

01084

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Facultad de Filosofía y Letras  
División de Estudios de Posgrado  
Departamento de Geografía

Tesis doctoral

**Análisis de la organización territorial del  
turismo de playa en México, 1970-1996. El  
caso de Los Cabos, BCS.**

*Dr. en Geografía*

Álvaro López López



Ciudad Universitaria, México

2001



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.

## Agradecimientos

Al Dr. Álvaro Sánchez por dirigir y apoyar de múltiples formas la realización de este trabajo. A los miembros del sínodo: Dra. Atlántida Coll, Dr. Enrique Propin, Dra. María del Carmen Juárez, Dra. María Inés Ortiz, Dra. María Teresa Sánchez y Dra. Susana Padilla, por acceder amablemente a leer y corregir esta tesis.

A mi madre y a los amigos que participaron de una u otra manera en el desarrollo de esta tesis: Josefina Gabriel, Porfirio Hernández, Lorena Pájaro y Ernesto Valenzuela.

*... Que el enemigo nos venza y nos robe, si tal es nuestro destino; pero nosotros no debemos legalizar ese atentado, entregándole voluntariamente lo que nos exige por la fuerza. Si la Francia, los Estados Unidos o cualquiera otra nación se apodera de algún punto de nuestro territorio y por nuestra debilidad no podemos arrojarlo de él, dejemos siquiera vivo nuestro derecho para que las generaciones que nos sucedan lo recobren. Malo sería dejarnos desarmar por una fuerza superior pero sería pésimo desarmar a nuestros hijos privándolos de un buen derecho, que más valientes, más patriotas y sufridos que nosotros lo harían valer y sabrían reivindicarlo algún día.*

**Benito Juárez, 1865**

(Texto tomado del Museo Nacional de las Intervenciones, México)

## Índice general

	Pág.
Introducción.....	7
<b>Capítulo 1. Aspectos teórico-metodológicos de la organización territorial del turismo litoral en México.....</b>	<b>13</b>
1.1. La organización territorial.....	13
1.2. Aspectos teóricos de la Geografía del Turismo.....	16
1.3. Turismo y territorio.....	26
1.4. Política turística.....	29
1.5. Organización territorial del turismo de litoral.....	40
1.5.1. Núcleos turísticos de México	
1.5.2. Canales espaciales de articulación en México	
1.5.3. Flujos turísticos de México	
<b>Capítulo 2. Contexto espacio-temporal y población del Corredor Turístico Los Cabos (CTLC).....</b>	<b>71</b>
2.1. El contexto histórico de Los Cabos.....	72
2.2. Delimitación de la zona de estudio.....	89
2.3. El medio físico del CTLC.....	105
2.4. Panorama de la población en Baja California Sur.....	128
2.5. La población del CTLC.....	134
2.5.1. Distribución actual de la población del CTLC e importancia en el contexto nacional y estatal	
2.5.2. Evolución y ritmos de crecimiento de la población del CTLC	
2.5.3. Estructura de la población por actividad económica	

<b>Capítulo 3. Estructura territorial del Corredor Turístico Los Cabos (CTLC).....</b>	<b>171</b>
<b>3.1. Atractivos turísticos y segregación espacial en el CTLC.....</b>	<b>172</b>
3.1.1. <i>Atractivos del medio físico</i>	
3.1.2. <i>Atractivos del medio humano</i>	
3.1.3. <i>Atractivos externos al CTLC</i>	
<b>3.2. Construcción de infraestructura de hospedaje en el CTLC.....</b>	<b>194</b>
<b>3.3. Actual estructura territorial del turismo y los megaproyectos del CTLC.....</b>	<b>201</b>
3.3.1. <i>Estructura territorial de San José del Cabo</i>	
3.3.2. <i>Estructura territorial de Cabo San Lucas</i>	
3.3.3. <i>Estructura territorial del Corredor Intermedio</i>	
3.3.4. <i>Estructura territorial del Corredor Extremo</i>	
<b>3.4. Diferenciación espacial en la oferta turística de hospedaje.....</b>	<b>221</b>
<b>3.5. Uso y valor del suelo: segregación espacial en el CTLC.....</b>	<b>234</b>
3.5.1. <i>Uso y valor del suelo en Cabo San Lucas</i>	
3.5.2. <i>Uso y valor del suelo en San José del Cabo</i>	
3.5.3. <i>Uso y valor del suelo en el Corredor Intermedio</i>	
<b>Capítulo 4. Canales espaciales de articulación y flujos del turismo en el Corredor Turístico Los Cabos (CTLC).....</b>	<b>260</b>
<b>4.1. Canales espaciales de articulación en el CTLC.....</b>	<b>262</b>
4.1.1. <i>Canales espaciales de articulación marítima</i>	
4.1.2. <i>Canales espaciales de comunicación aérea</i>	
4.1.3. <i>Canales espaciales de comunicación terrestre</i>	
4.1.4. <i>Canales espaciales de equipamiento urbano</i>	
<b>4.2. Flujos del Corredor Turístico Los Cabos.....</b>	<b>288</b>
4.2.1. <i>Flujos de población</i>	
4.2.2. <i>Flujos de turistas</i>	
4.2.3. <i>Flujos de mercancías</i>	
4.2.4. <i>Flujos de información</i>	
4.2.5. <i>Área de influencia turística del CTLC</i>	
<i>Conclusiones.....</i>	<b>367</b>
<i>Fuentes de consulta.....</i>	<b>377</b>
<i>Anexos.....</i>	<b>391</b>

## Índice de cuadros

	Pág.
1.1. Algunas investigaciones publicadas en México con referencia a la Geografía del Turismo.....	23
1.2. Etapas del turismo en el mundo y en México.....	31
1.3. Secuencia evolutivo-comparativa del turismo de litoral en Europa y México.....	35
1.4. Municipios turísticos de México: Trabajadores, establecimientos, remuneraciones e ingresos, 1994 (miles de dólares), .....	45
1.5. Municipios turísticos de México: Trabajadores por establecimiento, remuneraciones por trabajador, ingresos por establecimiento, e ingresos por trabajador, 1994 (miles de dólares).....	53
2.1. Baja California Sur: Distribución de la población por municipio, 1950-1995.....	131
2.2. CTLC: Distribución de la población por conurbación y localidad, 1995.....	136
2.3. México: Localidades de 15,000 y más habitantes que presentaron el mayor ritmo de crecimiento entre 1990 y 1995.....	141
2.4. Baja California Sur: Distribución porcentual y crecimiento demográfico en localidades de 15,000 y más habitantes, 1970-1995.....	141
2.5. CTLC: Crecimiento demográfico por localidad, 1950-1995.....	145
2.6. CTLC: Distribución de la PEA por sector económico, 1970.....	153
2.7. CTLC: Distribución de la PEA por sector económico, 1980.....	157
2.8. CTLC: Distribución de la PEA por sector económico, 1990.....	161
3.1. CTLC: Características físicas y usos de las playas.....	185
3.2. CTLC: Características generales de los campos de golf.....	187
3.3. CTLC: Fundación de sitios de hospedaje, 1944-1997.....	199
3.4. CTLC: Capacidad de hospedaje instalada según categoría, 1997.....	223
4.1. CTLC: Vuelos semanales registrados en el aeropuerto internacional Los Cabos, 1997.....	325
4.2. Revistas turísticas de circulación en el CTLC.....	353
4.3. CTLC: Características de los folletos circulantes en el CTLC.....	355

# Índice de figuras

1.1.	Ocio, recreo y turismo según Boniface & Cooper, 1987.....	19
1.2.	Turismo y recreo.....	19
1.3.	Algunos aspectos territoriales de la Geografía del Turismo.....	21
1.4.	Regiones turísticas núcleo-periferia del mundo según Burton, 1991.....	31
1.5.	Modelo espacio-temporal del desarrollo turístico litoral de Gormsen, 1981.	35
1.6.	Elementos que intervienen en el modelo del turismo reticular mexicano.....	42
1.7.	Municipios turísticos de México: Establecimientos en el sector, 1994.....	47
1.8.	Municipios turísticos de México: Trabajadores en el sector, 1994.....	47
1.9.	Municipios turísticos de México: Remuneraciones en el sector, 1994.....	51
1.10.	Municipios turísticos de México: Ingresos en el sector, 1994.....	51
1.11.	Municipios turísticos de México: trabajadores por establecimiento del sector, 1994.....	55
1.12.	Municipios turísticos de México: Remuneraciones por trabajador del sector, 1994.....	55
1.13.	Municipios turísticos de México: Ingresos por establecimiento del sector, 1994.....	59
1.14.	CTLC: Participación porcentual de turistas respecto al total de los CIP, 1985-1995.....	61
1.15.	CIP: Participación porcentual de turistas extranjeros, 1985-1995.....	61
1.16.	Infraestructura del transporte en las principales localidades turísticas de México.....	65
2.1.	Península de Baja California: Grupos indígenas prehispánicos y misiones españolas fundadas por la Compañía de Jesús.....	75
2.2.	Región física Los Cabos.....	91
2.3.	Región turística Los Cabos.....	93
2.4.	Municipio Los Cabos.....	97
2.5.	Franja turística Los Cabos.....	101
2.6.	Corredor Turístico Los Cabos (CTLC).....	103
2.7.	CTLC: Relieve e hidrología.....	109
2.8.	CTLC: Geología.....	111
2.9.	CTLC: Climas.....	113
2.10.	México: Climogramas de algunos centros turísticos de litoral.....	117
2.11.	CTLC: Suelos.....	121
2.12.	CTLC: Vegetación.....	125
2.13.	México y Baja California Sur: Incremento porcentual de la población, 1950-1995.....	129
2.14.	Baja California Sur: Crecimiento demográfico en localidades urbanas, 1950-1995.....	131



2.15.	CTLC: Distribución de la población total por localidad y agrupación de localidades, 1995.....	137
2.16.	CTLC: Evolución de la población total por localidad y agrupación de localidades, 1950-1995.....	147
2.17.	CTLC: PEA por sector económico, localidad y agrupación de localidades, 1970.....	155
2.18.	CTLC: PEA por sector económico, localidad y agrupación de localidades, 1980.....	159
2.19.	CTLC: PEA por sector económico, localidad y agrupación de localidades, 1990.....	163
2.20.	Municipio Los Cabos: Distribución de la PEA por sectores de actividad, 1990.....	165
3.1.A.	CTLC: Atractivos turísticos en Cabo San Lucas.....	175
3.1.B.	CTLC: Atractivos turísticos en San José del Cabo y la parte norte del Corredor Intermedio.....	177
3.1.C.	CTLC: Atractivos turísticos en el Corredor Intermedio.....	181
3.2.A.	San José del Cabo: Estructura territorial, 1998.....	205
3.2.B.	Cabo San Lucas: Estructura territorial, 1998.....	211
3.2.C.	Corredor Intermedio: Estructura territorial, 1998.....	215
3.3.	CTLC: Unidades de hospedaje, 1985-1997.....	222
3.4.	CTLC: Distribución del hospedaje de alquiler, 1997.....	227
3.5.	CTLC: Capacidad hotelera por categoría, 1992-1996.....	229
3.6.	CTLC: Unidades de hospedaje por categoría, 1997.....	231
3.7.A.	Valor del suelo en Cabo San Lucas, 1997-1998.....	241
3.7.B.	Valor del suelo en San José del Cabo y el Corredor Extremo, 1997-1998.....	247
3.7.C.	Valor del suelo en el Corredor Intermedio, 1997-1998.....	251
3.8.	CTLC: Expansión espacio-temporal del uso del suelo urbano, 1982-2010.....	255
4.1.	CTLC: Transportes y comunicaciones, 1998.....	269
4.2.	CTLC: Canales espaciales comunicación aérea regular, 1998.....	277
4.3.	Baja California Sur: Flujos migratorios intraestatales, 1995-1998.....	295
4.4.	CTLC: Datos generales de la población encuestada.....	299
4.5.	CTLC: Algunos aspectos de los inmigrantes encuestados.....	301
4.6.	CTLC: Origen de la población inmigrante encuestada, 1998.....	305
4.7.	CTLC: Alcances territoriales de la población encuestada, 1998.....	313
4.8.	CTLC: Llegada de turistas 1968-1996.....	321
4.9.	CTLC: Participación porcentual de turistas según origen, 1968-1996.....	321
4.10.	CTLC: Captación porcentual de turistas respecto al total de BCS, 1968-1996.....	323
4.11.	CTLC: Captación porcentual de turistas extranjeros respecto al total de BCS, 1976-1996.....	323
4.12.	CTLC: Estadía y nivel de gasto de los turistas, 1998 (en dólares).....	327
4.13.	CTLC: Procedencia de los turistas encuestados, 1997.....	329
4.14.	CTLC: Medio de transporte utilizado por los turistas, 1998.....	333

<b>4.15.</b>	CTLC: Demanda de algunos servicios turísticos por parte de los visitantes, 1998.....	333
<b>4.16.</b>	CTLC: Actividades deportivas practicadas por los turistas, 1998.....	335
<b>4.17.</b>	Alcances regionales del CTLC con base en sus flujos turísticos, 1998.....	359

# INTRODUCCIÓN

---

Este trabajo forma parte del proyecto Geografía del Turismo en México que se realiza en el Departamento de Geografía Económica, Instituto de Geografía\* de la UNAM, y cuyo objetivo central es examinar la actividad turística desde su perspectiva territorial.

Actualmente, el turismo ocupa un lugar destacado en el conjunto de relaciones económicas de México, al mismo tiempo que tiene profundas repercusiones en extensos territorios, de ahí que resulte apremiante revelar las peculiaridades de su funcionamiento. Para lograr esto, la presente investigación tiene su soporte teórico en la organización territorial que, emanada de la Geografía Regional, propone el análisis espacial en función de la actividad económica que estructura una área específica, sin que se pierda la perspectiva histórica.

El turismo litoral moderno, basado en flujos intensivos de viajeros que se dirigen a sitios costeros acondicionados para su utilización masiva, es una actividad que en

---

\* A través de este Instituto la Dirección General de Asuntos del Personal Académico (DGAPA) otorgó, de septiembre de 1996 a agosto de 1999, una beca que permitió la realización de esta tesis.

México se ha institucionalizado a partir del decenio de los setenta. Desde entonces, el apoyo que el gobierno ha dado a este tipo de turismo, se basa en una propuesta teórica emanada de la investigación económica francesa y adaptada al ámbito gubernamental mexicano como polos de desarrollo turístico. Este concepto ha sido base de la política turística oficial que, so pretexto de disminuir las desigualdades regionales inherentes al subdesarrollo, estimula económicamente el crecimiento del sector mencionado en las zonas costeras del país, consideradas como la periferia del mismo. Así, con las inversiones realizadas se incentivaría el desarrollo regional al generar un efecto multiplicador de la economía en su conjunto.

Con tal fundamento, en los últimos tres decenios, el gobierno mexicano ha contribuido en forma determinante a erigir y sostener una compleja infraestructura en nuevos sitios turístico-litorales; sin embargo, el objetivo de alcanzar el desarrollo regional no se ha cumplido. En contraste, la iniciativa privada transnacional se beneficia de las inversiones federal, estatal y municipal, pues encuentra en los espacios costeros intervenidos económicamente por el Estado, un sitio propicio para realizar sus negocios y ejercer un control vertical de la actividad.

En este contexto, se planteó como objetivo principal de la presente investigación, revelar los patrones espaciales que en la actualidad determinan la organización del turismo litoral en México observados a través del Corredor Turístico Los Cabos (CTLC), Baja California Sur. Derivado de lo anterior se planteó como hipótesis central de este trabajo que la actual organización territorial del turismo de litoral

en México, en lo general, y de Los Cabos, en lo particular, se articula en función de la iniciativa privada transnacional y, en contraste, se halla desvinculada de la región en la que se ubica este centro turístico. Este espacio fue elegido para ejemplificar la organización contemporánea del turismo litoral mexicano, al ser uno de los centros turísticos con el mayor ritmo de crecimiento económico y menos estudiado desde la perspectiva geográfica.

Para alcanzar el objetivo de la investigación se empleó el modelo teórico del turismo reticular, afinado por Daniel Hiernaux (1989), el cual permite interpretar, en un contexto histórico, el funcionamiento del espacio litoral a modo de una red articulada a partir de un núcleo, en donde sus canales de comunicación se ligan, más que con el espacio contiguo, con otros puntos ubicados preferentemente en el extranjero; asimismo, sobre estas vías se presenta la mayoría de flujos que el turismo genera.

En la realización de la presente investigación se alternó el trabajo de gabinete con el de campo. En el primer caso, entre 1997 y 1999, se hizo una investigación documental a través de la revisión continua de bibliografía, hemerografía, estadística y cartografía pertinentes, en instituciones relacionadas con el turismo en México.

En cuanto al trabajo de campo se efectuaron, entre 1997 y 1999, cinco visitas a diferentes territorios involucrados con la dinámica económica del CTLC, entre los que destacan San José del Cabo, Cabo San Lucas y La Paz, Baja California Sur y, en forma secundaria, San Francisco, Los Ángeles y San Diego, Estados Unidos de América. Del conjunto de actividades realizadas resalta la compilación de

múltiple información obtenida a través de diferentes metodologías de la investigación cualitativa. Entrevistas: con personas que laboran en instituciones públicas mexicanas, ejecutivos de hoteles y población local; aplicación de encuestas a los turistas, y recorridos de campo. Asimismo, con el Departamento de Geografía Social, Instituto de Geografía, se intercambié una encuesta realizada a la población residente en el municipio Los Cabos en 1998, con lo cual se cubrió una parte de los datos necesarios para esta investigación\*\*.

El trabajo se conforma por los siguientes capítulos:

El primero aborda aspectos teóricos del turismo en lo general y del turismo litoral en lo particular. También se hace una revisión estadística de los principales indicadores de esta actividad en diferentes municipios de México, con la finalidad de destacar los espacios clave en la actual organización del sector. Con esto se evidencia que Los Cabos descuella como uno de los núcleos medulares del país.

En el segundo, se presenta el contexto temporal y espacial del CTLC. Así, se brinda un panorama de la historia económica de Baja California Sur, se detalla la delimitación de la zona de investigación y los aspectos sobresalientes del medio físico y de la población del corredor.

---

\*\* La encuesta fue diseñada y aplicada por Lorena Pájaro Díaz del Colegio de Geografía de la UNAM en varias localidades del municipio Los Cabos. Para los propósitos del presente trabajo se extrajo la información referente a las localidades que se encuentran en el CTLC.

En el tercero, se revela la actual estructura territorial del CTLC, en el entendido de que éste es un núcleo turístico convertido en escenario de una intensa actividad económica que se refleja en una ocupación espacial desmesurada y con profundas diferencias entre los sectores utilizados por la población local y el turismo.

En el cuarto, se estudia, en un primer apartado, la conformación y el estado actual de las redes que vinculan el CTLC con los espacios a los que se ha ligado y, en la segunda parte, se analizan, en forma cuantitativa y cualitativa, los diferentes flujos que tienen lugar en la red.

Con referencia a las conclusiones, predomina el reconocimiento de que, al articularse la actividad económica del CTLC con base en intereses ajenos a la región de inserción, preferentemente emplazados en el suroeste de Estados Unidos de América, se provoca un fuerte impacto en diferentes ámbitos del medio geográfico, uno de los más graves es la pérdida real, aunque no formal, de la soberanía nacional en el extremo sur bajacaliforniano.

Por último, el apartado de anexos está integrado por las encuestas aplicadas a los turistas y a la población residente en el CTLC.

---

## ASPECTOS TEORICO-METODOLÓGICOS DE LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL TURISMO LITORAL EN MÉXICO

En la primera parte del presente capítulo, se aborda la organización territorial como una forma de interpretar las relaciones espaciales por parte de la Geografía Regional; posteriormente, se consideran algunos conceptos fundamentales de la Geografía del Turismo y sus manifestaciones espacio-temporales en México. Con tales elementos, se destaca la importancia de algunos centros de litoral en el funcionamiento de la actividad turística mexicana, caracterizada por articularse en un modelo territorial reticular. Asimismo, con base en la revisión de algunos indicadores estadísticos a escala nacional, se pone de relieve que Los Cabos es un sitio clave en este sector de la economía nacional.

### **1.1. La organización territorial**

La tarea fundamental del geógrafo es el estudio del espacio para el que, según Claval (1987: 339): "[...] hay dos grandes formas de abordarlo: los que ponen acento en lo que se ve, hacen de la Geografía una ciencia de los paisajes. La



perspectiva **regional** pone más de relieve el papel de las **estructuras** de **organización del espacio.** "

El presente trabajo analiza, desde la perspectiva de la Geografía Regional, el espacio turístico. El concepto de organización territorial, u organización espacial, se constituye como el eje de esta investigación, pues brinda elementos teóricos y ofrece una base metodológica para el estudio de fenómenos geográfico-económicos.

Debido a la diversidad de planteamientos teóricos que los geógrafos han hecho, en relación con la organización territorial, conviene delimitar el marco conceptual. George (1980) considera que la organización del espacio es el acondicionamiento de un territorio en función de las necesidades de la comunidad local, tal situación, aunque ayuda significativamente a esclarecer el tema, no es aplicable a todo tipo de lugares debido a que no todos los espacios se organizan en función de las propias necesidades de la sociedad local.

Dollfus (1976) propone cuatro tipos de espacios organizados: recorridos pero no organizados, de sociedades no desarrolladas, de países industriales y de países subdesarrollados. Tal propuesta coincide, casi en su totalidad, con la planteada por Claval (1980), que considera cinco tipos de sociedades: tradicionales, industriales, posindustriales, socialistas y del tercer mundo, en donde se debe situar a México.

Lo importante es reconocer que en las sociedades capitalistas la organización territorial se da en función de la actividad humana que, para la teoría marxista, se

basa en la economía, a su vez soportada por el trabajo del hombre y encaminada a satisfacer sus necesidades materiales, en donde las leyes del mercado intervienen decisivamente en la disposición de extensas áreas del planeta (Bassols, 1985). Además, es importante considerar el contexto histórico, el cual permite entender la complejidad de los procesos espaciales actuales. Así, en un intento por aglutinar todos los elementos que intervienen en la organización territorial, Kostrowicky (1986: 21 y 22) brinda un concepto muy acabado:

Las estructuras y procesos espaciales combinados forman la **organización espacial**, un concepto aceptado en aumento, de particular valor en la planeación, no sólo como idea dinámica que ayuda a explicar las **estructuras** y los **procesos** espaciales pasados y recientes, sino porque también implica transformar las estructuras espaciales existentes en unas más deseables. Por lo que, como término, "organización espacial" es más práctico que, por ejemplo, el término francés similar, si no idéntico, de *aménagement de l'espace* para el que difícilmente puede encontrarse un equivalente en inglés u otras lenguas.

En el presente trabajo se considera que la organización territorial está dada por las **estructuras** y los **procesos** territoriales. Las primeras, están definidas por tres elementos fundamentales que, según Boisier (citado en Aguilar, 1989: 89) son: 1. El conjunto de agrupamientos de actividades humanas que se caracterizan por una ubicación, tamaño relativos y una determinada composición funcional; 2. El sistema de servicios que facilitan el movimiento de bienes, personas e información entre los agrupamientos, y 3. La distribución y el modelo de densidad de las actividades que utilizan espacio.

En los segundos, se trata de la dimensión histórica que repercute en diferentes ámbitos de una sociedad actual (Bataillon, 1993); en el caso de México, el

subdesarrollo, manifiesto a través de la profunda dependencia socioeconómica con el exterior, es quizá el fenómeno más determinante en su organización espacial.

Diferentes investigadores han tratado de desentrañar la complejidad del funcionamiento de la organización territorial en la sociedad capitalista contemporánea, para lo cual han propuesto modelos que, en síntesis, colocan a la **ciudad** como el punto central en la conformación de las estructuras territoriales: es el caso de las teorías alemanas del lugar central y localización industrial o de las francesas de los polos de desarrollo (Kuklinski, 1977).

Aunque se ha reconocido el valor de estas propuestas para la geografía económica mundial, sobre todo por identificar el papel central de las ciudades en la organización espacial; en el caso de México, sus condiciones históricas, sociales, culturales, económicas y de su medio físico, provocan que tales teorías no tengan una completa aplicación, toda vez que no corresponden con los espacios subdesarrollados, sometidos a procesos de dependencia. En consecuencia, para interpretar el funcionamiento del turismo en el litoral mexicano, es necesario apegarse a propuestas teóricas que consideren las peculiaridades mencionadas.

## **1.2. Aspectos teóricos de la Geografía del Turismo**

### 1.2.1. Ocio, recreo y turismo

A pesar de que existe un *corpus* conceptual mínimo del turismo, es frecuente el empleo de esta palabra para designar actividades que, en sentido estricto, no lo

son. Así, conviene aclarar aspectos teóricos del turismo a fin de evidenciar sus posibles alcances sociales y espaciales.

El tiempo de trabajo o negocio (del latín *no-otium*, ausencia de ocio), está constituido por todas aquellas actividades humanas encaminadas a asegurar la reproducción del mismo, como los tiempos de desplazamiento de la casa al centro de labores y viceversa, de comidas, de obligaciones familiares, de dormir y de actividades domésticas. En contraposición, el tiempo libre o de ocio es el que resta al anterior; así, por lo general, al día se tienen algunas horas libres y, a la semana, al mes o al año se cuenta con alguno o varios días (Figura 1.1).

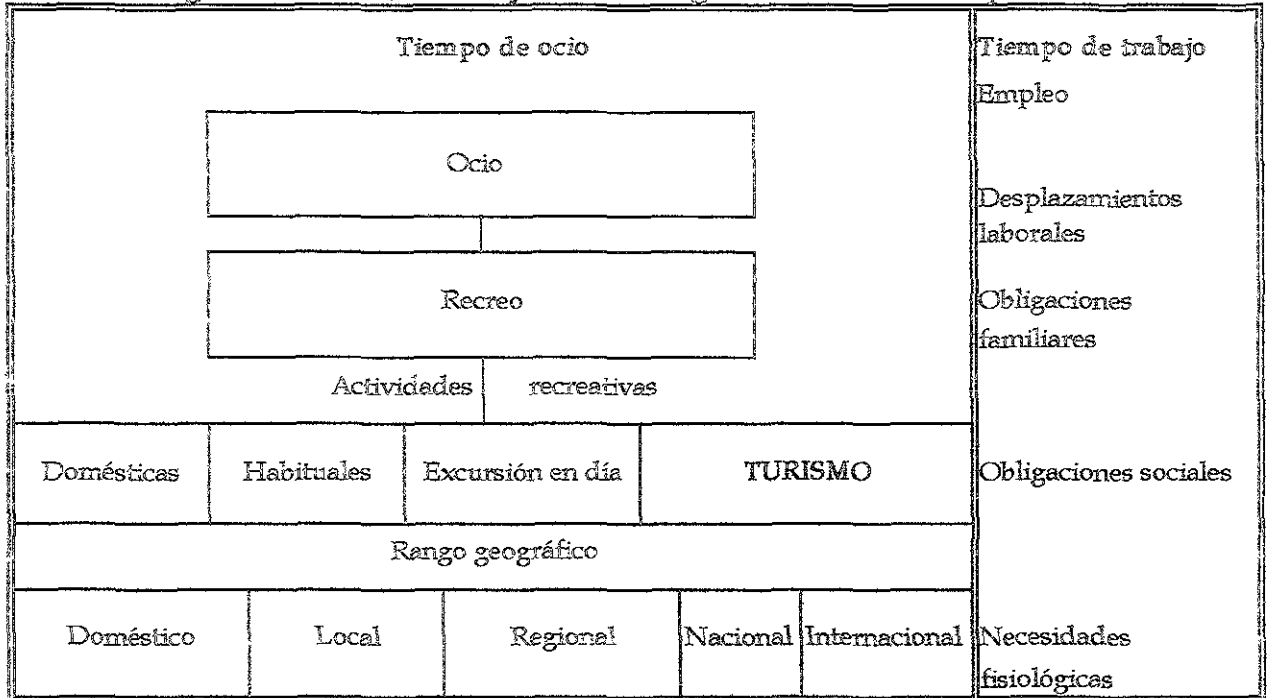
El ocio es el tiempo libre y, según Agüi (1994), Callizo (1991) y Lozato (1990), a la actividad que se realiza en ese lapso temporal se le denomina recreación. De este modo, las actividades recreativas tienen una duración sumamente variable (minutos, horas, días o meses), lo cual depende de los alcances territoriales, que pueden ir de los domésticos a los internacionales.

El fundamento social de la recreación radica en la necesidad que el hombre tiene de re-crearse, reponerse, y tomar nuevos bríos para reiniciar el negocio, por demás rutinario (Barranco, 1994). En consecuencia, la idea básica del recreo es que la persona salga del círculo enajenante a que lleva el propio sistema en el que trabaja, lo cual se logra a través de la búsqueda de lugares que no estén sometidos a intensos circuitos mercantiles, en donde el viajero decida sus propias actividades y qué consumir (*ibidem*).

El turismo tiende a alejarse de los planteamientos originales del recreo, pues al efectuarse la actividad turística fuera del domicilio del paseante por más de 24 horas, le permite al gran capital organizar negocios que aprovechan tal circunstancia; de modo que el turista tiende a convertirse en una pieza del engranaje mercantil y se le crean necesidades estandarizadas y enajenantes. Así, aunque en un principio el turismo formara parte de la recreación, de acuerdo con lo expuesto, en la actualidad se considera que se trata de dos actividades diferentes que, ocasionalmente, se pueden traslapar (Figura 1.2). De acuerdo con esta propuesta, el turismo tiene un alcance preferentemente nacional y mundial, aunque algunas veces puede ser regional, todo depende de la base social que se considere para clasificarlo.

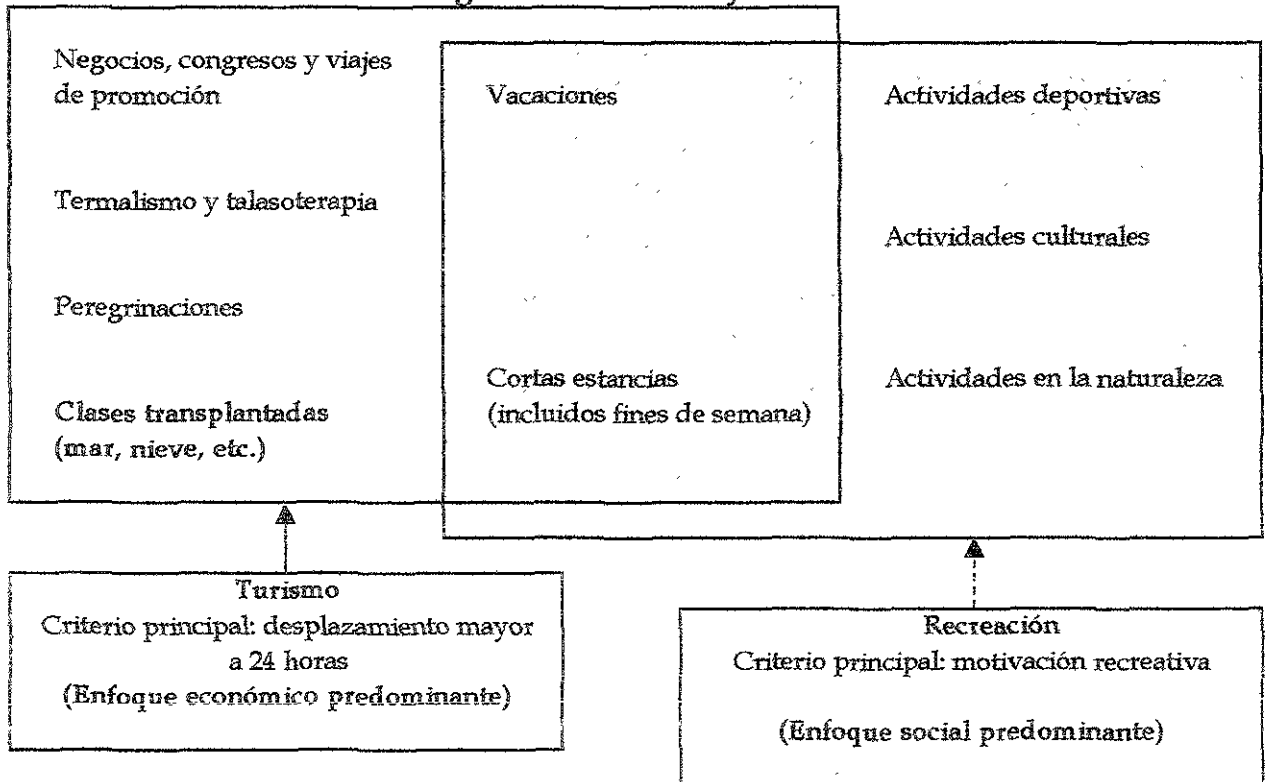
De acuerdo con el criterio social, en teoría se ha podido diferenciar el recreo del turismo, pero en los hechos es difícil distinguir a los turistas de quienes no lo son, por lo que se ha tratado de establecer otros criterios para clasificarlos. El más usado y difundido a escala mundial es el tiempo: cuando alguien pasa más de 24 horas fuera de su domicilio, se supone que demandará de toda una serie de bienes y servicios que llevan a la conformación de la actividad turística y, en consecuencia, quienes viajan por menos de un día generaran la actividad recreativa. Desde luego que esto no se cumple en todos los casos; habrá viajeros de menos de 24 horas que entren totalmente a un circuito de relaciones mercantiles y viceversa; sin embargo, en la actualidad, la única forma de cuantificar la actividad turística es el tiempo.

Figura 1.1. Ocio, recreo y turismo según Boniface & Cooper, 1987



Fuente: Callizo, 1991, modificado por Alvaro López.

Figura 1.2. Turismo y recreo

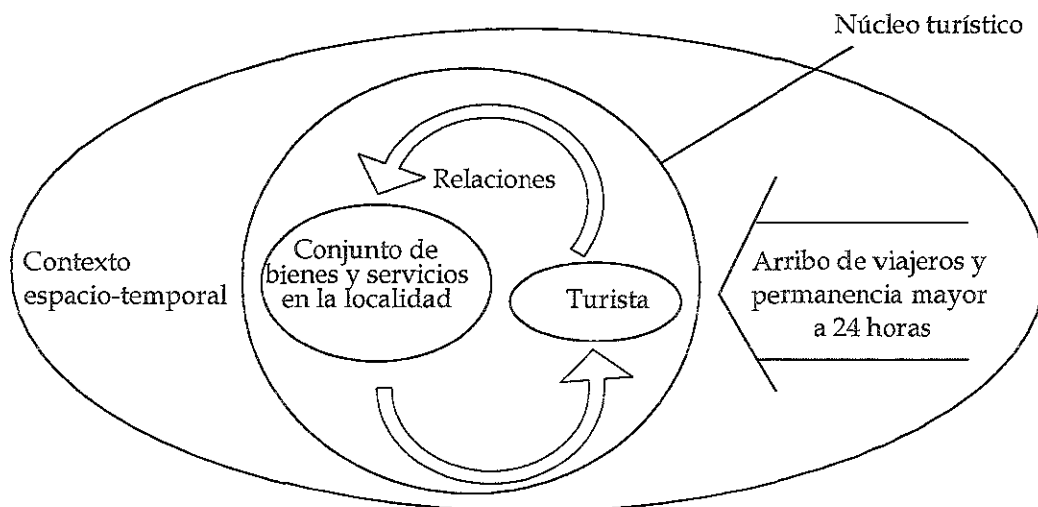


Fuente: Lozato, 1990, modificado por Alvaro López.

Aunque no exista un consenso sobre la definición de turismo, se le puede considerar como: "[...] todo desplazamiento temporal mayor a 24 horas y determinado por causas ajenas al lucro; el conjunto de bienes, servicios y organización que en cada nación determinan y hacen posibles esos desplazamientos" (García, 1970a: 211).

Las claras implicaciones territoriales de esta definición, permiten concluir que el turismo es susceptible de ser abordado por la Geografía. Pero la Geografía del Turismo, además de estudiar los aspectos mencionados, contempla el análisis de los territorios hacia donde el turismo mantiene vínculos, lo que presupone entender, desde el origen de los flujos de visitantes hasta el impacto que causa la actividad en la región donde se inserta, en un contexto espacio-temporal (Figura 1.3).

Figura 1.3. Algunos aspectos territoriales de la Geografía del Turismo



Fuente: Elaboración propia con base en Callizo, 1990 y García, 1970a.

### 1.2.2. Investigación en turismo

Si son pocas las obras que abordan el estudio del turismo de litoral desde una perspectiva geográfica, son menos aún aquellas en las que se tratan aspectos teóricos o metodológicos. Debido a la carencia de este material, algunos textos dedican páginas completas al planteamiento o replanteamiento de conceptos que ayuden a explicar el fenómeno, otros presentan estudios de caso en los que aplican postulados ya tratados o generan su propia teoría (Cuadro 1.1).

Aunque los puntos de vista varían considerablemente de autor a autor, se pueden apreciar, *grosso modo*, dos grupos de investigaciones. En el primero, también llamado como la corriente clásica, el mayor interés del estudio radica en el reconocimiento de peculiaridades de cada sitio turístico, en el contexto de una geografía regional; en el segundo, nombrado neopositivista por Callizo (1991: 22), se "desplaza el objeto de estudio a la búsqueda de las regularidades existentes en la distribución de ciertos fenómenos espaciales". En esta corriente teórica se ubica la mayoría de los trabajos producidos en el ámbito académico.

En el primer grupo se ubica un número menor de estudios, en ellos se hace una interpretación de los datos en el contexto de la realidad mexicana, este conjunto de investigaciones plantea serios cuestionamientos sobre la forma en como se ha ejercido este tipo de turismo en el país. Así, en el presente trabajo se ha dado especial énfasis a conceptos tratados por García (1970a, 1977 y 1979), Carrascal (1975, 1975a y 1987) y Hiernaux (1989, 1989a y 1994).



**Cuadro 1.1. Algunas investigaciones publicadas en México con referencia a la Geografía del Turismo**

**Estudios generales de aporte teórico-metodológico**

Libros	Autor	Año
Teoría y praxis en el espacio turístico.	Hiernaux, D.	1989
Turismo: estructura y desarrollo.	Jumenez, A.	1993
Artículos		
El campo de la geografía en el turismo.	García, A.	1970
El turismo y el subdesarrollo en México.	Carrascal, E.	1975
Clasificación de los recursos turísticos.	García, A.	1980
El espacio reticular del turismo en México.	Hiernaux, D.	1989
En busca del edén: turismo y territorio en las sociedades modernas.	Hiernaux, D.	1994
La regeneración de las playas españolas como factor incentivador del turismo.	Giner, C	1994
Distribución geográfica de los municipios turísticos de México.	De Sicilia, A. y López, A	1998

**Estudios de caso con aportes teórico-metodológicos**

Libros o tesis		
Cancún: turismo y desarrollo regional	García, A.	1977
Cancún: turismo y subdesarrollo regional.	García, A.	1979
El impacto del turismo en el desarrollo socioeconómico de Acapulco.	Ramírez, M.	1979
El turismo en el desarrollo económico de la península de Baja California.	De Sicilia, A	1982
Turismo y medio ambiente: el caso de Acapulco.	Ramírez, J.	1986
La política de impulso turístico en México. Ixtapa-Zihuatanejo como polo de desarrollo turístico.	Bravo, C.	1994
Artículos		
Zihuatanejo y su hinterland turístico.	Carrascal, E.	1975
Actividad turística y asimilación territorial en la costa nayarita.	Carrascal, E.	1987
Turismo, urbanización y poder en Manzanillo.	Bianchi, G.	1990
Impacto del turismo sobre la estructura socioeconómica y el medio ambiente en América Latina.	Gormsen, E.	1992
Estructura territorial de la actividad turística en la Riviera Mexicana a fines del siglo XX.	Sánchez, A. y Propin E.	1996
Situación geográfico-económica del turismo en el extremo norte de América Latina....	Propín, E., et.al.	1997
Turismo y territorio: el caso del corredor turístico de Los Cabos, BCS.	Sánchez, A., et. al.	1997

Fuente: Elaboración propia.

Una de las aportaciones más destacadas en los trabajos de García (1977 y 1979) fue demostrar, a través del estudio de Cancún, que los fundamentos teóricos que el Estado mexicano utilizó, a partir del decenio de los sesenta, para destinar grandes inversiones a los centros turísticos de litoral son improcedentes, pues se basan en un modelo teórico europeo que no tiene aplicabilidad en México; esta investigadora reveló que las pretensiones del gobierno mexicano por reducir la desigualdad estructural entre el centro y la periferia del país, a través de la creación de los polos de desarrollo turístico, sólo reproducen el sistema de dependencia con el exterior, pues basan su éxito en la presencia de capitales transnacionales.

Con un planteamiento teórico similar al antes mencionado, Carrascal (1975a) reveló la situación del turismo en Zihuatanejo; asimismo, una de sus aportaciones fue identificar, en el marco del subdesarrollo de México, los efectos que el turismo tiene en el medio geográfico:

[...] la forma en que actualmente se lleva a cabo la actividad turística en el país provoca una serie de alteraciones profundas en la estructura socio-económica y aun en el medio físico; modifica el uso del suelo, el clima y el tipo de vegetación, se pierden áreas cultivables y forestales; la ganadería no se desarrolla; la pesca no se incrementa como actividad comercial, sino como factor deportivo. Por otra parte, las vías de comunicación, tan importantes en el desarrollo socio-económico del país y, en general, los servicios públicos que necesita una población o lugar determinado, surgen en la mayoría de los casos como resultado del desarrollo turístico de ese lugar [...] la población marginada del campo engrosará los tugurios y los cinturones de miseria." (Carrascal, 1975: 42-43).

Por su parte, Hiernaux (1989) sintetizó los resultados de diversas investigaciones realizadas por una corriente crítica del turismo en México, al mismo tiempo,

incorporó la teoría del espacio reticular al análisis del turismo; de modo que generó un modelo que mostró, al finalizar el siglo XX, el rompimiento del espacio contiguo en los sectores de la economía altamente integrados como el turismo, en donde las relaciones económicas de los sitios turísticos masivos del litoral mexicano se dan a través de conductos que imposibilitan la integración de la del polo turístico con la región en la que se ubica.

### **1.3. Turismo y territorio**

#### 1.3.1. Espacios turísticos en México

De acuerdo con la dinámica territorial, Vera (1997) divide a los espacios turísticos en cuatro agrupaciones: a) urbano y metropolitano, b) litoral, c) rural, y d) ecoturismo. En México, la gran extensión de su territorio, su ubicación en América del Norte, la diversidad de su medio físico y social, y el hecho de tener costas sobre dos océanos, son elementos que permiten la presencia de todos los tipos mencionados. Sin embargo, el turismo de ciudades de interior, el de localidades fronterizas y el de litoral, son los más difundidos en el país.

El turismo de ciudades de interior se lleva a cabo, por lo general, hacia el centro del país y es el de mayor antigüedad. Aunque no siempre, predomina en viejas localidades que por sus condiciones económicas, políticas y/o administrativas sostienen flujos intensos de visitantes; en muchos casos, la gran riqueza cultural reunida así como las peculiares características del entorno físico fortalecen esta actividad. La Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Aguascalientes, San Luis Potosí, Puebla, Oaxaca y Mérida son ejemplos significativos de esta variante del turismo en el país.

El fronterizo, adquirió importancia desde la primera mitad del presente siglo en Tijuana, Mexicali y Ciudad Juárez. El origen de este tipo de turismo obedece, entre otros factores, a la Ley Seca decretada en 1920, y a la depresión que en los años treinta se experimentó en Estados Unidos de América. Estos factores han sido el detonador de flujos constantes de ciudadanos estadounidenses que buscan satisfacer sus demandas de diversión en las localidades fronterizas con México (De Sicilia, 1982; Propín, Sánchez y López, 1997).

Si bien, hacia mediados de siglo ya existían varios sitios turístico litorales en México, esta actividad en su fase masiva toma particular fuerza hacia el decenio de los setenta; a varios de los sitios ya existentes se les dio particular apoyo en inversiones de infraestructura. Los espacios litorales enmarcados en ambientes cálidos y poco lluviosos permiten el desenvolvimiento de la actividad turística, tal es el caso de Cancún, Puerto Vallarta, Ixtapa-Zihuatanejo, Los Cabos y Huatulco. Como se verá líneas abajo, este tipo de turismo es el de mayor crecimiento en el país y está basado fundamentalmente en intereses extranjeros (Sánchez y Propín, 1996; Sánchez, Propín, y Luna, 1997).

### 1.3.2. Dependencia y turismo

El turismo de litoral se sustenta en recursos físicos y culturales que, tradicionalmente, han formado parte del patrimonio nacional: mar, fauna, playas, selvas, zonas arqueológicas, etc.; en esencia, estos elementos son independientes del sistema económico actual, sin embargo, bajo la lógica capitalista de la propiedad privada ha sido posible que particulares enajenen estos recursos, y los hagan formar parte del circuito del consumo. Con esta

actividad se genera la **renta turística**, que es la base del funcionamiento del turismo costero (Hiernaux, 1989a).

En el caso de México, la apropiación de la renta turística del litoral ha sido, en especial, a favor de la iniciativa privada transnacional, que tiene libertad de usufructuar los recursos nacionales gracias a los beneficios que otorgan en el contexto del subdesarrollo las relaciones de intercambio desigual entre los centros y periferias (Méndez, 1997).

La actividad turística de litoral en los países subdesarrollados obedece a relaciones de dependencia con el exterior, más que a necesidades propias; en este sentido Carrascal (1975) señaló hace veinticinco años que existen presiones por parte de los organismos financieros internacionales para que los préstamos otorgados a México se destinen, en gran medida, al sector terciario -como el turismo- con la finalidad de que exista una plataforma en la que puedan accionar los propios capitales transnacionales. En los hechos el turismo no se encamina al apoyo de la actividad económica en el litoral mexicano:

[...] el resultado del impulso que recibe el turismo como única actividad económica en un país subdesarrollado como México, tiene como consecuencia una mayor dependencia del capital norteamericano y, por lo tanto, los directamente beneficiados son los inversionistas extranjeros; es decir, las ganancias que se cree recibe el país con la actividad turística sirven para pagar la deuda que éste adquirió (*Ibidem*, p. 42).

Esta situación continúa en la actualidad y con ello se ha contribuido al crecimiento acelerado del sector terciario, sin que se genere una base productiva que la soporte (*Ibidem*). El turismo en México no es un pivote sólido

que pueda ayudar a solucionar los problemas estructurales del país; por el contrario, la falta de apoyo a las actividades productivas, impide el desarrollo de la agricultura, ganadería, pesca e industria, pues la población prefiere dirigirse a los centros turísticos con la intención de encontrar un empleo estable; sin embargo, también se ha puesto de relieve que el turismo realiza despidos masivos en temporadas bajas, de modo que es frecuente el desempleo y, con ello, la economía informal (*Ibidem*; García, 1979 y Bravo, 1994).

#### **1.4. Política turística**

A mediados del siglo XX el Estado mexicano empezó una amplia intervención en el sector turístico y con ello da inicio la política turística de México que, de acuerdo con Jiménez (1993), se divide en cuatro etapas sucesivas, las cuales han revelado diferentes manifestaciones espaciales (Cuadro 1.2):

- A. Entre 1945 y 1958, las mejoras en los medios de transporte ocurridas en Estados Unidos de América, le permitieron desarrollar su propia actividad turística, lo que le permitió la gestación de transnacionales en el sector, al mismo tiempo, los gobiernos de los presidentes Miguel Alemán y Adolfo Ruiz, con la intención de captar divisas que apoyaran la compra de insumos para la modernización de la industria nacional, apoyaron el turismo fronterizo basado en visitantes estadounidenses.
  
- B. Durante el decenio de los sesenta, cuando las transnacionales turísticas se habían fortalecido y ya movían contingentes de paseantes por el mundo, México aún no tenía la posibilidad de captar visitantes en forma masiva, de modo que aprovechó la presencia de la infraestructura existente en las

ciudades del interior del país para incrementar su turismo; ya a finales de los sesenta y durante los setenta el Estado empezó a planear el crecimiento del turismo litoral.

- C. Durante el decenio de los ochenta y parte de los noventa, en el mundo circulaban en forma masiva, a través de las redes generadas por las empresas transnacionales, turistas interesados en espacios con sol y playa; así, los países periféricos establecieron una fuerte competencia que, con el afán de captar turistas y capitales internacionales, les llevó a otorgar infinidad de facilidades y a laxar la legislación relacionada con la inversión extranjera: la mayoría de estos países se caracterizan por tener costas y ubicarse en la porción tropical del mundo (Figura 1.4).
- D. A partir de la primera mitad del decenio de los ochenta, los cambios políticos mundiales llevaron a un fortalecimiento de la economía de mercado y, en ese contexto, el Estado mexicano inició una fase de neoliberalismo que llevó a la venta de sus propiedades inmobiliarias en zonas turísticas costeras, a favor del capital privado, predominantemente extranjero.

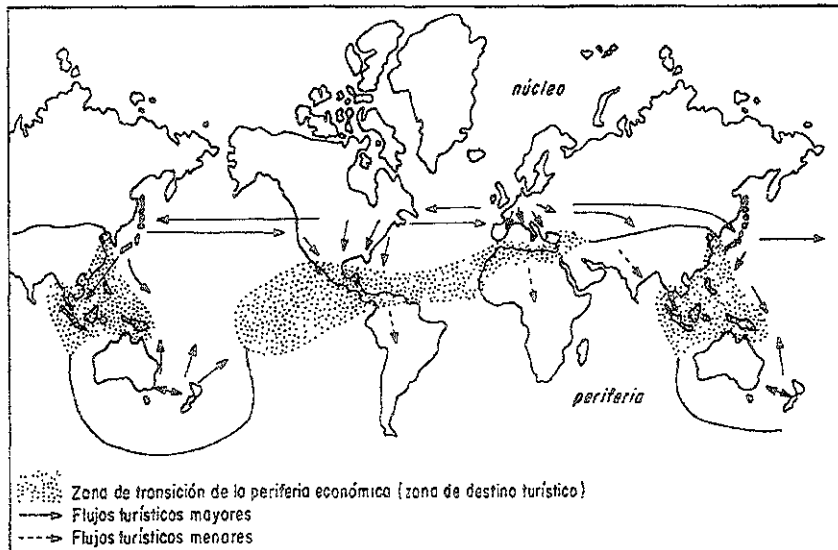
Con base en las etapas descritas, se puede afirmar que entre 1950 y 1970, en los países del primer mundo, especialmente en Estados Unidos de América, se presentaron los elementos que marcaron el rumbo del turismo de litoral en el planeta: el mejoramiento en las condiciones de vida de su población, tanto en el incremento de su tiempo libre como en su capacidad adquisitiva, así como la revolución de los transportes terrestre, marítimo y aéreo, fueron las condiciones esenciales que originaron desplazamientos temporales y continuos.

Cuadro 1.2. Etapas del turismo en el mundo y en México

Período	Lugar	Duración	Principal evento
1°	Mundo	1945-1958	Inician transnacionales turísticas de EU
	México	1945-1958	Impulso al turismo fronterizo
2°	Mundo	1958-1973	Consolidación de las transnacionales turísticas de EU, Europa y Japón
	México	1958-1969	Promoción del turismo en el "interior" principalmente
3°	Mundo	1973-1985	Competencia entre países "periféricos" por captar los capitales transnacionales
	México	1969-1981	Promoción del turismo del turismo masivo de litoral
4°	Mundo	1985-	Reorientación política mundial hacia el Neoliberalismo
	México	1982-	Privatización de inversiones turísticas estatales en turismo litoral

Fuente: Elaboración propia con base en Jiménez, 1993

Figura 1.4. Regiones turísticas núcleo periferia del mundo según Burton, 1991



Fuente: Vera, 1997.



Mientras que, entre los años cincuenta y sesenta, el Estado mexicano planeaba y adecuaba nuevos espacios para la recepción masiva de visitantes en el litoral, aprovechó la presencia de centros tradicionales como Acapulco y Puerto Vallarta. En este mismo período, a escala mundial, las grandes corporaciones turísticas transnacionales consolidaron su control vertical y horizontal de la actividad, de modo que para el decenio de los setenta, ya habían penetrado en México, dominado el sector e iniciado un proceso de masificación del turismo en varios puntos.

Este proceso evolutivo del turismo litoral ha sido estudiado por Gormsen (Callizo, 1991), quien ha mostrado que, previa la masificación del turismo costero, este sector de la economía se basa en visitantes con elevado poder adquisitivo que se alojan en hoteles de elevada categoría (Figura 1.5). A medida que el turismo crece en número de visitantes, la participación de la población acomodada disminuye y se diversifica la oferta de hospedaje. A esta tendencia de masificación Vera (1997) le llama fordismo, pues considera que se dan relaciones similares a las de producción de escala (Cuadro 1.3).

Conviene señalar que en el proceso evolutivo del turismo litoral, Gormsen considera que México pertenece a una periferia III o IV, debido a que su participación es muy reciente y aún no presenta una amplia diversificación en su oferta de alojamiento (Ver figura 1.5).

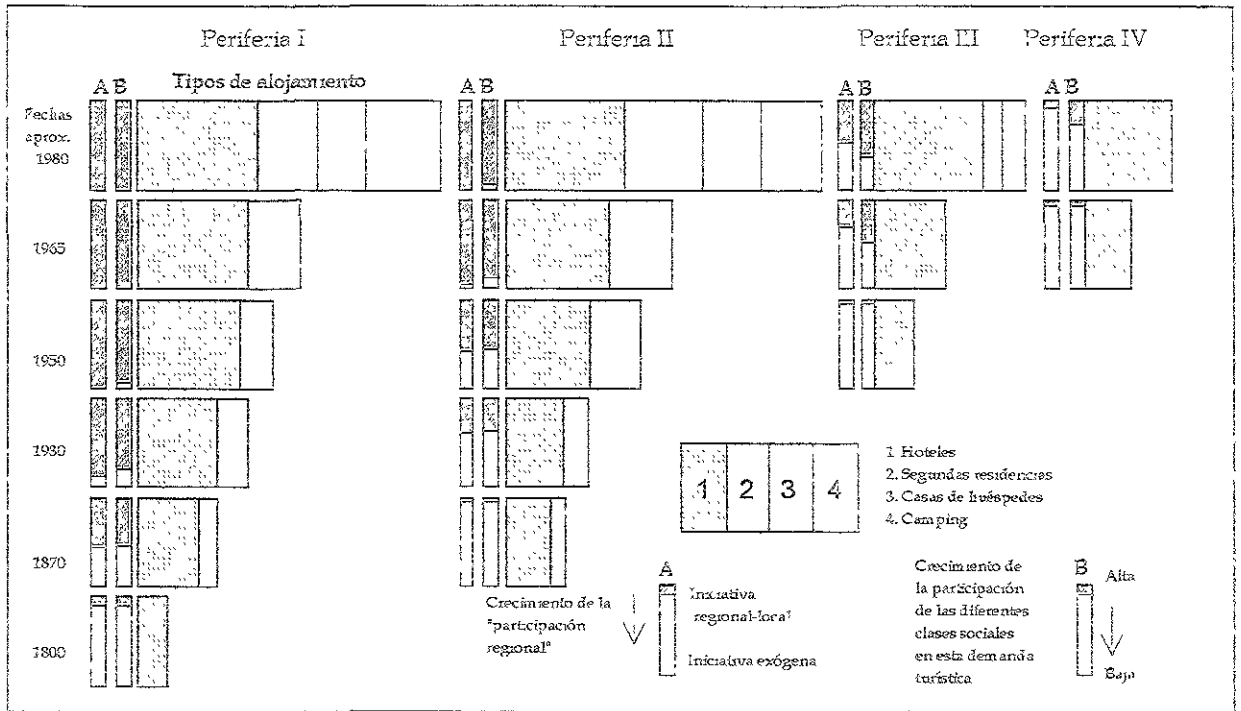
Como ya se ha dicho, al inicio de la fase de crecimiento masivo del turismo litoral en México, la meta del gobierno nacional fue la captación de las inversiones transnacionales, ya que con ellas garantizaría un turismo dinámico. Uno de los

primeros problemas a los que el gobierno se enfrentó fue de tipo legal, ya que la Constitución Política mexicana impedía que extranjeros poseyeran propiedades en las franjas litorales; en el año de 1974, al crearse los fideicomisos turísticos<sup>1</sup>, se rompió con tal obstáculo y, en consecuencia, accedió con mayor libertad los capitales extranjeros bajo la política de los polos de desarrollo.

El discurso político gubernamental planteó que los polos de desarrollo turístico serían sitios que, por localizarse en zonas marginadas del país, detonarían el desarrollo económico local y regional a través de la generación de empleos, la disminución de los desequilibrios regionales y la captación de divisas que permitieran fomentar la economía de la zona (García, 1979). En consecuencia, los gobiernos federal, estatal y municipal destinaron fuertes capitales en infraestructura turística con el fin de atraer la inversión de la iniciativa privada dirigida, en su mayoría, a los litorales tanto tradicionales como de nueva creación; en el primer caso destacan Acapulco (Guerrero), Cozumel (Quintana Roo), La Paz (Baja California Sur), Manzanillo (Colima), Mazatlán (Sinaloa), Puerto Vallarta (Jalisco) y Veracruz (Veracruz) y, en el segundo, Cancún (Quintana Roo), Huatulco (Oaxaca), Ixtapa-Zihuatanejo (Guerrero), Loreto-Nopoló y Los Cabos (Baja California Sur), encomendados a FONATUR (Alcudia, 1997; Sánchez y Propín, 1996; Sánchez, Propín, y Luna, 1997).

Como ya se ha sugerido, los países del tercer mundo que a partir del decenio de los setenta se interesaron por desarrollar su sector turístico con base en el modelo

Figura 1.3. Modelo espacio-temporal del desarrollo turístico litoral de Gormsen, 1981



Fuente: Callizo, 1991

Cuadro 1.3. Secuencia evolutivo-comparativa del turismo de litoral en Europa y México

Etapa	Lugares		Tipo
	Europa	México	
Fines del siglo XIX	Centros balnearios.		Exclusivo elitismo social
1930-1950	Lugares de ocio, moda y puntos de encuentro.	Parques rec. y balnearios	
1950-1970	Turismo masivo.	Primeros sitios de turismo litoral.	Turismo fordista
1970-1990		Turismo masivo.	
1990-Horizonte 2000	Áreas específicas. Áreas saturadas. Zonas de protección. Reconversión turística.	Turismo masivo. Nuevas zonas turísticas. Ampliación de zonas turísticas.	Posfordismo

Fuentes: Elaboración propia con base en Vera, 1997; Callizo, 1991.

masivo, dirigieron sus miradas hacia los países industrializados con la finalidad de captar los capitales provenientes de las corporaciones transnacionales, así se dio inicio a una competencia entre los países periféricos por ofrecer las condiciones más favorables al capital transnacional. En consecuencia, se evidencia una contradicción central en el turismo, ya que el Estado promueve la actividad con el fin de fomentar el desarrollo económico de una zona marginada, pero bajo intereses y necesidades ajenas a la región.

La puesta en marcha de esta política turística, ha representado para México un enorme gasto social, ya que parte importante de los presupuestos federal, estatal y municipal se destina a la creación de infraestructura y dotación de servicios, entre otros aspectos; además, para hacer más atractiva la oferta de inversión, el Estado ha tenido una actitud laxa en cuanto al cobro de impuestos y en la libre repatriación de ganancias (Bravo, 1994).

A lo anterior se suma el hecho de que una proporción significativa de los recursos económicos empleados en la habilitación de los espacios turísticos han provenido de préstamos hechos por instituciones financieras internacionales, los cuales han incrementado el monto de la deuda externa. Al mismo tiempo la empresa transnacional ha tratado de que la construcción de sus complejos turísticos sea solventada por capitales nacionales (Carrascal, 1975 y Jiménez, 1993).

Algunas explicaciones teóricas demuestran la imposibilidad real de poner en práctica el modelo de los *polos de desarrollo*. Éste se basa en la idea economicista de la fricción del espacio que razona lo siguiente: en virtud de que

la distancia impone límites de actuación a las actividades económicas, los territorios circundantes brindarán todos aquellos elementos que, obtenidos de sitios lejanos, resultarían más costosos. Lo anterior lleva a creer que la inducción y promoción de una actividad, como el turismo, provocará el desarrollo de otras (García, 1979). En el actual mundo globalizado, tales ideas no tienen aplicación en el caso del turismo, ya que éste mantiene una red muy cerrada en sus flujos; esto se debe a la lógica capitalista que, basada en la maximización de la ganancia, lucha constantemente por romper los límites que le impone el territorio, el espacio continuo (Kuklinsky, 1977).

Además, el desarrollo tecnológico alcanzado en la segunda mitad del siglo XX ha llevado a un rompimiento del espacio continuo. México apostó a los polos de desarrollo turístico al inicio del decenio de los setenta, cuando la revolución del transporte, comunicaciones y servicios financieros, así como la consolidación de grandes corporaciones transnacionales, habían superado las limitaciones que opone al turismo el espacio, particularmente porque ahora gran cantidad de turistas, mercancías, información, etc., podían circular rápidamente vía aérea sin que tuvieran que recorrer por tierra los espacios ubicados entre el origen y el destino. De este modo, la actividad turística, a excepción de la mano de obra, pudo prescindir de la región en la que se encontraba el centro turístico con gran eficiencia (Hiernaux, 1989).

A partir del decenio de los ochenta y en los noventa se presentaron a escala mundial acontecimientos políticos de gran significado en la vida económica de las naciones: la transición del bloque de países socialistas al capitalismo y el

fortalecimiento del neoliberalismo fueron factores que llevaron a que los gobiernos de los países del tercer mundo con economía mixta se replegaran del control de diferentes sectores de la economía, tal como ocurrió con el turismo. La política implementada en este período permitió al Estado desincorporar sus propiedades e inversiones en esta actividad: líneas aéreas, campos de golf, hoteles, tiempos compartidos, entre otros. Así, la iniciativa privada internacional se ha robustecido aún más y mantiene un mayor control del turismo, sobre todo en los polos de desarrollo turístico, hacia donde se canalizaron las mayores inversiones.

En esta etapa de globalización, en la que México participa en numerosos tratados comerciales con el exterior (por ejemplo, el Tratado de Libre Comercio, TLC y el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio, GATT), se ha acordado la sustitución de deuda externa por inversión (*swaps*); el turismo es uno de los sectores de la economía más solicitado en este sentido, cabe entonces esperar una mayor penetración y control del capital transnacional en el sector (Jiménez, 1993).

El turismo de litoral en México está sujeto a la filosofía de la modernidad, en donde el valor máximo se encuentra en el consumo desmedido de productos o servicios con facilidad reemplazables; en consecuencia, aquellos espacios turísticos de litoral, caracterizados por su similitud en el ámbito mundial, mantendrán su atractivo siempre que permanezcan como sitios de moda (Andrés, 1995 y Jiménez, 1993). Así, pelagra su vigencia en el mercado

internacional; en contraste, las ciudades históricas o los paisajes únicos en el mundo, tienden a presentar una menor vulnerabilidad (*Ibidem*).

En tanto que los centros turísticos costeros de la periferia han experimentado una inusitada expansión, se ha observado ya un límite de crecimiento en los centros turísticos litorales de Europa; gran parte de éstos han vivido una etapa de saturación, de ahí que en ese continente se experimente un replanteamiento de los postulados que le daban vigencia al sector. En la actualidad se hacen esfuerzos por diversificar la actividad, redefinir los espacios de ocupación turística, reforzar la observancia en las medidas de conservación y, sobre todo, se hacen esfuerzos por revertir la idea de la masificación turística (Giner, 1994; Vera y Monforte, 1994; Marchena, 1995) ; (Cuadro 1.3).

Los espacios turísticos del litoral mexicano se encuentran en una expansión constante, día a día se ofertan nuevos espacios y las políticas turísticas van encaminadas a ampliar cuantitativamente las inversiones en el sector; aunque en diferentes investigaciones se revelen los impactos negativos que genera el crecimiento acelerado de esta actividad, no se prevé, en un futuro inmediato, cambios substanciales en la política estatal respecto al impulso inmobiliario y turístico del litoral mexicano.

### **1.5. Organización territorial del turismo de litoral**

Hiernaux (1989), ha desarrollado un modelo que interpreta la actual organización territorial del turismo, conocido como el espacio *turístico reticular*, que "es una modalidad de organización del territorio, cuyas características centrales consisten en la presencia de núcleos organizadores del espacio, integrados en un

sistema de redes con relaciones reducidas con el espacio contiguo" (*Ibidem*, pág. 32). Por las características actuales del turismo litoral en México, tal modelo responde en la actualidad al análisis del espacio turístico, de modo que se incorpora como la base teórico-metodológica de esta tesis.

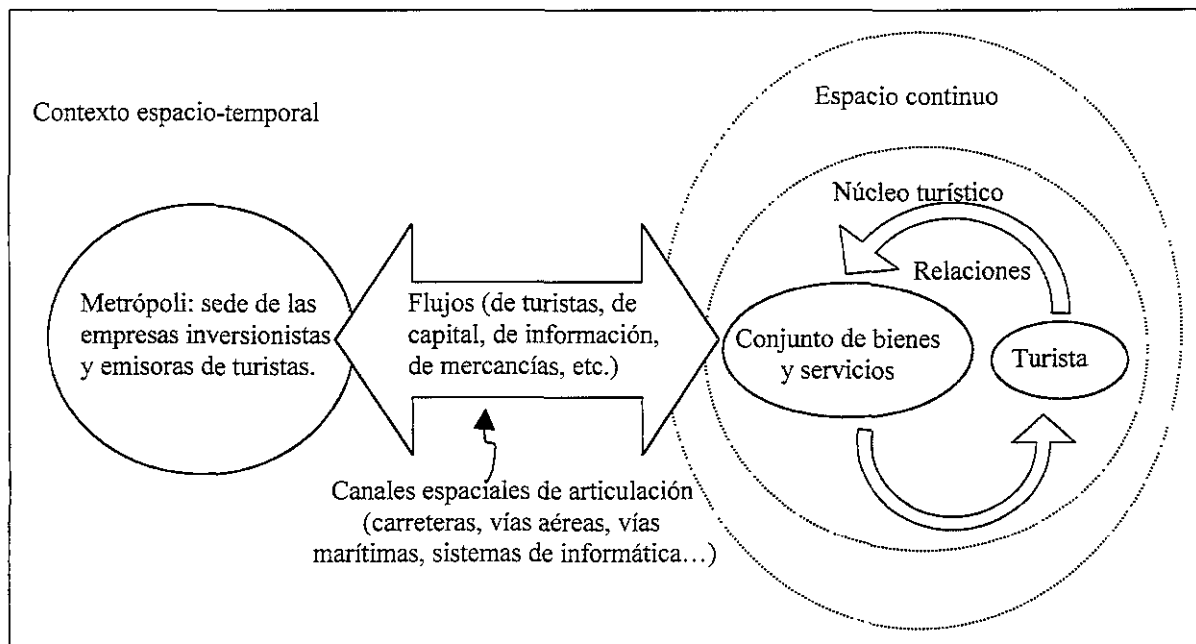
El modelo está conformado por tres elementos: el núcleo, los canales espaciales de articulación y los flujos (Figura 1.6). El núcleo turístico es el sitio de máxima concentración de la actividad económica. En el caso de México, a la vez que sus núcleos mantienen una relación de intercambio con otros centros económicos, también son objeto de dominación derivada del subdesarrollo: como los centros turístico-costeros mexicanos dependen en gran medida del exterior, se someten a las metrópolis asentadas en su mayoría en Estados Unidos de América. En los últimos treinta años, los núcleos turísticos del litoral mexicano han mostrado que requieren menos de la presencia de los grandes centros rectores de la economía nacional; así, la Ciudad de México ha dejado de ser la intermediaria entre el espacio nacional y el internacional; tal situación es diferente cuando se trata de otros sectores de la economía (*Ibidem*).

El turismo litoral, al caracterizarse por su elevada estandarización y su dominación por parte de las empresas transnacionales, crea redes con ciudades extranjeras - que generan los insumos demandados en el litoral- que reducen las posibilidades de relaciones territoriales con el espacio circundante: "Aún en lo que toca a la operación, el modelo hotelero turístico no se articula a la economía regional. Tenemos dos razones principales: primero que nada, es un modelo de demanda



estacional, que limita el interés de la producción local para adaptarse a la demanda turística" (*Ibidem*, pag. 38).

**Figura 1.6. Elementos que intervienen en el modelo del turismo reticular mexicano**



Fuente: Elaboración propia con base en Hiernaux, 1989.

### 1.5.1. Núcleos turísticos de México

Los **núcleos**<sup>2</sup> son sitios en donde se intensifica la infraestructura turística de hospedaje, de diversión, transportes, comunicaciones y, en general, de todo tipo de servicios de apoyo a la actividad. En estos núcleos operan grandes complejos turísticos de capital transnacional, en los cuales el turista tiene prácticamente todo lo que demanda.

Los núcleos turísticos de litoral mantienen, desde el punto de vista territorial, una forma predominantemente longitudinal, debido a que el atractivo fundamental es la zona colindante con el mar, sede principal de las inversiones. La importancia

económica que adquiere esta área ha llevado, en muchos casos, a un crecimiento acelerado sobre la línea costera. Así, es común observar la fusión de localidades en un continuo turístico, conocido por varios autores como *corredor*, tal es el caso de Tijuana-Rosarito-Ensenada en Baja California, Loreto-Nopoló y San José del Cabo-Cabo San Lucas en Baja California Sur, Ixtapa-Zihuatanejo en Guerrero y la Riviera Maya en Quintana Roo (Bravo, 1994; Sanchez, Propín y Luna, 1997; Propín, Sánchez y López, 1997).

A modo de identificar los sitios turísticos que, desde el punto de vista económico, son los más significativos de México y, en consecuencia, destacar la importancia de Los Cabos en la actual organización del turismo litoral nacional, se utilizaron datos estadísticos del Censo de Servicios que editó INEGI (1995), en el cual existe un apartado relacionado con los "hoteles y restaurantes"<sup>3</sup>; de éste se obtuvieron el número de trabajadores, establecimientos, remuneraciones al personal ocupado e ingresos de 1993, que más adelante se muestran.

De los más de dos mil municipios que integran México, para los propósitos del presente estudio se seleccionaron sólo aquellos que tenían más de 1,300 trabajadores asociados con servicios turísticos, lo que originó un grupo constituido por 103 municipios. Después, algunos de éstos se integraron a sus respectivas Zonas Metropolitanas de modo que, al final, se mantuvieron 76 entidades; aunque ellas representan sólo el 5% del total de municipios del país, concentran el 63% de establecimientos, 75% del personal ocupado, 90% de las remuneraciones y 85% de los ingresos totales del sector turismo del país (De Sicilia y López, 1998) ; (Cuadro 1.4).

En un primer acercamiento a los datos estadísticos, en términos de cifras absolutas, se obtuvieron los siguientes resultados:

Por el número de **establecimientos** turísticos destacan, en forma extraordinaria, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), ya que concentra al 21% de los existentes en el país y en particular la delegación Cuauhtémoc, Distrito Federal, que aporta las mayores cifras del área. Después de ésta sobresalen, en el interior del país, las zonas metropolitanas de Guadalajara y Monterrey, la primera con el 4% de los establecimientos y la segunda con el 2%. En la frontera norte de México, son notables los municipios de Tijuana, en Baja California, y Juárez, en Chihuahua; ambos participan con el 1% del total nacional. De los municipios costeros de México sobresalen, a este respecto, Acapulco y Mazatlán, con el 1.5% y 1%, en ese orden (Figura 1.7).

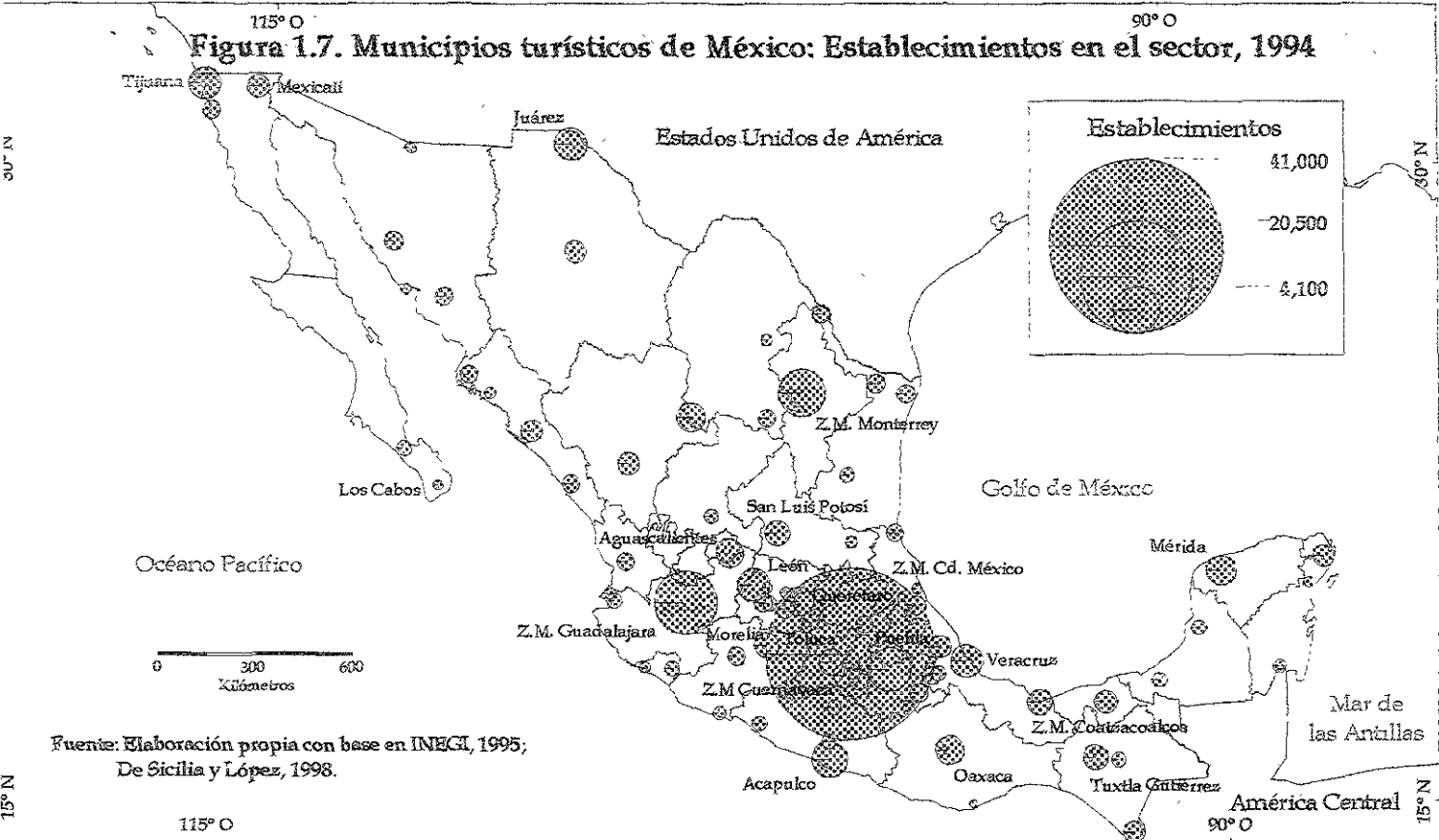
De acuerdo con los **trabajadores** en el sector turismo, el patrón descrito para el número de establecimientos se repite, ya que es la ZMCM la que arroja la mayor cifra: 23% del total nacional; en el interior del país, siguen en orden de importancia las zonas metropolitanas de Guadalajara, Monterrey y Cuernavaca, así como los municipios de Puebla y Mérida que, respectivamente, aportan el 4%, 2%, 1%, 1.5, 1%. De los municipios fronterizos sólo se distingue Tijuana con el 2%. De los municipios costeros sobresalen, en la vertiente del Pacífico, Acapulco, Puerto Vallarta, José Azueta y Mazatlán, los dos primeros con el 3%, cada uno, y 1.5% y el tercero con el 1%. En la vertiente atlántica, el de Benito Juárez, sobresale con el 3%, seguido por la Zona Metropolitana de Veracruz que concentra el 1% de las cifras del país (Figura 1.8).

Cuadro 1.4. Municipios turísticos de México: Trabajadores, establecimientos, remuneraciones e ingresos, 1994 (miles de dólares)

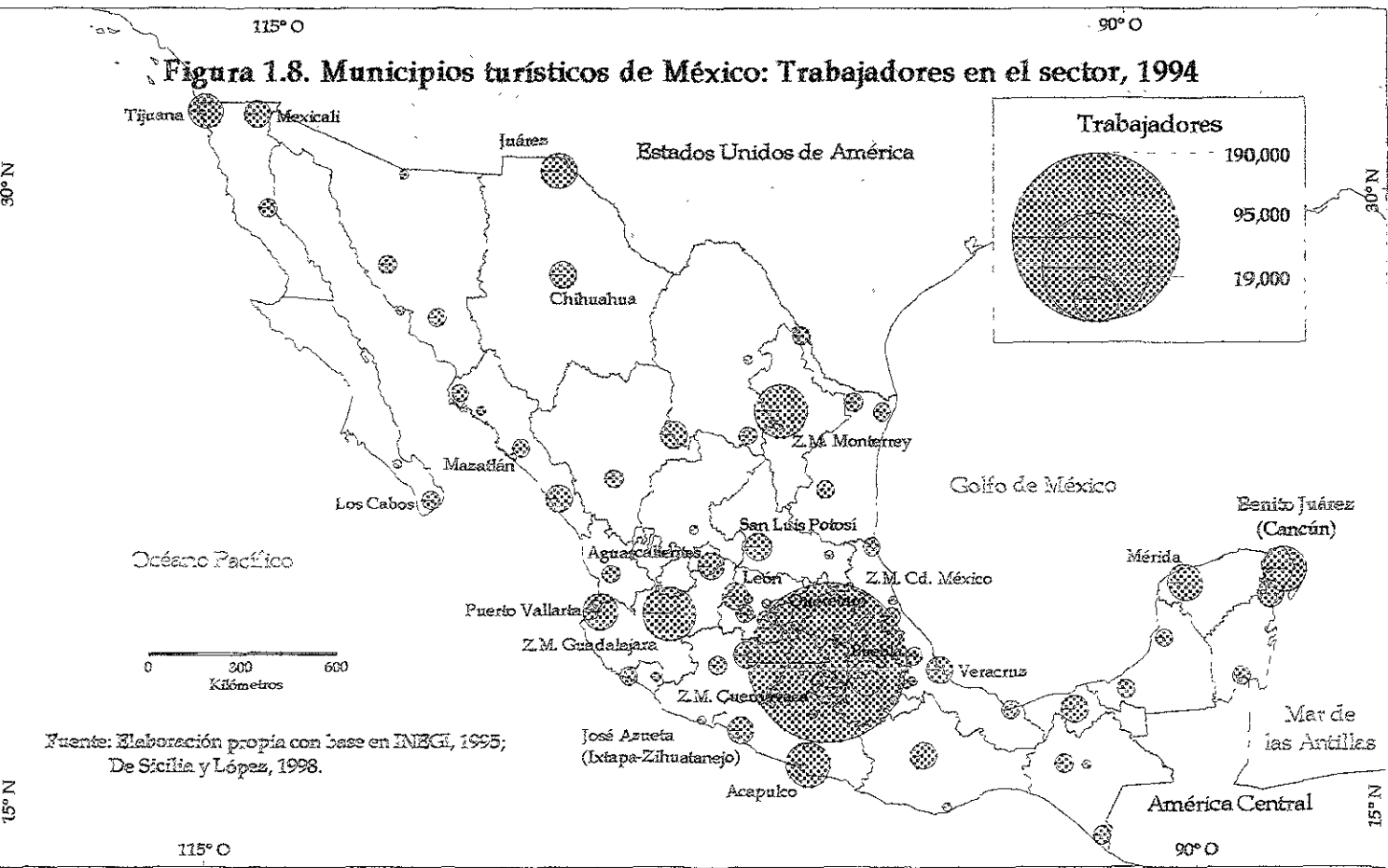
Nº	Municipios	Estado	Trab.	Estab.	Remun.	Ingres.	Nº	Municipios	Estado	Trab.	Estab.	Remun.	Ingres.
1	Z. M. Cd. de México	DF y Edo México	181,497	40,327	502,998	3,323,115	40	Manzanillo	Colima	3,480	423	18,524	66,696
2	Z. M. Cuadalaara	Jalisco	29,652	7,120	74,742	462,377	41	Tepic	Nayarit	3,420	907	5,604	34,468
3	Z.M. Monterrey	Nuevo León	26,268	4,071	84,804	456,276	42	Matamoros	Tamaulipas	3,225	749	7,447	35,191
4	Benito Juárez (Cancún)	Quintana Roo	22,558	1,001	145,357	640,448	43	Ahome (Los Mochis)	Sinaloa	3,192	787	6,029	40,149
5	Acapulco de Juárez	Guerrero	22,335	2,739	93,744	374,788	44	Cajeme (Cd. Obregón)	Sonora	2,859	726	6,050	37,443
6	Tijuana	Baja California	15,158	2,381	47,660	244,687	45	Tapachula	Chiapas	2,812	1,014	3,100	23,650
7	Puebla	Puebla	13,218	3,670	24,249	158,674	46	Carmen (Cd. del Carmen)	Campeche	2,811	671	6,269	38,854
8	Juárez (Cd. Juárez)	Chihuahua	12,031	2,082	33,927	176,916	47	Celaya	Guanajuato	2,788	764	5,114	33,140
9	Puerto Vallarta	Jalisco	11,615	600	64,082	213,142	48	Uruapan	Michoacán	2,767	764	4,397	21,983
10	Mérida	Yucatán	10,567	2,008	19,964	123,191	49	Irapuato	Guanajuato	2,698	897	4,381	24,428
11	Z. M. de Cuernavaca	Morelos	9,767	1,627	22,225	111,153	50	Victoria (Cd. Victoria)	Tamaulipas	2,651	666	4,431	22,870
12	Z. M. de Veracruz	Veracruz	9,709	2,096	18,994	108,356	51	Poza Rica	Veracruz	2,493	727	3,318	20,416
13	José Azueta (Ixtapa-Zih)	Guerrero	8,453	509	27,549	92,373	52	Campeche	Campeche	2,391	590	4,111	21,995
14	Mazatlán	Sinaloa	8,254	811	32,456	134,064	53	O. P. Blanco (Chetumal)	Quintana Roo	2,371	639	3,333	20,982
15	León	Guanajuato	7,782	2,219	18,829	106,941	54	Pachuca	Hidalgo	2,344	834	2,574	25,423
16	Aguascalientes	Aguascalientes	7,581	1,910	15,635	83,841	55	La Paz	Baja California Sur	2,332	436	7,324	31,124
17	Querétaro	Querétaro	7,454	1,850	15,879	104,039	56	Zacatecas	Zacatecas	2,306	489	5,539	25,626
18	Mexicali	Baja California	7,228	1,235	21,665	107,836	57	Colima	Colima	2,172	555	3,992	23,509
19	San Luis Potosí	San Luis Potosí	6,691	1,513	14,367	76,327	58	Córdoba	Veracruz	2,097	590	2,975	17,701
20	Chihuahua	Chihuahua	6,679	1,202	19,907	107,185	59	Lázaro Cárdenas	Michoacán	1,954	466	3,019	16,618
21	Z. M. de Torreón	Coahuila	6,398	1,694	11,298	73,304	60	San Cristóbal de las C.	Chiapas	1,870	502	2,183	11,126
22	Morelia	Michoacán	6,270	1,565	14,238	70,866	61	Orizaba	Veracruz	1,816	711	1,923	14,099
23	Oaxaca	Oaxaca	6,124	1,869	9,970	65,719	62	Guanajuato	Guanajuato	1,808	331	4,303	23,433
24	Cozumel	Quintana Roo	6,039	357	24,978	120,982	63	Chilpancingo	Guerrero	1,801	666	1,969	14,261
25	Centro (Villahermosa)	Tabasco	5,824	1,220	13,393	87,727	64	Nogales	Sonora	1,790	269	5,500	27,739
26	Toluca	Estado de México	5,651	1,374	11,034	70,609	65	Guaymas	Sonora	1,721	282	5,181	26,043
27	Culiacán	Sinaloa	5,234	1,108	11,602	68,723	66	Tehuacán	Puebla	1,636	684	1,268	11,212
28	Z.M. de Coatzacoalcos	Veracruz	5,116	1,570	9,045	52,015	67	Huatulco	Oaxaca	1,471	193	7,153	48,202
29	Tampico	Tamaulipas	5,046	956	13,030	62,638	68	Tuxpan	Veracruz	1,464	360	2,250	12,570
30	Los Cabos	Baja California Sur	4,897	311	25,028	121,382	69	Ciudad Valles	San Luis Potosí	1,458	389	2,425	12,335
31	Tuxtla Gutiérrez	Chiapas	4,701	1,395	6,682	46,635	70	Salamanca	Guanajuato	1,450	473	1,790	12,144
32	Z.M. de Cuautla	Morelos	4,544	999	16,600	45,256	71	Bahía de Banderas	Nayarit	1,401	242	4,536	16,099
33	Hermosillo	Sonora	4,460	722	12,416	76,466	72	Monclova	Coahuila	1,379	364	3,415	16,628
34	Xalapa	Veracruz	4,279	1,021	6,775	37,706	73	Allende (S.M. de Allende)	Guanajuato	1,373	305	2,927	15,804
35	Ensenada	Baja California	4,144	776	11,645	45,937	74	San Juan de Río	Querétaro	1,363	309	3,218	16,128
36	Saltillo	Coahuila	4,119	818	8,631	59,818	75	Iguala	Guerrero	1,326	512	1,019	8,991
37	Reynosa	Tamaulipas	4,087	843	9,167	47,161	76	Guasave	Sinaloa	1,325	378	1,840	14,049
38	Durango	Durango	3,686	1,030	6,480	40,732	<b>Suma de Municipios</b>			<b>598,403</b>	<b>121,799</b>	<b>1,690,876</b>	<b>9,327,256</b>
39	Nuevo Laredo	Tamaulipas	3,672	729	9,346	44,723	<b>% respecto al total</b>			<b>75</b>	<b>64</b>	<b>90</b>	<b>85</b>
										<b>792,912</b>	<b>191,323</b>	<b>1,887,704</b>	<b>10,958,376</b>

Fuente: INEGI, 1995; De Sicilia y López, 1998.

**Figura 1.7. Municipios turísticos de México: Establecimientos en el sector, 1994**



**Figura 1.8. Municipios turísticos de México: Trabajadores en el sector, 1994**

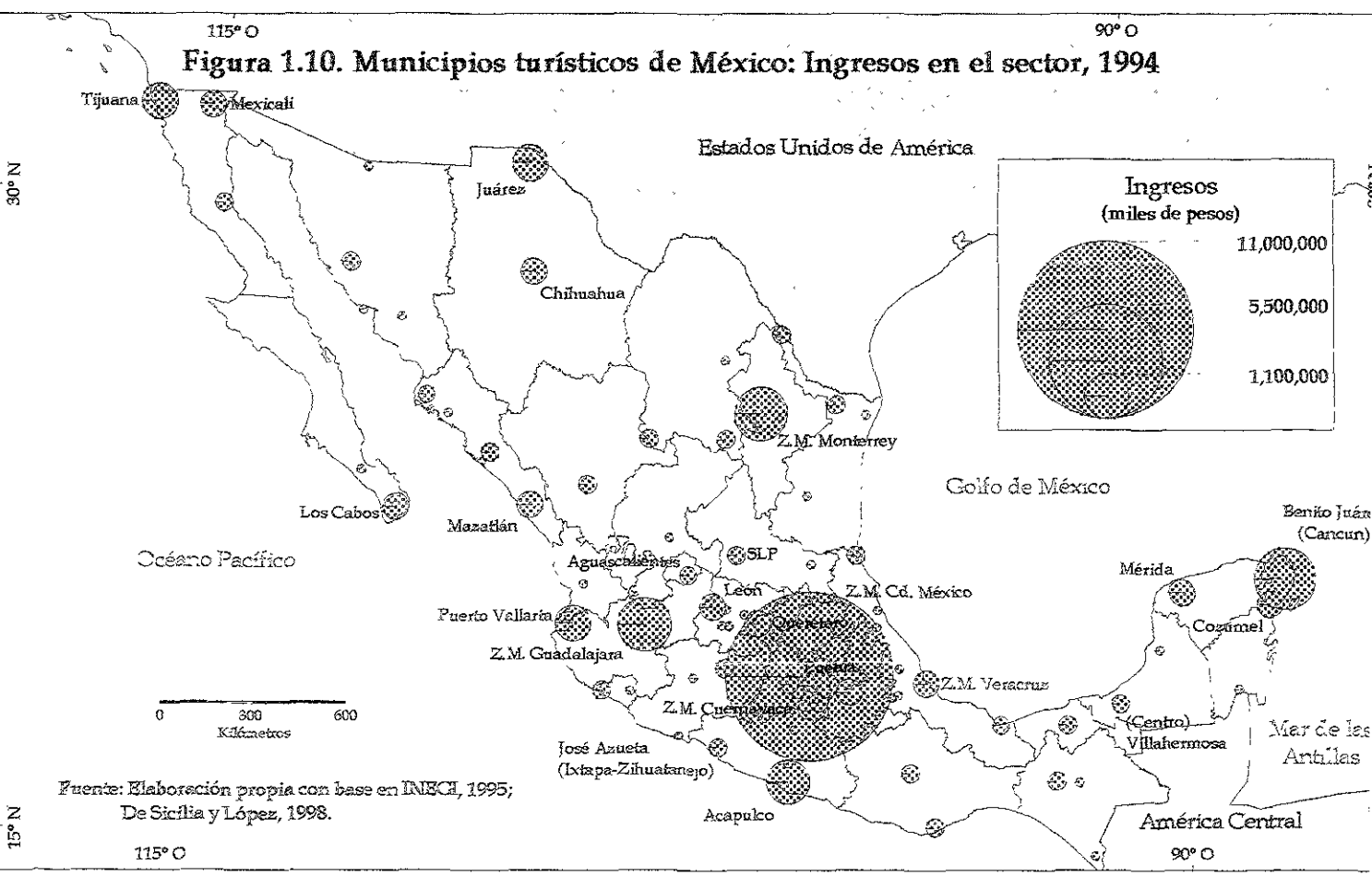
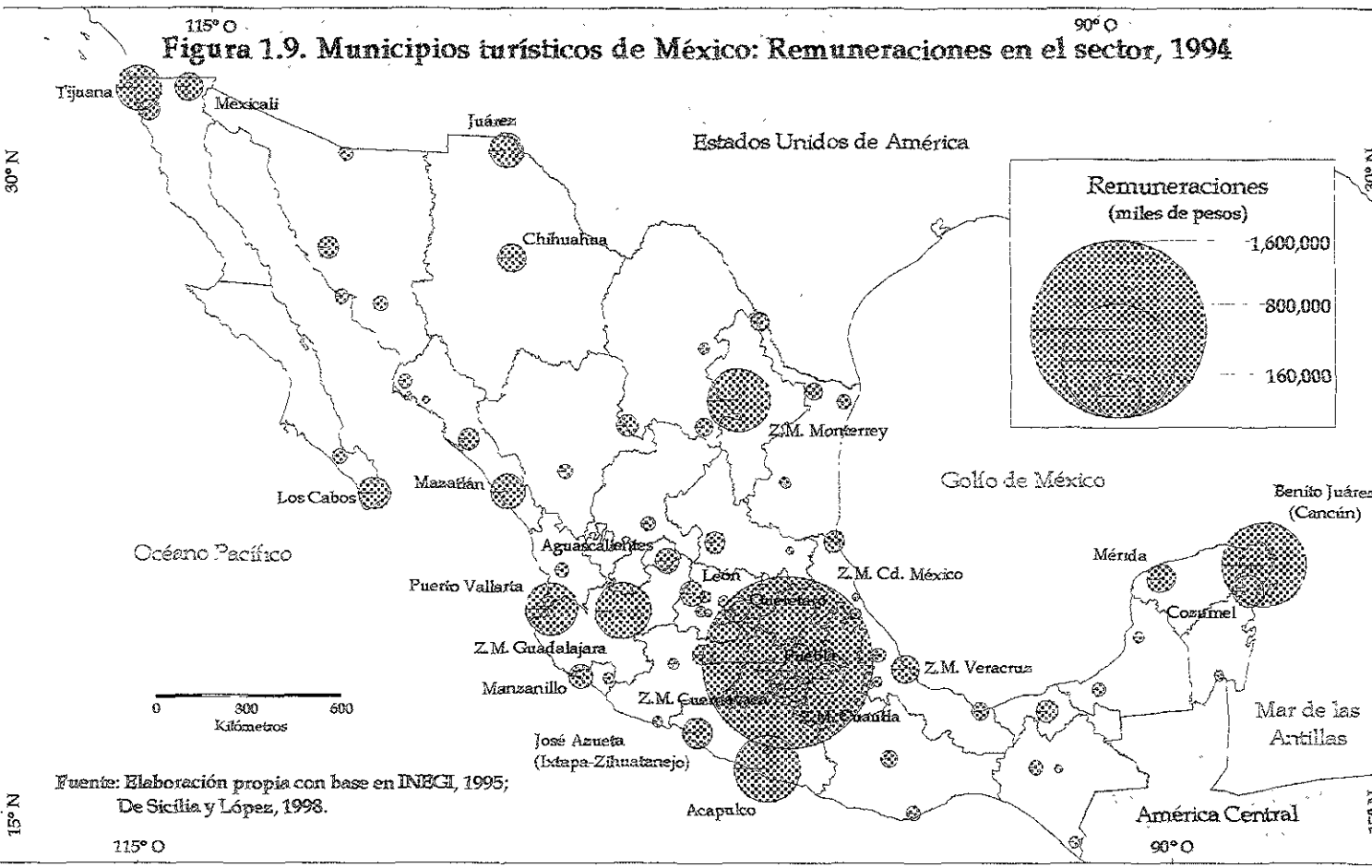


apartado de ocio, recreo y turismo de esta tesis), se trata de establecimientos de servicios pequeños, que satisfacen la demanda local, derivada de la alta concentración de la población y la actividad económica en las grandes ciudades de esta porción de México.

En cambio, al ponderar la información de manera estadística, con la obtención de cifras relativas al número de trabajadores por establecimiento, remuneraciones por trabajador e ingresos del sector por cada establecimiento, en realidad se consiguen resultados fehacientes de los negocios turísticos: de aquellos que se emplazan en espacios que captan grandes contingentes de población. Con esto, se pueden reconocer los sitios clave en la actual organización del turismo en México (Cuadro 1.5).

En relación con el número de **empleados por cada establecimiento turístico**, el promedio nacional fue de cuatro, así, son notables las cifras de Benito Juárez (Cancún), Puerto Vallarta, Cozumel, José Azueta (Ixtapa-Zihuatanejo) y Los Cabos, debido a que en ellos, los negocios tienen más de quince trabajadores en promedio (Figura 1.11).

