evitarían con el estricto control de los mismos usuarios y de la administración correspondiente.

En resumen sobresalen los efectos positivos que estarán permanentes en función de la operación.

#### Financiamiento

En la actualidad dentro del Programa de 100 Ciudades de la SEDESOL, se están desarrollando programas dentro de la Ciudad de La Paz, principalmente en la remodelación del centro Urbano. Uno de los aspectos que se puede aprovechar es la infraestructura creada para continuar con esta obra, a través de los Colegios de Arquitectos y de Ingenieros de la Región; Nacional Financiera, Banobras, Banxico, Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Iniciativa privada, dentro de los cuales se pueden contar con los naveros, son algunos de los instrumentos económicos para el apoyo a esta empresa. La responsabilidad es la participación de las instancias gubernamentales, tanto Federales, Estatales como Municipales y la participación Ciudadana, con enfoque a desarrollarse

Mercadotecnia y Publicidad. Algunos de los mecanismos que se deben concretar son: 1) desarrollar una campaña de publicidad directa; 2) identificar exposiciones comerciales relacionadas con el turismo; 3) anuncios en revistas especializadas; 4) aprovechar las oportunidades de exposición que ofrece el turismo en el estado y 5) planificar giras de promoción en áreas metropolitanas con alta concentración de negocios pertenecientes a las empresas objetivo, vinculando las metas de desarrollo económico con los sectores económicos.

Se debe tener en cuenta que el desarrollo económico no es la labor de una sola entidad, sino la función de muchas entidades de sectores públicos y privados trabajando en conjunto para lograr metas comunes.

En la legislación se marca el incremento progresivo del impuesto predial para los terrenos baldíos, siendo una herramienta que se propone para inducir a la consolidación de estos terrenos y ser incorporados al desarrollo. Por lo expuesto se sugiere una sobretasa predial, con la obligación de construir en función del Plan, acorde a las actividades económicas inherentes al desarrollo propuesto. Además se debe tener en cuenta las políticas fiscales que castiguen la especulación.

En Síntesis se tiene que: el planteamiento del desarrollo de la ampliación del Malecón en La Paz, Capital del Estado de Baja California Sur tiene impactos varios para reactivar las actividades económicas que impulsen la deprimida situación local y regional, aliviando en parte la situación crítica por la que atraviesa nuestro País. No es una fórmula mágica, pero sí es importante señalar que las inversiones Federales, Estatales y Municipales estén acorde con las prioridades a las que se le debe dar mayor énfasis.

La Paz, con la mayoría de la población estatal concentrada y con los servicios especializados estatales y que cuenta con un nivel de impacto turístico nacional y a niveles internacionales, debido a su nueva reorientación económica turística, es un factor importante para el desarrollo y de impulso para los aspectos náuticos, debido a su condición casi insular y en la vecindad con el mayor mercado potencial: la costa oeste de los Estados Unidos.

En los Planes y Programas de desarrollo sobresalen estos renglones, aunados a la Cuenca del Pacífico, donde Baja California Sur juega un papel muy importante al igual que el Tratado de Libre Comercio (TLC) que le da una envidiable posición geográfica estratégica para estas negociaciones.

Dentro de estos programas, existe el de la Escalera Náutica, que pretende instalar infraestructura portuaria para dar apoyo a las embarcaciones que surcan las aguas del Océano Pacífico, desde Alaska hasta California. (fig. 26)

Las condiciones geográficas son óptimas, solo se requiere aprovechar estas bondades aplicando el ingenio del Hombre y transformar la naturaleza en beneficio de sí mismo y de la colectividad.

Este es el planteamiento para aprovechar las ventajas de un desarrollo costero con múltiples actividades y en forma casi permanente.

Se sugiere llevar a cabo estudios del medio ambiente a nivel micro, tanto en las áreas terrestres, referidas a las áreas físicas para su crecimiento, como del área costera, con la finalidad de definir las condiciones del transporte litoral y los aspectos oceanográficos locales.

En caso de aprobado el plan se sugiere establecer cuotas más agresivas en el contexto catastral para reforzar las finanzas municipales y promover la integración del 25% de los terrenos urbanos subutilizados, por lo que específicamente se plantea una revisión a las políticas fiscales, apoyando al Plan Maestro de La Paz.