Con respecto a las **remuneraciones anuales obtenidas por cada empleado del sector**, durante 1993, el total de municipios de México arrojaron una cifra promedio de 2,380 dólares. Las diferencias entre los distintos municipios fueron menos contrastantes que en el indicador anterior, tal situación se debe a que, en el país, la política salarial mantiene sueldos bajos a lo largo del territorio; sin



**Cuadro 1.5. Municipios turísticos de México: Trabajadores por establecimiento remuneraciones por trabajador, ingresos por establecimiento e ingresos por trabajador, 1994 (miles de dólares)**

Nº	Municipios y zonas metropolitanas	Trab./estab. <sup>1</sup>	Rem./trab. <sup>2</sup>	Ing./est. <sup>3</sup>	Ing./trab. <sup>4</sup>	Nº	Municipios	Trab./est.	Rem./trab.	Ing./est.	Ing./trab.
1	Benito Juárez (Cancún)	23	6.44	639.81	28.39	40	Ahome (Los Mochis)	4	1.89	51.01	12.58
2	Los Cabos	16	5.12	390.30	24.79	41	San Luis Potosí	4	2.15	50.45	11.41
3	Puerto Vallarta	19	5.52	355.24	18.35	42	León	4	2.42	48.19	13.74
4	Cozumel	17	4.14	338.88	20.03	43	Matamoros	4	2.31	46.98	10.91
5	Huatulco	8	4.86	249.75	32.77	44	Monclova	4	2.48	45.68	12.06
6	José Azueta (Ixtapa-Zih)	17	3.26	181.48	10.93	45	Z.M. de Cuautla	5	3.65	45.30	9.96
7	Mazatlán	10	3.93	165.31	16.24	46	Morelia	4	2.27	45.28	11.30
8	Manzanillo	8	5.32	157.67	19.17	47	Aguascalientes	4	2.06	43.90	11.06
9	Acapulco de Juárez	8	4.20	136.83	16.78	48	Celaya	4	1.83	43.38	11.89
10	Z.M. Monterrey	6	3.23	112.08	17.37	49	Z.M. de Torreón	4	1.77	43.27	11.46
11	Hermosillo	6	2.78	105.91	17.14	50	Puebla	4	1.83	43.24	12.00
12	Nogales	7	3.07	103.12	15.50	51	Colima	4	1.84	42.36	10.82
13	Tijuana	6	3.14	102.77	16.14	52	Durango	4	1.76	39.55	11.05
14	Guaymas	6	3.01	92.35	15.13	53	Tepic	4	1.64	38.00	10.08
15	Chihuahua	6	2.98	89.17	16.05	54	Campeche	4	1.72	37.28	9.20
16	Mexicali	6	3.00	87.32	14.92	55	Guasave	4	1.39	37.17	10.60
17	Juárez (Cd. Juárez)	6	2.82	84.97	14.71	56	Xalapa	4	1.58	36.93	8.81
18	Z.M. Cd. de México	5	2.77	82.40	18.31	57	Lázaro Cárdenas	4	1.55	35.66	8.50
19	Saltillo	5	2.10	73.13	14.52	58	Oaxaca	3	1.63	35.16	10.73
20	Centro (Villahermosa)	5	2.30	71.91	15.06	59	Tuxpan	4	1.54	34.92	8.59
21	La Paz	5	3.14	71.39	13.35	60	Victoria (Cd. Victoria)	4	1.67	34.34	8.63
22	Guanajuato	5	2.38	70.79	12.96	61	Tuxtla Gutiérrez	3	1.42	33.43	9.92
23	Z.M. de Cuernavaca	6	2.28	68.32	11.38	62	Z.M. de Coatzacoalcos	3	1.77	33.13	10.17
24	Bahía de Banderas	6	3.24	66.53	11.49	63	O. P. Blanco (Chetumal)	4	1.41	32.83	8.85
25	Tampico	5	2.58	65.52	12.41	64	Ciudad Valles	4	1.66	31.71	8.46
26	Z.M. Guadalajara	4	2.52	64.94	15.59	65	Pachuca	3	1.10	30.48	10.85
27	Culiacán	5	2.22	62.02	13.13	66	Córdoba	4	1.42	30.00	8.44
28	Mérida	5	1.89	61.35	11.66	67	Uruapan	4	1.59	28.77	7.94
29	Nuevo Laredo	5	2.55	61.35	12.18	68	Poza Rica	3	1.33	28.08	8.19
30	Ensenada	5	2.81	59.20	11.09	69	Irapuato	3	1.62	27.23	9.05
31	Carmen (Cd. del Carmen)	4	2.23	57.90	13.82	70	Salamanca	3	1.23	25.68	8.38
32	Querétaro	4	2.13	56.24	13.96	71	Tapachula	3	1.10	23.32	8.41
33	Reynosa	5	2.24	55.94	11.54	72	San Cristóbal de las Casas	4	1.17	22.16	5.95
34	Zacatecas	5	2.40	52.41	11.11	73	Chilpancingo	3	1.09	21.41	7.92
35	San Juan de Río	4	2.36	52.20	11.83	74	Orizaba	3	1.06	19.83	7.76
36	Allende (San M. de Allende)	5	2.13	51.82	11.51	75	Iguala	3	0.77	17.56	6.78
37	Z.M. de Veracruz	5	1.96	51.70	11.16	76	Tehuacán	2	0.77	16.39	6.85
38	Cajeme (Cd. Obregón)	4	2.12	51.57	13.10		Promedio de municipios	5	2.83	76.58	15.59
39	Toluca	4	1.95	51.39	12.49		Municipios de México	4	2.38	57.28	13.8204

<sup>1</sup> Trabajadores promedio anual por establecimiento

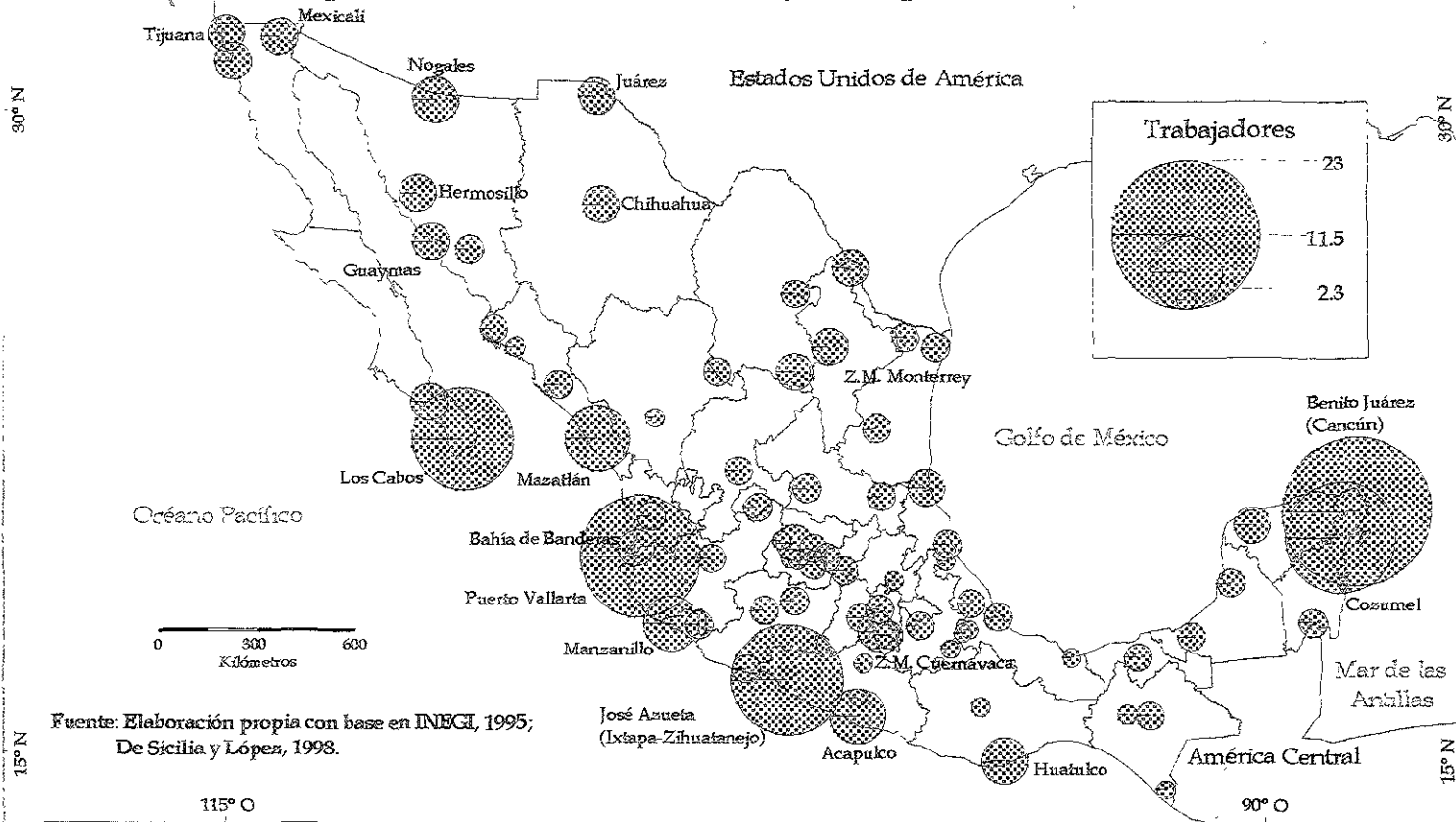
<sup>2</sup> Remuneraciones promedio anual por trabajador (miles de dólares)

<sup>3</sup> Ingresos promedio anual por establecimiento (miles de dólares)

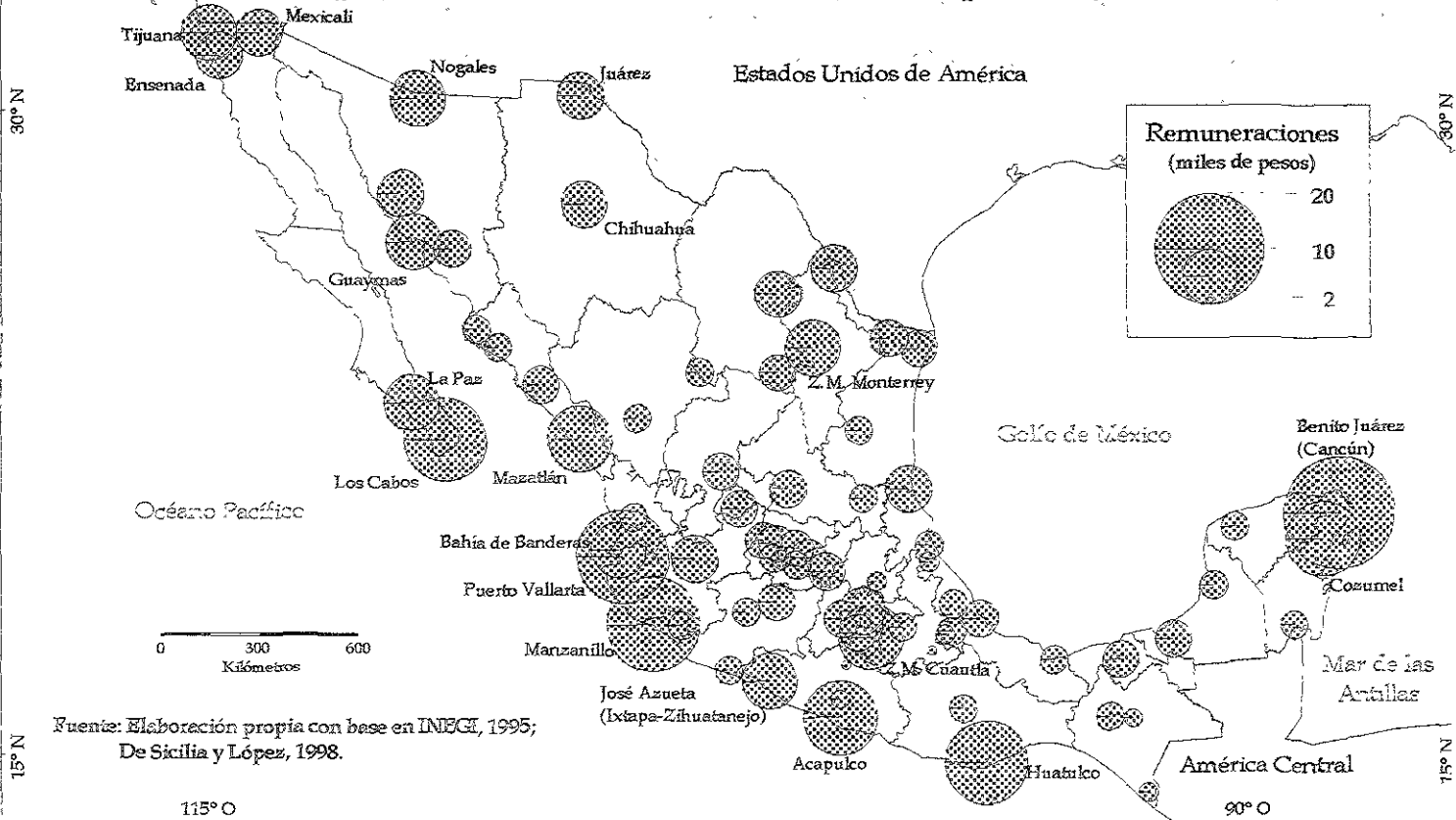
<sup>4</sup> Ingresos promedio anual por trabajador (miles de dólares)



**Figura 1.11. Municipios turísticos de México: Trabajadores por establecimiento del sector, 1994**



**Figura 1.12. Municipios turísticos de México: Remuneraciones por trabajador del sector, 1994**



embargo, la extraordinaria volatilidad adquisitiva en las zonas altamente turísticas han obligado a las empresas asociadas con el sector a elevar un poco los salarios respecto a los promedios nacionales, con el fin de nivelar el alto costo de la vida en esas zonas. Así, Benito Juárez, Puerto Vallarta, Manzanillo, Los Cabos, Huatulco, Acapulco y Cozumel, tienen establecimientos que registraron más de 3,900 dólares anuales en remuneraciones por trabajador (Figura 1.12).

Los **ingresos por establecimiento** muestran, entre otros aspectos, los niveles de ganancia por la renta turística; la media nacional fue, en este concepto, de 57,280 dólares anuales. Sin embargo, sólo nueve municipios mantuvieron una cantidad superior a los 130,000 dólares: Benito Juárez (Cancún), Los Cabos, Puerto Vallarta, Cozumel, Huatulco, José Azueta (Ixtapa-Zihuatanejo), Mazatlán, Manzanillo y Acapulco; todos ellos son centros de recepción masiva de litoral (Figura 1.13). Datos muy similares a los anteriores se observan en relación con la productividad o **ingresos por trabajador**: en promedio, los trabajadores empleados para el sector turístico en México generaron una ganancia de 15,590 dólares anuales, de modo que resultan particularmente elevadas las cifras de Huatulco, Cancún y Los Cabos, cuyos trabajadores generaron una riqueza anual superior a los 24,000 dólares. Esta cifra es particularmente destacable si se considera que un recepcionista de un hotel de tres estrellas puede ganar en Los Cabos alrededor de 2,000 dólares anuales; en esta forma, los negocios turísticos del litoral en México son muy rentables (Cuadro 1.5).

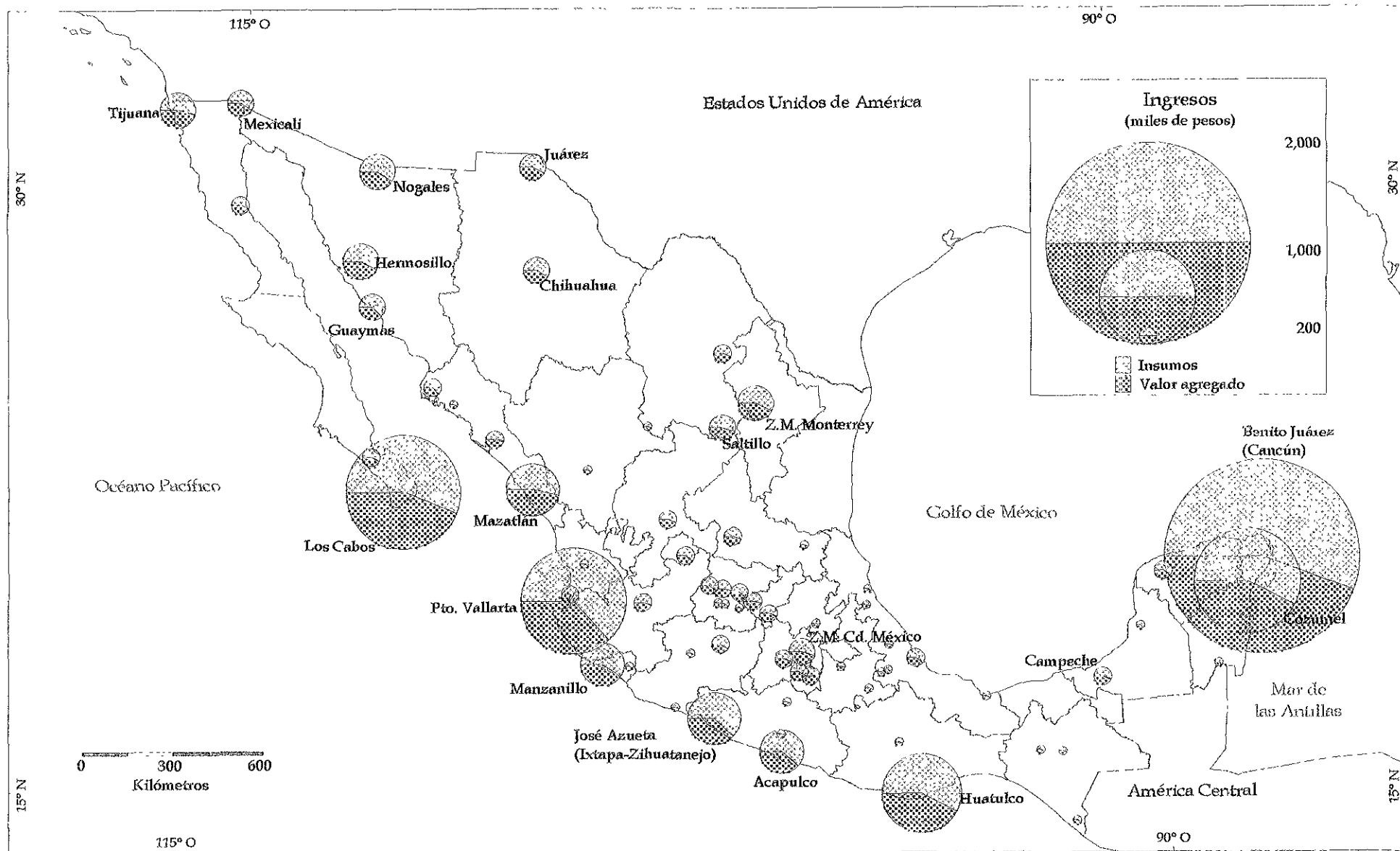
Las cifras anteriores ponen de manifiesto que la actividad turística de México se articula con base en núcleos litorales, sobre todo en aquellos que, desde el

decenio de los setenta, han sido fuertemente apoyados por el Estado, bajo la política de polos de desarrollo turísticos. En este contexto, un lugar especial lo ocupa el municipio de Los Cabos, dentro del cual se localiza el Corredor Turístico Los Cabos (CTLC), centro gravitacional de la actividad económica del sur de la península de Baja California.

La importancia económica del CTLC ha rebasado el ámbito regional y nacional; para valorar esta situación, conviene hacer una comparación con otros centros turísticos de México. Así, se seleccionaron los otros Centros Integralmente Planeados por FONATUR (CIP): Cancún, Ixtapa, Huatulco y Loreto, pues mantienen una dinámica de flujos semejante a Los Cabos. En función de las cifras absolutas, Cancún, Los Cabos e Ixtapa, tuvieron la mayor importancia en la recepción de turistas, de modo que durante 1985 concentraron, respectivamente, el 60%, 10% y 25% del total de personas que llegaron a los CIP; para 1997 estas cifras se situaron en el 69%, 15% y 10%, según ese orden (FONATUR, 1997c).

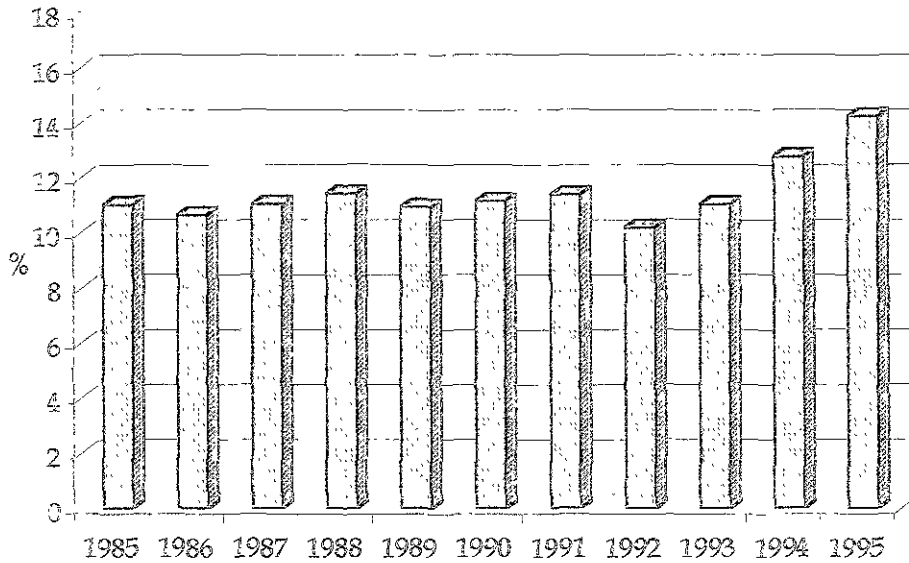
Con el comparativo estadístico anterior, se demuestra que el CTLC, con una tasa de 13 puntos de crecimiento medio anual durante el período 1985-1997, se mantuvo como la más elevada; con 11 puntos le siguió Cancún y, por último, la de Ixtapa fue de 1.0. En el lapso de tiempo tratado, el CTLC incrementó significativamente, en el conjunto de los CIP, su participación porcentual, en tanto que, Cancún, Ixtapa, Huatulco y Loreto, tienden a disminuir (Figura 1.14). El

Figura 1.13. Municipios turísticos de México: Ingresos por establecimiento del sector, 1994



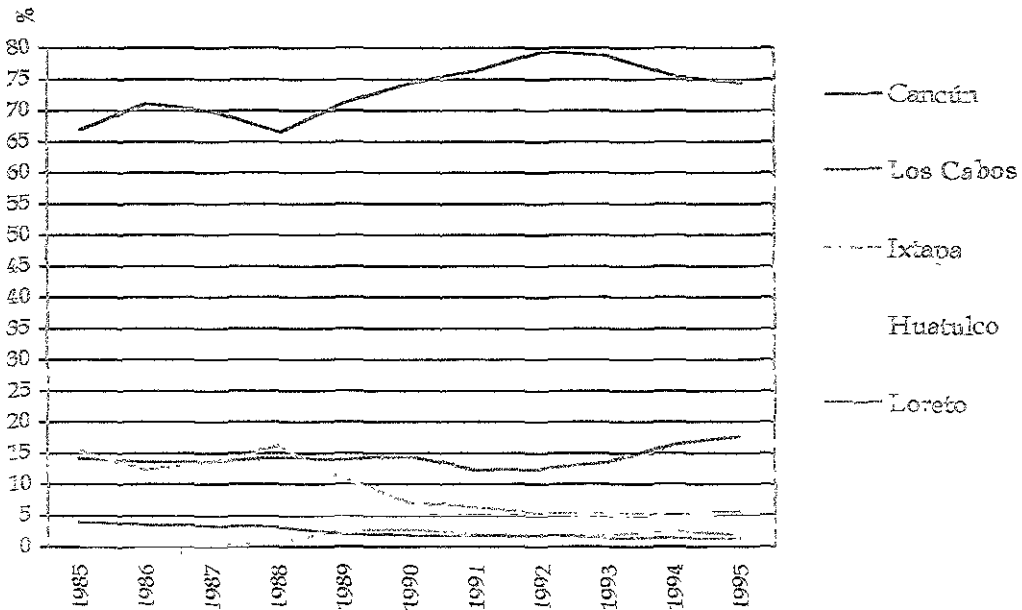
Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, 1995; De Sicilia y López, 1998.

Figura 1.14. CTLC: Participación porcentual de turistas respecto al total de los CIP, 1985-1995



Fuente: Elaboración propia con base en FONATUR, 1997c.

Figura 1.15. CIP: Participación porcentual de turistas extranjeros, 1985-1995



Fuente: Elaboración propia con base en FONATUR, 1997c.

mayor ritmo de crecimiento que el CTLC tiene respecto a los otros CIP obedece, entre otros factores, que su actividad se basa en un turismo predominante extranjero de alta capacidad de ingreso, en consecuencia, no se han visto afectados por las crisis económicas nacionales o mundiales; por el contrario, los problemas de devaluación de la moneda en el Tercer Mundo, son un incentivo para desplazarse con mayor facilidad.

Al analizar por separado las llegadas de turistas nacionales y extranjeros a los CIP, se observa que el CTLC fue el único sitio que, en proporción, aumentó su participación de extranjeros recibidos en los CIP; durante 1985, ésta fue del 14% y en 1995 alcanzó el 20% (Figura 1.15). Por lo tanto, en 1997, la relación de extranjeros y mexicanos que llegaron al CTLC fue de 90 a 10, a diferencia de Cancún, que fue de 77 a 23. Esto evidencia que el CTLC es el centro turístico mexicano con mayor predominio de visitantes de otros países, esto en el contexto de despoblamiento del extremo sur peninsular y de la dificultad de los mexicanos por hacerse presentes, es particularmente grave pues implica una pérdida de soberanía nacional, como se menciona líneas abajo.

### 1.5.2. Los canales espaciales de articulación en México

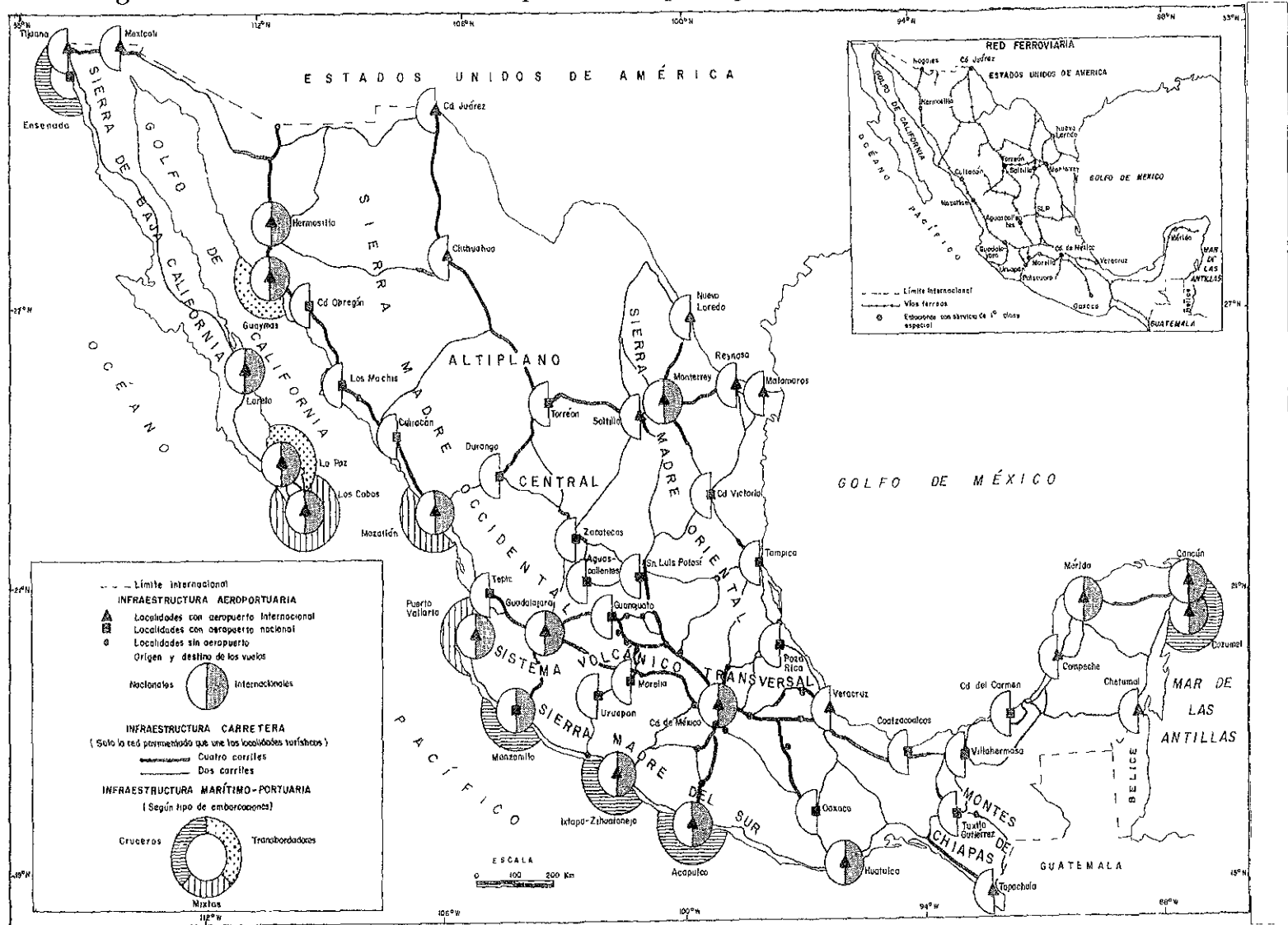
Los **canales espaciales de articulación** posibilitan los flujos que se dan entre el núcleo y el exterior, tales como las rutas aéreas y marítimas, las vías carreteras y las férreas, así como los sistemas computarizados y de telecomunicaciones. En el caso de los centros turísticos de litoral más importantes de México, estos canales mantienen vínculos eficientes con los sitios de emisión de personas, capitales,

insumos, etc., todos de predominio transnacional, pero con el territorio circundante los nexos son ineficaces y muy limitados.

De la infraestructura con que se cuenta para la actividad turística en México, la red de comunicaciones es fundamental ya que es indicativa de los vínculos espaciales que se generan en relación con los flujos de visitantes, mercancías y capitales. En muchos casos, estas vías han sido creadas con la finalidad de satisfacer las demandas del turismo; en otros, el sector aprovecha la base material de comunicaciones existentes para satisfacer sus flujos, ya sea por vía aérea, marítima y/o terrestre.

El canal de transporte más importante en la dinámica turística litoral es el aéreo; todos los centros de playa mexicanos de primera jerarquía tienen un aeropuerto internacional (Gormsen, 1992). Hasta el decenio de los setenta, la Ciudad de México fungía como intermediaria entre el turista internacional y su destino costero. Sin embargo, esta situación ha cambiado de raíz; en los primeros años del presente siglo es claro que las llegadas tienden a ser directas hacia los núcleos de litoral, con lo que el centro del país ha perdido el papel vertebral que ejercía en el sector turismo, en ese sentido, Tyrakovsky (1989) arguye que en México el turismo tiene su centro económico en la periferia y la periferia turística se encuentra al centro geográfico del país (Figura 1.16). Además, la mayoría de los más importantes centros turísticos de litoral en México, cuentan con puertos marítimos, en los que se reciben turistas predominantemente extranjeros, ya sea en cruceros o transbordadores (Figura 1.16)

Figura 1.16. Infraestructura del transporte en las principales localidades turísticas de México



Fuente: Elaboración propia con base en Carrascal, 1991; Chías, 1989 y Guía Roji, 1998.



Las carreteras<sup>4</sup> adquieren gran importancia en el turismo interno y, en el macizo continental, siguen en importancia a los aeropuertos en función del flujo de turistas. La red vial nacional<sup>5</sup> manifiesta la realidad económica del país; así, se observa una trama que aumenta en densidad hacia la Ciudad de México que, por sus peculiares condiciones políticas, económicas, administrativas, culturales y recreativas, mantiene una alta comunicación por estas vías. Otros vértices de alcance regional en la trama carretera son Guadalajara y Monterrey (Figura 1.16).

Las carreteras mexicanas que focan la frontera con Estados Unidos de América adquieren en la actividad turística una importancia de primer orden debido al cuantioso flujo de turistas nacionales y extranjeros que transitan por la zona. En este sentido, destacan las que comunican a las ciudades gemelas de Tijuana-San Diego, que es la más transitada no sólo en la franja fronteriza sino en todo el mundo (Propin, Sánchez y López, 1997: 258); la de Ciudad Juárez-El Paso y la de Laredo-Nuevo Laredo. La importancia de estas vías aumenta cuando se enlazan con otros centros sobresalientes del sur de la frontera, ya sea por la emisión de turistas o por su recepción (Figura 1.16).

Hacia el sur de México, las carreteras tienen un papel importante el movimiento de turistas, ya que comunican a las grandes ciudades del centro del país con sitios turísticos de litoral como Manzanillo, Ixtapa-Zihuatanejo, Acapulco y Huatulco. En el sureste del país, aunque también está comunicado a partir de la Ciudad de México y ciudades cercanas a ésta, la importancia de las vías terrestres disminuye. En el caso del sur de la península de Baja California, las

carreteras tienen, a escala nacional, el papel menos importante en la articulación de sus canales de transporte (Figura 1.16).

### 1.5.3. Los flujos turísticos de México

Los **flujos** están constituidos por todos aquellos elementos que transitan por el espacio reticular, como los turistas, mercancías, capitales, informaciones, trabajadores, etc. La elevada estandarización que mantienen las corporaciones transnacionales durante todo el proceso turístico, da características especiales a la forma y al tipo de flujos; por ejemplo, en el caso de los alimentos y muebles, éstos no provienen de la región sino que en su mayoría proceden de áreas distantes. Así, el circuito de relaciones económicas permanece desvinculado de la región a la que pertenece el núcleo turístico. La excepción a esto pueden ser los trabajadores de menor categoría, muchos de los cuales provienen de poblados cercanos.

Con los datos estadísticos observados acerca de los núcleos turísticos de México, se evidencia que, en términos relativos, el Corredor Turístico Los Cabos tiene una importancia de primer orden por la riqueza económica que genera. Sin embargo, se observa que la penetración de extranjeros en la zona tiene, proporcionalmente al total de turistas recibidos, el nivel más alto de México. Esto tiene una importancia significativa, al considerar que el control del turismo está en manos de un mayor número de empresas transnacionales con sede en Estados Unidos de América. De estos elementos se derivan dos cuestiones fundamentales para el presente trabajo:

1. Las intensas relaciones económicas que se mantienen entre el CTLC y el vecino país del norte -en tanto que los vínculos con México son mínimos- hacen del modelo reticular un instrumento ideal para revelar los patrones espaciales que intervienen en la organización territorial de Los Cabos.
2. En tanto que son limitadas las áreas que la población nacional ocupa en el extremo sur de la península de Baja California, la creciente presencia de turistas y de empresas extranjeras que compran extensos terrenos en las zonas costeras, ponen en riesgo la soberanía nacional. Así, el estudio de las relaciones que determinan la organización territorial del turismo en el CTLC, se convierte en un tema urgente de estudiar.

## Notas

1. Los fideicomisos turísticos más importantes creados por el Estado, fueron los del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), en Bahías de Huatulco, Cancún, Los Cabos, Ixtapa-Zihuatanejo y Loreto-Nopoló.
2. Para observar la importancia económica de los diferentes espacios turísticos, existen serias carencias en la producción de información estadística, las cuales se pueden resumir en tres aspectos: el primero se refiere a la poca actualidad de los datos; el segundo está relacionado con que no se tiene una amplia cobertura nacional de información; por último, son pocas las variables que se manejan en las estadísticas editadas. A modo de ejemplo, la Secretaría de Turismo (SECTUR), genera con frecuencia información referida a escala local con indicadores específicos sobre esta actividad, pero no hace un cubrimiento a nivel nacional, lo que dificulta la realización de estudios comparativos entre las localidades o municipios del país. En el caso del Instituto Nacional de Geografía, Estadística e Informática (INEGI), aunque no tiene información estrictamente de turismo, tiene estadísticas que desglosan la información a nivel municipal y con un cubrimiento nacional.
3. El sector Restaurantes y hoteles que contempla este censo, está conformado, entre otros, por restaurantes, cabarets y otros centros nocturnos, cantinas, bares, cervecerías, hoteles, moteles, campamentos en casas móviles (*trailers park*), casas de huéspedes y servicio de albergue (INEGI, 1995).
4. Cabe mencionar que el ferrocarril es la vía de comunicación que menos se asocia con movimiento de turistas en México (Carrascal, 1975a); la red férrea, al igual que la carretera, mantiene un patrón radial cuyos vértices principales lo ocupan las más importantes ciudades industriales del país; por el tipo de instalaciones e infraestructura, caracterizada por ser lenta y poco eficiente, no es de la preferencia de los turistas, al menos de los de mayor capacidad adquisitiva.
5. Se examinan en este trabajo, sólo las carreteras que enlazan localidades turísticas.

---

**CONTEXTO ESPACIO-TEMPORAL Y POBLACIÓN  
DEL CORREDOR TURÍSTICO LOS CABOS (CTLC)**

Un territorio poco alterado y poblado fue el escenario de Los Cabos, Baja California Sur, a la llegada del turismo. De acuerdo con los planes oficiales, en ese caso se trataría de romper el esquema que invariablemente une al crecimiento económico con el subdesarrollo regional. Pero, ha pasado el tiempo que FONATUR fijó para coleccionar los beneficios que resultarían del enorme gasto ejercido en la zona, el cual sería canjeado por el desarrollo regional que traería consigo la nueva actividad económica y, aunque no se puede negar que hubo un crecimiento económico a favor de la iniciativa extranjera que superó las expectativas originales, el desarrollo regional nunca se dio, debido a los procesos históricos y la realidad económica regional.

El presente capítulo tiene la finalidad de brindar el contexto temporal y espacial sobre el que se desarrolla la actividad turística del CTLC. En principio, se hace una revisión de la historia económica de Baja California Sur; después se revisan diferentes delimitaciones territoriales de Los Cabos, al tiempo que se delimita la

zona de estudio y se muestran los componentes de su medio físico. En otro apartado se tratan varios aspectos de la población de Baja California Sur en lo general y, después, de los habitantes del CTLC en lo particular.

### **2.1. El contexto histórico de Los Cabos**

La historia de Los Cabos se circunscribe a la de la propia península de Baja California; en este sentido, Cariño (1996) considera que las relaciones entre el hombre que habitó la parte sur de la península de Baja California y su espacio, se presentaron en tres etapas fundamentales:

- A. En la primera, que corresponde con el período de ocupación indígena y los primeros momentos de la ocupación misional occidental, fue de una adaptación simbiótica, de dependencia estrecha entre el hombre y su medio físico.
- B. La segunda se distingue por el aprovechamiento del medio físico. Esta etapa abarca un período que va de mediados del siglo XVIII a fines del XIX en donde, las economías misional y ranchera hacen uso del medio natural con la utilización de nuevas tecnologías, pero sin una profunda transformación del medio físico y sin elementos que pudieran caracterizarse de sobreexplotación de los mismos.
- C. La tercera etapa inicia, en su fase expansiva, a fines del siglo XIX y, sin duda, se extiende hasta la actualidad. Su característica principal ha sido, desde un principio, el saqueo intensivo y exhaustivo de los recursos naturales y, posteriormente, se sumó el usufructo de los recursos humanos, pero en todos

los casos los móviles de esta explotación han sido las fuerzas del mercado. Aunque esta etapa se intensificó a partir de los últimos decenios del siglo pasado, no se puede negar que se intercaló con las primeras dos etapas, sobre todo en lo referente al espacio marítimo.

Estudios arqueológicos realizados en el último cuarto del siglo XX, tales como los de Del Barco (1973), Laylander (1987), Reygadas y Velázquez (1983), han permitido descubrir que la ocupación humana de la península bajacaliforniana es bastante antigua; al mismo tiempo, se ha puesto de manifiesto que la población indígena avistada por los exploradores españoles en el siglo XVI no es la descendiente de aquella que dejara en varios sitios peninsulares pinturas rupestres como las de la Sierra de San Francisco, al norte de Baja California Sur, sino que se trataba de grupos humanos que llegaron a la península en oleadas migratorias posteriores. Tres fueron los grupos que habitaron lo que hoy es Baja California Sur: el cochimí, el guaycura y el pericú, el primero conformó la cultura Comondú y se estableció en el norte y centro del estado, el segundo fue el representante de la cultura de Las Palmas, en la región de Los Cabos (Figura 2.1).

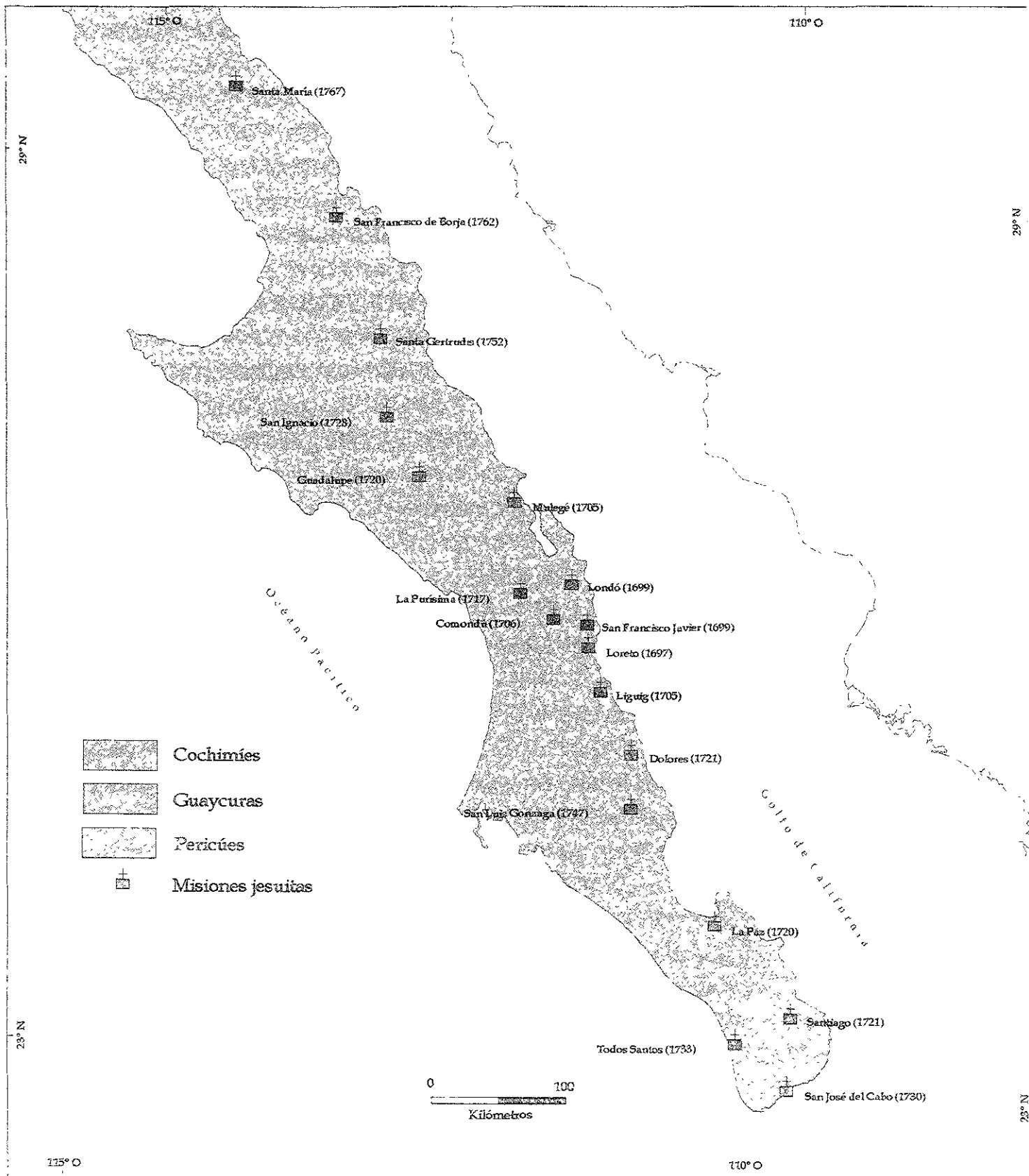
Por la situación geográfico-física y la disponibilidad de recursos, se ha podido inferir que la zona de El Cabo fue la más poblada. El misionero jesuita Sigismundo Tavaral definió, por afinidad lingüística, el área de los pericúes entre los paralelos de los 22 y 24 grados norte (Del Barco, 1973). Diferentes descripciones acerca de este grupo dejan ver que sus cuerpos alcanzaron estaturas mayores y complejones físicas más delgadas que las de los mesoamericanos, la conformación de su antropometría evidencia una ejercitación intensa del cuerpo

a consecuencia de las limitaciones tecnológicas y de la inaccesibilidad de los recursos naturales, que les obligaba a redoblar esfuerzos físicos para satisfacer sus necesidades básicas, esto permite inferir que debió existir un equilibrio entre la existencia de recursos naturales con la cantidad de población (Laylander, 1987; Reygadas y Velázquez, 1983).

Hernán Cortés conquistó la gran Tenochtitlan en 1521; sólo pasaron trece años para que Fortún Jiménez y su séquito se encontraran en 1534, de manera fortuita, con las costas de lo que hoy es La Paz (Jordán, 1951). La imagen que debieron tener los primeros españoles que pisaron estas tierras, fue la de un territorio sin evidencias de una ocupación intensa del espacio como sí ocurrió en Mesoamérica; asimismo, debieron apreciar, en función de sus intereses, un territorio árido, agreste y con poca utilidad para la actividad económica de la época. A pesar de lo anterior, California<sup>1</sup> giró en torno a leyendas que se diseminaron rápido y que atribuían la presencia de grandes riquezas en este territorio, lo que provocó que Cortés apresurara su llegada a las costas de La Paz. Un año más tarde, la imagen que Cortés tuvo de este territorio no despertó sus ambiciones y, pese a la precocidad con la que llegaron los españoles a territorio californiano, la ocupación formal dio inicio ciento sesenta años más tarde (*Ibidem*).

Durante el período de remanso hubo algunos intentos por colonizar el interior del territorio pero lo agreste del medio dificultó tal empresa; poco a poco, se

Figura 2.1. Península de Baja California: Grupos indígenas prehispánicos y misiones españolas fundadas por la Compañía de Jesús



Fuente: Elaboración propia con base en Carriño, 1996; Reygadas y Velázquez, 1983 y Secretaría de la Presidencia, 1975.



evidenciaron enormes riquezas perlíferas, situación que motivó el inicio de la ocupación del territorio a través de la dominación religiosa, en donde las etnias locales tendrían que ser sometidas en tanto que, al ser excelentes buzos y conocedores de las técnicas para la extracción de la madreperla, jugaron un papel económicamente muy importante (Cariño, *op. cit.*). La Compañía de Jesús obtuvo, en 1697, a través del sacerdote Juan María Salvatierra, la autorización de la Corona para la conquista espiritual de Baja California, hecho que marcó el inicio de la extensa etapa misional (Martínez, 1961). Ese mismo año, Salvatierra fundó en Loreto la primera misión de las Californias; a partir de aquí se fundaron otras más a lo largo de la península y las de la región del Cabo se asentaron en Santiago, San José del Cabo y Todos Santos (Figura 2.1).

Se calcula que a la llegada de los misioneros ocupaban la península unos 40,000 habitantes, población que fue minada en forma impresionante tras la destrucción de las íntimas relaciones que se habían dado entre el hombre con su medio físico, debido a las epidemias y matanzas de que fueron objeto (Cariño, *op. cit.*). Lo anterior dio por resultado, al final del primer siglo de ocupación religiosa, una baja del 90% de la población, la restante tuvo que incorporarse a un nuevo modo de vida sedentario y asociado a los espacios misionales (*Ibidem*). La nueva organización territorial estuvo basada en pequeños enclaves ubicados en aquellos sitios con presencia de agua dulce que, justamente, coincidían con ser aquellos en donde la topografía accidentada y la pobreza de los suelos dificultaban el ejercicio de una actividad agropecuaria extensiva (Secretaría de la Presidencia, 1975). Aunque los misioneros usaron varias estrategias para atraer

a los indígenas a sus predios, como proporcionarles nuevos alimentos, instrumentos para realizar sus actividades y la enseñanza de técnicas agrícolas, la aridez del suelo impidió que tal empresa tuviera éxito al principio, pero con lentitud, los pocos indios que sobrevivieron a los nuevos peligros, terminaron por incorporarse a la nueva vida que transcurría entre las misiones y la pesca de perlas (*Ibidem*).

En los últimos años del siglo XVIII sólo había en la península 4,500 habitantes, los más eran indígenas, pero también se registraron europeos y mestizos asociados con la milicia, la administración, la burocracia y, desde luego, la religión. Esta población, aunque dependiente de la economía misional, originó, en medio de un ambiente adverso, una nueva forma en la que el hombre se vinculó a su medio físico, resultante de la fusión de la organización misional y los aportes indígenas (Trejo, 1991). Esta economía se basó en una agricultura de subsistencia en pequeños huertos, en la recolección de vegetación natural y la cría de ganado en los ranchos que tenían los soldados u otros habitantes cerca de las misiones. Tras la expulsión de los jesuitas en 1768<sup>2</sup>, una especie de relajamiento en la organización social permitió el fortalecimiento de la nueva economía y, en consecuencia, la constitución de una sociedad independiente con varios problemas por sortear (*Ibidem*).

En el litoral la explotación perlífera continuó; así, a fines del siglo XVII ya se había agotado el recurso entre las costas de Loreto y La Paz, inmediatamente continuó la explotación de ésta hacia Los Cabos de tal suerte que, justo al inicio de la guerra de independencia, las perlas se habían agotado. Tal situación provocó

una importante emigración y la disminución de la población a sólo 4,000 habitantes; los rancheros que proveían de artículos básicos a los habitantes ligados a esa actividad se vieron afectados y, a pesar de ello, se mantuvieron desde ese momento y hasta el primer tercio del siglo XX, como una economía autosuficiente fincada en la actividad ganadera en primer término y en segundo en la agrícola (Cariño, *op. cit.*). Así, cuando hoy en día se observa la aridez del suelo sudcaliforniano, la pregunta obligada es ¿cómo se sobrevivió aquí? :

Autosuficiencia, austeridad, y aprovechamiento variado e integral de la diversidad biótica fueron las tres estrategias en las que los rancheros sudcalifornianos basaron sus actividades económicas, su organización social y hasta su concepción del mundo. Su permanencia en el territorio bajacaliforniano y el desarrollo de técnicas que les permitieran sacar el mejor provecho productivo de éste, tuvo por fundamento un profundo conocimiento del medio geográfico (Cariño y Alameda, 1998: p. 16).

La lejanía de la península con respecto al centro de México no perturbó durante la guerra de independencia la supuesta tranquilidad de Baja California Sur<sup>3</sup>, de modo que continuó la explotación de la concha perlífera<sup>4</sup> iniciada, de nueva cuenta, a fines del siglo XVIII por las compañías extranjeras en las costas del Golfo de California (Del Barco, *op. cit.*). La Paz, uno de los sitios de mayor riqueza en ostras, se constituyó como el centro regional en torno al cual se reunió y embarcó el producto a Europa y Estados Unidos de América, sitios que demandaban del nácar (*Ibidem*). Tales fueron las riquezas generadas por este concepto que se sumaron cada vez más compañías, pero la que más volumen extrajo fue la estadounidense The Mangara Exploration Company Limited que basó su éxito en la tecnología que le permitió barrer mayores profundidades de la plataforma

continental, de modo tal que, para 1940, ya se había exterminado el recurso, al mismo tiempo que San José, San Lucas y desde luego La Paz, por sólo mencionar algunos lugares, vieron agotada la fuente de trabajo que se había impuesto desde el exterior. No se puede negar que se legisló para mitigar el daño que esta práctica irracional causó pero, como siempre, la dificultad de vigilar en mar abierto, la corrupción en la burocracia, entre otros aspectos, no detuvieron el proceso (Cariño, *op. cit.*).

A la par de este proceso sucedido en las costas sudcalifornianas del golfo, en las de la vertiente pacífica ocurría una situación similar con la ballena gris, la cual quedó a expensas de la captura desmedida por parte de las compañías extranjeras. Entre los años 1846 y 1875, fue una actividad sólo ejercida por estadounidenses y europeos que con sus buques extrajeron este cetáceo para abastecer la excesiva demanda de sus mercados. No ha sido posible cuantificar la pérdida que causó tal hecho, pero cifras conservadoras arguyen que se minó el 75% del total de la especie que, aunada a la que experimentaron los lobos y elefantes marinos, representa una de las pérdidas más lamentables de la fauna de Baja California Sur (*Ibidem*). Hoy día, en los santuarios de reproducción de la fauna en cuestión, los tour-operadores de La Paz, Loreto y Los Cabos, en su mayoría de capital transnacional, movilizan importantes contingentes de supuestos ecoturistas de Estados Unidos de América y Canadá que impactan en forma negativa el desarrollo de estos mamíferos marinos. En ese sentido, la explotación del medio ambiente a favor de extranjeros mantiene un símil con el pasado.

Durante la guerra que México sostuvo con Estados Unidos de América, éste ocupó en 1847 las localidades de La Paz y San José del Cabo; las batallas ahí libradas fueron perdidas, al igual que en otras partes del país. En consecuencia, el gobierno estadounidense pudo elaborar su paquete de peticiones territoriales, de las que sólo se pudo salvar en forma excepcional, tras la firma del Tratado de Guadalupe en 1848, a la Baja California<sup>5</sup> (Martínez, *op. cit.*). Sin embargo, no se puede considerar que el interés por ejercer su soberanía en la zona haya finalizado. Esto lo tenía claro el presidente Benito Juárez, cuando al reconocer lo despoblado que se hallaba tal territorio, fue el primero que otorgó concesiones en la península a cambio de deslindar territorios para su colonización; el fracaso que tuvo en tal empresa lo condujo a retirar las concesiones y, fundamentado en la Constitución de 1857, afectó los intereses de los terratenientes sudcalifornianos pues se redujeron los predios de grandes dimensiones (Salazar, 1957).

En la época del gobierno de Porfirio Díaz no sólo definió nuevas fronteras en la península de Baja California al dividir en 1888 el territorio en dos distritos: el norte y el sur con gobierno propio cada uno, sino que también restituyó las concesiones y los privilegios que perdieron los latifundistas durante el gobierno de Benito Juárez, situación que condujo, nuevamente, a la explotación irracional, fuertes saqueos y desequilibrios ambientales de consecuencias desastrosas (*Ibidem*). Numerosos son los ejemplos de empresas que, según Amao (1981 y 1997), Cariño y Alameda (1998), Del Barco (*op. cit.*), Jordán (*op. cit.*), Martínez (*op. cit.*), Rivas (1991 y 1995), Salazar (1957) y la Secretaría de la Presidencia (1975), han saqueado el estado de Baja California Sur, entre las que se encuentran:

1. La explotación del guano en la región del Vizcaíno que, entre los años de 1850 y 1917 estuvo a cargo de la empresa norteamericana Mexican Guano Company.
2. La pesca del tiburón, entre 1900 y 1970, a lo largo de todas las costas sudbajacalifornianas ejercida por dueños de buques pocas veces identificables.
3. La captura de la ballena gris: durante el tercer cuarto del siglo XIX, las embarcaciones extranjeras estuvieron a punto de exterminar la especie en la zona de Baja California, si se considera que mataban con preferencia a las hembras.
4. La minería de la plata y el oro en la región de Los Cabos en donde los beneficiarios fueron las empresas norteamericanas El Triunfo Mining Company, Hormiguera Mining Company y El Progreso Mining Company, agotaron las vetas que contenían la mayor concentración de los metales.
5. La minería del cobre en Santa Rosalía, entre los años de 1885 y 1948, a cargo, en los momentos de mayores rendimientos, de la compañía francesa El Boleo que extrajo el mineral con el mayor contenido del metal.
6. La explotación de la sal no sólo de las costas del Pacífico, sino también en las del golfo bajacaliforniano, en manos de la compañía inglesa Pacific Salt Company y, aunque no pertenece a este período, cabría mencionar las compañías japonesas que explotan las salinas, desde 1930, en varios

puntos del país, la más grande es la Mitsubishi que opera en la actualidad en Guerrero Negro.

7. La explotación de flora y fauna silvestres, en donde uno de los principales beneficiarios fue el consorcio norteamericano Flores Hale y Compañía y la Compañía Leese que extrajeron sin medida, desde los tres últimos decenios del siglo XIX hasta los primeros cuatro del XX, la flora nativa.
8. Como ya se mencionó, The Mangara Exploration Company Limited extrajo la concha perlera de Loreto hasta la zona de Los Cabos de 1900 a 1912.

Aunque las concesiones se otorgaron bajo el compromiso de colonizar y organizar nuevos espacios, la mayoría de las veces las compañías no cumplieron la petición; sin embargo, en el caso de la minería, que por sus requerimientos para la explotación permitió establecer enclaves, fue una actividad que dio origen a importantes localidades. Es el caso del cobre en Santa Rosalía que con 10,000 habitantes llegó a ser, al iniciar el siglo XX, la localidad más poblada del Distrito Sur, o el de la plata y el oro que dieron lugar a las localidades de El Triunfo y San Antonio (ubicadas en el límite de los actuales municipios de La Paz y Los Cabos) y, recientemente, el de la sal que llevó a la conformación de Guerrero Negro en el noroeste del distrito (Amao, *op. cit.* y 1997; Lemoine, 1959; Rivas 1991 y 1995).

Con el advenimiento de la Revolución Mexicana, al igual que ocurrió en el período de la Independencia, la lejanía de Baja California Sur respecto al centro del país hizo que no recibiera los nuevos cambios socioeconómicos, producto de

las demandas sociales que le dieron origen, sino hasta el primer tercio de este siglo, en que se volcó hacia la península una política nacionalista, en donde el fin primordial fue una apropiación del territorio con base al poblamiento inducido que, en un principio, se fundamentó en el desarrollo de nuevos espacios económicos (Salazar, *op. cit.*). Este período se extendió hasta el decenio de los ochenta, en que la política económica tomó otra dirección. El primer hecho sobresaliente, fue la repartición de tierras, a través del instrumento jurídico del ejido que dio origen al complejo agrícola del valle de Santo Domingo, distrito de riego más importante del estado y uno de los de mayor explotación intensiva en el país; asimismo, se distribuyeron tierras en la región de Los Cabos, en los valles de Santiago, Todos Santos y San José, en donde la actividad agropecuaria permitió el afianzamiento de una población de relativa importancia que, además de satisfacer sus necesidades, generó excedentes para su comercialización en los mercados regionales (Preciado, 1995).

La agricultura y ganadería fueron para las poblaciones del valle de San José, lo que la pesca y procesamiento del atún representaron para Cabo San Lucas. Este es uno de los pocos ejemplos en donde los requerimientos de inversión para la explotación de los recursos marinos, fueron cubiertos por capital nacional y en donde la población no recibió los niveles de explotación observados en otros sectores y sí se generó una fuente de empleo de tal importancia que permitió cubrir el déficit regional del mismo (Green, 1992).

La pesca del atún fue una actividad que dio inicio en los años veinte con la operación del barco fábrica Calmex que, perteneciente a la Compañía de



Productos Marinos, explotó en forma intensiva los ricos bancos de peces de la plataforma continental de Los Cabos. El éxito obtenido llevó, en 1927, a la instalación de una fábrica en la bahía de San Lucas, en la boca de la actual dársena; muy pronto la aldea de pescadores se incorporó a esta actividad y desde entonces hasta los años setenta, ésta fue la actividad económica en torno a la cual se organizó la sociedad de Cabo San Lucas. No se puede negar que la exhaustiva explotación del recurso llevó a su agotamiento, lo que originó la decadencia de la actividad en los años setenta, justo cuando el turismo empezaba a absorber los activos antes empleados en el sector primario y secundario (*Ibidem*).

Con el fin de hacer posible la colonización de la península de Baja California, se trató de apoyar las actividades agrícolas, ganaderas y pesqueras a través de la reducción de los impuestos de importación de insumos; así, en 1939 el gobierno federal permitió que el territorio fungiera como zona libre con un margen preferente de impuestos en artículos destinados a la actividad productiva<sup>6</sup>. En esta forma, el comercio basado en artículos de importación se incrementó poco a poco, a tal grado que, en el decenio de los sesenta, los artículos provenientes del extranjero ya no sólo eran los requeridos para desarrollar las actividades productivas mencionadas, ahora se empezaban a comprar artículos de consumo directo (Guillén, 1995).

La población que se incorporó al ejercicio del comercio de importación aumentó notablemente, de modo que el gobierno federal legisló al respecto con el fin de validar esta práctica en Baja California Sur (*Ibidem*). Así, desde principios del

decenio de los setenta, dicha actividad se vio favorecida con la inauguración del tramo carretero Tijuana-La Paz, que une los extremos de los estados peninsulares, pues se agilizó el movimiento de mercancías; al mismo tiempo, se conectó en forma regular a La Paz, Baja California Sur y Mazatlán, Sinaloa a través de transbordadores (Avilés, 1993). Sin duda, confluyeron en el espacio los factores que detonarían la actividad comercial; a la par, el turismo de Baja California Sur, basado en visitantes nacionales, experimentaría en ese período su punto máximo y el escenario principal fue la ciudad de La Paz, aunque hubo otros secundarios como Los Cabos<sup>7</sup>.

El comercio de la zona atrajo, de sitios muy lejanos, grandes contingentes de connacionales; esto presupuso la oferta de hospedaje, bienes y servicios que permitieron, por primera vez, que el turismo se convirtiera en una de las actividades rectoras de Baja California Sur (Castorena, 1995). La subvención con fondos federales que hubo en el transporte marítimo, permitió una movilización de amplios sectores de la población mexicana hacia Baja California Sur. Aquí se sitúa el origen de un turismo nacional que más que responder a patrones generales de la evolución del turismo en el mundo, fue resultado de una situación coyuntural que se caracterizó por una relativa estabilidad económica del país que, producto del auge petrolero, permitió el aumento en la capacidad adquisitiva de la población mexicana. Durante el tiempo que duró esta especie de actividad comercial-turística, el centro básico de operaciones fue La Paz; posteriormente, en 1974, tras inaugurarse la ruta de transbordadores Puerto Vallarta (Jalisco)-Los Cabos (Baja California Sur), creció aún más el turismo

nacional que, sólo en 1982, alcanzó la cifra de casi medio millón de turistas que fueron recibidos en una improvisada y mal planeada infraestructura (Martínez, 1998).

El turismo basado en visitantes nacionales tuvo su auge en la mayor parte de Baja California Sur entre 1970 y 1982; sin embargo, este modelo turístico no tiene símil con el de Los Cabos que ya, desde mediados de siglo, se había organizado con base en inversiones y turistas extranjeros. Es cierto que los turistas nacionales podían llegar a Los Cabos, pero solamente los de ingresos altos podían hacer uso de la infraestructura creada (*Ibidem*). Desde entonces, como en la actualidad, los que no podían acceder a ello sólo se limitaban a apreciar el paisaje, a un paseo por lancha en las cercanías del El Arco o bien, a un recorrido por San José<sup>8</sup> y, por lo general, debían regresar muy pronto a La Paz, ciudad en la que los turistas nacionales podían acceder con más facilidad a los bienes y servicios ofertados.

En un ambiente de crisis nacional fue clausurada, en 1982, la ruta marítima de Puerto Vallarta-Los Cabos; esto cerraría casi totalmente el acceso al turismo nacional en el extremo sur peninsular y, en esa forma, el turismo del CTLC seguiría su propia dinámica con base en los visitantes extranjeros, sin ser afectado por los acontecimientos económicos nacionales; en cambio, la economía de la ciudad de La Paz, basada en un sector terciario de consumo nacional, se perjudicó en extremo con tal acción (*Ibidem*).

La crisis que México vivió en 1982, producto de la abismal devaluación del peso respecto del dólar, aunque favoreció a la actividad turística basada en visitantes extranjeros, afectó en forma determinante el resto de la economía en Baja California Sur, ya que se apoyaba en el comercio de productos importados, que ahora resultaban mucho más costosos; por otra parte, la pérdida en la capacidad adquisitiva de la población nacional, redujo mucho la posibilidad de comprar en esta entidad peninsular; tales fueron los primeros factores que llevaron, sin remedio, a la quiebra económica de la zona (Castorena, *op. cit.*). A fines de los ochenta, la entrada a un nuevo modelo de desarrollo basado en el neoliberalismo, el cual presupuso la desincorporación de empresas paraestatales a favor del capital privado, llevó a la privatización del transporte marítimo y, en consecuencia, la cancelación del subsidio recibido, influyó en un incremento del 600% a las tarifas de pasaje y de carga, situación que formó parte de una segunda caída en la economía del sur de la península de Baja California. Una tercera se presentó recientemente tras la incorporación de México al GATT y al TLC, en donde la compra de artículos importados, pese a que la península aún sea zona libre, ya no es atractiva, pues se adquieren los productos antes baratos aquí al mismo precio en otros lugares (Guillén, *op.cit.*; Martínez, *op. cit.*).

Baja California Sur quedó inmersa y aislada en una economía terciarizada poco dinámica. La Paz, principal centro económico del estado, ya no es una ciudad turística, pese a los grandes esfuerzos realizados en los diferentes niveles de gobierno con el fin de sostener esa actividad; en la actualidad, al ser la ciudad de La Paz la capital estatal, su economía se basa en un amplio aparato

burocrático y de servicios (Martínez, *op. cit.*). Otras zonas del estado presentan también problemas, por ejemplo, en las regiones agrícolas y ganaderas de Baja California Sur ya se evidencia la expulsión de población que, al encontrarse en un medio degradado e incapaz de sostener por más tiempo una economía primaria intensiva, se dirige a los nuevos centros económicos y, con ello, tienden a engrosar otras localidades urbanas de crecimiento reciente.

A pesar de esta situación, en el estado aún no se reporta un saldo migratorio negativo; sin embargo, se debe reconocer que se intensifican los flujos intraestatales, en donde la zona de Los Cabos es el receptor principal (Castorena, *op. cit.*). A modo de valorar la importancia que esta región adquiere en el contexto estatal, se puede comentar que, al inicio de los noventa, Baja California Sur recibió poco más de 225,000 turistas nacionales (la mitad de los recibidos en 1982), Los Cabos, al contar sólo los turistas extranjeros, ya habían superado, por mucho (más de 250,000) esa cifra (Martínez, *op. cit.*).

## **2.2. Delimitación de la zona de estudio**

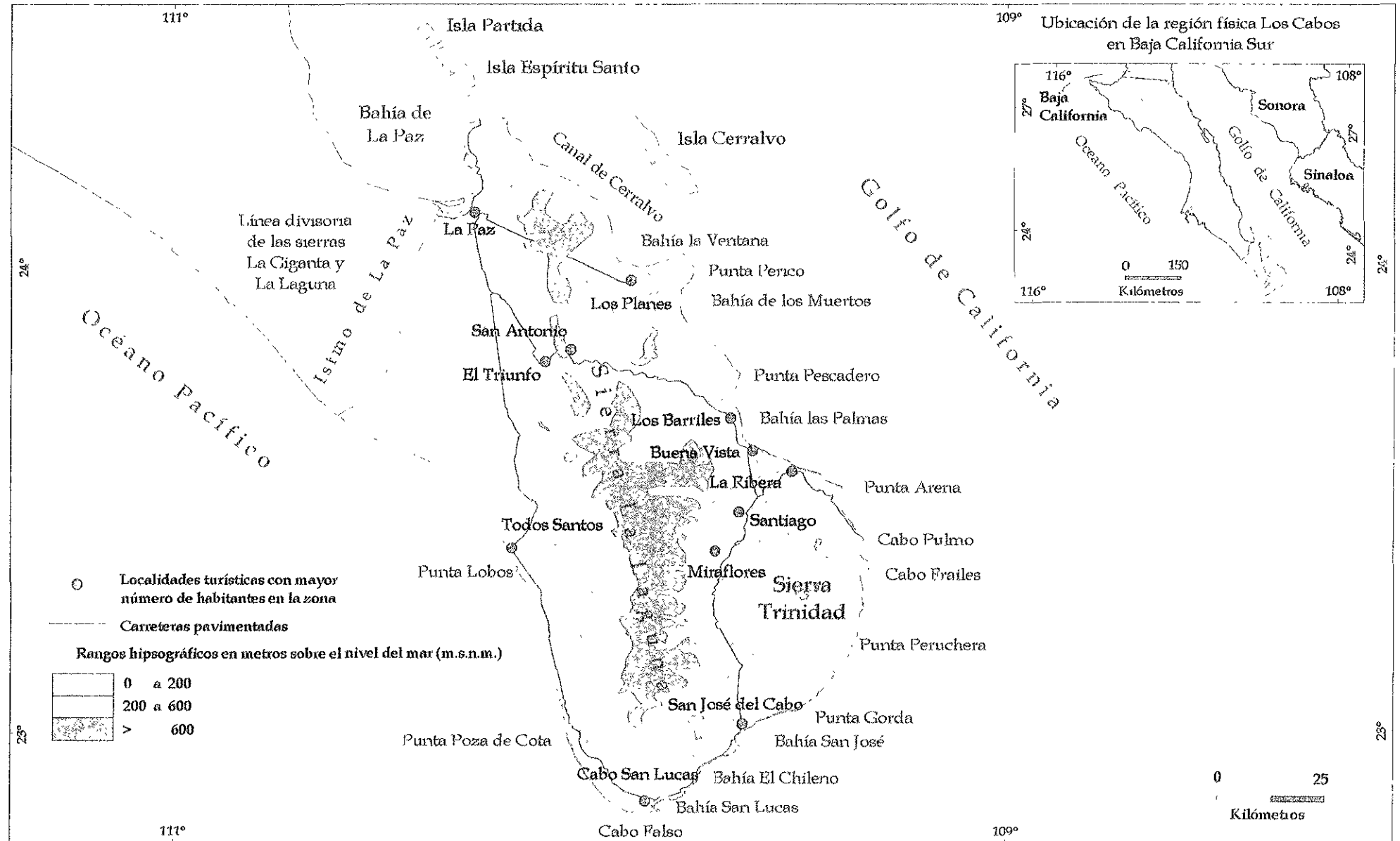
Los Cabos es un término que hace referencia a espacios que, de acuerdo con el o los elementos que se usen para establecer sus límites territoriales, suelen tener áreas que no coinciden entre sí; si a esto se suma el hecho de que los diferentes trabajos realizados sobre esta porción de Baja California manejan fronteras diferentes, se hace necesario revisar los diferentes criterios de delimitación y, de ellos, obtener las fronteras que convengan al presente trabajo.

Una de las delimitaciones más empleadas en diferentes trabajos, como los de Agúndez, *et. al.* (1992), Cummings (1995), López y Villers (1998), López (1998) y Ortega (1992), es el de la **región física de Los Cabos** que, de hecho, es la que incorpora un espacio mayor al de otras delimitaciones. En el contexto de la península de Baja California, comprende el lóbulo extremo que inicia en el Istmo de La Paz y finaliza en la costa pacífica ubicada al sur de Cabo San Lucas<sup>9</sup> (Figura 2.2). Los elementos físicos que dominan este territorio son, en primer lugar, la sierra de La Laguna, continuación de la cordillera que recorre toda la península con una altitud superior a 600 m. s. n. m. y, en segundo, la sierra La Trinidad; así, en esta región predomina el relieve montañoso. Si se considera a esta región con fines turísticos, sería necesario excluir la Ciudad de La Paz y las islas Espíritu Santo y Cerralvo; al considerar esta área, los sitios en donde se lleva a cabo la actividad turística se aprecia a modo de manchones que quedan desconectados entre sí por extensos territorios no ocupados por este sector (Figura 2.2).

De acuerdo con Cummings (*op. cit.*), la **región turística de Los Cabos** corresponde a sólo un 40% del territorio de la anterior e incorpora cuatro sitios: tres están íntimamente ligados en un relativo *continuum* espacial costero y otro se encuentra retirado de la costa (Figura 2.3):

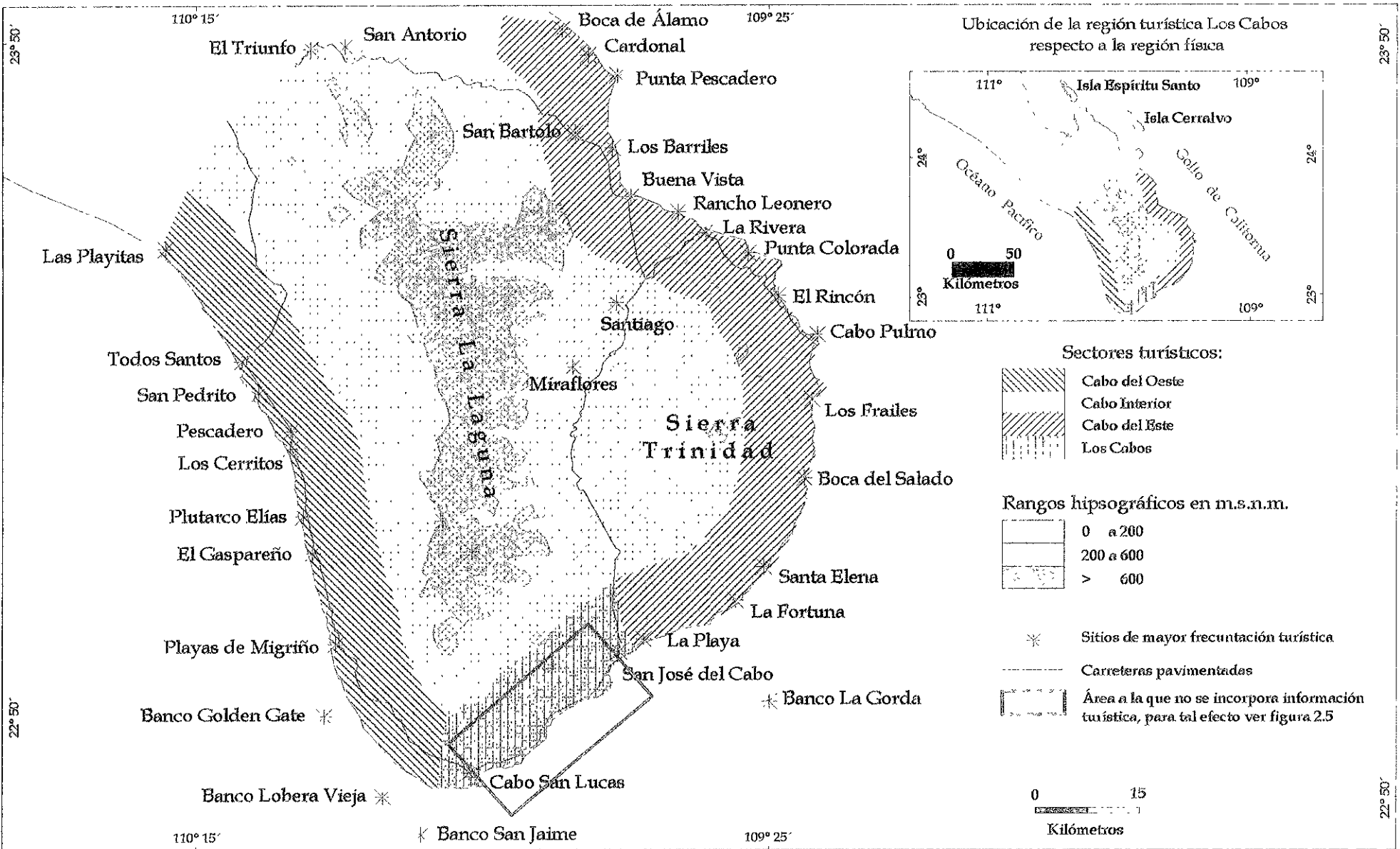
1. **Cabo del Este** corresponde a las costas del Golfo de California y se extiende de la bahía de Las Palmas hasta la porción oriental del estero de San José en

Figura 2.2. Región física Los Cabos



Fuente: Elaboración propia con base en Cummings, 1995; Baja Almanac Publishers, 1998; INEGI, 1996 y López, 1998a.

Figura 2.3. Región turística Los Cabos



Fuente: Elaboración propia con base en Cummings, 1995; Baja Almanac Publishers, 1998; INEGI, 1996 y López, 1998a.



una costa donde crecen varias localidades turísticas, tales como Los Barriles, Buena Vista, La Rivera, Cabo Pulmo, Los Frailes, La Fortuna y La Playa y, a lo largo de sus costas se observan, aunque no muy juntas, una serie de residencias turísticas comunicadas por un camino de terracería que, en algunos tramos, más bien parece una brecha que imposibilitan su tránsito, de no ser en automóviles con tracción adecuada para caminos pedregosos.

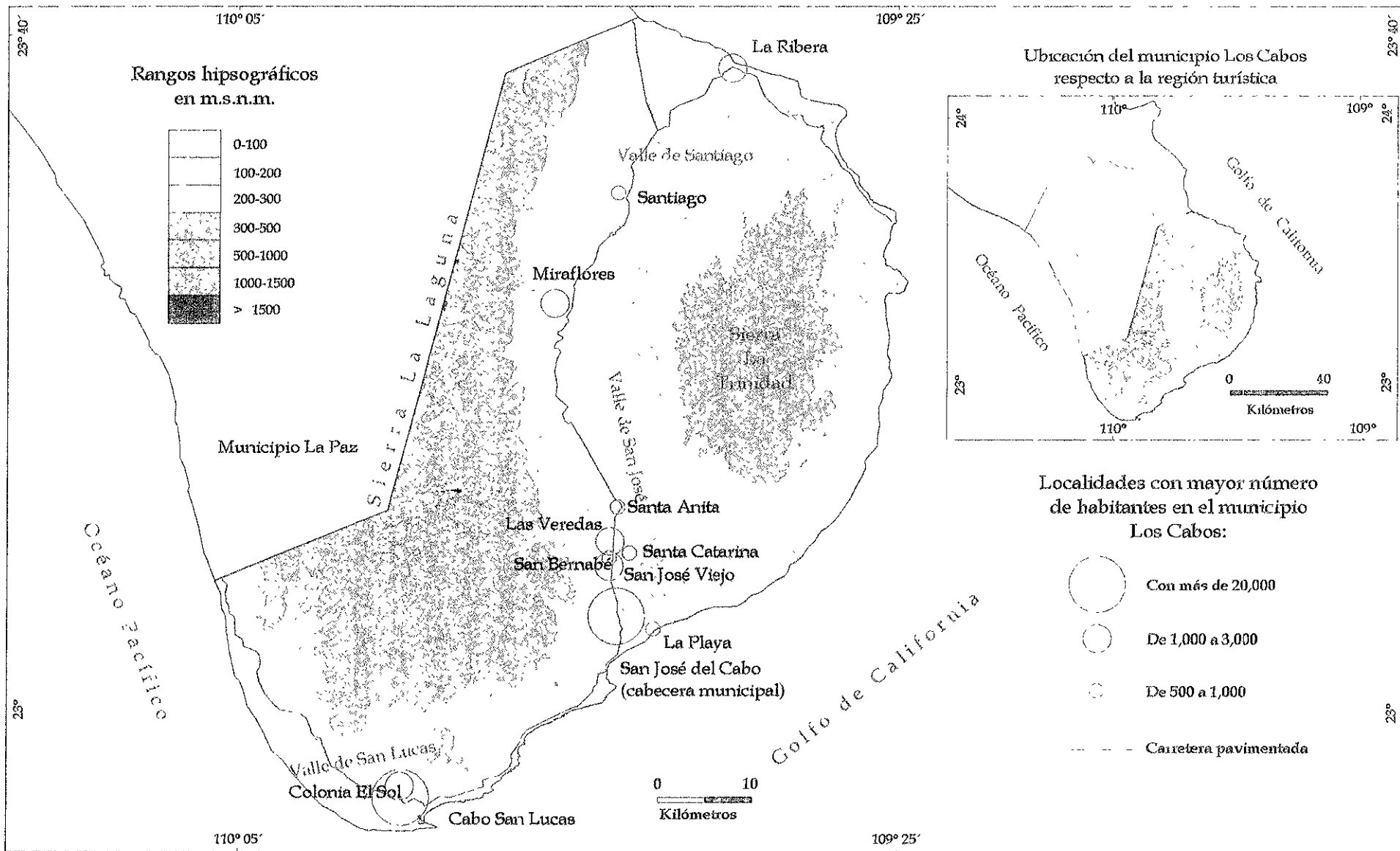
2. **Cabo del Oeste** hace referencia a la costa pacífica que va de Todos Santos hasta Cabo Falso, esta zona es la de más reciente promoción turística, pero la presencia de una carretera asfaltada que comunica Todos Santos con Cabo San Lucas y el hecho de que la misma recorra extensos tramos muy cerca del litoral, son factores que han elevado el valor del suelo en forma extraordinaria y, por lo tanto, se ha generado una excesiva dinámica de compra-venta de terrenos. A pesar de esto, aún se observa que son mínimas las edificaciones turísticas sobre esta costa, pero se prevé que en un futuro mediano, cuando se hayan saturado las otras porciones de esta región, este lugar será el de mayor crecimiento.
3. **Los Cabos** propiamente dichos, es la zona que contiene la más densa infraestructura turística y se encuentra entre las dos porciones anteriores, las localidades más importantes son Cabo San Lucas y San José del Cabo, la distancia que las separa es de treinta y dos kilómetros a la vez que las une la única carretera de cuatro carriles que tiene el estado.
4. **Cabo Interior** es una porción territorial ubicada entre los tres sitios anteriores; los atractivos turísticos de la zona son, algunos poblados de importancia

histórico-minera, talabartera y peletera, así como la Sierra de la Laguna, sede del único bosque de oyameles en Baja California Sur.

Los límites político-administrativos del **municipio de Los Cabos** son frecuentemente empleados para establecer una frontera territorial en diferentes estudios físicos, económicos y sociales, tales como los de Cota (1988), Instituto Nacional de Ecología (1991) y Toyas (1992), por lo que conviene identificar sus características principales. Este ayuntamiento, con una superficie de 3,417 km<sup>2</sup> que representa poco menos del 5% de Baja California Sur, fue creado en 1980 y su origen se fundamenta en el rápido crecimiento de su actividad turística, asimismo, contiene las siguientes regiones físicas: al sur del municipio se encuentran los valles de San José del Cabo y Cabo San Lucas, al norte el Valle de Santiago, al occidente las sierras de San Lázaro y La Laguna y al oriente la sierra de La Trinidad (Figura 2.4). El municipio de Los Cabos tiene una extensión menor a la de la región turística de Los Cabos ya que la vertiente pacífica de la sierra de La Laguna pertenece al municipio de La Paz, en esta parte se localiza Todos Santos que, desde un punto de vista de la promoción turística, se halla más ligado a Los Cabos que a La Paz.

La **franja turística de Los Cabos** es una extensión mucho menor al municipio y, desde un punto de vista turístico, la de mayor dinámica e inversión en toda la península de Baja California. Diferentes autores, entre ellos FONATUR (1982, 1989, 1996, 1998d y 1998e); Gámez (1993); INEGI (1996); López (1998) y Tyson (1998)

Figura 2.4. Municipio Los Cabos



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, 1996a e Instituto Nacional de Ecología, 1991.

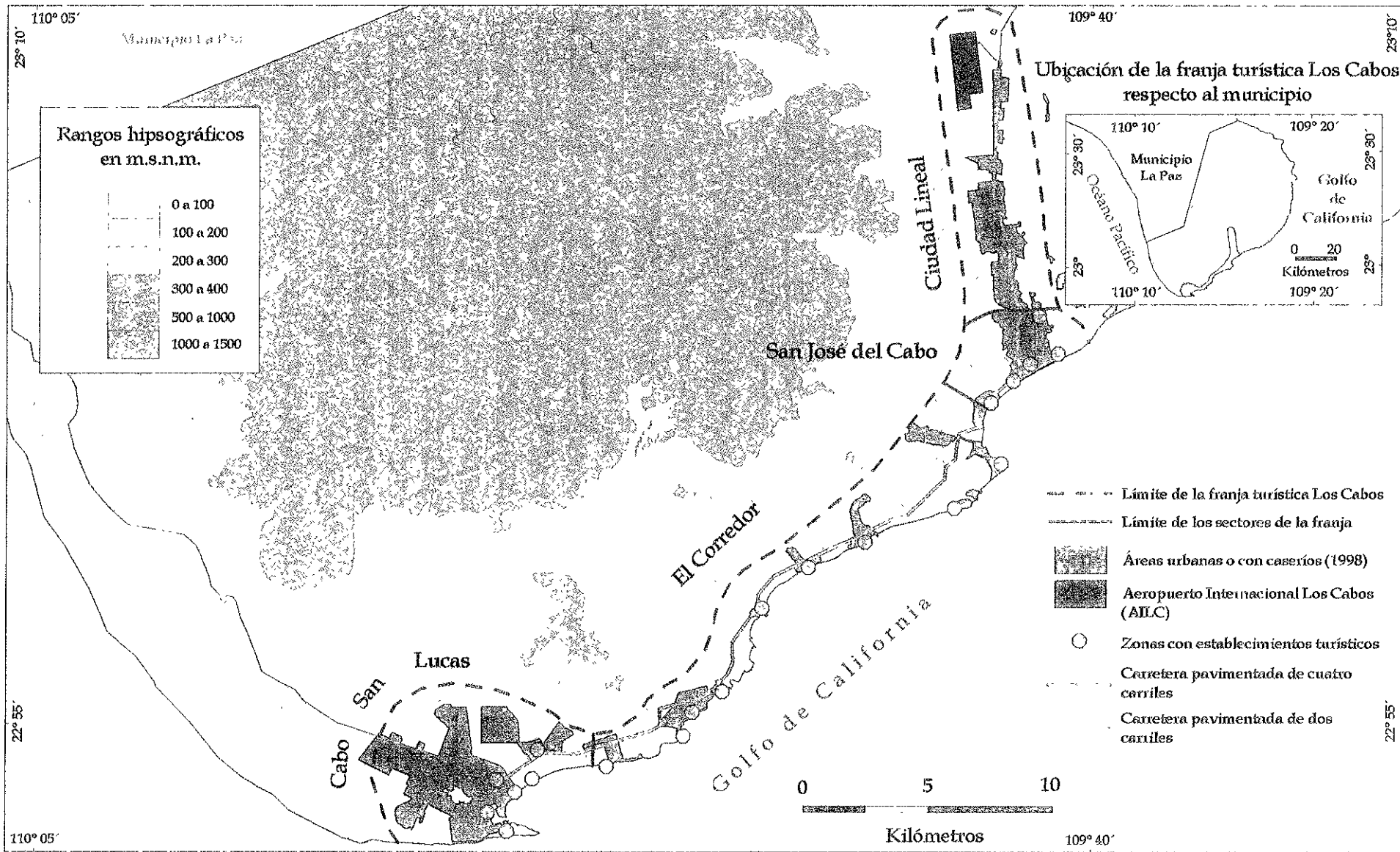
coinciden en señalar que esta zona está conformada por tres sitios que son las ciudades de **San José del Cabo** y **Cabo San Lucas**, así como una franja que une a éstas, llamada el **corredor**<sup>10</sup> (Figura 2.5). Además de este territorio, Sánchez, Propín y Luna (1997) suman otra porción sobre la que se continúa la carretera de cuatro carriles y de una extensión de catorce kilómetros al norte de San José del Cabo, la cual termina justo en el aeropuerto internacional de Los Cabos. Es conveniente considerar tal propuesta debido a que el turismo que llega a Los Cabos vía aérea, debe recorrer esta zona, en donde se ha conformado la agrupación urbana conocida como Ciudad Lineal, en varios de cuyos predios colindantes a la carretera se localizan establecimientos comerciales y de servicios ligados directamente al turismo (López, 1998).

Las clasificaciones anteriores no satisfacen en su totalidad los fines del presente trabajo, ya sea porque abarcan áreas demasiado extensas en donde el turismo aún no es visible o porque sean demasiado limitadas de modo que no abarcan localidades que en realidad sí se hallan ligadas de manera intensiva a la actividad turística de la zona. Por ejemplo, la franja turística de Los Cabos no considera las localidades que se encuentran al este de Estero de San José, pese a que los vínculos de éstas con San José del Cabo, son intensos y directos. Así, después de haber considerado las propuestas basadas en unidades territoriales naturales, económicas y político-administrativas, así como en los recorridos de campo, se definió la zona más conveniente para proseguir la presente investigación.

Se decidió complementar para el presente estudio la franja turística de Los Cabos con el área considerada por el Plan de Desarrollo Urbano de San José del Cabo-Cabo San Lucas, B.C.S. (Gobierno del Municipio de Los Cabos, 1994) el cual incluye, además de las zonas ya ocupadas por ciudades, pueblos, hoteles, etc., predios propuestos para una futura ocupación urbana y turística. A esta faja territorial se le denominó **Corredor Turístico Los Cabos (CTLC)**. Aunque hacia el interior de esta superficie haya zonas en donde el turismo, en apariencia, no es la actividad dominante, sí es importante considerar que, de manera indirecta, todas las localidades ya están ligadas, de una u otra forma, a este sector. Esta clasificación considera los espacios reales y los límites potenciales de ocupación económica que, de acuerdo con el plan de desarrollo urbano antes mencionado, no excede los 10 kilómetros a partir de la costa, a excepción de la porción de San José del Cabo que alcanza unos 16 kilómetros el punto más distante del litoral (Figura 2.6). En esta delimitación territorial, las relaciones turísticas son muy intensas, como se detallará en el tercer capítulo. Para los fines del presente estudio, el CTLC fue dividido en cuatro sectores:

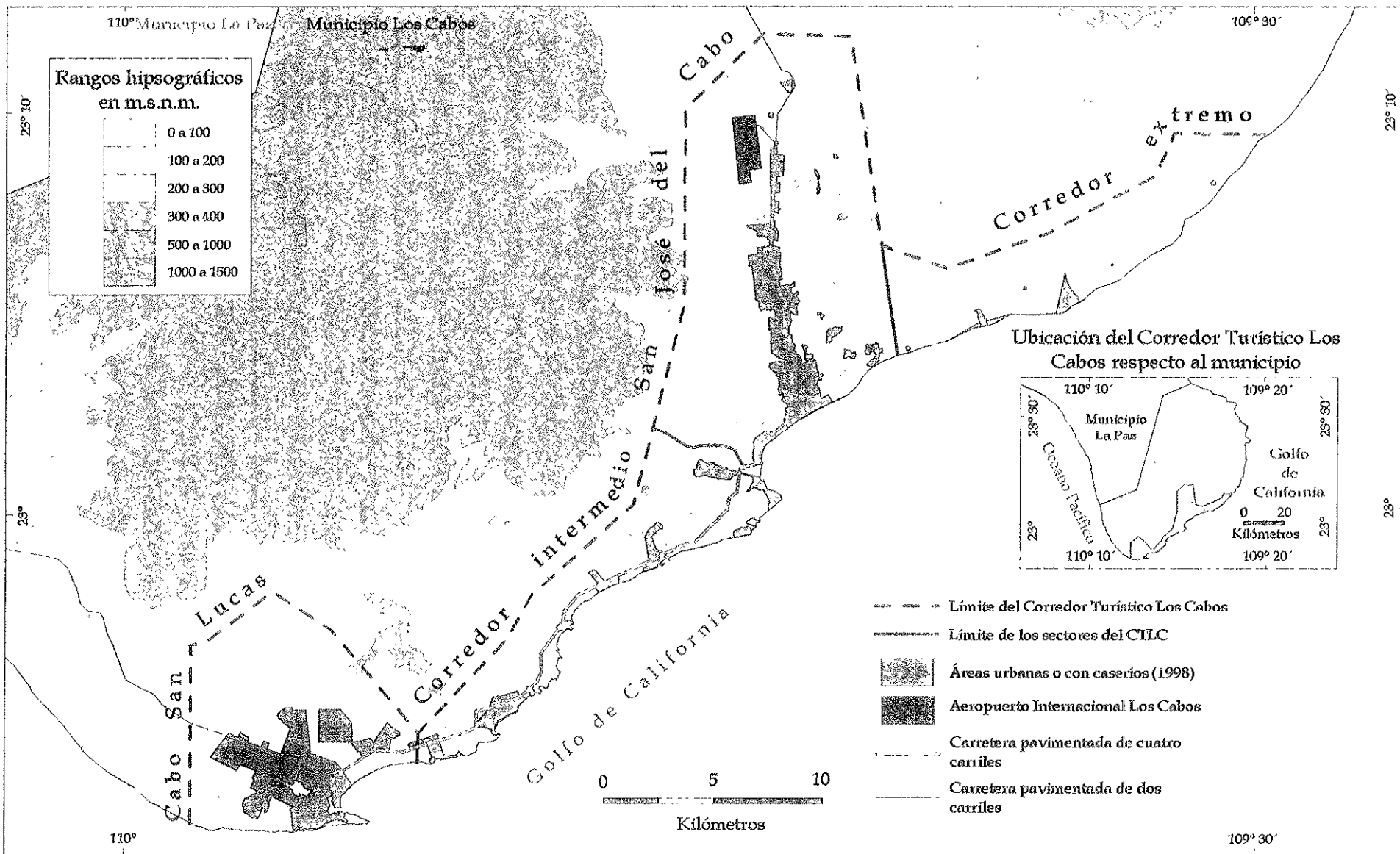
La porción de **San José del Cabo** es una faja de tierra de 155 Km<sup>2</sup> que representa el 43.87% del área total del CTLC. Ocupa la parte final de la extensa cuenca del río San José y colinda, al sur, con la Bahía de San José y el Corredor Intermedio, al norte, con el valle de San José, al este y oeste, con los piedemontes de las sierras de La Trinidad y La Laguna, respectivamente; en la parte central se ubica la conurbación de San José del Cabo, la cual se emplaza a lo largo de la carretera transpeninsular (Figuras 2.4 y 2.6).

Figura 2.5. Franja Turística Los Cabos



Fuente: Elaboración propia con base en Baja Almanac Publishers, 1998; FONATUR 1998c, 1998d y 1998e; INEGI, 1996 y 1998; Instituto Nacional de Ecología, 1991; López, 1998; Sánchez, Propín y Luna, 1997.

Figura 2.6. Corredor Turístico Los Cabos (CTLC)



Fuente: Elaboración propia con base en el Gobierno del Municipio de Los Cabos, 1994; FONATUR, 1998e e Instituto Nacional de Ecología, 1991.

El predio de **Cabo San Lucas**, con una extensión de 80.03 Km<sup>2</sup> que representa el 22.65% del CTLC, ocupa el valle de San Lucas y parte del piedemonte de la sierra La Laguna y, como en el caso de San José del Cabo, casi todos los complejos turísticos se ubican hacia la costa y la ciudad se extiende hacia el interior del valle (Ver figura 2.6).

Ubicado entre las bahías de San Lucas y San José, el **Corredor Intermedio** es una faja de tierra de diez kilómetros de ancho en promedio y con una área de 59.51 Km<sup>2</sup> que representa el 16.84% de la superficie del CTLC; presenta un relieve intrincado, caracterizado por la sucesión de montículos y valles separados entre sí, en los que se ubican grandes proyectos turísticos.

Por último, el **Corredor Extremo** es la porción territorial más pequeña del CTLC, ya que con una área de 58.75 Km<sup>2</sup> representa el 16.63% del total de éste; se extiende a lo largo de quince kilómetros de la costa y tiene unos diez kilómetros de ancho (Ver figura 2.6).

### **2.3. El medio físico del CTLC**

Ubicada entre los 32 grados y los 22°50' de latitud norte, la península de Baja California es una de las más alargadas del planeta y, de acuerdo con su historia geológica, es una faja de tierra que inició su separación del macizo continental a partir de la Falla de San Andrés, hace diez o quince millones de años (Jordán, *op. cit.*). La península bajacaliforniana está conformada por un conjunto de plegamientos que recorren todo su territorio de norte a sur y son la continuación de las sierras adyacentes al Valle de San Joaquín, Estados Unidos de América; las



cordilleras peninsulares se extienden a lo largo de 1,200 kilómetros hacia el sur, justo donde está el CTLC. Posteriormente, el sistema de serranías se interna en el agua para continuar por algunos kilómetros más y luego perderse en los taludes oceánicos (Secretaría de la Presidencia, *op. cit.*). Así, se podría considerar que Los Cabos es el único *Finisterra* del hemisferio norte, dado que, después de la península, sobre el mismo meridiano al que corresponde la zona de Los Cabos, ya nunca más hay señal de tierra firme, hasta la Antártida. Esta situación le ha conferido un aislamiento singular y, en este sentido, la siguiente frase es muy representativa: "...la península es una larga y angosta faja de tierra... que hace muchos años tuvo la ocurrencia de separarse del continente y encerrarse entre los muros de dos mares..." (*Ibidem*, p. XIII).

Esta frase da cuenta de un hecho y de una circunstancia que caracterizaron, desde un punto de vista geográfico, el pasado de este territorio. En el caso de Baja California Sur, esta situación se acentuó mucho más que en el de Baja California que, aunque lejana del centro de México, se localiza cerca de Estados Unidos de América. En la actualidad, no obstante de existir una mayor eficiencia en las comunicaciones hacia el exterior, aún persiste el distanciamiento de este territorio con México, en cambio, los vínculos con Estados Unidos de América son cada vez más expeditos, intensos y frecuentes.

En el escenario físico de Los Cabos destaca lo abrupto de su relieve, conformado por dos conjuntos montañosos, el primero y de mayores dimensiones es el de la Sierra de la Laguna, de orientación NE – SW y, el segundo, es el de la Sierra La Trinidad, de una orientación similar a la anterior; al pie de estas sierras se

extienden los valles de San Lucas y San José, con frecuencia interrumpidos por pequeños cerros y costas acantiladas (Figura 2.7).

Este relieve pone de manifiesto su naturaleza geológica, de la cual destaca un enorme batolito formado, durante el mioceno y plioceno, por rocas ígneas graníticas que, tras sufrir un proceso de oxidación, brinda una coloración rosa a los acantilados y playas. En dirección norte sur, una gran falla recorre esta estructura y, sobre ella, con materiales sedimentarios fluviales del cenozoico se ha formado el valle de San José, localizado en el flanco sureste de sierra La Laguna y en el suroeste del de La Trinidad. El valle de San Lucas se localiza en el flanco sur de la sierra de La Laguna y también está constituido por rocas sedimentarias recientes de origen fluvial (Figura 2.8).

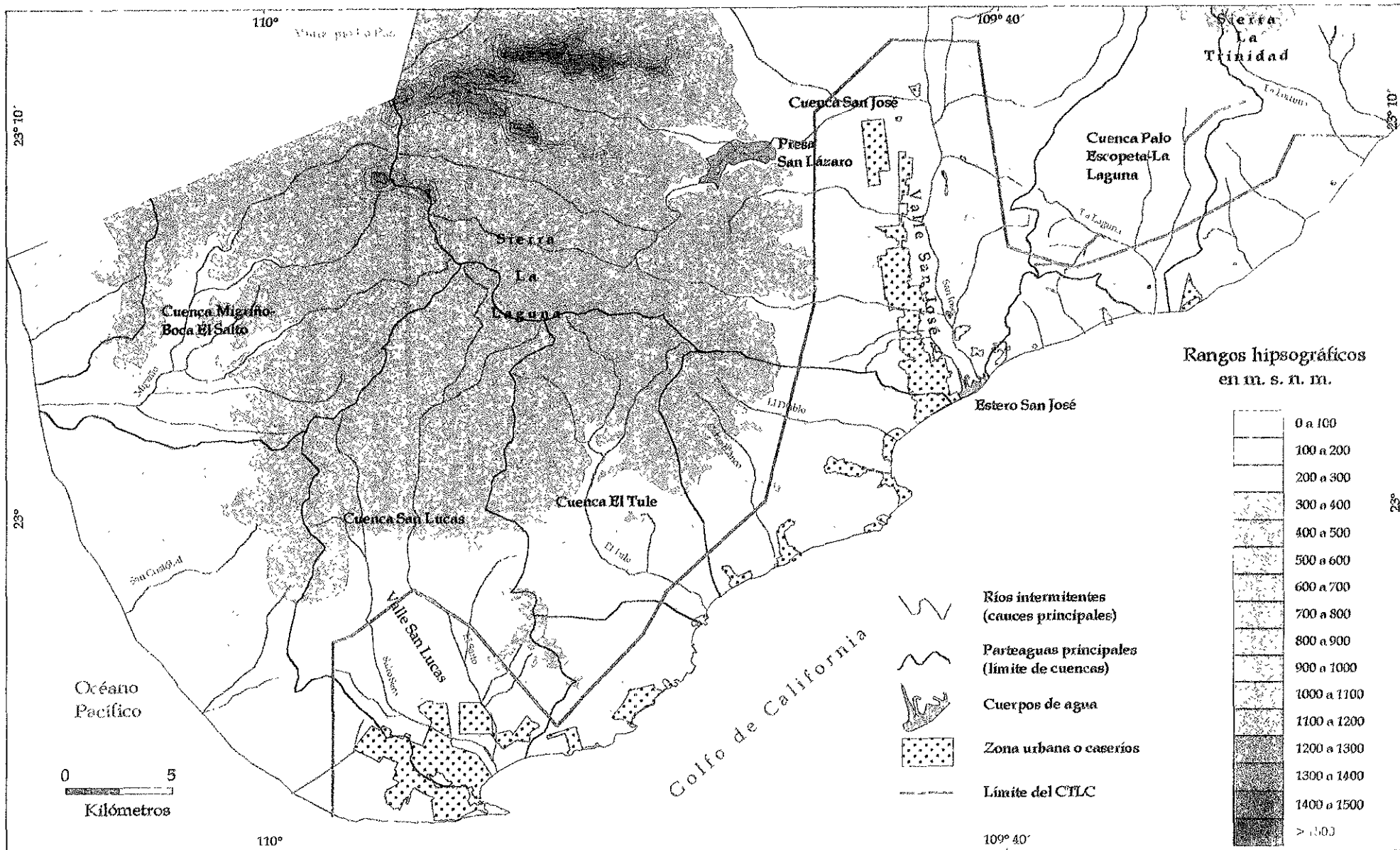
Los Cabos son la única parte de la península que se localiza en la franja tropical, lo cual asociado con la presencia del océano, permite el registro de temperaturas menos extremas que en los territorios ubicados al norte del Trópico de Cáncer. Así, en el período cálido del año, que va de enero a junio, las temperaturas máximas se encuentran por arriba de los 30° C pero pocas veces exceden los 40° C; en la época invernal del año las temperaturas nunca descienden a menos de 2° C en el momento más frío del día, pese a la extrema aridez de la zona (García, 1988). En consecuencia, la temperatura promedio anual en Los Cabos es de 24° C, de modo que, en el contexto peninsular, el extremo sur es el único espacio turístico que, por la temperatura, se asemeja a otros centros vacacionales litorales y tropicales de México. En relación con la temperatura superficial del mar, en la zona adyacente a Los Cabos se mantiene

entre los 19° y 28°C, situación favorable en el desarrollo de diferentes especies vegetales y animales, base de una compleja cadena alimenticia que sostiene peces codiciados en la actividad turística (Arizpe, 1998).

La precipitación promedio anual es de 320 milímetros, el mes de septiembre es el que registra casi siempre el mayor volumen del líquido en el año; sin embargo, los períodos lluviosos no son prolongados ni con mucho volumen de agua, así, sólo durante tres o máximo cuatro días el pluviómetro puede registrar 85 mm por cada precipitación, el resto del año disminuye en forma considerable a tal grado que, entre febrero y julio, difícilmente se reporta un milímetro. De ahí la necesidad de cuidar en forma muy especial este recurso (Figura 2.9).

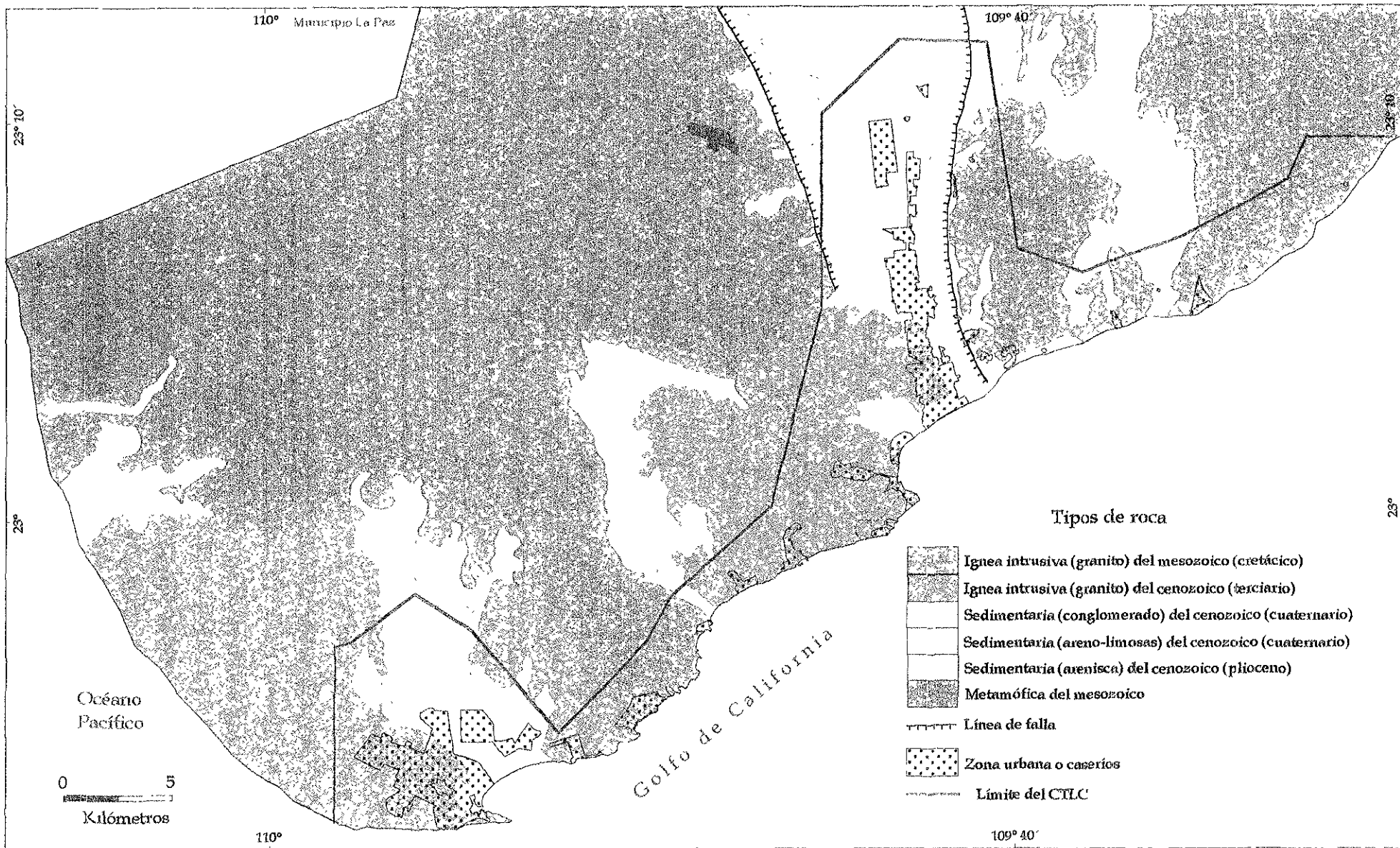
De acuerdo con García (1988), el clima resultante es seco desértico, con mínimas temperaturas diferenciales. Es importante destacar que otro factor de la aridez en la zona es la presencia de la Corriente de California que, al ser fría, evita en la península de Baja California, una evaporación abundante<sup>11</sup> (Arizpe, *op. cit.*). En consecuencia, la poca cantidad de humedad dificulta la formación de nubes, situación que limita el desarrollo de la actividad agrícola y ganadera; sin embargo, es favorable a la actividad turística ya que pocos centros turísticos del litoral mexicano combinan temperaturas tropicales y cielos despejados durante casi todo el año. Las costas de Loreto, Baja California Sur, aunque también tienen cielos despejados debido a la falta de humedad, presentan una oscilación

Figura 2.7. CTLC: Relieve e hidrología.



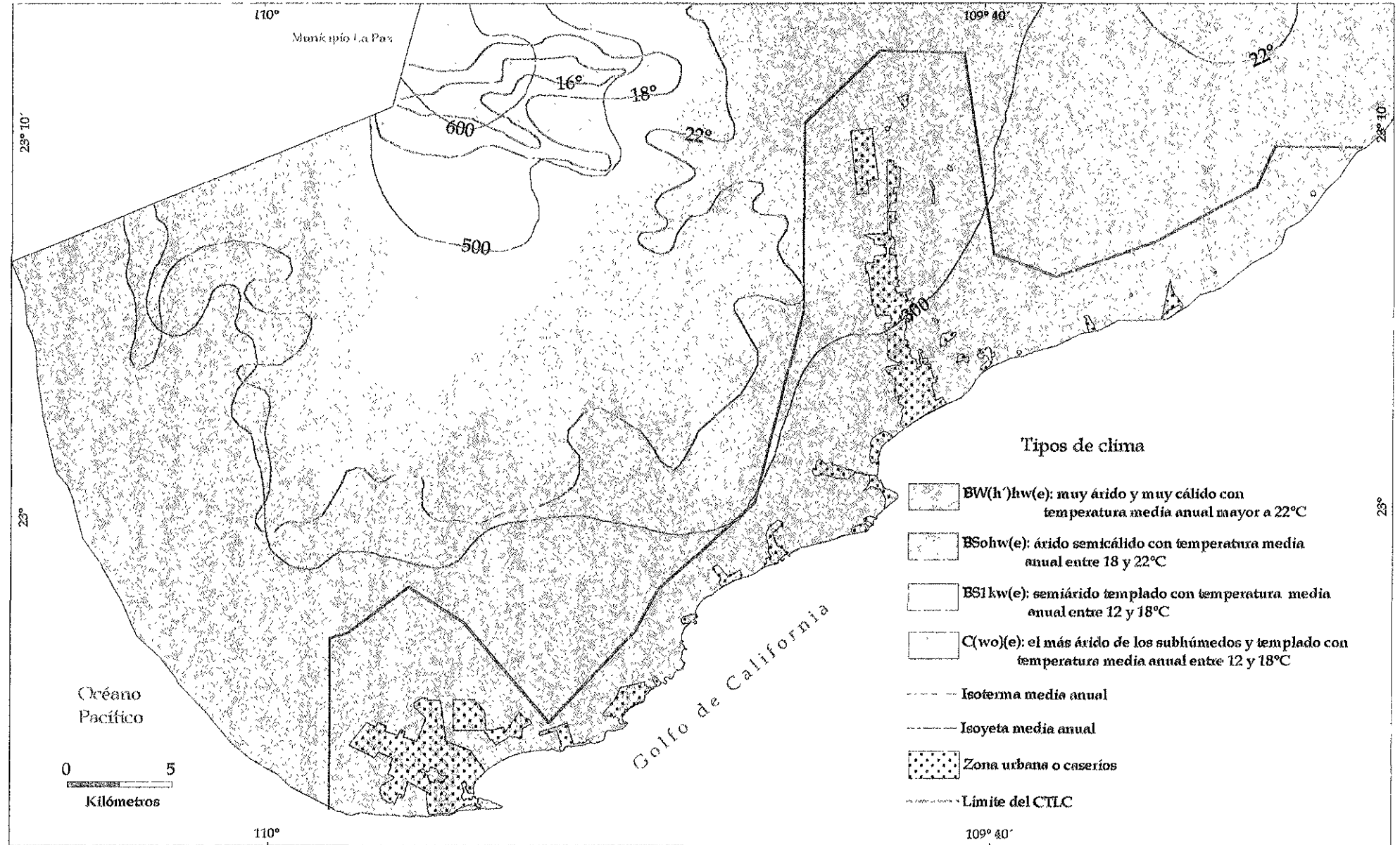
Fuente: Elaboración propia con base en SPP, 1982 e INEGI, 1988, proporcionada en formato digital por Lorena Pájaro.

Figura 2.8. CTLC: Geología



Fuente: Elaboración propia con base en SPT, 1984, proporcionada en formato digital por Lorena Pájaro.

Figura 2.9. CTLC: Climas



Fuente: Elaboración propia con base en CONABIO-Estadigrafía, 1998, proporcionada en formato digital por Lorena Pájaro.

térmica más acentuada que en el caso de Los Cabos; litorales como los de Cancún o Acapulco, tienen el privilegio de temperaturas tropicales y muy baja oscilación térmica, pero el período de lluvias se extiende por más tiempo (Figura 2.10).

Así, se puede considerar que el clima de la zona responde a las necesidades del turismo internacional. De hecho, FONATUR (1982) en una evaluación climática realizada para la elaboración del Plan Maestro de San José del Cabo, consideró que por las características del clima en el extremo sur peninsular Los Cabos tenía la categoría de un sitio de confort óptimo para los turistas, de acuerdo con el Índice de Bienestar de Terjung. Sin embargo, se debe reconocer que los huracanes suelen ser fenómenos meteorológicos que amenazan las costas de Los Cabos, y ya han afectado en varias ocasiones las construcciones pertenecientes a una población asentada ilegalmente en valles pronunciados, por los que se desplazan los torrentes provenientes de las sierras La Laguna y Trinidad. Asimismo estos meteoros han dañado infraestructura urbana, tal como ocurrió con el huracán Isis que los primeros días de septiembre de 1998 obligó al los gobiernos federal y municipal a declarar Los Cabos como zona de desastre:

El Ejército Mexicano puso en marcha el Plan DN-III en Los Cabos, Baja California Sur [...] luego que el huracán Isis tocó tierra ayer, a las 9 de la mañana [...]. En los puertos de San José del Cabo y Cabo San Lucas se reporta que la mayoría de las calles están inundadas y fueron dañadas carreteras, líneas de energía eléctrica y telefónicas.

El meteoro, con vientos sostenidos de 110 kilómetros por hora y rachas de hasta 140, destrozó los dos acueductos que surten a San José del Cabo, dejando sin agua potable a esta población.

Autoridades municipales de Los Cabos declararon a la jurisdicción como zona de desastre. Informaron que 160 vehículos fueron arrastrados por las corrientes de los arroyos, y señalaron que en el corredor turístico de la zona podría haber pérdidas millonarias (La Jornada, 3 y 4 de septiembre de 1998).

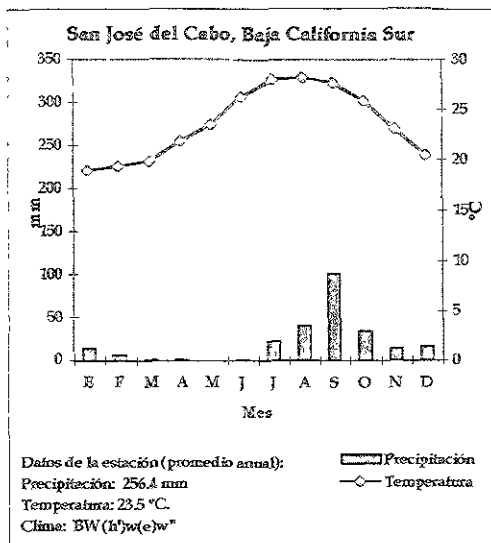
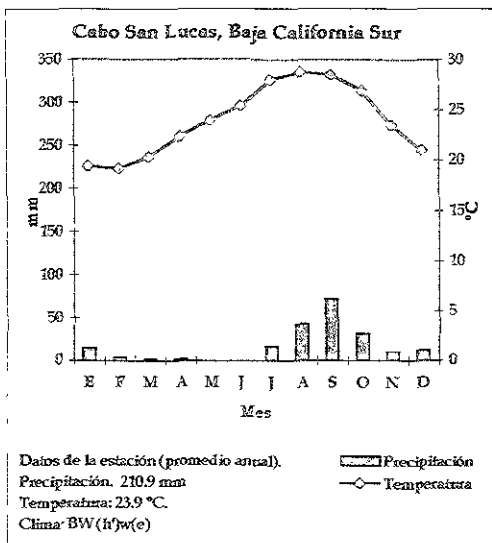
La zona de estudio está comprendida en las cuencas hidrográficas de San José y San Lucas, la primera destaca por ser la más extensa (114km<sup>2</sup>) y la de mayor recarga acuífera, al final de ella se encuentra el Estero de San José, el cuerpo de agua dulce más importante de Los Cabos (Figura 2.7). Tiene una extensión de poco más de 50 hectáreas y sólo lo separa del océano una delgada barra de arenas finas formada con el oleaje y los vientos. El estero de San José recibe aguas superficiales durante el período de lluvias y el resto del año, aunque disminuye su nivel, se mantiene de las aguas subterráneas provenientes de las sierras cercanas.

En las cuencas hidrográficas de Los Cabos, debido a la permeabilidad de los suelos, el agua se infiltra rápido y dificulta su uso directo, de modo que para satisfacer las demandas de la agricultura, el turismo y la población local, el líquido es extraído de pozos profundos; sin embargo, no en toda la zona de Los Cabos se tienen mantos freáticos susceptibles de ser explotados en forma intensiva. De hecho la única cuenca útil a este efecto es la de San José, pero la gran demanda de agua por parte del turismo ha hecho que se extraigan elevados niveles del fluido (Martínez, 1998b).

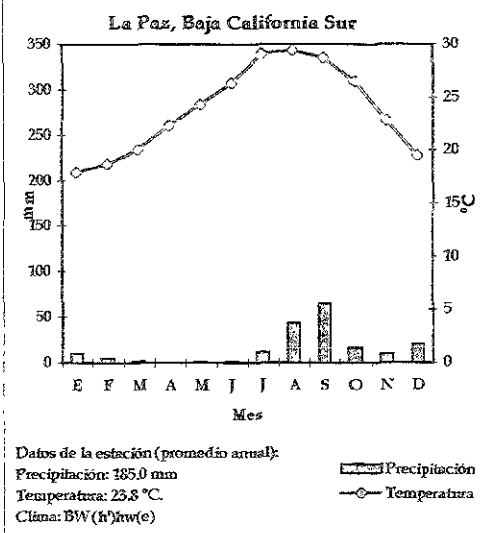
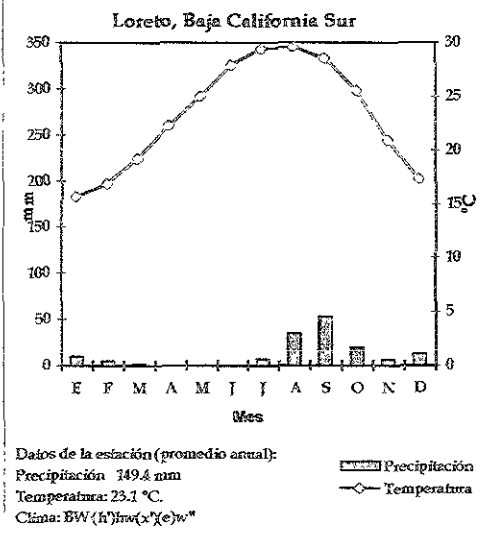
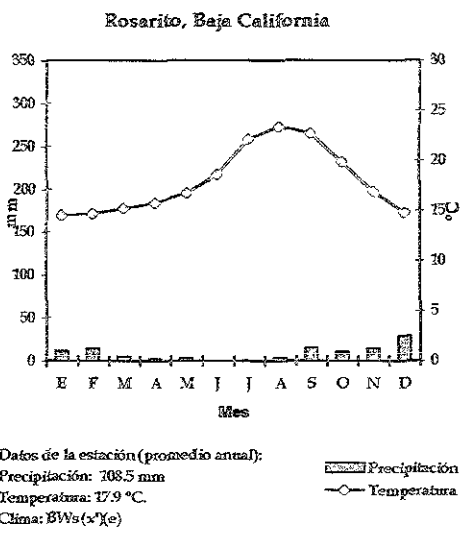


Figura 2.10. México: Climogramas de algunos centros turísticos de litoral

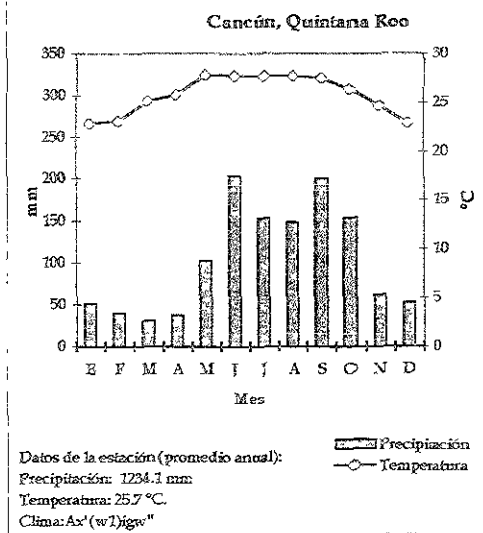
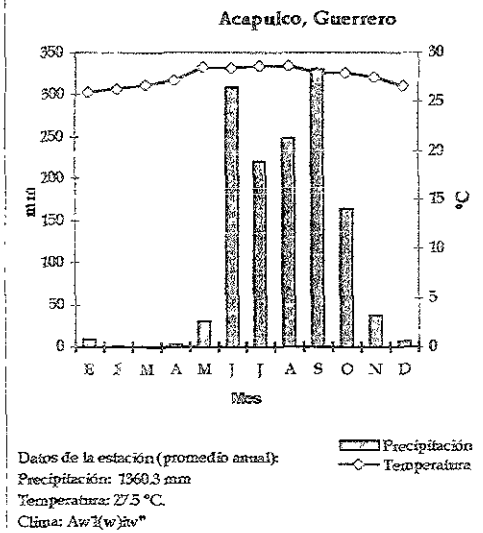
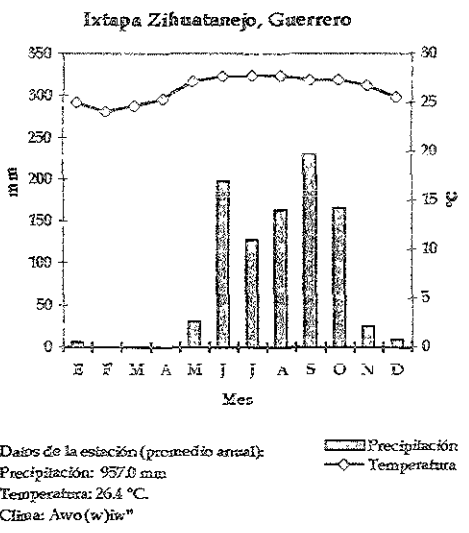
Sitios áridos con oscilación térmica anual media y temperaturas elevadas en invierno:



Sitios áridos con oscilación térmica elevada y/o temperaturas bajas en invierno:



Sitios húmedos con oscilación térmica reducida y temperaturas altas en invierno:



Fuente: Elaboración propia con base en García, 1988.

Relacionado con la hidrología de la zona, conviene señalar que al final del cauce principal de la cuenca de San Lucas existió un estero de dimensiones mucho menores al de San José, pero con la construcción de la dársena de Cabo San Lucas, la cual sería empleada para el atraque de las embarcaciones turísticas, fue destruido (Figura 2.7):

Desde el estero Rancho Bueno, la costa no presenta lagunas costeras marinas o esteros importantes, hasta Cabo San Lucas en donde existió, hasta antes del desarrollo de este centro turístico, una laguna costera marina, bordeada de manglares, desgraciadamente este humedal fue destruido por la construcción de la infraestructura turística existente [...] Por lo tanto, sólo se conocen de esta laguna a través de los escritos de naturalistas que visitaron el área y del relato de la gente que la conoció (Guzmán, 1988, p: 331).

Al momento de la realización del Plan Maestro de San José del Cabo, FONATUR (1982) consideró que las reservas de agua sostendrían un elevado ritmo de crecimiento turístico. Al inicio del decenio de los ochenta: "[...]se extraía un volumen de 18 millones de metros cúbicos al año, mediante 92 pozos de explotación con caudales de evaporación que varían desde 0.5 hasta 140.0 l.p.s.", al mismo tiempo, se consideró que debido a los "rellenos aluviales del arrollo de San José se podría incrementar la explotación de aguas subterráneas a 22 millones de m<sup>3</sup> adicionales." (*Ibidem*, p. 22).

Recientemente, tanto el Gobierno del Municipio de Los Cabos (1994) como FONATUR (1996), consideran que estas reservas de agua permitirán todavía, durante mucho tiempo, la ampliación del sector turismo, siempre que se mantenga un ritmo de crecimiento similar al que en la actualidad tiene el CTLC.

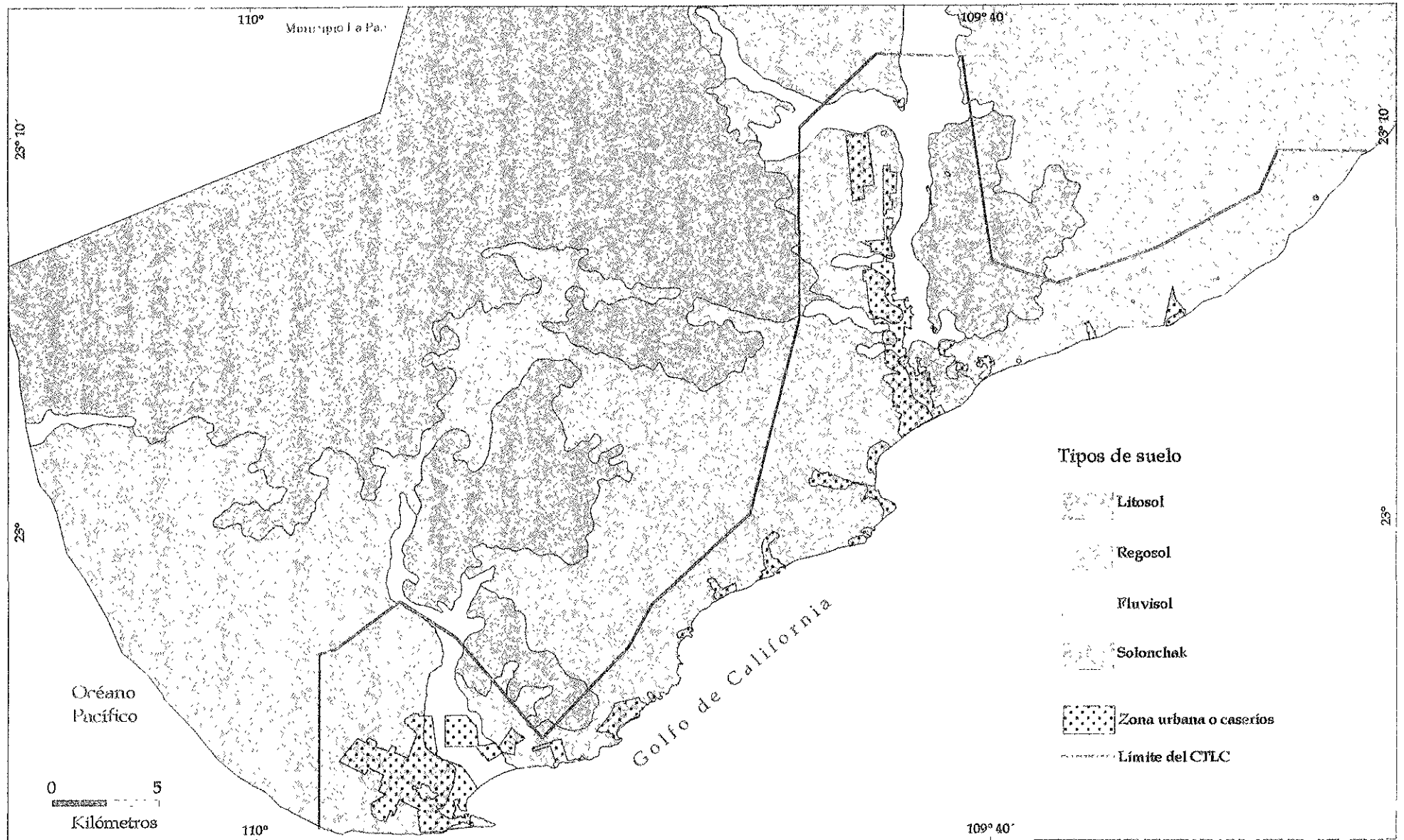
Sin embargo, algunas investigaciones afines al tema revelan que, debido al incremento acelerado de la actividad turística masiva del CTLC -caracterizada por la alta demanda de agua-, se han excedido los límites de explotación del líquido:

Se reconoce en el Plan Estatal de Desarrollo que la extracción de agua con fines económicos y de atención a la población se ha hecho sin planeación, por lo que se ha afectado las fuentes tradicionales de abasto, como el caso de **Cabo San Lucas**, donde el crecimiento explosivo de la población ha agravado en extremo este problema (Martínez, 1998: 128).

En la zona de estudio destacan cuatro grupos edáficos, el más extendido de ellos es el regosol, de fragmentos bastante angulosos que reposan sobre una base rocosa granítica dura, situación que limita el desarrollo de casi cualquier actividad agrícola o ganadera; éste se extiende hacia casi toda la zona de pendientes mayores a 6° e incluso llegan a penetrar a los valles de San José y de San Lucas (Figura 2.11). Otro grupo de suelo con extensión considerable es el litosol, de base granítica consolidada y fracturada, se localizan sobre todo en las partes altas de las serranías, lo cual le confiere un carácter improductivo para el sector agropecuario (Figura 2.11).

A estos grupos le siguen, con menor extensión, los de granulometría un poco más fina, de éstos, destacan los fluvisoles, localizados a lo largo de los cauces primarios y secundarios de los ríos de San José y San Lucas, se han formado con base en las partículas acarreadas por los ríos, las más finas se han depositado en

Figura 2.11. CTLC: Suelos



Fuente: Elaboración propia con base en SPP, 1985, proporcionada en formato digital por Lorena Pájaro.

la parte final de sus cursos; son suelos de materiales fragmentados no consolidados que los hacen en extremo vulnerables cuando se les desprovee de la vegetación, por localizarse en las partes más bajas y planas, de donde se extrae agua del subsuelo, de esta manera, en el valle de San José se ha desarrollado una agricultura de importancia local e, incluso, regional (Figura 2.11). Recientemente, la introducción del riego ha permitido el desarrollo de la agricultura orgánica de exportación (Toyes, 1992).

Por sus facultades, en los fluvisoles tiende a concentrarse la población; hace pocos años el Gobierno del Municipio de Los Cabos (1994) ratificó que sobre estos suelos se ha acelerado la expansión urbana de Cabo San Lucas y San José del Cabo, lo cual ha provocado una deforestación inusitada, no sólo en el área que comprende los fluvisoles, sino en la de otros grupos edáficos. Esta es una situación es muy peligrosa al considerar que, en zonas áridas como el CTLC, los suelos sin vegetación son muy vulnerables a la erosión causada por las lluvias:

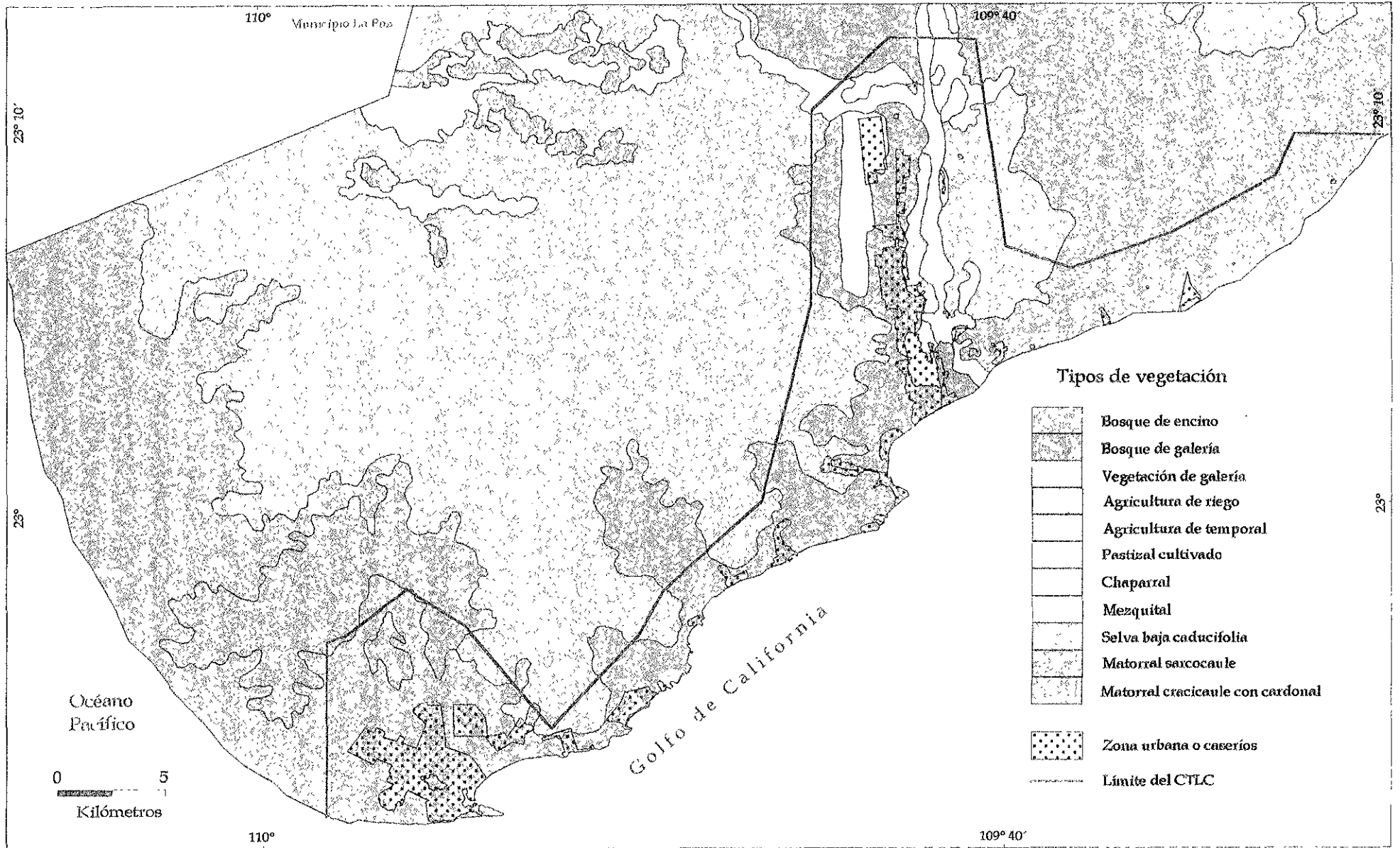
A pesar de que los suelos arenosos y escasa cobertura vegetal son susceptibles de perderse por erosión y suscitar una modificación en el ambiente, en el estado existe únicamente la región del Vizcaíno con estas características, pero tiene pérdidas por erosión menores que la región de **Los Cabos**. Esto se debe a que el agente erosivo principal en el Vizcaíno es el viento, que no licúa ni arrastra al suelo fuera de ciertos confines, sólo los cambia de lugar allí mismo [...] No así en **Los Cabos**, cuyo agente principal es la precipitación con el consiguiente arrastre de sedimentos hacia zonas bajas cuyo destino final es el mar; fenómeno que hace a esa región más lábil a la erosión por el tipo de clima tropical que intemperiza al complejo granítico metamórfico de que está compuesto, produciendo material aluvial y suelo no coheccible asociado a las lluvias torrenciales... (Mendoza, *et. al.*, 1998: 344).

El tipo de suelo de menor extensión es el solonchak, localizado justo en la parte terminal del río San José y en las áreas adyacentes el propio estero e, incluso, la parte central de la ciudad de San José del Cabo está edificada sobre esta formación; pese a que estos suelos tienen una importante riqueza orgánica, al hallarse en una fase salina elevada, se dificulta su uso para la agricultura. Sin embargo, el aporte constante de agua proveniente del estero favorece el desarrollo de pastizales que, en consecuencia, sostienen una ganadería de importancia local.

Las relaciones mutuas que se presentan en el medio físico de Los Cabos, han moldeado una vegetación y fauna de características particulares que representan parte de los atractivos para el turismo en la zona. El conjunto vegetal que domina el paisaje del extremo sur de la península es el matorral desértico, a lo largo de la costa predomina el espinoso y hacia el interior el sarcocaulé; este conjunto vegetal tan extendido en toda la región de Los Cabos, se halla interrumpido por un matorral micrófilo<sup>12</sup> justo en los valles de San José y San Lucas, en donde la humedad y el espesor de los suelos lo permiten (Figura 2.12).

Una asociación vegetal que contrasta con las antes mencionadas, es la de galería, la cual se localiza en el cauce primario del río San José y se hace más densa hacia el estero; las especies de plantas que destacan son los carrizales, mezquites, manglares y palmares datileros (UABCS, 1996). Esta vegetación representa un *continuum* de cobertura vegetal que, bajo las condiciones áridas

Figura 2.12. CTLC: Vegetación



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, 1989, proporcionada en formato digital por Lorena Pájaro.

de la zona, tiene una importancia extrema debido a que es el sustento para infinidad de animales, de los que destacan aves migratorias, mamíferos, crustáceos y peces. Parte importante de esta vegetación ha sido alterada o retirada definitivamente para dar paso a la agricultura, ganadería y a un turismo que afecta con gravedad a este ecosistema<sup>13</sup> (Figura 2.12).

Una comunidad vegetal que no se encuentra dentro de la zona de estudio pero que conviene mencionar, en tanto que se promociona como un atractivo turístico de Los Cabos, es el bosque de encino localizado muy cerca de esta zona en las cimas de la sierra de La Laguna; destaca esta asociación arbórea porque es la única en su tipo en casi toda la península de Baja California (Ortega, 1992). Los encinares han podido desarrollarse en la zona gracias a que las condiciones de humedad les son favorables, pues los vientos marinos al ascender por las laderas, bajo el efecto del enfriamiento adiabático, generan una isla de humedad arriba de los 1,000 metros (*Ibidem*. Figura 2.12).

De acuerdo con la política oficial (ver FONATUR, 1982: 22-35), el medio físico del CTLC reúne las condiciones óptimas para que esta actividad sea apoyada por parte del Estado y se extienda a lo largo de su territorio, pero al observar los elementos del medio físico en su conjunto se evidencia que no puede soportar un modelo turístico masivo como el implementado en los últimos veinticinco años, debido a que su equilibrio ecológico es sumamente frágil. Baste decir que, con la llegada masiva de visitantes a la zona, la aridez del medio obliga a la sobreexplotación de los mantos acuíferos, a su salinización, a la deforestación y

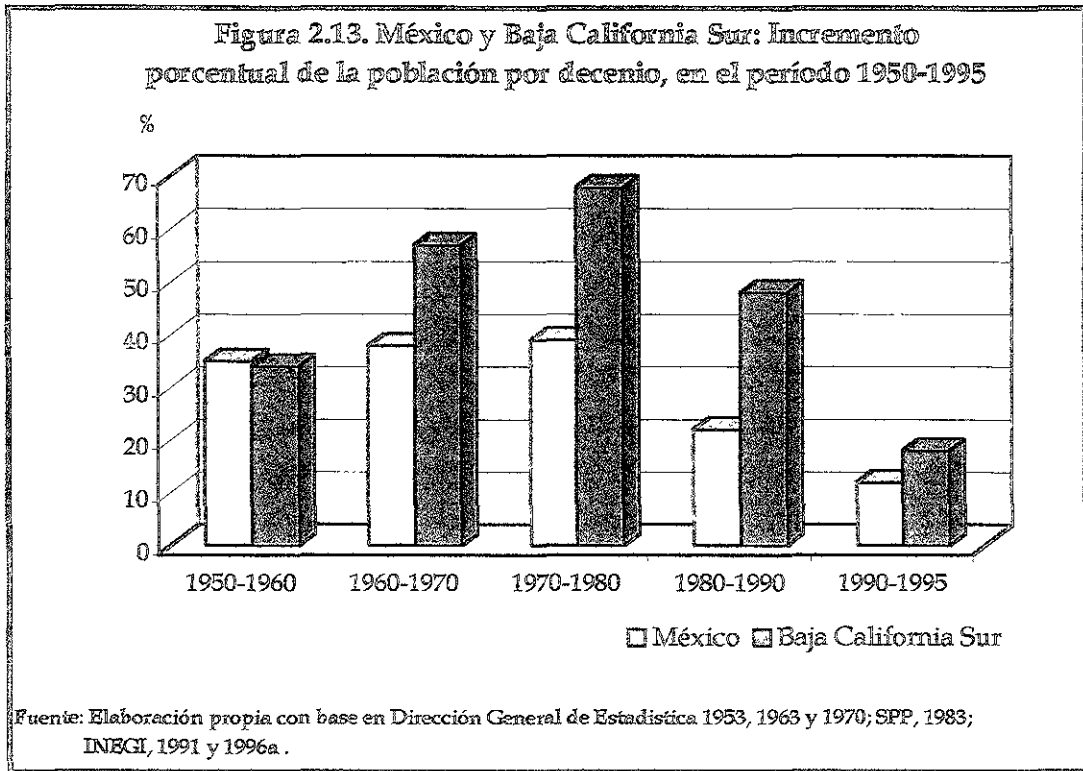


erosión de los suelos, amén de los problemas que se generan en el ambiente marino, como se tratará adelante.

#### **2.4. Panorama de la población en Baja California Sur**

Al iniciar el siglo XX la localidad más poblada de Baja California Sur<sup>14</sup> fue Santa Rosalía, en la región física de Los Cabos surgieron las localidades de El Triunfo y San Antonio; en ese tiempo, otras localidades importantes por su número de habitantes fueron Loreto y La Paz. Cabo San Lucas tenía una población muy pequeña dedicada a la pesca y los pocos habitantes de San José del Cabo y San José Viejo se dedicaban a la agricultura y ganadería en el valle de San José (Lemoine, 1959).

En los años cuarenta, esta política se reflejó en el despegue poblacional que, bajo las administraciones de Alemán Velasco, Ruiz Cortínez y López Mateos, intensificó la ocupación del Valle de Santo Domingo y, en consecuencia, se disparó el crecimiento de Ciudad Constitución y Ciudad Insurgentes a un ritmo pocas veces visto en el ámbito nacional (Castorena, *op. cit.*). El proceso de poblamiento fue tan acelerado que, en los diez años comprendidos entre 1950 y 1960, se registró un incremento de población en Baja California Sur del 34%, casi similar al 35% que reportó el país y, en ese mismo lapso, La Paz sentaba las bases que le llevaron, en los años setenta, a convertirse en la porción de mayor dinámica demográfica del estado (*Ibidem*. Figura 2.13).



Desde 1960 hasta la actualidad, el aumento porcentual de la población de Baja California Sur se ha mantenido por encima del nacional, a guisa de ejemplo, en el período 1960-1970, en el territorio surbajacaliforniano tal incremento fue del 57% y el de México apenas rebasó el 38% (Figura 2.13). Sin embargo, la cifra más elevada de aumento porcentual en Baja California Sur se presentó entre 1970 y 1980 cuando alcanzó, en las administraciones de Echeverría Álvarez (1970-1976) y López Portillo (1976-1982), la cifra de 68% que, al ser comparada con el 39% que reportó México, es muy elevada. Entre 1980 y 1990, aunque la cifra de Baja California Sur se redujo considerablemente al situarse en casi 48%, se mantuvo por encima de la nacional que apenas fue de poco más del 21% (Figura 2.13).

Este crecimiento tiene su explicación en el auge del comercio y del turismo que experimentó un momento palpable de expansión entre 1970 y 1982, fecha en la que se frenó de tajo cuando la actividad comercial de Baja California Sur se vio en extremo afectada por la devaluación del peso frente al dólar, ocurrida en 1984. En el período 1990-1995, aunque se evidenció una significativa contracción en el ritmo de crecimiento de la población estatal, aún supera al nacional: 18% y 12%, en ese orden (Figura 2.13); la razón principal de esto es que, tan sólo dos localidades: Los Cabos (en un primer plano) y Guerrero Negro (en un segundo sitio), superan por sí mismas, con su elevado incremento de población, el ritmo de decremento observado en el resto del estado.

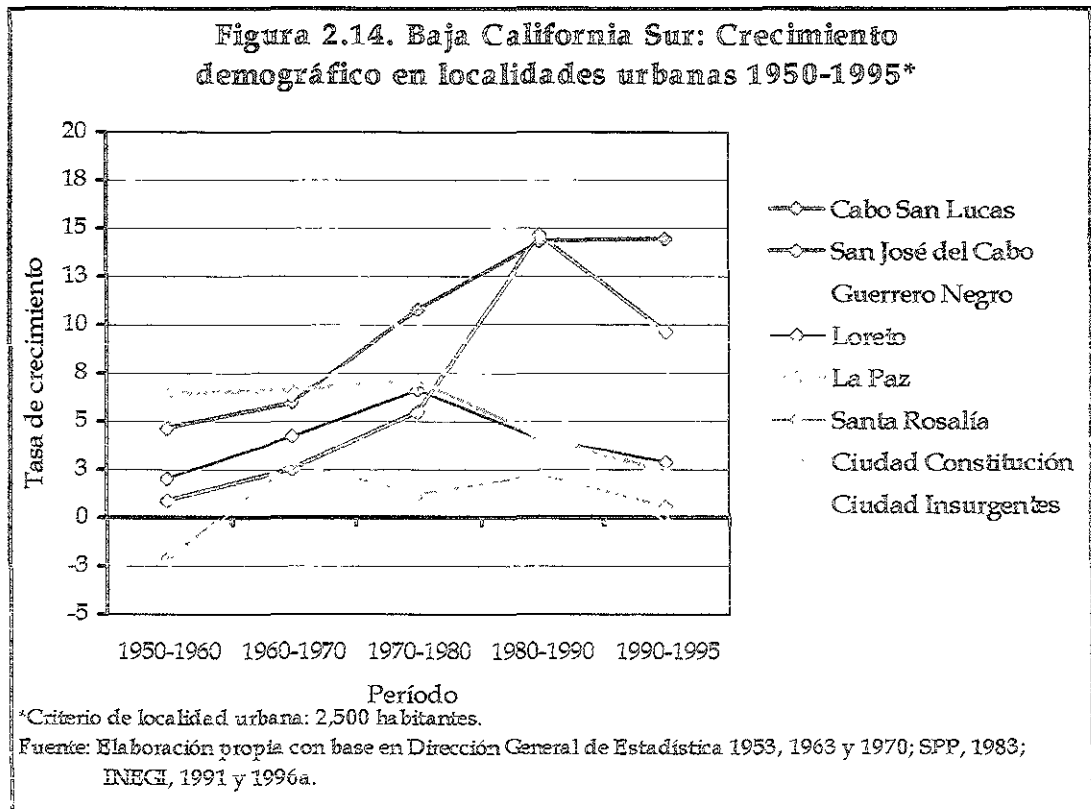
A pesar del continuo incremento de habitantes en Baja California Sur, aún es la entidad de México con menor densidad de población. Esto presupone una distribución humana muy desigual, con focos de fuerte impacto ambiental hacia donde se concentra la población. En el **ámbito municipal**, La Paz registró, en 1995, el 50.1% de la población estatal; le sigue el municipio de Comondú que, en 1995 concentró el 19% pero, al igual que en el caso de La Paz, disminuyó en forma considerable su participación estatal con respecto a 1980 (26.8%). En contraste con todos los municipios del estado, Los Cabos, de representar el 9.8% en 1980, para 1995 representa ya el 16.3% de la población total estatal; Mulegé, en cuyo seno creció a pasos agigantados Santa Rosalía, en 1950 concentró el 23.8% y sólo el 11.8% en 1995; finalmente Loreto, de muy reciente creación, en 1995 sólo registró al 2.7% y no se prevé que su participación porcentual, en el total de habitantes de Baja California Sur, pueda aumentar (Cuadro 2.1).

Cuadro 2.1. Baja California Sur: Distribución de la población por municipio 1950-1995

Estado y municipio*	Población	1950	1960	1970	1980	1990	1995
Baja California Sur		60,864	81,594	128,019	215,914	317,764	375,494
Comondú	Total	7,302	15,968	32,260	57,961	74,346	76,082
	%	12.0	19.6	25.2	26.8	23.4	20.3
Mulegé	Total	14,485	14,772	19,416	27,044	38,528	45,963
	%	23.8	18.1	15.2	12.5	12.1	12.2
La Paz	Total	27,090	38,805	61,130	109,683	160,970	182,418
	%	44.5	47.6	47.8	50.8	50.7	48.6
Los Cabos	Total	11,987	12,049	15,213	21,226	43,920	71,031
	%	19.7	14.8	11.9	9.8	13.8	18.9

\*En el período señalado, la división municipal de la entidad ha experimentado algunos cambios, sin embargo, con el propósito de detectar patrones de comportamiento a través del tiempo, la información se ha ajustado a la división administrativa de 1990.

Fuente: Dirección General de Estadística 1953, 1963 y 1970; SPP, 1983; INEGI, 1991 y 1996a; Martínez, 1998a.



Al igual que en el **ámbito nacional**, la población urbana de Baja California Sur es mayoritaria. Si se considera la cifra de 2,500 habitantes como mínimo para determinar una localidad urbana<sup>15</sup>, en 1940 el 35.8% de los habitantes del estado residió en sitios con esta categoría y para 1990 la cifra registrada fue del 72.6%, con lo cual se rebasó en forma muy importante a su referente nacional. Por otra parte, bajo el criterio de Luis Unikel (1978), hasta 1970 la única localidad urbana de la mitad sur peninsular fue La Paz; en 1980, a ésta se sumó Ciudad Constitución; en 1990, ya se habían integrado al grupo de ciudades con más de 15,000 habitantes, San José del Cabo y Cabo San Lucas y, desde entonces, ninguna nueva localidad se les ha sumado a las cuatro existentes, pero es de destacar que en 1995, éstas concentraron un 70% de la población estatal (INEGI, 1996a).

De las cuatro localidades urbanas (con 15,000 habitantes o más) de Baja California Sur, La Paz es la más poblada pero, entre 1990 y 1995, su ritmo de crecimiento disminuyó al igual que en la mayoría de las localidades del estado; en contraste, las localidades del CTLC y Guerrero Negro muestran un aumento acelerado (Figura 2.14). Por otra parte, en 1990, la población rural sólo representó el 21.7% del total, ésta se halla más dispersa y más pulverizada que en el resto del país y existe la tendencia a que se reduzca aún más, como resultado de una intensa migración intraestatal que, en consecuencia, ha llevado a robustecer el sistema de localidades urbanas. Al mismo tiempo, las poblaciones mixta urbana y mixta rural de Baja California Sur, a excepción de la localizada en las cercanías

de Guerrero Negro, Loreto y Los Cabos, experimentan un proceso de disminución en su crecimiento poblacional.

## **2.5. La población del Corredor Turístico los Cabos (CTLC)**

Con 3,417 km<sup>2</sup>, el municipio de Los Cabos engloba apenas el 4.68% del territorio surbajacaliforniano, esta extensión no es pequeña si se considera que Baja California Sur es uno de los estados más extensos de México. En 1995, con una población de 62,875, la densidad del municipio Los Cabos fue de 18.40 habitantes por km<sup>2</sup> que, comparada con el 5.09 de la estatal (la más baja del país), resulta ser en términos relativos y reales muy elevada. Con base en lo anterior, se puede afirmar que la mayoría de la población estatal vive en unas cuantas ciudades sumamente separadas entre sí, hecho que dificulta una red urbana de intensas relaciones que, en el caso del municipio Los Cabos, toma dimensiones pocas veces vistas, ya que sus relaciones, en muchos casos, son más intensas hacia el exterior.

En el contexto del municipio de Los Cabos, el CTLC sólo representó el 10.33% del área total y, con 61,601 habitantes registrados en 1995, concentró el 86.72% de toda la población municipal, de modo que se alcanzó una cifra récord de 201 habitantes por Km<sup>2</sup> en el corredor; en este mismo año, el CTLC fue la única parte de la municipalidad que registró localidades con más de 15,000 habitantes, situación que pone de manifiesto, una vez más, lo desigual de su distribución. Con base en una exhaustiva revisión cartográfica y los recorridos de campo realizados se determinó que en el CTLC la población se concentra en diecinueve localidades urbanas y rurales, como se verá a continuación.

### 2.5.1. Distribución actual de la población del CTLC e importancia en el contexto nacional y estatal

Aunque en el CTLC coexisten las actividades pesquera, agrícola, ganadera, político-administrativa y turística, no hay duda que esta última determina la dinámica demográfica de las diecinueve localidades ya referidas, seis están agrupadas en conglomerados urbanos: Cabo San Lucas y Colonia del Sol, que forman la conurbación de Cabo San Lucas; San José del Cabo, San José Viejo, San Bernabé y Las Veredas que forman la Conurbación de San José del Cabo. Los trece sitios restantes aún se encuentran dispersos a modo de población rural. En los primeros seis sitios se concentra el 94.76% de la población total del CTLC y la demás se distribuye en las localidades rurales ya indicadas (Cuadro 2.2: figura 2.15).

La mayoría de personas del CTLC viven en los valles de San Lucas y San José, y un mínimo en el Corredor Extremo<sup>16</sup>. Por la dinámica que ha observado la población del CTLC, se distribuye en cuatro agrupaciones (Cuadro 2.2; figura 2.15):

1. La primera es la **conurbación de Cabo San Lucas**, constituida por la propia ciudad de Cabo San Lucas que, en 1995, registró 28,483 habitantes, a la que se suma Colonia del Sol; esta localidad no existía al momento de levantarse el censo de 1990, pero en 1995 llegó a concentrar 2,894 habitantes. Ambas localidades son, en sentido estricto, una sola de 31,377 habitantes<sup>17</sup> que, por sí misma, reúne al 50.93% del total de población registrado en el CTLC.

Cuadro 2.2. CTLC: Distribución de la población por conurbación y localidad, 1995

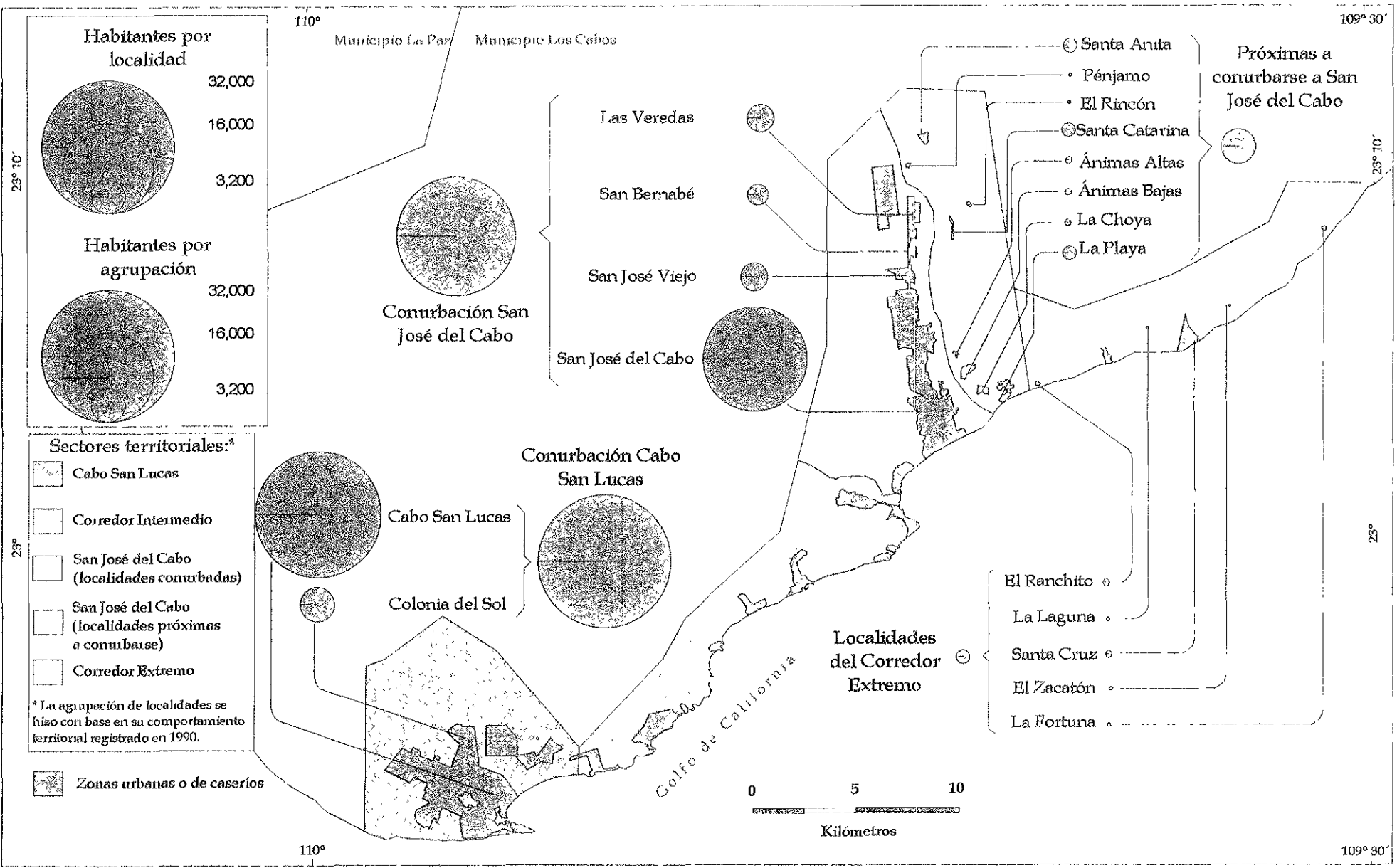
Conurbación y localidad	Población total	Distribución porcentual
Corredor Turístico Los Cabos	61,601	100
Conurbación Cabo San Lucas	31,377	51
Cabo San Lucas	28,483	46.2
Colonia del Sol	2,894	4.7
Conurbación San José del Cabo	26,992	44
San José del Cabo	21,737	35.3
San José Viejo	2,241	3.6
San Bernabé	981	1.6
Las Veredas	2,033	3.3
Próximas a conurbarse a San José del Cabo	2,844	5
Pénjamo	31	0.1
Santa Anita	589	1.0
El Rincón	41	0.1
Santa Catarina	505	0.8
Ánimas Altas (Ánimas de Arriba)	225	0.4
Ánimas Bajas (Ánimas de Abajo)	336	0.5
La Choya (San Vicente)	253	0.4
La Playa	864	1.4
Corredor Extremo	388	1
El Ranchito	149	0.2
Santa Cruz	200	0.3
El Zacatón	13	0.0
La Fortuna	26	0.0

Fuente: INEGI, 1996a.

- La segunda está constituida por cuatro localidades conurbadas que, con 26,992 habitantes registrados en 1995, representó el 43.82% del CTLC. De acuerdo con el crecimiento físico experimentado por tal conurbación, el cual se ha dado de sur a norte, esta ciudad inicia con San José del Cabo (21,737 habitantes) y, sobre la carretera que va al aeropuerto internacional de Los Cabos, se continúa con San José Viejo (2,241), San Bernabé (985) y Las



Figura 2.15. CTLC: Distribución de la población total por localidad y agrupación de localidades, 1995\*



\*Sólo se consideran las localidades con habitantes permanentes y no en las que viven los turistas.

Veredas (2,033). El conglomerado urbano formado por estas localidades no tiene forma ortogonal, como en el caso de Cabo San Lucas, más bien es alargado (poco menos de catorce kilómetros) y angosto (no mayor a dos kilómetros en su parte más ancha), de ahí que se le conozca como **Ciudad Lineal**, caracterizada, al igual que la Colonia del Sol, por su anarquía urbana.

3. Una tercera se halla constituida por ocho localidades rurales que, en 1995, sumaron 2,844 habitantes y representaron el 5% del CTLC. La característica principal que permitió asociarlas fue, de acuerdo con su crecimiento observado, su próxima conurbación de la Ciudad Lineal, por la parte norte y este. Sobre la carretera transpeninsular están Pénjamo y Santa Anita (31 y 589 habitantes, respectivamente), al este de la Ciudad Lineal están, de norte a sur y en forma paralela a ésta, El Rincón (41), Santa Catarina (505), Ánimas Altas (225), Ánimas Bajas (336), La Choya (253) y La Playa (864). Conviene señalar que Pénjamo, Santa Anita, La Choya y La Playa serán las primeras en incorporarse a la Ciudad Lineal y es probable que, en los primeros cinco años del siglo XXI, se habrá completado el proceso<sup>18</sup>.
4. La cuarta agrupación de localidades está constituida por cuatro rancherías del Corredor Extremo que, en 1995 sumaron 388 habitantes (1% del CTLC). Poco a poco se incorporan a la actividad turística; de oeste a este, y en sentido paralelo a la costa, son El Ranchito (149), Santa Cruz (200), El Zacatón (13) y La Fortuna (26) (Cuadro 2.2).

Con la finalidad de destacar la importancia de la población del CTLC en el ámbito nacional, se puede mencionar lo siguiente. En 1995, había en México un total de 356 ciudades con más de 15 000 habitantes. La tasa de crecimiento nacional entre 1990 y 1995 fue de 2.36 %. En este contexto, Cabo San Lucas y San José del Cabo estuvieron entre las localidades del país con mayores ritmos de incremento medio anual. Así, la conurbación de Cabo San Lucas, con una tasa del 14.33% medio anual, ocupó el cuarto lugar nacional, sólo después de Playa del Carmen en Quintana Roo, Santa Isabel en Baja California y Garza García en Nuevo León (Cuadro 2.3). Resalta el hecho de que Cabo San Lucas tuvo un ritmo superior al que presentó Cancún, sitio que, en decenios anteriores, había tenido el crecimiento poblacional más intenso de todos los centros de playa del país, a Cancún siguió Playas de Rosarito, uno de los corredores turísticos más dinámicos del país (Sánchez, Propín y López, 1998), finalmente, la conurbación de San José del Cabo, con una tasa de incremento medio anual del 9.57%, alcanzó el séptimo lugar nacional.

Hacia 1970, ocho localidades concentraron el 58.61% de la población estatal: La Paz con el 35.94% del total, Ciudad Constitución 8.24%, Santa Rosalía 5.75%, Cabo San Lucas y San José del Cabo representaron, juntos, el 3.21%. En 1995, las mismas localidades concentraron el 76.01%; sin embargo, en esta fecha se produjeron cambios cuantitativos y cualitativos: Cabo San Lucas y San José del Cabo concentraron el 15.54% de la población total del estado y, junto con Guerrero Negro, tienen las tasas de crecimiento más altas de Baja California Sur, producto de su dinámica económica acelerada (Cuadro 2.4).

Cuadro 2.3. México: Localidades de 15,000 y más habitantes que presentaron el mayor ritmo de crecimiento entre 1990 y 1995

Localidad	Estado	Población Total		Crecimiento promedio anual 1990-1995 (%)
		1990	1995	
Playa del Carmen	Quintana Roo	3,098	17,621	41.58
Santa Isabel	Baja California	5,624	15,839	23.01
García	Nuevo León	9,845	20,569	15.88
Cabo San Lucas	Baja California Sur	16,059	31,377	14.33
Cancún	Quintana Roo	167,730	297,183	12.12
Playas de Rosarito	Baja California	23,067	37,121	9.98
San José del Cabo	Baja California Sur	17,093	26,992	9.57
Ramos Arizpe	Coahuila	16,796	26,229	9.32
Ciudad Acuña	Coahuila	52,983	79,221	8.38
Chiapa de Corzo	Chiapas	18,706	27,654	8.13

Fuente: INEGI, 1991 y 1996a.

Cuadro 2.4. Baja California Sur: Distribución porcentual y crecimiento demográfico en localidades de 15,000 y más habitantes, 1970-1995

Estado y localidad	Población total y participación porcentual respecto al total de la entidad				Crecimiento promedio anual por decenio (%)		
	1970	1980	1990	1995	1970-1980	1980-1990	1990-1995
Baja California Sur	128,019	215,139	317,764	375,494	5.33	3.98	3.40
Total de las ocho ciudades	74,902	146,891	238,608	285,429	6.97	4.97	3.65
	58.51	68.28	75.09	76.01			
La Paz	46,011	91,453	137,641	154,314	7.11	4.17	2.31
	35.94	42.51	43.32	41.10			
Ciudad Constitución	10,548	23,557	34,692	35,447	8.37	3.95	0.43
	8.24	10.95	10.92	9.44			
Cabo San Lucas	1,534	4,233	16,059	31,377	10.68	14.26	14.33
	1.20	1.97	5.05	8.36			
San José del Cabo	2,571	4,369	17,093	26,992	5.45	14.62	9.57
	2.01	2.03	5.38	7.19			
Santa Rosalía	7,356	8,221	10,190	10,451	1.12	2.17	0.51
	5.75	3.82	3.21	2.78			
Ciudad Insurgentes	2,473	5,530	8,463	8,329	8.38	4.35	-0.32
	1.93	2.57	2.66	2.22			
Loreto	2,570	4,841	7,239	8,299	6.54	4.11	2.77
	2.01	2.25	2.28	2.21			
Guerrero Negro	1,839	4,687	7,231	10,220	9.81	4.43	7.16
	1.44	2.18	2.28	2.72			

Fuente: Dirección General de Estadística, 1970; SPP, 1983; INEGI, 1991 y 1996a; Martínez, 1998a.

### 2.5.2. Evolución y ritmos de crecimiento de la población del CTLC

Las localidades que hoy conforman el CTLC<sup>19</sup> en 1950 tuvieron 4180 habitantes, casi la mitad (1,837) se concentraron en San José del Cabo que, basado en su papel de delegación municipal y la relevancia relativa que adquirió la agricultura local, se constituyó como el sitio más poblado del CTLC y del municipio. Al mismo tiempo, San José Viejo, San Bernabé y Las Veredas ocuparon un papel secundario en el mismo valle de San José. Al otro extremo, en el valle de San Lucas, la población de Cabo San Lucas se incrementaba con lentitud y a mediados del siglo XX llegó a ser de 548 habitantes (Cuadro 2.5 y figura 2.16). El turismo tenía cierta presencia en el ámbito regional, pero ésta fue tan puntual y limitada que no tuvo prácticamente ninguna influencia en el poblamiento del CTLC.

En los años sesenta, al contrario de lo que ocurría en otros sitios del estado como La Paz, Ciudad Constitución y Villa Insurgentes, el CTLC mantuvo una dinámica de crecimiento muy por debajo de la nacional y estatal; así, el censo de 1970 reportó 5,571 habitantes, San José del Cabo continuó como la localidad más numerosa (2,571)<sup>20</sup>, seguida por Cabo San Lucas que, aunque con menor número (1,534), ya no se hallaba tan alejada de la primera, debido al repentino auge que tuvo el empacado de atún (Green, *op. cit.*); el resto de localidades experimentaron cambios imperceptibles (Cuadro 2.5).

A finales del decenio de los sesenta y principios de los setenta, a excepción de Cabo San Lucas, que tuvo movimientos inmigratorios importantes, las localidades del corredor debieron su crecimiento al aumento natural de la población, que se

vio alterado en forma tajante, a fines del decenio de los setenta, por la llegada del turismo a la zona. Conviene señalar que FONATUR inició sus primeros estudios en la zona en 1974, a partir de ese momento empezó la llegada incesante de nuevos trabajadores al CTLC que, en el año 1980, reportó 11,481 habitantes. Con base en lo anterior, se puede decir que, en el decenio comprendido entre 1970 y 1980, la población del CTLC se duplicó a un ritmo de crecimiento medio anual del 7.12%, cifra muy elevada al considerar que, en esos diez años, Baja California Sur registró una tasa media anual de 5.33%. Pequeñas localidades, tales como Santa Catarina y Santa Anita, tuvieron tasas extraordinarias de crecimiento<sup>21</sup>; sin embargo, por la cantidad absoluta del incremento destacan Cabo San Lucas que tuvo una tasa del 10.68% y San José con 5.45% (Cuadro 2.5).

En 1982, en un contexto de crisis económica nacional que llevó a una quiebra de la actividad comercial y turística en varios sitios de Baja California Sur, destaca el hecho de que el CTLC en el año de 1990 haya registrado 36,118 habitantes, ya que esto se logró con base en un incremento extraordinario que, entre 1980 y 1990, fue del 300% (muy superior al alcanzado en el decenio anterior de 100%).

Como nunca antes ocurrió, en el lapso 1980-1990, se registró una tasa de crecimiento medio anual de 12.14% en todo el CTLC, casi el doble de la que se produjo en el decenio anterior que, comparada con la estatal de 3.89% (más elevada que su cifra respectiva nacional), alcanza proporciones pocas veces vistas en el ámbito nacional. El Gobierno del Municipio de Los Cabos (1994)

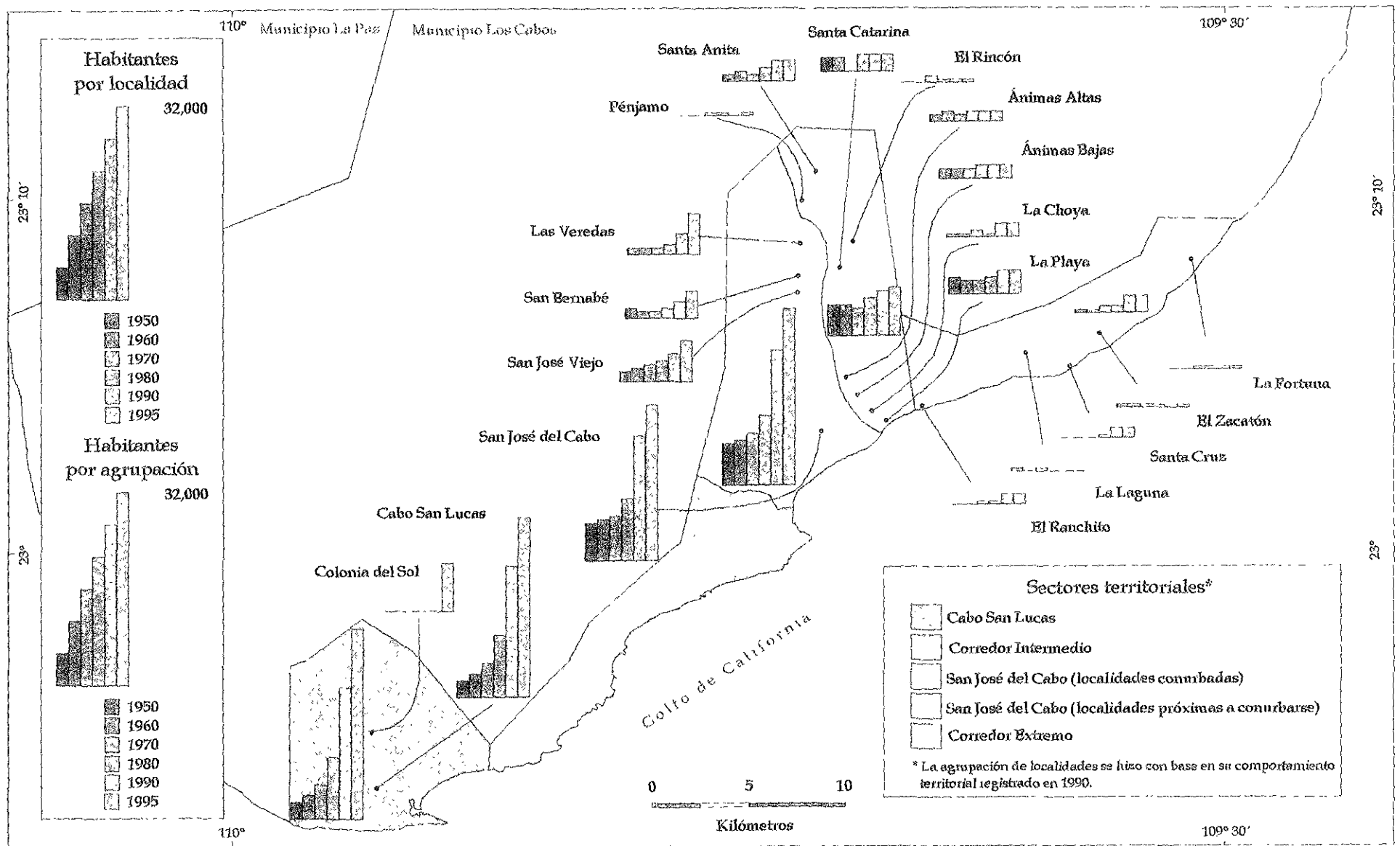
Cuadro 2.5. CTLC: Crecimiento demográfico por localidad, 1950-1995

Conurbación y localidad	Población total						Crecimiento promedio anual (%)				
	1950	1960	1970	1980	1990	1995	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-1995
	Corredor Turístico Los Cabos	4,180	4,539	5,771	11,481	36,118	61,601	0.83	2.43	7.12	12.14
Conurbación Cabo San Lucas	548	859	1,534	4,233	16,059	31,377	4.60	5.97	10.68	14.26	14.33
Cabo San Lucas	548	859	1,534	4,233	16,059	28,483	4.60	5.97	10.68	14.26	12.14
Colonia del Sol	*	*	*	*	*	2,894					
Conurbación San José del Cabo	2,305	2,434	3,223	5,345	17,093	26,992	0.55	2.85	5.19	12.33	9.57
San José del Cabo	1,837	2,006	2,571	4,369	14,892	21,737	0.88	2.51	5.45	13.05	7.86
San José Viejo	249	266	426	597	1,067	2,241	0.66	4.82	3.43	5.98	16.00
San Bernabe	142	89	121	192	522	981	-4.56	3.12	4.73	10.52	13.45
Las Veredas	77	73	105	187	612	2,033	-0.53	3.70	5.94	12.59	27.14
Próximas a conurbarse a San José del Cabo	1,295	1,223	947	1,837	2,543	2,844	-0.57	-2.53	6.85	3.31	2.26
Péñjamo	*	*	9	11	*	31			2.03	-100.00	
Santa Anita	128	163	65	382	562	589	2.45	-8.78	19.38	3.94	0.94
El Rincón	*	*	82	17	33	41			-14.56	6.86	4.44
Santa Catarina	365	371	7	389	456	505	0.16	-32.77	49.45	1.60	2.06
Ánimas Altas (Ánimas de Arriba)	135	163	124	170	194	225	1.90	-2.70	3.21	1.33	3.01
Ánimas Bajas (Ánimas de Abajo)	208	183	220	283	291	336	-1.27	1.86	2.55	0.28	2.92
La Choya (San Vicente)	37	50	91	52	257	253	3.06	6.17	-5.44	17.33	-0.31
La Playa	422	293	349	533	750	864	-3.58	1.76	4.33	3.47	2.87
Corredor extremo	32	23	67	66	423	388	-3.25	11.28	-0.15	20.41	-1.71
El Ranchito	*	*	12	21	244	149			5.76	27.80	-9.39
Santa Cruz	*	*	*	14	161	200				27.66	4.43
El Zacatón	14	23	24	9	*	13	5.09	0.43	-9.34	-100.00	
La Fortuna	*	*	13	14	18	26			0.74	2.54	7.63
La Laguna	18	*	18	8	*	*	-100.00		-7.79	-100.00	

\* Sin dato disponible en el censo correspondiente.

Fuente: Dirección General de Estadística 1953, 1963 y 1970; SPP, 1983; INEGI, 1991 y 1996a.

Figura 2.16. CTLC: Evolución de la población total por localidad y agrupación de localidades, 1950-1995



Fuente: Elaboración propia con base en censos de población 1950-1995.



menciona que Cabo San Lucas tuvo en 1990 una población mayor a San José del Cabo (16,059 y 14,892, en ese orden); sin embargo, esta apreciación es falsa, pues a San José del Cabo no se le incorporan San José Viejo, San Bernabé y Las Veredas que, al iniciar el decenio de los noventa, ya se hallaban en su totalidad conurbadas<sup>22</sup> en la llamada Ciudad Lineal (área urbana que se extiende de San José del Cabo hasta el Aeropuerto Internacional Los Cabos) y con ello habían sumado 17,093 habitantes. Sin embargo, en términos relativos, Cabo San Lucas, en el período tratado, superó en su tasa de crecimiento a Ciudad Lineal (14.26% y 12.33%, respectivamente), situación que se reflejaría en su dinámica urbana ulterior (Cuadro 2.5).

Entre 1990 y 1995, la población del CTLC casi se duplicó, de modo que pasó de 36,118 a 61,601 habitantes, situación singular si se considera que el lapso de tiempo en que se alcanzó esta cifra fue muy corto. Cabo San Lucas se convirtió en la localidad más poblada del CTLC debido a la tasa de crecimiento tan elevada que tuvo durante el decenio anterior, por una parte y, por la otra, a la incorporación de Colonia del Sol<sup>23</sup>, una localidad de 2,894 habitantes que surgió, en forma espontánea, en algún momento posterior a 1990; así, la suma de estos habitantes con los 28,482 de Cabo San Lucas, permitió que la conurbación de Cabo San Lucas representara más del 50% de la población total del CTLC. Durante este quinquenio, la ciudad de Cabo San Lucas tuvo una tasa de crecimiento medio anual del 14.33% y, por la dinámica demográfica observada en esta localidad, tenderá a aumentar (Cuadro 2.5).

Por su parte, la conurbación de San José del Cabo o Ciudad Lineal, con 26,992 habitantes registrados en 1995, concentró al 43% de la población total del CTLC; aunque esta conurbación tuvo, en el período 1990-1995, una tasa promedio de crecimiento anual del 9.57%, se debe considerar que en un futuro cercano, esta cifra se puede elevar considerablemente, ya que en la porción norte de la ciudad, San José Viejo y Las Veredas tuvieron una tasa de crecimiento promedio anual del 16.0 y 27.14, en ese orden. El incremento de habitantes en las diferentes localidades, llevará a la existencia, en pocos años, de una sola mancha urbana, como se verá en el siguiente capítulo (Cuadro 2.5).

Si como ya se dijo, en los primeros años del siglo XXI Cabo San Lucas y de San José del Cabo se unieran a través del Corredor Intermedio. Al momento de la fusión, el nuevo conglomerado urbano habrá duplicado la población reportada en 1995, misma que sería de unos 120,000 habitantes, con lo que bien pasaría a formar parte del grupo de las ciudades medias de México y, al mismo tiempo, sería la segunda ciudad más poblada de Baja California Sur, después de La Paz que, en contraste con lo ocurrido en el CTLC, reportó en el período 1990-1995 una tasa de incremento medio anual de sólo 2.31%.

### 2.5.3. Estructura de la población por actividad económica

Las localidades que hoy conforman el CTLC tuvieron, en 1970, una distribución de la PEA que dificultaba evidenciar alguna tendencia especial de su economía; así, las actividades primarias, con el 29.4% de la población total, se basaban en la agricultura y la ganadería del valle de San José y en la pesca de rivera; por su parte, el sector secundario sumó el 17.3%, esta cifra es el reflejo de la población

150

que se empleaba en la empacadora de atún Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas que, al inicio del decenio de los setenta, aún tenía un peso importante en la economía regional; por último, con el 47% de la PEA, las actividades terciarias ya mostraban niveles altos de ocupación, así, la población ocupada en este sector se empleaba con predominio en la administración pública<sup>24</sup>, comercio y turismo (Cuadro 2.6 y figura 2.17).

Como ya se ha mencionado, la planeación y ejecución del turismo en la zona por parte del gobierno federal inició en el decenio de los setenta; así, la modificación en la estructura de la PEA fue registrada hasta el año de 1980. En ese año la actividad primaria se redujo mucho respecto al decenio anterior al ser de 13.5%, la actividad secundaria aumentó a 17.3% (aún cuando la empacadora de atún ya tenía bajo nivel de producción) y la terciaria se redujo a 39.7% (Cuadro 2.7). Entonces, si el turismo empezó su fase de crecimiento masivo durante el decenio de los setenta, ¿por qué en 1980 no se incrementó la proporción de activos ocupados en el sector terciario? En primer lugar se debe considerar que el censo de 1980 ha sido muy criticado por las carencias de precisión en las cifras; la cantidad de activos no especificados es muy alta y, si se considerara que éstos pertenecen al sector terciario, se podría considerar que este pudo representar más del 60% de la PEA total del CTLIC. Una segunda explicación en la disminución de la PEA terciaria, también puede estar dada porque el decenio de los setenta se caracterizó por el empleo de población en la construcción de infraestructura turística en el CTLIC, no así en los servicios propiamente dichos, de hecho, el período en el que la creación de

infraestructura superó a los servicios, se extendió hasta entrados los años ochenta. En consecuencia, grandes contingentes de la población ocupada fueron absorbidos en la industria de la construcción, agua y electricidad (Cuadro 2.7 y figura 2.18).

Fue en 1990 cuando la distribución de la PEA en el CTLC reportó, por primera vez, el perfil típico de un centro turístico: la actividad primaria sólo tuvo el 6.22% de los activos, la secundaria el 20.86 y la terciaria el 66.12% (Cuadro 2.8 y figura 2.19); esta distribución mostró una mayor terciarización de la PEA que, para ese año, en el caso del promedio estatal fue de 19.6%, 17.6% y 59.5%, en ese orden. Aunque varias localidades del valle de San José aún aportan activos a la agricultura y ganadería regional, no se puede negar que la competencia espacial de estas actividades con el turismo es tan grande que la PEA ha sido desplazada a la actividad secundaria o terciaria.

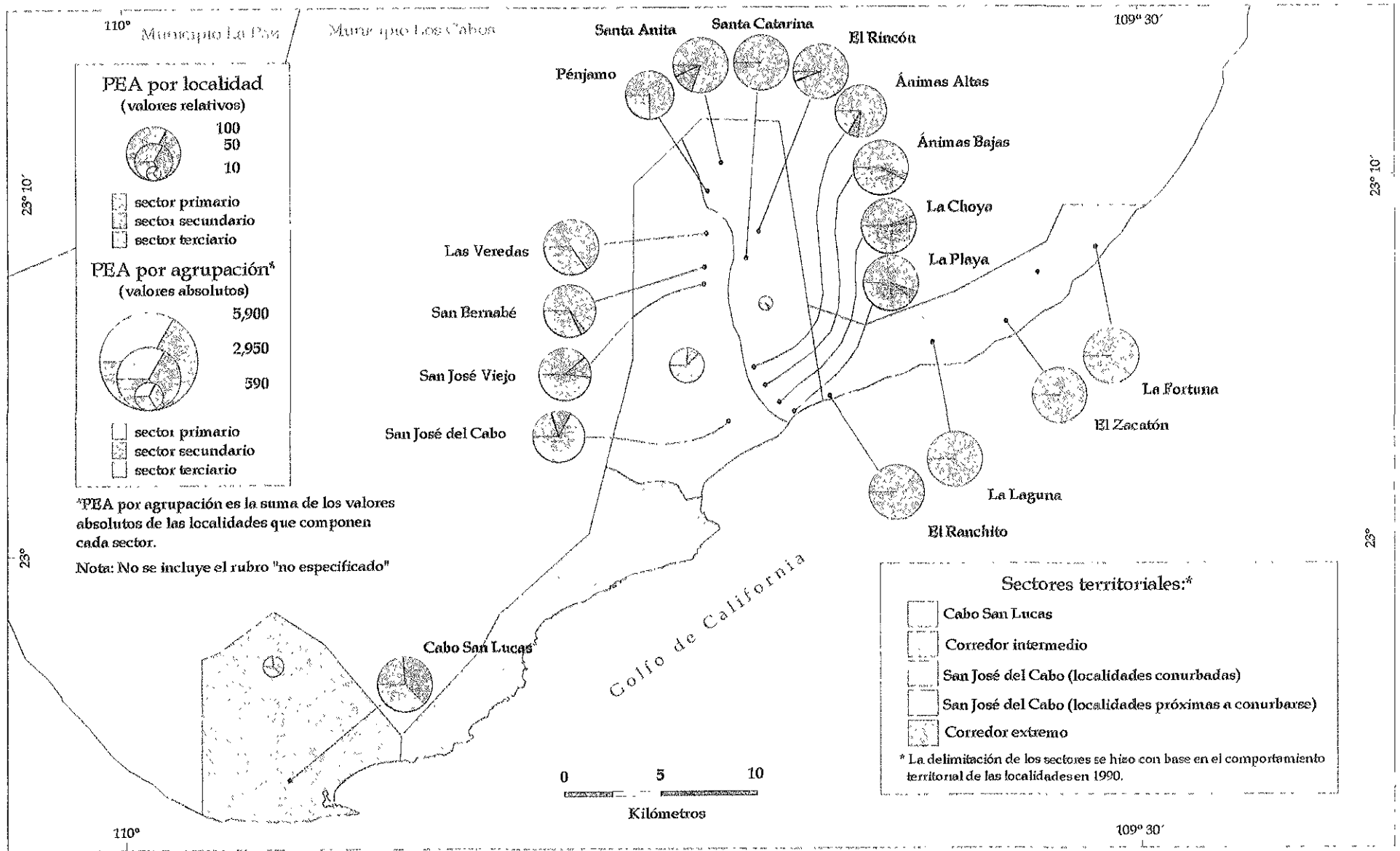
Tal proceso ha sido tan intenso que, a diferencia del 1980, en 1990 no se detectó ningún sitio del CTLC con el 100% de sus activos empleados en la actividad primaria y la PEA ocupada en la actividad terciaria se consolidó como la más importante del CTLC. Así, la mayoría de las localidades viven a expensas del comercio y servicios; conviene señalar que, con relación a 1980, la actividad secundaria se elevó aún más, esto muestra que el CTLC todavía se halla en pleno proceso de la expansión de la infraestructura, misma que demanda una gran cantidad de trabajadores para la industria de la construcción<sup>25</sup>.

Cuadro 2.6. CTLC: Distribución de la PEA por sector de actividad económico 1970

Conurbación y localidad	Pob. Tot.	PEA		PEA por sector económico						No esp.	
		Tot.	%	Primario		Secundario		Terciano		Tot.	%
				Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%		
Corredor Turístico Los Cabos	5,771	1,576	27.3	462	29.3	273	17.3	741	47.0	100	6.3
Conurbación Cabo San Lucas	1,534	459	29.9	104	22.7	170	37.1	162	35.4	22	4.8
Cabo San Lucas	1,534	459	29.9	104	22.7	170	37.1	162	35.4	22	4.8
Colonia del Sol											
Conurbación San José del Cabo	3,223	861	26.7	200	23.3	91	10.5	498	57.9	72	8.3
San José del Cabo	2,571	697	27.1	128	18.4	77	11.0	434	62.3	58	8.3
San José Viejo	426	108	25.4	37	34.3	13	12.0	46	42.6	12	11.1
San Bernabe	121	30	24.8	18	60.0	1	3.3	9	30.0	2	6.7
Las Veredas	105	26	24.8	17	65.4			9	34.6	0	
Próximas a conurbarse a San José del Cabo	947	245	25.9	147	60.0	12	4.9	80	32.7	6	2.4
Pénjamo	9	5	55.6	3	60.0			1	20.0	1	20.0
Santa Anita	65	15	23.1	12	80.0	2	13.3	1	6.7		
El Rincón	82	19	23.2	17	89.5			1	5.3	1	5.2
Santa Catarina	7	1	14.3	1	100.0						
Ánimas Altas (Ánimas de Arriba)	124	32	25.8	23	71.9	2	6.3	5	15.6	2	6.2
Ánimas Bajas (Ánimas de Abajo)	220	51	23.2	27	52.9	2	3.9	21	41.2	1	2.0
La Choya (San Vicente)	91	25	27.5	11	44.0	1	4.0	13	52.0		
La Playa	349	97	27.8	53	54.6	5	5.2	38	39.2	1	1.0
Corredor extremo	67	11	16.4	11	100.0						
El Ranchito	12	2	16.7	2	100.0						
Santa Cruz											
El Zacatón	24	4	16.7	4	100.0						
La Fortuna	13	3	23.1	3	100.0						
La Laguna	18	2	11.1	2	100.0						

Fuente: Dirección General de Estadística, 1970.

Figura 2.17. CTLC: PEA por sector económico, localidad y agrupación de localidades, 1970



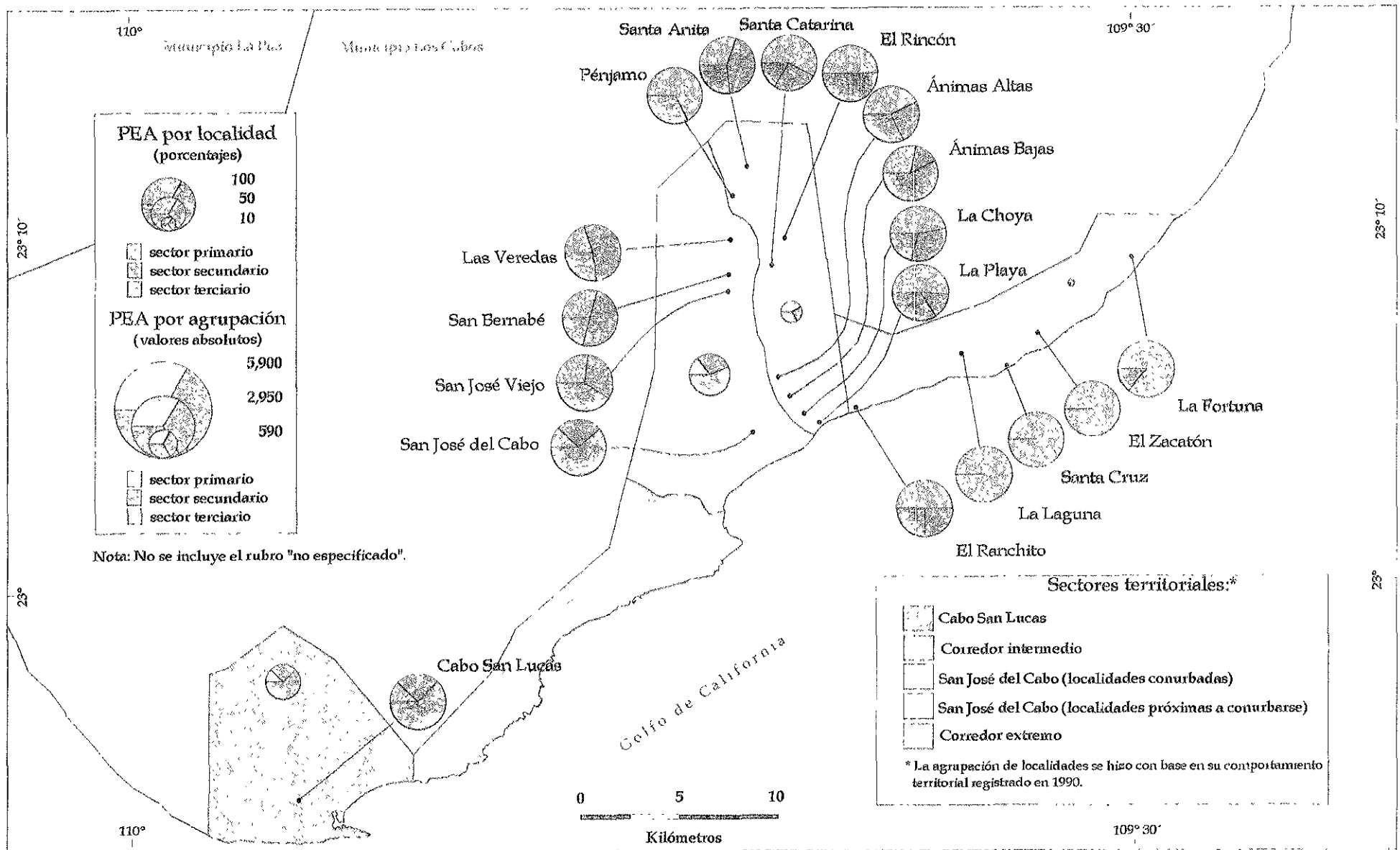
Fuente: Elaboración propia con base en la Dirección General de Estadística, 1970.