#### Conclusiones y recomendaciones

A lo largo del estudio se ha visto la evolución, dependencia y vulnerabilidad de la región de La Paz, además de la alternativa para su despegue económico. El gobierno ha hecho esfuerzos conjuntamente con la Iniciativa Privada para enfocar los esfuerzos hacia la preparación de este importante elemento del desarrollo: su gente. Por otra parte se ha insistido que en todos los campos se requiere de personal capacitado.

Referidos a la propuesta presentada en el estudio, se hace necesario preparar los instrumentos del desarrollo a diferentes horizontes. En este caso se plantea en la primer etapa el desarrollo en función de una naviera, para continuar con la infraestructura específica para la integración funcional del desarrollo incluyendo el costero y el urbano. Sin embargo esta propuesta se realiza en corto plazo, para poder plantear otras alternativas regionales del desarrollo, que incluyan el propio centro urbano y los correspondientes al desarrollo, planificando para promover los impactos del mismo y enlazándose con los desarrollos de microregiones que se integran al Plan Maestro, de acuerdo con las ventajas de cada una de las áreas en estudio.

En síntesis se puede mencionar que las bondades regionales implican un esfuerzo para concentrar la población y las actividades dispersas, para estar dentro de los circuitos de causación acumulativa.

Establecer en La Paz una empresa naviera que acople diferentes polos y localidades marítimas regionales, tiene las ventajas de a) promover el desarrollo en la localidad, tanto a nivel regional como a nivel estatal, b) refleja un mejoramiento de las condiciones económicas y sociales, en todos los niveles con la generación de economías de escala, aprovechando los recursos y c) explotándolos en forma racional, dando como resultado el cuidado de los ecosistemas.

Por otra parte al definirse la empresa naviera, se promueve la infraestructura portuaria, consolidando el desarrollo urbano de La Paz y de la región al tener la Planificación de los centros urbanos ligados a esta actividad, incluyendo los elementos del desarrollo, mejorando su imagen urbana y generando empleos, que se asocia con la derrama asociada al desarrollo. Además debe tomarse en cuenta que el sistema de ciudades costeras regionales, consolidan su desarrollo a través de la estructura misma del sistema, con centro en La Paz, reforzando su propio desarrollo urbano, ya que se deberá plantear Planes y Programas de Desarrollo Urbano en cada una de los asentamientos costeros y proponer un Plan de Desarrollo Regional como marco de referencia.

Para crear un desarrollo sostenido solamente se puede realizar a través de la corresponsabilidad de las acciones con plena conciencia de nuestra realidad.

Las funciones de la actividad marítima turística no son función terminal, ya que se ha visto que este sector de la economía es hasta cierto punto frágil, puesto que presenta un alto nivel de competencia cada vez más difícil de sostener, por lo que se debe tomar en cuenta que muchas actividades están relacionadas con esta actividad, ya que generan la construcción y reparación de embarcaciones, que puede ser una actividad económica con mayor solidez: los astilleros, que construyen y reparan embarcaciones, asociados a la pesca en sus diferentes niveles.

Por lo antes expuesto se recomienda :

- 1.- Realizar este planteamiento de la naviera y del desarrollo a la infraestructura a los propios agentes del desarrollo (Iniciativa Privada y diferentes niveles de Gobierno), asociado al mercado, sus finanzas, las alternativas o escalas propuestas, con la finalidad de formalizar la Empresa Naviera.



- 2.- Profundizar en los estudios de los destinos, evaluando sus características físicas (infraestructura, equipamiento, entre otros)
- 3.- Desarrollar campañas de publicidad y mercadeo, nacional e internacional.
- 4.- Intensificar estudios físicos ambientales, tales como oceanográficos, impacto ambiental, urbano y costero.
- 5.- Promover la preparación de Planes y Programas de Desarrollo a nivel urbano y regional que integre las acciones coordinadas del planteamiento realizado, principalmente para evaluar los requerimientos y los avances de las dotaciones urbanas y regionales.

## BIBLIOGRAFIA Y REFERENCIAS

### CAPITULO 1

- ◊ Anuario Estadístico de Baja California Sur. INEGI 1993.
- ◊ Constitución Política del Estado de Baja California Sur. Gobierno del Estado, U. A. B. C. S. 1985.
- ◊ El Agua en el Municipio de La Paz. Sistema de Agua Potable y Alcantarillado (SAPA). 1993
- ◊ Guía Turística, Histórica y Geográfica de México. Zona Noroeste. Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa. México. 1984. Promociones Editoriales Mexicanas, S. A. de C. V. 231 pp
- ◊ Historia de Baja California Sur. SEP. 1990
- ◊ INEGI Carta La Paz G 12-10-11 ESC 1: 250,000
- ◊ Moisés Coronado, Eligio. III Semana de Información Histórica de Baja California Sur. 1982
- ◊ Plan Estatal de Desarrollo 1993-1999. Gobierno del Estado de Baja California Sur. 1993.
- ◊ Plan Municipal de Desarrollo La Paz, B. C. S. H. VIII Ayuntamiento, 1993-1996
- ◊ Plan de Desarrollo Urbano de La Paz
- ◊ Reporte de la Comisión Interamericana del Atún Tropical. CIAT. 1993.
- ◊ Segundo Informe de Gobierno. Gobierno Estatal de Baja California Sur. 1995.

### CAPITULO 2

- ◊ Antún, Juan Pablo. "Relaciones Estructurales entre Transporte y Desarrollo Regional".
- ◊ Friedmann y Wulff (1975). En Kuklinski, Antoni. Op. cit.
- ◊ Gilbert (1976) En Kuklinski, Antoni. Op. cit.
- ◊ Graizbord, Boris. Los Insumos Teóricos de una Cuasiteoría: El Concepto de Polo de Crecimiento Una Vez Más. Cuadernos de Ciencias Sociales. Universidad Autónoma de Baja California. Serie IV Num. 2.
- ◊ Harvey (1967) En Kuklinski, Antoni. Op. cit.
- ◊ Hirschman, 1958. En Kuklinski, Antoni. Op. cit.
- ◊ Hirschman 1958 y Myrdal (1954) ). En Kuklinski, Antoni. Op. cit.
- ◊ Kuklinski, Antoni. Aspectos Regionales de la Política y de la Planeación Regional. Compilador. FCE. México 1977. 520 pp
- ◊ Kuklinski, Antoni. En Kuklinski, Antoni. Op. cit.
- ◊ Myrdal, Gunnar. Teoría Económica y Regiones Subdesarrolladas. México FCE. 1959. 188 pp.
- ◊ Myrdal, 1963 En Kuklinski, Antoni. Op. cit.
- ◊ Pred (1974) En Kuklinski, Antoni. Op. cit.
- ◊ Richardson (1972) Citado En Kuklinski, Antoni. Aspectos Regionales de la Política y de la Planeación Regional. Compilador. FCE. México 1977. 520 pp

- ◊ Stöhr (1972) En Kuklinski, Antoni. Op. cit.
- ◊ The New Palgrave A Dictionary of Economics. Ed. John Eatwell. 1994.
- ◊ The purpose of regional policies and the objective and tasks of regional planning. Varsovia, Academia Polaca de Ciencias.
- ◊ Thomas R. Malthus (1766-1834), An Essay on the Principles of Population.
- ◊ Utrís Rubén D. XV "Algunos aspectos sociales del desarrollo regional en América Latina". (p 198). En Kuklinski, Antoni. *Aspectos Regionales de la Pollica y de la Planeación Regional*. Compilador. FCE. México 1977. 520 pp