Cuadro 2.7. CTLC: Distribución de la PEA por sector económico, 1980

Conurbación y localidad	Pob. Tot.	PEA		PEA por sector económico						No esp.	
				Primario		Secundario		Terciario			
		Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%
Corredor Turístico Los Cabos	11,481	3,781	32.9	512	13.5	730	19.3	1,502	39.7	1,038	27.5
Conurbación Cabo San Lucas	4,233	1,450	34.3	131	9.0	263	18.1	657	45.3	399	27.5
Cabo San Lucas	4,233	1,450	34.3	131	9.0	263	18.1	657	45.3	399	27.5
Colonia del Sol											
Conurbación San José del Cabo	5,345	1,737	32.5	180	10.4	363	20.9	691	39.8	504	29.0
San José del Cabo	4,369	1,436	32.9	117	8.1	262	18.2	609	42.4	448	31.2
San José Viejo	597	184	30.8	36	19.6	44	23.9	55	29.9	49	26.6
San Bernabe	192	62	32.3	16	25.8	28	45.2	12	19.4	6	9.7
Las Veredas	187	55	29.4	11	20.0	29	52.7	15	27.3	1	1.8
Próximas a conurbarse a San José del Cabo	1,837	575	31.3	186	32.3	103	17.9	152	26.4	134	23.3
Pénjamo	11	3	27.3	2	66.7		0.0	1	33.3		0.0
Santa Anita	382	101	26.4	26	25.7	38	37.6	24	23.8	13	12.9
El Rincón	17	7	41.2	2	28.6		0.0	2	28.6	3	42.9
Santa Catarina	389	148	38.0	29	19.6	13	8.8	8	5.4	98	66.2
Ánimas Altas (Ánimas de Arriba)	170	50	29.4	20	40.0	12	24.0	15	30.0	3	6.0
Ánimas Bajas (Ánimas de Abajo)	283	93	32.9	23	24.7	12	12.9	48	51.6	10	10.8
La Choya (San Vicente)	52	19	36.5	9	47.4	6	31.6	4	21.1		0.0
La Playa	533	154	28.9	75	48.7	22	14.3	50	32.5	7	4.5
Corredor extremo	66	19	28.8	15	78.9	1	5.3	2	10.5	1	5.3
El Ranchuto	21	5	23.8	2	40.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0
Santa Cruz	14	5	35.7	5	100.0		0.0		0.0		0.0
El Zacatón	9	1	11.1	1	100.0		0.0		0.0		0.0
La Fortuna	14	7	50.0	6	85.7		0.0	1	14.3		0.0
La Laguna	8	1	12.5	1	100.0		0.0		0.0		0.0

Fuente: SPP, 1983.

Figura 2.18. CTLC: PEA por sector económico, localidad y agrupación de localidades, 1980



Fuente: Elaboración propia con base en SPP, 1983.

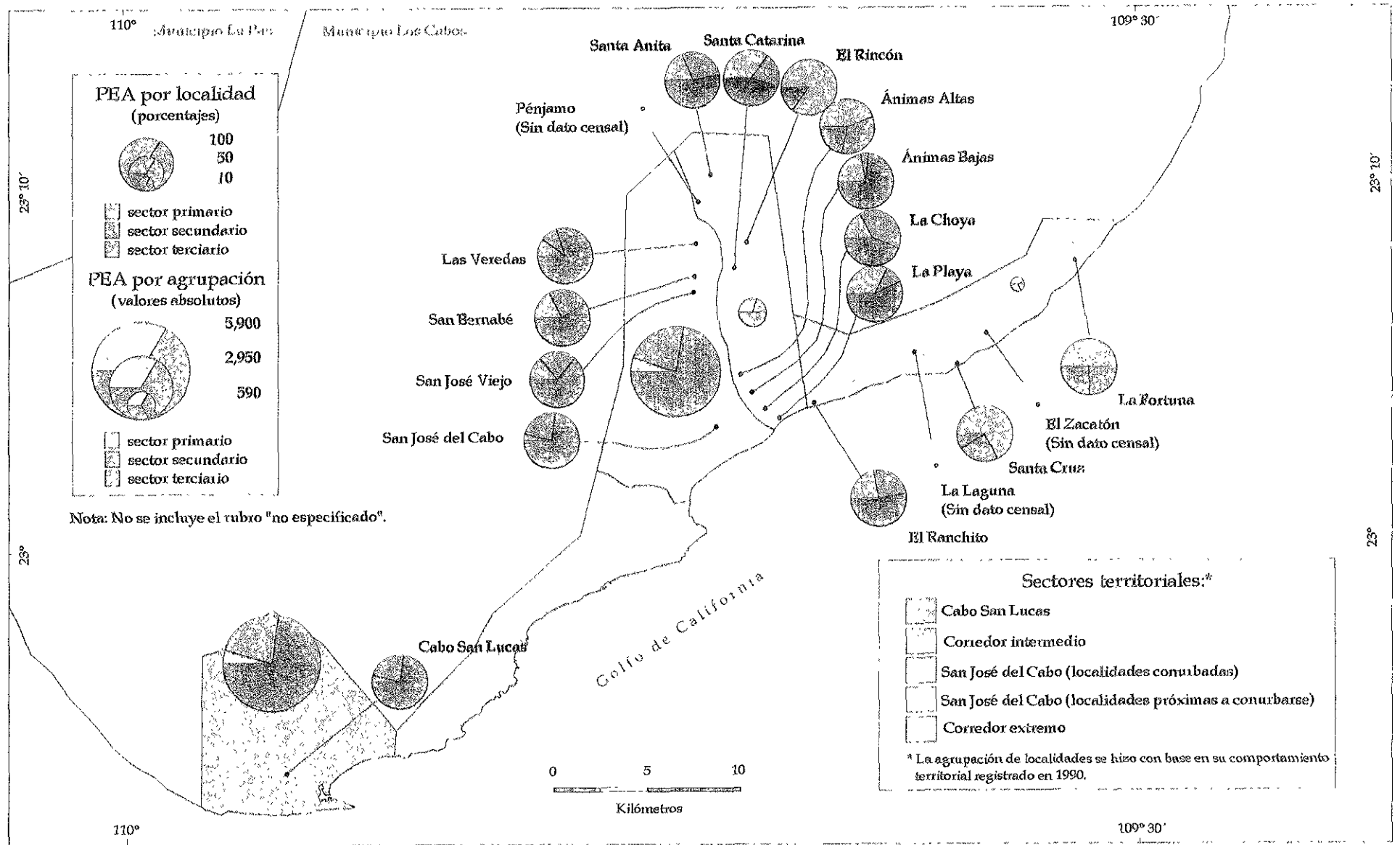


Cuadro 2.8. CTLC: Distribución de la PEA por sector económico, 1990.

Conurbación y localidad	Pob. Tot.	PEA		PEA por sector económico						No esp.	
				Primario		Secundario		Terciario			
		Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%
Corredor Turístico Los Cabos	36,118	12,860	35.6	810	6.3	2,716	21.1	8,610	67.0	724	5.6
Conurbación Cabo San Lucas	16,059	6,186	38.5	253	4.1	1,324	21.4	4,251	68.7	358	5.8
Cabo San Lucas	16,059	6,186	38.5	253	4.1	1,324	21.4	4,251	68.7	358	5.8
Colonia del Sol											
Conurbación San José del Cabo	17,093	5,693	33.3	275	4.8	1,205	21.2	3,926	69.0	287	5.0
San José del Cabo	14,892	4,997	33.6	190	3.8	1,085	21.7	3,495	69.9	227	4.5
San José Viejo	1,067	360	33.7	45	12.5	71	19.7	207	57.5	37	10.3
San Bernabe	522	142	27.2	21	14.8	30	21.1	74	52.1	17	12.0
Las Veredas	612	194	31.7	19	9.8	19	9.8	150	77.3	6	3.1
Próximas a conurbarse a San José del Cabo	2,543	845	33.2	226	26.7	156	18.5	391	46.3	72	8.5
Péñjamo											
Santa Anita	562	173	30.8	31	17.9	47	27.2	88	50.9	7	4.0
El Rincón	33	13	39.4	11	84.6		0.0	2	15.4	0	0.0
Santa Catarina	456	152	33.3	48	31.6	28	18.4	62	40.8	14	9.2
Ánimas Altas (Ánimas de Arriba)	194	75	38.7	33	44.0	25	33.3	16	21.3	1	1.3
Ánimas Bajas (Ánimas de Abajo)	291	116	39.9	20	17.2	4	3.4	66	56.9	26	22.4
La Choya (San Vicente)	257	89	34.6	12	13.5	28	31.5	31	34.8	18	20.2
La Playa	750	227	30.3	71	31.3	24	10.6	126	55.5	6	2.6
Corredor extremo	423	136	32.2	56	41.2	31	22.8	42	30.9	7	5.1
El Ranchito	244	74	30.3	15	20.3	17	23.0	36	48.6	6	8.1
Santa Cruz	161	57	35.4	39	68.4	13	22.8	5	8.8	0	0.0
El Zacatón											
La Fortuna	18	5	27.8	2	40.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0
La Laguna											

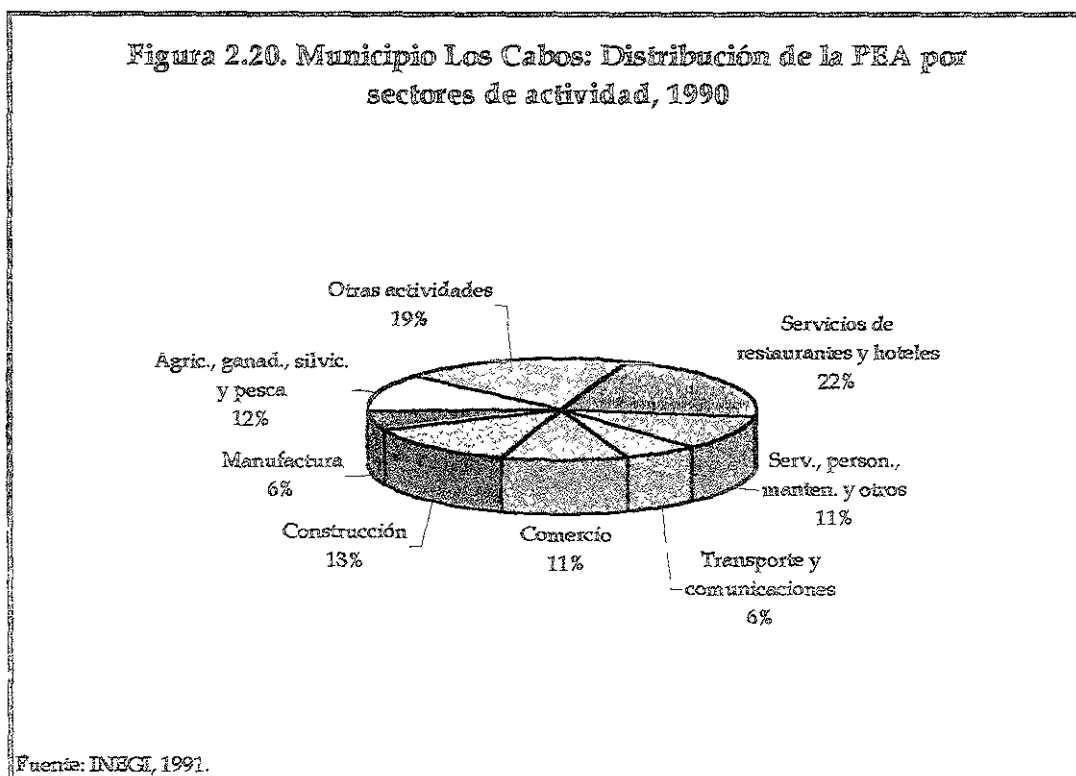
Fuente: INEGI, 1991.

Figura 2.19. CTLC: PEA por sector económico, localidad y agrupación de localidades, 1990



Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, 1991.

En cuanto a la distribución de la población ocupada dentro de cada sector, conviene señalar que, por limitaciones del propio censo de población, no se tienen datos para 1995, y los de 1990 sólo están a escala municipal, así, se tomarán éstos a modo de identificar los patrones generales. En orden de importancia, la población de Los Cabos estuvo ocupada de la siguiente manera: 21.8% en servicios de restaurantes y hoteles, 13.3% en la construcción, 12% en agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, 11% en servicios personales, de mantenimiento y otros, 10.6% en comercio, 6.1% en transportes y comunicaciones y 6.1% en industria (Figura 2.20).



Dos consideraciones básicas se pueden hacer en relación con las cifras anteriores: la primera es que, a excepción de la población ocupada en la agricultura y ganadería, cuya actividad es en su mayoría de autoconsumo y, en

menor grado, para la exportación, el resto se emplea en sectores ligados al turismo en forma directa o indirecta. La segunda es que, de todos los municipios de Baja California Sur, Los Cabos es el único que tiene un elevado número de activos empleados, solamente en la categoría de servicios de restaurantes y hoteles, indicador que muestra al turismo como el eje de la dinámica ocupacional de la población<sup>26</sup>.

Por último, al considerar por un lado que la historia económica donde se enmarca el CTLC revela una sobreexplotación de sus recursos naturales y, por el otro, que el medio físico del corredor se caracteriza por su fragilidad ambiental, en tanto que predomina un clima árido con fuentes limitadas para extraer agua, suelos que al desproveerse de vegetación se pueden erosionar con rapidez, etc., se concluye que el crecimiento extraordinario de la población urbana del CTLC, con ritmos poco comparables en el ámbito nacional, sostiene e incrementa el proceso de sobreexplotación del medio físico, toda vez que el turismo es su motor fundamental y en torno al que se articula la economía del corredor.

## Notas

### 1. El nombre de:

California lo menciona el escritor español renacentista Garcí Ordoñez de Montalvo en su escrito de las "Sergas de Esplandián", una de cuyas frases dice: "Sabed -dice el poeta- que a la diestra mano de las indias hubo una isla llamada California, muy llegada a la parte del Paraíso Terrenal, la cual fue poblada de mujeres negras, sin que algún hombre entre ellas hubiese, que casi como las Amazonas era su manera de vivir... la ínsula en sí la más fuerte de rosas y bravas peñas que en el mundo se hallaba; las sus armas eran todas de oro, y también las guarniciones de las bestias fieras, en que después de haber amansado, cabalgaban; que en toda la isla no había otro metal alguno..." así, Álvaro del Portillo y Díez Sollano, enemigo de Cortés, con el fin de ridiculizar a Cortés, tras haber visitado una tierra árida y sin las riquezas buscadas, le llamó California (Jordán, 1953).

Así, este fue el nombre que recibió por primera vez la hoy península de Baja California, de modo que los territorios ubicados al norte de ésta se llamaron Alta California. Tras anexarse el gobierno estadounidense la Alta California, el topónimo que usó para este lugar fue California (Trasviña 1994 y 1998).

2. Los jesuitas fueron sustituidos por los franciscanos ese mismo año y permanecieron en la península de Baja California de 1768 a 1772, posteriormente, ingresaron a este lugar los dominicos, quienes permanecieron de 1772 a 1845 (Mathes, 1975).
3. Por las circunstancias de aislamiento de la península de Baja California, los eventos históricos ocurridos en el macizo continental tenían un efecto tardío en el territorio peninsular, así, los españoles no fueron expulsados de las Californias sino hasta 1822 (Secretaría de la Presidencia, 1975).
4. No se debe confundir la extracción perlífera con la de concha ya que se trató de dos cosas diferentes. En el primer caso, el fin fue obtener de la madreperla el producto interno y, por lo tanto, se desechó la concha; durante esta etapa que se extendió de fines del siglo XVII a fines del XVIII, aún no se había industrializado el nácar, por lo tanto, no era de utilidad la concha. Pero una vez que en Europa, primero, y luego en Estados Unidos de América se hizo tal actividad, inició el proceso de extracción de las ostras en un período que se extendió de fines del siglo XVIII a principios del XIX, momento en que se agotaron las ostras (Cariño, 1996).
5. Además de las intervenciones estadounidenses a la península de Baja California, ésta ha estado expuesta a otros intereses extranjeros. Durante el siglo XIX, al menos cuatro incursiones fueron registradas, de ellas las más conocidas son: la comandada por Thomas de Cochrane que, al servicio del gobierno de Chile, penetró en San José del Cabo y el intento de William Walker por crear, en 1953, la República libre de Sonora y Baja California (Secretaría de la Presidencia, 1975).
6. Con el fin de apoyar las actividades agrícola y ganadera de la península de Baja California Sur, en junio de 1939, el gobierno federal le declaró zona libre. Esta situación favoreció, durante el decenio de los cuarenta, cincuenta y sesenta, una fuerte oleada inmigratoria a Baja California Sur; varias localidades del valle de Santo Domingo, basadas en su agricultura comercial, surgieron e iniciaron un rápido crecimiento de población. Otros lugares como La Paz, San José del Cabo y Todos Santos, experimentaron un crecimiento agropecuario de importancia regional en las tierras ejidales otorgadas (Castorena, 1995; Cota, 1988 y Preciado, 1995).
7. Durante el decenio de los setenta y ochenta, el turismo de Baja California Sur basado en visitantes nacionales experimentó su auge; sin embargo, desde mediados del presente siglo, ya se evidenciaba en La Paz, Mulegé, Loreto y Los Cabos, una actividad turística fundamentada en personas extranjeras de alta capacidad adquisitiva; en consecuencia, cada tipo de turismo obedece a circunstancias diferentes (Guillén 1995).
8. El ligero incremento de visitantes nacionales que, en el decenio de los setenta, experimentó el CTLC, alentó a FONATUR (1982) para que planeara la construcción de un hotel (Nuevo Sol) enfocado al turismo social, pero como esta etapa fue efímera, tal empresa no tuvo éxito y entonces la construcción fue usada como campamento para los albañiles que construirían el resto de las obras.
9. Tradicionalmente se ha manejado que el punto más austral de la península de Baja California, corresponde con los acantilados del este de Cabo San Lucas; sin embargo, *stricto sensu*, el punto más meridional se encuentra sobre la costa pacífica, a unos 3.5 Km al occidente de El Arco (INEGI, 1996).
10. En un sentido estricto, estas tres partes suman un solo corredor turístico, de ahí que en esta división sea confuso el término corredor. Desde el punto de la geografía turística, este tipo de espacios hacen referencia a toda la franja continua turística ya sea a lo largo del litoral o de otro referente, como una carretera (OECD, 1991); sin embargo, FONATUR (1998c) denomina como corredor, en el caso del CTLC, solamente a la porción intermedia entre San José del Cabo y Cabo San Lucas.
11. A pesar de que la Corriente de California sea desfavorable al aumento de la humedad en la península de Baja California, sí contribuye al desarrollo abundante de especies animales marinas, muchas de las cuales son codiciadas para el consumo humano y para la pesca deportiva, tal como ocurre en las costas del CTLC (Arizpe, 1998).

12. El matorral micrófilo ha sido el más susceptible a ser desmontado en el valle de San José pues bajo éste se tienen suelos susceptibles al aprovechamiento agrícola y pecuario (Agúndez, 1992).
13. Al respecto se puede mencionar que el Hotel Presidente Intercontinental está construido en la ladera occidental del estero, justo a unos veinte metros de él, de modo que su dinámica turística afecta directamente este ecosistema, tal como se evidenció durante los recorridos de campo a la zona. Además, de acuerdo con el proyecto de expansión turística de FONATUR (1982 y 1998a), el estero de San José será asimilado por la actividad turística, pues quedará en medio de condominios, hoteles, parques recreativos y una marina.
14. Conviene señalar que el factor principal del poblamiento de Baja California Sur, en lo general, y de Los Cabos, en particular, es la migración; sin embargo, de acuerdo con la metodología empleada en la presente investigación, este fenómeno humano se examina en el capítulo correspondiente a los flujos, con el fin de incorporarla al resto de los movimientos que se presentan en torno a la actividad turística.
15. Aunque diferentes urbanistas consideran que una agrupación de 2,500 habitantes no es representativa de una ciudad, en el contexto de Baja California Sur, cualquier concentración de esta magnitud, si bien no es urbana, sí es un sitio destacado en el sistema estatal de localidades, debido a que el medio físico hostil y el aislamiento de su territorio dificultan las agrupaciones humanas.
16. Es conveniente mencionar que la población que circula en el Corredor Intermedio no es residente local, más bien se trata de turistas y trabajadores.
17. En los diferentes estudios consultados, referentes a la población del CTLC, no se considera a ambas localidades como una conurbación; sin embargo, de acuerdo con los recorridos de campo realizados entre 1997 y 1999, se corroboró que existe una clara continuidad urbana.
18. Por lo general, se resalta el hecho de que, en los últimos diez años, Cabo San Lucas ha tenido un crecimiento exorbitante, y se deja de lado a San José del Cabo; pero si se consideran las localidades ya fusionadas a San José del Cabo, así como las satélites que habrán de conurbarse, ambas ciudades experimentan una expansión física extraordinaria.
19. Aunque México ha experimentado un rápido crecimiento de la población que vive en ciudades, el nivel de incremento de la población urbana en el CTLC, coloca a este corredor como uno de los sitios de mayor crecimiento del país; este proceso ha sido extraordinario, si se considera que se enmarca en un medio físico de aridez extrema.
20. En ese año, San José del Cabo, de acuerdo con los criterios oficiales, se constituyó como la primera ciudad del CTLC.
21. El crecimiento de esta última se debió a la construcción del aeropuerto internacional de Los Cabos, el cual fue ubicado cerca de la misma; parte de los trabajadores fueron reclutados en esta zona (FONATUR, 1982).
22. En Cabo San Lucas nunca se presentó una planeación de la actividad turística, de modo que el crecimiento de la población se dio en forma irregular, pero siempre en forma concéntrica, respecto al poblado original; en cambio, en el caso de San José, la expropiación de terrenos a favor de FONATUR limitó, tajantemente, el crecimiento de la población de bajos recursos en los alrededores de las zonas turísticas. Así, ésta se ha establecido a lo largo de la carretera que se dirige al aeropuerto internacional, en consecuencia, durante el decenio de los setenta y ochenta, crecieron en forma acelerada todas las localidades situadas en esta vía terrestre (Gobierno del Municipio de Los Cabos, 1994).
23. Al igual que ocurre con la Ciudad Lineal, generalmente se separa Colonia del Sol del análisis poblacional de Cabo San Lucas, pero no hay ninguna duda de que forman parte de una misma agrupación urbana.
24. Aunque el turismo ya se había hecho presente en Cabo San Lucas en ese decenio, este sector aún no tenía un peso determinante en el incremento de la PEA terciaria local (Dirección General de Estadística, 1970).

25. Han surgido algunas industrias, pero todas ligeras: de hielo, envasadoras y almacenadoras de gas u otras de poca inversión. La PEA secundaria está representada, en su mayoría, por los trabajadores de la industria de la construcción (INEGI, 1991).
26. En 1990, la tasa de ocupación estatal fue más alta que la nacional (97.9); destaca el hecho de que el municipio de Los Cabos haya tenido una cifra del 98.6%, situación que refleja el crecimiento de la actividad turística (Martínez, 1998a).

---

**ESTRUCTURA TERRITORIAL DEL CORREDOR  
TURÍSTICO LOS CABOS (CTLC)**

Gracias a sus atractivos turísticos, el CTLC es uno de los sitios clave en la actual organización turística de litoral en México y el mundo, ya que ha atraído en forma cuantitativa y cualitativa a la iniciativa privada transnacional, la cual ha hecho que el turismo sea la fuerza única que ha organizado el territorio. Así, este es uno de los corredores turísticos más dinámicos en el país, en donde las inversiones ejercidas, provenientes de diferentes sitios, aceleran la expansión del uso del suelo urbano, a la vez que la presencia de la infraestructura turística incrementa el valor del suelo de una manera pocas veces vista en el ámbito nacional.

Si a esta situación se le quiere apreciar desde una óptica economicista, el turismo de Los Cabos experimenta una especie de florecimiento, si sólo se hace referencia a las extraordinarias ganancias que reportan los negocios del sector; pero, a la par, se han hecho patentes los problemas de sobreexplotación y agotamiento de recursos naturales continentales y marinos, migraciones masivas



e incontenibles, anarquía urbana, segregación espacial, despojo de propiedades inmuebles, por mencionar algunos.

En el presente capítulo se reconocerán los atractivos del medio físico y humano como la base del turismo, después se explicará cómo se ha conformado territorialmente el CTLC con el fin de entender su estructura actual, misma que se analiza en un apartado posterior, toda vez que revelará la profunda segregación espacial de que ha sido objeto el extremo sur de la península de Baja California; por último, a partir del análisis del hospedaje, se evalúa el crecimiento de la actividad turística, los espacios ocupados por el mismo, en tanto que son los núcleos a partir de los cuales crecen y se expanden las áreas urbanas.

### **3.1. Atractivos turísticos y segregación espacial en el CTLC**

En el contexto de la actual organización territorial del turismo litoral mundial, el sol, la playa y el mar son, por lo general, los factores espaciales de atracción más importantes (Crick, 1989). En el caso del CTLC no fue el concepto de centro turístico de playa el factor base de la difusión de su imagen original, ésta se fundamentó, más bien, en la llamada pesca deportiva, sí asociada con la costa pero no necesariamente con la playa (Gámez, 1993). Aquella fue, desde mediados de siglo hasta el decenio de los setenta, el motor de la actividad turística regional. A la llegada de FONATUR, se identificaron otros atractivos reales y potenciales, de modo que se sistematizó y organizó una publicidad de alcances macrorregionales que, desde la óptica de la publicidad, llevaría a proyectar la actual imagen por la que el turismo se desplaza en forma intensa a Los Cabos. Con el fin de diversificar la oferta turística, en estos momentos se explotan

elementos objetivos y subjetivos del medio físico y del humano, ya existentes en la fase de crecimiento masivo del turismo o creados con tal fin, tales como el propio paisaje continental y submarino, áreas naturales protegidas, santuarios de ballenas, playas, arquitectura relacionada con los complejos de hospedaje, etc. Pero no hay duda que el golf, junto con la pesca deportiva, son los móviles más importantes y los generadores de las mayores ganancias en el CTLC.

### 3.1.1. Atractivos del medio físico

#### *Paisaje*

La pesca deportiva y el golf, soporte del turismo del CTLC, son actividades muy difundidas en el mundo. En México, centros turísticos litorales como Playas de Rosarito, Loreto, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Ixtapa, Acapulco, Huatulco y Cancún, representan una fuerte competencia que tiende a agudizarse cada vez más, de ahí que las empresas involucradas en su inversión deban promover un escenario especial que sea muy atractivo.

En el caso del CTLC, después del golf y la pesca deportiva, el **paisaje natural** es el atractivo turístico más destacado y ofertado por la mayoría de los medios de publicidad revisados; evidentemente éste tiene un carácter de relativa subjetividad ya que se construye una imagen de belleza resultado de la fusión del desierto, la vegetación xerófila y el mar, en cuyas costas alternan acantilados y playas. Estos elementos, observados por separado, no resultan en especial atractivos pero, al observarlos en su conjunto, llaman mucho la atención de nacionales y extranjeros. En este sentido, Los Cabos tienen poca competencia

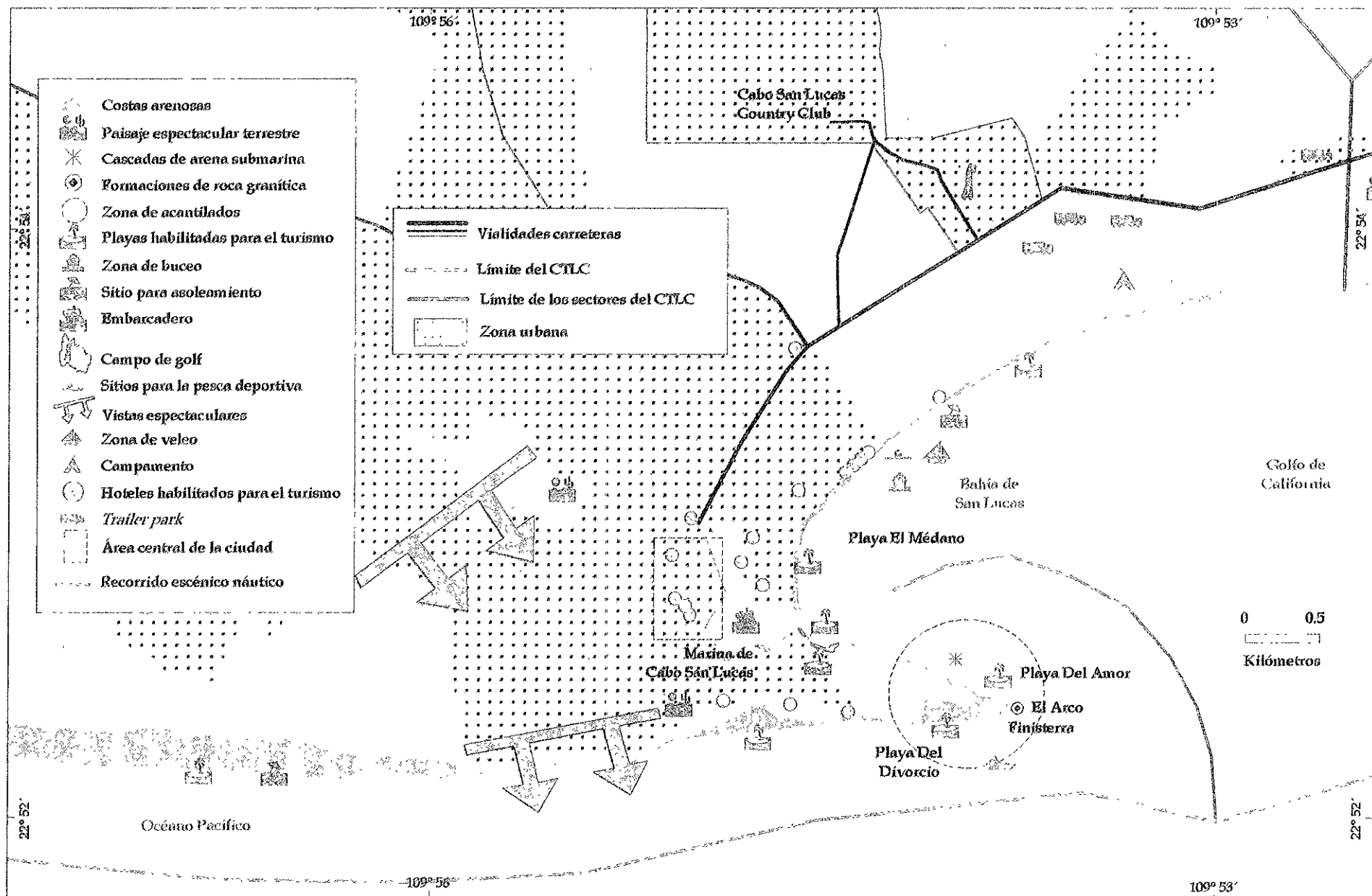
con otros centros turísticos de litoral del mundo, debido a que, por lo general, se asocian a una vegetación exótica que se repite con frecuencia.

Al paisaje se suma otro factor totalmente subjetivo, que le confiere una especie de imagen mítica e idílica a Los Cabos, ésta hace referencia a la **finisterra**, el último sitio de tierra firme de la península de Baja California<sup>1</sup> (Figura 3.1.A). Es muy frecuente el manejo de publicidad en donde se hace mención a la última porción de tierra peninsular que, además, tiene la facultad de ser el punto de unión entre dos mares: el Océano Pacífico y el Golfo de California.

El **estero de San José** es un micro-paisaje con características contrarias al conjunto dominante, alberga vegetación y fauna que, por su biodiversidad en el contexto desértico de Los Cabos, se ha convertido en uno de los sitios más atractivos de la zona (Figura 3.1. B). En los últimos años, la difusión del ecologismo en el mundo ha llevado a un amplio reconocimiento de éste, así, las guías turísticas mexicanas y extranjeras dedican considerables espacios para la descripción de sus cualidades, entre las que destacan los palmerales y la barra que, además de tener una extensa playa, divide el estero del mar; todo el conjunto es un santuario que alberga múltiples especies animales, entre las que destacan las aves migratorias (UABCS, 1996).

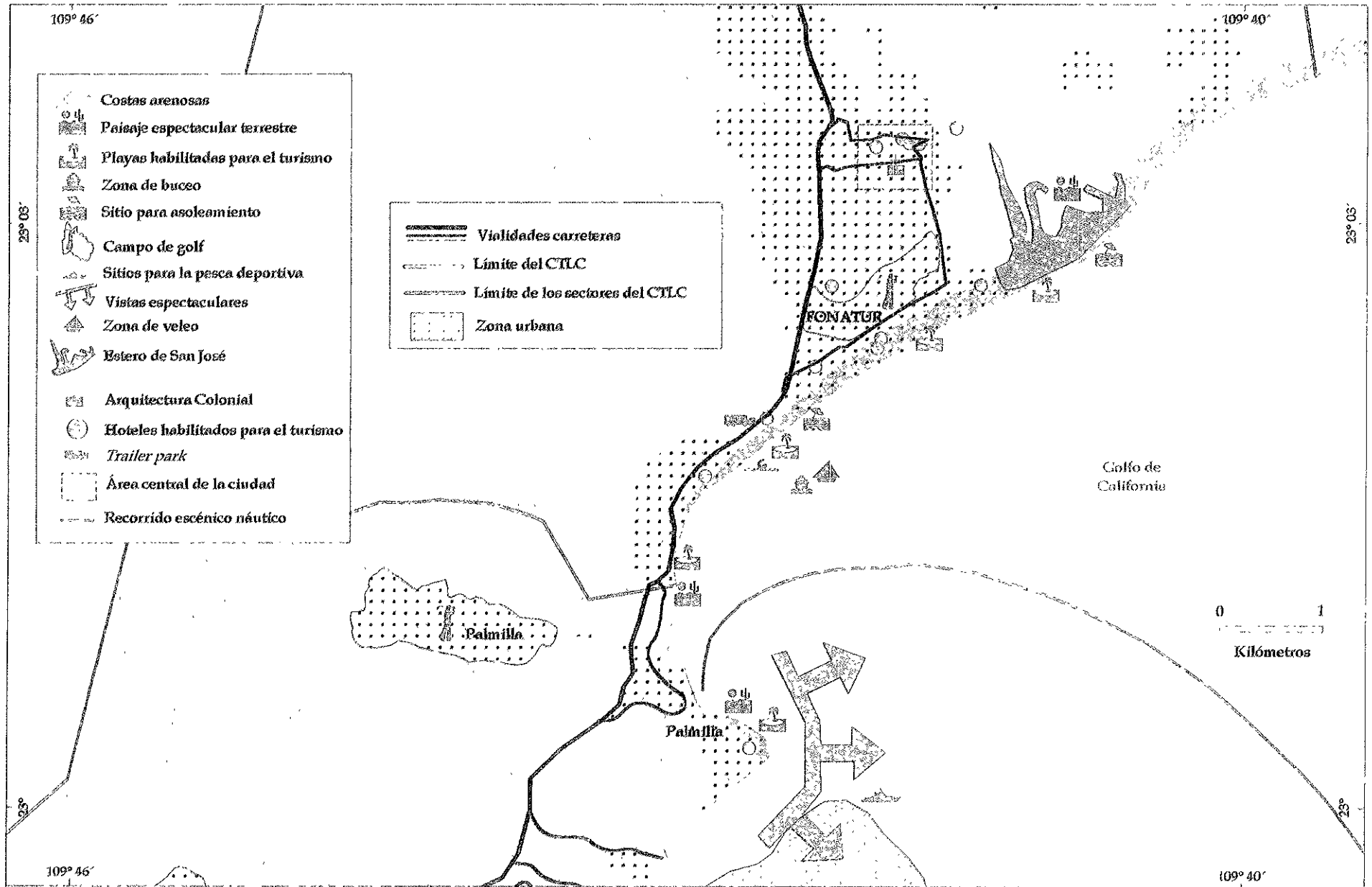
Los acantilados de algunas costas cabeñas tienen llamativas formaciones que se suman al conjunto de atractivos físicos. En la **finisterra** se encuentra el conjunto pétreo granítico más conocido de la zona, constituido por **El Arco, Cerro Blanco,**

Figura 3.1.A. Atractivos turísticos en Cabo San Lucas



Fuente: Elaboración propia con base en FONATUR, 1982 e INEGI, 1996.

Figura 3.1.B. Atractivos turísticos en San José del Cabo y la parte norte del Corredor Intermedio



Fuente: Elaboración propia con base en FONATUR, 1982 e INEGI, 1996.

**El Alfil, La Bruja, Última Roca** y la oquedad **Ventana del Pacífico**, todas éstas son moles cuyos tonos van del rojo al rosado y su modelado es ocasionado por la erosión marina y eólica (Figura 3.1.A). De todas las formaciones antes citadas El Arco es la carta de presentación más usada por las agencias de publicidad.

Los paisajes submarinos de Los Cabos también son famosos en el ámbito mundial, la conjunción de los cañones, vegetación y fauna acuática son explotados para el **buceo**; en el CTLC, esta actividad se realiza en unos veinte sitios, pero no hay duda que el más concurrido es el del **Cañón Submarino de Cabo San Lucas**, visitado en forma intensiva en seis sitios de gran complejidad topográfica y riqueza biológica (Figura 3.1.A): en las paredes de la **Roca la Anegada**, se observa el espectáculo submarino de las **Cascadas de Arena**, las cuales fueron descubiertas y dadas a conocer, desde fines de los sesenta, por Ramón Bravo y Jacques Cousteau; en las de la **Pared de Enmedio**, la **Roca la Larga**, **La Punta** y **El Golfito**, es posible observar complejos coralinos, rayas gigantes, leones marinos e incluso ballenas (INEGI, 1996; Cummings, 1995).

### *Pesca deportiva*

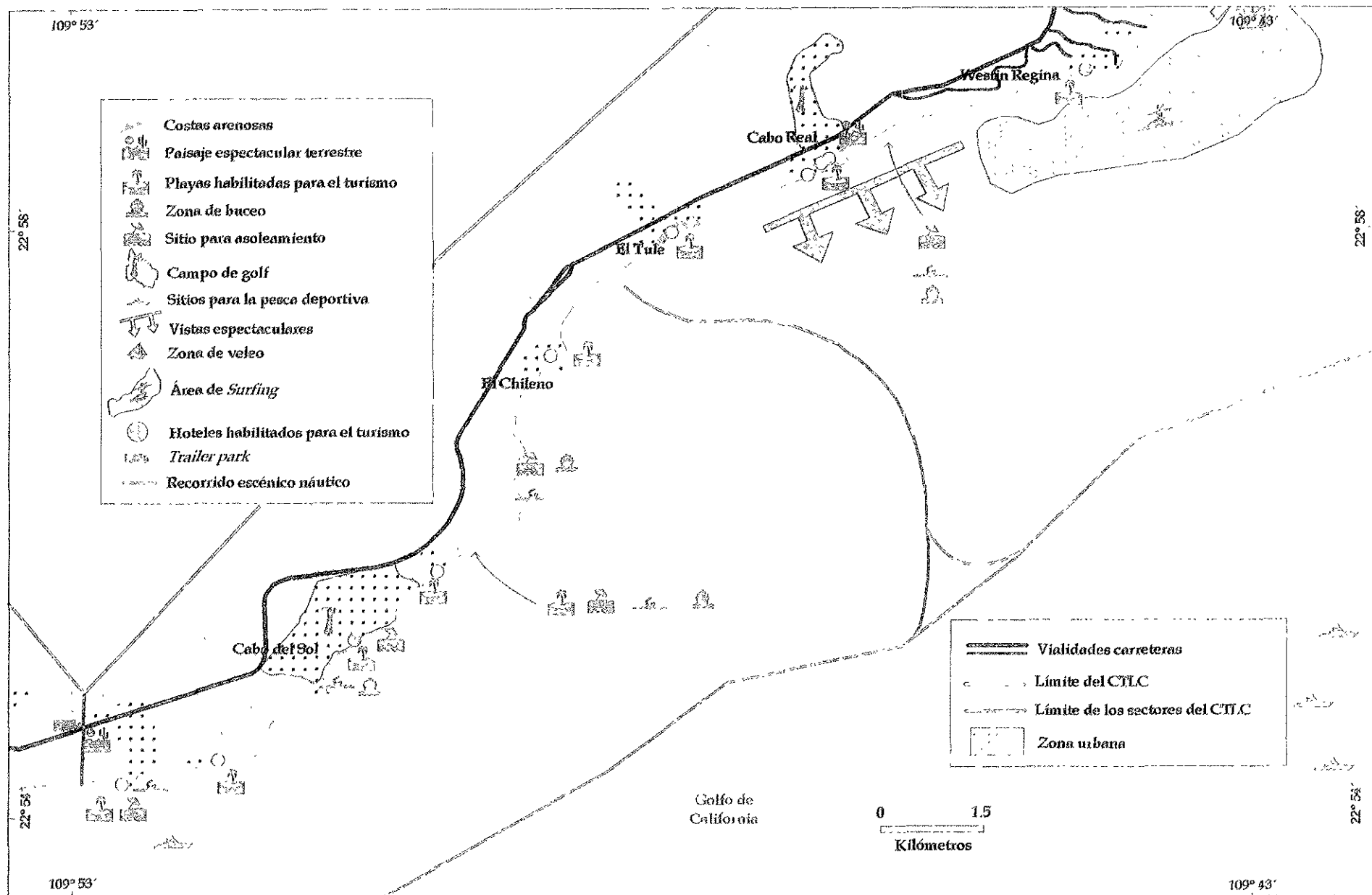
A mediados de siglo, a los turistas que llegaban a Los Cabos los motivaba el ejercicio de la pesca deportiva (Cabral, 1998). Las aguas costeras de Los Cabos, por sus condiciones de temperatura y salinidad, albergan múltiples especies: marlín, dorado, *wahoo*, *giant sea bass*, *grouper* y atún aleta amarilla, codiciadas por este deporte que, al requerir embarcaciones marítimas, se convirtió en selectivo y elitista. No es de extrañar que en Los Cabos se dieran cita personalidades del medio artístico y político de Estados Unidos de América, por

ejemplo: "...es el caso del Hotel Cabo San Lucas, conocido como El Chileno, que data de la década de los cincuenta, adonde venían a vacacionar famosos artistas de Hollywood de la época, quienes llegaban en sus avionetas cuando aún no había carreteras..." (*Ibidem*, p.106).

Estas personas, además de que aprovecharon las condiciones de aislamiento para actividades clandestinas, practicaban la pesca deportiva: "George Cazés, señala que el desarrollo de Cabo San Lucas (particularmente de los hoteles aislados entre este sitio y San José del Cabo) está ligado al juego clandestino y a los intereses de la Mafia" (Hiernaux, 1989a: 71).

En **El Chileno**, la **Bahía de Santa María**, **Los Morros**, **Arrecife Pelón**, **La Bufadora**, **Caracolandia**, **Palmilla**, **Calinda**, **Cabo del Sol** y **Las Viudas**, además del buceo, se ejerce la pesca deportiva; son sitios que tienen la peculiaridad de ubicarse frente a las costas de los grandes complejos turísticos privados, los cuales usufructúan de manera intensa los recursos y controlan las actividades turístico-marinas, ya que cuentan con embarcaciones y guías entrenados<sup>2</sup> (Figuras 3.1.A, 3.1.B y 3.1.C). Algunos turistas pueden realizar estas actividades con sus propias embarcaciones y cuando demandan de bienes y servicios, tales como combustibles u hospedaje, acuden a la **Marina Cabo San Lucas**, de modo que no contribuyen a la economía local.

Figura 3.1.C. Atractivos turísticos en el Corredor Intermedio



Fuente: Elaboración propia con base en FONATUR, 1982 e INEGI, 1996.



## Playas

Los procesos tectónicos de emersión han llevado a la formación de una costa intrincada, de la que resultan playas cortas y aisladas entre sí; en promedio son de 25 m de ancho y sumadas tienen una longitud de 17 Km, que arrojan un área de 415 mil m<sup>2</sup>, no obstante que sea considerable el área y de ser, en su mayoría, de granulometría fina, al colindar con aguas intranquilas dificultan o imposibilitan su uso como balneario; sin embargo, esta condición se contrarresta con la arena de atractivos colores (rosa, dorado y blanco) y la excelente transparencia de las aguas azul-verdosas (Cuadro 3.1). Así, las playas de Los Cabos, más que tener vocación como balnearios, son el escenario a partir del cual se practica el **surf**, **pescas y buceo de rivera**, el **sky acuático**, la **navegación en kayak** o **carreras de motos**, como en el caso de **Faro Viejo**<sup>3</sup> (Figuras 3.1.A, 3.1.B y 3.1.C); todas requieren una infraestructura que puede ser propia o rentada, por lo tanto, su ejercicio se limita, en la mayoría de los casos, al turismo extranjero (Cummings, 1995; Tyson, 1998).

Las playas más frecuentadas de la región, son las de la bahía de Cabo San Lucas, especialmente las **Del Amor** y **Del Divorcio** que, localizadas al occidente de **El Arco**, se caracterizan por sus finas arena doradas; en realidad, éstas podrían ser una, ya que mantienen continuidad física, sólo que una se inclina al Pacífico y la otra al Golfo de California. Sus nombres los reciben de las aguas de estos dos cuerpos, así, cuando la marea sube, las aguas se juntan (amor) y cuando ocurre lo contrario, son separadas por esas playas (divorcio). Su fama se basa no sólo en la belleza *per se* y en el paisaje que las enmarca, sino también en la sensación que los turistas tienen de encontrarse en el sitio "donde se unen simbólicamente el

Océano Pacífico y el Mar de Cortés" (INEGI, 1996: 68; Figura 3.1.A). El acceso a este lugar sólo se posibilita a través de una embarcación y para quienes no tengan la suya propia, sólo pueden acceder en un taxi marino, el cual es alquilado en la dársena de Cabo San Lucas. Durante el recorrido por los acantilados del extremo sur, es posible observar pelícanos, lobos marinos y bancos de peces, cuando el bote tiene fondo de cristal; el costo de este servicio fluctúa entre 10 a 20 dólares por hora y, por lo tanto, es de difícil acceso a la población local e, incluso, al turismo nacional.

La mayoría de las playas de Los Cabos están separadas por grandes salientes rocosas que penetran en el mar, de modo que se mantienen aisladas de los espacios contiguos. Esta situación ha sido muy favorable a los inversionistas, quienes construyen sus hoteles cerca de la playa, pero entre dos bloques rocosos lo que imposibilita la llegada a la playa si se camina por la costa. Algunos ejemplos de corporativos que mantienen esta estrategia de construcción son Solmar, Finisterra, Meliá Cabo Real, Westin Regina, Palmilla y Twin Dolphin, en donde sólo es posible acceder a la playa si se cruza el hotel. Es justo aquí donde los hoteleros hacen efectiva su estrategia, ya que aún cuando la playa, por precepto constitucional, sea pública, el hotel es de propiedad privada y puede prohibir su acceso, especialmente a los lugareños, identificables con facilidad<sup>4</sup>. Durante las visitas de campo, se pudo observar una situación extrema: las playas menos atractivas son las que han quedado de hecho como públicas, es el caso de **Coral Negro** que, con tan sólo quince metros de largo por cinco de ancho, se halla abarrotada por lugareños que tienen como marco paisajístico la mampostería de la dársena de Cabo San Lucas.

Cuadro 3.1. CTLC: Características físicas y usos de las playas

Nombre de las playas	Sitio	Extensión (m <sup>2</sup> )			Aspectos físicos				Usos						
		Longitud	Ancho	Área	Color	Textura	Pendiente	Oleaje	Solitario	Balneario	Surf	* Pesca	* Buceo	Navegación	Otros
Costa Azul	San José del Cabo	6,000	20	120,000	Blanca	Mediana	Fuerte	Fuerte							
La Playa	San José del Cabo	4,000	30	120,000	Dorada	Fina	Fuerte	Fuerte							
El Monumento	Corredor	150	15	2,250	Blanca	Mediana	Regular	Muy fuerte							
El Tule	Corredor	700	20	14,000	Dorada	Fina	Fuerte	Fuerte							
El Chileno	Corredor	1,000	20	20,000	Rosada	Gruesa	Regular	Suave							
Calinda	Corredor	150	15	2,250	Café Claro	Mediana	Suave	Suave							
Acapulquito	Corredor	150	20	3,000	Blanca	Mediana	Fuerte	Fuerte							
El Bledito	Corredor	1,000	20	20,000	Dorada	Fina		Fuerte							
Santa María	Corredor	300	50	15,000	Rosada	Gruesa	Suave	Regular							
Cabo del Sol	Corredor	700	20	14,000	Café Claro	Mediana	Regular	Regular							
Las Viudas	Corredor	500	20	10,000	Rosada	Gruesa	Fuerte	Suave							
Westin Regna	Corredor	200	30	6,000	Dorada	Fina	Suave	Muy fuerte							
Palmilla	Corredor	1,000	30	30,000	Dorada	Mediana	Regular	Suave							
Faro Viejo	Cabo San Lucas														
El Médano	Cabo San Lucas				Dorada	Fina	Suave	Regular							
Coral Negro	Cabo San Lucas	15	5	75	Dorada	Fina		Suave							
La Escondida	Cabo San Lucas	200	15	3,000	Dorada	Fina	Suave	Suave							
Solmar	Cabo San Lucas	1,000	30	30,000	Dorada	Fina	Regular	Fuerte							
Del Amor	Cabo San Lucas	50	50	2,500	Dorada	Fina	Suave	Suave							
Del Divorcio	Cabo San Lucas	50	50	2,500	Dorada	Fina	Regular	Muy Fuerte							
Total		17,165	460	414,575											

\* Actividades realizadas en la ribera, ya que la pesca deportiva y el buceo profesional se trata aparte.

Fuente: INEGI-SECTUR, 1996; Cummings, 1995; Tyson 1998.

## 3.1.2. Atractivos del medio humano

*Golf*

En el decenio de los setenta ya contemplaba FONATUR (1978), en su Plan Maestro, la construcción de un campo de golf el cual fue inaugurado en 1985 y entró en operaciones dos años después (FONATUR, 1998c). Aunque los resultados no fueron del éxito esperado, sí fueron lo suficientemente favorables en la atracción de turistas de alto nivel, situación que alentó a construir, según FONATUR (1997), entre 1991 y 1993, la cifra extraordinaria de cuatro campos más, con extensiones mucho mayores al pionero. Sin quedar concluidos, entraron muy pronto en operación los de los megaproyectos **Cabo San Lucas Country Club** (abril de 1991) perteneciente al grupo SITUR-SIDEK, **Palmilla** (junio de 1991) del corporativo Koll International, **Cabo Real** (junio de 1991) del corporativo Cabo Real y, por último, **Cabo del Sol** (febrero de 1992) también de Koll International (Figuras 3.1.A, 3.1.B, 3.1.C y cuadro 3.2).

Cuadro 3.2. CTLC: Características generales de los campos de golf

Nombre	Hectáreas	Porcentaje	Diseñador
FONATUR	54.25	10.0	Schjetnan Dantan-Joseph F.
Palmilla	106.7	22.3	Jack Nicklaus
Cabo del Sol	184.4	22.3	
Cabo Real	72.6	22.6	Robert Trent Jones
Cabo San Lucas Country Club	260.6	22.9	Roy Dye
<b>Total</b>	<b>678.5</b>	<b>100</b>	

Fuente: Cálculos propios con base en INEGI, 1993 y FONATUR, 1997.

No se ha detenido el interés por extender la oferta de esta actividad; así, se amplían los ya existentes, otros inician su construcción y los más están en proyecto, a tal grado que, informes conservadores de FONATUR, indican que en los primeros años del siglo XXI operarán diez campos de grandes dimensiones, con

lo cual el golf sería, sin duda alguna, la actividad generadora de más ganancias en el CTLC. No hay cifras oficiales de las áreas habilitadas para el golf, pero en un análisis de fotografías aéreas de la zona y con ayuda de cartografía automatizada, se determinó que los cinco campos mencionados, en 1997 acumularon unas 678.5 hectáreas, lo que representa casi el 2% del área total del CTLC (Cuadro 3.2).

En la publicidad hecha a estos campos de golf, siempre se pone de manifiesto el desierto y, si éste es su contexto, el agua se convierte en un problema grave. En las entrevistas realizadas a funcionarios de FONATUR en 1998, se argumentó que parte importante del agua usada en estos campos, es residual o reciclada por los propios complejos turísticos, pero se sabe que ésta no cubre la demanda total, de modo que se usa la extraída de la cuenca de San José:

Tan sólo en el corredor turístico de Los Cabos, de 40 desarrollos hoteleros, únicamente 6 dan tratamiento a sus aguas residuales; 4 le dan algún uso posterior, y de 19 no se sabe la cantidad de suministro ni volumen residual. Esto proporciona una idea de cómo el agua, por un lado está siendo extraída sin control o en condiciones de baja normatividad, y por el otro, no se optimiza como debiera... (Mendoza, 1998: 366).

Si al iniciar el siglo XXI se duplican los campos de golf, el déficit en su abastecimiento de agua se reflejará, desde luego, en una mayor explotación de los mantos acuíferos para cubrir unas 1,400 hectáreas<sup>5</sup>, las cuales representarán el 4% del CTLC. Lo anterior pone de manifiesto que esta actividad, aunada a la hotelería, afecta gravemente el medio físico del extremo sur de la península de Baja California y, sin embargo, en la actualidad no se actúa con medidas conducentes a resolver esta situación, ni en el tratamiento de las aguas negras, ni

en la desalinización del agua marina. Es apremiante el estudio del impacto ambiental provocado por el crecimiento masivo del turismo, toda vez que hay un grave desconocimiento del mismo y las instancias gubernamentales no tienen la información respectiva, ni mantienen una vigilancia estricta en los reglamentos del uso del agua:

Existe además, un bajo control sobre el uso del agua [...] Se observa la carencia de conocimiento de su tipo de suministro, residuos o tratamiento otorgado, por la ausencia de datos; además, los datos que se reportan no se corresponden, y el número de desarrollos bajo control también son mínimos. De los diferentes tipos de desarrollos, únicamente de dos de ellos se sabe el volumen residual, y sólo uno, sus acciones de reciclamiento (*Ibidem*, 367).

Con todo, el turismo en lo general, y el golf en lo particular, es el orgullo que asumen los funcionarios turísticos del CTLC quienes, al ser entrevistados en las oficinas de FONATUR-San José del Cabo en 1997, mencionaron que "Los Cabos han tenido un éxito mayor al que se tenía previsto pues ya es la capital nacional del golf" y, en efecto, en Los Cabos se ha creado una atmósfera de exclusivismo golfístico que se difunde con rapidez en el ámbito mundial, de ahí que hayan sido sede de varios torneos de carácter internacional y, en consecuencia, de recepción de grandes ganancias<sup>6</sup>.

El golf es una actividad de poca tradición en México, más bien está ligada a las clases medias y altas extranjeras que encuentran en esta actividad la afirmación de su *status*; así, en la planeación de Los Cabos, el golf fue contemplado como una forma de dirigirse a estos grupos socioeconómicos y, con ello, se gestó un turismo segregacionista. No es casual observar que en el diseño de los campos de golf del CTLC han intervenido, solamente diseñadores estadounidenses, tal como

lo maneja la publicidad generada, que crea una atmósfera de exclusividad muy importante de mantener. A tal grado se insiste en esto que parecería que la atracción se da, más que por el campo de golf *per se*, por los diseñadores: Jack Nicklaus (Palmilla y Cabo del Sol), Robert Trent Jones (Cabo Real), Roy Dye (Cabo San Lucas Country Club) y Schjetnan Dantan-Joseph Finger (FONATUR San José del Cabo) (Cuadro 3.2).

### *Arquitectura y equipamiento*

Cuando FONATUR inició la planeación del turismo en la zona incorporó, en su Plan Maestro, el casco viejo de San José del Cabo, único sitio del CTLC que contaba con algunos edificios antiguos<sup>7</sup>. Se remodeló el Palacio de Gobierno, hoy **Palacio Municipal** que data de 1891; la **Misión de San José del Cabo**, fundada la primera vez en el año de 1730 en lo que hoy es la localidad de San José Viejo y, después, establecida en su actual sitio en 1799; por último, la **Plaza Mijares** (Figura 3.1.B). Además, se han empedrado las calles principales y con ello se ha conseguido, de manera forzada, brindar una imagen colonial en el primer cuadro de la ciudad (FONATUR, 1982). En años recientes se creó el **Museo de Los Cabos**, colindante con el estero de San José, con la finalidad de difundir la historia y la geografía física y humana de Los Cabos, este museo fue administrado durante algunos años por una asociación civil; sin embargo, la falta de apoyo por parte del gobierno e iniciativa privada, llevaron a su clausura. Hoy funciona como almacén del hotel Presidente Intercontinental<sup>8</sup>.

El **centro de San José** es agradable ya que cuenta con fuentes, calles empedradas y áreas arboladas, además tiene como fondo a los palmares del

estero, hecho que brinda una trama urbana atractiva para el turismo, es por ello que se ha convertido en el receptáculo de negocios asociados con la oferta de bienes y servicios de alto nivel, tales como oficinas de renta de automóviles, restaurantes, tiendas de artesanías, joyerías y galerías de arte que brindan un aspecto relativamente intelectual al sitio. Si a esto se suma el hecho de que no se ofertan servicios relacionados con la diversión nocturna a puertas cerradas, debido a la estrategia de planeación seguida, ello explica que el tipo de visitantes sean más bien de edad madura o en tal caso joven, con miras a descansar.

Se pudo comprobar que los negocios más atractivos son manejados por las propias cadenas hoteleras que, a la vez que venden productos caros, promocionan sus hoteles y, en especial, tiempos compartidos, es el caso de las tiendas **Sierra Madre** y **Huichol**, administradas por la cadena Westin.

En Cabo San Lucas el único edificio antiguo, **Faro Viejo**, está situado fuera de la ciudad; ésta, más bien ofrece una imagen de carencia en la infraestructura urbana básica. La única parte atractiva es la que corresponde al bulevar turístico, receptáculo de los negocios de muy alto nivel, tal es el caso de la **Galería Sergio Bustamante**, dónde se exhibe una amplia colección de obras escultóricas a precios sólo accesibles a visitantes de alta capacidad adquisitiva. A diferencia de San José del Cabo, Cabo San Lucas se destaca por una oferta turística de diversión extraordinariamente amplia y enfocada a gente joven norteamericana. Este sitio es, junto con la zona fronteriza, en donde, *de facto*, se ha permitido el establecimiento a abundantes negocios relacionados con la diversión nocturna,



la prostitución y el consumo de drogas. Durante el día la actividad se vuelca hacia la costa, en tanto que por las calles de la ciudad transitan, en su mayoría, los trabajadores y población local, por la noche ocurre lo contrario, en la calles y dentro de los establecimientos turísticos, la escena es dominada por los extranjeros quienes, llenos de euforia, abarrotan las discotecas, bares, sitios de apuestas, y toda clase de negocios a puertas cerradas, tales como, **Kokomo Cabo, Planet Hollywood, Zippers, Cabo Wabo, Hard Rock Café, Carlos`n Charlies, Gigling Marlin, Squid Roe**<sup>9</sup> y **Caliente**.

En la lógica del turismo litoral, resulta sorprendente observar que la infraestructura de equipamiento, cuyo objetivo principal es hospedar y ofrecer servicios a turistas que en apariencia desean apreciar las peculiaridades locales, se ha convertido en un atractivo en sí misma. Así, son famosos los grandes complejos turísticos **Twin Dolphin, Palmilla, Cabo San Lucas, Melía Cabo Real, Hacienda, Westin Regina y Terrasol**, que se promocionan a sí mismos como destinos finales del viaje. Desde luego, muchos turistas se desplazan y permanecen durante todo su viaje atrapados dentro del complejo elegido, en donde consumen una enorme variedad de productos y servicios de la propia cadena transnacional, tal como se ha tratado en varios trabajos que, al respecto, revelan el efecto de enclave que generan las instalaciones turísticas (Geraiges, 1996).

### 3.1.3. Atractivos externos al CTLC

Existe un grupo de atractivos que no se ubican en la zona turística del CTLC pero que se promocionan desde este sitio a través de múltiples agencias de viajes que movilizan constantemente turistas a los **santuarios de las ballenas** de las bahías

**Ojo de Liebre**, en Guerrero Negro, **Magdalena** y **San Ignacio**, en la costa pacífica de Baja California Sur; al **complejo arrecifal** de **Cabo Pulmo**, al noreste de San José del Cabo; a la **sierra de La Laguna**, al norte de Cabo San Lucas; a **Todos Santos** e incluso **La Paz**; a la zona de las **pinturas rupestres**, en la **sierra de San Francisco** y los **oasis** de **Mulegé** y **San Ignacio**, en el norte del estado. A estos lugares se puede acceder sin que se visite el CTLC, pero dado que los turistas que visitan este sitio tienen gran capacidad de gasto, son desplazados por automóvil, autobús, avioneta, helicóptero, avión o barco, en viajes que, por lo general, no implican que el turista permanezca ni una noche fuera del corredor. Es evidente que el control que mantienen los tour-operadores impide, eficientemente, que el turista consuma servicios ofertados, independientes de la corporación, de modo que se confirma el hecho de que el turismo, organizado así, no irradia efectos multiplicadores hacia la región (Rossel, 1988).

En resumen, se puede considerar que el CTLC, en el contexto de los sitios turísticos litorales de México, no es un destino de playa de primer nivel, pero sí lo es por la infraestructura de alojamiento y por su planta de servicios enfocada a la diversión, la pesca deportiva y el golf, elementos que son, por denominación, excluyentes, pues requieren infraestructura de alto nivel, caracterizada por ser costosa para su uso. La oferta de comunicación y transporte público es tan deficiente que la mejor forma de acceder a los atractivos turísticos es a través de las corporaciones turísticas, mismas que controlan casi en su totalidad, el movimiento turístico regional. Con frecuencia, se tuvo la oportunidad de escuchar, entre varios turistas nacionales, el reconocimiento de la belleza física de la zona, pero sienten que "no hay más nada que hacer" o que "aparte de apreciar el paisaje y asolearse

no hay otras cosas". En realidad, para la mayoría de ellos no existe una oferta de servicios a los que puedan acceder con facilidad, debido a que la planta de atractivos turísticos está dirigida a los visitantes de la clase alta mexicana o media y alta extranjera.

### **3.2. Construcción de infraestructura de hospedaje en el CTLC**

FONATUR fue la responsable de planear, construir y administrar, a través del gasto federal, extensos espacios hasta entonces poco modificados por el turismo. Según FONATUR (1982), tras haber hecho una amplia revisión de diferentes sitios potenciales para la instrumentación del turismo, en una primera etapa de discriminación, seleccionó a cinco, uno de los cuales fue en 1974, Los Cabos. Tal elección se basó en el argumento de "...hacer uso de sus bellezas naturales para penetrar en el mercado internacional del turismo, integrar a la entidad al desarrollo turístico nacional y promover el desarrollo regional<sup>10</sup>, diversificando su economía y el incremento de empleos" (Davis, 1998: 93 y 94).

A lo anterior siguió la preselección de tres sitios: Chileno, Palmilla y San José del Cabo, de los cuales, tras la realización de un estudio financiado por FONATUR, se decidió a favor de San José del Cabo en el entendido de que sus ventajas comparativas eran superiores:

- a) Las posibilidades de tener agua potable suficiente para todos los usos del centro turístico que se planea, factor que en el caso de la Baja California, adquiere todavía mayor relevancia ante la conocida y desfavorable escasez de agua en la mayoría de su territorio.
- b) Su belleza natural, compuesta principalmente por el estero y el atractivo medio ambiente natural existente.

c) La presencia del poblado de San José del Cabo, el cual por sus dimensiones, características y equipamiento, facilita el arranque del proyecto y ofrece una mejor oportunidad para la integración adecuada de habitantes al nuevo polo turístico, además de que su arquitectura es de gran tradición y características distintivas" (FONATUR, 1982: 62).

Un paso siguiente consistió en la realización de estudios sobre pendiente, geología y geomorfología, ventilación, vegetación, percepción visual, valores escénicos y culturales que, según FONATUR (1978), evidenciaron los usos más adecuados tales como: desarrollo turístico, desarrollo urbano, servicios y, en su caso, la eliminación de ciertas zonas para uso alguno, a partir de los cuales se presentó, en 1978, el Plan Maestro (*Ibidem*). Aunque no se puede negar la existencia del poblado de San José del Cabo, se considera que, por la magnitud legislativa, administrativa, expropiación territorial, creación de infraestructura, etc., nació un nuevo San José del Cabo y, en los predios del fideicomiso, se constituyó un centro turístico de primera magnitud, cuyos alcances penetraron a todos los ámbitos de la vida socioeconómica local y regional.

En los terrenos del nuevo fideicomiso de FONATUR-San José del Cabo, la tenencia de la tierra era de tipo ejidal y la actividad que proveía el sustento básico era la agropecuaria (FONATUR, 1982). Todavía, al inicio de las obras de esta dependencia gubernamental, se presentaron irregularidades en la tenencia de la tierra, de hecho fue hasta el 25 de junio de 1978 cuando, según FONATUR, se empezó a regularizar adecuadamente la adquisición de predios, tras la firma de un contrato entre el Fideicomiso de San José del Cabo y la Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra (*Ibidem*). Por otra parte, destaca el hecho de que durante el proceso de conformación de la actividad turística en la

región, varios campesinos sudcalifornianos han sido despojados de sus tierras, ya sea por vías legales o corruptas<sup>11</sup>.

Hasta aquí sólo se ha mencionado del CTLC lo referente a la porción de San José debido a que estuvo regulada por FONATUR, institución que ha tenido, en forma indirecta las más de las veces, un papel crucial en el devenir del resto del corredor, especialmente en los primeros años; en el resto del CTLC, la evolución que ha tenido en su organización espacial responde, más que en la planeación, a las fuerzas del mercado; de cualquier manera, no se pueden ignorar cinco hechos emanados del gobierno de Echeverría<sup>12</sup> que, en el año de 1974, fueron cruciales en la actual conformación territorial del CTLC:

- a. El primero, como ya se hizo mención, fue la creación de FONATUR en lo general y del fideicomiso San José del Cabo en lo particular, constituido después de Cancún e Ixtapa.
- b. El segundo se refiere al cambio jurídico que experimentaría el Territorio de Baja California Sur por el de Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, *status* que le permitiría obtener un mayor presupuesto federal.
- c. El tercero se presentó el 31 de mayo de 1974 cuando se decretó la creación del fideicomiso Ciudad Turística Portuaria de Cabo San Lucas, con el fin de incorporar la localidad al proyecto Escalera náutica que pondría en contacto a varios sitios costeros peninsulares, para el resguardo de embarcaciones turísticas (Secretaría de la Presidencia, 1975). Este puerto, además de facilitar la dotación de infraestructura básica a la zona turística, fue el elemento detonador del crecimiento acelerado del sector turístico local, el cual se

caracterizó por carecer de planeación gubernamental y regularse de acuerdo con los intereses de los inversionistas privados.

- d. Un cuarto fue la entrada en operaciones del transbordador Puerto Vallarta, el cual ligó a Cabo San Lucas con Puerto Vallarta. Este hecho favoreció el incremento de la población local, al mismo tiempo que acrecentó las relaciones económicas entre el CTLC con el macizo continental.
- e. Por último, en ese año de 1974 se terminó e inauguró la carretera transpeninsular, toda vez que se unió por vía terrestre la región de Los Cabos con el resto de la península y Estados Unidos de América.

Entre 1950 y 1974 fueron inaugurados en la porción del hoy CTLC siete hoteles: Punta Palmilla, Cabo San Lucas-El Chileno, Hacienda Cabo San Lucas, Mar de Cortés, Finisterra, Colli, Solmar todos, a excepción del Colli, eran de muy elevada categoría, dispersos entre sí y localizados fuera de San José del Cabo y de Cabo San Lucas (Cuadro 3.3). Se sabe que la mayoría de los dueños formales eran prestanombres que, junto con los mexicanos, sortearon varias dificultades<sup>13</sup> pero, pese a ellas, durante estos años, por las relaciones comerciales establecidas, estos hoteles funcionaron a modo de enclaves, con sus propios embarcaderos y aeropistas.

Hasta antes del decenio de los setenta se experimentó un incremento en la construcción de hoteles en Mulegé, Loreto, La Paz y Los Cabos. A partir de este decenio, en que confluyeron los cinco aspectos mencionados: la constitución de FONATUR-San José del Cabo, del estado de Baja California Sur y de la Ciudad Turística Portuaria de Cabo San Lucas, así como la inauguración de la ruta

marítima Cabo San Lucas-Puerto Vallarta y la terminación de la carretera transpeninsular, el mayor ritmo de crecimiento turístico se experimentó en las zonas costeras ubicadas de la Ciudad de La Paz hacia el extremo sur, al mismo tiempo que la porción del norte observó un decremento constante en el ritmo de crecimiento en los establecimientos de hospedaje.

Aunque FONATUR inauguró sus dos hoteles, El Presidente y Nuevo Sol<sup>14</sup>, en 1980, la iniciativa privada construyó en el período 1974-1980 tres nuevos hoteles de elevada categoría y localizados fuera de los fideicomisos de San José del Cabo y Cabo San Lucas: Solmar, Hyatt Cabo Baja y Twin Dolphin (Davis, 1998). Este rápido crecimiento hotelero se explica por varios motivos: la nueva Ley Federal de Fomento al Turismo garantizaba al capital extranjero la posesión de terrenos en zona prohibida por un período de 30 años<sup>15</sup>, lo que disminuyó considerablemente el riesgo de que perdieran sus bienes inmuebles, antes manejados con prestanombres; por otra parte, los inversionistas se verían beneficiados de una amplia infraestructura que el gobierno federal tenía en proyecto y estaba en proceso de crear. Además, la experiencia de los inversionistas garantizaba, en cierta forma, el posible éxito del nuevo Centro Integralmente Planeado. A partir de ese año, el crecimiento en la hotelería con presencia del capital transnacional fue inusitado, baste decir que, entre 1980 y 1996, se inauguraron treinta nuevos hoteles, entre los que se encuentran los de cinco estrellas, clase especial y gran turismo, distribuidos a lo largo de todo el CTLC, cuya ubicación influye en la actual

Cuadro 3.3. CTLC: Fundación de sitios de hospedaje, 1944-1997

Año de fundación	Nombre del sitio de hospedaje	Sitio	Propietario (s) formal (es)	Categoría	Unidades de hospedaje*
1944	Casa de Huéspedes	San José del Cabo	Romelia Ojeda Amador		
1951	Casa Fisher	San José del Cabo	Carmen Fisher		14
1953	Rancho Buenavista Lodge	Cabo del Este	Eugene Walters, Marcos Walters y Eduardo Hermosillo	C E	56
1956	Punta Palmilla	Corredor Intermedio	Inicialmente Abelardo Rodríguez M y William "Bud" Parr Actualmente Donald M. Koll (Koll International)	C E	73
1957	Bungalows	San José del Cabo	Edwar Tabor		
1958	Palmas de Cortés	Los Barriles	Familia Van Wormer	30	60
1959	Cabo San Lucas, Chileno	Corredor Intermedio	Familia Parr	C E	120
1960	Hacienda Cabos San Lucas	Cabo San Lucas	Inicialmente Abelardo Rodríguez Montijo Posteriormente Western International Hotels Actualmente Mark Parr Bennet	G.T.	120
1966	Punta Colorada	Cabo del Este	Familia Van Wormer	3	29
1969	Playa del Sol	Cabo del Este	Familia Von Wormer	3	26
1970	Mar de Cortés	Cabo San Lucas	Ramón Luis Bulnes, Raúl F. Arechuga y Luis Coppola	3	72
1971	Finisterra	Cabo San Lucas	Familia Coppola	C.E.	280
1972	Colli	San José del Cabo	Virginia Guadalupe Colli	1	12
1974	Solmar	Cabo San Lucas	Familia Bulnes	C.E.	192
1976	Hyatt Cabo Baja	Corredor Los Cabos	Cadena Hyatt	5	100
	Calinda Beach Resort		Clanon (del Grupo Calinda)		
1976	Punta Pescadero	Cabo del Este	William Ward	3	21
1977	Twin Dolphin	Corredor Los Cabos	Jack Ohara (gerente general)	C.E.	44
1980	Las Arenas	Cabo del Este	William Brady		40
1980	Presidente Intercontinental	San José del Cabo	Presidente Intercontinental	5	250
1980	Nuevo Sol	San José del Cabo	Inmobiliaria Hoteiera Nuevo Sol (actualmente cerrado)		114
1983	Casablanca	Cabo San Lucas	Silvano Téllez Medina		30
1983	Marina Cabo San Lucas	Cabo San Lucas			31
1984	Aquamarina	San José del Cabo		4	99
1985	Andalaya (condominios)	Cabo San Lucas	Familia Rivera		
1986	Gasmar	Cabo San Lucas	Bertha Martínez		7
1986	Real	Cabo San Lucas	Bertha Ordáz Fernández		16
1986	Rancho Leonero	Cabo del Este	John Ireland		
1987	Posada El Marlin Sonriente	Los Cabos			10
1987	Dos Mares	Los Cabos	Jorge León Martínez	C. Eco	31
1987	Suites Terrasol	Cabo San Lucas	Operación hotelera y condominios	4	
1987	Marina Cabo Plaza	Cabo San Lucas	Familias Monroy y Angulo	3	63
1987	Posada Real	San José del Cabo		4	150
1988	Fiesta Inn	San José del Cabo		4	81
1988	Cascadas de Baja	Los Cabos			106
1988	Posada Terranova	San José del Cabo	Rosario Arámburo Verdugo		5
1989	La Joya de Los Cabos (cond.)	Corredor Intermedio	Varios	5	
1989	La Joya	Corredor Intermedio	Oscar Cano	G.T	58
1989	Plaza Las Glorias	Cabo San Lucas			331
1989	Meliá Cabo Real Beach	Corredor Los Cabos	Cadena Meliá	G T	314
1990	Hotel Las Margaritas	Cabo San Lucas			
1990	Villas La Paloma	Cabo San Lucas			
1990	Cabo San Lucas Beach	Cabo San Lucas	Johny Vaughan		
1991	Condohotel Bahía	Cabo San Lucas		4	
1991	Casa del Mar	San José del Cabo			31
1991	Pueblo Bonito	Cabo San Lucas	Familias Coppel y Echavarría	5	
1991	Howard Johnson	San José del Cabo	Cadena Howard Johnson		172
1991	Tropicana Inn	San José del Cabo		4	40
1992	Palacio de Los Cabos	Los Cabos	Familia Enríquez y Curiel	5	40
1992	Marina Fiesta	Cabo San Lucas			
1992	Misiones del Cabo	Corredor Intermedio			120
1993	Misiones de San José	San José del Cabo		4	
1994	Villas del Palmar Cabo	Cabo San Lucas		5	130
1994	Residencial Las Lomas	Cabo San Lucas			
1994	Suites Paulina	Cabo San Lucas	Edith Jiménez		
1994	Santa Fe	Cabo San Lucas		3	46
1995	Westin Regina Resort	Corredor Los Cabos	Westin Hotels & Resorts	G T	371
1995	Huerta Verde	San José del Cabo	James Burget		7
1995	El Dorado	Cabo San Lucas	Guadalupe Lucero Ojeda		27
1997	Palmita	San José del Cabo			16
1997	Ventanas al Paraíso	Corredor Intermedio	Carolyn Hunt (Rosewood Hotel & Resorts).	C.E.	70

\* Cuartos de hotel, departamentos en tiempo compartido, villas, etc.

Fuente: Elaboración propia con base en Davis, 1998 y FONATUR, 1998e.



estructura territorial del mismo que será tratada en el siguiente apartado. Concomitante al éxito obtenido en Los Cabos, el resto de la península de Baja California, a excepción del corredor turístico de Tijuana-Rosarito-Ensenada, ha visto disminuido de manera significativa su ritmo de crecimiento en el ramo:

...al mismo tiempo que declina el flujo de turismo nacional en toda la entidad, en especial en La Paz, aumenta notablemente el flujo de turismo extranjero que se ha concentrado en el extremo sur, en el llamado corredor turístico de Los Cabos. En 1982 visitaron BCS, 172,662 turistas extranjeros, de los cuales el 48% visitó el municipio de Los Cabos, región donde se ha concentrado la inversión pública federal en infraestructura turística. Para 1992 fueron 319,700 los turistas extranjeros, correspondiendo casi el 80% (253,800 turistas) a Los Cabos. El auge basado en el turismo extranjero en la zona de Los Cabos es lo que ha mantenido a salvo de la aguda crisis económica del resto del estado (Martínez, 1998: 62 y 63).

### **3.3. Actual estructura territorial del turismo y los megaproyectos del CTLC**

Del área total del CTLC, por la dinámica turística observada en la actualidad, destacan cuatro grandes porciones que estructuran el espacio local: valle de Cabo San Lucas, zona costera del Corredor Intermedio, valle de San José del Cabo y la franja costera del Corredor Extremo (Ver figura 2.6). Sin considerar este último, que apenas está en los inicios de su crecimiento, el CTLC encuentra en el eje carretero Cabo San Lucas-Aeropuerto Internacional de Los Cabos, el elemento fundamental en su actual estructura territorial, ya que es el puente de unión hacia el interior y a partir de donde se efectúa el movimiento de turistas, trabajadores y mercancías, entre otros. Por lo general, las instalaciones turísticas se ubican a lo largo de toda la franja costera y, en dos extremos de la misma, se localizan las conurbaciones de Cabo San Lucas y San José del Cabo, fuente de mano de obra, bienes y servicios regionales (Ver figura 2.6).

Además de los elementos citados, los grandes proyectos turísticos o megaproyectos son los rectores de la actual estructura territorial. Éstos ocupan grandes porciones de suelo que, bajo el instrumento jurídico del fideicomiso se hallan, en su mayoría, en manos de la propiedad privada extranjera; ésta, tras cubrir ciertos requisitos de carácter administrativo, decide con mucha facilidad sobre la distribución en el uso del suelo, el cual se caracteriza por una complejidad en la oferta de espacios destinados a la construcción de uno o varios campos de golf, hoteles, condominios privados y en tiempo compartido, sólo por mencionar algunos. Los megaproyectos son de creación reciente y, a partir de la invención del fideicomiso en zonas prohibidas de litoral, se han incrementado con rapidez<sup>16</sup>, de modo que FONATUR es sólo un fideicomiso más y, en la actualidad, el de menor valor catastral; sin embargo ha tenido, sobre todo en el pasado, un papel importante en la estructura espacial del CTLC.

Resulta casi imposible saber cuántos y a nombre de qué cadenas hoteleras transnacionales operan los fideicomisos, ya que las actas constitutivas refieren a la persona física o moral fideicomisaria que no necesariamente corresponde con el nombre comercial de la empresa transnacional. Así, en una investigación realizada por Cabral (1998), detectó en Los Cabos 395 fideicomisos, de los cuales 372 están registrados a nombre de una persona o una pareja de extranjeros y 23 están registrados como compañías, entre las que se presupone quedan incorporadas las cadenas transnacionales, que pueden ser las propietarias finales del predio o, a su vez, pueden ejercer como corporativos de bienes raíces. Estas compañías son: Vista Real Estates, Pinero Estate Limited, Heroad Corporation, Casa Blanca de San José del Cabo, Doclem Corporation, Cabo Vista Limited,

Sociedad Mercantil Palmilla Inmobiliaria, Misiones del Cabo S.A. de C.V., Propulsora de Desarrollo Turístico, Sociedad Mexicana Aresol S.A., Cascadas de Baja Asociations, Palmilla de San José Inmobiliaria, Los Cabos Invested Limited, Compañía Inmobiliaria Cabo Sur, Karina Christina Corporation, Club Las Barracas, Cactus Properties Limited, Cochol Smutinient Incorporated, Cardon Properties Incorporations, Pilahoya Incorporation, Grupo Inmobiliaria Marko S.A., El Gatito Corporation y L.P. Properties.

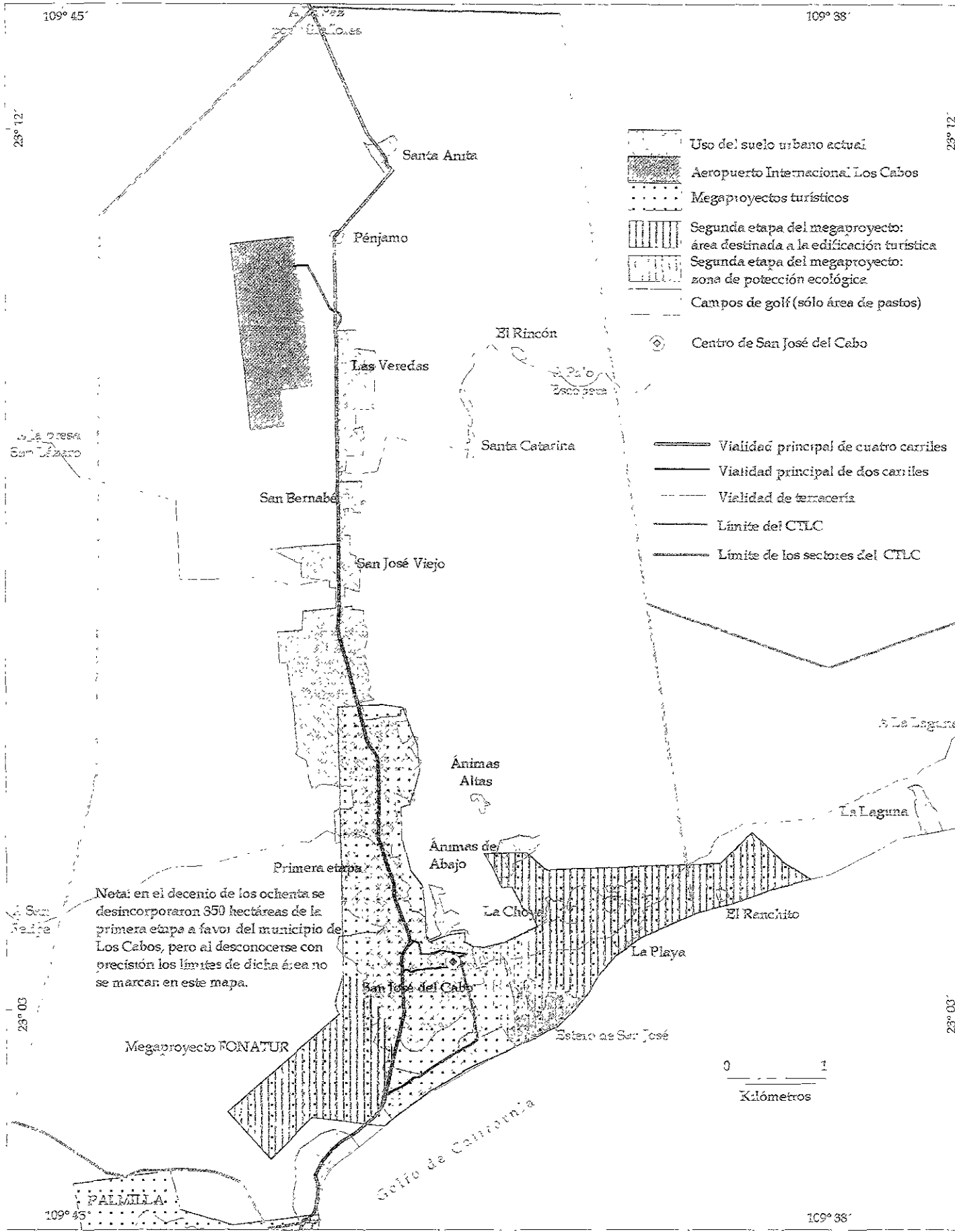
### 3.3.1. Estructura territorial de San José del Cabo

Por la parte central de esta porción corre, en forma longitudinal, la carretera transpeninsular que viene de La Paz y, justo frente al Aeropuerto Internacional, se convierte en una autopista de cuatro carriles, de modo que esta infraestructura, en su conjunto, es clave en la estructura urbana no sólo de San José sino de todo el corredor. La zona turística se encuentra en el extremo sur, ocupada por el fideicomiso de FONATUR, algunas propiedades privadas costeras y el centro de San José; al norte de los predios de FONATUR, inicia la porción urbana no turística que se extiende a lo largo de la carretera, hasta el aeropuerto, en la llamada Ciudad Lineal que, a lo largo de esta vía, contiene una amplia cantidad de bienes y servicios asociados con el turismo: restaurantes, bancos, supermercados, etc. En el resto del territorio se encuentran esparcidas varias localidades rurales, tales como Pénjamo, Santa Anita, El Rincón, Santa Catarina, Animas Altas, Animas Bajas, La Choya y La Playa.

En San José del Cabo, la presencia de FONATUR como institución y fideicomiso, ha determinado su estructura territorial; en su inicio contaba con 1,953 hectáreas, las que se desarrollarían en dos etapas (Figura 3.2.A):

1. La **primera**, actualmente en operación, en un principio fue de 1,200 hectáreas de superficie continua que, de la costa al poblado de Santa Rosa, incluyó el centro de San José del Cabo; sin embargo, tras constituirse en 1981 el municipio de Los Cabos y erigir a ésta como cabecera municipal, se desincorporaron unas 350 hectáreas, de modo que el predio se redujo a 862<sup>17</sup>.
2. La **segunda etapa** dará inicio cuando quede finiquitada la primera<sup>18</sup>, de modo que aún no se maneja en el paquete publicitario de FONATUR; contempla un área de 738 hectáreas divididas, a su vez, en dos predios: el primero, de 212 hectáreas limita, por la parte sur, con la primera etapa, en él se construirá un campo de golf de dimensiones mayores al actual y residencias turísticas de alto nivel; este terreno no colinda con el mar pero, por sus características topográficas, tiene vistas privilegiadas hacia la bahía de San José. El segundo, ubicado al este de la primera etapa, está constituido por dos polígonos continuos:
  - a. Uno se ubica al este del Estero de San José, tiene 262 hectáreas y un frente de playa de cuatro kilómetros, alberga a las localidades de La Choya y La Playa que, como ya se explicó en el capítulo anterior, se conurbarán con la Ciudad Lineal independientemente de que, en el primer quinquenio del siglo XXI, entre en operaciones el plan maestro de FONATUR. Por otra parte, este polígono albergará el segundo puerto marítimo del CTLC, cerca del Estero de San José.

Figura 3.2.A. San José del Cabo: Estructura Territorial, 1998



Fuente: Elaboración propia con base en FONATUR, 1978, 1982, 1989, 1998a, Gobierno del Municipio de Los Cabos, 1992; INEGI, 1998, 1998a; Instituto Nacional de Ecología, 1991; UABCS, 1996 e información obtenida en campo, 1997 y 1998.

b. El otro, de 264 hectáreas, corresponde al propio Estero de San José y la zona de palmares; tras haber sido incorporado en el fideicomiso de FONATUR, le fue conferido, en el plan maestro, un carácter de parque recreativo en el cual se construirían inmuebles e infraestructura relacionada con la actividad. El 10 de enero de 1994, al conferírsele el carácter de "Reserva Ecológica Estatal, la cual se establece como área natural protegida bajo la categoría de zona sujeta a conservación ecológica" (Gobierno del Estado de Baja California Sur, 1994: 1-13), fue modificada la propuesta original. Sin embargo, pese a los estudios de impacto ambiental realizados por la propia Universidad de Baja California Sur (1996), extensas áreas del polígono han sido consideradas aptas, en un grado u otro, para el ejercicio del turismo. Así, los planteamientos originales de FONATUR no han variado mucho, situación que se agrava al considerar que esta Reserva Ecológica estará sometida a una mayor presión por parte de las localidades turísticas que le rodean, tales como el propio San José del Cabo, La Choya y La Playa.

No obstante de lo anterior, se puede considerar, por el manejo jurídico que FONATUR hace de su fideicomiso y por lo aleatorio que resulta el inicio de la segunda etapa, que sus predios se reducen a 862 hectáreas. Según esta dependencia, la mayor parte de los terrenos están vendidos, pero solamente 326 hectáreas están habilitadas con tres supermanzanas de lotificación habitacional unifamiliar, zona hotelera (que incluye al Presidente Intercontinental, Howard Johnson, Fiesta Inn, Aguamarina y Posada Real), zona residencial de campo de golf, zona residencial de alta calidad con lotificación mixta (comercial, unifamiliar

y condominial), zona comercial, campo de golf de nueve hoyos (el más pequeño del CTLC), planta de tratamiento de aguas negras y una subestación eléctrica. FONATUR aún se hace cargo de la creación y mantenimiento de infraestructura y servicios públicos, para lo cual destinó tan sólo en 1997, 60 millones de pesos (FONATUR, 1997e).

A pesar de que los predios de FONATUR en San José del Cabo tengan el valor del suelo más bajo respecto a los otros megaproyectos turísticos del CTLC, el éxito en las ventas de terrenos no ha sido tan espectacular como en el caso de Cancún<sup>19</sup>; más bien ha sido moderado si se considera que no se cumplieron las metas del plan maestro en los tiempos propuestos, a lo que un funcionario de FONATUR-San José del Cabo arguyó, en una entrevista realizada en 1997:

Nuestro proyecto de construcción inició al revés, empezamos de atrás y ahora nos cuesta trabajo llevar a los inversionistas a la costa. Si se excluye al hotel El Presidente Intercontinental, las inversiones directas de FONATUR se concentran hacia el interior. En contraste, otros megaproyectos, aunque muy recientes, han tenido un éxito inusitado, debido a que, al pertenecer a corporativos transnacionales, penetran más eficientemente en el mercado extranjero, así, éstos han desplazado la venta de bienes raíces hacia el Corredor Intermedio y Cabo San Lucas.

Por otra parte, el ex subdirector de FONATUR-Loreto opinó en una entrevista, al referirse a los fideicomisos de la institución en la que laboró, que "...la burocracia de esa institución ha llevado al seguimiento de trámites tan engorrosos que, al competir con la agilidad de los corporativos privados, pierden oportunidades..."<sup>20</sup>

Para contrarrestar la competencia que los megaproyectos del CTLC oponen a FONATUR, éste ha tratado de agilizar los trámites y, favorecido por la modificación del artículo 27 constitucional y la Ley de Inversión extranjera, maneja un discurso que manifiesta la venta irracional del territorio en zona prohibida:

En diciembre de 1993, de acuerdo con la aprobación del Tratado de Libre Comercio, las regulaciones a la inversión se liberaron aún más y fueron integradas a la Ley de Inversión Extranjera.

Esta nueva ley facilita a los inversionistas extranjeros jugar un papel más activo en la economía mexicana, ya que permite el flujo no regulado de inversión extranjera en actividades que suman casi el 80% de la economía de México. En relación, específicamente, a la industria turística, los inversionistas extranjeros pueden poseer bienes raíces en las áreas costeras y fronterizas de México, antes restringidas.

Los inversionistas extranjeros pueden ahora adquirir, sin necesidad de aprobación del Gobierno Mexicano, hasta el 100% de las acciones de una compañía mexicana ya establecida...(FONATUR, 1996: 10 y 11).

### 3.3.2. Estructura territorial de Cabo San Lucas

Por la enorme oferta de atractivos turísticos ligados con la diversión, Cabo San Lucas no sólo es el centro gravitacional de la actividad turística del CTLC, sino de Baja California Sur. Dos elementos son claves en su actual estructura, por una parte, las carreteras que ligan este sitio con el propio corredor y con la localidad de Todos Santos; por la otra, la presencia de la marina, sitio que tiene, de acuerdo con Gómez (1996), el mayor valor del suelo de Cabo San Lucas y hacia donde se centra la actividad turística. Una característica distintiva de esta porción territorial, es que se rige, más que por la planeación, por las fuerzas del mercado.

En 1985, FONATUR adquirió el fideicomiso Ciudad Turística Portuaria, el cual se convertiría en el **megaproyecto Cabo San Lucas**<sup>21</sup>, con una extensión de 56 hectáreas de las cuales, 34 corresponden a lotificación para alojamiento turístico, comercial y de equipamiento; las 22 restantes al cuerpo de agua de la dársena (FONATUR, 1998a. Figura 3.2.B). El fondo se encargó de planear y construir una amplia infraestructura, así, en 1990, quedó concluida y, según FONATUR (*Ibidem*, p.11), considerada como "la marina equipada más grande de México y de las

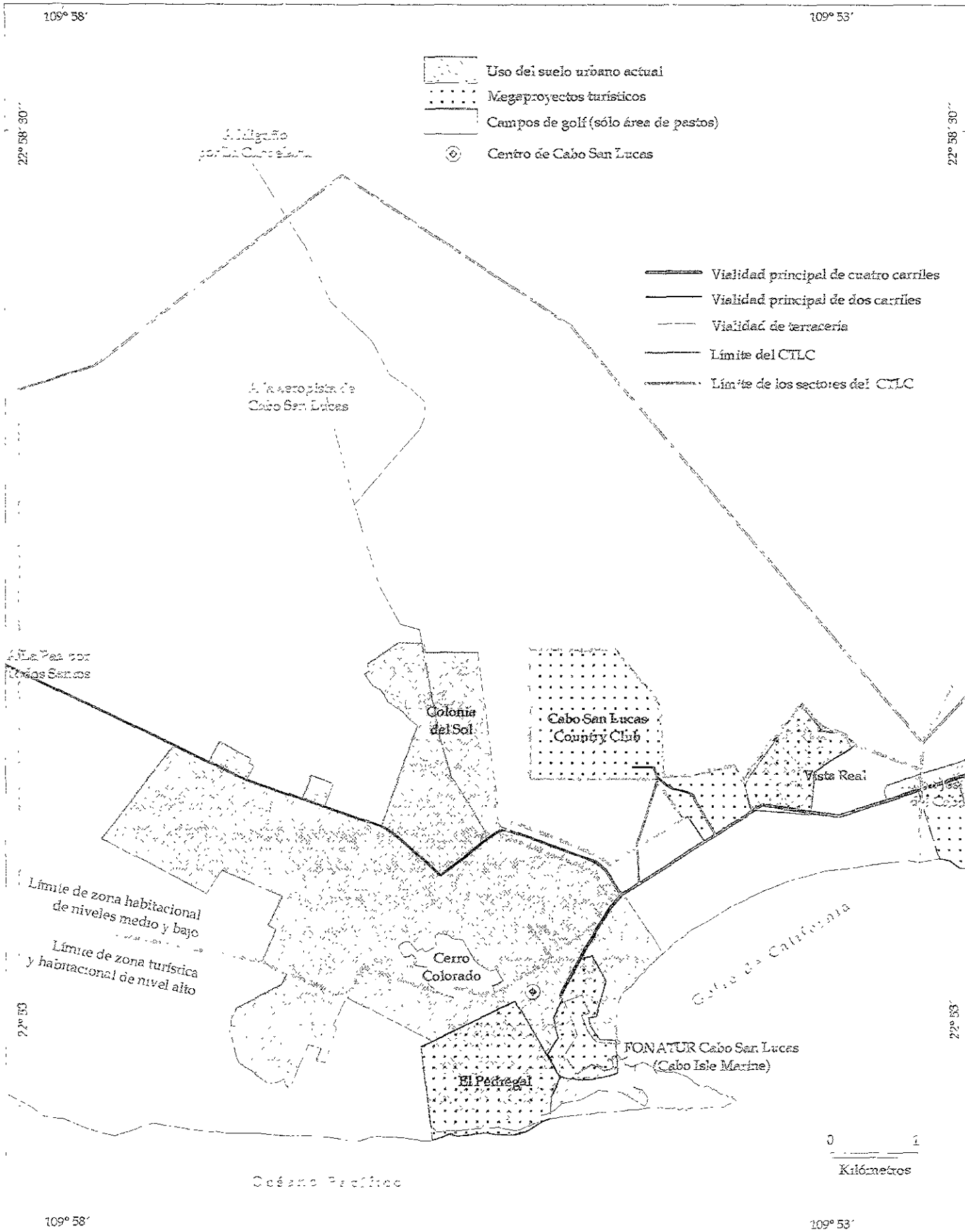


mejores desde Alaska hasta Tierra del Fuego”, la cual fue desincorporada a favor de **Cabo Isle Marine** y administrada a través de American Almar Marine Limited, con oficinas en California, Estados Unidos de América (*Ibidem*). Esta marina tiene una posición estratégica, ya que se ubica en la bahía de San Lucas (la de mayor usufructo turístico en Baja California Sur); por el tipo de servicios que ofrece es la más cara de México, sin embargo mantiene una ocupación del 90% anual, hecho que manifiesta la elevada capacidad adquisitiva de los visitantes, quienes, en una superficie de agua de 85, 000 m<sup>2</sup>, disponen de 338 muelles con capacidad de fondo para embarcar sus yates (*Ibidem*).