### CAPITULO 3

- ◊ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- ◊ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (19 diciembre 1995).
- ◊ Ley de Planeación (5 enero 1986).
- ◊ Ley General de Asentamientos Humanos (21 julio 1993).
- ◊ Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 (31 mayo 1995).
- ◊ Decreto por el que se aprueba el Plan de Desarrollo 1995-2000 (31 mayo 1995).
- ◊ Programa Nacional de Desarrollo Urbano
- ◊ Plan Estatal de Desarrollo de Baja California Sur
- ◊ Plan de Desarrollo del Centro Urbano de La Paz, B. C. S.
- ◊ Ley de Hacienda para los Municipios del Estado de Baja California Sur. (1 enero 1991)
- ◊ Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (28 enero 1988).
- ◊ Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de impacto ambiental (7 junio 1988).
- ◊ Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la protección al ambiente en materia de Prevención y control de la contaminación de la atmósfera (25 noviembre 1988).
- ◊ Reglamento para la Prevención y Control de Contaminación de Aguas (29 marzo 1973).
- ◊ Reglamento para prevenir y controlar la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (23 enero 1979).
- ◊ Ley General de Bienes Nacionales
- ◊ Ley Federal del Mar.
- ◊ Ley de Vías Generales de Comunicación
- ◊ Ley de Navegación y Comercio Marítimos (21 noviembre 1963).
- ◊ Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. (8 de enero de 1981).
- ◊ Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional (29 agosto 1980).
- ◊ Reglamento para el uso y aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos ganados al Mar (21 agosto 1991).
- ◊ Código de Comercio (7 al 13 octubre de 1889).
- ◊ Ley Federal de Turismo (31 diciembre 1992)

### CAPITULO 4

- ◊ Actualización del Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de la Ciudad de La Paz, Baja California Sur. Secretaría de Desarrollo Urbano. Ecoplán del Municipio de La Paz, B. C. S. H. Ayuntamiento de La Paz- SAHOP. 1980. 180 pp.
- ◊ García Escobar, Héctor.(1995a) Análisis de Flujo de Pasaje y Carga de los Transbordadores en Baja California Sur (1990-1994).
- ◊ García Escobar, Héctor.(1995b) Análisis Urbano-Portuario en México en base a la Población Económicamente Activa y los Flujos de Pasaje y Carga Marítimos. (1990). En mimeógrafo.
- ◊ García Escobar, Héctor.(1995c) Evaluación de carga de Pemex en Punta Prieta, Baja California Sur. En mimeógrafo.
- ◊ García Escobar, Héctor.(1995d) Funcionalidad y Jerarquización de los Puertos Mexicanos: Evaluación. En revisión por el Colegio de México. 1995.
- ◊ Graizbord, Boris. Los Insumos Teóricos de una Cuasiteoría: El Concepto de Polo de Crecimiento Una Vez Más. Cuadernos de Ciencias Sociales. Universidad Autónoma de Baja California. Serie IV Num. 2
- ◊ Guía para la presentación de proyectos. ILPES. Siglo XXI Editores 21ª edición. México, D. F. 1994. 230 pp.
- ◊ Información Monográfica y Estadística de los Puertos Mexicanos. SCT, Puertos Mexicanos. 1993.
- ◊ Klimley A. Peter y Donald R. Nelson. Schooling of the scalloped Hammerhead Shark, *Sphyrna Lewini*, in the Gulf of California. Fishery Bulletin: Vol. 79, No. 2, 1981, pp 356-260.
- ◊ Kunz Bolaños. Ignacio C. Tesis Doctoral. Los Sistemas de Asentamientos en México. Facultad de Arquitectura. U. N. A. M. México, D.F. 1991. 253 pp.
- ◊ Los Municipios de Baja California Sur. Colección: Enciclopedia de los Municipios de México. Secretaría de Gobernación, Gobierno del Estado de Baja California Sur . México 1987. 37 pp.
- ◊ Movimiento de carga y pasajeros en los principales puertos. Serie Histórica 1984-1993. SCT, Puertos Mexicanos. 1994.
- ◊ Nuevo Plan de Desarrollo Turístico para La Ciudad de La Paz. Secretaría de Turismo 1994.
- ◊ Planeación de Desarrollos Inmobiliarios. Mimeógrafo. Alfonso Torres Roqueñil. 41 pp.
- ◊ Porcayo, Sánchez, Rivera. En prensa. 1995. Facultad de Arquitectura. U. N. A. M. México, D.F.
- ◊ Proyecto de Gran Visión para el Estado de Baja California Sur. 1992. Gobierno del Estado.
- ◊ Puertos Mexicanos Tomo I Información Monográfica y Estadística de los Puertos Mexicanos. 1993.
- ◊ Puertos Mexicanos Vocalla de Planeación Tomo II Movimiento de carga y pasajeros en los principales Puertos, Serie Histórica 1984-1993. Junio 1994.
- ◊ Zavala. 1982. Petróleo y Petroquímica en el sur del Estado de Veracruz, un ejemplo: Cosoleacaque, en: Los grandes complejos industriales y su impacto en el espacio Latinoamericano. UNAM Instituto de Geografía. México 440 pp.