En este megaproyecto, además de la Marina San Lucas, se han construido hoteles, plazas comerciales, restaurantes, discotecas, bares y, en otros predios, algunos proyectos están por iniciar. Tal es el caso de la porción noreste en donde, con una extensión de 8.7 hectáreas, se edifican dos hoteles, uno gran turismo y otro cinco estrellas, centro comercial, centro de convenciones, 853 condominios en tiempo compartido y privados, e incluso, por primera vez, en la historia de la oferta de servicios turísticos de Baja California Sur, se ha llegado al absurdo de proyectar una pista de patinaje sobre hielo, justo en un centro de playa cuyo atractivo se asocia al clima seco desértico, buscado por los turistas que huyen del frío invernal (Callanan, 1998).

Al noreste de Cabo San Lucas y colindante con esta ciudad, se localiza uno de los pocos complejos turísticos que no tienen contacto con el mar, es el caso del megaproyecto **Cabo San Lucas Country Club**, perteneciente al consorcio SITUR, antes SIDEK<sup>22</sup>. Tiene una extensión de 302 hectáreas que albergan un campo de

Figura 3.2.B. Cabo San Lucas: Estructura Territorial, 1998



Fuente: Elaboración propia con base en FONATUR, 1978, 1982, 1989, 1998a, Gobierno del Municipio de Los Cabos, 1994; INEGI, 1998, 1998a; Instituto Nacional de Ecología, 1991; UAECS, 1996 e información obtenida en campo, 1997 y 1998.

golf; al término del proyecto, funcionarán 1,600 condominios en tiempo compartido o individual, el éxito de este sitio radica en el hecho de tener una infraestructura de primer nivel y el campo de golf más cercano a la Bahía San Lucas (Figura 3.2.B). En esta porción del CTLC, también opera **El Pedregal**, uno de los fideicomisos más grandes de Baja California Sur enfocado sólo a la construcción de residencias privadas; tiene el valor del suelo residencial más elevado del CTLC, debido a su ubicación privilegiada, ya que es el único sitio de toda la península de Baja California con vistas al Golfo de California y Océano Pacífico (Figura 3.2.B). Por ello, la gente rica estadounidense, famosa o no, tal como ocurría en los años cincuenta en otras partes de Los Cabos, tiene propiedades aquí<sup>23</sup>. Sin embargo, en el Corredor Intermedio, gracias a las fuertes inversiones realizadas por los consorcios transnacionales, gana pronto un nivel de prestigio, codiciado por las clases de alto poder adquisitivo; al mismo tiempo, El Pedregal tiende a perder su papel privilegiado en el uso y valor del suelo.

### 3.3.3. Estructura territorial del Corredor Intermedio

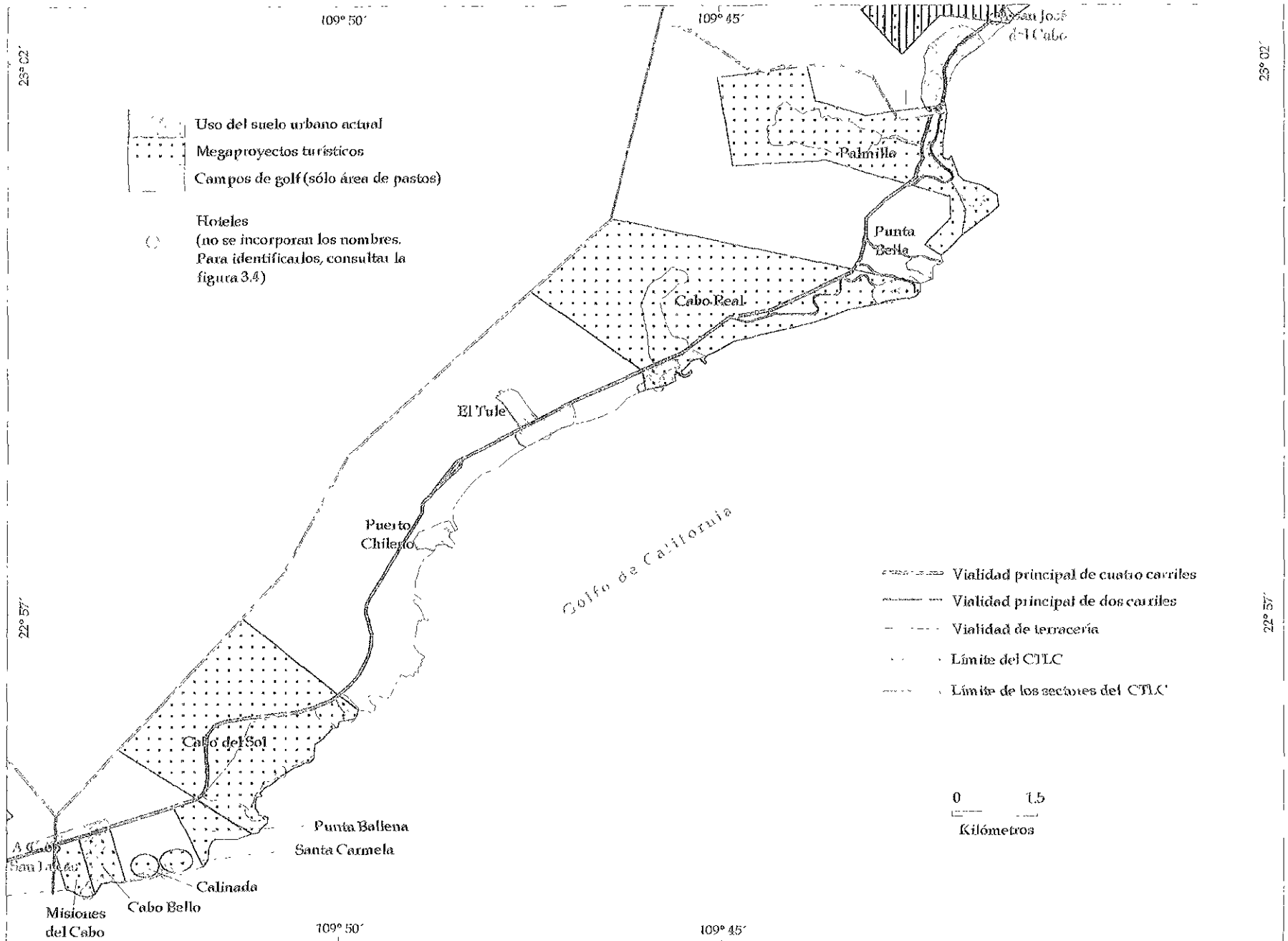
Como ya se mencionó en el capítulo dos, el Corredor Intermedio tiene un relieve accidentado en el que se ubican los megaproyectos turísticos. Así, en forma natural, éstos mantienen independencia entre sí, pero no están aislados, ya que se comunican a través de la ya mencionada carretera de cuatro carriles que corre paralela a la costa, de la que mantiene una separación que varía entre los 400 y 1,500 m (Figura 3.2.C). El relieve accidentado de esta parte del CTLC. brinda excelentes vistas panorámicas y, además, le mantiene aislado de los centros de población, situaciones codiciadas por los grandes inversionistas. En el Corredor Intermedio se encuentran la mayoría de los megaproyectos de toda la región y

de continuar el ritmo de construcción en hoteles, campos de golf, residencias, así como la creación de las marinas privadas proyectadas, es seguro que en los dos primeros decenios del siglo XXI, en este sitio se centrará la actividad turística más importante, no sólo del CTLC, sino de toda la península de Baja California.

El **Megaproyecto Palmilla**, colindante con los predios de FONATUR-San José del Cabo, tiene su origen en el Hotel Palmilla, fundado en 1956 por el hermano del entonces expresidente Abelardo Rodríguez y prestanombre de William Bud Parr (Cummings, *op. cit.*). Desde un principio, este hotel fue concebido para el servicio de extranjeros ligados a la pesca deportiva, de modo que construyó una infraestructura costosa, especialmente su embarcadero y aeropista privada; el éxito de este sitio fue tal que el propio FONATUR lo consideró, como ya se mencionó, como posible terreno en donde establecer su fideicomiso (FONATUR, 1982).

Posteriormente, con las facilidades jurídicas que los extranjeros tuvieron para adquirir inmuebles en zona prohibida, fue adquirido, junto con 384 hectáreas de terrenos, por Donald M. Koll, magnate norteamericano y presidente de The Koll Company, con sede en California (Villanueva, 1998 y Ortiz, 1998). Así, dio inicio el Megaproyecto Palmilla, el cual contiene uno de los hoteles más grandes y lujosos del CTLC, remodelado y ampliado a principios de este decenio, lo que representó un gasto de 13 millones de dólares. Por otra parte, tiene uno de los cinco campos de golf que operan en Los Cabos y ha dividido sus terrenos para ofertar, en una primera etapa, al menos 1300 unidades residenciales, en condominio privado y tiempo compartido (Figura 3.2.C).

Figura 3.2.C. Corredor Intermedio: Estructura Territorial, 1998



Fuente: Elaboración propia con base en FONATUR, 1978, 1982, 1989, 1998a; Gobierno del Municipio de Los Cabos, 1994; INEGI, 1998, 1998a, Instituto Nacional de Ecología, 1991; UABCS, 1996 e información obtenida en campo, 1997 y 1998.

También de Donald M. Koll es el **megaproyecto Cabo del Sol**, ubicado a unos 10 Km de Cabo San Lucas y de una extensión aproximada a 730 hectáreas, es uno de los proyectos más ambiciosos del corredor, por lo reciente de su creación (Figura 3.2.C); en este fideicomiso apenas entró en operaciones el hotel Hacienda del Mar y el campo de golf, pero ya iniciaron sus construcciones los corporativos transnacionales Sheraton, Ritz Carlton y Fiesta Americana, además, se tienen proyectados otros dos campos de golf y 1700 residencias condominio (FONATUR, 1998a). Como los megaproyectos de Palmilla y Cabo del Sol pertenecen a un solo dueño, éste maneja un total de 1080 hectáreas, que dan por resultado el fideicomiso más grande de la península de Baja California. A principios de los noventa, realizó una inversión superior a los 648 millones de dólares, de los cuales el Banco Nacional de Comercio Exterior (BANCOMEX) otorgó un préstamo de 55 millones de dólares a nombre de Koll International. No obstante que Donald M. Koll es uno de los hombres más ricos del mundo y puede afrontar ese gasto, ello evidencia la actitud del gobierno federal para apoyar la llegada de la inversión extranjera a través de *swaps* y no así la nacional (Cabral, *op. cit.*; Ortíz, 1998; Callanan, 1998). La situación de fondo ha sido tan desventajosa para México, pero tan favorable a las corporaciones transnacionales, que Donald Koll opinó cuando se le otorgó el crédito:

...esperamos que Palmilla y Cabo del Sol sirvan como punto de partida para estimular a otros estadounidenses que inviertan en México, un país que cuenta con un amplio potencial para la inversión extranjera. El profesionalismo y actitud de nuestros colegas mexicanos demuestran verdaderamente que las puertas del país están abiertas y que el gobierno está dispuesto a hacer todo lo posible para ayudar a las empresas extranjeras interesadas en contratar megaproyectos de cualquier tipo en México (Ortiz, *op. cit.*, 1998:2).

Como terreno continuo, el **megaproyecto Cabo Real** es el mayor del CTLC, ya que tiene una extensión superior a las 1012 hectáreas, su característica más distintiva es que ocupa una posición central a lo largo de toda la zona turística. Tiene cinco kilómetros de costa, a lo largo de la que se encuentran los hoteles más lujosos del país (Figura 3.2.C): Meliá Cabo Real, Westin Regina, Casa del Mar y Las Ventanas, pertenecientes a las corporaciones Meliá, Westin Resorts<sup>24</sup> y Rosewood Hotels and Resorts, en ese orden, y un extenso campo de golf. Además, se tiene proyectada la futura construcción de tres hoteles más, otro campo de golf y el fraccionamiento de terrenos, de modo que, al término del proyecto, existirán 2,100 cuartos de hotel, 725 lotes residenciales y 2,500 lotes condominiales (en tiempo compartido e individual), a lo cual se sumarán cuatro clubes de playa, un centro comercial, un club ecuestre, un club de tiro, un club de tenis; y, como parte de la infraestructura de soporte, una planta de tratamiento de aguas, una subestación eléctrica, una planta purificadora de aguas y una estación de telefonía de fibra óptica.

Otro megaproyecto es el de **Punta Ballena**, que limita en su parte oriental con Cabo del Sol, es de menor extensión a los anteriores, pero se encuentra muy cerca de Cabo San Lucas, en una de las partes en donde el valor del suelo se eleva considerablemente (Figura 3.2.C). Tiene 70 hectáreas y se han iniciado las obras que contemplan un hotel de gran turismo, un campo de golf y canchas de tenis, en medio de donde se fraccionarán lotes residenciales, cuya administración y comercialización se realiza a través de Mexico Real Estate, filial de Sotheby's International Realty, corporación de Estados Unidos de América. Otros grandes proyectos son, dentro del Corredor Intermedio, **Santa Carmela**, **Cerro Colorado** y

218

**Cabo Bello**, de los cuales no se obtuvieron datos referentes a su extensión ni en la oferta de bienes raíces.

#### 3.3.4. Estructura territorial del Corredor Extremo

Esta faja fue incluida en el Plan de Desarrollo Urbano de Cabo San Lucas-San José del Cabo, como un territorio de reserva hacia donde dirigir la inercia del extraordinario crecimiento que experimenta la zona turística de Los Cabos (Gobierno del Municipio de Los Cabos, 1994). La vía de acceso a este sitio es una carretera de terracería que inicia en San José del Cabo y se continúa al norte, paralela a la costa. Durante el recorrido de campo se pudo confirmar que las localidades de La Choya y La Playa son los puntos de partida de la ocupación turística, ya que en estos poblados se han establecido varios negocios turísticos, tales como restaurantes, locales de renta de lanchas motorizadas, caballos, etc. Asimismo, se pudo observar que, a lo largo de este camino de terracería hay varios anuncios que refieren la "venta de lotes en la nueva zona de crecimiento de Los Cabos"; en esta forma, nuevos fraccionamientos han iniciado sus construcciones, tales como Laguna Hills y Los Zacatitos (Ver figura 2.15).

Si del total del CTLC se consideran solamente los megaproyectos de **FONATUR-San José del Cabo, FONATUR-Cabo San Lucas-Isle Marine, Palmilla, Cabo del Sol, Cabo Real, Cabo San Lucas Country Club y Punta Ballena**, éstos mantienen el control de 4516 hectáreas garantizadas a la actividad turística, hacia donde fluye el mayor volumen de la inversión extranjera. Así, estos conglomerados turísticos mantienen un papel protagónico en la actual estructura territorial del CTLC, pues al ser instrumentos rápidos para la enajenación de bienes inmuebles a favor de las



cadena transnacional, sujetos de crédito por parte del gobierno federal, adquieren extensas propiedades en las que distribuyen en forma deliberada nuevos usos del suelo que presuponen una profunda transformación del paisaje. Por otra parte, para garantizar la atracción del capital extranjero, los gobiernos federal, estatal y municipal, lo apoyan en la creación de infraestructura turística relacionada con las comunicaciones marítimas, terrestres aéreas y de servicios de agua potable, pavimentación, alcantarillado, etc., como se tratará en el cuarto capítulo.

En resumen, se puede considerar que, a diferencia del éxito limitado que experimenta FONATUR en su proyecto de San José del Cabo, el resto de corporativos transnacionales han tenido un crecimiento inusitado, el cual se sustenta en una eficiente estrategia de ventas, en donde los vínculos al exterior son, como se trata en el siguiente capítulo, directos entre Los Cabos y los centros rectores de los corporativos turísticos que, libres de trabas burocráticas, atraen a grandes inversionistas, quienes decidirán la disposición territorial de los nuevos espacios. En los predios de los megaproyectos privados se presenta la dinámica más intensa de construcciones relacionadas con el turismo en el CTLC, al mismo tiempo que marcan la pauta de los precios y la dinámica del uso de suelo en los bienes inmuebles en el extremo sur peninsular.

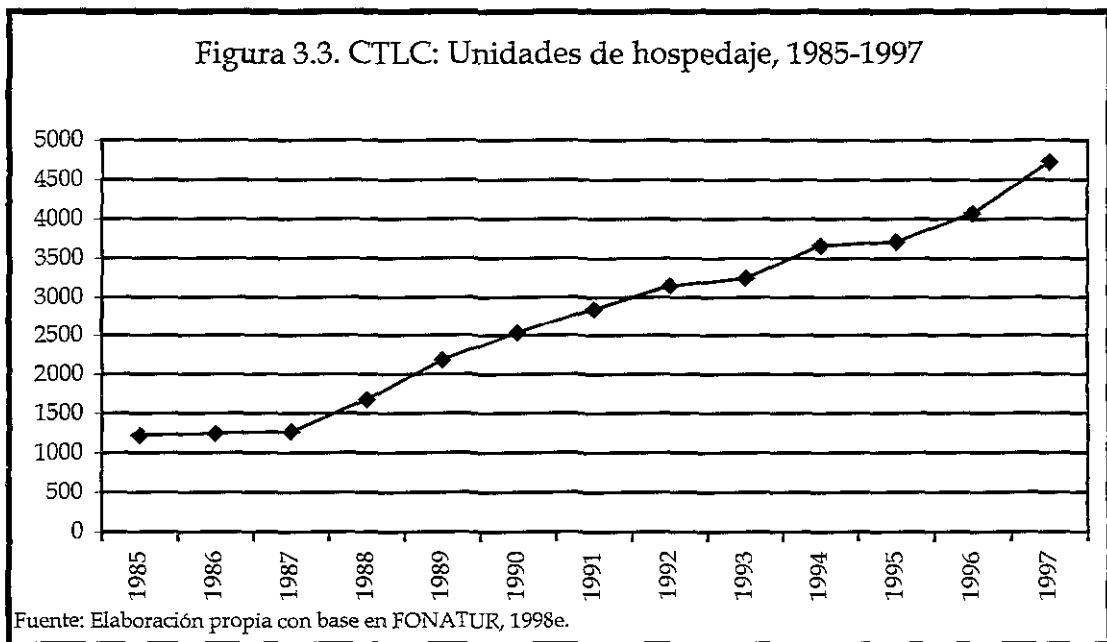
En esta forma, los corporativos dedicados a la compraventa de bienes raíces en el CTLC, ejercen una fuerte presión territorial a diferentes niveles, pero destaca la relacionada con el costo de los terrenos, que ha llevado a muchos lugareños a vender sus terrenos; en otros casos, se ha llegado al despojo de propiedades

nacionales a favor de extranjeros, sólo por mencionar dos aspectos, pero cabe destacar que estas compañías tienen en sus manos la distribución futura de la actividad turística regional. Por otra parte, los propios funcionarios de FONATUR en San José del Cabo reconocieron, en una entrevista realizada en 1997, que a lo largo de la costa del CTLC "ya no hay terrenos de propiedad pública".

### **3.4. Diferenciación espacial en la oferta turística de hospedaje**

De todos los hechos turísticos, el hospedaje es uno de los más importantes a considerar ya que es un elemento más o menos permanente, en torno al cual se ofertan otros servicios<sup>25</sup> y, de hecho, se organiza la actividad en su conjunto (Davis, 1998). A la hotelería se suman formas sofisticadas de hospedaje más recientes, tales como: *condohoteles*, que cuentan con una sección de condominios en tiempo compartido, los cuales son administrados por las propias cadenas hoteleras; *condominios en tiempo compartido*, que funcionan independientemente de la hotelería tradicional, aunque su administración se realiza desde los corporativos extranjeros, y *condominios privados y residencias particulares*. Estas formas de alojamiento del turismo presentan dificultades en la compilación de datos estadísticos, pues en el ámbito jurídico no entran en la categoría de hospedaje, ya que los dueños tienen, a través del fideicomiso, derecho a la libre enajenación del bien por 50 años, con derecho a renovarlo y, de ese modo, adquieren, en apariencia, una categoría diferente a la de turistas<sup>26</sup>. En esencia, casi todos los extranjeros que en tiempos cortos o largos, permanecen en el CTLC, están muy ligados con el circuito turístico. Así, esta forma de alojamiento también se podría considerar como oferta turística.

Los inmuebles de alojamiento del CTLC fueron fundados a mediados de siglo XX. Desde este momento y hasta 1987, el incremento de unidades de hospedaje se da en una forma gradual y lenta; es a partir del año de 1987 cuando se registra un incremento acelerado en la hotelería con las inversiones de FONATUR en infraestructura y las facilidades que otorgó a los nuevos inversionistas para adquirir propiedades en el CTLC (Figura 3.3).



Hasta 1997 existían en el CTLC unos 40 hoteles y condohoteles de calidad turística<sup>27</sup> (en su mayoría *resorts*), a los que se sumaron condominios en tiempo compartido y privados, administrados por cadenas no hoteleras. Así, el primer grupo arrojó 4,926 unidades de hospedaje<sup>28</sup> y el segundo 3,322; estas cifras muestran que en el CTLC la hotelería, antes determinante en el hospedaje, cede terreno a los condominios, que ya ocupan un 40% del total de unidades de hospedaje registradas en el corredor, porcentaje que aumentaría demasiado si se sumaran las residencias privadas (Cuadro 3.4).

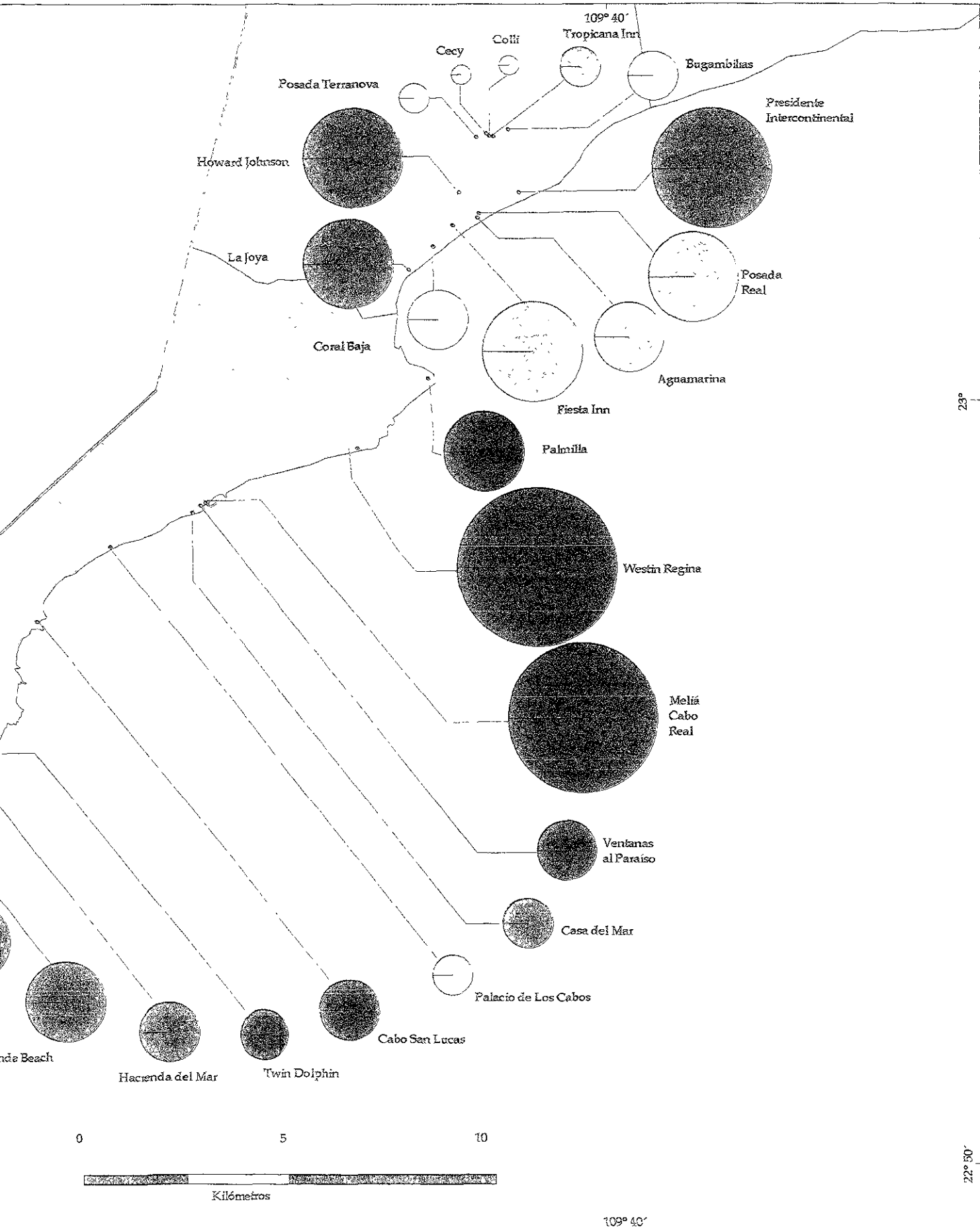
		Corredor Intermedio					
Categoría	Total	Tiempo Compartido	Nombre	Unidades		Hotel	Tiempo Compartido
				#	%		
	1,070	138	Condohoteles	1,306	100	1,053	176
Clase Especial	Puebl		Twin Dolphun	50	3.83	50	
			Palmilla	114	8.73	114	
			Cabo San Lucas	75	5.74	75	
Gran Turismo	Hacie Terra		Meliá Cabo Real	349	26.72	314	35
			Westin Regina	371	28.41	305	66
			Ventanas al Paraíso	61	4.67	61	
5 Estrellas	Villa	159		Misiones del Cabo	120	9.19	43
	Plaza	237		Casa del Mar	56	4.29	56
	Meliá	125		Hacienda del Mar	70	5.36	70
	Finist	60					
	Solme						
	Puebl						
	Marit						
4 Estrellas	Cond	150		Palacio de los Cabos	40	3.06	35
	Mar c	99					
	Maru	153					
	Villa	40					
2 Estrellas	Las M	23					
	Dos M						
1 Estrella	Marit	12					
		12					
		70					
		57					
			Condominios	593	100		
	Coro		Casa del Mar	186	31.37		
	The I		Condominios Mañana	41	6.91		
	Terra		Gardemas	120	20.24		
	Le Ya		Misiones del Cabo	167	28.16		
	Mari		Plaza Calafia	79	13.32		
	Plaza						
	Bahía						
	Santa						
	Roca						
	Villa						
Conc							
Plaza							
Gigli							
Con	1,070	138	Condo-Hoteles y Condominios	1,899		1,053	176

En cuanto a su distribución espacial, dieciocho hoteles-condohoteles se ubicaron en la porción de Cabo San Lucas, trece en la de San José del Cabo y once en el Corredor Intermedio y, por lo que respecta a las cadenas de condominios, trece se localizaron en la primera, veintidós en la segunda y cinco en la tercera (Figura 3.4). Por el número de unidades de hospedaje en hoteles-condohoteles, Cabo San Lucas tuvo 2,340, San José del Cabo 1,280 y el Corredor Intermedio 1,306; los condominios reportaron 1,378, 1,351, y 593, respectivamente (FONATUR, 1998e).

En 1997, el 22% de los hoteles del CTLC fueron Clase Especial y Gran Turismo que representaron el 30% de todas las unidades de hospedaje, si a esto se suma la categoría de cinco estrellas, los porcentajes se elevan, para el caso de los hoteles, a un 50% y las unidades al 80% (Figuras 3.4 y 3.5). Dos consideraciones resultan de lo anterior, la primera es que el hospedaje del CTLC destaca por tener, en proporción, la mayor oferta hotelera de nivel muy alto en todo el país, situación que, a su vez, corrobora la elevada capacidad de gasto que tienen los visitantes. Por otra parte, se evidencia que el tamaño de los hoteles es tan grande que tan sólo veinte, contienen el 80% de la oferta real de hospedaje, mismos que son los centros organizadores de la actividad turística local y los de mayor impacto económico. A modo de ejemplificar las ganancias que un gran hotel obtiene por concepto de hospedaje, se puede mencionar que en un establecimiento en el Corredor Intermedio con 300 habitaciones, el costo unitario puede oscilar entre 500 y 800 dólares, lo que con un porcentaje de ocupación del 90% en temporada alta, puede representar un ingreso potencial de 175,500 dólares por día.

Dentro del CTLC, la oferta de unidades de hospedaje, por categoría, se distribuyó de la siguiente manera (Figura 3.6):

- a. *Clase especial y gran turismo*. Solamente tuvieron establecimientos de este tipo el Corredor Intermedio y Cabo San Lucas, el primero concentró 1,020 unidades de hospedaje y el segundo 414; las otras partes del corredor no figuran a este respecto, así, es evidente que en el Corredor Intermedio el turismo se consolida como de elite.
- b. *Cinco estrellas*. En este rango, dirigido al turismo de alto nivel, Cabo San Lucas ofertó 1,602 unidades, la mayor cantidad del corredor, seguido, con 521, por San José del Cabo y, finalmente, el Corredor Intermedio reportó 246.
- c. *Cuatro estrellas y menos*. San José del Cabo tuvo la mayor oferta, 759 unidades, seguido, con 324, por Cabo San Lucas y, por último, el Corredor Intermedio sólo tuvo 40. La primacía a este respecto la mantiene San José del Cabo que, por su tipo de hospedaje, cubre más bien un nivel medio, en el contexto del turismo recibido en el CTLC; por otra parte, los hoteles de este tipo, existentes en Cabo San Lucas, se ubican fuera de la zona costera, la cual sólo alberga hoteles de cinco estrellas o más. Por último, el Corredor Intermedio casi no participa en esta categoría y tampoco mantiene el predominio en cinco estrellas, de modo que una vez más se confirma esta zona como la de más alto nivel.



23°

22° 50'

109° 40'

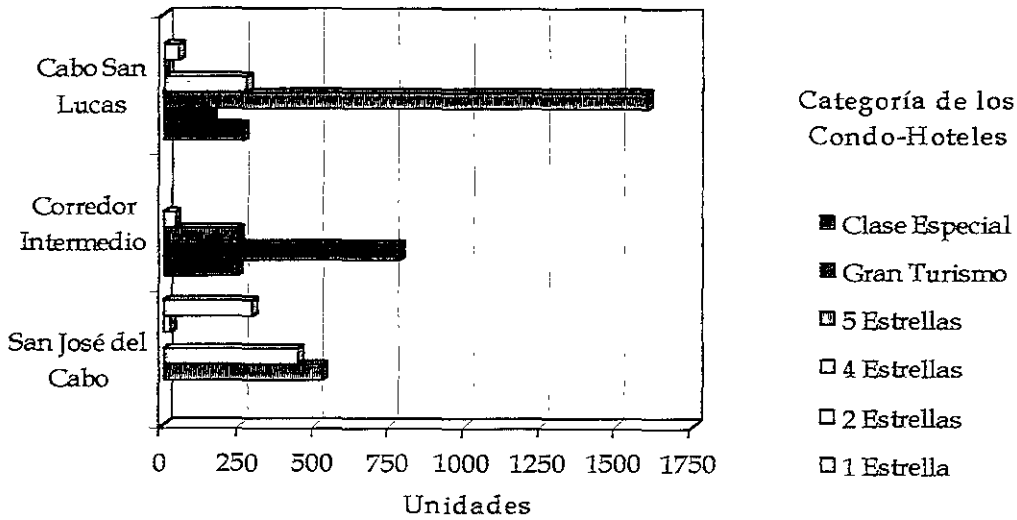
condominios privados y en tiempos compartidos; el CTLC tenía, en 1997, 3.332 unidades en estos rubros pero, tan sólo con los megaproyectos de Cabo del Sol, Cabo Real, Palmilla, San Lucas Country Club, Marina San Lucas, la cifra casi se triplicará, pues se situará en 8,667 unidades (*Ibidem*). El ritmo de crecimiento es inusitado, especialmente en condominios privados y tiempos compartidos<sup>29</sup> que, muy pronto, se constituirán como las formas mayoritarias de hospedaje, consumidas por el turismo de alto poder adquisitivo.

En las formas de hospedaje tradicional, basado en la hotelería, el turista tiene cierta libertad para decidir el tiempo y el sitio para emplazarse, ello provoca un problema relativo a los hoteleros, ya que deben invertir importantes recursos para manejar una eficiente estrategia publicitaria que permita una fuerte penetración a escala mundial, con el fin de mantener una ocupación mínima a lo largo del año en sus sitios de inversión. Esta situación se puede modificar a través del tiempo compartido, el cual se ha convertido en una nueva estrategia para anclar turistas a una misma zona, o a varias, pero siempre de un mismo corporativo, de modo que, por el ritmo de extraordinario crecimiento mostrado en el CTLC, se ha constituido como uno de los negocios más jugosos que, en 1996, generó 115 millones de dólares (Miner, 1997).

Los negociantes de tiempos compartidos (corporativos transnacionales poseedores de terrenos en fideicomiso) basan su éxito, en el sentido de pertenencia que son capaces de generar en los turistas; éstos, bajo una apreciación subjetiva, se sienten dueños de un apartamento durante una o más semanas, pagado a modo de una renta diferida a lo largo del año y durante un



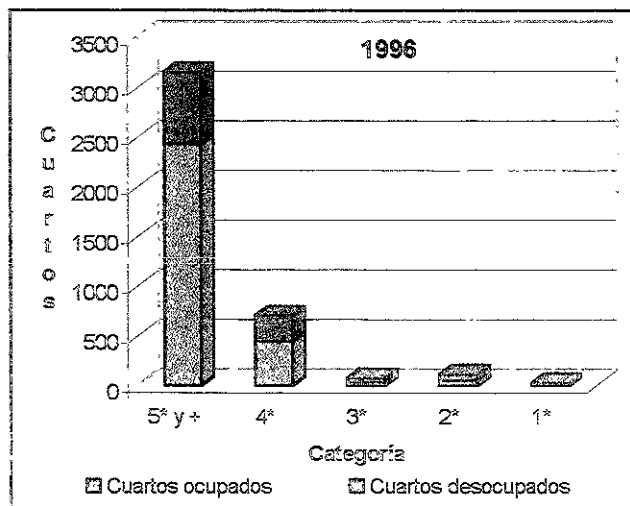
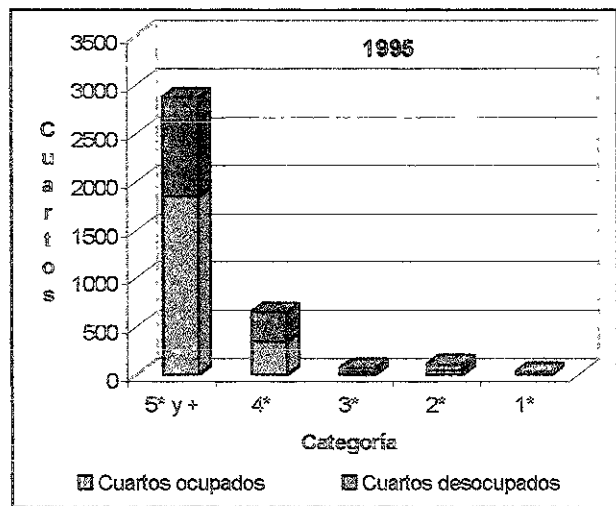
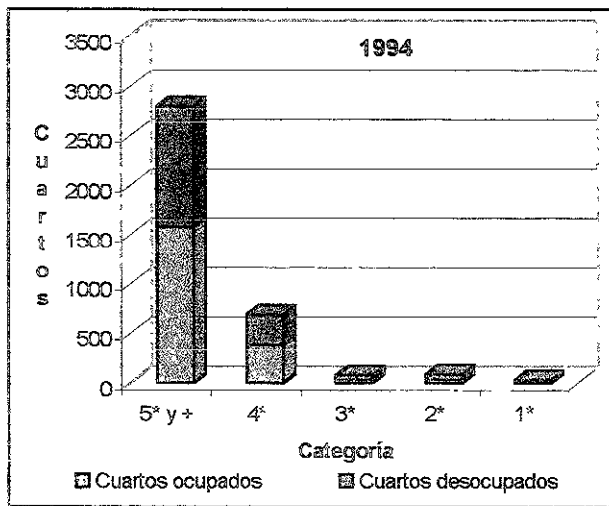
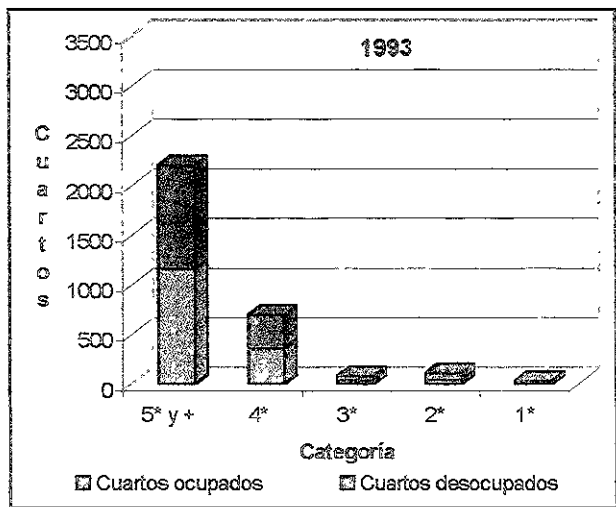
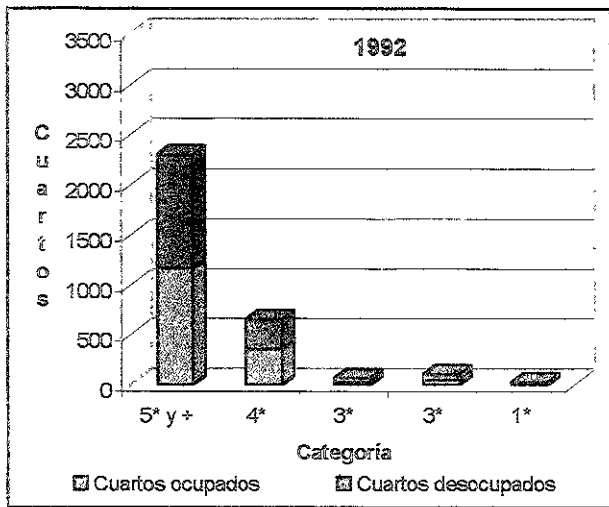
**Figura 3.6. CTLC: Unidades de hospedaje por categoría, 1997**



Fuente: Elaboración propia con base en FONATUR, 1998e.

Si se considera el crecimiento sostenido y los futuros proyectos para la recepción de turistas, no cabe duda que el CTLC se mantendrá por mucho tiempo en calidad de tener la oferta de alojamiento de mayor nivel. Así, en los primeros años del presente milenio, tan sólo en los megaproyectos de Cabo del Sol, Cabo Real, Punta Ballena y FONATUR-San José del Cabo, habrá ocho hoteles de Clase Especial y Gran Turismo, de éstos, los seis que se emplazarán en Cabo del Sol y Cabo Real –únicos que han indicado el número de unidades de que se constituirán- sumarán 3,325 nuevas unidades de hospedaje que, sin contar otros hoteles de las mismas u otras categorías, duplicarán, en los cinco años siguientes a 1998, la oferta del alojamiento del corredor (FONATUR, 1997e y 1998a). La misma tendencia se presentará en un período similar en los lotes residenciales,

Figura 3.5. CTLC: Capacidad hotelera por categoría, 1992-1996



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Turismo, 1997.

lapso de veinte años, al final del cual dejan de ser dueños de algo que, en un sentido estricto, nunca lo fueron. Evidentemente, el comprador tiene la opción de decidir si ocupa o no el espacio, lo cual no le exime de su pago obligado; si no asiste a su tiempo compartido, los administradores se benefician, en tanto que ahorran en insumos y mantenimiento pero, por lo general, esto no ocurre. Los turistas vuelven una y otra vez, de modo que quedan atrapados a un mismo sitio de hospedaje y con ello, los verdaderos dueños del negocio mantienen un porcentaje de ocupación del 90% promedio anual, cifra sin precedentes en la historia del hospedaje de litoral en México que, al menos en los Centros Integralmente Planeados (CIP), es del orden del 50% promedio anual (FONATUR 1997a). Visto de este modo, los tiempos compartidos son una especie de hotel rentado *a priori* y en donde el inversionista no pierde su propiedad, pero sí la mantiene enajenada todo el tiempo, como si fuera un hotel que tiene garantizada su ocupación por varias familias en un lapso de veinte años.

La presencia de los estadounidenses es cada vez mayor en el CTLC y, de esta manera, la soberanía nacional pierde terreno frente a los intereses extranjeros, tal como Cabral (*op. cit.*), Ortíz (*op. cit.*) y Varela (1998) lo han apuntado. Pero esto es sólo la punta del problema, ya que el hospedaje compartido representa sólo el 40% (1323) del total de unidades en condominio registradas (3322); así, el 60% restante corresponde a condominios privados, con dueños legítimos extranjeros con fuerte injerencia en la zona (Villanueva, 1998). La compañía norteamericana Steven Miner Research & Appraisal reconoce que "en esta zona –el tiempo compartido– es esencialmente una industria de exportación" ya que de las 26,500

familias que, en 1996, quedaron registradas como las propietarias, el 96.7% fueron de origen extranjero y en abrumadora mayoría estadounidenses (Miner, 1997:1).

Para la Asociación Sudcaliforniana de Desarrolladores de Tiempo Compartido (ASUDESTICO), este negocio ha tenido un éxito total en el CTLC, ya que las familias usuarias mantuvieron durante 1996 un incremento de 505% en su recurrencia que, en ese momento, representó una atracción anual de 1,200 turistas en esta forma de hospedaje. Lo anterior, unido al hecho de que los tiempos compartidos atraen a las familias de los más elevados niveles de ingreso<sup>30</sup>, permite inferir que estos turistas ejercen fuertes gastos en la zona, estimados en 483.2 millones de pesos promedio anual; sin embargo, el perfil de este tipo de visitantes se apega a un patrón de consumo de alto nivel que es ofertado dentro de los propios megaproyectos transnacionales, de manera que no se puede hablar de una derrama económica en la región. En la estrategia de ventas de los tiempos compartidos, la mercadotecnia tiene un papel sumamente importante y debe tener una fuerte penetración, así, resulta interesante el hecho de que los gastos por mercadotecnia dupliquen a los gastos por construcción, por ejemplo, en 1996, se erogaron, por el primer concepto, 318.5 millones de pesos, en contraste, sólo se gastaron 172.2 millones de pesos por el segundo (*ibidem*).

### **3.5. Uso y valor del suelo: segregación espacial en el CTLC**

En el CTLC se tienen declarados, de acuerdo con el gobierno municipal, cuatro grandes grupos de uso del suelo, en donde el turismo es el eje principal y causa de una profunda segregación espacial:

- a) El **urbano** es el más importante para el CTLC, pues estos espacios actúan como puntos de oferta y control de bienes y servicios. Aunque resulta fácil determinar los polígonos urbanos del CTLC (San José del Cabo y Cabo San Lucas), el uso de suelo urbano no sólo se limita a estos espacios, ya que en el Corredor Intermedio hay una serie de complejos turísticos y fraccionamientos que, aunque aún no se fusionan entre sí ni entre dichas ciudades, ya muestran características de urbanización que permiten incorporar al Corredor Intermedio en este uso del suelo.
- b) El **rural**, sólo se tiene en la porción de San José del Cabo, en una parte de la cuenca del valle del mismo nombre.
- c) Dos **áreas naturales protegidas**, una en San José del Cabo y otra en Cabo San Lucas.
- d) El resto, que no tienen alguna de las ocupaciones mencionadas, corresponde con las **reservas territoriales**, pueden ser de propiedad privada o gubernamental, pero están sujetas desde noviembre de 1994, a diferentes usos determinados por los gobiernos federal y estatal, a través del Plan de Desarrollo Urbano de San José del Cabo-Cabo San Lucas, BCS, pero siempre, el turismo figura como el uso prioritario:

El objetivo central del presente Plan, es el de normar y controlar el desarrollo urbano y turístico de los centros de población y del corredor turístico, generando las condiciones básicas para que cumpla la **función turística** que le ha sido asignada para alojar importantes incrementos de población y actividades económicas en la parte sur del Estado de California Sur (Gobierno del Municipio de Los Cabos, 1994: 6).

La disposición en la utilización del suelo que genera la actividad turística ha llevado a una diferenciación y segregación extrema del espacio, típica de los

centros turísticos de litoral, sobre todo en los CIP, tal como lo han demostrado García (1977) y Hiernaux (1989b) en sus estudios sobre Cancún, así como Carrascal (1975a), Bravo (1994) e Islas (1989) al tratar el caso de Ixtapa-Zihuatanejo. En el caso del CTLC, es evidente que la elaboración de los planes maestros de FONATUR, las fuerzas del mercado y de especulación del suelo, así como los propios planes de desarrollo local y municipal, son algunos de los actores de la segregación; sin embargo, es muy interesante observar que a ello se suman barreras naturales y artificiales que dividen en dos porciones el CTLC: la primera, en su mayoría turística, es privilegiada por la dotación de infraestructura y servicios; la segunda, correspondiente con extensas áreas habitacionales de la población local de ingresos medios o bajos, es marginal, con deficiencias o carencia total de equipamiento urbano, tal como se tratará en los próximos párrafos.

### 3.5.1. Uso y valor del suelo en Cabo San Lucas: segregación territorial

Las barreras naturales y artificiales que, en la porción de Cabo San Lucas, dividen el espacio turístico del no-turístico son: los cerros El Rodadero, Prieto y Colorado, que forman una barrera con dirección oeste-este, por la parte noreste de las dos últimas elevaciones, sus piedemonte limitan con el centro de Cabo San Lucas. El centro del fundo legal en donde se ubican en forma muy cerrada varios edificios públicos y privados limitan, por su parte sur, con el Bulevar Turístico; por último, al este del bulevar antes mencionado, hay un predio federal y otro que corresponde al megaproyecto Cabo San Lucas Country Club, el cual se extiende sobre la carretera hacia el norte, por más de diez kilómetros. Así, en su conjunto,

estos elementos forman una especie de arco que divide en forma clara a la ciudad de Cabo San Lucas, de la siguiente manera (Ver figura 3.2.B):

- A. Al sur de este arco, en una franja de entre cinco y diez kilómetros que corre paralela al mar, se localizan las colonias de más alto nivel y valor turístico, tales como Colinas de Cabo Baja, Jazmines, Balcones, Pedregal y Pedregalito, con vista al Océano Pacífico y, en el caso de las dos últimas, también al Golfo de California; un poco más al este se localiza la zona de los predios fideicomisados por FONATUR-Cabo San Lucas y tres colonias del centro de la ciudad de Cabo San Lucas: Centro, Idelfonso Green y Juárez. En la zona de El Médano -bahía de Cabo San Lucas-, está la parte del CTLC más intensamente ocupada por construcciones turísticas y de alto nivel: hoteles, restaurantes, bares, fraccionamientos, *trailer parks*, etc. En las dos últimas porciones, el uso del suelo se caracteriza por estar ocupado con intensidad por los negocios relacionados con la actividad comercial y de servicios enfocados al turismo, por otra parte, del centro de la ciudad se desprenden, en forma radial, las calles de Matamoros, Ocampo, Zaragoza, Morelos y Leona Vicario, con negocios que atienden las necesidades locales y en donde se tiene una importante dinámica comercial y de servicios dentro del corredor.
- B. Al norte y noreste de la porción anterior se encuentra el resto de la ciudad la cual se expande a hacia los piedemontes de la sierra La Laguna. Esta parte de la localidad es un ejemplo ilustrativo de un área suburbana no planeada, carente de servicios y en crecimiento acelerado, con una expansión física que sigue la forma de un abanico que se abre cada vez más hacia el norte y que rebasará, en unos años más, los límites de ocupación humana impuestos en el

Plan de Desarrollo Urbano de San José del Cabo-Cabo San Lucas, pues los nuevos inmigrantes hacen una fuerte presión del suelo en esta parte, ya que llegan a establecerse a modo de paracaidistas en estas partes marginadas, hacia donde el gobierno municipal es incapaz de mantener un control. En esta forma, pasado un tiempo, los inmigrantes establecidos son imán que atrae a nuevos pobladores ilegales y así sucesivamente.

El nuevo crecimiento de la ciudad se presenta sobre las tres vías carreteras que parten de Cabo San Lucas (Figura 3.2.B):

- A. En terrenos adyacentes a la carretera asfaltada de cuatro carriles que se dirige a San José del Cabo, crece la parte turística y habitacional de alto nivel, justo en la zona de El Médano en la Bahía de Cabo San Lucas, caracterizada por tener la mayor densidad de establecimientos turísticos del CTLC.
- B. Hacia el noroeste, cerca de la carretera asfaltada que, paralela a la costa se dirige a Todos Santos, tienden a ubicarse colonias con casas habitación de clase trabajadora que puede adquirir propiedades bajo un régimen legal en la tenencia de la tierra; la mayoría son de interés social, creadas por FIRETT, CODEPA e INFONAVIT, aunque en fechas recientes surgió el Fraccionamiento Cabo Hills, dirigido a la clase media.
- C. Al norte, en una carretera que parte de Cabo San Lucas y llega a la aeropista de esta misma localidad, se localizan las nuevas colonias de paracaidistas, caracterizadas por tener las viviendas de más bajo nivel de urbanización respecto al promedio observado en la ciudad de Cabo San Lucas; una de ellas, Colonia del Sol, es un conglomerado irregular de más de 2,500



habitantes, con una carencia casi total de drenaje y agua potable en las viviendas.

La expansión acelerada de la actividad turística ha convertido a varios terrenos del CTLC en sitios estratégicos, así, se ha acentuado una exagerada especulación del suelo que ha llevado a valores poco usuales en el ámbito nacional. De acuerdo con la consulta de diferentes publicaciones asociadas con la venta de bienes raíces y de los valores catastrales<sup>31</sup>, así como de un trabajo de campo que consistió en asistir a las inmobiliarias, se determinó que en Cabo San Lucas se encuentran los sitios con el valor más elevado del CTLC<sup>32</sup>.

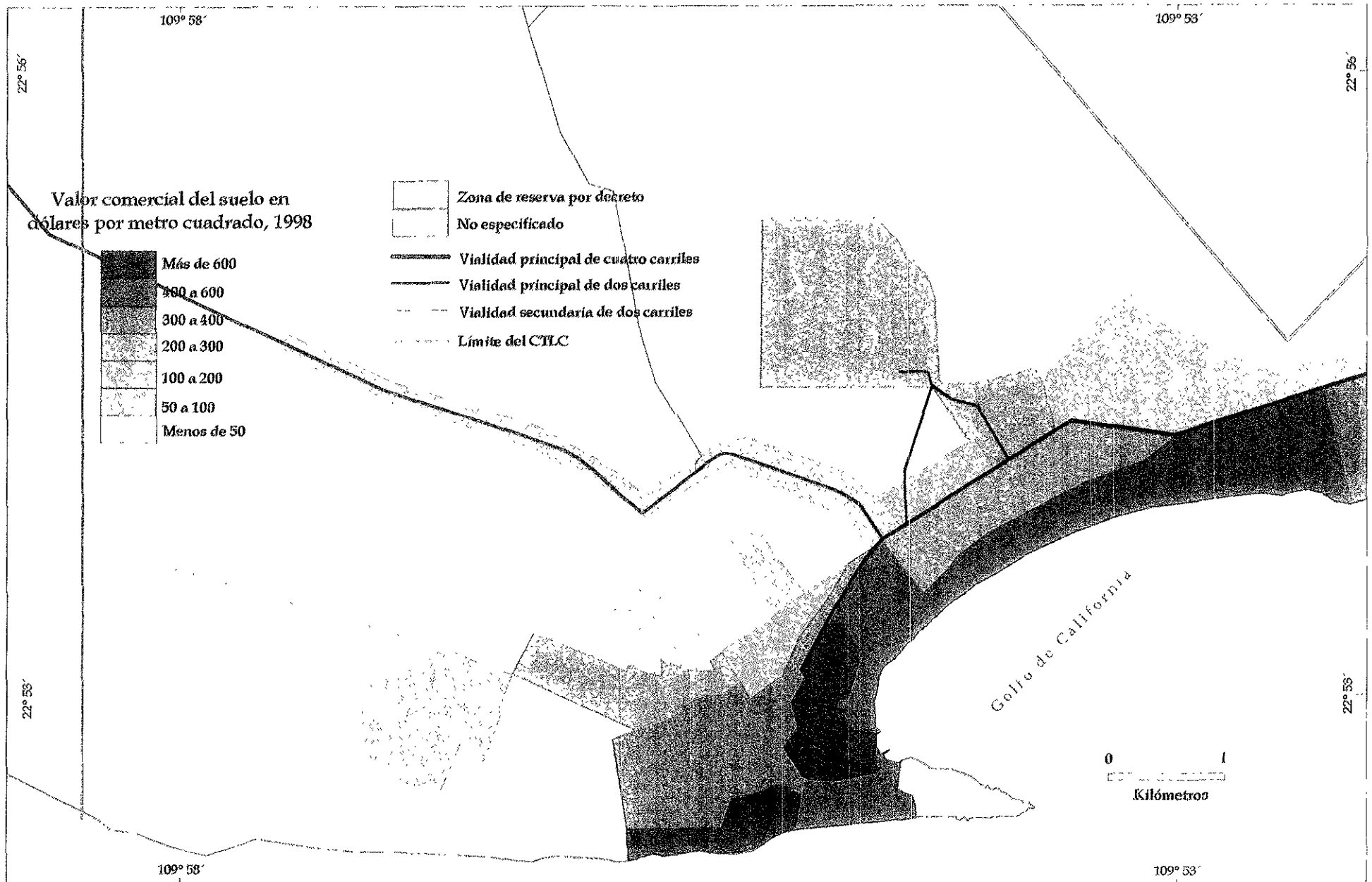
El Pedregal, de acuerdo con sus condiciones privilegiadas de infraestructura, cercanía a la marina, así como las excelentes vistas al Océano Pacífico y Golfo de California, fue el sitio de más valor por metro cuadrado que, en 1998, llegó a los 640 dólares, a éste, siguieron los predios fideicomisados por FONATUR de Cabo San Lucas que, ya administrados por la propiedad privada, alcanzaron 620 dólares (Figura 3.7.A). Después, el valor disminuye en la franja costera de ocupación hotelera, en donde el metro cuadrado alcanza valores del orden de 462 dólares, luego, en el Bulevar Turístico, sede de los locales de diversión nocturna, el precio es de 385 dólares; finalmente, en la franja que corre paralela a la costera el valor es de 230 dólares. El resto de terrenos tienen un valor que se sitúa bajo los 100 dólares, así, fraccionamientos turísticos importantes, con vistas hacia el Pacífico, pero a unos veinte kilómetros al oeste del centro de Cabo San Lucas, alcanzan entre 30 y 50 dólares y en las colonias populares del norte de la ciudad, como en la Colonia del Sol, el metro vale 6 dólares (Figura 3.7.A).

Al considerar el suelo construido, los precios por metro cuadrado se elevan en El Pedregal a unos 1,600 dólares. Esto se evidencia en las diferentes ofertas que se publican en medios dirigidos al público extranjero, ejemplo de ello es el anuncio siguiente: "Three bedroom, three and half bathroom 350 square metre (3812 sq.ft.) furnished two storey home in the exclusive **Pedregal** area of Cabo San Lucas. Pool and tennis court for \$550,000" (Conway, 1996: 85).

Un tipo de suelo muy especial en Cabo San Lucas, es el área natural protegida Zona de Refugio Submarino de Flora, Fauna y Condiciones Ecológicas de Fondo que, decretada por el poder federal el 29 de noviembre de 1973 (Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, 1973), es la reserva más antigua de Baja California Sur. Tiene una extensión de 3,876 hectáreas y ocupa los predios marinos aledaños a la Bahía de San Lucas (Figura 3.7.A). La riqueza marina de esta zona fue mermada por las compañías pesqueras nacionales y extranjeras, situación que llevó a determinar su conservación; sin embargo, el intenso uso por parte del turismo, como el de la pesca deportiva, ha llevado a la baja especies y a la contaminación de la bahía, tal como lo reconoce el gobierno estatal:

No se conoce alguna actividad encaminada a su protección; este lugar más bien ha sido aprovechado turísticamente sin importar el impacto que esta actividad genera, además de que se tienen el conocimiento del tráfico ilegal de especies de peces de ornato endémicas, por parte de embarcaciones extranjeras sin que ninguna autoridad federal intervenga (Instituto Nacional de Ecología, 1991).

Figura 3.7.A. Valor del suelo en Cabo San Lucas, 1997-1998



Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida en campo, 1997 y 1998.

### 3.5.2. Uso y valor del suelo en San José del Cabo: segregación territorial

En la porción de San José del Cabo, se evidencian los siguientes usos del suelo (Figura 3.2.A):

- A. El **urbano**, se extiende desde Costa Azul hasta el Aeropuerto Internacional de Los Cabos, en la llamada Ciudad Lineal.
- B. El **rural**, ubicado entre la Ciudad Lineal y la Sierra La Trinidad
- C. Existe también una **zona sujeta a conservación**, que abarca los palmerales y el Estero de San José.
- D. Por último, alrededor de los usos anteriores, se tienen las **reservas territoriales** que han quedado delimitadas en el Plan de Desarrollo Urbano de San José del Cabo-Cabo San Lucas, para usos diversos en un futuro.

En el caso del suelo urbano, al igual que en Cabo San Lucas, en San José del Cabo también se evidencia la segregación espacial impuesta por la actividad turística; sin embargo, a diferencia de la primera ciudad, la distribución que FONATUR hizo en su predio de San José del Cabo a fines de los años setenta, determinó el uso ulterior del suelo, así, el límite norte de su fideicomiso marca el final de la zona turística. En esta forma, se han constituido las siguientes agrupaciones territoriales:

- A. Al sur de dicho límite se distinguen cuatro variantes en el uso del suelo turístico (Figura 3.2.A):
  1. Una franja costera, sede de la mayor cantidad de hoteles con que cuenta San José del Cabo.

2. Al norte de ésta y en límite con la carretera y el Cerro del Vigía, se ubican las zonas habitacionales y de infraestructura turística de alto nivel.
  3. Entre ésta y la línea antes mencionada, se encuentra el casco viejo de la ciudad, en donde predomina un intensivo uso comercial y de servicios dirigidos a los turistas, especialmente en el Bulevar Mijares, las Calles de Zaragoza y Manuel Doblado, así como en la carretera, tanto en dirección a Cabo San Lucas como al Aeropuerto Internacional de Los Cabos.
  4. Por último, al poniente de esta vía terrestre, se encuentra la zona habitacional en donde vive población que corresponde con una clase socioeconómica media, las colonias que la conforman fueron habilitadas por FONATUR y, en consecuencia, cuentan con un completo equipamiento urbano.
- B. Al norte, y a lo largo del margen occidental del afluente principal de la cuenca de San José, la carretera ha sido el factor de expansión y unión de varias localidades que dieron lugar a la Ciudad Lineal. Al ser este sitio, junto con la porción norte de Cabo San Lucas, los únicos lugares a donde la población inmigrante puede ocupar terrenos para establecerse, su crecimiento ha sido acelerado y desordenado, pero nunca se ha extendido demasiado lejos de la carretera, lo cual obedece a dos motivos: el primero, que al oriente limita con zonas de la reserva del polígono del estero de San José y con los terrenos agrícolas ejidales y, el segundo, que en la parte poniente de la carretera el terreno es agreste, además, de acuerdo con el Plan de Desarrollo Urbano de Cabo San Lucas-San José del Cabo, el gobierno municipal no tiene contemplado dotar de servicios a esas partes. Pese a que

el uso del suelo en esta zona es habitacional ocupado por población trabajadora de muy bajo nivel de ingresos, se detectó que a lo largo de la carretera se tiene una enorme actividad comercial y de servicios enfocados, en muchos casos, a la actividad turística, ello se debe a que el tráfico de turistas, provenientes del aeropuerto internacional, incentiva este uso.

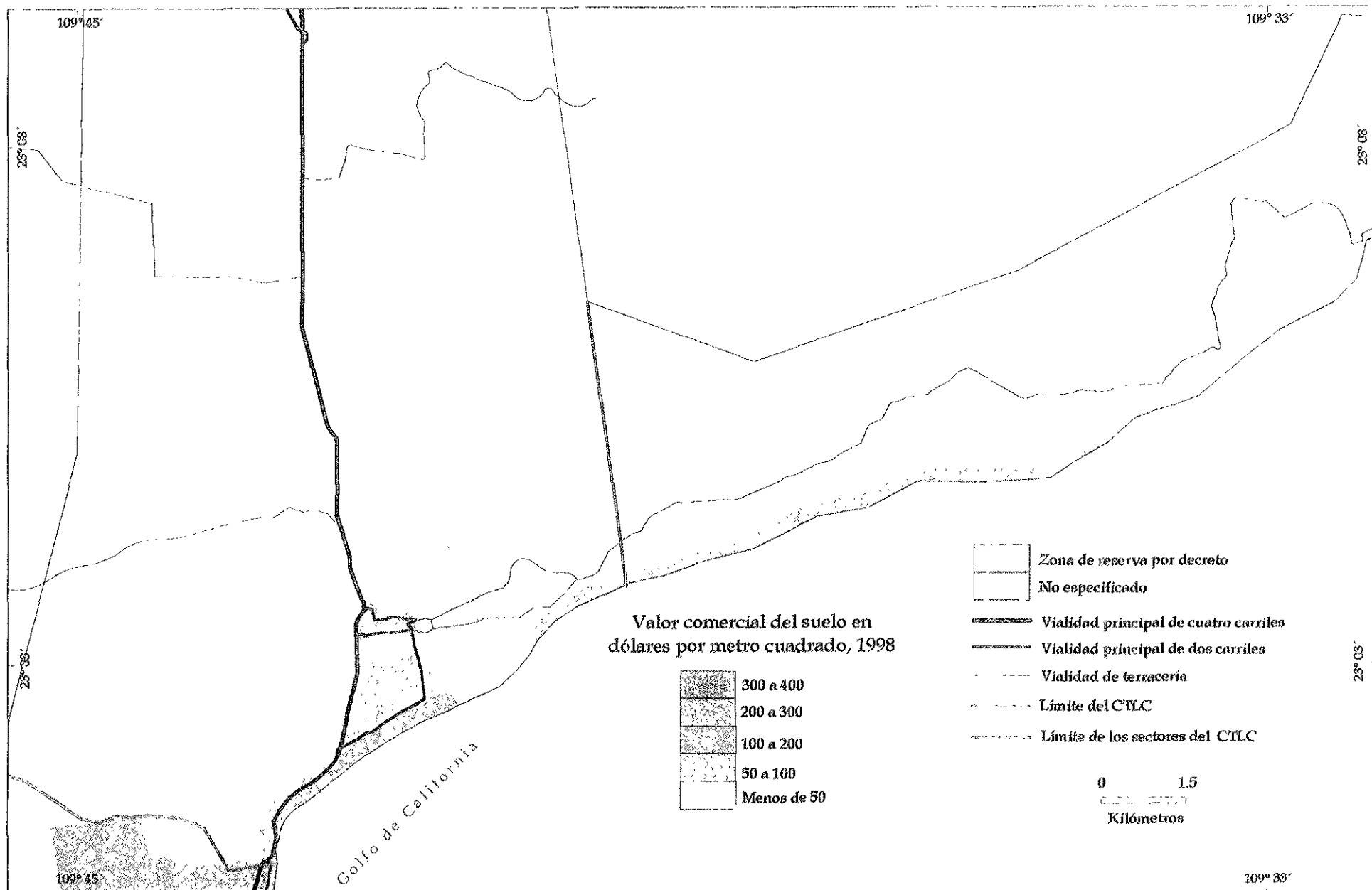
En San José del Cabo, el crecimiento de la actividad turística no ha sido tan espectacular como en Cabo San Lucas, en consecuencia, ello se refleja en una especulación y valor menor del suelo. Así, la franja litoral adyacente a la Zona Federal Marítimo Terrestre, receptáculo de varios hoteles de cinco estrellas, alcanza un valor de 120 dólares el metro cuadrado; en forma subsecuente, el valor del suelo disminuye hacia el centro de San José: en el Bulevar Mijares, las calles de Ignacio Zaragoza y Manuel Doblado, tal cifra oscila entre los 50 y 80 dólares, cotización aún alta (Figura 3.7.B). En los terrenos limítrofes con la carretera de cuatro carriles, en el tramo correspondiente a la porción media de San José del Cabo, la dinámica actividad comercial y de servicios, elevan el valor del suelo hasta a 14 dólares, pero de inmediato, en los terrenos que no colindan con esta vía, el valor se deprecia hasta alcanzar no más de cuatro o cinco dólares (Figura 3.7.B).

En el contexto del CTLC, aunque el valor del suelo *per se* no es tan elevado en San José del Cabo, al tratarse de propiedades construidas, la situación cambia en forma sustancial; así, las residencias particulares ubicadas en la zona turística pueden alcanzar un valor muy alto, debido a que la infraestructura creada por FONATUR ha permitido formar, a lo largo del famoso Paseo Finisterra, una zona

habitacional tan exclusiva como El Pedregal, de modo que en estas colonias se pueden encontrar ofertas como la siguiente: "Three bedroom, four and a half bathroom fully furnished 440 square metre (4792 sq.ft.) home in San José del Cabo with ocean view and two car parking. Owner will take 50% down with balance over three years. Selling price of \$595,000." (Conway, 1996: 84).

En cuanto al uso del suelo de áreas protegidas, el Estero de San José es la única porción de este tipo y, a diferencia del Refugio Submarino de Cabo San Lucas, fue creada a iniciativa del Gobierno del Estado de Baja California Sur (1994), justo cuando la actividad turística había alterado significativamente la enorme riqueza biológica del sitio. El estero tiene un total de 486 hectáreas, de las cuales, 36 corresponden a la zona núcleo, en donde está el cuerpo de agua superficial y 449 a la zona de amortiguamiento (Figura 3.2.A y 3.7.B). El uso de su suelo está normado por el Plan de Manejo del Estero de San José, el cual fue concebido por un equipo interdisciplinario de la Universidad Autónoma de Baja California Sur, y aprobado por el gobierno del estado; sin embargo, se considera que hay gran laxitud en el plan, pues en él se permite la utilización turística en diferentes porciones de la reserva que presentan un fuerte impacto causado por ésta misma actividad (UABCS, 1996). A lo anterior se debe considerar que, de acuerdo con las visitas de campo realizadas al Estero de San José, no existe una vigilancia continua y el ganado, proveniente de las zonas rurales del norte, penetra para pastar hasta la zona núcleo.

Figura 3.7.B. Valor del suelo en San José del Cabo y el Corredor Extremo, 1997-1998



Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida en campo, 1997 y 1998.



### 3.5.3. Uso y valor del suelo en el Corredor Intermedio: segregación territorial

El corredor es ya de propiedad privada en su totalidad y su uso es exclusivamente turístico, sin embargo, aprovecha la ventaja de la presencia de las ciudades que lo limitan en cuanto a mano de obra, adquisición de algunos bienes y contratación de servicios, así, no requiere destinar espacios de tipo industrial, ni habitacional, para la población local. Aún cuando en la actualidad esta zona no contiene el mayor número de hoteles, sí posee los más grandes de todo el CTLIC, tras éstos, los campos de golf se extienden más allá de la carretera, sobre la que se han construido extensos puentes que permiten darle continuidad a los prados. Alrededor de los hoteles y campos de golf ya se han edificado varios fraccionamientos turísticos, pero la mayoría apenas está en fase de planeación; así, los proyectos que serán edificados en los próximos años hacen prever que, las ahora construcciones aisladas, se conurbarán hacia Cabo San Lucas y San José del Cabo (Figura 3.2.C).

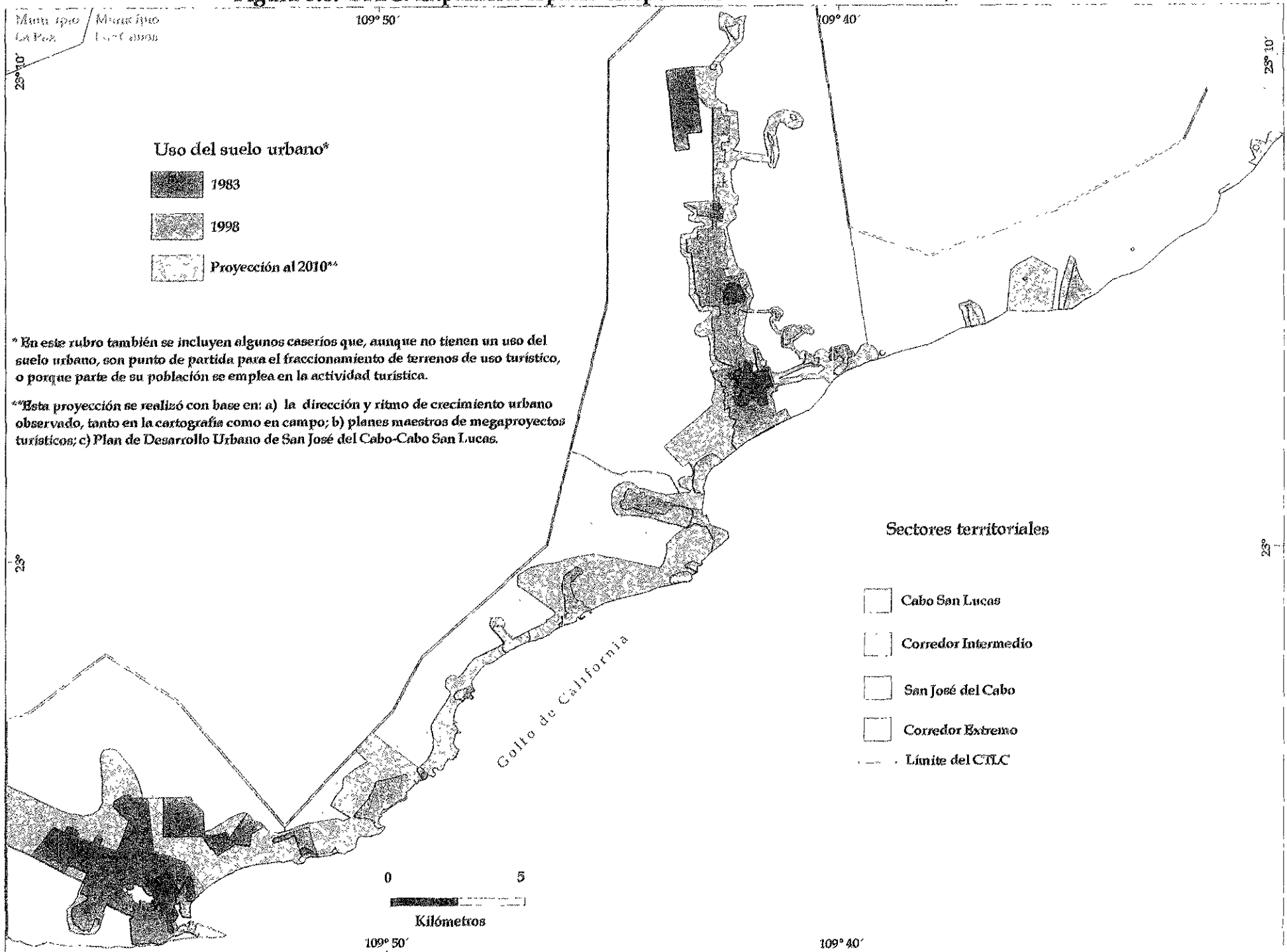
Los terrenos que se encuentran en el Corredor Intermedio, entre la carretera y la Zona Federal Marítimo Terrestre, tienen un valor que oscila entre los 100 y 300 dólares. Aunque las cifras anteriores son menores a las de San Lucas, y similares a las de San José, en realidad se trata de precios muy altos, si se considera que los terrenos aún están poco ocupados y que tienen grandes dimensiones. Por otra parte, la gran penetración de la iniciativa transnacional a la zona, brinda pronósticos favorables de expansión turística, lo que ha llevado, a su vez, a una fuerte especulación en el valor del suelo y, en consecuencia, hay una enorme dinámica de compra-venta que eleva los precios de predios, que pueden ser de

Diseminados en el "corredor" que une estos extremos encontramos por lo menos diez desarrollos privados como Palmilla, Santa Carmela, Cerro Colorado, Cabo Bello y Punta Ballena con más de mil lotes individuales, muchos de ellos ya vendidos o construidos. Aunque no siguen temas arquitectónicos definidos, estas áreas suelen tener regulaciones, acuerdos y restricciones de construcción que los propietarios están obligados a cumplir.

La fuerza de trabajo para mantener la fiebre de la construcción en el área es importada de otros estados [...]. Las casas parecen brotar como retoños tras una lluvia de dólares. En menos de un año es posible convertir un terreno de medio acre en una residencia con un valor considerablemente mayor a la suma de sus partes. Los estilos arquitectónicos van desde el moderno, hasta el tradicional, pasando por el del sur-oeste americano y el neo-clásico (Callanan, 1998: 50).

De acuerdo con la dinámica espacial del CTLC observada durante el presente capítulo, destaca la tendencia extraordinaria a la expansión del uso del suelo urbano, en tanto que los inversionistas turísticos generan una efervescente ocupación del suelo y la población trabajadora asimila nuevos predios. Así, en 1983, justo cuando la actividad turística masiva del CTLC estaba en ciernes, la extensión urbana fue de 7.10 Km<sup>2</sup>, 2.01% del área total del CTLC; tan sólo cinco años después, en 1998, esta área ocupó 43 Km<sup>2</sup>, lo que representó un 12.28% del total del corredor. Tal situación ha permitido inferir, de acuerdo con las tendencias y los ritmos de crecimiento, los planes de desarrollo urbano local, estatal y nacional, así como los planes maestros de los megaproyectos turísticos que, en una proyección bastante conservadora, la zona urbana del CTLC tendrá, antes del 2010, una extensión de 106 km<sup>2</sup>, lo cual representará casi una tercera parte del CTLC (Figura 3.8). Este ritmo de crecimiento ha rebasado todas las expectativas oficiales y, seguramente, tendrá consecuencias graves en el medio geográfico regional, sobre todo en lo referente al abastecimiento del agua.

Figura 3.8. CTLC: Expansión espacio-temporal del uso del suelo urbano, 1982-2010



## Notas:

1. La mayor parte de la publicidad generada por los diferentes prestadores de servicios turísticos del CTLC, utiliza la imagen de *finisterra*; sin embargo, en sentido estricto, ésta corresponde a las últimas rocas de la bahía de San Lucas y no al resto del corredor.
2. De acuerdo con las entrevistas realizadas a funcionarios de FONATUR-San José del Cabo, se dijo que, del total de asociaciones de guías turísticas, sólo dos pertenecen a la población local, el resto están vinculadas con las cadenas hoteleiras.
3. El Gobierno del Municipio de Los Cabos (1994) ha prohibido las carreras de motocicletas en las playas del CTLC, pues se consideran nocivas al paisaje y a la quietud de la zona; sin embargo, por las ganancias que tal actividad genera, la renta de motos forma parte del abanico de ofertas de diversión en el CTLC, sobre todo, en los médanos del suroeste de Cabo San Lucas.
4. Durante las visitas realizadas al CTLC, varios lugareños, de diferentes niveles socioeconómicos, manifestaron que, en alguna o varias ocasiones, se les obstaculizó o prohibió el ingreso a las playas de los resorts. Esta es una práctica común en varios hoteles de elevadas categorías en diversas partes del país, pese a que ello esté prohibido en la legislación mexicana.
5. En FONATUR se mencionó que, por disposiciones legales del municipio de Los Cabos, los megaproyectos deberían tener sus plantas desaladoras, sin embargo, en esta misma dependencia se aseveró que el municipio cubre el mayor porcentaje de la demanda del líquido, ya sea con agua residual o potable.
6. Con el fin de establecer la importancia que el golf tiene en el CTLC, a continuación se refieren algunas cifras significativas: la inversión ejercida, hasta 1997, fue de más de 60,000 millones de dólares en los cinco campos de golf; el costo por ronda varía entre 110 y 170 dólares y si, como el propio FONATUR indica, "la capacidad teórica de los cinco campos de golf existentes es de 700 jugadores por día" y "el total de rondas anuales jugadas en Los Cabos asciende a más de 172 mil", se puede considerar que, por este concepto, se tiene una ganancia anual de al menos 20 millones de dólares, lo cual coloca al golf como uno de los negocios más rentables en el CTLC (FONATUR, 1997).
7. Aunque en la presente investigación se aborden los atractivos culturales del CTLC, es importante señalar que, de acuerdo con la investigación de campo se detectó que, en su mayoría, los turistas no demandan ni consumen este tipo de atractivos. Esta situación es común en aquellos sitios turístico-litorales que se ciñen al modelo masificado, tal como lo han mostrado Gormsen (1992), Crick (1989) y Rossel (1988).
8. Esto se pudo corroborar durante el trabajo de campo realizado en la zona, en donde se hicieron sentir varias quejas por parte de la población local, debido a la falta de sitios recreativos accesibles a los lugareños.
9. Estos negocios ubicados en el CTLC, aunque pertenecen a las mismas corporaciones transnacionales, no tienen el mismo funcionamiento que otras filiales del país, ya que la permisibilidad en Los Cabos es mayor y el público al que se destinan es muy diferente, sobre todo, porque también asisten menores de edad que tienen libre acceso al alcohol.
10. El concepto de desarrollo es muy utilizado en la jerga jurídico-administrativa de FONATUR, pero éste más bien debiera entenderse como crecimiento económico ya que en sentido estricto, el desarrollo regional propuesto por el gobierno federal mexicano, no se ha logrado (García, 1979).
11. En un artículo periodístico de primera plana en El Universal, Villanueva (1998) hace mención de varios casos, entre ellos, el de un inversionista mexicano desplazado por uno extranjero que, en la playa del Médano, Cabo San Lucas, le disputó un predio de uso comercial.
12. "Se dice que la influencia del Lic. Hugo Cervantes del Río, ex gobernador del Territorio y Secretario de la Presidencia, en el período de gobierno de Echeverría, fue determinante para los desarrollos turísticos y la conversión de Baja California Sur, de territorio a estado" (Davis, 1998: 94).

13. Se han expropiado terrenos que eran de propietarios ejidales o privados locales y en donde se desarrollaban actividades productivas, además, se han registrado varios casos, en Baja California Sur, de conflictos jurídicos generados porque el capital privado, en especial el extranjero, no ha poseído legalmente la tierra y, por lo tanto, los ejidatarios la reclaman (Cabral, 1998; Davis, 1998 y Varela, 1998).
14. Estos hoteles fueron vendidos después, el hotel El Presidente tuvo mejor suerte que el Nuevo Sol, el primero ha cambiado con frecuencia de nombre, en tanto que los dueños son otros: Stouffer Presidente, Forum Resort y, por último, Presidente Intercontinental (Davis, 1998).
15. Después, el fideicomiso se amplió a 50 años, con derecho a ser renovado por otros cincuenta años mas (Cabral, 1998).
16. Existe una gran dispersión de la información referente a los megaproyectos, con dificultad se mencionan cuáles son, su extensión, el plan maestro que los rige y, por supuesto, los inversionistas primarios, pero de acuerdo con la información compilada, se sabe de al menos diez grandes proyectos turísticos: Cabo Bello, Cabo Isle Marina, Cabo San Lucas Country Club, Cabo del Sol, Cabo Real, El Pedregal, FONATAUR-San José del Cabo, Palmilla, Punta Bailena y Santa Carmela.
17. Las cifras aquí manejadas fueron obtenidas de FONATUR, tanto en la Ciudad de México como en San José del Cabo, sin embargo, entre sí varían mucho.
18. Un funcionario de FONATUR-San José del Cabo considera que, en los primeros cinco años del siglo XXI, quedará concluida la primera etapa.
19. Aunque no se puede negar que FONATUR de San José del Cabo ha tenido logros, su nivel de ventas no ha sido tan exitoso como en los otros megaproyectos, sin embargo, no se puede negar que, con la creación y el sostenimiento de parte de la infraestructura del CTLC, ha contribuido en el beneficio de los inversionistas privados.
20. Un caso claro es lo ocurrido con la cadena Fiesta Americana que, tras haber contemplado establecerse en -FONATUR-San José del Cabo, cambió su ubicación hacia el Corredor Intermedio, tal como fue aseverado en las oficinas de FONATUR.
21. A diferencia del fideicomiso FONATUR de San José del Cabo, el de Cabo San Lucas es pequeño, ya que representa el 6.8% del total de terrenos fideicomisados por esta institución en el CTLC, sin embargo, es el que tiene más valor y un éxito inusitado en sus ventas (FONATUR, 1998a).
22. SITUR es un consorcio de capital nacional, relacionado con la inversión turístico-náutica, sin embargo, en Los Cabos sólo tiene un complejo turístico terrestre (Callanan, 1998).
23. Es interesante observar que, en México, este sitio no se promueve en el paquete de bienes raíces, dado que se sobreentiende que no sólo es inaccesible a la mayoría de estadounidenses de altos ingresos, sino a la población mexicana de este estrato económico. A guisa de ejemplo, una casa en El Pedregal, según Conway (1996), tiene un precio muy superior al medio millón de dólares.
24. A modo de ejemplificar el tipo de corporaciones que invierten en el CTLC, se puede mencionar lo siguiente: "Westin Resorts, considerada la mejor cadena hotelera de lujo en el mundo, obtiene jugosas ganancias de sus siete hoteles en México, así, durante 1996 obtuvo ingresos por 130 millones de dólares y ocupó el 10% del mercado doméstico [...] Con sede administrativa en Estados Unidos de América, Westin opera 14 hoteles y Resorts de lujo en Asia; ocho en Canadá; siete en México -Cancún, Puerto Vallarta, Acapulco, Ciudad de México, Los Cabos e Ixtapa-; dos en Guatemala; cinco en Sudamérica; 43 en la Unión americana y diez más están en construcción y serán inaugurados en los próximos dos años" (Ballezá, 1996: 22).
25. La oferta de hospedaje, en el caso del CTLC, ya no presupone sólo las habitaciones para dormir, ahora se han conformado los llamados *resorts*, enormes complejos arquitectónicos que tienen como eje el hospedaje, pero que además brindan múltiples servicios, tales como campo de golf, gimnasios, salones de belleza, *spa*, restaurantes, bares, salones de convenciones, canchas de tenis, etc.

26. Se ha detectado que, en la zona, hay muchos inmigrantes que se hacen pasar por turistas, sin embargo, con los medios existentes, en la actualidad, es imposible determinar cuántos de los extranjeros que permanecen en el CTLC son turistas y cuántos inmigrantes (Cabral, 1998).
27. Los hoteles con calidad turística son aquellos que ofrecen servicios de calidad aceptable para el bienestar del huésped, tales como baño dentro de la habitación, agua corriente, servicio de toallas y jabón, entre otros (Davis, 1998).
28. Por unidad de hospedaje se entiende a los cuartos de hotel, departamentos de tiempos compartidos, villas de los hoteles, etc. La información obtenida sólo fue de los hoteles-condohoteles.
29. El tiempo compartido es una forma de hospedaje al que acceden muchos extranjeros, de modo que su presencia supone la existencia necesaria de un fideicomiso. Así, al considerar que en el extremo sur de la península de Baja California se tiene, en proporción, la mayor cantidad de fideicomisos del país, es entendible que se haya disparado el crecimiento de este tipo de hospedaje en el CTLC.
30. A guisa de ejemplo se puede mencionar que sólo un 6.6% de las familias norteamericanas tienen un ingreso superior a los 100,000 dólares anuales y, sin embargo, casi el 40% de los compradores de tiempos compartidos en el CTLC tiene un ingreso de este tipo (Miner, 1997).
31. De acuerdo con Gómez (1996), son cinco elementos básicos los que determinan el valor del suelo: 1. Valor de mercado del suelo, 2. Segmentación del mercado inmobiliario, 3. Zonas homogéneas, 4. Infraestructura de los servicios públicos y 5. Atributos ambientales específicos. Con estos elementos se puede obtener el valor catastral; a este respecto, parte de la información aquí utilizada fue proporcionada por el catastro del municipio de Los Cabos.
32. Cabo San Lucas tiene mayor dinámica económica que San José del Cabo, tal situación ha llevado a algunos sectores de Cabo San Lucas a plantear que la cabecera municipal debiera ubicarse en esta localidad; sin embargo, no se puede negar que el sector territorial de San José del Cabo soporta parte importante de los servicios de todo el CTLC, tal como ocurre con el abastecimiento del agua potable.

---

**CANALES ESPACIALES DE ARTICULACIÓN Y  
FLUJOS DEL TURISMO EN EL CORREDOR TURÍSTICO  
LOS CABOS (CTLC)**

El CTLC fue, desde mediados del siglo XX, el único centro turístico litoral que combinó dos elementos claves en su articulación espacial: el aislamiento total de poblaciones regional o nacionalmente importantes (sobre todo de la parte continental) y la recepción de turistas con alto poder económico. Ambos elementos fueron cruciales si se considera que varios visitantes a Los Cabos, poseedores de medios de transporte propios, podían vencer con facilidad la fricción del espacio peninsular; de este modo, se sostuvo una creciente dinámica económica basada en el esquema prototipo de enclave turístico<sup>1</sup> tercermundista que, con excepción de la mano de obra no-calificada, se caracteriza por mantener ligas sólidas fuera del país de inserción, sin beneficios al territorio contiguo.

Los canales de comunicación creados hacia el CTLC son muy largos y cerrados, circunstancia que lo diferencian del resto de emplazamientos turísticos costeros

del país; en otros sitios litorales, pese a que están dirigidos al turismo extranjero como el caso de Cancún, tienen mayores ligas con el territorio nacional por la continuidad física que permite un contacto mayor con las ciudades más importantes de México. En Los Cabos, los vínculos nacionales se dificultan; así, se crean ligas que tienen una forma radial en donde el centro lo ocupa el propio CTLC y el final de la recta coincide con las metrópolis que, por lo general, se asientan en Estados Unidos de América.

En este contexto de relaciones, el turismo en Los Cabos, al igual que en otros centros turísticos de litoral en México, al hallarse inserto en el sistema económico capitalista, mantiene relaciones muy similares a las del tipo industrial maquilador<sup>2</sup>. La población regional mexicana no determina la organización del sector, de modo que es el gran capital quien estructura desde el exterior su funcionamiento, caracterizado por ser altamente estandarizado.

#### **4.1. Canales espaciales de articulación en el CTLC**

Hasta mediados de los cincuenta, ninguna de las localidades del CTLC mantuvo vínculos regulares de comunicación hacia el exterior. En la época Colonial sólo San José del Cabo tuvo una relación, vía marítima a través del Galeón de Manila, con otros sitios. Por mucho tiempo, las comunicaciones se dieron en forma irregular a través de vapores o buques que permitieron una modesta dinámica comercial entre Cabo San Lucas y San José del Cabo con La Paz, o con ciudades del macizo continental o, incluso, del occidente de Estados Unidos de América; al mismo tiempo, algunos caminos o veredas comunicaban a las localidades de Los Cabos con La Paz, pero los viajes duraban mucho tiempo y era difícil su tránsito.



Fue durante los primeros años de 1950, tras la fundación de los hoteles en las costas del CTLC, cuando se construyeron las primeras aeropistas y embarcaderos privados que permitieron una incipiente comunicación entre estos enclaves y los turistas provenientes, en su mayoría, de Estados Unidos de América. Estas vías de comunicación, aunque frecuentadas en forma irregular, se mantuvieron como la única posibilidad de contacto hacia cualquier otro punto hasta ya iniciado el decenio de los setenta, cuando quedó unido el CTLC con el resto de la península por carretera, lo cual abrió las posibilidades de transportarse en sus casas rodantes a un turismo muy particular y demandante de espacios. La carretera abrió nuevas posibilidades para hacer llegar al sitio turístico diferentes mercancías, ya sea de origen nacional o provenientes de Estados Unidos de América. También en el decenio de los setenta se construyó el Aeropuerto Internacional de San José del Cabo, el cual, después, permitió el flujo masivo de turistas y de mercancías.

El año de 1974 marca el período moderno en la organización de las vías de comunicación de Los Cabos, entre sí, y hacia el exterior; fueron inauguradas, con intervención del gobierno federal, la carretera que unió a Los Cabos con el resto de la península y, con transbordadores de frecuencia regular, la ruta marítima Puerto Vallarta-Cabo San Lucas, en la que el gobierno estatal también tuvo una participación económica importante durante el poco tiempo que operó. También, a finales del decenio de los setenta, con la intervención de FONATUR y del gobierno local, se crearon las primeras obras de infraestructura urbana, tales como agua potable y electricidad; también se creó la infraestructura que, en el decenio de los ochenta, permitiría la unión a escala nacional e internacional a

través de la telefonía. Ya en el decenio de los noventa, las telecomunicaciones se convirtieron en vías estratégicas para el flujo de información que intervienen directamente en la promoción turística, movimiento de turistas, capitales y en toda la organización de la actividad por parte de la iniciativa privada.

Aunque todos los canales que confluyen en el CTLC están ligados de una u otra forma a la actividad turística, no todos tienen el mismo nivel de eficiencia; los que mantienen vínculos más estrechos con el extranjero requieren vías expeditas que permitan el flujo rápido y constante de información, turistas, capitales, bienes y servicios. Es el caso de las rutas aéreas, las telecomunicaciones y los puntos de contacto marítimo dirigido a los turistas de alto nivel que arriban en sus yates; en consecuencia, se configuran canales sumamente largos, pero de conductos delgados y limitadas ramificaciones. En tanto el nivel de especialización de los flujos disminuye, los canales se acortan y pierden su carácter de conducto delgado; en el caso de la mano de obra no calificada o los servicios dirigidos a la población residente, las redes tienden a ser ineficaces y a sufrir, en algunos casos como el de la mano de obra, ramificaciones que se dispersan a lo largo del espacio continuo. Ejemplos de lo anterior son las carreteras y caminos estatales o la red de agua potable, por mencionar sólo dos casos.

Los conductos a través de los cuales se vincula el CTLC con el exterior son, por antonomasia, excluyentes, pues al unir sitios que, por lo general, están separados a distancias de más de 1 000 kilómetros, demandan de un alto nivel de eficiencia, por lo que su tránsito es muy costoso y accesible sólo a un sector privilegiado de la población.

#### 4.1.1. Canales espaciales de articulación marítima

Durante la época Colonial la vida económica y política de México se asentó en el macizo continental; así, el interés y posibilidades de ligar cualquier punto de la península de Baja California con el resto del territorio nacional, se dio con base en la navegación marítima. En el ámbito regional, el escenario peninsular agreste impidió el desarrollo de ligas terrestres, de modo que este tipo de comunicación, ribereño o de alta mar, se constituyó como el más viable. El puerto de San Bernabé, hoy San José del Cabo, fue por muchos decenios uno de los puntos de escala para el Galeón de Manila que, tras cruzar el Océano Pacífico, encontraba un lugar para descansar y proveerse de víveres, a cambio de los cuales, ofrecía variados productos que la población local requería; al finalizar el gobierno colonial, la ruta se canceló. Desde ese momento y hasta mediados del siglo XX, la navegación comercial, dirigida a la población local, estuvo en manos de embarcaciones privadas que participaron en el intercambio de mercancías, de procedencia regional o nacional. En la mayoría de los casos, La Paz se afirmó como el centro estatal de acopio y distribución. En consecuencia, se puede considerar que, mientras La Paz robusteció su sistema de transporte por agua, las localidades de Los Cabos perdieron el contacto comercial que, vía marítima, mantenían de forma regular y directa al exterior y del cual dependía la población local.

En contraste con lo ocurrido en la navegación marítima mercante dirigida a la población de San José del Cabo y Cabo San Lucas, la que satisfacía las demandas del turismo creció sustancialmente; como ya se mencionó en el

capítulo anterior, al inicio del decenio de los cincuenta se fundaron los primeros hoteles en el hoy CTLC, y su acceso inicial fue por mar<sup>3</sup>, vía óptima para llegar pues el atractivo principal radicaba en la pesca deportiva. Así, dada la ineficacia o carencia de puertos públicos<sup>4</sup>, los hoteleros de Palmilla, Chileno, Hotel del Cabo y Cabo San Lucas, pronto construyeron sus propios puertos.

Si se considera que el origen de los turistas era sobre todo estadounidense, se infiere que el canal creado daba inicio en localidades costeras de ese país y se prolongaba hasta los hoteles de Los Cabos, aunque con varias escalas a lo largo de la costa occidental de la península. Sin embargo, en aquellos años, por lo general los destinos finales no eran sitios del CTLC, los turistas continuaban su camino hacia La Paz, Mulegé y Loreto, que gozaban también de gran fama por abundancia de especies marinas codiciadas por los practicantes de la pesca deportiva. Aunque se sabe que algunos turistas mexicanos procedentes del macizo continental llegaban a Los Cabos, en realidad no se puede considerar que, a mediados de siglo, existiera una vía marítima sólida entre los dos sitios mencionados.

La dificultad de acceso de los mexicanos al CTLC hizo que este lugar permaneciera oculto del resto del país hasta muy avanzado el decenio de los setenta. Sin embargo, la actividad económica y la población adquirirían una mayor dinámica que llevó al gobierno federal, bajo presiones de los lugareños, a considerar la creación de un vínculo marítimo regular con las costas continentales de México, finalmente logrado entre Cabo San Lucas<sup>5</sup> y Puerto Vallarta, en el año de 1974. La nueva ruta permitiría el transporte de mercancías y el acceso del

turismo nacional a la zona; éste, sin embargo, al no poder consumir la mayoría de los bienes y servicios ofertados, se desplazaba pronto a La Paz, localidad mucho más accesible a la economía de los turistas nacionales, más bien interesados en la adquisición de *fayuca*. Aunque los visitantes nacionales no permanecían por mucho tiempo en Los Cabos, sí se empezó a generar en la Bahía de San Lucas una imagen masificada del turismo que, por sus características, contrastaba con el modelo de alto nivel económico hasta entonces presente y que se sostenía por el ambiente de exclusividad turística.

En consecuencia, los intereses de la iniciativa privada se contraponían a los de la población local, de modo que surgió un debate en diferentes sectores: el gobierno local insistía en que la presencia de la ruta marítima Puerto Vallarta-Cabo San Lucas era muy importante, pues al estar dirigida por Servicios Marítimos y Turísticos de California S.A. (SEMATUR) -empresa paraestatal encargada de las comunicaciones marítimas en el Golfo de California-, subsidiaba el transporte y, por lo tanto, se abarataban las mercancías; además, la mano de obra aflucía con rapidez.

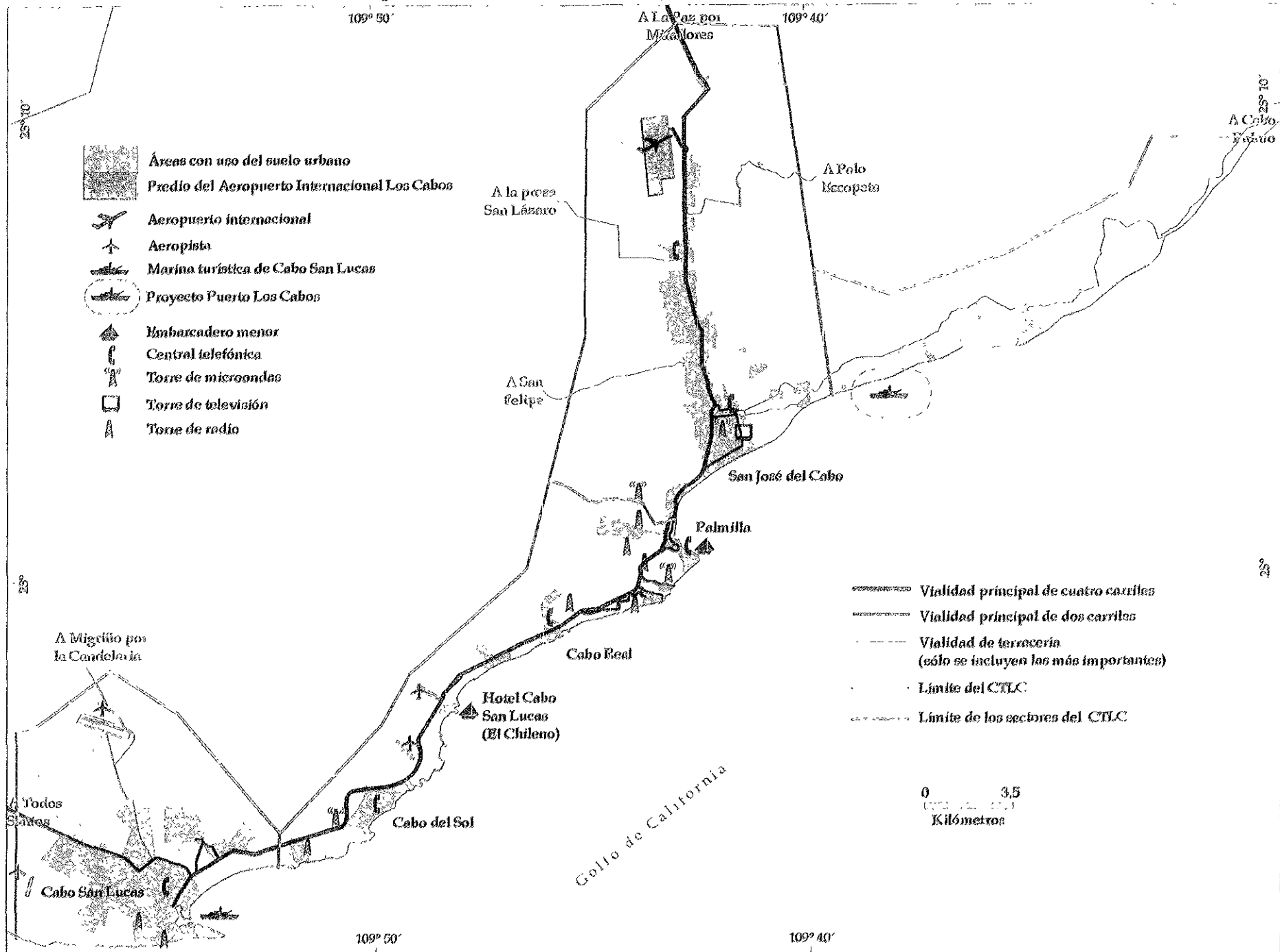
Por otro lado, el grupo opositor de empresarios, al que se sumaba FONATUR, argumentaban que el tránsito frecuente de transbordadores brindaba una imagen desagradable al puerto, que se contaminaba rápido, situación grave pues una parte de la Bahía de San Lucas había sido decretada, desde 1973, Parque Nacional Marino (Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, 1973). Lo cierto es que los inversionistas solucionaron en forma eficiente y masiva, durante la segunda mitad del decenio de los setenta, el movimiento de mercancías y turistas

a través del Aeropuerto Internacional de San José del Cabo y de la nueva carretera transpeninsular, amén de las aeropistas y embarcaderos privados. Por otra parte, los turistas nacionales de bajo poder adquisitivo empezaban a dar una imagen que se desviaba de la idea original de mantener a Los Cabos con turismo exclusivo, creada por FONATUR.

Las presiones ejercidas por la iniciativa privada y FONATUR, llevaron a cancelar en 1986 la ruta marítima y, con ello, se perdió una importante liga nacional mientras que se reforzaron las que se tenían en el extranjero. Al retirarse SEMATUR de Cabo San Lucas, la administración del puerto quedó en manos de FONATUR, institución que se encargaría de concederle una vocación turística, de modo que reestructuró y negoció el curso de las instalaciones de Pando (Compañía de Productos Marinos). Así, surgió el Megaproyecto Cabo San Lucas, concluido al inicio de los noventa, al mismo tiempo que sus predios fueron adquiridos en fideicomiso por capitales extranjeros. El más importante fue Cabo Isle Marine, responsable de administrar uno de los mejores puertos construidos para el turismo en el ámbito mundial (Figura 4.1). Así, las ligas marítimas eran sólo turísticas, a diferencia de épocas anteriores, en que la presencia del transbordador garantizaba cierto movimiento de mercancías y de personas<sup>6</sup>.

La presencia de la marina de Cabo San Lucas no ha significado el cierre de los puertos privados de los hoteles del CTLC pero, a causa de su elevada calidad de servicios, sí le ha dado a los complejos turísticos emplazados en su cercanía, un

Figura 4.1. CTLC: Transportes y comunicaciones, 1998



Fuente: Elaboración propia con base en Baja Almanac Publishers, 1998; FONATUR, 1998c y 1998d; INEGI, 1998 y 1998a.

sitio privilegiado. Por otra parte, los inversionistas de recién arribo a la zona, incluso aquellos que construyen lejos de Cabo San Lucas, han podido prescindir de embarcaderos propios, ya que al ser la comunicación carretera tan eficiente, permite flujos rápidos provenientes de la Marina Cabo San Lucas. En la actualidad, de acuerdo con FONATUR (1998), se puede considerar que, con base en el movimiento constante de embarcaciones que arriban en los diferentes puertos del CTLC, se genera un canal de comunicación que da inicio, en su mayoría, en las ciudades costeras de América del Norte como Vancouver, San Francisco, Los Angeles y San Diego, centros urbanos con las mayores flotas turísticas de Canadá y Estados Unidos de América. Después, a modo de puntos de escala, se continúa por varios puertos de la península como Playas de Tijuana, Rosarito, Ensenada, San Quintín, Guerrero Negro, San Carlos y, por último, el propio CTLC<sup>7</sup>.

En la segunda etapa de construcción que FONATUR tiene contemplada en su Plan Maestro San José del Cabo, se edificará a sólo 34 kilómetros de Cabo San Lucas, la segunda marina del CTLC que se asemejará por su capacidad a la ya existente, con lo cual este corredor refrendará su carácter de centro marítimo turístico más importante de la península de Baja California. Al mismo tiempo, este hecho permitirá concentrar, aún más, la actividad turístico-náutica de Baja California Sur, además de solidificar los lazos directos con el exterior, en tanto que la gran mayoría de la flota turístico-naval se concentra en el oeste de Estados Unidos de América y Canadá. Esta situación de eficiencia, contrasta con la carencia de comunicaciones marítimas para la población local que, en ocasión



de la encuesta que se aplicó, como se explica en un apartado ulterior de esta tesis, expresó tener una fuerte sensación de aislamiento por este medio.

#### 4.1.2. Canales espaciales de comunicación aérea

Poco tiempo después de que la navegación marítima adquiriera una importancia relevante para las comunicaciones turísticas del CTLC, la navegación aérea empezó a tomar una importancia mayor y, muy rápido, se constituyeron en el binomio de comunicaciones que satisficieron plenamente las necesidades demandantes por los turistas de altos ingresos de Estados Unidos de América en México<sup>8</sup>.

Los Cabos vino a ser uno de los sitios idóneos hacia donde se dirgían las aeronaves privadas, para las que se construyeron, entre los decenios de los cincuenta y setenta, cinco aeropistas privadas: cuatro en el Corredor Intermedio y una al norte del poblado Cabo San Lucas, con las que quedaron comunicados los complejos Hacienda Cabo San Lucas, Mar de Cortés, Finisterra, Solmar, Cabo San Lucas- El Chileno, Twin Dolphin y Hyatt Cabo Baja (Figura 4.1). De esta manera, aún cuando los turistas empezaron a arribar por vía marítima, muy pronto la aérea tomó mayor importancia en el nuevo modelo de turismo exclusivista y segregacionista, "Recordemos a manera de ejemplo la modalidad de desarrollo de Cabo San Lucas, que durante largos años se ha sostenido a pesar de la incomunicación de la península, **principalmente gracias a la pequeña aviación privada** y con base en intereses un tanto oscuros." (Hiernaux, 1989a: 60).

La mayoría de aeronaves que arribaban al CTLC procedía de California, Estados Unidos de América; los tripulantes, tras haber convertido las costas del noroeste peninsular mexicano en lugar común<sup>9</sup>, encontraron en Los Cabos el sifio de moda, del que quedaron excluidos, casi en su totalidad, los turistas mexicanos<sup>10</sup>. De esta forma, el primer canal creado por este medio para la actividad turística se dio entre el suroeste de Estados Unidos de América y las cinco aeropistas del CTLC.

En el ámbito de la actividad comercial dirigida a la población de Los Cabos, cabe destacar la participación indirecta del aeropuerto de La Paz que, al mantener contacto con Tijuana (Baja California), Hermosillo (Sonora), Ciudad Obregón (Sonora), Culiacán (Sinaloa), Mazatlán (Sinaloa), Tepic (Nayarit), Guadalajara (Jalisco) y la Ciudad de México (Distrito Federal), se convirtió en un centro regional proveedor de algunas mercancías<sup>11</sup>.

Conviene señalar que, hasta 1976 -año en que ingresó Air West a Baja California-, todas las líneas aéreas que circulaban por los aeropuertos de este estado en vuelos regulares eran de capital nacional, es el caso de Aeronaves de México (Aeroméxico), de cobertura nacional, así como Trans Mar de Cortés, Líneas Aéreas del Pacífico y Servicios Aéreos de La Paz, de alcance regional.

En 1974, inmediatamente después de que FONATUR eligió a Los Cabos como uno de los polos turísticos a desarrollar, hizo un convenio con Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) para la construcción del Aeropuerto Internacional de San José del Cabo; rápido dieron inicio las obras y, pese a no estar terminado, entró en operaciones en 1977<sup>12</sup>. Este hecho fue de gran trascendencia pues, aunque la

infraestructura y equipamiento urbano que FONATUR crearía estaba en ciernes, se atrajo la inversión transnacional a la zona y se incrementó la construcción de hoteles que, ahora podrían prescindir de aeropistas propias.

Ese año, Aeroméxico<sup>13</sup> inauguró la ruta México-San José del Cabo-Los Angeles, con lo cual se constituyó el primer vínculo aéreo regular de Baja California Sur al extranjero que, de forma extraordinaria, se realizó sin escalas; varios años después, en 1984, la misma empresa abrió la ruta Houston-Monterrey-San José del Cabo-Loreto. Estos hechos reafirmaron la independencia existente entre CTLC y el resto de la península.

En 1987 quedó concluido, con casi 500 hectáreas, el Aeropuerto Internacional de San José del Cabo y, hacia 1998, ya operaban en esta terminal quince empresas, de las cuales, nueve tenían líneas de itinerarios regulares y seis de fletamento<sup>14</sup>. Al clasificarlas por el origen del capital, en seis participa en algún porcentaje el nacional: Mexicana de Aviación, Aeroméxico, Aerocalifornia, Aerolitoral, Alhegro y Aviaca, y en el resto el estadounidense o canadiense: Alaska Airlines, American West, American Airlines, Continental Airlines, Canada 3000, Canadian, Royal, Sun Country y Sea Service. Indistintamente de la procedencia de las empresas, todas las rutas aéreas creadas tienen un punto de contacto en Estados Unidos de América o Canadá<sup>15</sup>, ello corrobora el papel secundario que ocupan los vínculos nacionales del CTLC que, cuando existen, tienen un carácter de escala en la red. Por otra parte, es conveniente señalar que por las líneas aéreas extranjeras circula la mayoría de los turistas que llegan a este puerto aéreo, como se verá párrafos abajo.

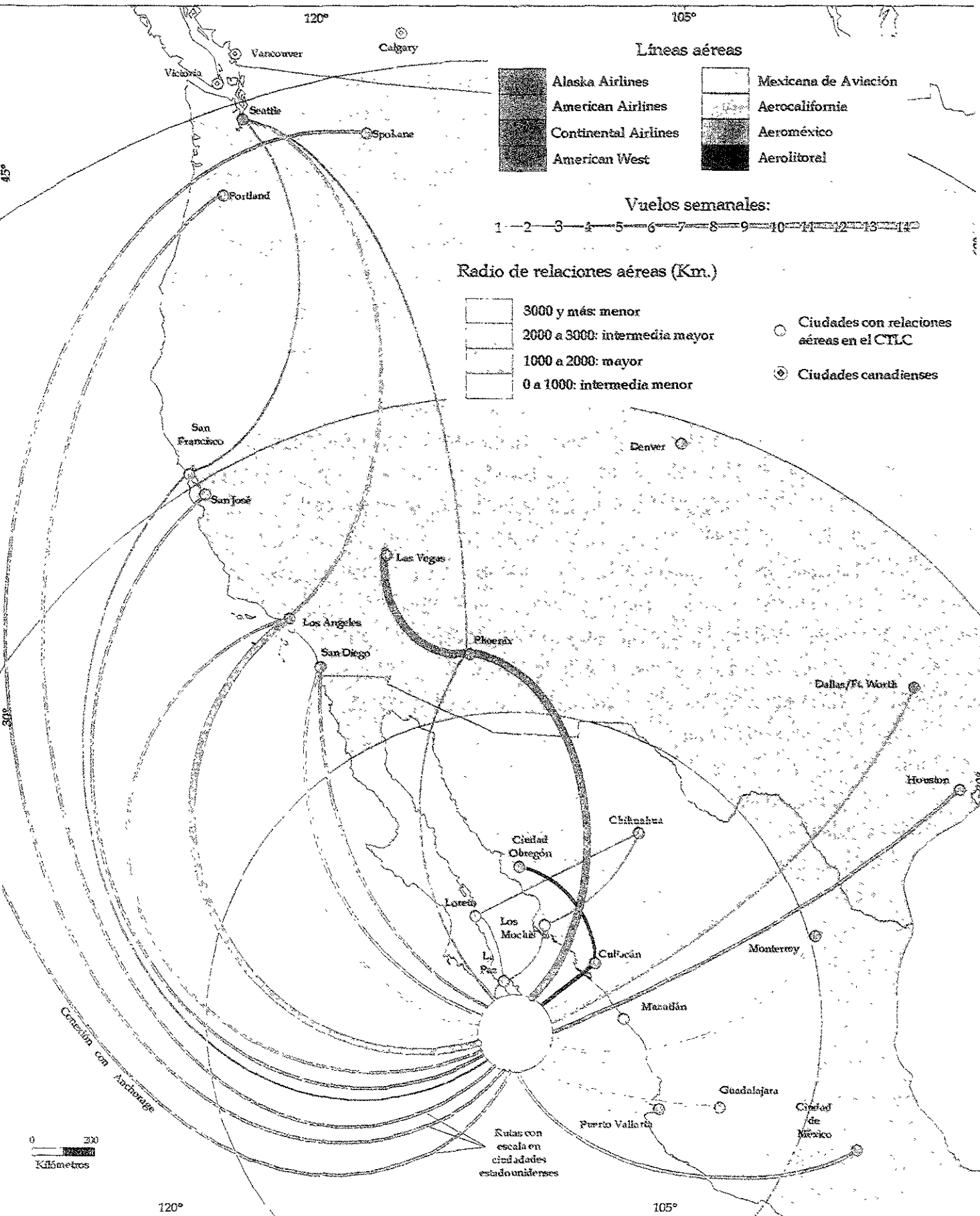
Con base en las rutas aéreas que llegan o parten del CTLC, se ha creado una trama en forma de abanico, con vértice en el corredor turístico y puntas en ciudades extranjeras (Figura 4.2). En esa red se aprecian, de acuerdo con su alcance, propiedad, regularidad y conexión, varios niveles en los canales de comunicación:

- a. El más importante, por el número de nexos establecidos, es el de vuelos directos y regulares, ya que han creado numerosos vínculos con flujos mayores y constantes provenientes de: San Francisco (Alaska Airlines y Sun Tripes), Los Ángeles (Alaska Airlines, Mexicana y Aerocalifornia) y San Diego (Alaska Airlines) en California; Phoenix (Alaska Airlines) en Arizona; Denver (Mexicana de Aviación) en Colorado y Houston (Continental Airlines) en Texas. Al observar las conexiones establecidas se testimonia que, a excepción de Nuevo México, todos los estados fronterizos estadounidenses mantienen contacto directo al CTLC; en contraste, con México, hasta finales de decenio de los noventa, se logró unir en forma directa y sin escalas la Ciudad de México, sin embargo, las propias líneas aéreas nacionales unen ciudades de Estados Unidos de América con Los Cabos, sin escalas en la República Mexicana.
- b. El siguiente nivel se conforma con los canales creados por las ciudades anteriores, que sirven también como puntos de escala, con nuevos sitios origen. Alaska Airlines es la que mantiene una conexión permanente con Anchorage en Alaska, Seattle en Washington, Portland en Oregon y Palm Springs en California; nuevamente se aprecia que no hay extensiones a ciudades mexicanas.

- c. Uno más, es el relacionado con las ligas a algunas ciudades de México que se caracterizan por ser sólo puntos de escala de vuelos procedentes del extranjero; así es como Aeroméxico, Mexicana y Aerocalifornia, logran conectar a las ciudades de Monterrey, México, Guadalajara, Puerto Vallarta y Mazatlán. Por otra parte, La Paz, localidad de Baja California Sur con mayor densidad de vínculos aéreos hacia el resto del territorio nacional, está poco ligada al ámbito internacional por este tipo de canales, situación manifiesta de que, al competir con Los Cabos, queda desplazada en los vuelos directos al exterior desde México<sup>14</sup>.
- d. Otro nivel es el referente a los vuelos de fletamento que, provenientes de Alaska, Canadá y Estados Unidos de América, son operados por Canada 3000, Canadian, Royal, Sun Country y Sea Service; un caso excepcional, como ya ha sido mencionado, es la ruta que Aviaca mantiene entre Cancún y Los Cabos.
- e. Por último, se tienen los antiguos canales creados con base en la aviación privada, de ellos es difícil precisar su origen por ciudad, pero se sabe que, en su mayoría, aún provienen del suroeste de Estados Unidos de América.

Finalmente, al considerar que las ciudades con las que el CTLC mantiene ligas aéreas son de primera importancia económica a escala mundial y, en consecuencia, de amplios vínculos por aire en múltiples localidades de todo el mundo, se infiere que las redes potenciales del CTLC son muy amplias.

Figura 4.2. CTLC: Canales espaciales de comunicación aérea regular, 1998



Nota: Se representan sólo los vuelos regulares registrados en el Aeropuerto Internacional de Los Cabos; se excluyen los vuelos de fletamento y de aeronaves privadas.

Fuente: Elaboración propia con base en investigación directa, al inicio de enero de 1999.

### 4.1.3. Canales espaciales de comunicación terrestre

Desde la Época Colonial hasta la segunda mitad del presente siglo, la comunicación por vía terrestre en la región de Los Cabos fue casi inexistente o de muy difícil acceso, de hecho, se mantuvo con base en un camino legendario que unió, incipientemente, a La Paz con las tres misiones de la zona lobular del extremo sur: en la costa oeste la de Todos Santos, al sur la de San José del Cabo y al noreste la de Santiago (Figura 4.1):

La distribución de estas tres Misiones, que son las más meridionales, obligó a tender entre ellas un camino de circunvalación de 400 kilómetros de longitud total. El camino parte de La Paz, se bifurca antes de San Antonio, a 35 kilómetros del punto de partida, y vuelve a encontrarse en San José del Cabo. Una ramificación costea por el Pacífico, y la otra, un poco lejos de la costa, sobre la vertiente del Golfo (Jordán, 1951: 51).

Aunque este camino fue base de la comunicación terrestre regional, factores físicos y humanos, tales como el relieve pronunciado, la aridez, el desinterés estatal y gubernamental de inversión en infraestructura, así como el incipiente movimiento comercial interurbano, imposibilitaron la realización de mejoras que, aunque no fueron desfavorables al turismo, sí al desarrollo económico en general<sup>17</sup>. La gravedad de esta situación llevó, durante la administración de Gustavo Díaz Ordaz, a plantear la construcción de una carretera transpeninsular, pero al finalizar ese gobierno el objetivo estaba lejos de cumplirse, ya que “[...] para 1970, de los 1,708 km. que conformarían la carretera transpeninsular terminada, únicamente se encuentran pavimentados 600 km., que corresponden a un 35% del total, y no sólo eso, sino que de los 1,108 km. pendientes, 650 km. ni

siquiera han sido localizados hacia entonces.” (Secretaría de la Presidencia, 1975: 159).

Al iniciar el mandato de Luis Echeverría Álvarez, la construcción de esta vía carretera se consideró una prioridad nacional que creció en importancia, especialmente, cuando se le asoció con seis grandes circuitos turísticos que el gobierno federal desarrollaría en las costas de la península<sup>18</sup> y que incluirían sitios como Playas de Tijuana, Rosarito, San Antonio del Mar, Las Gaviotas, Rancho Santa Anita, Ensenada, Punta Banda, Bahía San Quintín, Bahía Concepción, Loreto, Nopoió, Puerto Escondido, La Paz, San José del Cabo y Cabo San Lucas:

El Gobierno Federal promueve una serie de obras públicas encaminadas a acelerar el desarrollo peninsular. Gracias a un programa preestablecido, pretende situar carreteras, aeropuertos y pistas de aterrizaje, o puertos de altura y de turismo, en los lugares convenientes, y establecer "circuitos turísticos" en donde se aprovechen los transbordadores como medio mayor de transporte (*Ibidem*, p. 176).

Como ya se ha mencionado, antes de la llegada de FONATUR al CTLC, la iniciativa privada transnacional pudo prescindir de las vías carreteras, pero ahora, en el nuevo modelo de desarrollo turístico integral creado por el gobierno federal, la importancia de la carretera se valoraría como un medio significativo de comunicación a vincular con otros canales; se apresuraron los trabajos de construcción y, en diciembre de 1973, en el régimen de Luis Echeverría Álvarez, fue inaugurada la carretera transpeninsular con una extensión de 1,708 Km desde Tijuana hasta Cabo San Lucas, de los cuales, 710 Km corresponden al estado norte y 998 al sur. Una de las peculiaridades de la península ha sido la carencia de



ligas de comunicación intrarregionales; en ese sentido, la presencia de la nueva vía terrestre fue de gran impacto en la actividad económica peninsular:

[...] la carretera transpeninsular se convierte en eje, en "columna vertebral" de la faja noroeste más apartada del altiplano, y se vincula con mayor decisión al resto del país. La política del Primer Magistrado de la Nación es de tal magnitud, que según y de acuerdo con los lineamientos por ella delineados, ninguna entidad debe permanecer desprotegida, pero ésta, la olvidada, específicamente viene a estabilizarse gracias a la realización trascendental que significa la carretera... La carretera, así, no es más una utopía. La península, en consecuencia, no es más "el otro México". El camino, de seguro, regodeará a los hijos ausentes desperdigados, y atraerá hacia aquel jirón a inúmeros forasteros, a quienes fácilmente retendrá[...] (Secretaría de la Presidencia, 1975: XIII).

En el extremo sur de la península, la carretera revestida no cubrió todo el circuito de aquel antiguo camino misional, sólo se asfaltó la parte este, tramo que, por la actividad agrícola, ganadera o turística, concentraba la mayoría de localidades que, desde el punto de vista económico, eran las más importantes en la región. Así, en una longitud de 221 Km., quedaron incorporados a la nueva carretera, La Paz, San Pedro, El Triunfo, San Antonio, San Bartolo, Santiago, Miraflores, Santa Anita, San José Viejo, Santa Rosa, San José del Cabo y, como punto final, Cabo San Lucas. Dentro del CTLC, este camino ha adquirido una gran importancia por el movimiento de insumos y población trabajadora y, aunque al exterior ésta no es una vía importante de acceso de los visitantes, hacia el interior se debe reconocer el uso intenso que hacen los turistas de ella. Por otra parte, la presencia de esta vía determinó durante el decenio de los setenta y ochenta la planeación y construcción del nuevo aeropuerto internacional; además, definió el rumbo de

ocupación turística dentro del CTLC, en lo fundamental dirigido hacia la costa este (a partir de Cabo San Lucas).

En contraste, la comunicación por occidente se dio a través de un camino de terracería que iniciaba al norte de Cabo San Lucas rumbo a la aeropista de los hoteleros locales, posteriormente, tras un recorrido sinuoso por la sierra de La Laguna, se dirigía a Todos Santos y, de ahí, a la Ciudad de La Paz. En 1987 se inauguró una carretera pavimentada que unió las localidades antes mencionadas, pero con una configuración diferente: ahora el camino salía por el occidente de Cabo San Lucas y bordeaba la costa pacífica hasta Todos Santos, y, de ahí, a La Paz. La presencia de esta carretera ha influido de manera decisiva en varios aspectos territoriales en la zona, por ejemplo, al tratarse de una vía cercana al litoral, los terrenos aledaños se han vuelto muy atractivos y, en consecuencia, se ha dado un ritmo de ocupación extraordinario por parte de los extranjeros, como ya se mencionó.

Además, comparada con la oriental, esta carretera se caracteriza por tener más tramos rectos y extensos, tendidos en zonas planas que agilizan la circulación. Así, el tiempo de recorrido entre La Paz y Cabo San Lucas es de tres horas y media, ello es sustancialmente menor al de la otra carretera que, con un recorrido de La Paz a San José del Cabo, supera las cuatro horas. En consecuencia, los mayores flujos se dan por esta vía, en donde Cabo San Lucas es la localidad de encuentro directo y, con ello, ha adquirido una dinámica económica mayor a la de San José del Cabo; a la salida de su carretera se ubican pequeñas fábricas, bancos,

hospitales, comercios grandes, unidades habitacionales, fraccionamientos, por mencionar algunos.

Al iniciar el decenio de los noventa, el CTLC mostraba su consolidación en la actividad turística; en ese contexto, se planeó la ampliación y modificación en algunos segmentos del tramo carretero federal comprendido entre Cabo San Lucas y el Aeropuerto Internacional de Los Cabos. El proyecto, propuesto por FONATUR al gobierno federal, se gestó con base en los intereses de la iniciativa privada que pugnaba por hacer más eficiente la comunicación terrestre del corredor, en especial con el aeropuerto internacional, toda vez que se reafirmaría la imagen turística de muy alto nivel. Pese a que los beneficiarios directos serían los inversionistas privados, estos sólo contribuyeron con el 35% del costo programado, el 65% restante provino del Programa Nacional de Solidaridad, PRONASOL (Avilés, 1993). En 1993 quedó concluida la obra con una extensión de 44 kilómetros, de los cuales los primeros 32 van de Cabo San Lucas a San José del Cabo y, los doce restantes, de esta última localidad al aeropuerto (Figura 4.1).

Esta obra, por las características de la tecnología empleada en su construcción, queda fuera del contexto de comunicaciones de Baja California Sur ya que es la única de cuatro carriles en todo el estado. Esta carretera también es *sui generis*, si se considera que fue creada con fines básicamente turísticos que *per se* no justifican su presencia, ya que durante las visitas de campo a la zona, se observó un tránsito bajo en donde los automóviles por lo general están muy distanciados entre sí. Si PRONASOL tuvo por finalidad financiar proyectos prioritarios que coadyuvaran en la integración económico-regional de zonas marginadas, con

este proyecto el objetivo no se logró, pues aunque las zonas de inversión turística reforzaron su integración, las localidades marginadas ubicadas fuera de esas áreas continúan con veredas o caminos de terracería. En 1997, la red carretera primaria del municipio Los Cabos estaba constituida por 486 kilómetros lineales de los cuales el 30% del total correspondieron con los tramos pavimentados de las carreteras transpeninsular y Cabo San Lucas-La Paz, el 70% restante son carreteras revestidas o brechas de un carril (FONATUR, 1998c; Figura 4.1).

Si se excluye la autopista del CTLC, la carretera que va de La Paz a Los Cabos ha carecido de inversión para su mantenimiento, por lo tanto, ha permanecido muy angosta y con dificultad para el tránsito rápido y fluido; además, son periódicos los problemas provocados por los torrentes que inundan y destruyen algunas porciones, amén de los innumerables baches que le provocan. Es una vía de comunicación inestable y difícil que, sin embargo, es cada vez más utilizado por el sector turismo para el transporte de mercancías. En contraste, la gran mayoría de turistas no emplean este medio para acceder a la zona; así, se puede considerar que el CTLC continúa como un centro aislado y desvinculado de la región por este tipo de comunicación:

[...]debe insistirse en que la falta de reparaciones con calidad a la carretera transpeninsular afecta de manera importante a Baja California Sur, tanto por las necesidades del comercio con el estado de Baja California y del país vecino del norte, así como por las necesidades de autotransporte de pasaje, particularmente para el turismo, que arriba en auto propio, o rentado o autobús y se observa que definitivamente no reúne los requisitos mínimos para un Turismo exigente (Avilés, 1993: 43).

#### 4.1.4. Canales espaciales de equipamiento urbano

El vertiginoso incremento de turistas y población residente en el CTLC ha provocado una continua expansión física de las localidades que lo componen, este hecho ha obligado a la municipalidad a destinar mayores recursos para satisfacer el equipamiento urbano pertinente; sin embargo, ha sido claro que el ayuntamiento de Los Cabos dota de los servicios, en primera instancia, a las zonas turísticas y, en consecuencia, descuida las áreas habitacionales de la población local, en especial donde viven las clases de niveles socioeconómicos bajos y medios. Se puede inferir un modelo espacial similar a un eje que une las zonas turísticas de San José del Cabo y Cabo San Lucas, a través del cual se brindan en forma eficiente los servicios, con pocas ramificaciones hacia las zonas habitacionales de nivel medio y alto. En este sentido Rossel (1988: 3-4) opina que:

El turismo tiene finalmente necesidad de infraestructuras de interés general: servicios de vías públicas, puertos y aeropuertos, telecomunicaciones, red de distribución y energía. En los países ricos, el conjunto de la población goza en mayor o menor grado de estas facilidades, pero en determinadas regiones del Tercer Mundo, reina un contraste chocante, por ejemplo, entre la falta de agua que sufre la población y el derroche reinante en los grandes hoteles.

Con base en las visitas de campo y documentos oficiales, en especial el Plan de Desarrollo Urbano de San José del Cabo – Cabo San Lucas (1994), se identificaron los canales creados por la energía eléctrica, agua potable, drenaje y pavimentación, de modo que se obtuvieron las siguientes apreciaciones:

1. El suministro de **energía eléctrica** es el único elemento de la infraestructura urbana con redes que penetran a mayores sectores del CTLC. La electricidad proviene de La Paz y a través de una línea de transmisión de alta tensión es recibida en una subestación reductora que se encuentra en San José del Cabo, a partir de la cual se distribuye en el corredor (FONATUR, 1996). En esta forma, se ha logrado cubrir un 90% del servicio particular en colonias

registradas por el catastro del municipio de Los Cabos; sin embargo, en cuanto al servicio de alumbrado público, sólo las áreas turísticas y algunas vías importantes de San José del Cabo y Cabo San Lucas, cuentan con este servicio, de modo que hay un déficit del 80% en todo el CTLC.

2. En el caso de la infraestructura para la dotación de **agua potable**, se hace evidente que las redes creadas satisfacen de preferencia los establecimientos turísticos. El agua es obtenida de pozos profundos ubicados en los valles aluviales de la cuenca de San José y aunque la capacidad de extracción durante 1994 rebasó los 550 litros por segundo, sólo se explotó poco más del 50% de tal cifra. Sin embargo, como en el propio Plan de Desarrollo Urbano de San José del Cabo – Cabo San Lucas se menciona, este ritmo de substracción sólo se puede sostener hasta los primeros años del siglo XXI, pues las necesidades locales son mucho mayores. A pesar de que en la cuenca de San José se observa un elevado nivel de extracción del mencionado líquido, solamente se tiene una cobertura en la dotación del 85%; así, se ha planteado obtener agua de los manantiales aluviales ubicados en la cuenca de Santiago, ubicada al norte de la que ahora surte al CTLC.
3. En el **drenaje de aguas negras** la situación observada es mucho más grave que en los casos anteriores, baste decir que sólo el 30% de las construcciones del CTLC cuentan con esta infraestructura y, es claro, que las principales beneficiadas son las que están relacionadas en forma directa con la actividad turística. Del 70% de zonas con déficit, el 33% cubre sus necesidades a través de fosas sépticas, el 13% en letrinas y el 24% arroja sus desechos sobre la

superficie del terreno, situación que se agrava aún más al considerar que la carencia en canales para las aguas pluviales es del 100%. Algunos de los problemas que se han detectado son la contaminación de suelos, del agua potable, además del azolvamiento de la red de drenaje. Aunque la aridez de la zona debería obligar a dar un tratamiento del 100% a las aguas negras, en el CTLC sólo existe capacidad para tratar el 30% de éstas.

4. De toda la infraestructura observada, la de **pavimentación y banquetas** es la que tiene el mayor rezago en el CTLC y por lo tanto la que cuenta con la red más escueta en todo el corredor. Sólo algunas calles del casco antiguo de San José del Cabo y de Cabo San Lucas, así como las que atraviesan las zonas turísticas, tiene cinta de asfalto o cemento, pero contrasta significativamente el hecho de que a sólo una o dos calles de las porciones con mayor densidad turística, no se tiene tal infraestructura. Las cifras oficiales, caracterizadas por brindar datos favorables, reconocen que existe un déficit del 90% en este rubro en las principales localidades que conforman el CTLC.

Por otra parte, las **telecomunicaciones** asociadas a la **radio, teléfono y computación** en redes, son de muy reciente presencia en el CTLC y destacan como los medios más importantes en sus flujos de información, tanto al interior como al exterior (Figura 4.1). La única estación de radio que existe en la zona, Cabo Mil, se ha convertido en una fuente importante de comunicación en amplios sectores del CTLC. Por otra parte, el teléfono, elemento fundamental en la actual organización del turismo a escala mundial, al ser también soporte de la computación en redes, se ha convertido en una pieza clave del engranaje de

comunicaciones en el extremo sur de la península de Baja California; de las siete centrales de telefonía instaladas en el municipio de Los Cabos, seis se localizan en el CTLC y tienen una capacidad de 11 000 líneas ya concesionadas.

Hacia el interior del CTLC, la distribución de las seis centrales telefónicas obedece más a la actividad turística que a la distribución de la población: una se ubica en San José del Cabo, otra en San José Viejo, una más en Cabo San Lucas y las otras tres están instaladas en los propios predios de los megaproyectos más importantes del Corredor Intermedio: Cabo Real, Palmilla y Cabo del Sol (Figura 4.1). Contrariamente con lo que ocurre en extensas áreas de la península de Baja California, toda la telefonía del CTLC está interconectada con fibra óptica y, de acuerdo con información de FONATUR (1998d), pronto se unirá la telefonía de Los Cabos y La Paz a través de este material, al mismo tiempo que la actividad turística experimentará un fortalecimiento mayor en sus comunicaciones. Por último, conviene observar que las redes de cómputo están muy ligadas con las de telefonía y conviene señalar que durante los trabajos de campo realizados en el CTLC, se pudo constatar que al menos los hoteles de cuatro estrellas en adelante, tienen controlada su actividad por este medio.

## **4.2. Flujos del Corredor Turístico Los Cabos**

### 4.2.1. Flujos de población

#### *Procesos demográficos migratorios*

La península de Baja California es uno de los pocos sitios de México en donde la inmigración se ha constituido como el elemento central de la dinámica demográfica a lo largo de su historia (Martínez, 1998a). Durante amplios períodos,



extendidos hasta la primera mitad del siglo XX, el gobierno federal promovió la ocupación de Baja California Sur con la finalidad expresa de hacer contrapeso a las pretensiones estadounidenses de poseer este territorio, pero nunca se logró una recepción copiosa de población (Cabral, 1998). En la segunda mitad del siglo XX, justo cuando tienden a disiparse esos temores de ocupación político-militar por parte de los intereses extranjeros<sup>19</sup>, se inicia una colonización masiva que coloca al estado como uno de los principales receptores de población:

Desde 1960, Baja California Sur se ha caracterizado por ser una de las principales entidades receptoras de migrantes [...] En términos absolutos, la población inmigrante se incrementó de 12 mil personas en 1960, a 97 mil en 1990. Durante ese mismo período, la proporción de inmigrantes pasó de 14 a 31% de la población total estatal, mientras que, el porcentaje de residentes fuera de la entidad para 1990, fue de 4.8% que representa un porcentaje de emigración muy bajo (Castorena, 1995: 17).

En la actualidad, el CTLC centraliza la mayor parte de los flujos inmigratorios de Baja California Sur; sin embargo, en otros tiempos La Paz y el Valle de Santo Domingo fueron los principales centros receptores de migrantes hacia la mitad sur peninsular. En una primera etapa, comprendida entre los años sesenta y setenta, el Valle de Santo Domingo recibió más población migrante que la ciudad capital (15,310 y 13,158, respectivamente) a causa de una extraordinaria expansión en su agricultura comercial (Martínez, *op. cit.*). Desde fines de los años setenta hasta mediados de los ochenta, la mayor corriente migratoria se dirigió a La Paz que, tras recibir fuertes apoyos del gobierno federal, tuvo un elevado crecimiento comercial, al mismo tiempo que redundó en la aceleración del turismo - sobre todo el nacional- y ampliación extraordinaria del aparato burocrático (*Ibidem*).

En el proceso citado se presentó una dinámica demográfica *sui géneris*, pues al incorporarse grandes contingentes de población con un mayor nivel escolar, respecto al promedio nacional, la capital del estado vivió una especie de florecimiento sociocultural que conviene resaltar<sup>20</sup>, pues a la luz de los procesos ocurridos en otros territorios como Los Cabos, el crecimiento económico no ha tenido como consecuencia una mejora social cualitativa:

Lo mismo han llegado un gran número de profesionales a nutrir las necesidades de las instituciones de educación superior y los centros de investigación, que profesionistas que ofrecen sus servicios en una ciudad que se hace compleja en la medida que se moderniza. A estos inmigrantes con un alto nivel educativo, tendríamos que añadir a aquellos que, habiendo amasado una pequeña fortuna, decidieron invertir en comercios de productos importados y en servicios turísticos. A estos inmigrantes habría que sumar la llegada de técnicos y trabajadores calificados y a muchos otros que vieron en el auge económico de La Paz la posibilidad de mejorar sus condiciones de vida (Castorena, 1995: 22).

Al iniciar el decenio de los ochenta, la inmigración a estos sitios se frenó drásticamente, pues confluieron en el tiempo y espacio varios factores que, como se menciona líneas abajo, además de imposibilitar la reactivación del crecimiento económico en casi todo el estado de Baja California Sur, explican la ulterior dinámica demográfica del CTLC. De acuerdo con Guillén (1995) y Castorena (*op. cit.*), los más importantes son:

- a) La fuerte devaluación del peso en 1982 afectó en forma grave la capacidad adquisitiva de los visitantes nacionales que solían ir a La Paz y para los cuales se había organizado la red de bienes y servicios turísticos; al mismo tiempo, se

redujo la demanda de trabajadores y, en consecuencia, los inmigrantes dejaron de percibir a La Paz como el sitio idóneo para establecerse.

- b) Al ser considerada la península de Baja California como zona libre, el comercio de mercancías de importación se constituyó en parte medular de la economía surbajacaliforniana; pero al iniciar el decenio de los ochenta el gobierno federal dio mayor laxitud para la importación de mercancías extranjeras al resto del territorio nacional. De esta forma desapareció el atractivo económico de varias localidades como La Paz, lo que frenó el crecimiento económico comercial.
- c) Con la mencionada crisis de 1982 se redujeron dramáticamente las inversiones federales destinadas a las comunicaciones y los transportes de Baja California Sur, así, en extensos territorios del estado disminuyó la demanda de trabajadores empleados en estos sectores de la economía.
- d) Como consecuencia de lo anterior, el estado muestra un fuerte adelgazamiento de su aparato gubernamental; mientras que en 1988 la cuarta parte de los activos ocupados se emplearon en el gobierno, en 1990 sólo fueron el 14% y con una clara tendencia a continuar la disminución, pues sigue vigente el Programa de Retiro Voluntario. En esto se aprecia no sólo una contracción de las fuentes de empleo, sino la expulsión de población trabajadora.
- e) A partir del decenio de los ochenta se ha evidenciado una crisis en el campo agrícola surbajacaliforniano que motiva la expulsión de población. Esta

situación se debe, entre otros aspectos, a la sobreexplotación de los mantos acuíferos, la salinización de suelos, los elevados costos de producción que redundan en la poca competitividad en los mercados internacionales, la inexistencia de un mercado interno por el tipo de productos cultivados y la falta de créditos por parte del gobierno federal y estatal. Cifras conservadoras revelan que la superficie cosechada se redujo en un 63%, la producción y el valor de la misma en un 58%.

- f) Por último, la baja productividad que, desde mediados del siglo veinte experimentaron varias zonas minero-metálicas como Santa Rosalía, El Triunfo y San Antonio, ha llevado al cierre de minas y a la cancelación de fuentes de empleo, al mismo tiempo acompañada de una creciente expulsión de población.

Los factores antes mencionados no sólo frenaron la recepción de inmigrantes a casi todo el territorio de Baja California Sur, sino que, en mayor o menor grado, provocaron un proceso de expulsión poblacional que, según Guillén (*op. cit.*), en la actualidad se agrava debido a tres problemas básicos y difícilmente superables: la inexistencia de capitales locales –privados o públicos- en casi toda la península ha impedido diversificar la economía y generar un crecimiento sostenido; el exiguo presupuesto estatal ha generado una grave dependencia del gobierno nacional (98% proviene de la federación y, de éste, el 60% es subsidiado); la economía surbajacaliforniana está supeditada a financiamientos provenientes de instituciones de crédito externas ya que, a modo de ejemplo, durante 1993 la inversión pública de esta entidad se basó en 49% de créditos

procedentes de instituciones financieras, 40% del Programa Nacional Federal, el 10% del PRONASOL y tan sólo el 0.05% del gobierno estatal.

A pesar del panorama demográfico observado, resulta paradójico que Baja California Sur aún sea una de las pocas entidades de México con saldo migratorio positivo e, incluso, que en años recientes haya incrementado la recepción de personas. Sin embargo, lo anterior se explica porque surgieron en el estado dos lugares de inmigración hacia donde se reorientaron los flujos mencionados y, como se verá más adelante, el CTLC es el más importante por la cantidad recibida; un lugar secundario lo ocupa el noroeste del estado. De acuerdo con Guillén (*Ibidem*), el área de captación inmigratoria de Los Cabos se extiende por todo el sur y centro del estado, de modo que Ciudad Insurgentes, Ciudad Constitución y La Paz son las localidades que más población le aportan en términos absolutos (Figura 4.3).

En el contexto de crisis socioeconómica surbajacaliforniana, el proceso de crecimiento que ha experimentado el CTLC en los últimos veinte años se explica a partir de que en la organización territorial de la actividad turística existe una estrecha relación entre inversionistas y turistas extranjeros que, con la crisis de 1982, se vieron beneficiados. En esta forma, los gobiernos estatal y federal han apoyado el modelo de crecimiento de Los Cabos y lo han convertido en el principal beneficiario de la inversión pública dirigida a Baja California Sur<sup>21</sup> que, aunada a la inversión privada, han incentivado movimientos migratorios masivos de trabajadores:

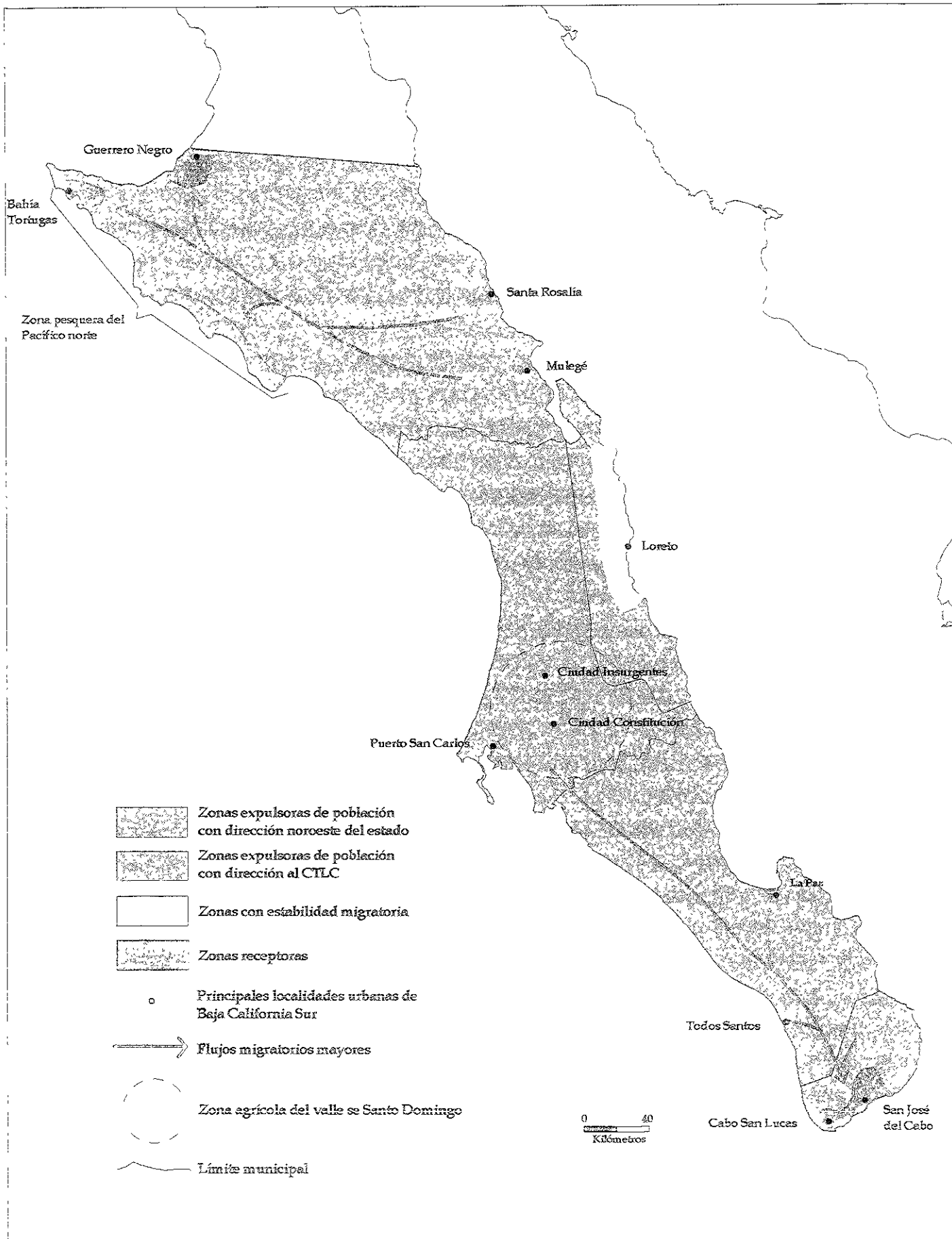
Convertida en un gran desarrollo turístico esta región que abarca ya gran parte del extremo sur de la costa del Golfo de California, se ha convertido en el nuevo polo de atracción de migrantes. Como se trata fundamentalmente de una zona turística, ha tenido que "importar" gran parte de sus profesionistas, trabajadores especializados y prestadores de servicios, al mismo tiempo que ha atraído a un gran número de inmigrantes de origen rural y campesinos que encuentran en la construcción, la economía informal y el trabajo doméstico su principal medio de subsistencia (Castorena, 1995: 22-23).

Así, al finalizar el decenio de los noventa, el CTLC concentraba a más del 50% de los inmigrantes del estado y, en tanto que no se prevé la existencia futura de otro centro de atracción masiva de inmigrantes en Baja California Sur, cuando la fase expansiva del CTLC comience a mermar es de esperar que el estado comience a reportar saldos migratorios negativos.

Debido a la carencia de datos oficiales sobre migración a escala local, se procesó información de una encuesta aplicada en varias localidades del CTLC con el fin de cubrir aspectos necesarios acerca de la población del corredor, uno de los cuales fue la movilidad espacial de los habitantes<sup>22</sup>. Con base en los resultados obtenidos, de entrada se pueden mencionar algunas apreciaciones generales:

- a. La proporción de trabajadores respecto a los que no lo son es muy elevada (73% y 27%, en ese orden); predominaron los hombres (59%) sobre las mujeres (41%).
- b. Son pocas las colonias no turísticas habitadas por clases medias, más bien son las áreas turísticas y de nivel bajo las que ocupan el mayor territorio.

Figura 4.3. Baja California Sur: Flujos migratorios intraestatales, 1995-1998



Fuente: Elaboración propia con base en Guillén, 1995 y encuesta directa, 1998.

- c. Ningún extranjero fue detectado como residente en los sitios definidos para aplicar las encuestas, indicativo de que, al igual que las clases altas locales nacionales, residen en las zonas turísticas (para el análisis de la dinámica inmigratoria extranjera se consultaron otras fuentes).
- d. Es muy elevado el porcentaje de población entrevistada que son inmigrantes respecto a los que no lo son (80% y 20%, respectivamente), lo que muestra que el CTLC se ha poblado con base en habitantes procedentes de otros sitios y no en un crecimiento natural.

Con el fin de ubicar los flujos territoriales generados por los encuestados, a continuación se brindan algunos datos generales de la población entrevistada (Figuras 4.4 y 4.5). Debido a que el fenómeno inmigratorio del CTLC en su fase masiva es muy reciente, la mayoría de los entrevistados no tenían más de diez años de haber llegado y migraron con la finalidad de trabajar; 82% se ubicó en la categoría de población económicamente productiva (entre 15 y 60 años) de los cuales 50% eran jóvenes con edades que fluctuaron entre los 18 y 40 años. Aunque la mayoría sólo tuvo educación básica - 42% estudios primarios y 17% secundarios -, es elevado el porcentaje de personas con algún estudio equivalente al bachillerato (27%) y nivel superior (14%). Ello se debe al sesgo (explicado en la nota veintidós de este capítulo) que sufrió la encuesta y a que, en efecto, la población surbajacaliforniana tiene niveles educativos por arriba de la media nacional. En este sentido, conviene señalar que los encuestados con mayor nivel de escolaridad declararon que no reciben salarios que correspondan con su educación formal pues, como ellos lo mencionaron "con un nivel similar,

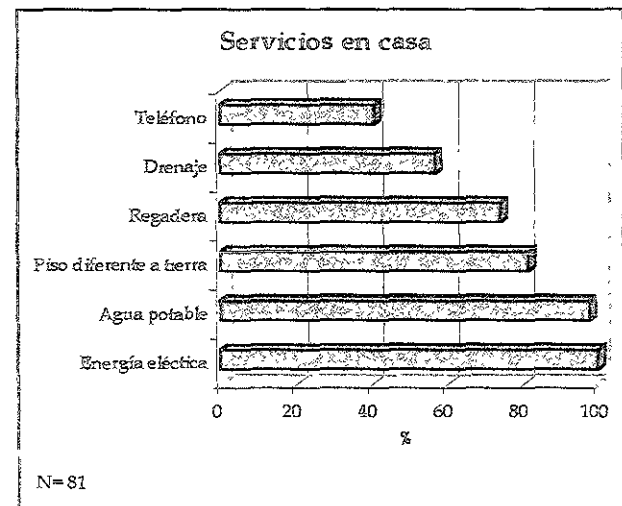
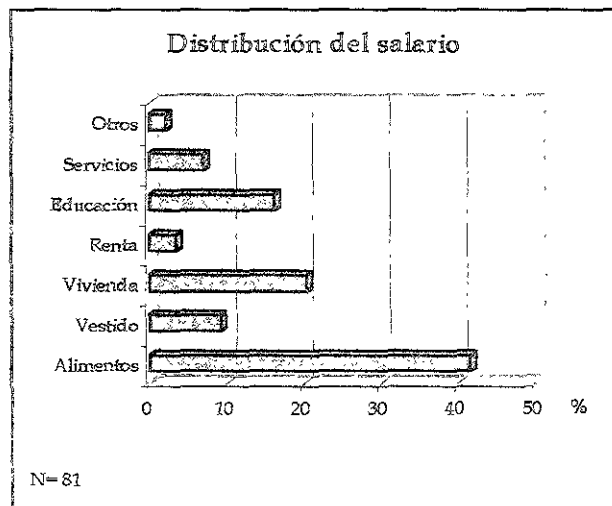
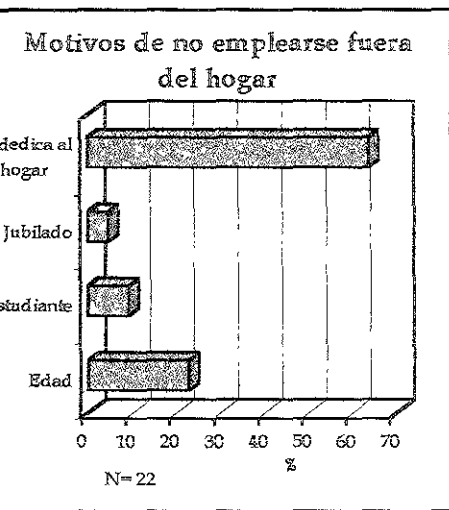
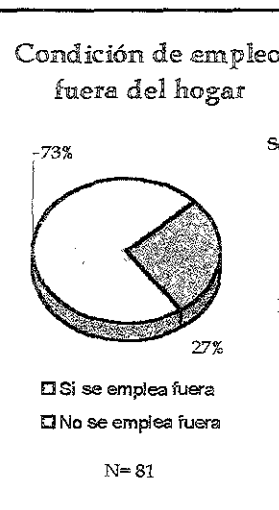
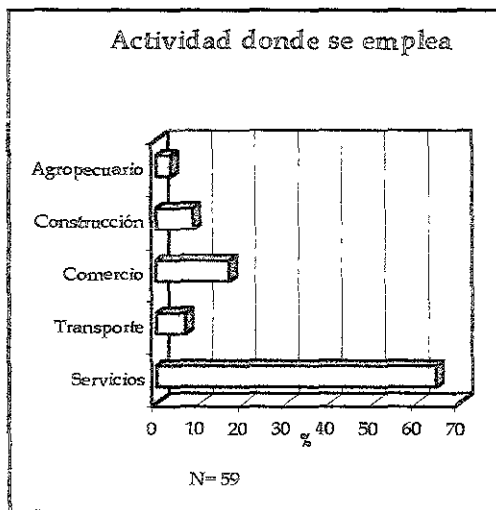
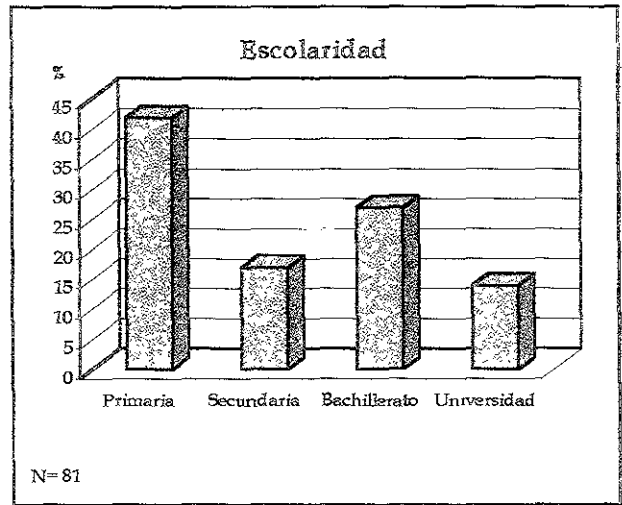
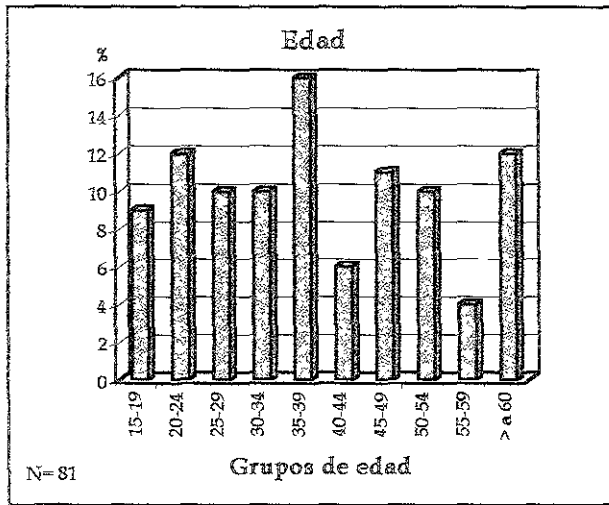


los extranjeros obtienen sueldos mejores pues les pagan como si fueran trabajadores de la misma empresa en sus propios países”.

Es destacable que, del total de encuestados, casi tres cuartas partes tenían trabajo en el momento de aplicarles el cuestionario y muchas personas manifestaron que no es muy difícil conseguir empleo siempre que esté relacionado con el turismo y, en consecuencia, las personas entrevistadas que no tenían un empleo formal fueron en su mayoría amas de casa. Hubo insistentes quejas por los pagos recibidos, ya que sostuvieron que sus salarios son insuficientes al considerar que el costo de los bienes y servicios en todo el CTLIC está muy inflado por la "presencia de turistas que pueden pagar cualquier cantidad de dinero". El 40% de la población destina casi todo su salario a los alimentos y sólo el resto puede acceder a un mayor consumo. Los ingresos de los encuestados se reflejan en su calidad de vida, sobre todo, en los servicios de que disfruta la población en sus viviendas. Existe un déficit grave: 60% en teléfono, 45% en drenaje, 30% en instalaciones de agua en las viviendas, por mencionar algunos (Figura 4.4).

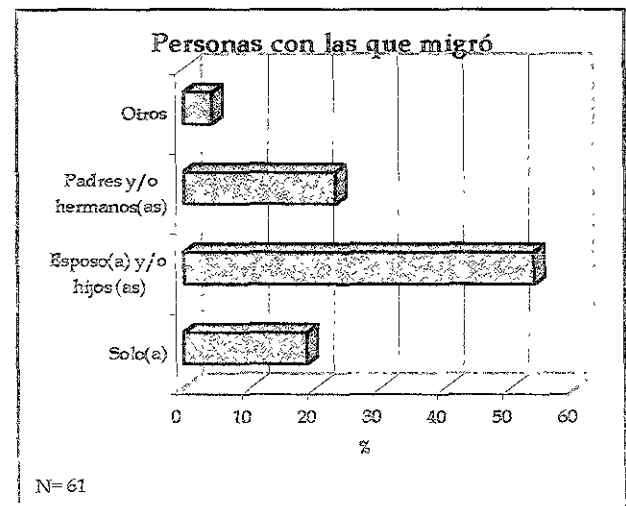
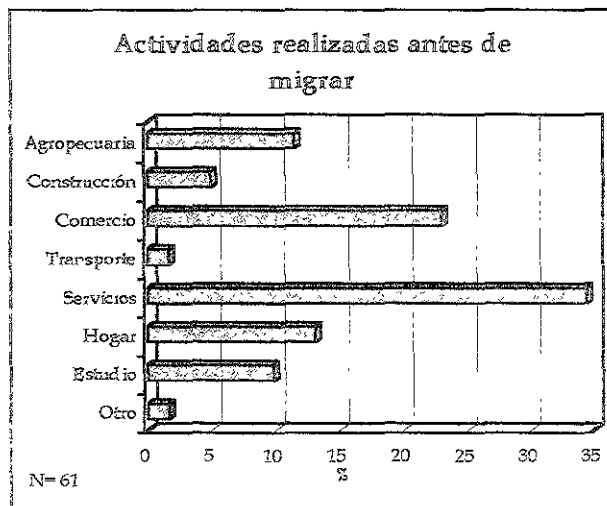
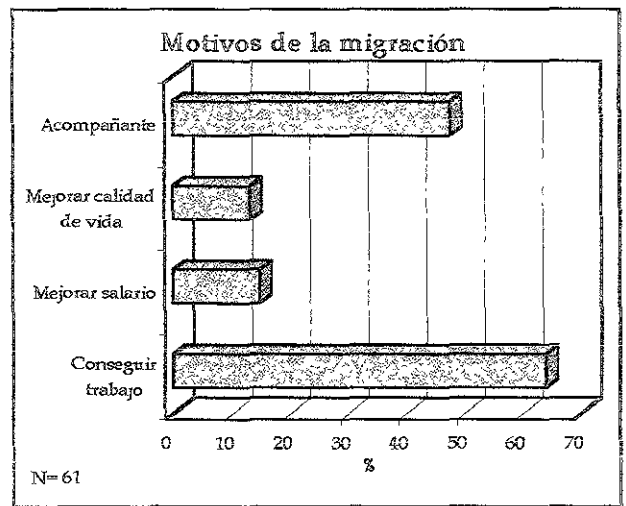
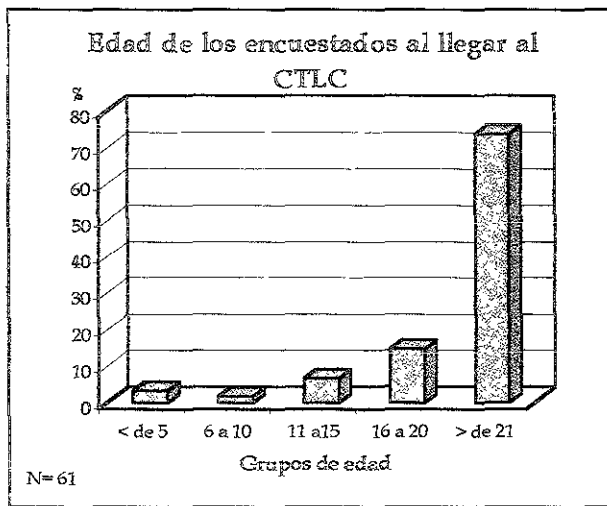
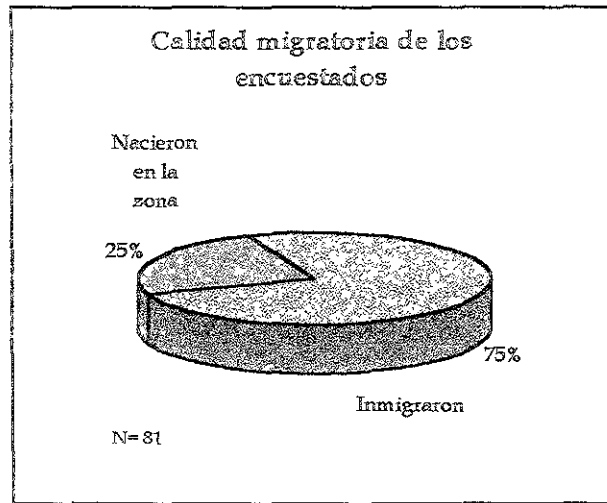
Si bien es cierto que más de la mitad de los inmigrantes (57%) se empleaban en el sector terciario en su lugar de origen, lo cual refleja la tendencia a la terciarización de la PEA en el país, también es claro que un porcentaje significativo se dedicó a actividades productivas en áreas rurales (12%). Lo anterior muestra que el turismo aún continúa como una actividad que tiende a provocar un vaciado de población trabajadora del campo (Figura 4.5).

Figura 4.4. CTLC: Datos generales de la población encuestada



Fuente: Encuesta directa, 1998.

Figura 4.5. CTLC: Algunos aspectos de los inmigrantes encuestados



Fuente: Encuesta directa, 1998.

Aunque la encuesta se realizó en áreas urbanas no recientes –conformadas por inmigrantes–, se corroboró que el poblamiento del CTLC se apoya en los inmigrantes (Figura 4.6). Así, el 74% de los encuestados declararon provenir de otros sitios: 28% de Baja California Sur, principalmente de La Paz, Ciudad Constitución y localidades cercanas al propio corredor turístico, hecho que confirma el carácter expulsor de población que tienen estos lugares. El 46% restante inmigró del macizo continental, de éste total, 65% provino de entidades del **centro y sur** del país como el Distrito Federal (24%), Michoacán (14%), Jalisco (5%), México (5%), Guanajuato (5%), Veracruz (3%), Guerrero (3%) y Puebla (3%); por último, el 35% restante, partió del norte y noroeste del territorio nacional, así, figuraron Sinaloa (19%), Sonora (3%), Chihuahua (3%), Nuevo León (3%), Durango (3%), Nayarit (3%) y Zacatecas (3%).

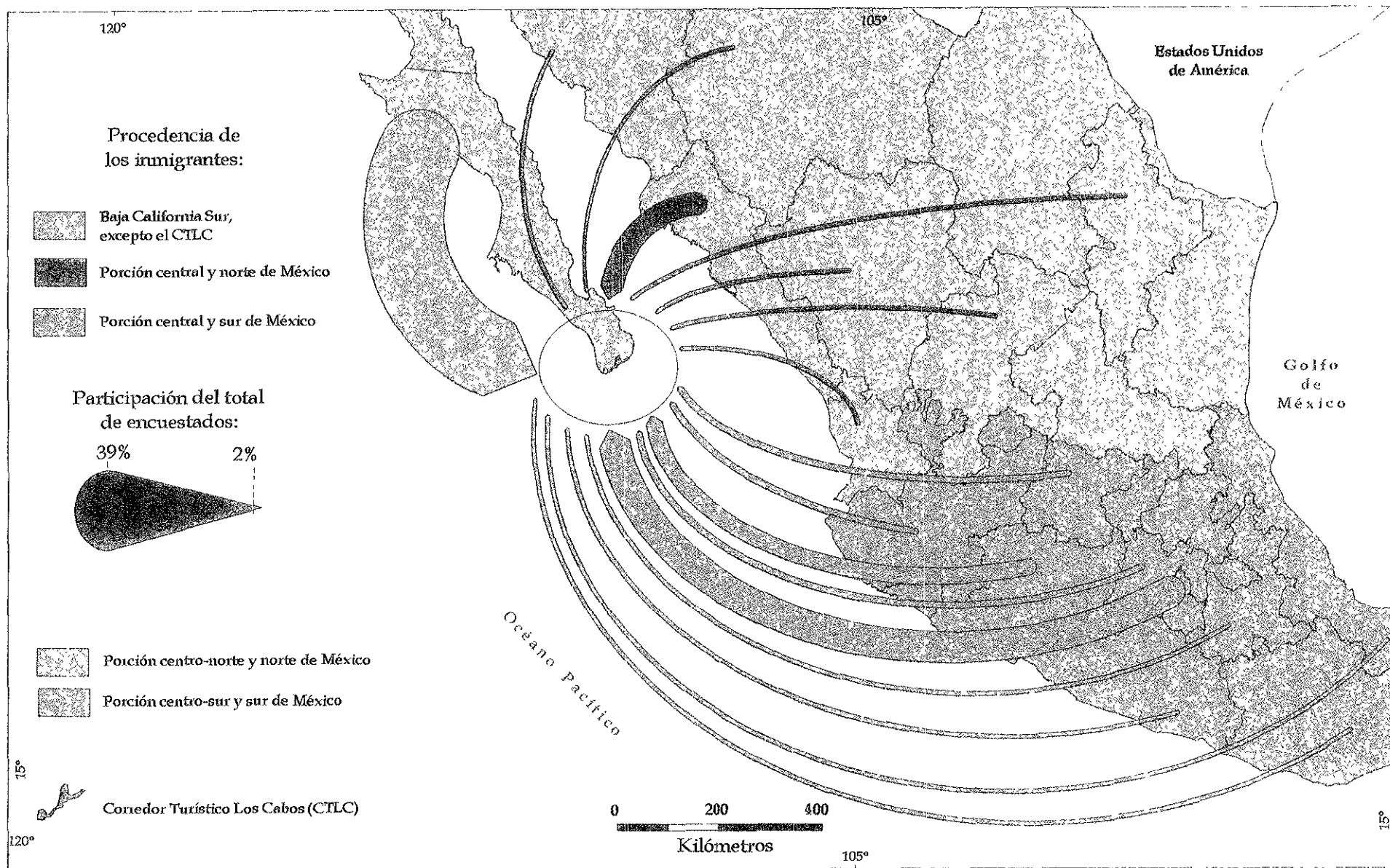
En relación con las cifras anteriores, conviene hacer algunos señalamientos. De acuerdo con la Dirección General de Estadística (1970), en el año de 1970 la mayoría de los migrantes que se dirigieron a Baja California Sur provinieron de estados costeros del norte y noroeste del país<sup>23</sup> pero, como en el párrafo anterior se evidencia, en los noventa esta situación cambió significativamente; con la encuesta aplicada a la población del CTLC se corroboran tales cifras. Sinaloa, otrora el estado con mayor aportación de población migrante a la porción sur de la península de Baja California, ha quedado en segundo plano después del Distrito Federal.

Con ayuda de la encuesta y otras fuentes informativas de gabinete y campo, al considerar la situación socioeconómica y laboral de población del CTLC, se detectaron tres grandes tipos de flujos inmigratorios.

1. La población con un **poder adquisitivo limitado** genera los flujos inmigratorios más copiosos hacia el CTLC e influye en el crecimiento extraordinario de las áreas suburbanas del corredor turístico. Al revisar la procedencia de estas personas, se constató que los lugares de origen son múltiples y abarcan desde sitios urbanos hasta zonas rurales tanto cercanas como lejanas al CTLC. En este sentido, conviene señalar que, de acuerdo con cifras del INEGI (1991), Guerrero y Oaxaca tienen una participación mayor a la que reveló el muestreo.

Tal como se había previsto, con el flujo inmigratorio a Los Cabos se configura un modelo espacial caracterizado por funcionar a modo de una red con mucho mayores vínculos hacia el territorio nacional que en el caso de otros aspectos de la actividad turística, ya que el tejido generado por el movimiento de trabajadores cubre y penetra múltiples espacios a través de veredas, caminos rurales, carreteras o rutas marítimas. Los inmigrantes que proceden del macizo continental se concentran en Mazatlán, de ahí viajan en transbordador a La Paz y luego al CTLC. Por otra parte, los que provienen de Baja California Sur se dirigen invariablemente a la carretera transpeninsular y de ahí al extremo sur. A excepción de los inmigrantes que partieron de algún sitio del lóbulo sur peninsular, para los demás La Paz siempre es paso obligado antes de llegar a Los Cabos. Por último, en su mayoría se emplean como albañiles, taxistas, recamareros, jardineros, herreros, etc.

Figura 4.6. CTLC: Origen de la población inmigrante encuestada, 1998



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta directa, 1998.

2. Los flujos generados por la población con **mediano poder adquisitivo** son menores a los producidos por el grupo anterior; al considerar las vías utilizadas por los migrantes que se dirigen al CTLC (carretera y transbordador o avión), se conforma un modelo reticular con tejidos más abiertos. Por otra parte, la carencia de técnicos y profesionales en la región de Los Cabos provoca una fuerte necesidad de incorporar a estos trabajadores provenientes de otras partes del país y, de acuerdo con la encuesta, se pudo observar una fuerte correlación entre el nivel formal de educación y la procedencia como sigue:

- A. La población de nivel medio bajo como técnicos de mantenimiento en sistemas de aire acondicionado, capturistas, oficinistas, auxiliares de contabilidad, incluso meseros, tuvieron un patrón amplio de origen, aunque siempre urbano.
- B. En cambio, los profesionistas calificados, como administradores de empresas, contadores, *chefs* o publicrelacionistas, inmigraron siempre de ciudades grandes de México (como Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey o Hermosillo) y también del extranjero.

La mayoría de estos inmigrantes llegan contratados *a priori* o son recomendados por los propios familiares. Al comparar estos trabajadores con los de otras partes del país podría pensarse que mantienen una situación de privilegio, pues los empresarios tratan de compensar con salarios atractivos el aislamiento y la lejanía que el CTLC tiene respecto a otros centros económicos importantes. Sin embargo, varias quejas se hicieron sentir por parte de los encuestados, quienes no consideran suficiente su salario, pues el nivel de gasto es muy elevado y, además,

“los trabajadores mexicanos ganan menos que los extranjeros, aunque el trabajo sea el mismo”. Cabe señalar que no se pudo corroborar esta aseveración, pero sí se sabe que los trabajadores extranjeros que llegan al CTLIC perciben un salario mayor aquí que en sus países de procedencia, aunque en todos los casos se pudo determinar que estos empleados mantienen un nivel elevado de movilidad espacial hacia sus lugares de origen, donde tienen familiares o su propio hogar. Conviene mencionar que muchos integrantes de familias acomodadas de San José del Cabo y Cabo San Lucas, tras el establecimiento masivo del turismo en la zona, se incorporaron como trabajadores de niveles medios en hoteles, restaurantes, instituciones de gobierno, etc.

Finalmente, se tuvo la oportunidad de identificar una gran cantidad de trabajadores de diversas nacionalidades en puestos de nivel medio asociados con la atención a clientes, pues existe la pretensión de brindar una imagen de exclusivismo turístico. Al mismo tiempo, muchos trabajadores nacionales con niveles de educación superior a la de extranjeros, ocupan espacios aislados dentro de los complejos turísticos sin vínculo con los turistas.

3. La población de alto poder adquisitivo está asociada con puestos de mando en diferentes empresas hoteleras, arrendadoras de transportes, *touropadoras*, publicidad, etc. Se trata de población extranjera y, en forma secundaria, nacional que funge como representante de los negocios. Así, los flujos que generan son en su mayoría con el exterior y dibujan un modelo espacial de líneas radiales con vértice en el CTLIC y terminales en las ciudades sede de las empresas que, por lo general, se emplazan en el occidente de Estados Unidos de América,



Canadá y, en menor grado, en Europa y algunas ciudades mexicanas. A través de estos canales se presenta un movimiento frecuente de esta población que circula, en forma preferente, por vía aérea. De acuerdo con información recabada en campo, se sabe que la mayoría de trabajadores provenientes de otros países vive en inmuebles de las empresas, ubicados en las zonas turísticas. También hay una gran cantidad de migrantes foráneos que tienen negocios pequeños asociados al turismo, tales como galerías, restaurantes, tiendas de ropa y artesanías, que se mueven en una red similar a la mencionada. Cabe agregar que los extranjeros inmigrantes, trabajadores o no, estadísticamente no están diferenciados entre sí, ni de los turistas; tal desconocimiento tiene implicaciones territoriales graves, algunas de las cuales se presentan al final de este apartado.

Por último, en función del poder adquisitivo de los trabajadores del CTLC, se aprecian diferencias espacio-temporales en el fenómeno migratorio. Debido a que en una primera etapa de crecimiento turístico local, la mayoría de los pobladores de San José del Cabo y Cabo San Lucas sólo podían desempeñar trabajos de nivel bajo, los movimientos inmigratorios ocurridos entre 1950 y 1980 fueron de trabajadores de niveles medios y altos. Al iniciar el crecimiento masivo de la economía turística, una vez que la mayor parte de la población local fue absorbida por el nuevo sector, también los trabajadores de niveles bajos son captados de sitios lejanos, primero de otras localidades del municipio de Los Cabos, luego del estado de Baja California Sur, después de estados costeros del Golfo de California y, a últimas fechas, del centro y sur del país.

### *Movimientos temporales de la población en el interior y exterior del CTLC*

De acuerdo con las encuestas aplicadas a los trabajadores de niveles medios y bajos, se puede afirmar que la movilidad de población, al interior y exterior del CTLC, es muy restringida. En este sentido, alrededor de tres cuartas partes de la población mencionó una sensación de encierro. Algunos factores que influyen en ello son: el aislamiento geográfico, la carencia de vías de comunicación, así como la poca oferta y el elevado costo del transporte intraurbano e interurbano, manejado en su totalidad por la empresa privada. En esta forma, se identificó que la movilidad de la población residente en el CTLC se da a través de los siguientes medios de transporte:

1. Hacia el interior de las ciudades de Cabo San Lucas y San José del Cabo, el movimiento de personas se da preferentemente entre las zonas turístico-comerciales con las habitacionales, para ello existen algunas líneas de taxis colectivos (microbuses). El transporte se encuentra en un estado físico pésimo y su costo, en ocasiones de un dólar, está por encima de lo que se pagaría por un servicio similar en otros puntos de la República, de modo que sí resulta oneroso para la población trabajadora de niveles bajos.
2. La población que requiere desplazarse de Cabo San Lucas a San José del Cabo, o de estas ciudades a algún punto del Corredor Intermedio, tiene la opción de transportarse a través de la única línea de autobuses que une a las localidades extremas del CTLC, llamada Flecha Verde Cabeños, aunque el transporte es de pésima calidad, el costo puede elevarse hasta un dólar y medio.

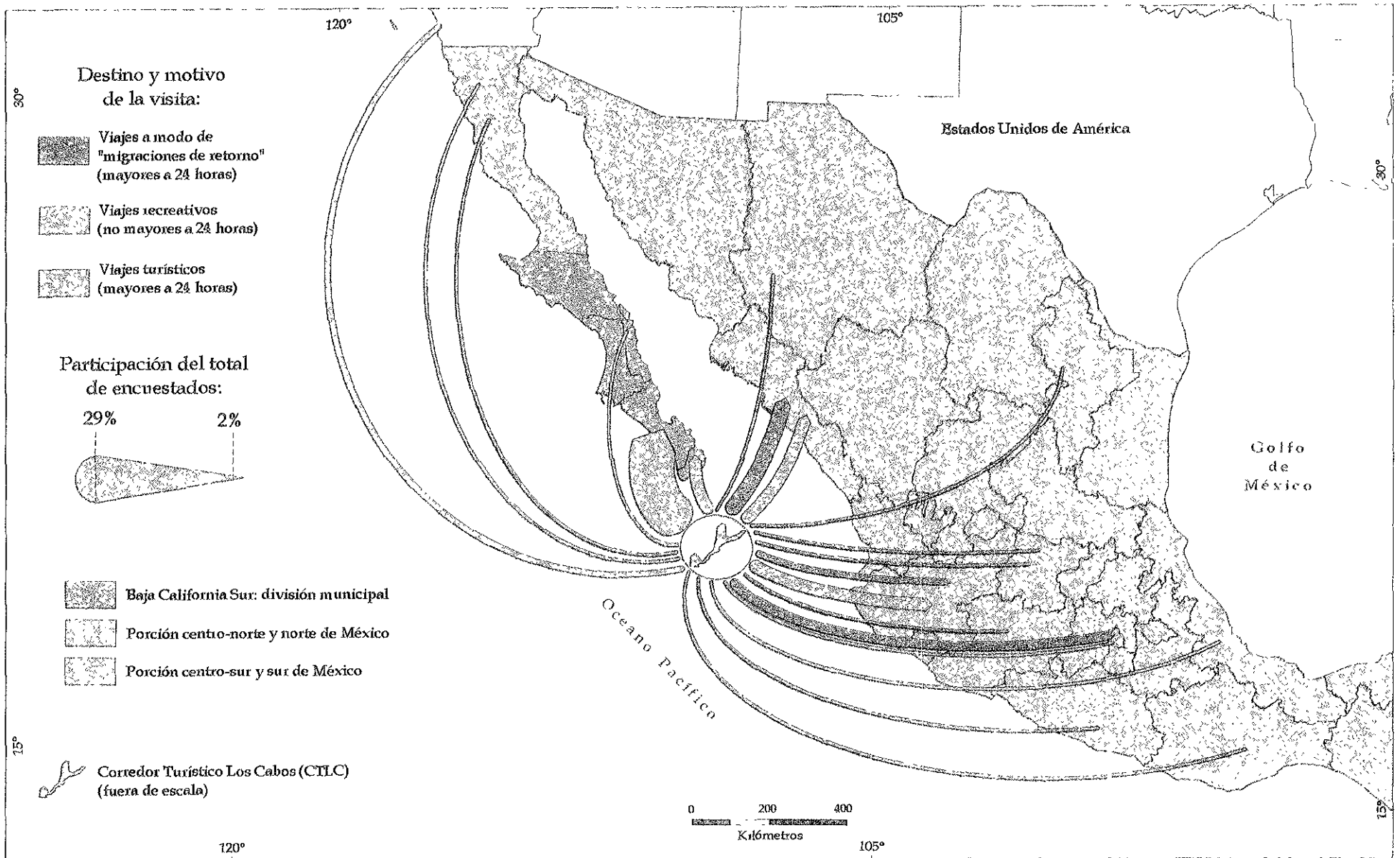
3. Otra opción de transporte interurbano para los habitantes del CTLC son los autobuses foráneos El Águila que, procedentes de La Paz, recorren las ciudades que conforman el CTLC. De esta forma, cuando los autobuses llegan por la vía corta en un recorrido que bordean la costa occidental, hacen escala en Cabo San Lucas y de ahí continúan su camino a San José del Cabo; cuando la vía es larga, el recorrido se realiza por la vertiente oriental para entrar a San José del Cabo y luego finalizar su recorrido en Cabo San Lucas. Este transporte cuesta al menos 1.5 dólares y sólo hay once corridas al día, de modo que su uso hacia el interior del CTLC está limitado a casos de emergencia por parte de la población de recursos económicos limitados; estos autobuses son más utilizados por la población para realizar viajes a La Paz o, incluso, a otros sitios de la península o del país.
4. Los taxis, más bien enfocados a la transportación de turistas aunque se pueden tomar como una opción de transporte para la población local, en realidad muy pocas veces son ocupados por ésta debido a que en viajes cortos pueden cobrar dos dólares y cuando transportan de Cabo San Lucas a San José del Cabo o viceversa, el costo puede elevarse a unos 50 ó 60 dólares.
5. Por último, un hecho pertinente de considerar en cuanto a la transportación de la población del CTLC, es que por lo general las clases altas y medias poseen automóvil, ello se facilita en toda la península de Baja California, pues los automóviles usados se pueden importar con exención en el pago de

impuestos; así, hay un predominio de este tipo de automóviles sobre los hechos en México.

Ningún encuestado indicó desplazarse más allá del CTLC para adquirir **productos alimenticios**; incluso, rara vez manifestaron, si vivían en Cabo San Lucas, ir a San José del Cabo o viceversa. En la compra de **artículos no perecederos**, tales como ropa, calzado, aparatos electrodomésticos o muebles, la tendencia no cambia mucho. De esta manera, entre 74% y 82% dijeron no salir del CTLC para adquirir estos productos, se arguyó que "el transporte es muy caro y se pierde mucho tiempo"; entre 15% y 20% sí suelen comprar estos productos en otras partes, de las que destaca La Paz, ciudad que, por la oferta de bienes y servicios básicos, ratifica su papel de lugar central en la región. Finalmente, un porcentaje mínimo puede desplazarse al Distrito Federal, Guadalajara o Estados Unidos de América para cubrir esta necesidad.

Al considerar los flujos generados por otras razones diferentes a las ya mencionadas, se apreció una movilidad significativa, pues aunque 36% de los encuestados declararon nunca haber salido del CTLC; el 64% restante afirmó que al menos una vez, desde que vive en el sitio donde se le entrevistó, ha viajado más allá del CTLC; 39% se desplazó dentro del estado Baja California Sur (8% en el municipio de Los Cabos o sus cercanías, 29% en La Paz y 2% al norte de la entidad) y 61% lo hizo más allá del estado (18% a Sinaloa, 12% a Jalisco, 8% al D.F., el 8% a la zona fronteriza mexicana-estadounidense y, en porcentajes menores, a Guanajuato, Nuevo León, Veracruz, Oaxaca, Chihuahua, Guerrero y Michoacán) (Figura 4.7).

Figura 4.7. CTLC: Alcances territoriales de la población encuestada, 1998



Nota: Los alcances territoriales de la población encuestada se refiere a los sitios visitados por los encuestados durante su residencia en el CTLC, siempre que el viaje haya sido con motivos diferentes a la compra de artículos o pago de servicios básicos

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta directa, 1998.

La apreciación inicial de estas cifras hace pensar en una elevada capacidad de desplazamiento, sin embargo, al revisar los motivos específicos de su viaje, se detectó que, de ese 64% que sí viajó: el 45% lo hizo por motivos diferentes al placer, en viajes a modo de migraciones de retorno donde el encuestado tiene como finalidad ver a sus familiares, llevar dinero, vigilar sus casas, etc. Y del 55% que sí tuvo la oportunidad de dirigirse a otros sitios que no fueran los de origen, una mitad hizo viajes poco costosos que no duraron más de un día ni rebasaron latitudes mayores a la capital y, la otra parte, sí viajó más lejos y con fines de diversión. Así, se determinó que, mientras para los movimientos relacionados con la asistencia a los lugares de origen, el radio de desplazamiento puede ser muy amplio, en el caso de los viajes de placer los desplazamientos son menos frecuentes a sitios lejanos, de hecho, la gran mayoría no sale de la región noroeste de México.

#### *Inmigrantes y turistas extranjeros en el CTLC*

A pesar de ser copiosa la comunidad de extranjeros residentes, temporales o permanentes en el CTLC -y tener una fuerte injerencia económica, social, política y cultural cada vez mayor en toda la región-, poco se conoce de ellos; es sabido que esta situación se complica mucho más toda vez que existen serias dificultades para diferenciar a los inmigrantes de los turistas. Cabral (1998) afirma que las cifras demográficas oficiales están totalmente subvaloradas, se sabe que en 1970 llegaron 317 migrantes extranjeros a BCS (0.3% del total estatal) y que en 1990 fueron 1, 819 (0.6% del total estatal): "[...] esta cifra es ridícula y de ninguna

manera permiten conocer cuántos extranjeros, sobre todo norteamericanos, residen en el estado" (*Ibidem*, p.102).

A pesar de ello, con estos mismos datos se calculó que la tasa de incremento medio anual de los migrantes extranjeros recibidos en Baja California Sur entre 1970 y 1990, fue del 9.13%, ello revela que el ritmo de crecimiento de esta tasa fue mayor al incremento observado en la de los inmigrantes nacionales. También con cifras del INEGI (1991), se calculó que el municipio de Los Cabos concentró 35% de los inmigrantes extranjeros que llegaron al estado y, al considerar el crecimiento económico cabeño durante el decenio de los noventa, no sería descabellado pensar que en los primeros años del presente siglo el CTLC habrá concentrado al menos un 50% de los migrantes procedentes de otros países. Por otra parte, 98% de los inmigrantes extranjeros son norteamericanos y, de ellos, es evidente que predominan los estadounidenses. Según Cabral (*op. cit.*), son múltiples las razones por las que no se han cuantificado los inmigrantes extranjeros, ni se ha podido diferenciarlos con claridad de los turistas:

- A. En primer lugar, a los estadounidenses y canadienses se les facilita entrar y salir de la península bajacaliforniana debido a su cercanía con sus lugares de origen, situación a la que se suma la fuerte atracción climática que este territorio ejerce durante amplios períodos de época fría en el hemisferio norte (octubre a marzo).
- B. La visa de turista se otorga con una duración de seis meses, así, la gran mayoría de inmigrantes prefieren internarse como turistas, ya que evitan trámites en la categoría que corresponde con los extranjeros permanentes. De

ese modo, pueden residir en Baja California Sur y sólo salen a sus países de origen para renovar el permiso.

- C. A partir del decenio de los setenta, no se requiere de permiso alguno por parte de la Secretaría de Gobernación para poder adquirir bienes inmuebles en las zonas costeras a través de un fideicomiso, ya que al considerarse el carácter transitorio e indirecto de este tipo de propiedades, se piensa que es innecesario mantener un control de las mismas, excepto al tratarse de grandes inversiones.
- D. En un contexto político neoliberal y globalizador, en 1991 la Secretaría de Gobernación informó sobre la ampliación en el plazo del visado cuando se tratara de viajes de negocios. Esta institución otorga visas de visitantes a los promotores de ventas y, en temporadas altas, una sola compañía puede solicitar hasta veinte. Así, esta población no queda identificada como turista, aunque pueda serlo.

Además, de existir una superposición en las categorías de turista e inmigrante, no se ha cuantificado en forma certera el número de inmigrantes extranjeros que llegan a Baja California Sur, pero sí se puede afirmar que la mayoría de éstos se dirigen al municipio de Los Cabos. Por otra parte, como Cabral (*op. cit.*) menciona, al observar las políticas inmigratorias de México y Estados Unidos de América, se da una relación absolutamente desigual entre ambos países, pues mientras el gobierno mexicano es laxo en el control migratorio, el estadounidense incrementa las barreras.



En consecuencia, la creciente ocupación de territorios por parte de los extranjeros que provienen de Norteamérica, a la luz de las relaciones políticas contemporáneas México-Estados Unidos, es una amenaza para la soberanía nacional, ya que la experiencia muestra que el vecino país del norte puede intervenir y controlar territorios extranjeros independientes, so pretexto de vigilar los intereses de su población. En este sentido, el CTLC es un foco rojo, sobre todo si se considera el despoblamiento nacional en la mayor parte de las costas de la península de Baja California. De hecho, Varela (1998) ha revelado aspectos de la injerencia extranjera en el CTLC, tales como las opiniones vertidas en relación con política municipal de Los Cabos, en la planeación y legislación de las áreas naturales protegidas, en la generación de una cultura *gringa* a través de múltiples publicaciones de circulación local, sólo por mencionar algunos.

#### 4.2.2. Flujos de turistas

Aún en la actualidad, la relativa cercanía que el CTLC tiene respecto a Estados Unidos de América y el distanciamiento de México, hace que los turistas nacionales tengan ligas débiles con la zona; en contraste, los visitantes de la costa norteamericana occidental han mantenido, desde hace varios decenios, estrechas ligas de comunicación con la península de Baja California. Por otra parte, lo costoso de los servicios ofertados, limita aún más el acceso de nacionales, en este sentido, aunque en los otros cinco Centros Integralmente Planeados (CIP) por FONATUR se presenta un símil, en el CTLC el exclusivismo alcanza los mayores niveles de segregación turística: a Los Cabos arriban, en gran medida, turistas que perciben ingresos cuantiosos, aún para el contexto de sus

propios países; a guisa de ejemplo, "el promedio de ingresos de los compradores de tiempos compartidos es de 84,000 dólares anuales" (Miner, 1997: 2).

Entre los decenios de los cincuenta y setenta, el CTLC se mantuvo como un enclave que recibió, casi en su totalidad, extranjeros procedentes de California que llegaban en sus barcos, avionetas o automóviles privados<sup>24</sup>; en esos años, aunque la cifra de turistas recibidos aumentó, no rebasó los 10,000. Fue hasta fines del decenio de los ochenta que, tras haber entrado en uso la nueva infraestructura turística, la llegada de visitantes se empezó a masificar; cifras conservadoras de FONATUR (1997a) revelan que para 1996 fueron registrados en los hoteles de la zona más de 500,000 personas (Figura 4.8). La gran mayoría de éstas fueron extranjeras; además, con la ayuda de estadísticos históricos de la actividad turística, se evidencia que existe una clara tendencia al aumento de la proporción de extranjeros sobre los nacionales: en 1968 la relación fue de 75% a 25% y en 1996 fue del 90% a 10% (Figura 4.9).

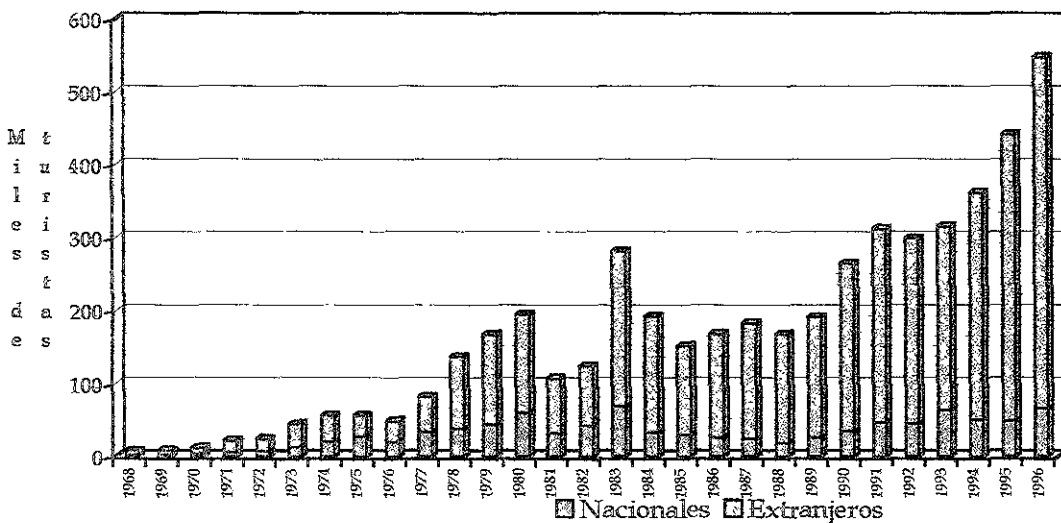
Si por el flujo de turistas el CTLC adquiere una importancia relevante en el ámbito nacional, en el estatal ocupa el papel central de la escena, pero no siempre fue así; al inicio del decenio de los setenta, La Paz, Loreto, Mulegé y Santa Rosalía, con ascendente actividad turística, llegaron a recibir 90% del total de visitantes, en tanto que Los Cabos recibió el 10% (Figura 4.10). Estas cifras empezaron a modificarse en los años ochenta, cuando el CTLC dio inicio como Centro Integralmente Planeado, y los otros sitios, al estar orientados al turismo nacional, resintieron en forma grave la crisis de 1982, cuyas consecuencias ya fueron explicadas con anterioridad<sup>25</sup>. Así, la situación cambió a tal grado que, para 1997,

el CTLC concentró un 70% de los visitantes registrados en Baja California Sur. Por otra parte, al considerar sólo los turistas extranjeros, en 1976, CTLC recibió el 35% del total que llegó a Baja California Sur, ya para 1997 esta cifra superó el 80% del total (Figura 4.11).

En otro orden de ideas, cabe mencionar que, durante 1997, los turistas llegaron y se retiraron a través de los siguientes canales de comunicación: el 87% fue transportado por vía aérea, 10% por vía marítima, tanto en cruceros como en embarcaciones particulares, y el 3%, por vía terrestre, en casas rodantes, autobuses o automóviles particulares (FONATUR, 1998). Como se puede apreciar, la navegación aérea es la red fundamental a través de la cual circula la mayor cantidad de turistas, algunos de los cuales llegan en sus propias aeronaves, que aterrizan en las aeropistas privadas y el resto utiliza el transporte de las compañías de aviación que realizan sus operaciones en el Aeropuerto Internacional de Los Cabos (AILC).