## ANEXO A

### Transporte de pasaje y carga marítimos<sup>43</sup>

En un estudio realizado por el autor relacionado con la empresa SEMATUR de California, encargada de la operación de los Transbordadores, se sintetiza lo siguiente:

En general se define la dependencia que existe en Baja California Sur de los suministros que vienen del Continente, denotado por los siguientes indicadores: a) el metraje transportado desde La Paz es mayor, b) el tonelaje transportado es mayor desde Sinaloa, c) el pasaje resulta más numeroso desde Mazatlán comparado con Topolobampo, siendo esta ruta por la que se transporta el gas doméstico contenido en carros cisterna, haciendo un viaje especial para este tipo de carga; por seguridad no se permite el transporte de pasaje.

En este estudio se indica la disminución del flujo de pasaje y carga en todas las rutas, probablemente debido a la crisis nacional. Esto afecta a la región, ya que los costos de combustible y de los insumos, hacen que las tarifas se vean incrementadas afectando la economía local que ya está afectada desde el nivel nacional.

En otro estudio se sintetiza lo siguiente<sup>44</sup>:

El objetivo es la jerarquización de las ciudades portuarias en función de sus actividades económicas y su relación con el flujo de carga en los puertos. En dicho análisis se obtuvo una clasificación en base a estos atributos. Se definieron las ciudades portuarias por el número de actividades económicas, de las que se destacan las siguientes: "En un segundo rango de actividades marítimas se encuentran Campeche, La Paz y Veracruz con 8 actividades. La Paz se encuentra dentro de los primeros niveles en servicios y administración pública, sin que el resto de las actividades resalten". Esta posición hace de La Paz una ciudad con actividad multifuncional destacándose los servicios, es decir, predomina el sector terciario.

"En la clasificación de 4 actividades, Cabo San Lucas presenta el índice más elevado en la construcción, también se destaca la actividad del transporte; mientras que Lázaro Cárdenas destaca en la industria manufacturera". Cabo San Lucas, por su reciente impulso al desarrollo turístico, resalta en el ramo de la construcción, principalmente en el ramo de los hoteles, aunque también se hace partícipe de la construcción de vivienda de alto nivel.

"Isla del Carmen y Topolobampo solo presentan una actividad, indicando una especialización, siendo Isla del Carmen unifuncional. Cabe aclarar que en Topolobampo se consideró la población del municipio". Estas últimas cifras son importantes para el presente estudio, ya que definen la gran dependencia de una sola actividad pudiendo quedar vulnerables al cambio de las tendencias neoeconómicas, no siendo así para La Paz, que mantiene varias actividades económicas.

Relacionado con el movimiento portuario, destacan las siguientes conclusiones: "a) respecto a los Cruceros Turísticos y arribos de pasajeros se operó mayoritariamente en la vertiente del Pacífico, b) respecto al Cabotaje, Manzanillo es un centro de acopio de y hacia el centro productivo de la nación siendo el que tiene el mayor flujo de carga en este renglón. Por otra parte Lázaro Cárdenas y La Paz están íntimamente ligados por el flujo de roca fosfórica de La Paz, siendo este último puerto un centro de

---

<sup>43</sup> García (1995a).

<sup>44</sup> García (1995b)

captación de carga desde Mazatlán y Topolobampo via marítima". Esto está definido anteriormente a través de los transbordadores.

"Cabo San Lucas está especializado en pasaje y cruceros turísticos y las actividades de la PEA se relacionan con la construcción y turismo". Esto ya se definió en renglones anteriores, coincidiendo las actividades marítimas con las del puerto mencionado.