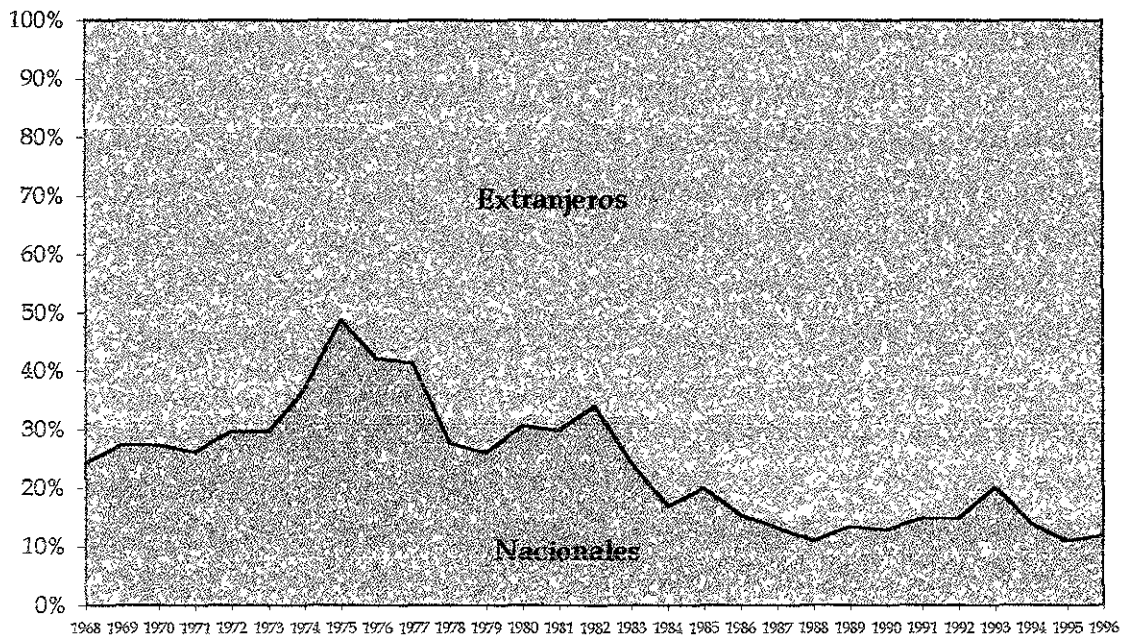
Durante 1997 se realizaron en el AILC un promedio de 292 vuelos semanales; en relación con esto, las líneas aéreas extranjeras mantienen un mayor control sobre las nacionales (61% y 39%, respectivamente). Las aerolíneas con mayor cantidad de movimientos fueron Alaska Airlines (36% del total), Mexicana de Aviación (20%) y American West (10%) (Cuadro 4.1). El origen de los vuelos, así como de las empresas que participan en el flujo de visitantes, queda implícito en el origen de los turistas, y ya ha sido tratado en el apartado referente a los canales de comunicación aéreos.

Figura 4.8. CTLC: Llegada de turistas, 1968-1996



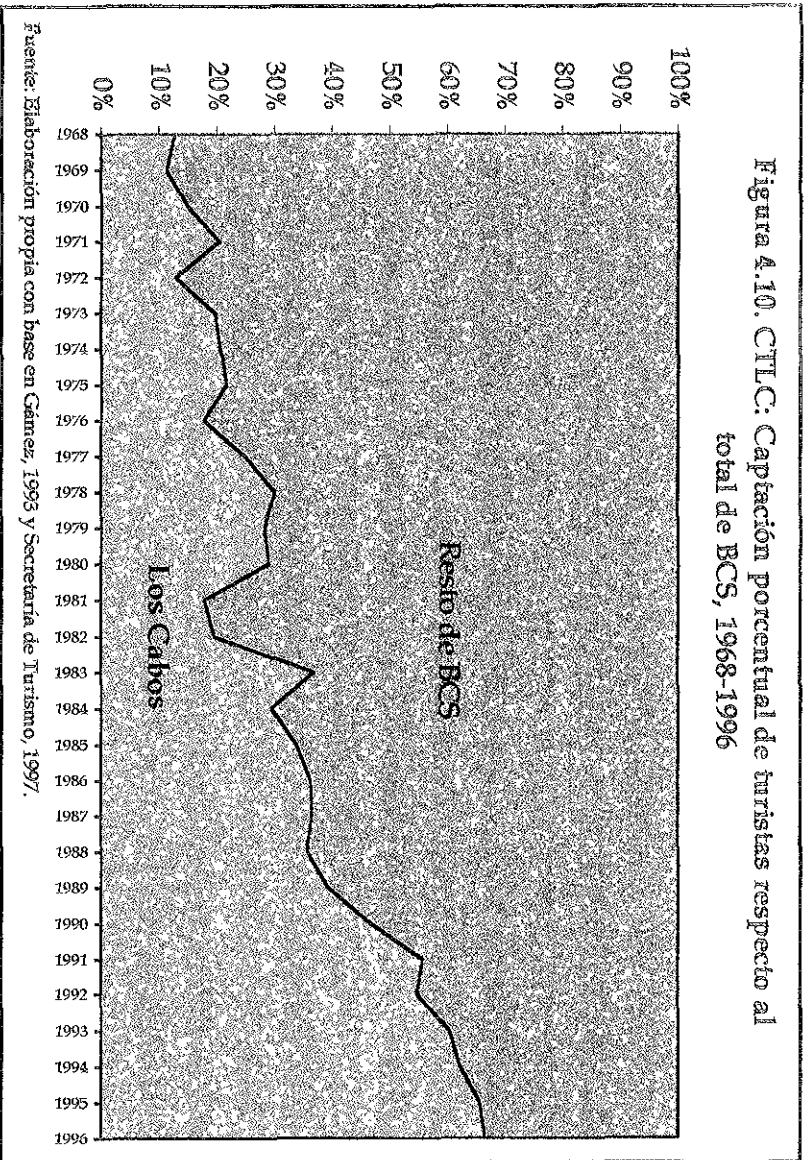
Fuente: Elaboración propia con base en Gámez, 1993 y FONATUR, 1997a.

Figura 4.9. CTLC: Participación porcentual de turistas según origen, 1968-1996



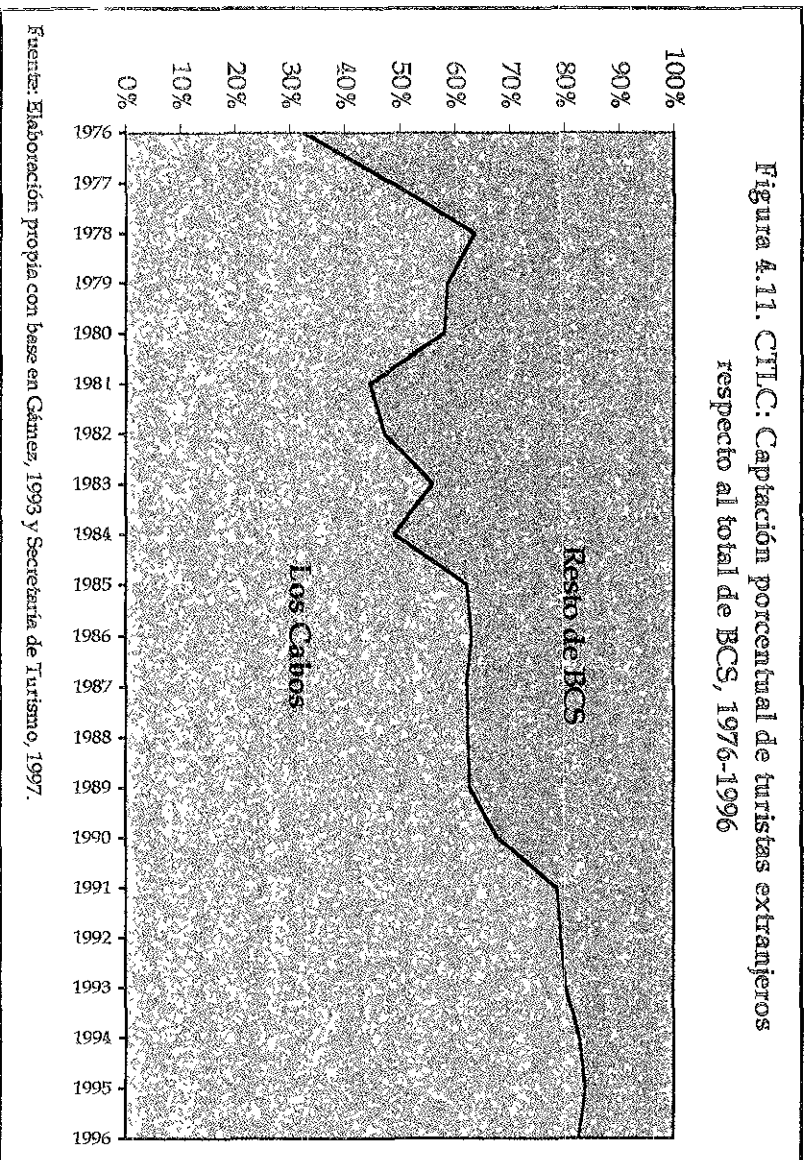
Fuente: Elaboración propia con base en Gámez, 1993 y FONATUR, 1997a.

Figura 4.10. CTIC: Captación porcentual de turistas respecto al total de BCS, 1968-1996



Fuente: Elaboración propia con base en Gámez, 1993 y Secretaría de Turismo, 1997.

Figura 4.11. CTIC: Captación porcentual de turistas extranjeros respecto al total de BCS, 1976-1996



Fuente: Elaboración propia con base en Gámez, 1993 y Secretaría de Turismo, 1997.

Cuadro 4.1. CTLC: Vuelos semanales registrados en el aeropuerto internacional Los Cabos, 1997

Línea aérea		Nacionales	Internacionales	Totales	% del total
Vuelos regulares	Alaska Airlines	0	106	106	36.3
	Mexicana de Aviación	40	18	58	19.9
	American West	0	28	28	9.6
	Aerovías de México	14	14	28	9.6
	Aerocalifornia	10	10	20	6.8
	American Airlines	0	12	12	4.1
	Alhagro	0	10	10	3.4
	Continental	0	8	8	2.7
	Aerolitoral	4	0	4	1.4
Vuelos de fletamento	Canadian	1	3	4	1.4
	Sun Country	0	4	4	1.4
	Aviacsa	2	2	4	1.4
	Royal	0	2	2	0.7
	Canadá 3000	0	2	2	0.7
	Sea Service	0	2	2	0.7
Total de vuelos		73	221	292	100.0

Fuente: FONATUR, 1998.

### Perfil del turista

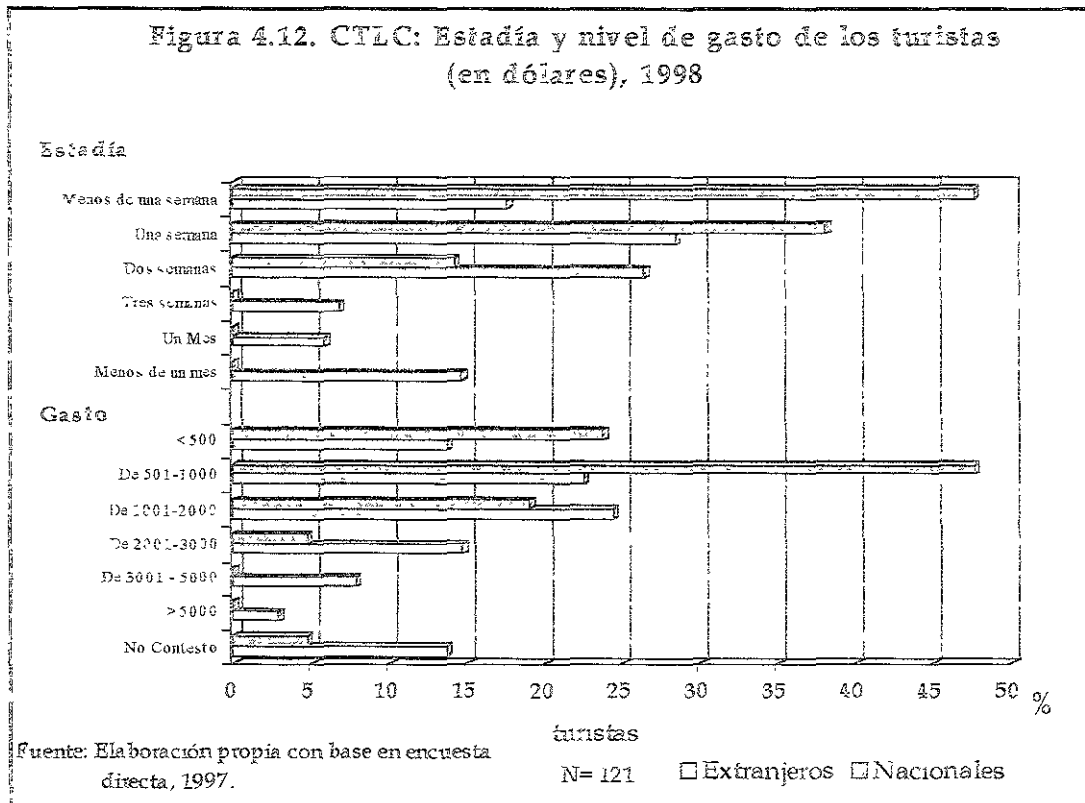
No existe un nivel más detallado en las estadísticas turísticas oficiales referentes al CTLC, de modo que este vacío se cubrió a través de una encuesta que fue aplicada en marzo de 1997 en las zonas turísticas de San José del Cabo y Cabo San Lucas<sup>26</sup>. El cuestionario aplicado a 121 turistas constó de tres pequeños apartados: datos generales, condiciones del viaje y percepción espacial del encuestado. De entrada se puede mencionar que, al haber sido aplicadas indistintamente a mexicanos o extranjeros, la proporción es muy cercana a la cuantificación oficial, pues el 85% de las entrevistas fueron respondidas por visitantes internacionales y el resto por mexicanos. Por otra parte, en el análisis de resultados no se observaron diferencias substanciales de los entrevistados en San

José del Cabo respecto a los de Cabo San Lucas<sup>27</sup>, por lo que se insiste en examinar las diferencias entre los turistas de México y los de otros países.

En relación con la **forma en que los turistas se enteraron de la existencia de Los Cabos**, 50% del total declaró que fue a través de amistades o familiares, hecho que confirma que estas redes aún son muy importantes para la difusión de Los Cabos. Del otro 50%, se obtuvieron diferencias substanciales entre mexicanos y extranjeros: para los primeros, otras opciones fueron muy reducidas y manifiestan la poca difusión de este lugar en el ámbito nacional, 24% se enteró a través de agencias de viajes, 19% por medios impresos y 5% en televisión. En cambio, para los extranjeros se han creado redes más amplias de difusión, 17% se enteró de la presencia de Los Cabos en las agencias de viajes, 10% a través de medios electrónicos como redes de cómputo (*Internet*), 9% por un viaje previo, 6% en revistas y periódicos, 4% a través de las asociaciones de pesca deportiva del occidente de Norteamérica y ferias de tiempos compartidos, 3% por televisión.

Pese a que el **nivel de escolaridad** es muy similar entre los extranjeros y nacionales encuestados, ya que en promedio el 60% tenía al menos una licenciatura - situación inusual en otros centros turísticos mexicanos de litoral -, el **nivel de gasto** varió significativamente, pues en el caso de los turistas nacionales, 76% gastó menos de 1,000 dólares durante su estancia y el resto entre 1,000 y 3,000. En contraste, para el caso de los extranjeros se apreció una mayor variedad de rangos, 37% erogó menos de 1,000 dólares, 40% de 1,000 a 3,000 dólares, y el resto cifras superiores a los 3,000 dólares (Figura 4.12). Un aspecto importante a considerar de los extranjeros es que muchos turistas son empresarios, además,

hubo un sector muy importante de jubilados que se encuestaron (15%) que asisten al CTLC por períodos muy extensos de tiempo.



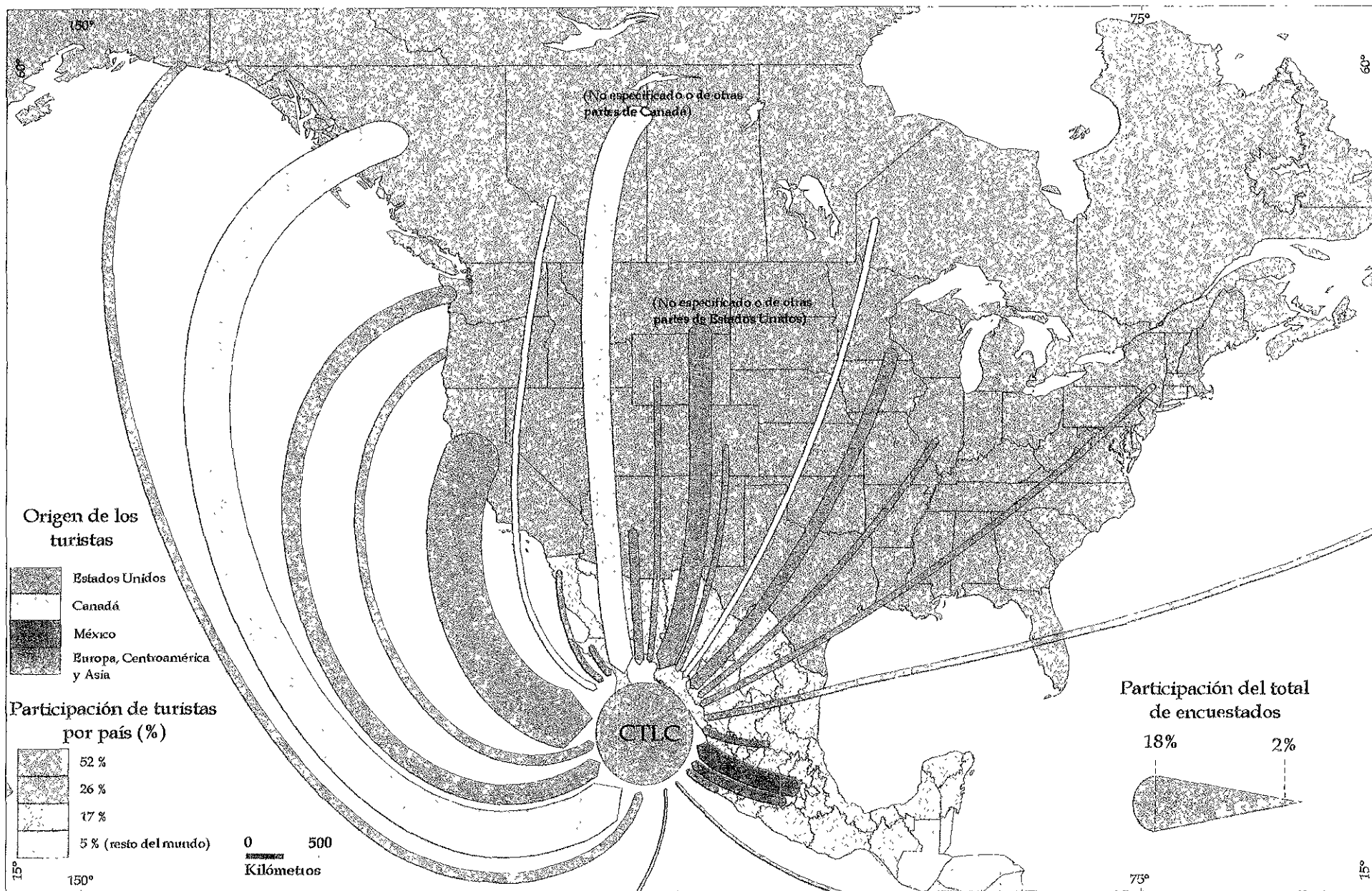
Como el nivel de gasto, entre otros factores, influye directamente en la **estadía**, se observó que los **extranjeros** que arribaron al CTLC sostuvieron una permanencia muy superior a los que llegan a otros sitios de México: 18% no completaría una semana de visita, 54% estarían de una semana a quince días y el 26% restante durarían más de tres semanas; de estos últimos, en forma extraordinaria, 15% rebasarían un mes e incluso hasta seis meses o un año (Figura 4.12). Con tal circunstancia, se demuestra la indiferenciación entre turistas y residentes ya explicada. Este elevado nivel de estadía no tiene paralelo en el ámbito nacional,



en el caso del CTLC dos aspectos básicos lo favorecen: en primer lugar, la elevada capacidad de gasto del visitante le permite mantenerse mucho tiempo en un lugar caro, y en segundo la múltiple oferta de hospedaje que facilita la permanencia. Aunque 58% llegó a hoteles, 20% se alojó en sus propios condominios, un 10% en *trailers park* o yates. En contraste, 86% de los turistas **mexicanos** que contestaron la encuesta, estarían no más de una semana y el 14% dos; la menor permanencia se relaciona con una baja capacidad de gasto y con que, al no tener propiedades en la zona, no permanecen en ella por mucho tiempo: 70% se albergó en hotel y 20% en casas de familiares o amigos. Además, muchos mexicanos viajan en paquetes organizados por líneas aéreas (VTP´S), que son de tres o cuatro días.

Al tratar la **procedencia** de los turistas, se evidencia un claro patrón de concentración; en esta forma, 96% de los **extranjeros** encuestados vinieron de Norteamérica: 64% de Estados Unidos de América y 32% de Canadá. Al observar la distribución regional de turistas originarios de estos países se aprecia que más del 60% venían de estados costeros, sobre todo de California y Columbia Británica (22% y 17% del total de viajeros internacionales encuestados), turistas para los que ahora el CTLC se ha convertido en su centro vacacional (Figura 4.13). Por otra parte, los **mexicanos** viajaron desde dos regiones del país, 62% partió del área central (D.F., estado de México y Jalisco), zona con la mayor cantidad de turistas potenciales, y el 25% restante de la propia península de Baja California, personas a las que se les facilita el viaje por su cercanía.

Figura 4.13. CTLC: Procedencia de los turistas encuestados, 1997



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta directa, 1997.

Del total de turistas extranjeros encuestados, 86% utilizó el avión para llegar o retirarse del CTLC y el resto lo hizo por sus propios medios marítimos o terrestres (Figura 4.14). Destaca el hecho de que siempre se utilizó un solo medio de transporte, lo que evidencia que dice que estos visitantes usan únicamente un medio para desplazarse, por lo que crean canales estrechos, cerrados y directos. En contraste, los nacionales establecen vínculos articulados que, en muchas ocasiones, presuponen utilizar diferentes transportes; por ejemplo, sólo el 50% de los mexicanos utilizaron el avión, pero algunos de ellos llegaron a La Paz y no al aeropuerto del CTLC (hacia donde el costo del pasaje se eleva), situación que los obliga a abordar un autobús que los lleve de la capital estatal al extremo sur peninsular. Además, los turistas provenientes del macizo continental que no viajaron en avión, usaron autobús-transbordador-autobús.

La configuración elongada del CTLC hace necesario un transporte que haga circular a los turistas; sin embargo, la carencia de medios públicos de traslado y la mala calidad de los existentes obliga a los turistas a depender de alguno de los siguientes: por un lado, de los taxis que, como ya se mencionó, resultan extraordinariamente caros para los turistas nacionales (al menos 50 dólares de Cabo San Lucas a San José del Cabo), y los automóviles rentados, bastante accesibles para los turistas extranjeros pero de difícil alcance para los nacionales (en promedio el auto más barato, Volkswagen Sedán, tiene un costo de 70 dólares por día). El arrendamiento de automóviles se ha convertido en la pieza clave del transporte turístico del CTLC, de modo que las arrendadoras son negocios lucrativos, si se considera que es necesaria una movilidad a lo largo del

corredor, toda vez que los atractivos turísticos están muy separados entre sí. La elevada movilidad que alcanzan los extranjeros les permite desplazarse a mayor número de espacios que los nacionales.

Debido a su capacidad de consumo, los visitantes **nacionales** evidencian limitaciones territoriales en varios aspectos relacionados con la economía turística:

- A. En el hospedaje, 93% de los encuestados se alojó en San José del Cabo, localidad que posee hoteles más baratos que los de Cabo San Lucas y ninguno se hospedó en el Corredor Intermedio.
- B. Las actividades recreativas realizadas son de poco alcance económico: un 90% asistió a restaurantes, 90% a las playas, 43% a discotecas, además de pequeños *tours* a El Arco o al Estero de San José (Figura 4.15).
- C. En relación con actividades deportivas, 76% afirmó no haber realizado alguna y sólo 10% hizo natación (Figura 4.16).
- D. Finalmente, la movilidad que pueden mantener más allá de las fronteras del CTLC es muy limitada; así, sólo el 24% se pudo desplazar más allá del CTLC, a sitios cercanos y de fácil comunicación como La Paz. Lo anterior permite confirmar que estos turistas no consumen la mayoría de los bienes y servicios para los que se ha especializado este espacio: golf, buceo y pesca deportiva, entre otros.

Figura 4.14. CTLC: Medio de transporte utilizado por los turistas, 1998

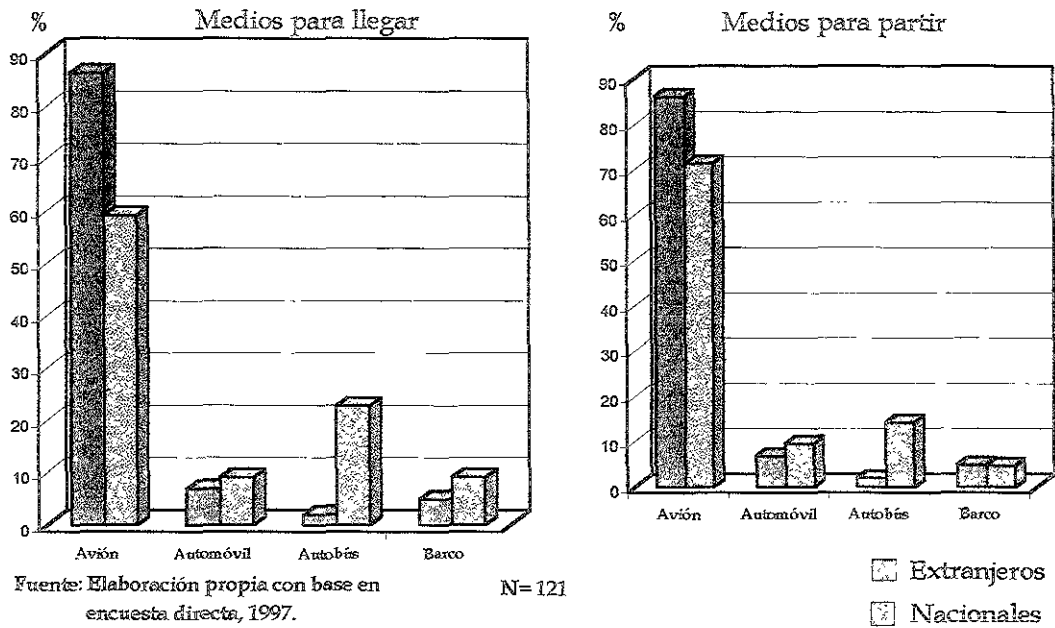
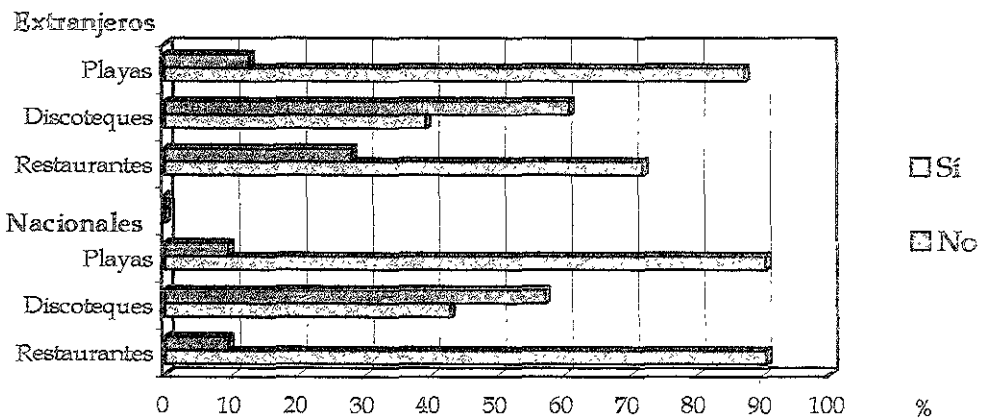
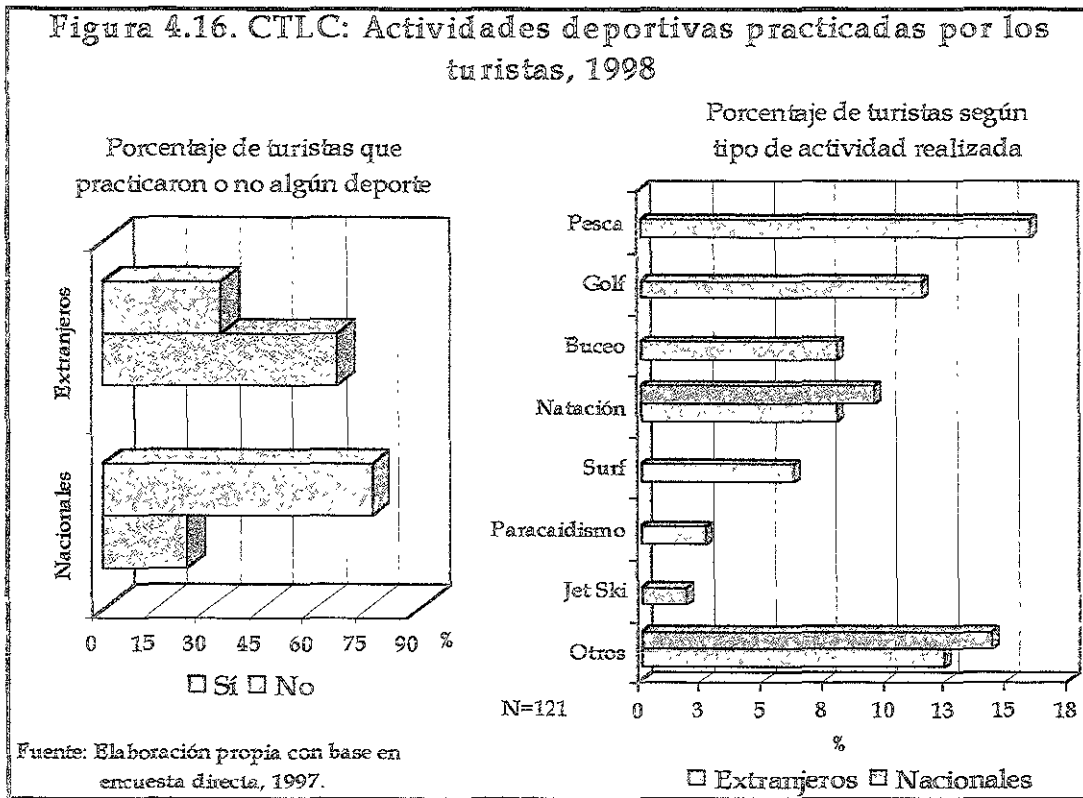


Figura 4.15. CTLC: Demanda de algunos servicios turísticos por parte de los visitantes, 1998





Por el contrario, los turistas extranjeros aprovechan intensamente el espacio, a través del consumo de bienes y servicios localizados en todas las zonas turísticas del corredor:

- A. En el hospedaje estas personas pudieron ocupar diferentes espacios, 48% se alojaron en Cabos San Lucas, 31% en San José del Cabo y 21% en el Corredor Intermedio, que es la parte más cara de todo el corredor.
- B. En lo referente a actividades recreativas, 87% asistió a playas y 72% a restaurantes (Figura 4.15).
- C. En relación con las actividades deportivas, 66% pudo realizar alguna o varias, pese a su elevado costo; 16% practicó la pesca deportiva, 12% el golf, 8% el

buceo en bancos coralinos y las cascadas de arena, 6% el *surf*, 3% el paracaidismo, 2% el *jet sky* y el 12% otros deportes, además de diversos *tours* dentro del CTLC (Figura 4.16).

D. Por último, aunque fue elevado el número de turistas que no se desplazó más allá del CTLC, los que sí salieron de sus fronteras con propósitos de recreación, se desplazaron a sitios lejanos y distribuidos a lo largo de Baja California Sur. En este sentido, los lugares más frecuentados fueron: Cabo del Oeste, con una participación mayoritaria de Todos Santos; Cabo del Este, particularmente a Los Barriles (donde se practica *veleo* y *wind-surf*) y Cabo Pulmo (zona arrecifal utilizada por los buzos); y las bahías de Ojo de Liebre, Magdalena y San Ignacio, en la costa pacífica del centro y norte de Baja California Sur, hacia donde se organizan múltiples *tours* para el avistamiento de ballenas.

En relación con los aspectos antes tratados, la encuesta reveló una significativa desigualdad de opinión que, sobre la percepción del espacio y actividad turística, tuvieron los encuestados nacionales respecto a los extranjeros. En este sentido, un 70% de los mexicanos manifestó insatisfacción, bajo el argumento de que se sienten ajenos a su país, discriminados o desplazados; algunos comentaron que "aquello que se dice que es la maravilla de Los Cabos en realidad no existe, es más bien un mito", "faltan lugares para divertirse", "está lleno de extranjeros y te discriminan por ser moreno" o bien que "sí, es bonito, el paisaje, el mar y sus colores, pero nada más, no hay otras cosas por hacer", y en realidad, para la inmensa mayoría de los mexicanos que no pueden acceder a los servicios de alto costo, sus actividades turísticas se asocian más a la contemplación. De esta

forma, cuando se preguntó a los encuestados si consideraban que en México existen otros centros de playa mejores que el CTLC, 68% consideró que sí y los sitios mencionados fueron Cancún, Mazatlán, Puerto Vallarta, Acapulco y Cozumel; el argumento que esgrimieron fue poder realizar más actividades y el no sentirse excluidos en su propio país.

En contraste, 90% de los extranjeros se sintieron satisfechos por los servicios adquiridos, "todo es maravilloso, las playas, el sol, los paisajes, la gente". Por lo que se refiere a la infraestructura, el 94% consideró que la calidad de los servicios fue "Buena" o "Muy buena"; por último, al valorar la calidad en los servicios de otros centros de playa 72% reconoció al CTLC como el mejor sitio al que habían asistido. Es evidente que estas respuestas se derivan de la facilidad de acceso que tienen estos turistas para visitar los espacios que les son atractivos y, bajo esta circunstancia, los extranjeros mantienen una imagen agradable.

#### 4.2.3. Flujos de mercancías

Para determinar el flujo de mercancías que se presenta en el CTLC, se obtuvo información de entrevistas realizadas a los encargados de compras de seis complejos turísticos correspondientes a categorías de cinco estrellas, gran turismo y clase especial. Con estos datos, se distinguieron por los vínculos comerciales establecidos en los *resorts*<sup>28</sup>, dos modelos comerciales: el primero, se presentó desde los inicios de la actividad turística del CTLC y se ha mantenido hasta nuestros días en los complejos turísticos más viejos de Los Cabos; el segundo, corresponde con las empresas más recientes. A continuación se examinan ambos.



### *Modelo comercial tradicional*

En los planteamientos teóricos clásicos sobre la organización territorial del turismo litoral en México (García, 1979 y Hiernaux, 1989), se revela que la adquisición de bienes y servicios por parte de las empresas turísticas, caracterizadas por tener alto grado de capitalización, se basan en sus propias redes con vínculos directos con la metrópoli sede de la compañía. Si para la mayoría de los sitios turísticos costeros mexicanos esto fue cierto, en el CTLC el hecho tuvo proporciones extremas debido a la lejanía de sitios agrícolas e industriales que satisficieran sus necesidades, de modo que la actividad comercial de las empresas inversionistas se articuló en un modelo tradicional caracterizado por el control total en el flujo de sus insumos: compra, transportación, contratación de servicios, etc. Al mismo tiempo, existe una tendencia, por parte de los empresarios del turismo, a comprar grandes cantidades de insumos con la finalidad de abaratar costos, aunque tengan que guardarlos en sus bodegas durante cierto tiempo.

En consecuencia, como la mayoría de las empresas turísticas establecidas en el CTLC son de origen estadounidense (particularmente californianas), es evidente que la mayor parte de las mercancías se adquieren de ese lugar. De acuerdo con la información recabada, se estableció que estas compañías a veces envían a su propio equipo de compradores a Estados Unidos de América.

El argumento que los entrevistados esgrimen en relación con la adquisición de productos en Estados Unidos de América, es lo caro de los artículos mexicanos debido a la limitada comunicación que tiene el CTLC con el macizo continental, de manera que los costos se elevan mucho. Así, el estado de California, a través

de canales de enlase terrestre o aéreo, se ha convertido en el centro proveedor de los insumos al CTLC. Otro argumento manejado por el personal consultado fue que “en Estados Unidos se compran productos que se apegan a la calidad exigida por nuestros turistas”, en tanto que las mercancías nacionales no satisfacen los requerimientos demandados por un turismo estandarizado y con necesidades de consumo que sólo pueden ser satisfechas con productos obtenidos en sus países de origen.

#### *Nuevo modelo comercial*

Sin embargo, las relaciones comerciales descritas antes se transforman rápidamente en el CTLC, a la par que los procesos productivos mundiales sufren una fragmentación en sus diferentes etapas, resultado del nuevo proceso de globalización de la economía mundial que influye directamente en la actividad turística (Méndez, 1997 y Vera, 1997). Lo anterior se refleja con claridad en el flujo de mercancías. Así, se observó que los nuevos complejos turísticos del CTLC tienen como uno de sus objetivos más importantes, reducir el gasto en la parte logística-comercial, de modo que ahora esa etapa del proceso se ha delegado a nuevas empresas encargadas de establecer el contacto entre proveedores y consumidores, a mejores precios.

Estas nuevas empresas conectoras (EC) tienen, de acuerdo con la información obtenida de los entrevistados, “la tarea de hacer una búsqueda detallada de precios en una relación distancia-tiempo-calidad-costos”. Debe reconocerse que su trabajo no es transportar, sino servir tan sólo en el aspecto logístico y, como lo mencionó el gerente de compras de Westin Regina Resorts en una entrevista

realizada en 1999, en establecer "las mejores relaciones comerciales de acuerdo con nuestras necesidades, pues no nos interesa ya comprar grandes cantidades de productos a precios bajos [...] no queremos las bodegas llenas, sólo nos interesa tener lo que necesitamos en el momento, pues lo que no es usado rápidamente es dinero parado que no circula".

Justo la opinión anterior, resume la nueva política económica global o economía flexible, llamada por Méndez (1997: 100-105) "neofordista" y que, en el caso del mercado, consiste en mantener un inventario cero, a través de la recepción de mercancías justo a tiempo, gracias al uso de nuevas tecnologías informáticas que poseen las EC, con el consecuente abatimiento de costos: "Los mercados de masas se fragmentan en micromercados segmentados y las nuevas tecnologías basadas en la información producen mercancías y servicios precisamente cada vez más clientelares con lo cual la producción masiva se convierte en un anacronismo" (Toffler, 1993; citado en Olivera, 1995: 14).

La complejidad que adquieren las relaciones comerciales del CTLC es proporcional al tamaño de la empresa turística. En este sentido, no es exagerado concebir a los *resorts* como microciudades que demandan de grandes volúmenes de bienes y servicios, para los cuales, las EC resuelven con eficiencia esas necesidades, pues entre sus funciones está el sondeo, a través de redes de telecomunicación, precios de productos, servicios y transportes. Al final, las EC pueden presentar a las empresas turísticas múltiples escenarios comerciales que, en consecuencia, les permiten mover sin cesar el capital. La dependencia que los grandes complejos turísticos del CTLC tienen respecto a las EC no implica que

aquellos hayan perdido el control en el flujo de sus insumos; por el contrario, los entrevistados afirmaron que tenían una amplia posibilidad de contactar a la vez dos EC o sustituirlas por otras y, en un caso extremo, ellos mismos pueden establecer los vínculos. Esta situación obliga a una competencia cerrada entre las empresas, que conlleva al abaratamiento de costos y a la reducción en los tiempos de movimiento.

En el nuevo modelo comercial podría suponerse que, en tanto las EC buscan abaratar costos, los vínculos se pudieran establecer indistintamente con productores locales, regionales, nacionales o internacionales, siempre que cubrieran los planteamientos antes señalados. Sin embargo, esto no es así pues aunque se observó que las empresas turísticas recientes pueden adquirir ciertos bienes y servicios con proveedores nacionales, la inmensa mayoría de las relaciones comerciales son al exterior. Esta situación es en su totalidad contraria a los argumentos que defendió FONATUR para justificar las inversiones destinadas al CTLIC: con el apoyo institucional se incentivarían las empresas productoras (para el turismo) locales y regionales y, en consecuencia, se generaría un desarrollo regional. Al haber transcurrido veinte años de planeación indicativa en la zona, varias han sido las causas por las que no se han podido ligar las empresas turísticas, en su mayoría extranjeras, con la actividad económica regional:

A. Hasta antes de la llegada de FONATUR a la zona, como en la región no se tenían los bienes ni los servicios demandados por las empresas turísticas, los vínculos se establecieron con Estados Unidos de América; al mismo tiempo, la actividad económica local y regional se mantuvo con una dinámica

tradicional y de subsistencia y no se crearon, en forma importante, nuevas empresas mexicanas asociadas con el turismo. En la actualidad, no se alcanzaron a consolidar compañías productoras regionales que pudieran competir con las que ya estaban consolidadas en el extranjero.

- B. El relieve abrupto, la carencia de agua, la falta de comunicaciones rurales y el aislamiento, entre otros, son factores que obstaculizan los vínculos comerciales del CTLC con el territorio estatal. Esto, aunado a la inexistencia de capitales regionales, ha inhibido la producción industrial local, la que es prácticamente inexistente, a excepción de algunas industrias como las productoras de hielo.
- C. Los bienes y servicios demandados por los turistas que llegan al CTLC, en tanto que responden a patrones culturales -tradicionales o creados en los últimos decenios por un eficiente aparato publicitario-, son muy estandarizados, en especial para los que llegan a los *resorts*. En ese sentido, como lo mencionaron los entrevistados, “por el tipo de turistas que recibimos, que demandan bebidas, quesos, carnes, vinos, y otros productos de la más alta calidad, tenemos que comprar en Estado Unidos, porque en México no se consiguen”.
- D. La alta capitalización que tienen las empresas de bienes y servicios en el extranjero, les permite ofrecer productos a crédito a los inversionistas turísticos del CTLC, mientras que las empresas mexicanas, poco capitalizadas, no pueden competir y quedan fuera de la escena. A modo de ejemplo, se mencionó el caso de la carne que, hasta hace poco tiempo, se “adquiría con los empresarios de Sonora, a quienes les podíamos pagar en lapsos no

mayores a 15 días, pero ahora, los estadounidenses nos dan la posibilidad de pagar de 30 a 60 días; por eso cambiamos”.

Cabe señalar que en los dos modelos comerciales antes mencionados se observa, finalmente, que las mercancías provienen de sitios similares: a escala regional se obtienen algunos productos perecederos como ciertas hortalizas de Miraflores, al norte del municipio de Los Cabos; a escala nacional, se adquieren artículos de papelería para oficina, algunos abarrotos, tequila y cerveza, refacciones, gas y refrigerante, de Guadalajara, la Ciudad de México o, en menor grado, Monterrey. En ocasiones, se contratan servicios de mecánica para el mantenimiento de motores; sin embargo, como los mismos gerentes de compras lo mencionaron, en el caso de las refacciones y los servicios de mantenimiento a maquinaria, “se trata de empresas estadounidenses que tienen representaciones nacionales” en estas grandes ciudades mexicanas, lo que hace suponer las limitaciones de los vínculos comerciales con México.

Del extranjero se obtienen diversos productos: en Estados Unidos de América se compran grandes cantidades de alimentos como panes, pasteles y quesos; productos exóticos del mar, como pulpa de cangrejo y langosta; cortes finos de carnes; todo tipo de bebidas, alcohólicas y sin alcohol; también múltiples abarrotos como jabones, pasta dentífrica y champúes; diversos textiles como colchas, sábanas, toallas y colchones; así como productos químicos de lavandería. En cuanto a mobiliario, se compran con frecuencia aparatos eléctricos como secadoras, cafeteras, planchas y lavadoras. Además, maquinarias de refrigeración y aire acondicionado, equipos y redes de cómputo

y telecomunicación; al mismo tiempo, se contratan servicios de instalación y mantenimiento. También se mencionó que de Suecia y Alemania se compra maquinaria especializada, como alarmas y chapas electrónicas y, de estos mismos países, se contratan técnicos de instalación y mantenimiento. Por último, cabe señalar que todas las empresas de publicidad contratadas son de origen estadounidense.

Al considerar los flujos de bienes y servicios se puede afirmar que hay una clara tendencia a que las empresas turísticas se desliguen voluntariamente del control en la articulación comercial; en ese sentido, el modelo posfordista se expande con rapidez. Sin embargo, en ambos casos, los sitios de donde se adquieren las mercancías y se contratan los servicios son, en su mayoría, extranjeros y, de entre todos, destaca California, Estados Unidos de América. Este hecho demuestra que las redes comerciales no apoyan a la economía regional, pero sí generan una fuerte dependencia con el exterior.

#### 4.2.4. Flujos de información

Aunque el CTLC es un centro turístico para el cual el medio físico es un aspecto fundamental, también es cierto que su crecimiento se ha basado en la creación artificial de una imagen con características muy especiales, ya mencionadas en el segundo capítulo. En esta forma, la mayoría de la información que circula en torno a este corredor está relacionada con el amplio aparato publicitario que abarca medios diferentes y espacios múltiples. Esta promoción turística es financiada, en una parte, por la propia iniciativa privada inversionista, que de hecho es la más interesada en la difusión de los bienes y servicios ofertados; otra

parte es aportada por los gobiernos federal, estatal y municipal, a través de organizaciones que asumen parte de la publicidad generada, es el caso de la Secretaría de Turismo, FONATUR, la Coordinación Estatal de Turismo de Baja California Sur y la Dirección de Turismo del Municipio de Los Cabos. Por último, se han constituido organizaciones que aglutinan a los sectores privado y público, llamados fondos mixtos. En el caso del CTLC, tienen injerencia el Fondo Mixto de Los Cabos y el Fondo Mixto del Mar de Cortés.

Es evidente que la iniciativa privada sólo realiza inversiones que necesariamente le redituarán en el crecimiento económico de sus propios negocios, para lo cual uno de los elementos privilegiados es la promoción turística. Sin embargo, en el caso de las instancias gubernamentales y mixtas, los objetivos teóricos bajo los que se constituyen, no sólo se ciñen al incremento de las ganancias en el negocio turístico, sino también a propósitos de índole social, medioambiental, etc., empero, en la práctica esto no funciona así.

La Coordinación Estatal de Turismo tiene el propósito de desarrollar la actividad turística de Baja California Sur, pero es el CTLC el que más se beneficia de las acciones realizadas por esta institución que destina la mayor parte de sus recursos sólo a estrategias de promoción turística, no así de una atención integral al desarrollo de dicha actividad. Una situación similar a la anterior tienen los fondos mixtos pues aunque su propósito es impulsar la actividad en diversos aspectos económicos, sociales y mercadotécnicos, en realidad se han convertido en meras corporaciones de publicidad.



El Fondo Mixto de Los Cabos es la institución creada *ex profeso* para el propio CTLC y está financiado con recursos provenientes de FONATUR, del gobierno municipal y del impuesto hotelero. Aunque se ha observado un claro aumento en el flujo de turistas al incrementar los flujos de información generados por este fondo, los empresarios turísticos se oponen continuamente al cobro del impuesto hotelero, pues argumentan que la anulación de este gravamen podría ayudarles a compensar los efectos negativos de la inflación, además, consideran que hacen un gasto doble, ya que ellos generan su propia publicidad. Sin embargo, es en realidad la iniciativa privada la beneficiaria de las acciones realizadas por el Fondo Mixto. La actuación del Fondo Mixto del Mar de Cortés, en donde se incluye a Los Cabos como una de las localidades beneficiarias, centra su participación en forma similar a las organizaciones anteriores y, en esta forma, el único objetivo que se cumple es la difusión turística.

Las consideraciones anteriores se demuestran a través de las acciones realizadas por estas organizaciones durante 1996 (Coordinación Estatal de Turismo, 1996a):

1. Promocionaron y organizaron los torneos de golf Senior Grand Slam 1996 (para el que se gastaron 200 mil dólares) y de buceo Pipin Ferraras.
2. Financiaron varios proyectos, tales como estudios fotográfico-turísticos para el manejo de su publicidad y de campañas pro-turísticas radiofónicas para concientizar a la población de que proporcione un buen trato al turista.
3. Otorgaron recursos para promocionar y difundir los servicios ofertados por Los Cabos en ferias turísticas nacionales e internacionales, especialmente en

Estados Unidos de América. Es el caso de *Sport and Boat Show* y *The Real México* en California, *Snow Bird Extravaganza* en Florida, *Feria de México* y *Gate way of the Americas* en Texas; por último, en la ciudad de Mexicali, la *Convención Rotario Internacional Distrito 4500*.

4. Destinaron recursos para contactar agentes de viajes, líneas aéreas, promoción de tiempos compartidos y terrenos en fideicomiso.
5. Distribuyeron folletería a través de sus propios medios o con el de otras empresas. En este sentido, destacan los servicios pagados a American Express para repartir información entre sus *tarjetahabientes*, así como a consulados turísticos en varias ciudades de California, Texas, Columbia Británica, Ontario y Japón.
6. Rentaron espacios para publicidad en diferentes revistas de difusión mundial.
7. En forma extraordinaria, otorgaron "recursos financieros para que la línea aérea American Airlines iniciara vuelos provenientes de Dallas, Texas con 6 frecuencias a la semana, a partir del 1º de noviembre de 1996" (*Ibidem*, p. 2).

Las acciones de todas estas organizaciones favorecen necesariamente a los grandes empresarios, pese a que estos argumenten que no es así. De esta manera, la información generada por dichos organismos implica la utilización de recursos provenientes del gasto social, cuyo destino es el fortalecimiento de la propia iniciativa privada, beneficiaria directa de esta publicidad y, desde luego, de la que ella misma genera.

Para cuantificar y cualificar la información de tipo turístico referente al CTLC, se generó una estrategia espacio-temporal específica pues, *a priori*, se sabía de lo multiforme que resultan los flujos de información generados por la actividad turística. Así, se realizó un muestreo para la identificación de medios informativos, que tuvo una duración de seis meses, los cuales se extendieron de finales de 1998 a principios de 1999<sup>29</sup>. Aunque no se agotó la información existente, fue tan grande la cantidad recogida, que se decidió sólo presentar aquella de aparición sistemática y se eliminó toda la que fuera de presencia circunstancial.

Al final de ese semestre quedaron registrados dos diarios (única información de emisión constante no relacionada con la promoción turística), once revistas, catorce guías turísticas, cincuenta folletos, dos videocintas, veinte páginas de *Internet* y treinta artículos de periódicos. Estas cifras corresponden a información recabada en su mayor parte en México de modo que, al considerar que en el extranjero la información circulante es más copiosa pues la mayoría se genera y distribuye ahí sin llegar a nuestro país, es muy probable que ésta sólo represente la punta del *iceberg*.

Al hacer un balance de los documentos compilados, 60% del total fueron publicados exclusivamente en **inglés**, 30% en inglés y español (bilingües) y sólo el 10% en español. Los materiales impresos en **español** fueron emitidos por instancias gubernamentales, los **bilingües** por el gobierno y algunas empresas privadas y los que fueron publicados en inglés, los produjo casi en su totalidad la empresa privada. Este hecho muestra lo innecesario que resulta para los inversionistas privados la utilización del idioma español en el propio CTLC, bajo la lógica de tres

cuestiones básicas: es muy bajo el número de turistas mexicanos que llegan a Los Cabos; además, tal como lo afirmaron los hoteleros entrevistados, los que sí llegan con frecuencia no consumen los servicios ofertados; el nivel educativo de los turistas mexicanos les permite acceder a la información en inglés. Los materiales recogidos privilegian información relacionada con los bienes raíces, hoteles, restaurantes, discotecas, campos de golf, *tours*, arrendadoras de móviles terrestres, marítimos y aéreos, equipos para deportes acuáticos, como los más importantes y son generados en las formas siguientes.

### *Comunicación verbal*

La comunicación verbal generada por el turista de regreso a su lugar de origen tras haber asistido a un centro turístico, es tal vez uno de los medios informativos más eficientes entre los visitantes potenciales. Así lo contempló el personal entrevistado, para quien a la vez que el turista es su objeto de servicio, es uno de sus principales medios publicitarios. Esta situación toma una relevancia aún mayor toda vez que de la encuesta aplicada a los visitantes extranjeros del CTLC, un porcentaje elevado indicó que se enteró de la existencia de este lugar, a través de conocidos.

En este sentido, la percepción que el turista tiene del CTLC es fundamental en este circuito de comunicación. Como se expuso líneas arriba, para los turistas nacionales la apreciación sobre el CTLC no es la mejor, en cambio, para los extranjeros es predominantemente muy buena o buena, debido a que con su capacidad adquisitiva pueden acceder a los mejores servicios. Además, el tipo de organización turística que mantiene la mayoría de empresas en el CTLC, se da

en un circuito cerrado que se ciñe estrictamente al escenario turístico del que es muy difícil que puedan salir los visitantes; esto es importante, pues el vacacionista no es partícipe de la realidad económica de la población, de la mala planeación urbana, la carencia de servicios, etc., lo que le permite formarse una imagen excelente de la zona.

Conviene observar que el ayuntamiento de Los Cabos realiza con frecuencia obras urbanas con el fin de brindar una fachada más agradable al turismo, pero se pudo comprobar que éstas se llevan a cabo en las manzanas cercanas a las franjas turísticas; más allá, el escenario cambia de manera radical y la carencia de infraestructura urbana se incrementa, como se explica adelante.

Algunos turistas pueden rebasar los escenarios turísticos y, en ciertas ocasiones, consumir servicios fuera del circuito creado por las empresas turísticas extranjeras; cuando eso ocurre, el visitante se encuentra con calles no pavimentadas, transporte de mala calidad, comercio informal, ambulante, etc. Pero algunos turistas, contrariamente a las opiniones que se podrían esperar de ellos, dijeron que les gustaba esa combinación entre la belleza natural, la aridez de la zona y esa especie de ambiente salvaje. Esta imagen mantiene una similitud con el manejo de cierto tipo de publicidad que sobre Los Cabos se transmite en televisión, tal como se abordará en el apartado de medios electrónicos.

### *Información impresa*

Durante el semestre que se compiló en la Ciudad de México la información turística relacionada con el CTLC, se detectó que del total de periódicos

consultados: El Financiero, El Universal, La Jornada, Reforma y el Excelsior, se publicó en promedio un artículo semanal con referencia a licitaciones de propiedades, características económicas, problemas socioeconómicos o culturales, como algunos de los más importantes; también se detectó que, en promedio, cada quince días se publicó un artículo espectacular de promoción del CTLC, que bien podía ocupar un cuarto de página o dos páginas del periódico. Como ya ha sido mencionado, la mayoría de estos artículos son pagados por los organismos de turismo mexicanos o por los propios fondos mixtos.

También en los **periódicos** de circulación regional consultados tales como el Diario Peninsular, El Forjador y El Sudcaliforniano, con constantemente presentan información relacionada con aspectos positivos o negativos de la actividad turística, en una actitud aparentemente imparcial y en estos mismos periódicos los empresarios anuncian con regularidad sus servicios, de modo que se han convertido en una fuente primaria para la promoción y publicidad turística.

En relación con los **diarios independientes**, se observó que al ser el radio de acción menor, es mayor la información que denuncia problemas del turismo y menor la que resalta los aspectos positivos, incluso, en los periódicos locales, aunque sí existe, es casi nula la propaganda turística publicada. En este sentido, debido a que la mayoría de la información impresa referente al CTLC es de tipo propagandístico y se publica casi su totalidad en el exterior, destaca el hecho de que existan dos periódicos en los que con frecuencia se denuncia la difícil situación socioeconómica de la población cabeña y problemas generados por el

turismo: Longitud 110 y Tribuna de Los Cabos, el primero publicado en Cabo San Lucas y el segundo en San José del Cabo.

La presencia de estos diarios es de gran relevancia para las localidades mencionadas pues, de acuerdo con la revisión realizada en campo, se puede afirmar que son los únicos medios que revelan los problemas sociales, económicos, políticos y medioambientales. Así, Jorge Castañeda, jefe de redacción de Tribuna de Los Cabos, reveló al narcotráfico, nepotismo, prostitución, comercio ambulante, transculturización, carencia de infraestructura urbana y contaminación marina, como los temas prioritarios de este diario, cuyo tiraje es de 20,000 ejemplares. Fuera de algunos diarios independientes que tratan de reflejar la situación desventajosa que vive la población local frente a la actividad turística, el resto de información compilada fue con referencia a la promoción turística del CTLC.

En el caso de las **revistas** que circulan de modo simultáneo en el CTLC y el extranjero, son materiales abundantes para los turistas de ingresos medios o elevados, independientemente de que sean compradas o gratuitas. La circulación abundante de estos materiales en el extranjero es una estrategia promocional necesaria pues, con base en ello el visitante potencial define el consumo futuro de los servicios turísticos, tales como hospedaje, bienes raíces, golf y *tours*, como los más importantes. Casi todo el proceso editorial se lleva a cabo en el extranjero, sobre todo en el suroeste de Estados Unidos de América, en donde los insumos y las propias empresas turísticas mantienen una estrecha relación; después, se distribuyen a Estados Unidos de América, Canadá y otras

partes del mundo, entre las que figuran México. Durante el proceso, el CTLC participa en algunos momentos con la aportación de información específica que la empresa sede no puede brindar, en la venta y en la distribución local (Cuadro 4.2).

Cuadro 4.2. Revistas turísticas de circulación en el CTLC

Nombre	Periodicidad	Idioma	Lugar de edición
Los Cabo News	Quincenal	Bilingüe	México
Gringo Gazette	C/4 días	Inglés	Long Beach, California
Cabo Life	Mensual	Inglés	Tempe, Arizona
Destino: Los Cabos	Cuatrimstral	Bilingüe	Minneapolis, Minesota
Baja Sun Los Cabos	Mensual	Inglés	Chula Vista, California
Los Cabos Visitor's Guide	Semestral	Inglés	California
Los Cabos	Semestral	Inglés	California
Tour & Travel News			Nueva York
Passport Los Cabos	Cuatrimstral		
Hollyday Los Cabos	Cuatrimstral		
Baja Properties News		Inglés	California

Fuente: Información obtenida en campo, 1987-1989.

De las once revistas compiladas, la mayoría son publicadas en inglés y ocasionalmente son bilingües (inglés-español), pero nunca sólo en español, hecho que coloca al idioma inglés como un elemento cultural de encuentro turístico en Los Cabos. A través de las revistas, se pudo constatar no sólo una clara injerencia económica, sino que la población extranjera influye en aspectos políticos y culturales del CTLC. Por último, en el caso de las **guías turísticas** es mucho más restringido el espacio de circulación; de las catorce guías turísticas registradas, sólo tres están publicadas en México por INEGI, el resto están editadas en Estados Unidos de América y destacan por la variedad de temas tratados, desde aspectos geográfico-físicos, como de agrupaciones de deportes acuáticos y terrestres e, incluso, de bienes raíces, pero ninguna de estas guías circulan en el



CTLC o el resto del territorio mexicano, sólo en el extranjero. Muchas de estas guías fueron identificadas en librerías de San Diego, Los Ángeles y San Francisco. Esto permite observar que existe un amplio cúmulo de información que sólo circula en el extranjero, en cambio, en México se desconoce su existencia tanto como el propio espacio físico de Los Cabos.

Durante la semana que ya se indicó, se compilaron en el CTLC alrededor de 50 **folletos**, la mayoría a color y emitidos por la iniciativa privada. Al contrario de lo ocurrido con las revistas y los periódicos, la información de *folletería* es abundante en Los Cabos y más bien disminuye en el extranjero. Ello se debe a que éste es un medio informativo muy eficiente para utilizarse en la promoción de los *tours* (80% del total de folletos) y todo lo relacionado a la movilidad espacial, como renta de equipos para playa mar y aire, los cuales son servicios dinámicos que dependen de aspectos circunstanciales del turista, distribución del gasto en su viaje, estado de ánimo, etc., así como de condiciones cambiantes de los empresarios. Éstos compiten continuamente entre sí para captar a un turista de gran movilidad dentro del corredor y, por lo mismo, con amplia posibilidad de elección dentro de las propias empresas extranjeras. Así, los folletos circulan en hoteles, restaurantes, discotecas, bares, bancos, etc. Como ya se había mencionado, predominan los *tours* por la empresa privada dirigidos al CTLC y otros puntos de Baja California Sur y en idioma inglés (Cuadro 4.3).

Cuadro 4.3. Características de los folletos circulantes en el CTLC

Empresa	Promoción	Sitio	Idioma
Plaza las Glorias	Tours	Varios puntos BCS	Bilingüe
Pizzería Tropicana	Restaurante	San José del Cabo	Bilingüe
Dollar rent a car	Renta de automóviles	CTLC	Bilingüe
Artesanías Tláloc	Venta de artesanías	CTLC	Bilingüe
C. Estatal de Turismo	Atractivos turísticos	Cabo del Este	Bilingüe
C. Estatal de Turismo	Atractivos turísticos	La Paz	Bilingüe
C. Estatal de turismo	Actividades turísticas	CTLC	Bilingüe
Bajas	Tours y renta de equipo	CTLC	Bilingüe
National Car	Información turística	CTLC	Bilingüe
Imprenta La Paz	Información turística	CTLC	Bilingüe
Inst. Surcalif. de Cultura	Tour	Sierra San Francisco	Bilingüe
Mexicana	Viaje	Varios puntos México	Español
Westin Los Cabos	Hospedaje	CTLC	Bilingüe
Westin Los Cabos	Tours	Varios puntos BCS	Bilingüe
Howard Johnson	Hospedaje	CTLC	Español
Howard Johnson	Tours	Varios puntos BCS	Español
FONATUR	Golf	CTLC	Español
Secretaría de Turismo	Golf	CTLC	Español
El Cardonal's Hide	Tours y renta de equipo	Varios puntos BCS	Español
FONATUR	Información turística	CTLC	Español
Coor. Est. de Turismo	Información turística	Varios puntos BCS	Español
National	Renta de automóviles	CTLC	Inglés
La Pinta Hotels	Hoteles	Varios puntos BCS	Inglés
La Playita	Restaurante	CTLC	Inglés
Aero Calafia	Tours	Varios puntos BCS	Inglés
Castillo de Arena	Hospedaje y Tours	Cabo del Este	Inglés
PADI	Tours	CTLC	Inglés
Cape Centre Sport	Tours y renta de equipo	Varios puntos BCS	Inglés
Trinidad Trimaran	Tours	Varios puntos BCS	Inglés
Fenton's	Tours y renta de equipo	Varios puntos BCS	Inglés
Sunrider	Renta de equipo	Varios puntos BCS	Inglés
Pirate Ship	Tours	CTLC	Inglés
Turismo de Aventura	Tours	Varios puntos BCS	Inglés
Casa Terra Cotta	Hotel	CTLC	Inglés
Westin Regina Hotel	Tours y renta de equipo	CTLC	Inglés
Oceanus	Tours	CTLC	Inglés
Maverick Photography	Fotografía	CTLC	Inglés
El Cardonal's Hide	Hospedaje	Cabo del Este	Inglés
Kaleidoscopio	Crucero	CTLC	Inglés
Los lobos del mar	Tours	Varios puntos BCS	Inglés
Meliá	Hospedaje	CTLC	Inglés
Tours Baja	Tours	Varios puntos BCS	Inglés
Century 21	Bienes raíces	CTLC	Inglés
Dollar	Información turística	CTLC	Inglés
Secretaría de Turismo	Información turística	Varios puntos BCS	Inglés
Villa del Palmar Cabo	Hotel e inf. turística	CTLC	Inglés
Contactours Los Cabos	Tours y renta de equipo	Varios puntos BCS	Inglés
Bestours	Tours	Varios puntos BCS	Inglés
Dos Mares	Tours	CTLC	Inglés
Thrifty	Renta de automóviles	CTLC	Inglés
Meliá	Tours	Varios puntos BCS	Inglés

Fuente: Información obtenida en campo, 1998.

### *Medios electrónicos*

Las cintas de vídeo, las páginas web y un programa de televisión fueron los medios electrónicos registrados como parte de la publicidad sistemática de Los Cabos. Dos cintas de vídeo fueron localizadas en una librería de Cabo San Lucas y otras en San Diego, estos vídeos están dirigidos a los compradores de bienes inmuebles en Los Cabos y mencionan los diferentes fraccionamientos del CTLC y el proceso legal a seguir para adquirir una propiedad en la zona. En cuanto a la televisión, durante el año de 1999 se transmitió una serie estadounidense llamada Land End, doblada después al español bajo el título de Intriga en Los Cabos; en este programa se presentan, en forma repetida, paisajes escénicos y monumentales de Los Cabos, siempre en un ambiente en el que se combina en forma sugestiva, el mar y el desierto. En este contexto se recrean historias policíacas de poca calidad artística; sin embargo, al parecer, se brinda una imagen no muy alejada de la realidad y ansiada por algunos turistas. Así, se presenta una tierra llena de contrastes, en donde alterna la belleza salvaje con problemas socioeconómicos (aunque matizados): la falta de infraestructura urbana (en las zonas no turísticas), laxa seguridad pública, prostitución y tráfico de drogas, en donde es escasa la participación de personajes locales y, en cambio, domina un modelo cultural estadounidense. Esto ejemplifica la concepción espacial de Los Cabos desde una perspectiva ajena, en torno a la cual se construye la imagen que algunos turistas encuestados manifestaron tener, tal como ya ha sido tratado.

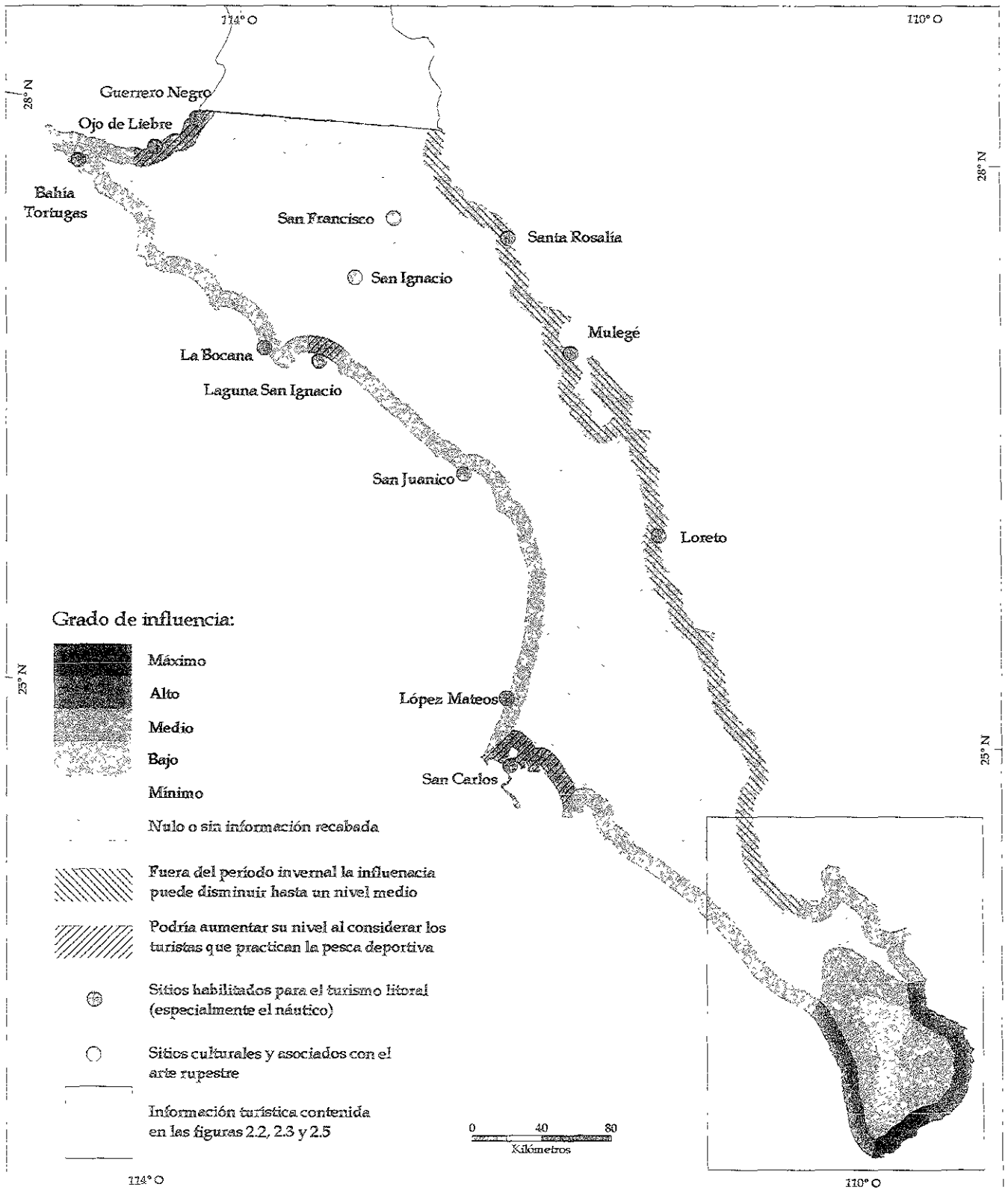
El reciente arribo del capital extranjero al litoral mexicano ha llevado a una modernización en sus sistemas de información; desde el decenio de los ochenta, cuando la computación de redes fue vista como un medio óptimo en el proceso turístico mercantil, fue adoptado por los empresarios inversionistas del CTLC. Al finalizar el decenio de los noventa, durante el tiempo dedicado al registro de este medio informativo, se hizo una selección sólo de aquellas páginas web creadas exclusivamente para publicitar al CTLC y se detectaron veinte, casi todas programadas en California y en idioma inglés. En estos documentos se incorpora una enorme variedad de prestadores de bienes y servicios que pagan su anuncio a modo de Sección Amarilla, asimismo, el Fondo Mixto de Los Cabos destina recursos para transmitir información turística general. Como ningún otro medio de comunicación, *Internet* es óptimo para completar todo el proceso turístico en el que se implican los empresarios y turistas. En esta forma, el turista se entera de la existencia y características del CTLC, establece enlaces con los sitios de hospedaje y líneas aéreas, adquiere los *tours*, renta automóviles en la zona, etc., todo lo cual es posible sólo con marcar sobre la pantalla de la computadora el número de su tarjeta de crédito. El resultado de lo anterior es una tendencia extrema a organizar la actividad turística del CTLC por las compañías extranjeras y desde el exterior, al mismo tiempo que, paradójicamente, el turista se desvincula cada vez más del territorio que visita, excepción hecha a lo que el *tour* le permite acceder.

#### 4.2.5. Área de influencia turística del CTLC

Con base en los alcances regionales que el CTLC tiene a partir de sus flujos turísticos, se determinó el área de influencia que dicho corredor tiene. De esta forma, resulta que el CTLC mantiene vínculos con casi todos los sitios turísticos del estado de Baja California Sur; así, se determinaron cinco agrupaciones espaciales con diferentes niveles de influencia (Figura 4.17):

1. **Influencia máxima.** Comprende los propios predios del CTLC, en especial las zonas costeras que corresponden con la máxima densidad en infraestructura y hacia donde se dan los mayores desplazamientos de visitantes, trabajadores, información, oferta de servicios. De esta categoría se excluye el Corredor Extremo, hacia donde disminuyen los flujos.
  
2. **Influencia alta.** Son vínculos de muy elevada frecuencia e intensidad a tal grado que, es pertinente considerar una futura fusión espacial del *continuum* turístico de máxima intensidad, sobre todo al constatar la recurrente adquisición de terrenos en fideicomiso y el creciente número de fraccionamientos, hoteles y restaurantes; además, se practican el veleo, kayak, surf, buceo y pesca deportiva, estos sitios son:
  - a) El Corredor Extremo del propio CTLC.
  - b) Cabo del Este, en donde destacan varios sitios como Los Barriles, Cabo Pulmo y Buena Vista.
  - c) Cabo del Oeste, del cual destaca Todos Santos.

Figura 4.17. Alcances regionales del CTLC con base en sus flujos turísticos, 1998



Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo, 1998.

d) Finalmente, en forma *sui géneris*, destacó la promoción de tres sitios muy aislados entre sí y del propio CTLC que, sin embargo, generan una gran cantidad de flujos de información y turistas desde Los Cabos. Se trata de los santuarios de Ballena Gris: la laguna Ojo de Liebre; San Ignacio y Bahía Magdalena, hacia los que se ofrecen durante el invierno gran cantidad de *tours*, la mayoría por vía aérea en vínculos directos.

3. **Influencia media.** Se presenta en ambas costas del Baja California Sur, en sitios donde también se ofertan servicios de renta de equipo para la práctica del *kayak*, pesca deportiva, buceo, paseos a localidades turísticas, etc.:

a) Del lado del Golfo de California, desde Buena Vista hasta la región de La Paz, tanto en la porción continental como en la insular (Espíritu Santo). Es conveniente mencionar que la mayoría de turistas extranjeros que llegan a La Paz, antes estuvieron en Los Cabos, o bien, tienen la finalidad de culminar su viaje en este sitio, de modo que La Paz ha dejado de tener un papel central en el turismo y, más bien, parece ser que se ha convertido en un sitio satélite del CTLC.

b) Hacia la costa occidental de Baja California Sur, entre Todos Santos y Guerrero Negro, también se promocionan varios sitios, especialmente dirigidos a los que alquilan o tienen sus embarcaciones para la pesca deportiva y el buceo. Es importante mencionar que durante el invierno, estas costas tienen el nivel medio de influencia, pero en el resto del año, es notoria la disminución de los vínculos.

c) También existe una relación con poblados del interior como son Miraflores, en donde se promociona la talabartería, así como El Triunfo y San Antonio, que destacan como reliquias mineras.

4. **Influencia baja.** Corresponde con dos áreas de la vertiente interna del Golfo de California:

a) De La Paz hasta Santa Rosalía, en donde se incluyen sitios como Loreto y Mulegé, caracterizados por la dificultad para su aflujo de visitantes. Aunque esta categoría resulta de la información obtenida por los medios ya mencionados, al considerar algunas entrevistas la categoría podría ser de influencia media, pues los que practican la pesca deportiva suelen desplazarse a partir de Los Cabos hasta puntos boreales de las costas de Baja California Sur.

b) La Sierra de La Laguna, destacada por la publicidad por ser el único bosque templado de Baja California Sur.

5. **Influencia mínima.** Se presenta en la Sierra de San Francisco, ubicada a más de 500 kilómetros al norte del CTLC; la sierra se encuentra alejada de la costa y tiene en algunas paredes pinturas rupestres que se han difundido con amplitud en el llamado turismo cultural y ecoturismo. Este sitio no es muy visitado desde Los Cabos, sin embargo, sí se organizan *tours* a la zona sobre todo en avioneta.

De acuerdo con el desarrollo del presente capítulo, se puede afirmar que la mayoría de los canales establecidos en el CTLC, así como los flujos que se generan en torno a este corredor están conectados con el exterior en lo general y



con California, Estados Unidos de América, en lo particular. La gran importancia económica del CTLC, donde se asientan empresas transnacionales altamente capitalizadas, le ha permitido consumir múltiples espacios no sólo dentro del corredor, sino en extensas áreas de Baja California Sur, en especial las costeras del Pacífico. En consecuencia, mientras que otros puntos del estado sudcaliforniano pierden importancia en el concierto de relaciones turísticas, el CTLC los maneja como espacios propios a comercializar. Así, parece ser que el CTLC es el centro rector del turismo estatal y el vértice más importante que permite triangular las relaciones turísticas estatales.

## Notas

1. Aunque Acapulco ya existía, en realidad no funcionaba estrictamente como un enclave turístico, pues mantenía ciertas ligas con la región y con la capital del país; en cambio, el CTLC se mantuvo casi en su totalidad aislado del resto del país, con un funcionamiento basado en capitales, administraciones, insumos y turistas extranjeros (Ramírez, 1986; Gámez, 1993).
2. Se refiere al funcionamiento de la actividad económica basada en relaciones generadas desde el exterior, en forma estandarizada y sin contemplar las peculiaridades locales. Se puede considerar que este tipo de turismo funciona en forma similar a una industria que oferta productos consumibles por un mercado uniformizado (Cuamea, 1989).
3. Aunque la actividad turística del CTLC se ha basado en el transporte aéreo y marítimo, en los años cincuenta el medio de transporte predominante fue el barco, en tanto que el atractivo principal del extremo sur de la península de Baja California fue la pesca deportiva (Davis, 1998).
4. El proyecto Escalera náutica, instituido por el gobierno federal durante el decenio de los setenta en la península de Baja California, tuvo el objetivo de captar el mercado potencial náutico del occidente de Estados Unidos de América y Canadá. Sin embargo, el programa no dio los resultados esperados y las marinas se delegaron a particulares (FONATUR, 1998d); recientemente este proyecto se ha reiomado en la política turística de México.
5. El puerto de Cabo San Lucas en esos momentos gozaba de una infraestructura mínima, gracias a los trabajos de la Compañía de Productos Marinos (Green, 1992).
6. El vacío que dejara el transbordador que comunicaba Cabo San Lucas con Puerto Vallarta ha sido suplido con las embarcaciones de SEMATUR que operan en el puerto de Pichilingüe, La Paz. En éste funcionan dos rutas: a Topolobampo y a Mazatlán.
7. Algunos turistas continúan su recorrido hacia el norte del Golfo de California, pero se sabe que, a diferencia del pasado, la mayoría se estaciona en la zona de Los Cabos debido a la amplia oferta de bienes y servicios inexistentes en otros sitios.

8. "Cabe notar que a medida que un sitio es apropiado por el turismo masivo, los estratos de la burguesía acomodada tienden a buscar nuevos sitios cada vez más alejados" (Hiernaux, 1989a: 60).
9. Durante la primera mitad del siglo veinte, los turistas estadounidenses de alto nivel económico que llegaban a la península de Baja California, arribaban por vía carretera. Así, los sitios de moda fueron Tijuana y Ensenada debido a su posición fronteriza (Jiménez, 1993).
10. Algunos políticos de alto rango solían visitar la zona, es el caso de la familia del presidente Abelardo Luis Rodríguez; sin embargo, estas situaciones fueron tan excepcionales que, en realidad, los mexicanos no tuvieron acceso a la zona sino hasta el decenio de los setenta (Cummings, 1995 y Davis, 1998).
11. Cabe señalar que las empresas mexicanas de aviación asumieron, para su funcionamiento en La Paz, importantes riesgos económicos (Davis, 1998). La mayoría de los vuelos que operaban en la capital de Baja California Sur, se mantenían gracias a que esta localidad actuaba como un sitio de escala entre las grandes ciudades del macizo continental y Tijuana. En la actualidad, se presenta una situación relativamente similar.
12. FONATUR tardó al menos siete años para inaugurar sus primeras obras de infraestructura en San José del Cabo, en cambio, el aeropuerto Internacional de San José del Cabo, pese a no estar terminado, entró en operaciones a tres años de iniciada su construcción. Ello ratifica el papel clave de la navegación aérea en los nuevos centros turísticos de litoral.
13. Se ha observado que en los nuevos centros turísticos del litoral mexicano las empresas mexicanas de aviación son las que inician operaciones, pese al elevado riesgo económico a que conlleva; en cambio, las empresas extranjeras operan siempre que se garantice su éxito, tal como ocurrió en Baja California Sur (Davis, 1998).
14. En una de las visitas de campo se informó en las oficinas de FONATUR que Japan Air Lines tenía proyectado un vuelo al aeropuerto internacional del CTLC.
15. Aviacsa es la excepción ya que tiene vuelos de fletamento entre Cancún y el CTLC; sin embargo, por la alta afluencia de turistas extranjeros al noreste de Quintana Roo se presupone que, por esta ruta, circula un elevado número de visitantes internacionales.
16. De acuerdo con la encuesta aplicada a los turistas del CTLC se reveló que aquellos visitantes que ingresaron por el aeropuerto de La Paz, saldrían por el de Los Cabos.
17. La incomunicación terrestre no fue privativa del CTLC, sino de extensas áreas de la península de Baja California. En alusión a la construcción de vías carreteras relacionadas con el turismo, Carrascal (1975a: 46) arguye que: son "importantes vías de acceso para el transporte turístico, se impulsan rápidamente; por el contrario, las vías férreas, básicas para el transporte de carga pesada, se mantienen casi sin cambio [...] La inversión pública federal se destina principalmente a los servicios de urbanización: agua potable, drenaje y alcantarillado, energía eléctrica, así como transportes y comunicaciones, unidades habitacionales, etcétera, de las poblaciones que serán convertidas en centros turísticos".
18. No se puede negar que con la construcción de la nueva carretera se ha facilitado la llegada de turistas a la zona, ya sea por automóvil o casas rodantes; sin embargo, son tan pocos los turistas que así ingresan al CTLC que no se puede considerar que esta vía haya causado un impacto importante en este rubro a diferencia de lo que ocurre en el norte de la península de Baja California.
19. En realidad, estas pretensiones aún continúan. Cabral (1998) menciona que, en fechas recientes, ha habido propuestas en Estados Unidos de América de intercambiar deuda mexicana por la península de Baja California.
20. Una prueba de ello fue la creación de múltiples instituciones de educación superior tales como el Instituto Tecnológico Regional, la Escuela Normal Superior, la Universidad Autónoma de Baja California Sur, el Centro de Investigaciones Biológicas, el Centro de Investigación en Ciencias del Mar y el Centro Regional de Investigaciones Pesqueras (Castorena, 1995).

21. Según Guillén (1995: 151), "La inmensa mayoría de los más de 500 millones de dólares que recibió la entidad durante el período 1989-1993 (quinto lugar nacional como estado receptor de inversión extranjera directa) fueron a dar al polo cabeño [...] El área de la Paz, por su parte no sale del estancamiento económico derivado de las nuevas condiciones de la apertura económica nacional."
22. En abril de 1998, Lorena Pájaro Díaz del Departamento de Geografía Social del Instituto de Geografía, UNAM, levantó 100 encuestas en varias localidades del CTLC: San Bernabé, San José Viejo, San José del Cabo y Cabo San Lucas. Es conveniente describir algunos aspectos de la metodología utilizada en su aplicación, pues de ella derivan las particularidades de los resultados. En primer lugar, hubo que diferenciar las colonias turísticas de las habitacionales, ya que en éstas se realizaría el trabajo. Después, se identificaron aquellas colonias de mejor acceso, de modo que se redujo en forma considerable el área de trabajo y, en consecuencia, se sesgó información a niveles socioeconómicos medios.
23. Paradójicamente, a pesar de que Baja California Sur colinda con Baja California, ninguna de las dos entidades ha expulsado población hacia la otra, de hecho, en el último decenio ambas han reportado un saldo migratorio positivo (INEGI, 1991).
24. También en la actualidad muchos visitantes llegan en sus propios medios (*trailer*, avión o barco). Este hecho, en el análisis de los movimientos de turistas, dificulta el registro de su estancia de modo que las cifras oficiales no muestran la realidad.
25. Además de Los Cabos, en otras partes de Baja California Sur como Mulegé y Loreto, la actividad turística se enfocó a los visitantes extranjeros, pero el inusitado crecimiento del CTLC ha llevado a centralizar la actividad turística en el extremo sur del estado y a aminorarla en el norte.
26. Ninguna encuesta fue aplicada en el Corredor Intermedio; como esta porción del CTLC es la que aloja el mayor porcentaje de los turistas de elevada capacidad adquisitiva, se debe considerar que la encuesta no refleja, en su totalidad, la situación de las clases económicamente altas.
27. A excepción de la edad pues los más jóvenes tienden a desplazarse a Cabo San Lucas, donde abundan los centros de diversión nocturna, y los mayores prefieren San José del Cabo, que se caracteriza por su tranquilidad.
28. Los *resorts*, además de hospedaje, ofrecen muchos otros servicios de modo que el turista puede permanecer dentro de estos lugares con sus necesidades satisfechas. Para aquellos huéspedes que desean salir del *resort*, la misma empresa tiene su agencia de viajes, en donde se ofrecen *tours* para sus clientes.
29. La estrategia diseñada para recopilar los flujos de información generados en torno al CTLC se organizó de la siguiente manera:
  - a) Durante el 2º semestre de 1998, el cual coincide con la temporada alta del turismo en el CTLC, en la Ciudad de México se compilaron periódicos y revistas, así como otros materiales obtenidos en instituciones públicas.
  - b) En junio de 1998, durante una visita a San Diego y a San Francisco, se compiló, en agencias de viajes, información impresa.
  - c) Los primeros días del mes de febrero de 1998 se compiló y registró en hoteles, restaurantes, oficinas de gobierno, etc., diferentes tipos de información
  - d) Durante la segunda semana de febrero de 1999 se hizo un registro de las páginas de cómputo hechas exclusivamente para Los Cabos y que circulan en redes (*Internet*).

## CONCLUSIONES

---

De acuerdo con diferentes indicadores macro y microeconómicos, se puede afirmar que en la actualidad la actividad turística de México se articula con preferencia a centros litorales como Cancún, Los Cabos, Puerto Vallarta, Cozumel, Huatulco, Ixtapa-Zihuatanejo, Mazatlán, Manzanillo y Acapulco, desde donde se irradian vínculos económicos con el extranjero más que con la localidad o región de inserción. Si bien teóricamente se ha demostrado que tal funcionamiento del turismo no responde a las necesidades socioeconómicas de las poblaciones locales, poco se ha tratado acerca de los patrones regionales que esta actividad imprime en cada sitio de emplazamiento y por ello, la explicación del espacio turístico en torno al modelo del turismo reticular es idónea para evidenciar este funcionamiento. Con la ayuda de esta base teórica se pudo demostrar, para el caso del Corredor Turístico Los Cabos, que la hipótesis planteada para la presente investigación quedó comprobada.

La participación económica significativa del Estado mexicano en los centros turísticos mencionados se basa desde el decenio de los setenta, en la política de polos de desarrollo que pretende lograr el desarrollo regional. Sin embargo, varios elementos político-económicos y socio-culturales inhiben tal objetivo. En primer

lugar, las innovaciones tecnológicas han roto el espacio continuo y, gracias a la eficiencia de las comunicaciones y transportes, se crean ligas directas entre los centros de control transnacional y los de emplazamiento turístico, sin que haya una fricción del espacio, circunstancia que ha evitado el éxito de la política mencionada. En segundo lugar, el turismo litoral moderno se ha desprendido de la idea original de re-crearse en espacios con atractivos propios y ajenos a los circuitos comerciales, más bien genera espacios costeros altamente estandarizados y controlados por redes mercantiles transnacionales que obstaculizan el crecimiento de la empresa local, regional o nacional. En tercer lugar, al ser la novedad y la exclusividad valores supremos en la modernidad, se generan situaciones que contravienen el desarrollo regional. Por ejemplo, la clase alta busca espacios nuevos e inaccesibles a otros estratos sociales, esto atrae inversiones privadas y del Estado que, con la creación de infraestructura, permiten una masificación creciente de la que los estratos altos huyen y buscan nuevos espacios hacia los cuales se reorientarán las inversiones de modo que estos centros turísticos, con facilidad reemplazables, se vuelven en extremo vulnerables y dependientes del exterior.

Desde el siglo XVIII, en la historia económica de Baja California Sur ha predominado la sobreexplotación del medio geográfico a favor de intereses extranjeros, en este contexto se sitúan las dos actividades que en la actualidad presentan el mayor crecimiento en la entidad: la extracción de la sal y el turismo. Salvo contadas excepciones, tal orientación en el aprovechamiento de los recursos no ha favorecido el fortalecimiento económico de oligarquías locales que pudieran incentivar un desarrollo ulterior de la actividad productiva, de modo

que este territorio se caracteriza por la carencia de desarrollo interno, una elevada descapitalización y una significativa dependencia del presupuesto y subvenciones federales.

El turismo del Corredor Turístico Los Cabos (CTLC) se organiza en torno al golf y a la pesca deportiva, actividades que por lo costoso de su ejercicio generan una segregación extrema del espacio a favor de los turistas y pobladores con mayor poder adquisitivo. Tal circunstancia se ve reforzada, entre otros aspectos, por la disposición de los *resorts* que se emplazan de manera estratégica sobre terrenos accidentados, de modo que se les facilita asimilar para sí amplias franjas litorales e inaccesibles a la población local. A su vez, la mayoría de las propiedades turísticas están contenidas en los megaproyectos que, además de ser la forma de tenencia del suelo que predomina en el CTLC, elevan su valor comercial y catastral a cifras inaccesibles a la mayoría de los inversionistas y propietarios nacionales, al mismo tiempo que sobrevaloran los bienes raíces no turísticos. En los megaproyectos se oferta una amplia variedad inmobiliaria de la que destaca una planta hotelera que, en proporción al conjunto del hospedaje, tiene la más alta categoría del país; asimismo, el tiempo compartido se ha consolidado como la forma de alojamiento dominante en el corredor. Por último, y pese a que el CTLC tenga un ritmo de construcción de inmuebles turísticos extraordinariamente acelerado, de acuerdo con los planes maestros de los megaproyectos se sabe que el clímax del proceso de expansión aún no ha llegado.

Aunque la gran mayoría de los habitantes del CTLC representan la mano de obra de niveles medio y bajo que sostiene la economía de la zona, en el plano

territorial la población ocupa espacios que contrastan profundamente con las áreas turísticas. En principio, barreras físicas como las serranías, y humanas como las bardas, los alambrados y los fundos legales, marcan la frontera; así, la porción meridional de Cabo San Lucas, el Corredor Intermedio y la franja austral de San José del Cabo contienen la máxima infraestructura, eficiencia en los servicios y valor del suelo y, aunque el crecimiento de la actividad turística sea acelerado, se vale de múltiples recursos para mantener la funcionalidad de sus espacios. En contraste, en el resto del territorio se aglutina la población en conglomerados urbanos que, a la luz del subdesarrollo, crecen en forma anárquica en dirección opuesta al mar y carecen o tienen graves deficiencias en infraestructura y dotación de servicios básicos. Además, su crecimiento ha sido demasiado desproporcionado a las necesidades económicas locales, de modo que se ha generado una sobreoferta de empleo que, a su vez, conlleva múltiples problemas urbanos tales como desempleo, subempleo, comercio informal, carencia de vivienda, etc. Sin embargo, para los inversionistas el superávit en la oferta de mano de obra representa un ejército de reserva que abate a su mínima expresión los salarios regionales.

Las continuas pretensiones estadounidenses desde los primeros años del siglo XIX por anexarse físicamente la península de Baja California, han colocado la soberanía y seguridad nacional de este territorio como un asunto de primer orden en la política exterior mexicana. Aunque ese deseo ha quedado en apariencia ya descartado, lo cierto es que son múltiples los intereses extranjeros por explotar, ocupar y tener poder de decisión en diferentes ámbitos de la vida económica, política y social de toda la península, en general, y del CTLC, en particular. Pese a

370

lo anterior y al rechazo generalizado de la población mexicana, a que los extranjeros compren propiedades en zona prohibida del litoral, el Estado mexicano creó el fideicomiso como un instrumento legal para la adquisición y usufructo de propiedades en zona vedada por la Constitución Política; así, los no nacidos en México tienen la garantía de poseer de modo real y formal extensas propiedades durante amplios lapsos de tiempo. Desde que los fideicomisos turísticos entraron en vigor en México a mediados de los setenta, el CTLC ha experimentado una ocupación casi total en la zona costera por parte de los extranjeros, lo cual significa un riesgo político que puede tener graves consecuencias para el país: la soberanía nacional es quizá la más importante. Este problema se agrava en el extremo sur de la península al considerar que la presencia de estadounidenses y canadienses se incrementa en forma alarmante sin que se les haya diferenciado por su carácter de turistas, trabajadores temporales o inmigrantes.

Además, debido a limitaciones de información impuestas por las instituciones administrativas mexicanas, se desconoce cuántos extranjeros y qué propiedades tienen, pese a que en los hechos ocupan casi toda la costa del CTLC. Esto ha generado un impacto en diferentes ámbitos socioeconómicos: la absorción, en forma legal o corrupta, de extensas áreas litorales en detrimento de tierras antes ejidales; la formación de una nueva sociedad extranjera que funciona a modo de una subcultura con una creciente injerencia económica, política, administrativa y cultural en toda la zona; la generación de redes comerciales que controlan múltiples negocios en donde se marcan nuevas pautas de consumo, a la vez que elevan mucho el costo de las mercancías para la población local; la



circulación de variadas publicaciones que definen nuevos patrones culturales; la intervención en decisiones propias del municipio, sobre todo en materia de servicios y medio ambiente; la creación de redes de narcotráfico y prostitución que, entre otras cosas, han puesto en riesgo la salud pública. El arraigo que la sociedad estadounidense adquiere en la zona hace evocar que, cuando el gobierno de Estados Unidos de América ha visto amenazados sus intereses económicos so pretexto de la seguridad de sus ciudadanos interviene con su ejército.

Aunque en fechas recientes el crecimiento urbano acelerado y la terciarización de la economía mexicana provoquen que la mayoría de inmigrantes al CTLC provengan de ciudades, es pertinente considerar que, en proporción con la distribución de la PEA en México, aún es muy alto el volumen de población proveniente de áreas rurales, de modo que se puede considerar que los centros turísticos litorales como el CTLC contribuyen de modo firme en el vaciado del campo, tras remover a su favor la población económicamente activa. Por último, una propuesta inicial de FONATUR para alcanzar el desarrollo regional en el CTLC fue capacitar a la población local para ocupar puestos de nivel medio o alto a través de la creación de instituciones educativas, pero lo cierto es que no hay escuelas de educación superior y son prácticamente nulas las de nivel medio; así, estos puestos siguen reservados a la población que llega de fuera.

Si bien es cierto que la población de jerarquía laboral baja del CTLC aún inmigra del espacio contiguo, también es verdad que el área de captación se extiende rápido a sitios cada vez más lejanos, en especial de localidades ubicadas en el

---

macizo continental, en donde existen otros polos de desarrollo turístico como Mazatlán, Manzanillo, Puerto Vallarta, Ixtapa-Zihuatanejo, Acapulco o Huatulco que, en teoría, debieran asimilar a la población del espacio inmediato y mediato. Esto evidencia que tales núcleos turísticos no cubren la demanda de empleo regional que de origen fue planteada y, en ese sentido, dentro de la red turística litoral mexicana, el CTLC y la Riviera Maya, ambos ubicados en los extremos peninsulares de México tienden a centralizar y convertirse en los destinos finales de la migración circulante en la actual organización territorial del turismo en México.

En el contexto de Baja California Sur, es cierto que, además del CTLC, el noroeste del estado es centro de acopio de inmigrantes; sin embargo, como su crecimiento económico tiende a estabilizarse o disminuir, sólo el CTLC quedará en los siguientes decenios como soporte de la migración estatal y, en consecuencia, en este espacio se harán sentir las presiones demográficas de todo el estado.

Las redes económicas creadas por el turismo en el CTLC funcionan en dos planos. Por una parte, desde el centro del país bajo el control federal el Estado hace fluir recursos que son distribuidos a través de FONATUR y los diferentes niveles de gobierno estatal y municipal para la creación, soporte de la infraestructura básica, sostenimiento de los servicios y la promoción turística. Por otro lado, se puede afirmar que el estado de California, Estados Unidos de América, es el principal centro rector de la actividad turística del CTLC en tanto que es sede de mayoría de las empresas hoteleras, *touropadoras*, líneas aéreas, arrendadoras de autos, de publicidad, de información en redes, proveedoras de mercancías y

servicios de mantenimiento. Asimismo, aporta el mayor número de turistas con alta capacidad de gasto y los trabajadores de alto nivel con injerencia directa en la organización de las empresas y del resto de empleados. Así, el CTLC es un escenario de recursos físicos y humanos utilizado y controlado en forma vertical a favor de las empresas emplazadas en el suroeste de Estados Unidos de América, cuyo objetivo es maximizar sus ganancias a través de conductos que, aunque largos, son eficientes y dejan fuera la participación regional.

Aunque en teoría la globalización de la economía norteamericana permitiría introducir productos mexicanos a las redes comerciales del CTLC, varios factores lo impiden: la alta estandarización en el consumo ejercido por los turistas del CTLC reafirma la dependencia comercial con las compañías productoras y proveedoras de Estados Unidos de América; la elevada capitalización de las empresas proveedoras extranjeras permite otorgar créditos a las consumidoras del CTLC a pagar en plazos amplios y, de esta forma, dejan fuera de escena al capital nacional; las antiguas ligas comerciales entre California y el CTLC se han reforzado a tal grado que impiden conectar la poca actividad productiva local a la red; muchos de los vínculos mercantiles que, en apariencia, se mantienen entre el CTLC y territorio nacional, en realidad son triangulaciones comerciales en donde la empresa transnacional se liga con el litoral mexicano a través de representaciones localizadas en las grandes ciudades mexicanas.