Los puertos del Pacífico dependen en gran medida del combustible proveniente de Salina Cruz para las termoleéctricas de la Comisión Federal de Electricidad (CFE). El combustible que se distribuye es Combustóleo Pesado (COPE), diesel, gasolinas y turbosinas. Salina Cruz, desde el punto de vista petrolero, depende de la refinería de Minatitlán, que a su vez su dependencia está relacionada con Tabasco y de la zona de exploración y explotación de la zona de Campeche.

Respecto a la carga de Petróleo y derivados que recibe la terminal de Pemex en Punta Prieta, La Paz recibe una serie de combustibles (Diesel, Gasolinas, Turbosina y Combustóleo Pesado COPE) en la terminal portuaria de Punta Prieta. Esta terminal consiste en un complejo industrial-portuario localizado a 13 km al norte por la carretera a Pichilingue. La mayor cantidad de combustible dentro de estos productos es el COPE, el siguiente nivel es la gasolina Magna-Sin. La cantidad promedio anual es de 500 mil toneladas en general<sup>46</sup>.

---

<sup>46</sup> García (1995c).

## LISTADO DE FIGURAS

- Fig. 1 a) Localización del área de estudio en la República Mexicana.  
Fig. 1 b) Localización del área de estudio en Baja California Sur.  
Fig. 2 Regiones térmicas en Baja California Sur.  
Fig. 3 Regímenes pluviométricos en Baja California Sur.  
Fig. 4 Carta de Clima en Baja California Sur.  
Fig. 5 Principales elevaciones en Baja California Sur.  
Fig. 6 Capturas medias anuales de atún aleta amarilla en el Océano Pacífico Oriental (OPO).  
Fig. 7 Capturas medias anuales de barrilete en el OPO.  
Fig. 8 a) Regiones y Cuencas Hidrológicas en Baja California Sur.  
Fig. 8 b) Hidrología: aguas superficiales en Baja California Sur.  
Fig. 9 Regiones naturales en Baja California Sur.  
Fig. 10 Áreas Ecológicas protegidas en Baja California Sur.  
Fig. 11 Principales grupos Humanos en la época prehispánica.  
Fig. 12 Facsímil de plano de localización de perlas.  
Fig. 13 a) Topografía.  
Fig. 13 b) Geología.  
Fig. 13 c) Efectos Climáticos (nov-abr).  
Fig. 13 d) Efectos Climáticos (may-oct).  
Fig. 13 e) Hidrología (aguas superficiales).  
Fig. 13 f) Hidrología (aguas subterráneas).  
Fig. 13 g) Uso del Suelo.  
Fig. 14 a) Flujo de pasaje y carga 1994 (Sematur) Metros lineales.  
Fig. 14 b) Flujo de pasaje y carga 1994 (Sematur) Toneladas  
Fig. 14 c) Flujo de pasaje y carga 1994 (Sematur) Pasaje.  
Fig. 14 d) Flujo de pasaje y carga 1994 (Sematur) Vehículos.  
Fig. 15 a) Flujo de carga de combustible (Pemex) Mensual (1994).  
Fig. 15 b) Flujo de carga de combustible (Pemex) Por producto (1994).  
Fig. 15 c) Flujo de carga de combustible (Pemex) Anual (1990-1994).  
Fig. 16 a) Enlaces intrarregionales marítimos, ambas costas de B. C. S.  
Fig. 16 b) Red de enlaces regionales marítimos el Océano Pacífico.  
Fig. 17 a) Vista general del M/S North Star.  
Fig. 17 b) Distribución de espacios y cubiertas del M/S North Star.  
Fig. 18 Bahía de La Paz y región insular.  
Fig. 19 Centro Urbano de La Paz y Pichilingue.  
Fig. 20. Centro Urbano área costera (fotografía aérea).  
Fig. 21 Vista general del muelle fiscal y Transbordador atracado  
Fig. 22 Vialidad principal en el centro Urbano.  
Fig. 23 Tendencia al crecimiento y acciones a realizar.  
Fig. 24 Paseo del Malecón, vista general.  
Fig. 25 a) Ampliación del malecón, sección  
Fig. 25 b) Ampliación del malecón, vista en planta