El elevado poder económico de las compañías emplazadas en el CTLC, las cuales gozan de una nula competencia en el contexto estatal, les ha permitido no sólo promocionar amplios espacios costeros e interiores de Baja California Sur

como suyos, sino usufructuarlos, sin que por ello se beneficien las localidades ubicadas en las cercanías de los atractivos demandados debido a que las empresas turísticas se valen de sus propios medios aéreos, marítimos o terrestres para acceder con sus turistas a los distintos sitios, de modo que no se genera una infraestructura turística propia ni una actividad económica complementaria en las localidades receptoras. En este sentido, el turismo del CTLC inhibe el desarrollo turístico propio de los sitios en los que penetra y, en el mejor de los casos, sólo permite una participación marginal con base en los pocos turistas que salen de los circuitos mayores.

Si en lo general son elevados los problemas ambientales de los espacios litorales en donde se instala la actividad turística masiva, en el caso del CTLC, caracterizado por la aridez extrema de su territorio, la situación es aún más delicada y no ha sido revelada en detalle por alguna institución académica, ni de gobierno. En este sentido, de todos los problemas físicos derivados de la actividad turística, el más significativo es el relacionado con el agua: la hotelería, el golf y la población local demandan de altos volúmenes que ahora son cubiertos difícilmente con la sobreexplotación de la cuenca de San José y, en consecuencia, ya se ha evidenciado el abatimiento de los niveles freáticos y el incremento en la salinidad. Al considerar que los sectores implicados en la actividad turística aún están lejos de alcanzar la máxima expansión, debe esperarse que mermará este recurso y es claro que dará inicio la explotación de la cuenca de Santiago, ubicada al norte de la de San José, con sus consecuentes efectos negativos.

De acuerdo con el ritmo y forma de ocupación territorial observada en el CTLC, no es aventurado aseverar que, en el primer cuarto del presente siglo, se fusionarán San José del Cabo y Cabo San Lucas en lo que será una ciudad media con crecimiento demográfico y físico en extremo acelerado. Cuando ello ocurra, tanto Cabo del Este como Cabo del Oeste se encontrarán en plena expansión y ocupación turístico-litoral, de modo que no es descabellado asegurar que en la primera mitad del siglo XXI, habrá un *continuum* urbano que abarcará desde Todos Santos, en el Océano Pacífico, hasta Buena Vista, en el Golfo de California. Esta apropiación costera, en pleno crecimiento, contrasta con los nuevos procesos territoriales observados en otras partes del mundo como Europa, en donde la saturación de espacios litorales, a la luz de los planteamientos ecologistas que revelan su fragilidad, han llevado a una gestión del espacio conducente a detener el turismo masivo. Las políticas ambientales mundiales empezarán a ejercer una fuerte presión, justo cuando el CTLC se encuentre en un momento cúspide que, por la inercia de crecimiento será difícil detener; al mismo tiempo, nuevas formas de turismo -como el ecoturismo- que ya empiezan a competir con el modelo turístico litoral actual, en México aún no reciben una apoyo decidido.

# FUENTES DE CONSULTA

---

## Bibliografía y hemerografía

- Agüi, J. (1994) "Definiciones: Turismo-Turista". *Papers de Turisme*. Núm. 14-15. Pp. 19-25.
- Aguilar, A. (1989) "Las bases del ordenamiento territorial". *Revista Geográfica*. IPGH. Núm. 109. Enero-junio. Pp. 87-111.
- Agúndez, J. et. al. (1992) "Especies forrajeras silvestres en la región de Los Cabos, Baja California Sur. México" *Revista de investigación científica*. Vol. 3. Núm. 1. Universidad Autónoma de Baja California Sur. Pp. 1-20.
- Alcudia, C. (1997) "El Fonatur y el financiamiento del turismo en México". *Comercio Exterior*. Vol. 47. Núm. 7. Pp. 532-535.
- Amao, J. (1981) *Minas y mineros en la Baja California*. Tesis de licenciatura en Historia. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México.
- \_\_\_\_\_ (1997) *Mineros, misioneros y rancheros de la Antigua California, México*. INAH-Plaza y Valdés. México.
- Andrés, J. (1995) "La gente es consumidora de mitos: el mito turístico del Mar Menor". *Papeles de Geografía*. Núm. 22, Vol. 2. España. Pp. 5-17.
- Arizpe, O. (1998) "El ambiente marino". *Diagnóstico ambiental de Baja California Sur*. Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, Sociedad de Historia Natural Niparajá y Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS. Pp. 243-301.
- Avilés, J. (1993) *Un diagnóstico y análisis crítico de la infraestructura turística en el estado de Baja California Sur, 1991*. Tesis de licenciatura en Economía. UABCS. BCS.

- Ballescá, M. (1996) "Westin Resorts a la caza de dos nuevos hoteles". *El Financiero*. 3 de junio. México.
- Banco de México (1973) *Investigación sobre la actividad turística en la península de Baja California*. Subdirección de Estudios Económicos. México
- Barranco, G. (1994) "La recreación". *Geografía del medio ambiente, una alternativa del ordenamiento ecológico*. Col. Ciencias y técnicas/24. UAEM. Toluca, México. Pp. 155-169.
- Bassols, A. (1985) *Geografía, subdesarrollo y marxismo*. Nuestro Tiempo. México.
- \_\_\_\_\_ (1990) "Regiones socioeconómicas y turismo científico-cultural". *Revista de Geografía*. Vol. III. Núm.4. Ags., México.
- Bataillon, (1993) "Espacio centralizado/focalizado o espacio reticulado: ¿un problema de escala?" *Nueve estudios sobre el espacio*. SEP-Ciesas. México. Pp. 33-43.
- Bernabeu, S. (1994) "El Galeón de Manila y las Californias (1566-1767)". *Humanidades*. Núm. 7. Serie: Ciencias Sociales y Humanidades. UABCS. BCS. Pp. 59-76.
- Bianchi, G. (1990) "Turismo, urbanización y poder en Manzanillo". *Carta económica regional*. Año 3, núm. 17. México. Pp. 33-38.
- Bravo, C. (1994) *La política de impulso turístico en México. Ixtapa-Zihuatanejo como polo de desarrollo turístico*. Tesis de Maestría en Geografía. UNAM. México.
- Cabral, M. (1998) *La soberanía y el fideicomiso de inmuebles para extranjeros en Baja California Sur*. Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS.
- Callanan, M. (1998) "Los Cabos, un oasis mexicano". *Yates y Villas*. Año 5, núm. 4. Editor Youden J. México.
- Callizo, J. (1991) *Aproximación a la Geografía del Turismo*. Síntesis. Madrid.
- Cariño, M. (1996) *Historia de las relaciones hombre naturaleza en Baja California Sur 1500-1940*. Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS. 229 p.
- Cariño, M. y Alameda A. (1998) "Historia de las relaciones hombre-espacio, 1500-1940". *Diagnóstico ambiental de Baja California Sur*. Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, Sociedad de Historia Natural Niparajá y Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS. Pp. 3-354.
- Carrascal, E. (1975) "El turismo y el subdesarrollo en México". *Boletín*. Núm. 7. Instituto de Geografía, UNAM. México. Pp. 39-44.

- \_\_\_\_\_ (1975a) "Zihuatanejo y su hinterland turístico". *Boletín*. Núm. 7. Instituto de Geografía, UNAM. México. Pp. 45-84.
- \_\_\_\_\_ (1987) "Actividad turística y asimilación territorial en la costa nayarita". *Boletín*. Núm. 17. Instituto de Geografía, UNAM. México. Pp. 125-136.
- Castorena, L. (1995) "El papel de la migración en la conformación social y cultural de Baja California Sur". *XX Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. México.
- Castro, J. (1981) *Resumen histórico de Baja California Sur*. Federación Editorial Mexicana. D.F.
- \_\_\_\_\_ (1983) *El estado de Baja California Sur*. SEP. México.
- Claval, P. (1980) "Organización regional del espacio, transportes y comunicaciones", "Los agentes macroeconómicos y la organización del espacio", "Progreso técnico y organización del espacio", "El fin del economismo y la organización del espacio". *Geografía Económica*. Oikos-Tau. Barcelona. Pp. 149-176, 177-192, 285-310, 375-384.
- \_\_\_\_\_ (1987) "Organización del espacio: regiones, naciones, grandes espacios". *Geografía humana económica contemporánea*. AKAL/TEXTOS. Madrid. pp. 358-367.
- Conway, S. (1996) "Cabo San Lucas". *Mexican Real Estate: a reference guide for investors*. Ed. Wind Dancer Publishing. Canadá.
- Coordinación Estatal de Turismo (1996) *Catálogo turístico estatal Baja California Sur*. Gobierno del Estado de Baja California Sur. La Paz, BCS.
- \_\_\_\_\_ (1996a) *Boletín turístico*. Gobierno del Estado de Baja California Sur. La Paz, BCS.
- \_\_\_\_\_ (1998) *Boletín turístico*. Gobierno del Estado de Baja California Sur. La Paz, BCS.
- Cota, F. (1996) *Relatos, anécdotas y forjadores del municipio de Los Cabos*. Coedición: Ayuntamiento de Los Cabos y Tribuna de Los Cabos. BCS.
- Cota, M. (1988) *Análisis de la ganadería de bovinos productores de carne en el municipio de Los Cabos, BCS*. Tesis de ingeniería en Zootecnia. UABCS. La Paz, BCS.
- Crick, M. (1989) "Representations of international tourism in the social sciences: sun, sex, sights, savings, and servility". *Annual Review of Anthropology*. No. 18. Pp. 307-344.



- Cuamea, F. (1989) "El modelo industria turística: Características generales". *Teoría y praxis del espacio turístico*. Universidad Autónoma Metropolitana, México. Pp. 29-38.
- Cummings, J. (1995) *Cabo Handbook*. Moon publications inc. Chico, California.
- Davis, E. (1998) *El alojamiento en Baja California Sur*. Coordinación Estatal de Turismo. Baja California Sur.
- Del Barco, M. (1973) *Historia natural y crónica de la Antigua California*. Edición y estudio preliminar de Miguel León Portilla. Instituto de Investigaciones Históricas. UNAM. México.
- De la Torre, O. (1980) *El turismo: fenómeno social*. F.C.E. México.
- De Sicilia, R. (1982) *El turismo en el desarrollo económico de la península de Baja California*. Tesis de Maestría en Geografía. UNAM. México.
- De Sicilia, R. y López A. (1998) "Distribución geográfica de los municipios turísticos de México". *Notas*. Número 2. INEGI. Aguascalientes.
- Díaz, J. (1993) *Geografía del turismo*. Síntesis, Madrid.
- Dirección General de Estadística (1953) *VII Censo general de Población, 1950*. Baja California Sur. México.
- \_\_\_\_\_ (1963) *VIII Censo general de Población, 1960*. Baja California Sur. Dirección General de Estadística. México.
- \_\_\_\_\_ (1970) *IX Censo general de Población, 1970*. Baja California Sur. Dirección General de Estadística. México.
- Dirección General de Turismo Municipal (1998) *Directorio de prestadores de servicios turísticos de Los Cabos*. San José del Cabo, México.
- Dollfus, O. (1976) *El espacio geográfico*. Oikos Tau. Barcelona. Pp. 101-108 y 111-118.
- FONATUR (1978) *Planes maestros de San José del Cabo y de Loreto-Nopoló*. SECTUR, Gobierno del Estado de Baja California Sur y FONATUR. México.
- \_\_\_\_\_ (1982) *Proyecto turístico de San José del Cabo*. Coedición de SECTUR, FONATUR y el Gobierno del Estado de Baja California Sur. México.
- \_\_\_\_\_ (1989) *Estrategia de desarrollo y ordenamiento urbano, turístico y ecológico del corredor Los Cabos, B.C.S.* Fondo Nacional de Fomento al Turismo e Instituto Nacional de Ecología. México.

- \_\_\_\_\_ (1993) *Proyecto Los Cabos. Síntesis ejecutiva*. México.
- \_\_\_\_\_ (1996) *Los Cabos: Comercialización, planeación, desarrollo, financiamiento y crédito*. México.
- \_\_\_\_\_ (1996a) *Los Cabos: Estrategia de ventas*. México.
- \_\_\_\_\_ (1997) *Campos de golf en Los Cabos*. San José del Cabo, México.
- \_\_\_\_\_ (1997a) *Los Cabos: Estadísticas de turismo*. México.
- \_\_\_\_\_ (1997b) *Los Cabos: Estadísticas de turismo aéreo, 1985-1995*. México.
- \_\_\_\_\_ (1997c) *México: Estadísticas de turismo*. México.
- \_\_\_\_\_ (1997d) *México: Estadísticas de turismo aéreo, 1985-1995*. México.
- \_\_\_\_\_ (1997e) *Nuevos proyectos de inversión para Los Cabos, 1997-2000*. San José del Cabo, México.
- \_\_\_\_\_ (1998) *Barómetro turístico de Los Cabos 1994, 1995, 1996, 1997*. San José del Cabo, México.
- \_\_\_\_\_ (1998a) *Desarrollo turístico Los Cabos: Cabo Isle Marina, Cabo del Sol, Cabo Real, FONATUR*. San José del Cabo México.
- \_\_\_\_\_ (1998b) *Desarrollo turístico Los Cabos: Comparativo de la actividad turística 1994, 1995, 1996 y 1997*. San José del Cabo, México.
- \_\_\_\_\_ (1998c) *Información general de Los Cabos*. San José del Cabo, México.
- \_\_\_\_\_ (1998d) *Los Cabos: Información general*. San José del Cabo, México.
- \_\_\_\_\_ (1998e) *Proyecto Los Cabos: Relación de hoteles, condohoteles y condominios*. San José del Cabo, México.
- Gómez, A. (1993) *Desempeño y perspectivas del polo turístico de Los Cabos*. Tesis de Licenciatura en Economía. UABCS. La Paz, BCS.
- García, A. (1970) "Clasificación de los recursos turísticos" *Boletín*. Núm. 3. Instituto de Geografía, UNAM. Pp. 61-65.
- \_\_\_\_\_ (1970a) "El campo de la Geografía del Turismo" *Boletín*. Núm. 3. Instituto de Geografía, UNAM. Pp. 211-214.

- \_\_\_\_\_ (1977) *Cancún: turismo y desarrollo regional*. Tesis de maestría en Geografía. Colegio de geografía, UNAM. México.
- \_\_\_\_\_ (1979) *Cancún: turismo y subdesarrollo regional*. Serie Cuadernos. Instituto de Geografía, UNAM. México.
- \_\_\_\_\_ (1980) "La actividad turística de Quintana Roo". *Semestre geográfico*. Instituto de Geografía-UNAM. Año 2. Núm. 2. Octubre-noviembre. Pp. 8-9.
- García, E. (1988) *Modificaciones al sistema de clasificación climática de Köppen (para adaptarlo a las condiciones de la República Mexicana)*. Editora Enriqueta García. México.
- George, P. (1980) *Geografía Activa*. Ariel. España.
- Geraiges, A. (1996) *Turismo: impactos socioambientales*. Hucitec. Sao Paulo.
- Giner, C. (1994) "La regeneración de las playas españolas como factor incentivador del turismo". *Estudios Turísticos*. Núm. 122. España. Pp. 5-14.
- Gobierno del Estado de Baja California Sur (1994) "Decreto por el cual se declara Zona sujeta a Conservación Ecológica, al denominado "Estero de San José del Cabo". *Boletín Oficial*. 6 de septiembre. La Paz, BCS.
- \_\_\_\_\_ (1992) "Tabla de valores catastrales del municipio de Los Cabos, 1995". *Boletín Oficial*. 6 de junio. La Paz, México.
- \_\_\_\_\_ (1998) "Plan de manejo de la reserva ecológica estatal Estero de San José". *Boletín Oficial*. 10 de julio. La Paz, México.
- Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos (1973) "Decreto por el que se establece como zona de Refugio Submarino de Flora, Fauna y Condiciones Ecológicas del Fondo, la ubicada en Cabo San Lucas. *Diario Oficial*. 29 de noviembre. México.
- \_\_\_\_\_ (1994) "Decreto por el que se declara como área natural protegida con el carácter de reserva de la biósfera, la región conocida como Sierra La Laguna, ubicada en los municipios de La Paz y Los Cabos,". *Diario Oficial*. 6 de junio. México.
- \_\_\_\_\_ (1995) "Decreto por el que se declara Parque Marino Nacional, la zona Cabo Pulmo, ubicada frente a las costas del Municipio de Los Cabos, B.C.S., con una superficie de 7,111.01.00 hectáreas". *Diario Oficial*. 6 de junio. D.F. México.

- Gobierno del Municipio de Los Cabos (1994) *Plan de Desarrollo Urbano de San José del Cabo-Cabo San Lucas, BCS*. Ayuntamiento del municipio de Los Cabos, FONATUR y SEDESOL. San José del Cabo, BCS.
- \_\_\_\_\_ (1997) *Valores para efectos de avalúos periciales, vigentes a partir del 1° de noviembre de 1997*. San José del Cabo, México.
- Gómez, S. (1996) "Una aplicación: el caso de Cabo San Lucas, Baja California Sur". *La teoría de la renta de la tierra y las finanzas municipales*. Tesis de licenciatura. Facultad de Arquitectura, UNAM. México. Pp. 44-69.
- Gormsen, E. (1992) "Impacto del turismo sobre la estructura socioeconómica y el medio ambiente en América Latina". *Geografía y Desarrollo*. Colegio Mexicano de Geógrafos Posgraduados. Año 4. Vol.3. Núm. 7. México. Pp. 36-50.
- Green, J. (1992) *Origen de la industria atunera en México: Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas, Baja California Sur*. UABCS. La Paz, México.
- Guillén, A. (1995) "Baja California Sur: Reestructuración económica, migración y empleo" *Las regiones ante la globalidad*. Baja California Sur. Pp. 149-160.
- Guzmán, J. (1998) "Humedales". *Diagnóstico ambiental de Baja California Sur*. Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, Sociedad de Historia Natural Niparajá y Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS. Pp. 303-336.
- Hernández, J. (1996) "Crisis en el sector turismo". *El financiero*. 11 de febrero. México.
- Hiernaux, D. (1989) "El espacio reticular del turismo en México". *Geografía y desarrollo*. Año 2. Vol. 2. Núm. 3. México. Pp. 31-39.
- \_\_\_\_\_ (1989a) "La dimensión territorial de las actividades turísticas". *Teoría y praxis del espacio turístico*. Universidad Autónoma Metropolitana. México. Pp. 51-73.
- \_\_\_\_\_ (1989b) "Mitos y realidades del milagro turístico: Cancún". *Teoría y praxis del espacio turístico*. Universidad Autónoma Metropolitana. México. Pp. 109-119.
- \_\_\_\_\_ (1994) "En busca del Edén: turismo y territorio en las sociedades modernas". *Ciudades*. Núm. 23. Red Nacional de Investigación Urbana. México. Pp. 24-30.
- \_\_\_\_\_ (1997) "Los límites del turismo de masas. En busca del desarrollo sustentable". *RMC*. Núm. 4. México. Pp. 184-199.
- \_\_\_\_\_ (1999) "La fuerza de lo efímero. Apuntes sobre la construcción de la vida cotidiana en el turismo". Pp. 76-100.

- INEGI (1991) *XI Censo general de Población y Vivienda, 1990. Baja California Sur*. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Aguascalientes, México.
- \_\_\_\_ (1995) *Censos económicos, XI censo de servicios, 1994*. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. Aguascalientes, México.
- \_\_\_\_ (1996) *La Paz-Los Cabos, Baja California Sur*. Guía turística. INEGI-SECTUR. Aguascalientes, México.
- \_\_\_\_ (1996a) *Conteo de Población y Vivienda, 1995. Baja California Sur*. Instituto Nacional Estadística, Geografía e Informática Aguascalientes. México.
- Instituto de Geografía (1980) *Quintana Roo: organización espacial*. Centro de Investigaciones de Quintana Roo, A.C. Puerto Morelos, México.
- Instituto Nacional de Ecología (1991) *Programa de ordenamiento ecológico para el desarrollo turístico y urbano del municipio de Los Cabos, BCS*. Organización de Estados Americanos e Instituto Nacional de Ecología. México.
- Islas, A. (1989) "El Caso Ixtapa-Zihuatanejo". *Teoría y praxis del espacio turístico*. Universidad Autónoma Metropolitana. México. Pp. 93-108.
- Jiménez, A. (1993) *Turismo: estructura y desarrollo: la estructura funcional del turismo internacional y la política turística de México: desarrollo histórico, 1945-1990*. Mc. Graw-Hill. México.
- Jordán, F. (1951) *El otro México. La península de Baja California*. Gandesa. México.
- Kostrowicki, J. (1986) *Un concepto clave: organización espacial*. Versión al español de Elizabeth Holt. Instituto de Geografía, UNAM.
- Kuklinsky, A. (1977) *Polos y centros de crecimiento en la planificación regional*. FCE. México.
- La Jornada (3 y 4 de septiembre de 1998) "El huracán Isis afectó a La Paz y Los Cabos; 2 mil 500 damnificados"; "Tres muertos, 7 desaparecidos y 15 mil desalojos, tras el paso de Isis". *La Jornada*, México.
- Laylander, D. (1987) "Una exploración de las adaptaciones culturales prehistóricas en Baja California". *Estudios Fronterizos*. UABC. Vol. V. Núm. 14. Mexicali, México. Pp. 117-124.
- Lemoine, E. (1959) "Evolución demográfica de la Baja California". *Historia Mexicana*. Vol. IX. Núm. 2. México.

- Levi, S. y Pinto B. (1978) "Spatial organization, the geographers view of the world, de Abler, Adams y Gould" *Seminario sobre conceptos teóricos de la Geografía económica*. Serie varia. Instituto de Geografía, UNAM, México. Pp. 65-71.
- López, C. (1998) "Recursos hidrológicos". *Diagnóstico ambiental de Baja California Sur*. Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, Sociedad de Historia Natural Niparajá y Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS. Pp. 141-164.
- López, J. y Villers, L. (1998) "Delimitación de unidades ambientales biofísicas aplicando un enfoque geomorfológico y SIG, para el ordenamiento territorial de Los Cabos, Baja California Sur". *Geografía y Desarrollo*. Núm. 16. México. Pp. 85-99.
- Lozato, J. (1990) *Geografía del turismo*. Masson, Barcelona.
- Lumsdon, L. (1996) "Latin American tourism: the dilemmas of the 21<sup>st</sup> century". *Tourism: The State of the Art*. Wiley. UK. Pp- 359-365.
- Luna, E. (1993) *Impacto de la infraestructura turística en Bahías de Huatulco, Oaxaca*. Tesis de Licenciatura en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México.
- Machuca, R. y Ramírez M. (1994) "El turismo como cultura transnacional". *Ciudades*. Número 23. México. Pp. 3-9.
- Maldonado, B. (1986) *Qué bonito era mi pueblo*. Edición propia. BCS.
- Marchena, M. (1995) "Los procesos de reestructuración de la industria turística a escala global". *Estudios regionales*. Núm. 43. España. Pp. 239-259.
- Martínez, J. (1998) "La explotación de los recursos naturales renovables, 1940-1993". *Diagnóstico ambiental de Baja California Sur*. Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, Sociedad de Historia Natural Niparajá y Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS. Pp. 55-98.
- \_\_\_\_\_ (1998a) "Población y problemas urbano-ambientales". *Diagnóstico ambiental de Baja California Sur*. Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, Sociedad de Historia Natural Niparajá y Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS. Pp. 99-140.
- Martínez, P. (1961) *Historia de Baja California*. Editorial Baja California. México.
- Mathes, W. (1975) "Resumen sobre misiones de Baja California". *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. Tomo CXX. México. Pp. 185-190.

- Maya, Y. (1998) "Recursos terrestres y suelo". *Diagnóstico ambiental de Baja California Sur*. Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, Sociedad de Historia Natural Níparajá y Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS. Pp. 165-223.
- Méndez, R. (1997) *Geografía económica: la lógica espacial del capitalismo global*. Ariel. Barcelona.
- Mendoza, R. et. al. (1998) "Impacto ambiental". *Diagnóstico ambiental de Baja California Sur*. Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, Sociedad de Historia Natural Níparajá y Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS. Pp. 337-374.
- Miner, S. (1997) *La industria de tiempo compartido en Los Cabos: descripción e impacto económico*. Asociación Sudcaliforniana de Desarrolladores de Tiempo Compartido. San Diego, California.
- Morales, G. (1993) "Procesos de construcción y transformación del espacio litoral grancanario inducidos por el fenómeno turístico". *Ería*. Universidad de Oviedo. España. Pp. 225-246.
- Morales, P. (1998) Cambio de Gobierno en Baja California Sur. *La Tijereta*. Núm. 4. La Paz, BCS. P. 5.
- OECD (1995) "Gestión integrada de zonas costeras: turismo y tiempo libre". *Gestión de zonas costeras*. OECD. España. Pp. 173-201.
- Ojeda, J. (1998) "Copropietarios de El Migriño en Los Cabos denuncian a canadiense por despojo de tierras". *Revista Realidad*. Núm. 18. La Paz, BCS. Pp. 2-3.
- \_\_\_\_\_ (1998) "En Cabo San Lucas posible fraude en el Cerro de El Vigía". *Revista Realidad*. Núm. 18. La Paz, BCS. Pp. 12-13.
- Olivera, G. (1995) *Desconcentración industrial hacia ciudades medias en México*. Tesis de Maestría en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México.
- Ortega, A. (1992) *Uso y manejo de los recursos naturales en la sierra de La Laguna*. Centro de Investigaciones Biológicas de Baja California Sur. México.
- Ortega, J. (1982) "Organización territorial". *Diccionario de planeación y planificación*. Edicol, S. A. México. Pp. 240-241.
- Ortiz, T. (1998) "Los Cabos: la invasión silenciosa". *La Tijereta*. Núm. 1. La Paz, BCS.
- Pi-Sunyer, O. (S/f) "Cómo vemos a los turistas". *Curso de la antropología del turismo*. Universidad del Cuzco. Perú. Pp. 21-36.

- Preciado, Ll. (1995) "Política agraria y conflictos por la tierra en el territorio sur de la Baja California durante el periodo cardenista". *Revista de investigación CSH. Serie científica*. Núm. 2-3. UABCS. BCS. Pp. 39-57.
- Propin, E., Sánchez, A., López, A. (1997) "Situación geográfico-económica del turismo en el extremo norte de América Latina: el corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada". *Revista de Geografía Norte Grande*. Universidad Católica de Chile, Santiago.
- Ramírez, J. (1986) *Turismo y medio ambiente: el caso de Acapulco*. Universidad Autónoma Metropolitana. México.
- Reforma (1996) "Habrá Fiesta Americana cerca de Los Cabos". *Reforma*. 24 de noviembre. México.
- Reygadas, F. y Velázquez, G. (1983) *El grupo pericú de Baja California*. FONAPAS. La Paz, BCS.
- Riquelme, J. (1937) "Vías de comunicación de la Baja California". *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. Tomo 46. Núm. 2. México.
- Rivas, I. (1991) "El Progreso Mining Company. Su impacto social en El Triunfo, Baja California, 1878-1905. Sociedad y Gobierno en el Sur de la Baja California. Cinco aproximaciones históricas. UABCS. La Paz, México. Pp. 105-131.
- \_\_\_\_\_ (1995) "El resurgimiento de la minería en El Triunfo y San Antonio (1857-1876)". *Revista de investigación CSH. Serie científica*. Núm. 2-3. UABCS. BCS. Pp. 24-38.
- Roberts (1989) *Baja California plant field guide*. Natural History Publishing Company. California.
- Rodríguez, M. (1995) "La economía mexicana, el turismo y el Tratado de Libre Comercio". *Comercio Exterior*. Vol.44. Núm. 7. México. Pp. 525-534.
- Rossel, P. (1988) "El turismo y las minorías culturales: doble marginalización y estrategias de supervivencia". *Turismo: La producción de lo exótico*. IWGIA. Copenhague. Pp. 1-22.
- Salazar, A. (1957) *Crónica de Baja California, 1500 a 1956*. Secretaría de Fomento. México.
- Sánchez, A., Propin, E. (1996) "Estructura territorial de la actividad turística en la Riviera Mexicana a fines del siglo XX" *Memorias del IV Congreso Internacional de Ciencias de la Tierra*. Instituto Geográfico Militar. Chile. (En prensa).
- Sánchez, A., Propin, E., Luna, A. (1997) "Turismo y territorio: el caso del corredor turístico de Los Cabos, Baja California Sur". Ponencia presentada en el 49 Congreso



*Internacional de Americanistas*. Pontificia Universidad Católica de Ecuador. Julio de 1997. Ecuador.

Secretaría de la Presidencia (1975) *Baja California Hoy*. Comisión Coordinadora para el Desarrollo Integral de la Península de Baja California. México.

Secretaría de Turismo (1990) *Estadísticas básicas de la actividad turística 1989*. SECTUR-Bancomer. México.

\_\_\_\_\_ (1997) *Indicadores de la actividad turística en México*. México.

Soto, C. (1975) "La organización del espacio. Elementos de Geografía voluntaria según Jean Labasse". Introducción al concepto de regionalización. Instituto de Geografía, UNAM. 21 páginas.

SPP (1983) *X Censo general de Población y Vivienda, 1980. Baja California Sur*. México.

Torres, E. (1994) "Turismo y desarrollo regional". *Papers de Turisme*. Núm. 14-15. Pp. 95-102.

Toscano, A. y Florescano, E. (1977) *El sector externo y la organización espacial y regional de México, 1521-1910*. Universidad Autónoma de Puebla. Puebla.

Toyes, R. (1992) *La agricultura orgánica: una alternativa de producción para pequeñas zonas agrícolas*. Los Cabos, Baja California Sur, México. Tesis de Ingeniería en Agronomía. UABCS. La Paz, BCS.

Trasviña, A. (1994) *El estado de Baja California Sur*. Grupo Azabache. México.

Trasviña, A. et. al. (1998) *Sudcalifornia para todos*. Edición propia. La Paz, BCS.

Trejo, D. (1991) "La secularización de las misiones y la colonización civil en el sur de la Baja California, 1768-1842. *Sociedad y gobierno en el sur de la Baja California. Cinco aproximaciones históricas*. UABC. La Paz, México.

Tyrakowsky, K. (1989) "Turismo en la periferia: el caso del estado de Tlaxcala". *Geografía y Desarrollo*. Año 2, Vol. 2, Núm. 3. Colegio de Geógrafos Posgraduados. México. Pp. 40-47.

Tyson, J. (publisher) (1998) *Los Cabos Magazine*. Num. 5. Publisher Joseph A. Tyson. United States.

UABCS (1996) *Plan de manejo de la reserva ecológica estatal "Estero de San José"*. Programa Interdisciplinario e interinstitucional Mar de Cortés-UABCS. La Paz, BCS.

- Unikel, L. (1978) *El desarrollo urbano en México. Diagnóstico y implicaciones futuras*. Colegio de México. Ciudad de México.
- Valenzuela, E. (1998) *Estudio geográfico del ecoturismo en México*. Tesis de Licenciatura en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México.
- Varela, L. (1998) "Gringo Gazette ¿una publicación sudcaliforniana?". *La Tijereta*. Núm. 3. La Paz, BCS.
- Vera, J., et. al. (1997) *Análisis territorial del turismo*. Ariei. Barcelona.
- Vera, R. y Monforte, V. (1994) "Agotamiento de modelos turísticos clásicos. Una estrategia territorial para la cualificación; la experiencia de la comunidad valenciana". *Estudios Turísticos*. Núm. 23. España. Pp. 17-45.
- Villanueva, E. (1998) "Adquieren extranjeros vastas extensiones en BCS". *El Universal*. 2 de agosto. México.

## Cartografía

- Baja Almanac Publishers (1998) *Baja California Sur almanac*. Las Vegas, Estados Unidos.
- Baja Explorer (1991) *Baja explorer topographic atlas directory*. San Diego, California.
- Carrascal, E. (1991) "Transporte marítimo". Esc. 1:4,000,000. Sección de Economía, *Atlas Nacional de México*. Instituto de Geografía, UNAM. México.
- \_\_\_\_\_ (1991) Cartas: "Turismo I" Esc. 1:4,000,000. Sección de Economía, *Atlas Nacional de México*. Instituto de Geografía-UNAM, México.
- \_\_\_\_\_ (1991) Cartas: "Turismo II" Esc. 1:4,000,000. Sección de Economía, *Atlas Nacional de México*. Instituto de Geografía-UNAM, México.
- Chías, L. (1989) "Transporte aéreo". Esc. 1:4,000,000. Sección de Economía, *Atlas Nacional de México*. Instituto de Geografía, UNAM. México.

CONABIO-ESTADIGRAFÍA (1998) *Clima*. Escala 1:1,000,000. México.

Guía Roji (1998) *Por las carreteras de México*, 1997. Escala 1:1,000,000. México.

García, A. y De Sicilia, A. (1989) "Transporte de carga por ferrocarril". Esc. 1:4,000.000. Sección de Economía, *Atlas Nacional de México*. Instituto de Geografía, UNAM. México.

INEGI (1988) *Aguas superficiales*. Hoja Los Cabos, Baja California Sur. Escala 1:250,000. México.

\_\_\_\_\_ (1989) *Vegetación*. Hoja Los Cabos, Baja California Sur. Escala 1:250,000. México.

\_\_\_\_\_ (1993) *Fotografías aéreas*. Escala 1:75,000. Cobertura del Corredor Turístico Los Cabos. Aguascalientes, México.

\_\_\_\_\_ (1998) *Topografía*. Cabo San Lucas. Hoja F12B54. Escala 1:50,000. México.

\_\_\_\_\_ (1998a) *Topografía*. San José del Cabo. Hoja F12B44. Escala 1:50,000. México.

SPP (1982) *Topografía*. Hoja Los Cabos, Baja California Sur. Escala 1:250,000. México.

\_\_\_\_\_ (1984) *Geología*. Hoja Los Cabos, Baja California Sur. Escala 1:250,000. México.

\_\_\_\_\_ (1982) *Cabo San Lucas*. Baja California Sur. Hoja F12B54. Escala 1:50,000. México.

\_\_\_\_\_ (1983a) *San José del Cabo*. Baja California Sur. Hoja F12B44. Escala 1: 50,000. México.

\_\_\_\_\_ (1985) *Edafología*. Hoja Los Cabos, Baja California Sur. Escala 1:250,000. México.

\_\_\_\_\_ (1985a) *Palo Escopeta*. Baja California Sur. Hoja F12B45. Escala 1:50,000. México.

## **Anexo 1. Encuesta aplicada a los turistas del CTLC, Baja California Sur. Marzo de 1997**

- Cuestionario
- Resultados codificados
- Significado de los códigos

## **Anexo 2. Encuesta aplicada a la población residente en el CTLC, Baja California Sur. Abril de 1998**

- Cuestionario
- Resultados codificados
- Significado de los códigos

## Anexo 1: Cuestionario\*

Encuesta	_____
Lugar	_____
Fecha	_____

### I. Datos generales

1. Edad \_\_\_\_\_
2. Sexo \_\_\_\_\_
3. Escolaridad \_\_\_\_\_
4. Ocupación actual \_\_\_\_\_
5. Lugar de residencia actual \_\_\_\_\_

### II. Del viaje del encuestado

6. Duración total de su viaje \_\_\_\_\_
7. ¿Qué medio(s) de transporte usó para llegar a Los Cabos? \_\_\_\_\_  
y cuál (es) utilizará para irse? \_\_\_\_\_
8. ¿En qué hotel se hospeda? \_\_\_\_\_
9. ¿Qué actividades ha realizado y realizará durante su estancia en Los Cabos?  
Playa \_\_\_\_\_  
Discoteca \_\_\_\_\_  
Restaurantes \_\_\_\_\_  
Deportes (cuáles) \_\_\_\_\_  
Tours (cuáles) \_\_\_\_\_  
Otros (cuáles) \_\_\_\_\_
10. Durante el presente viaje ¿qué otras localidades, aparte de Los Cabos ha visitado o visitará? \_\_\_\_\_
11. Aproximadamente ¿cuál es el costo de su viaje? \_\_\_\_\_

### III. Percepción que el turista tiene de Los Cabos

12. ¿Cómo se enteró de la existencia de Los Cabos? \_\_\_\_\_
13. ¿Cuál es el objetivo de su visita a Los Cabos? \_\_\_\_\_
14. ¿Encontró lo que esperaba?      Si \_\_\_\_\_      No \_\_\_\_\_  
    ¿Por qué? \_\_\_\_\_

\* El cuestionario fue aplicado en español e inglés.

15. ¿Qué le parece la calidad de los servicios que ha recibido?

Muy mala \_\_\_\_\_ Regular \_\_\_\_\_ Muy buena \_\_\_\_\_

Mala \_\_\_\_\_ Buena \_\_\_\_\_

¿Por qué? \_\_\_\_\_

16. ¿Considera usted que es seguro este lugar? Si \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

¿Por qué? \_\_\_\_\_

17. Como sitio turístico de playa, ¿Considera usted que haya otro mejor que Los

Cabos? Si \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

Si sí, ¿cuál (es)? \_\_\_\_\_

Y ¿por qué? \_\_\_\_\_

18. ¿Qué es lo que más le gustó de Los Cabos? \_\_\_\_\_

Observaciones:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Encuestó: \_\_\_\_\_

## Anexo 1: Resultados codificados

Núm.	Lugar de la encuesta	1	2	3	4	5	6	7	7.1	8
1	San José del Cabo	51	M	12	Agente de negocios	EEUU, Cal	0	0	0	0
2	San José del Cabo	63	M	9	Contratista	EEUU, Cal	4	0	0	1
3	San José del Cabo	52	M	12	Policia	EEUU, Cal	1	0	0	2
5	San José del Cabo	55	M	12	Arquitecto	Canadá Vanc.	2	0	0	Laguna Vista
8	San José del Cabo	50	M	17	Programador de computadora	EEUU, Cal	1	0	0	Coral Baja
11	Cabo San Lucas	42	M	17	Inspector de Ultrasonido	Méx. Tabasco	0	0	0	Fiesta Inn
17	Cabo San Lucas	30	F	17	Trabajadora Social	Méx. D F	1	0	0	Howard Johnson
20	San José del Cabo	24	M	17	Estudiante	Méx. Ensenada	2		2	Olas, Cabo San Lucas
21	Cabo San Lucas	36	M	12	Capitán	EEUU	9	3	3	1
31	San José del Cabo	26	F	17	Profesora	Méx D F	1	0	0	0
32	San José del Cabo	30	M	17	Comerciante	Méx D.F.	1	0	0	0
41	San José del Cabo	28	F	9	Empleada	Méx Coahuila	0	2,3	0	Diana
42	Cabo San Lucas	30	M	17	Empleado	Méx D.F.	1	0	0	Agua Marina
43	Cabo San Lucas	21	F	12	Estudiante	EEUU, Illinois	2	0	0	0
44	Cabo San Lucas	27	M	17	Gerente de operaciones	Méx D F.	1	0	0	Agua Marina
45	Cabo San Lucas	42	M	9	Obrero	EEUU, Cal	0	1	1	0
66	Cabo San Lucas	27	M	9	Músico	Méx. Loreto	0	2	2	9
67	Cabo San Lucas	22	F	12	Cantante	Méx. La Paz	0	2	2	0
77	San José del Cabo	46	M	17	Profesionista	EEUU, Cal.	0	0	0	Westing Regina
78	San José del Cabo	37	F	6	Empleada	Méx. D.F	0	3	3	Tropicana
79	San José del Cabo	22	F	12	Secretaría	Méx Edo. de México	2	0	0	La Joya de Los Cabos
80	Cabo San Lucas	31	F	12	Servicios	Méx Guerrero	1	0	0	Howard Johnson
81	Cabo San Lucas	23	F	17	Estudiante	Méx Edo de México	0	0	0	Howard Johnson
83	Cabo San Lucas	47	M	17	Empresario	Méx Edo de México	0	0	0	Howard Johnson
85	Cabo San Lucas	32	M	17	Ingeniero	Méx. Jalisco	0	0	0	Howard Johnson
93	Cabo San Lucas	27	F	17	Psicología	Méx. D F.	1	0	0	Howard Johnson
94	Cabo San Lucas	50	F	12	Enfermera	Méx. Edo de México	0	0	0	Howard Johnson
95	Cabo San Lucas	49	F	3	Hogar	Méx. La Paz	2	1	1	0
107	San José del Cabo	24	M	6	Promotor turístico	Guatemala	9	0	0	9
108	San José del Cabo	70	M	6	Taxista	Méx Ensenada	0	1	1	Diana
110	San José del Cabo	33	F	17	Secretaria	Méx Jalisco	1	2	0	9
502	San José del Cabo	56	F	12	se emplea ella misma	Canada White Rock RC	2	0	0	Las Misiones
503	San José del Cabo	34	F	12	Enfermera	EEUU, Illinois	4	0	0	Aloha Condominio
504	San José del Cabo	49	F	18	Propietario MGT en EEUU	EEUU, Oregon	9	0	0	9
505	San José del Cabo	61	M	14	Retirado	EEUU, Tuuckee Cal	9	0	0	Las Misiones
506	San José del Cabo	57	M	13	Semiretirado	EEUU, Washintong	9	1	1	1
507	Cabo San Lucas	60	M	0	Agricultor	Canadá	2	0	0	Cabo Inn
508	Cabo San Lucas	37	F	17	Profesora	EEUU, Colorado	2	0	0	Condominio
516	San José del Cabo	49	M	14	Mecánico	EEUU, Alaska	0	0	0	Fiesta Inn
517	San José del Cabo	39	F	12	Ventas	EEUU	1	0	0	Villa
518	San José del Cabo	60	M	18	Profesor retirado	Canadá, British Columba	4	0	0	Laguna Vista
519	San José del Cabo	46	M	12	Supervisor	Canadá	2	0	0	Fiesta Inn
520	San José del Cabo	73	M	13	Retirado	Canadá	9	1	1	9
521	San José del Cabo	32	M	14	Músico	EEUU, Washintong	9	2	2	0
522	Cabo San Lucas	49	M	12	Técnico automotriz	EEUU, Cal	1	0	0	Pueblo Bonito
523	Cabo San Lucas	51	M	16	Se emplea él mismo	EEUU, Arizona	0	0	0	Melia, San Lucas
524	Cabo San Lucas	50	F	17	Médico	Canadá, Calgary	1	0	0	Melia, San Lucas
525	Cabo San Lucas	33	F	12		EEUU, Washintong	2	0	0	La Jolla
531	San Jose del Cabo	39	F	16	Ventas	EEUU, Colorado	0	0	0	Palmilla
532	San José del Cabo	60	F	14	Retirada	EEUU, Cal	9	0	0	2
533	San José del Cabo	49	F	13	Ventas	EEUU, N Y	1	0	0	Presidente
534	San José del Cabo	31	M	15	Técnico en rayos X	Canadá	2	0	0	
535	San José del Cabo	59	M	11	Contratista	EEUU, N Y	1	0	0	0
536	San José del Cabo	60	M	18	Profesor	EEUU	2	0	0	Laguna Vista
537	San José del Cabo	24	F	16	Profesora	EEUU, Cal	9	1	1	9
538	San José del Cabo	39	M	17	Comunicación PR	Canada, Vancouver	1	0	0	Tropicana
539	Cabo San Lucas	23	F	4	Ventas	EEUU, Minesota	1	0	0	Fiesta Inn
540	Cabo San Lucas	22	F	14	Supervisor de alimentos	EEUU, Minesota	1	0	0	Fiesta Inn
541	Cabo San Lucas	23	M	12	Militar	EEUU, Cal San Diego	0	3	3	9
542	Cabo San Lucas	42	M	15	Negocio Propio	EEUU, Cal	0	0	0	Melia
543	Cabo San Lucas	20	F	2	Estudiante, Cajera	EEUU, Minesota	1	0	0	Plaza las Glorias
544	Cabo San Lucas	24	M	13		Canadá, Ontario	9	2	2	Camp Gabo

Núm.	9.1	9.2	9.3	9.3.1	9.4	9.5	9.6	10	11	12
1	0	0	1		0	0			400	0
2	0	0	1		0	0		La Paz		9
3	1	1	1		9	0			3,000	1
5	1	0	1		5	0		Puerto Vallarta, Mazatlán	2,100	0
8	1	1	1		5,3	0			2,000	4
11	1	0	1		0	0	0	Ensenada	506	1
17	1	1	1		0	2	0		0 1,011	1
20	1	0	1		4	2	0	San Ignacio, La Paz	253	2
21	1	1	1	Fish Company, Prazzos, Office	3	2				6
31	1	0	1		0	0	0	La Paz	1,517	0
32	1	1	1		3,5	0	0	Todos Santos	1,517	0
41	1	0	1		0	0	0		0 632	0
42	1	0	1		0	2	0	La Paz	885	0
43	1	1	1		4	2		La Paz	800	0
44	1	1	1		0	9	0	La Paz, Pto. A López M.	759	0
45	1	0	1		0	0			600	3
66	0	1	1		0	0	0		0 379	0
67	1	0	0		0	0	0		0 88	
77	1	0	0		5,3	0		Todos Santos	1,500	1
78	1	1	1		0	0	0		0 632	0
79	1	1	1		9	0	0	La Paz	1,264	0
80	1	1	1		0	2	0	La Paz, Tijuana, Gro Negro	632	1
81	1	0	1		0	0	0		0 506	2
83	1	0	1		0	0	0		0 2,023	1
85	1	1	1		0	0		La Paz	759	1
93	1	1	1		4	0	0		0 2,0	
94	0	0	1		0	0	Vista		0 506	9
95	1	0	1		9	0	0		0 152	0
107	1	1	1		7	3			4,000	2
108	1	0	0		0	0	Paseo		0 632	3
110	1	0	1		0	0	0	La Paz, Loreto, A. López M.	253	2
502	1	0	1		0	0		Todos Santos, Los Bariles		0
503	1	1	1	Sandrick's, Tequila	1	2		La Paz	4,000	5
504	1	1	1	La Provence, Rosey's, Cactus, Zippers	1,2,3,4	3		East Cape, Rivera	4,000	0
505	1	0	1	Tropicana, Zippers	3,5	2		Buena Vista	6,500	0
506	1	0	1	Zippers	0	0				6
507	0	0	0		0	0		Mazatlán	2,900	0
508	1	1	1	Rea Río	4,1	0			2,000	5
516	1	0	0		9	0			1,900	
517	1	0	0		5,1	2			1,200	0
518	1	0	1	Jazmine	5	2		Cabo San Lucas	2,500	3,1
519	1	0	1	Many	3,9	2		Cabo San Lucas	1,700	0
520	1	0	1	Pepe's	0	3			3,000	2
521	1	0	1	Taco stands	2	0		Todos Santos	500	0
522	1	1	0		0	3			385	
523	1	1	1	Trailer Car	6,7	0			2,000	1
524	1	0	1	Mocambo, Office, Cover dish	7	2		Todos Santos	730	1
525	1	1	1		4,7,9	0		Puerto Vallarta	2,500	1
531	1	0	0		0	0				4
532	1	0	0		5	0			5,000	0
533	1	0	1	Passo, Hard Rock Cafe	9	2		La Paz, Todos Santos	1,500	1
534	1	0	1	Carlo's and Charles, Factory	1	0		La Paz, Todos Santos	2,700	1
535	1	0	1		3	0			1,500	0
536	1	0	1	Jasmin, Tequila's	0	0			1,000	5
537	0	0	0		2,3,1,9	0		Todos Santos, La Paz, Loreto	600	0,2
538	1	0	1	La Cenaduna, Tropicana, Taws Erika	0	0			1,200	5
539	1	1	1	Squid Row, Cabo Wabo, Tropicana	9	0			1,000	1
540	1	1	1	Squid Row, Cabo Wabo	9	0				0,1
541	0	1	1	Pizza Hut, KFC	0	0			150	1
542	0	0	0		0	0	0		800	0
543	1	1	1	Cabo Wabo, La Bamba, Hard Rock Cafe	0	0			750	0
544	1	1	1	Pizza Hut, KFC	0	0		La Paz	2,100	0



Núm.	13	14	14.1	15	15.1	16	16.1	17	17.1	17.2	18
1	0	1	3	1	0	1	0	1	Cancún	1	0,1
2	2	0	7	2	0	0	1	1	Acapulco	0	1
3	1	1	0,1	4		1	0	1	Caribe	2	0,1
5	1	1	1	3	1,2		1				0,1
8	1	1	1	4	2	1		1	Hawái, Nueva Zelanda	2	0,1
11	1	1	2	4	1	1	0	1	Cozumel, Cancún, Isla Mujeres	9	0,1
17	1	0	7	1		1		1	Cancún, Puerto Vallarta		0,1
20	1	1	0,1	3		1		0		9	0,1
21	1	1	3	3		1		1	Cancún, Cozumel, Gran Caiman	2	0,2
31	1	1	3	4		1					0
32	0	1	3	1	0	1		0			0,2
41	1	0	6	2		1	0	1	Acapulco, Mazatlán		0,2
42	1	1	1	2		1	0	1	Huatulco, Cancún		0,2
43	0	0	4	2		1	0	1	Zihuatanejo, Acapulco	0	0
44	1	1	1	1		1	0	1	Jamaica		1
45	0	1	2	3		1	0	1	Miami		1
66	1	1	3	3	9	1	0	1	La Paz		9
67	2	1	3	2	4	0	9	1	La Paz	2	0
77	1	1	0	3	1	0,2		0			0
78	1	1	3	2	4	1	0,2	0			0,1
79	1	1	2	3	1	1	2	1	Cancún	9	1
80	1	1	0	1	0	1	0	0			0,2
81	1	0	4	2	0	0	2	1	Cancún	2,9	0,2
83	1	1	3	3		1		1	Cancún Acapulco		1
85	1	1	3	3		1		1	Cancún, Puerto Vallarta		0
93	1	1	7	3	0	1	2	0			1
94	1	0	4	2	4	1	0	1	Cancún	2	0
95	1	1	2	3	1	0	9	0			2
107	1	1	3	4		1		1	Puerto Vallarta	2	0
108	0,1	1	3	2	9	1		1	Puerto Vallarta, Mazatlan	2	9
110	1	1	0			1					0
502	1	1	3	3		1		0			0,1
503	1	1	0	4		1		0			0
504	0	1	3	4		1		0			1,2
505	1	1	3	3		1		0			1
506	1	1	0	3		1	0	0			0
507	1	0	5	3		1		0			9
508	1	1	0,2	4		1	0	0			0
516	1	1	3	3		1		0			0
517	1	1	3	4		1		0			0,1
518	1	1	3	4		1		0			0,2
519	1	1	0,1,2	3		1		0			1
520	1	0	5	3		1		0			9
521	0	0	4	3		1	0	0			9
522	1	1	3	3		1	3	1	Mazatlán	9	0
523	1	1	3	4		1		0			0,2
524	1	1	1	3		1					0,2
525	2	1	3	3		1		0			0
531	2	1	3	4		1		0			0
532	1	1	3	3		1		0			0
533	1	1	3	4		1	3	0			0,2
534	1	1	3	3		1		1	Cozumel		0,1
535	0	1	0	3		1		0			0
536	1	1	3	3		1		0			0
537	2	1	0	3				1			9
538	1	1	1	3		0	1	0			0,1
539	1	1	2	4		0					9
540	1	1	3	3		1	3	0			0,2
541	9	1	2	3		1	3	0			2
542	1	1	3	3		1		0			2
543	1	1	3	4		1		1			9
544	1	1	3	3		1					0

Núm.	Lugar de la encuesta	1	2	3	4	5	6	7	7.1	8
545	Cabo San Lucas	21	F	2	Health Aid Corporation	Canadá, Ontario	3	0	0	Camp Gabo
546	San José del Cabo	60	M	12	Se emplea él mismo	EEUU, Cal.	0	0	0	Buena Vista Beach
547	San José del Cabo	66	M	15	Retirado	EEUU, Cal.	9	0	0	Las Misiones
548	San José del Cabo	42	M	10	Construcción	Canadá	1	0	0	Laguna Vista
549	San José del Cabo	24	M	4	Capitan de meseros	Canada, Calgary	2	0	0	Palacio de los Cabos
550	San José del Cabo	50	F	20	Lord development	EEUU, Oregon	2	0	0	Westing Regina
551	San José del Cabo	56	M	16	Se emplea él mismo	EEUU, Louisiana	1	0	0	Cabo Real
552	San José del Cabo	64	M	16	Retirado		9	0	0	
553	San José del Cabo	49	F	16	Desempleado	EEUU, Oregon	0	0	0	Palmilla
554	San José del Cabo	29	F	16	Profesor	EEUU, Cal.	2	1	1	
555	Cabo San Lucas	40	M	12	Instructor	EEUU, Minnesota	1	1	1	Fiesta Inn
556	Cabo San Lucas	28	M	12	Militar	EEUU, Cal.	0	3	3	Marino San Lucas
557	Cabo San Lucas	42	F	17	Estenógrafo	EEUU, Cal.	0	0	0	Hacienda
559	Cabo San Lucas	18	F	12		EEUU, Minnesota	9	0	0	Plaza las Glorias
560	Cabo San Lucas	30	F	5	Vendedora	Canadá	1	0	0	Villa La Paloma
561	San José del Cabo	58	M	15	Eléctrico	Canada, Ontario	2	0	0	Posada Real
562	San José del Cabo	49	F	17	Vendedor	EEUU, Washintong	0	0	0	
563	San José del Cabo	36	F	12	Vendedora	Canada, Vancouver	1	0	0	Laguna Vista
564	San José del Cabo	26	M	13	Mesero	Canada, Vancouver	1	0	0	
565	San José del Cabo	29	M	17	Operador de Equipo	Canada, British Columbia	2	0	0	
566	San José del Cabo	30	F	12	Secretaria Ejecutiva	EEUU, Alaska	3	0	0	Fiesta
567	San José del Cabo	57	F	17	Trabajadora social	EEUU, New Jersey	1	0	0	Melie Cabo Real
568	Cabo San Lucas	20	M	14	Estudiante	EEUU, Wyoming	1	0	0	Finisterra
572	Cabo San Lucas	37	F	18	Dependiente	EEUU, Cal	0	0	0	Finisterra
573	Cabo San Lucas	47	F	12	Oficinista	EEUU, Arizona	0	0	0	Plaza Las Glorias
574	Cabo San Lucas	32	F	15	Contador	Canadá	2	0	0	Condo
575	Cabo San Lucas	50	F	14	Se emplea ella misma	Canada, British Columbia	3	0	0	La Jolla
576	San José del Cabo	40	M	17	Arquitecto	Canada, British Columbia	3	0	0	Casa Miramar
577	San José del Cabo	21	F	12	Enfermera	Suiza	9	0	0	
578	San José del Cabo	24	M	20	Servidor Civil	Canadá	1	0	0	
579	San José del Cabo	18	M	10		EEUU, Cal.	9	0	0	Casa Sol
580	San José del Cabo	65	M	2	Retirado	Canada, British Columbia	1	0	0	Posada Real
581	San José del Cabo	31	F	16	Educadora	EEUU, Arizona	3	1	1	
582	San José del Cabo	35	M	15	Negocio Propio	Canada, British Columbia	2	0	0	Coral Bahía
583	San José del Cabo	35	F	14	Supervisor de Laboratorio	Canada, British Columbia	3	0	0	Coral Bahía
585	San José del Cabo	76	M	16	Retirado	EEUU, Cal.	2	0	0	
586	San José del Cabo	40	F	17	Enfermera	Canada, British Columbia	2	0	0	Condominios Viva
587	Cabo San Lucas	30	F	12	Azafata	Gran Bretaña, Manchester	2	3	3	
588	Cabo San Lucas	27	M	17		EEUU, Oregon	1	0	0	
589	Cabo San Lucas	54	M	16	Retirado	EEUU, Saettie	1	0	0	Fiesta INN
590	Cabo San Lucas	37	M	12	Desempleado	EEUU, Alaska	3	0	0	
592	San José del Cabo	40	M	12	Vendedor	Canada, British Columbia	2	0	0	Condominios Viva
593	San José del Cabo	75	M	12	Retirado	EEUU, Saettie	4	0	0	Cabaña
594	San José del Cabo	49	F	15	Enfermera	Canada, Drayton Valley	2	0	0	Coral Bahía
595	San José del Cabo	42	M	17	Vendedor de Seguros	EEUU, Utha	0	0	0	Las Palmillas
596	San José del Cabo	40	F	16	Ama de casa	EEUU, Alaska	4	0	0	Melie Cabo Real
597	San José del Cabo	52	M	17	Comerciante	EEUU, Cal.	2	0	0	Las Palmillas
598	Cabo San Lucas	41	M	16		EEUU, Denver, Colorado	1	0	0	Westing Regina
599	Cabo San Lucas	46	M	16	Contratista	EEUU, Washintong	1	0	0	Hoseana
600	Cabo San Lucas	21	M	13	Marino	EEUU, Cal.	0	3	3	Plaza Las Glorias
601	Cabo San Lucas	34	F	16	Vendedor	EEUU, Arizona	1	0	0	Fiesta
602	Cabo San Lucas	55	M	14	Hombre de negocios	Canadá	2	0	0	Plaza las Glorias
603	Cabo San Lucas	54	M	12	Supervisor de fábrica	Canadá	2	0	0	Plaza las Glorias
604	Cabo San Lucas	34	M	17	Ingeniero	EEUU, Illinois	0	0	0	Rica Villa
605	Cabo San Lucas	65	F		Retirada	EEUU, Montana	2	0	0	Finisterra
606	San José del Cabo	25	M	12	Empleada aerolínea	Australia	4	0	0	Fiesta Inn
607	San José del Cabo	24	F	17	Enfermera	Canadá	2	0	0	Palacio de los Cabos
608	San José del Cabo	53	F	15	Empleada	Canada, British Columbia	2	0	0	Misión San José
609	Cabo San Lucas	62	M	12	Carpintero	EEUU, Boston	1	0	0	Solmar
610	Cabo San Lucas	26	M	15	Banquero	EEUU, Wyoming	1	0	0	Finisterra
611	Cabo San Lucas	43	F	12	Cléngo	EEUU, Idaho	1	0	0	Plaza Las Glorias

Núm.	9.1	9.2	9.3	9.3.1	9.4	9.5	9.6	10	11	12
545	1	1	1	Pizza Hut, KFC	0	2			1,000	0
546	0	0	0		3	0		Buena Vista	750	0
547	1	1	1		5	0			5,000	0
548	1	0	0		5	0			1,800	0
549	1	1	1	Carlos 'n Charles	0	2			1,700	0
550	1	0	1	Macombo	0	0			3,000	0
551	1	0	1	Many Damiana in Sant	5.9	2			2,000	0
552	1	1	1		0	0			12,000	0
553	1	0	1		0	0			200	0.9
554	1	0	0		0	2.1	0	Todos Santos, La Paz	300	6
555	1	1	0		0	0	0		700	0
556	1	0	1	Pizza Hut, Cabo Wabo, KFC	0	0			200	1
557	0	0	0		0	0	0		1,000	0
559	1	1	1	Las Bambas, Cabo Wabo	9	0		Cancún, Acapulco	1,200	0
560	1	1	1	Gateon, Shrimp House	3	0			2,000	9
561	1	1	0		3	2			2,900	0
562	1	0	1	Latitude 22, Cheezburger, Da Giorgio	0	0			800	1
563	1	0	1	Sandricks, Treehouse	0	0			1,000	0
564	0	1	1	Tequila, Coral	0	2		Todos Santos		1
565	0	0	0		0	0	0	Los Frailes, Cabo Pumo	730	0
566	1	0	1	Tropicana, Zippers	1.3	2			6,000	0
567	1	0	1	La Palapa,	0	0			2,500	1
568	1	1	1		0	0			850	0
572	1	0	1	La Palapa, Panchos	2	0			2,000	0
573	1	1	1	Mi Casa, La Bamba, Shrimp House	3	0			540	6
574	1	1	1		0	0			2,000	0
575	1	0	1		3	2			3,600	5
576	1	0	0		9	0			2,900	0
577	1	0	0		9	0			500	2
578	1	0	0		4	0		Todos Santos	800	2
579	0	1	1	Iguana	9	0		Todos Santos	2,000	3
580	1	0	1	El Fiesta	1	0		Todos Santos	2,000	0
581	1	0	1	Surfing Tacos	2	0		Todos Santos	250	0
582	1	0	1	Tropicana	0	0			730	5
583	1	0	1	Tropicana, Mama Mias, Lighthouse	0	2			1,000	9
585	1	0	0		5	0			1,000	0
586	1	0	1	Lighthouse, Nowhere Bar	5	0			2,500	1
587	1	0	1		2	0		Islas de la zona		0
588	1	0	0		0	0	0		500	2
589	1	0	0		0	9	0	La Paz	1,500	4
590	0	0	0		0	3	0		2,000	0
592	1	0	1	Lighthouse, Tropicana	5	0			3,000	5
593	1	0	1		0	0			200	0
594	1	0	1		0	0	0		5,000	0
595	1	0	0		0	3	0			9
596	1	0	1		0	0	0	Mazatlán, Cozumel, Cancún		5
597	1	1	1		0	9	0		1,000	0
598	1	0	1		0	0	0			0
599	1	1	0		0	3	0	Todos Santos	4,000	9
600	1	1	0		4	0			200	9
601	1	1	0		0	4.5,9	2		1,800	0
602	1	1	1	Romeos 'n Jules		0		Todos Santos	100	4
603	1	0	1		4.9	0		Todos Santos		5
604	0	0	0		9	0			2,000	0
605	1	1	1			0		Todos Santos, La Paz		
606	1	1	1	Tropicana		0		Puerto Vallarta, Cancún	1,600	1
607	1	1	1	Carlos 'n Charles, Tropicana	6	2			1,500	1
608	1	0	0		0	9	1, 2			0
609	1	1	1		9	0			2,500	
610	1	1	1	La Spagetería Veneza, Planet Hollywood	4.6,9	0			500	0
611	1	1	1	Mi Casa, La Bamba, Shrimphouse	3	0			540	6

Núm.	13	14	14.1	15	15.1	16	16.1	17	17.1	17.2	18
545	1	1	3	3		1		0			0
546	1	1	3	3		1		1	Buena Vista Cabo Este		1
547	0	1	0,1	4		1		1		9	0,2
548	1	1	3	4		1		0			0,2
549	1	1	0,1	4		1	0	0			0,1
550	1	1	2	4		1					9
551	1	1	3	4		1		0			2
552	0	1	3	4		1		0			2
553	2	1	3	4		1		0			0,2
554	1	1	3	4		1		0			2
555	1	1	3	3		1		1	Cancun	2	0
556	9	1	3	3		1	0,3	0		1,2	
557	1	0	5	4		1		1		0,1	
559	1	1	3	4		1		1	Cancun	0,2	
560	1	1	3	4		1					1
561	1	1	0	3		1		0			1
562	1	1	0	3		1		0			0
563	1	1	0	3		1		0		0,2	
564	1	1	3	3		1					0
565	1	1	3	3		1		0			9
566	1	1	3	4		1		0		1,2	
567	1	1	3	4		1		0		0,2	
568	1	1	2			1	3	0			0
572	1	1	3	3		1					2
573	1	1	3	4		1		0		0,2	
574	1	1	3	3		1					9
575	1	1	3	4		1		0			0
576	1	1	3	3		1		1	Bahía Ventana		0
577	1	0	5	3		1		1	Puerto Escondido. Puerto Angel		0
578	9	1	3	3		1		0			0
579	0	1	2	4		1	2	0			2
580	1	1	2	4		1		0			0
581	1	1	3	3		1		0			0
582	1	0	7	2		1	0	1			0
583	1	1	3	2		1		0			0
585	1	1	3	4		1		1	Puerto Vallarta		2
586	1	1	3	4		1	0,2	0			1
587	1	0	5	3		1		0			0
588	0	1	3			1		0			9
589	1	1	3	4		1		1	Puerto Vallarta	0,2	
590	1	1	3	3		1		0			0
592	1	1	3	4		1		0			2
593	0	1	3	3		1		0			0,1
594	1	1	3	4		1		1	Mazatlán	0,1	
595	1	1	0,2	3		1		0			1
596	1	1	3	4		1	2	0		0,2	
597	1	1	3	3		1		0		0,1	
598	1	1	3	4		1		0			0
599	0	1	3	3		1		0			9
600	1	1	3	3		1		0		0,1	
601	1	1	3	4		1		0		0,2	
602	9	1	0,1,2	3		1	0	0		0,1	
603	1	1	3	3		1		1	Cancun	2	0
604	1	1	3	2		1		0			9
605	1	9	3	4		1		0		0,1	
606	1	1	3	3		1				0,2	
607	1	1	2	3		1		0			1
608	1	1	0,1	4		1		0			2
609	1	1	3	4		1		1			1
610	1	1	3	3		0	9	1	Mazatlán		1
611	1	1	0	4		1	0	0		0,1	

## Anexo 1: Significado de los códigos

### I. Datos generales

1. Edad (en años)
2. Sexo Masculino (M) Femenino (F)
3. Escolaridad (en años)
4. Ocupación actual \_\_\_\_\_
5. Lugar de residencia actual \_\_\_\_\_

### II. Del viaje del encuestado

6. Duración total de su viaje:
 

Menos de una semana	(0)	Tres semanas	(3)
Una semana	(1)	Un mes	(4)
Dos semanas	(2)	Más de un mes	(9)
7. ¿Qué medio(s) de transporte usó para llegar al CTLC?
 

Avión	(0)	Barco	(3)
Automóvil	(1)	Otros	(9)
Autobús	(2)		

  - 7.1 ¿Cuál (es) utilizará para irse?
 

Avión	(0)	Barco	(3)
Automóvil	(1)	Otros	(9)
Autobús	(2)		
8. ¿En qué hotel se hospeda? Nombre del hotel.
 

Casa de familiares	(0)	Casa rentada	(2)
Yate o trailer park	(1)	Otros	(9)
9. ¿Qué actividades ha realizado y realizará durante su estancia en el CTLC?
  - 9.1 Playa No (0) Si (1)
  - 9.2 Discotecas No (0) Si (1)
  - 9.3 Restaurantes No (0) Si (1)
  - 9.3.1 ¿Cuáles? \_\_\_\_\_
  - 9.4 Deportes:
 

No	(0)	Golf	(5)
Buceo	(1)	Jet ski	(6)
Surf	(2)	Paracaidismo	(7)
Pesca	(3)	Otros	(9)
Natación	(4)		
  - 9.5 Tours (nombre o lugares)
 

No	(0)	Toda la península	(3)
En el municipio	(1)	Otros	(9)
Otros lugares de BCS	(2)		
  - 9.6 Otras (cuáles)
10. Durante el presente viaje, ¿qué otras localidades aparte de Los Cabos ha visitado o visitará? Nombre de las localidades visitadas o a visitar.

11. Aproximadamente ¿cuál es el costo de su viaje? Costo del viaje en dólares.

### III. Percepción que el turista tiene de Los Cabos

12. ¿Cómo se enteró de la existencia del CTLC?

Amistades y/o familiares	(0)	Publicidad por TV	(3)
Agencia de viajes	(1)	Otros	(9)
Publicidad en revistas o periódicos	(2)		

13. ¿Cuál es el objetivo de su visita al CTLC?

Visitar amistades o familiares	(0)	Descansar	(4)
Vacaciones	(1)	Buceo	(5)
Negocios o trabajo	(2)	Otros	(9)
Conocer el lugar	(3)		

14. ¿Encontró lo que esperaba? No (0) Si (1)

14.1 ¿Por qué?

Hospitalidad	(0)	Lugar limpio	(4)
Atractivos naturales	(1)	Serv. de buena calidad	(5)
Sólo está de paso	(2)	Otros	(9)
Tranquilidad	(3)		

15. ¿Qué le parece la calidad de los servicios que ha recibido?

Muy mala	(0)	Mala	(1)	Regular	(2)
Buena	(3)	Muy buena	(4)		

15.1 ¿Por qué?

Servicio de mala calidad	(0)	Limpieza	(3)
Servicio de buena calidad	(1)	Discriminación al mexicano	(4)
Hospitalidad	(2)	Otros	(9)

16. ¿Considera usted que es seguro este lugar? No (0) Si (1)

16.1 ¿Por qué?

Tranquilidad	(0)	Vigilancia	(2)
Delincuencia	(1)	Otros	(9)

17. Como sitio turístico de playa, ¿considera usted que haya otro mejor que Los Cabos? No (0) Si (1)

17.1 Si sí, ¿cuál (es)? Nombre (s) del lugar (es).

17.2 Y ¿por qué?

Mejores servicios y/o atención	(0)	Hospitalidad	(3)
Por la modernidad del lugar	(1)	Otros	(9)
Mayores atractivos naturales	(2)		

18. ¿Qué es lo que más le gustó del CTLC?

Tranquilidad	(0)	Calidad de los servicios	(3)
Hospitalidad	(1)	Lugar limpio	(4)
Atractivos naturales	(2)	Otros	(9)

## Anexo 2: Cuestionario\*

Encuesta _____
Lugar _____

### I. Datos generales

1. Sexo  
Masculino \_\_\_\_\_  
Femenino \_\_\_\_\_
2. Edad  
Años \_\_\_\_\_
3. Estado civil  
Soltero \_\_\_\_\_  
Casado \_\_\_\_\_  
Divorciado \_\_\_\_\_  
Viudo \_\_\_\_\_  
Unión libre \_\_\_\_\_  
Madre soltera \_\_\_\_\_
4. ¿Qué estudios ha realizado?  
Primaria \_\_\_\_\_  
Secundaria \_\_\_\_\_  
Bachillerato \_\_\_\_\_  
Universidad \_\_\_\_\_      ¿Qué carrera? \_\_\_\_\_

### II. Lugar de nacimiento y residencia

#### II.1. Tiempo

5. ¿En dónde nació?      Estado \_\_\_\_\_  
Municipio \_\_\_\_\_  
Localidad \_\_\_\_\_
7. ¿Edad que tenía cuando llegó a vivir a esta localidad por primera vez?  
Años \_\_\_\_\_

#### II.2. Motivos

9. ¿Qué lo motivó a venir a esta localidad?  
Conseguir trabajo \_\_\_\_\_  
Acompañar a familiares \_\_\_\_\_  
Estudiar \_\_\_\_\_  
Tiene amistades \_\_\_\_\_  
Se obtiene mejor salario \_\_\_\_\_  
Se vive mejor \_\_\_\_\_  
Hay mejores servicios \_\_\_\_\_  
Aquí nació \_\_\_\_\_

\*De la encuesta original se extrajeron las preguntas pertinentes para el presente estudio, por lo que no existe una secuencia en la numeración de este cuestionario.

II.3. Actividad económica por sector

10. ¿Qué actividad tenía usted antes de llegar a esta localidad?

- Agricultura o ganadería \_\_\_\_\_
- Industria de la construcción \_\_\_\_\_
- Comercio \_\_\_\_\_
- Transporte \_\_\_\_\_
- Servicios \_\_\_\_\_
- Ama de casa \_\_\_\_\_
- Estudiante \_\_\_\_\_
- Nada \_\_\_\_\_

II.4. Estructura sociofamiliar

11. ¿Con quién vino cuando migró?

- Solo \_\_\_\_\_
- Esposa (o) \_\_\_\_\_
- Esposa (o) e hijos \_\_\_\_\_
- Padres \_\_\_\_\_
- Hermanos \_\_\_\_\_
- Amigos \_\_\_\_\_
- Aquí nació \_\_\_\_\_
- Primos \_\_\_\_\_
- Cuñados \_\_\_\_\_

**III. Situación laboral actual**

14. ¿Actualmente tiene trabajo?

- Sí \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_
- Si no, ¿por qué? \_\_\_\_\_
- Hogar \_\_\_\_\_
  - Jubilado \_\_\_\_\_
  - Estudiante \_\_\_\_\_
  - Edad \_\_\_\_\_

15. ¿A qué se dedica?

- Agricultura o ganadería \_\_\_\_\_
- Industria de la construcción \_\_\_\_\_
- Comercio \_\_\_\_\_
- Transporte \_\_\_\_\_
- Servicios \_\_\_\_\_
- Nada \_\_\_\_\_

19. ¿De cuánto es su ingreso semanal o quincenal?

- Semanal \_\_\_\_\_
- Quincenal \_\_\_\_\_



#### IV. Características socioeconómicas

32. La vivienda en la que usted vive es:

Propia	_____	Rentada	_____
Papás	_____	Hijos	_____
Suegros	_____	Tíos	_____
Prestada	_____		

33. ¿Cuántos cuartos tiene su casa?

Dormitorio	_____
Cocina	_____
Baño	_____

34. ¿Con qué servicios cuenta?

Agua potable	_____
Drenaje	_____
Energía eléctrica	_____
Teléfono	_____
Piso diferente a tierra	_____
Regadera	_____

35. ¿Cuántas personas viven en su casa? \_\_\_\_\_

¿Cuántas, a parte de usted, trabajan? \_\_\_\_\_

¿En qué trabajan? \_\_\_\_\_

#### V. Obtención de bienes del encuestado

42. ¿A dónde acude a comprar sus alimentos?

La paz	_____
San José del Cabo	_____
Cabo San Lucas	_____
Miraflores	_____
Santiago	_____

43. ¿A dónde acude para comprar su ropa y calzado?

La Paz	_____
San José del Cabo	_____
Cabo San Lucas	_____
Guadalajara	_____
Distrito Federal	_____

44. ¿A dónde acude para comprar sus muebles y aparatos electrodomésticos?

La Paz	_____
San José del Cabo	_____
Cabo San Lucas	_____

**VI. Formas de aprovechamiento del tiempo libre**

46. ¿Viaja cuando tiene vacaciones? Sí \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_  
¿A dónde? \_\_\_\_\_

**VII. Expectativas del encuestado sobre su entorno y la actividad turística**

60. ¿Considera usted que exista una transculturación en el municipio debido a la presencia del turismo

Idioma	_____	Costumbres	_____
Religión	_____	Servicios	_____
Igual que siempre	_____	No sabe	_____

62. ¿Cree usted que los empleos relacionados con el turismo son los que perciben los mejores salarios de la zona?

Sí \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

Observaciones:

---

---

## Anexo 2: Resultados codificados

Núm.	Lugar de la entrevista	1	2	3	4	5	5.1	5.2	7	9	10		
1	San Bernabé San José del Cabo	M	38	C		6	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
2	San Bernabé San José del Cabo	F	53	C		4	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
3	San Bernabé San José del Cabo	M	23	UL		5	MICH		Purúandiro	13	Vm, F	Co	
4	San Bernabé San José del Cabo	F	65	V		3	BCS		Catarina	12	F, T	A	
5	San Bernabé San José del Cabo	M	48	C		6	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
6	San Bernabé San José del Cabo	F	38	C		11	GTO		Celaya	31	F, Ms	S	
7	San José Viejo San José del Cabo	M	52	C		8	BCS		San Antonio	39	T, Ms	S	
8	San José Viejo San José del Cabo	F	52	C		6	BCS	La Paz	La Paz	52	T, F	H	
9	San José Viejo San José del Cabo	F	32	C		14	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
10	San José Viejo San José del Cabo	F	23	C		6	BCN		Ensenada	12	F	E	
11	San José Viejo San José del Cabo	M	38	C		12	NL		Monterrey	31	Vm, Ms	T	
12	San José Viejo San José del Cabo	M	57	C		6	JAL			42	T, F	Co	
13	Centro San José del Cabo	M	40	UL		9	SIN		Mazatlán	30	T	S	
14	Centro San José del Cabo	M	21	S		10	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	2	F	N	
15	Centro San José del Cabo	F	83	V		5	BCS	Los Cabos	Santiago	23	F	Co	
16	Centro San José del Cabo	M	72	C		3	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
17	Centro San José del Cabo	M	23	S	Nivel profesional técnico	6	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
18	La Playita	M	35	C		10	DF	Miguel Hidalgo		24	Ms, A	S	
19	Chulavista San José del Cabo	F	37	D	Univ. de educación básica	6	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
20	Chulavista San José del Cabo	M	25	UL	6 sem de admón de empres	6	BCS	La Paz	La Paz	6	F	E	
21	Chamizal San José del Cabo	F	54	C		5	BCS	La Paz	La Paz	19	T, Vm	H	
22	Chamizal San José del Cabo	M	22	S		6	MEX		Tenancingo	19	T	Cn	
23	Chamizal San José del Cabo	M	45	C		3	PUEB	Iltacotepec	San Marcos	45	T	Co	
24	Chamizal San José del Cabo	M	34	S	Contador privado	6	BCS	La Paz	La Paz	13	F	E	
25	Rosario San José del Cabo	F	48	C		6	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
26	Rosario San José del Cabo	F	46	C		9	DF	Cd de México		43	F	H	
27	Rosario San José del Cabo	F	28	C	9 incompleta	6	BCS	La Paz	La Paz	26	T, F	H	
28	Rosario San José del Cabo	M	38	C	Normal	6	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
29	Rosario San José del Cabo	M	36	S		9	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
30	Rosario San José del Cabo	F	35	C		6	SIN		Yecorato	19	F	N	
31	Zacatal San José del Cabo	F	36	C	Pasante de Etnohistoria	6	DF	Coyoacán		27	Vm, F	S	
32	Zacatal San José del Cabo	M	31	C	6 semestre de biología	6	DF	Iztapalapa		22	T, Ms	S	
33	Zacatal San José del Cabo	F	28	C		9	OAX		Juchitán	21	T	H	
34	Zacatal San José del Cabo	M	48	UL		5	VER		Córdoba	41	T, F	A	
35	Zacatal San José del Cabo	M	62	C	Ing mec elec	6	DF	Gustavo A Madero		50	Vm	S	
36	Zacatal San José del Cabo	M	48	C		12	SON		Lubata	40	T, Ms	S	
37	Foviste San José del Cabo	M	20	C	Téc en computadoras	6	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	N	N	
38	Foviste San José del Cabo	M	25	S	Ing civil	6	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	T	E	
39	Zacatal San José del Cabo	F	36	C	Educadora	6	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	15	T	S	
40	Zacatal San José del Cabo	M	34	C		12	DF	Cuahuatmac		25	T	S	
41	Ejidal Cabo San Lucas	M	23	C		12	SIN		Mazatlán	22	T, F	Co	
42	Ejidal Cabo San Lucas	F	42	C		8	BCS	Los Cabos	Santiago	28	F	H	
43	Ejidal Cabo San Lucas	M	56	UL		9	CHIH		Ocampo	32	T	S	
44	Ejidal Cabo San Lucas	F	50	C		4	BCS	Los Cabos	Cabo San Lucas	0	N	N	
45	Ejidal Cabo San Lucas	F	29	C		6	BCS	Los Cabos	La Candelaria	21	F	A	
46	Ejidal Cabo San Lucas	M	42	C		12	BCS	Los Cabos	Las Cuevas	40	Vm	Co	
47	Ejidal Chamizal Cabo San Lucas	F	28	C	Comercio secretarial	6	SIN		Mazatlán	26	F	S	
48	Ejidal Chamizal Cabo San Lucas	M	43	UL		6	SIN		El Fuerte	28	T	Cn	
49	Ejidal Chamizal Cabo San Lucas	F	19	S		12	GTO		Guangajuato	4	F, Ms	E	
50	Ejidal Chamizal Cabo San Lucas	M	54	C		4	SIN		El Fuerte	26	T	S	
51	Ejidal Chamizal Cabo San Lucas	M	30	C	Licenciatura en Turismo	6	MEX		Coacalco	26	T	S	
52	Matamoras Cabo San Lucas	M	30	C		6	BCS	Los Cabos	Santiago	23	T	S	
53	Matamoras Cabo San Lucas	M	47	C		9	BCS	La Paz	Todos Santos	27	T	S	
54	Matamoras Cabo San Lucas	M	20	C		8	JAL		Guadalajara	18	6	T	Cn
55	Matamoras Cabo San Lucas	F	19	C		11	BCS	La Paz	La Paz	18	F	E	
56	Matamoras Cabo San Lucas	M	35	C		3	GRO		Acapulco	20	F, A	S	
57	Matamoras Cabo San Lucas	M	67	V		2	BCS	Los Cabos	San José Viejo	55	T	A	
58	Matamoras Cabo San Lucas	F	47	C		5	BCS	La Paz	Todos Santos	29	Ms, Vm	Co	
59	Matamoras Cabo San Lucas	M	18	C		12	BCS	La Paz	La Paz	18	T	Co	
60	Obrera Cabo San Lucas	M	23	S		8	BCS	La Paz	La Paz	17	T	S	
61	Obrera Cabo San Lucas	M	56	C		6	DF		Morelos	34	T, Vm	S	
62	Infonavit Viejo Cabo San Lucas	F	25	C		9	MICH		Puruarán	19	F	N	
63	Infonavit Viejo Cabo San Lucas	M	38	S		12	MICH		Urupán	35	T	Co	
64	Centro Cabo San Lucas	M	50	C		3	MICH		Colonia Hidalgo	35	T	S	
65	Centro Cabo San Lucas	M	74	C		4	BCS	Los Cabos	Rancho cerca de CSL	74	F, S	G	
66	Centro Cabo San Lucas	M	50	C		6	DF	Iztacalco		47	Ms	S	
67	Centro Cabo San Lucas	F	66	V		6	BCS		Rancho Sn Felipe	35	T, F	H	
68	Centro Cabo San Lucas	M	80	C		2	BCS		Santa Catalina	50	T	A	
69	Centro Cabo San Lucas	F	78	V		0	ZAC		Chalchihuites	61	A	Co	
70	Idelfonso Inn Cabo San Lucas	M	34	C	Tecnológico de N.I	6	SIN		Culiacán	24	A, F	Co	
71	Idelfonso Inn Cabo San Lucas	F	19	S	Derecho Internacional	6	BCS	Los Cabos	Cabo San Lucas	0	N	N	
72	Idelfonso Inn Cabo San Lucas	M	60	UL		6	BCS		La Candelaria	51	T	A	
73	Idelfonso Inn Cabo San Lucas	F	28	C	Comercio	6	BCS		Cd. Constitucion	26	F	H	
74	Benito Juárez Cabo San Lucas	F	44	C		2	BCS	Los Cabos	Cabo San Lucas	0	N	N	
75	Benito Juárez Cabo San Lucas	F	37	C		6	BCS	Los Cabos	Cabo San Lucas	0	N	N	
76	Benito Juárez Cabo San Lucas	F	19	S		12	BCS	Los Cabos	San José del Cabo	0	F	N	
77	Benito Juárez Cabo San Lucas	M	45	C		9	DUR		El Salto	25	T, F	Co	
78	Benito Juárez Cabo San Lucas	M	33	UL		8	NAY		Ixtlán del Río	28	T	Co	
79	Benito Juárez Cabo San Lucas	F	19	S		12	BCS	Los Cabos	Cabo San Lucas	0	N	N	
80	La Cruz Cabo San Lucas	F	18	S		12	BCS	Los Cabos	Cabo San Lucas	0	N	N	
81	El Congrejo Cabo San Lucas	M	24	S		12	DF	Gustavo A. Madero		24	T	S	

11	14	14.1	15	19	32	33	34	35	35.1	35.2
N	S		Co	1,500	Pr	3	A. E. T. P. R	4	0	
N	N	H			Pr	6	A. E. T. P. R	6	2	Secretaria, hija y esposo
P. H	S		Co	840	Pr	4	A. E. T. P	3	0	
P. H	N	G			Pr	2	A. E. P	1	0	Vive sola, depende de sus hijos
N	S		A	2,000	Pr	1	A. E. P	5	1	Empacadora, un hijo con él
Eh	S		S	707	Pr	4	A. E. P	5	2	Taxista, esposo y hermano
Eh	S		S	5,000	Pr	7	A. E. T. P. R	7	2	Mecánica, construcción, hijos
Eh	N	H			R	2	A. E. P. R	4	1	Su esposo trabaja
N	S		Co	1,000	Pr	2	A. E. T. P. R	5	1	Taquería, su esposo
P. H	S		S	1,000	Pr	1	A. E. P	2	1	Por su cuenta, su esposo
Eh	S		S	3,000	Pr	5	A. E. P. R	6	0	
Eh	S		Cn	1,500	Pr	5	A. E. P. R	6	0	A veces vende su esposa
S	S		S	1,700	Pr	4	A. E. T. P. R	4	2	Secretaría hija y otro hijo con él
P. H	N	E			Pa	4	A. D. E. T. P. R	8	4	Empleados federales
E	N	G			Pr	10	A. D. E. T. P. R	5	2	Restaurante hija y jubilada su esposa
N	N	G	Co	No sabe	Pr	4	A. D. E. P. R	4	2	Comercio, profesor hijos
N	S		S	1,200	Pa	6	A. D. E. T. P. R	8	4	No dijo
S	S		S	469b, 2800a	Pr	3	A. E. R	4	1	Casa de cambio, esposa
N	S		S	2,000	Pr	4	A. D. E. T. P. R	2	0	
P. H	S		S	1,200	Pr	3	A. E. T. P. R	3	1	Educadora, esposa
E	N	H			Pr	2	A. D. E. P	5	3	Panadería, aeropuerto y agencia de viajes, hijos
A	S		Cn	1,300	R	5	A. D. E. P	13	13	Albañiles, amigos
hi	S		Cn	1,800	R	1	A. D. E	5	5	Albañiles, hijos y amigos
P. H	S		Co	700	Pa	5	A. D. E. T. P. R	5	3	Aeropuerto, vinatería hermanos y su papa en la pan
N	N	H			Pr	3	A. D. E. R	7	3	Farmacia del ahorro, Hacienda y FONATUR, hijos
En	N	H			Pr	3	A. D. E. T. P. R	6	1	Taxista, esposo
Eh	N	H			R	3	A. D. E. R	4	1	No dijo
N	S		S	1,950	Pr	5	A. D. E. T. P. R	5	1	Estilista, esposa
N	S		S	700	Pr	2	A. D. E. P	3	0	
E	S		S	1,400	Pr	5	A. D. E. T. P. R	5	2	Maestro esposo, mesera hermana
Eh	S		S	1,500	Pr	5	A. E. P. R	4	1	Maestro de natación, esposo
Eh	S		S	5,000	Pr	5	A. E. P. R	4	1	Maestra, esposa
E	N	H			Pr	2	A. D. E. T. P. R	4	1	Electricista, esposo
H	S		Co	280	Pr	1	A. E	5	2	Jornaleros, hijos
Eh	N	J			Pr	8	A. E. T. P. R	4	2	Restaurante esposa y multiservicio hija
Eh	S		S	4,800	Pr	3	A. E. T. P. R	7	2	Aire acondicionado, hijos
N	S		S	1,200	Pa	6	A. D. E. P. R	7	2	Comercio, padre y hermana
A	S		S	2,000	Pa	5	A. E. T. P. R	5	1	No dijo
Eh	S		S	2,800	R	5	A. E. T. P. R	4	1	Arendador esposo
Eh	S		S	2,250	R	6	A. E. T. P. R	4	1	Maestra, esposa
Eh	S		Co	5,000	R	1	A. D. E. T. P. R	3	0	
Eh	N	H			Pr	2	E. P	4	1	Ayuntamiento, esposo
S	S		S	3,000	Pr	3	A. D. E. P. R	3	0	
N	N	H			Pr	3	A. E. T. P. R	6	4	Secretaria, gasolinero, empleado federal, taller mec
E	N	H			Pr	1	E	3	1	Tienda de objetos turísticos, esposo
Eh	S		S	4,200	S	1	A. D. E. P. R	4	0	
Eh	N	H			R	5	A. D. E. P. R	3	1	Ventas, esposo
Eh	S		S	1,600	Pr	2	A. D. E. P. R	3	1	Restaurante, hija
P	S		S	600	Pr	4	A. D. E. P. R	4	2	Restaurante hermano; construcción papa
S	S		Co	1,400	Pr	4	A. D. E. R	8	2	Tienda de pieles, hija
Eh	S		S	900+P	Pr	2	A. D. E	5	0	
S	S		S	2,000	R	4	A. D. E. P. R	4	0	
S	S		T	2,000	Pr	4	A. D. E. P	4	0	
E. Cu	S		S	600+P	R	5	A. D. E. P. R	2	0	
E	N	H			R	7	A. D. E. P. R	4	2	OPC, esposa; seguridad hermano
Eh	S		S	1,200	Pr	2	A. D. E. R	5	1	Limpieza en una casa de extranjeras, esposa
S	S		Cn	700	Pr	2	A. D. E. R	1	0	
Eh	S		T	4,200	Pr	5	A. E. T. P. R	3	1	Taxista, hijo
A	S		T	7,000	S	4	A. E. P. R	6	3	Taxistas, amigos
S	S		T	2,800	Pr	1	A. D. E. R	2	1	Taxista, amigo
Eh	S		S	1,120	Pr	6	A. E. T. P. R	5	1	Tienda y fondo, esposa
H. Cu	S		S	1,250	R	7	A. D. E. T. P. R	5	2	Mesero esposo; costurera hermana
S	S		Co	2,000	R	1	A. D. E	1	0	Vive sola
S	S		S	1,000	R	1	A. D. E. P. R	6	2	Tapiceros, hijos
E	N	G			Pr	4	A. E. P	5	3	No dijo
Eh	S		Co	4,000	Pr	3	A. D. E. T. P	4	0	
Eh	N	H			Pr	6	A. D. E. T. P. R	4	2	Canaco y maestra hijos
Eh	S		Cn	1,200	Pr	5	A. D. E. P. R	4	1	Transporte, hijo
E	N	G			Pr	4	A. E. T. P	2	1	Jardinero, hijo
Eh	S		S	2,000	R	1	A. D. E. P. R	4	1	Negocio propio de ropa, esposa
N	N	E			Pr	8	A. D. E. T. P. R	6	2	Comerciantes, papás
S	S		A	1,300	A	1	A. E	5	4	Hotel y taxi, hijos
Eh	N	H			R	4	A. D. E. P. R	5	1	Empleado de la casa COTA, esposa
N	S		S	No dijo	Pr	5	A. E	7	3	Lavandería y prostitución de homosexuales
N	S		S	1,000	A	2	A. E	5	1	Empleado federal, esposo
P	S		S	1,000	Pa	7	A. D. E. T. P. R	6	3	Cocinero, papá; mecánicos hermanos
Eh	S		Co	2,100	Pr	7	A. D. E. T. P. R	4	1	Vende para los hoteles, esposa
S	S		S	2,000	R	2	A. D. E. P. R	4	0	
N	S		S	600+P	Pa	6	A. D. E. T. P. R	5	2	Construcción papá, Office boy hermano
N	S		S	1,200	Pr	7	A. D. E. P. R	8	3	Lanchas y palapeño, hermanos y papás
S	S		S	3,000	R	1	A. E. P. R	1	0	

42	43	44	46	46.1	60	62
Sn	Sn	Sn	S	La Paz	C	N
Sn	Sn	Sn	N		N	S
Sn	Sn	Sn	N	Solo sale a la playa	I	S
Sn	P	P	N		C	S
Sn	Sn	Sn	N		R	N
Sn	P	P	S	La Paz	IyC	S
Sn	Sn y P	Sn	N		I, CyR	N
Sn	Sn	Sn	N		C	S
Sn	P	C	S	Mazatlan	G	S
Sn	Sn	Sn	S	Ensenada, Obregón	G	S
Sn	Sn	Sn	S	Monterrey	IyC	N
Sn	Sn	Sn	S	La Paz, Jalisco	I	N
Sn	Sn	Sn	S	Mazatlán	C	N
Sn	Sn	Sn	S	Dentro del municipio	IyC	N
Sn	P	Sn	S	Guadalajara, Michoacan	C	N
Sn	Sn	Sn	N		G	S
Sn	P	P	S	La Paz, Mazatlán	I, CyR	S
Sn	Sn	C, y P	S	DF	C	S
Sn	Sn	Sn	S	La Paz	C	N
Sn	Sn	Sn	S	La Paz	G	N
Sn	P	Sn	N		C	S
Sn	Sn	Sn	N		I	N
Sn	Sn	Sn	S	Veracruz	R	N
Sn	Sn	Sn	N		C	S
Sn	Sn	Sn	S	La Paz	C	N
Sn	Sn	Sn	N		C	N
Sn	Sn	Sn	S	La Paz	N	N
Sn	Sn	Sn	S	Sinaloa	C	S
Sn	Sn	Sn	N		IyC	S
Sn	Sn	Sn	S	Sinaloa	G	S
Sn	P	P	S	La Paz	I	N
Sn	Sn	P	S	La Paz	IyC	N
Sn	Sn	Sn	S	Juchitán	G	S
Sn	Sn	Sn	S	La Paz	G y R	S
Sn	Sn	Sn	S	La Paz, Todos Santos	C	S
Sn	Sn	Sn	S	Loreto	C	N
Sn	Sn	Sn	N		G	S
Sn	P	P	S	DF, La Paz	G	S
Sn	P	Sn y P	S	Tijuana	C y R	S
Sn	P	Sn y P	S	Tijuana, EU	I, CyR	S
C	P	C	N		C	N
C	C	C	S	Santiago	R	N
C	C y P	C	S	Chihuahua, Mexicali	C	S
C	C	C	N		G	N
C	C y P	No tiene	N		C	S
C	C	C	N		IyC	S
C	C	C	S	Guadalajara, Mazatlan	IyC	S
C	C	C	S	El Fuerte	C	S
C	C	C	S	Guanajuato	C	N
C	C	C	S	Sinaloa	S	S
C	C	C	S	Guanajuato, D.F.	G	N
C	C	C	N		N	S
C	C	C	S	Todos Santos	G	S
C	C	P	S	Guadalajara	G	S
C	P	C	S	La Paz	I	S
C	C	C	S	Acapulco	CyS	S
C	C	C	S	Cd. Constitución, Sto. Domingo	C	S
C	C	C	N		IyC	S
C	C	C	N		C	S
C	C	C	S	Sinaloa	N	N
C	C y P	P	S	DF	I	N
C	C	C	S	Puruaran	C	S
C	P	P	S	Cd. Constitución	G	S
C	C	C	N		I	S
C	C	C	S	San José del Cabo, La Paz	G	S
C	D.F y G	D.F	S	D.F., Guadalajara, San Diego	G	N
C	C	C	S	Guadalajara	C	S
C	C	C	N		IyC	S
C	C	C	N		IyC	S
C	P	P	S	Sinaloa	C	S
C	C y EU	C y EU	S	Guadalajara	C	S
C	C	C	S	Rancho	C	S
C	C y P	C	N		N	N
C	C	C	N		C	S
C	C	C	N		C	S
C	C	C	S	Baja California, La Paz	C	S
C	C y EU	C y P	S	Estados Unidos	S	S
C	C	C	N		I	S
C	C	C	S	Mazatlán	IyS	S
C	C	C	N		C	S
C	C	C	N		C	S

## Anexo 2: Significado de los códigos

### I. Datos generales del encuestado

#### 1. Sexo

Masculino \_\_\_\_\_(M)

Femenino \_\_\_\_\_(F)

#### 2. Edad

Años 1,2,3,4,5,6,7.....n

#### 3. Estado civil

Soltero \_\_\_\_\_(S)

Viudo \_\_\_\_\_(V)

Casado \_\_\_\_\_(C)

Unión libre \_\_\_\_\_(UL)

Divorciado \_\_\_\_\_(D)

Madre soltera \_\_\_\_\_(MS)

#### 4. ¿Qué estudios ha realizado usted?

Primaria \_\_\_\_\_(0,1,2,3,4,5,6)

Secundaria \_\_\_\_\_(7,8,9)

Bachillerato \_\_\_\_\_(10,11,12)

Universidad \_\_\_\_\_(13,14,15,16 y más)

¿Qué carrera? \_\_\_\_\_

### II. Lugar de nacimiento y residencia

#### II.1. Tiempo

5. ¿En dónde nació? Estado \_\_\_\_\_

5.1 Municipio \_\_\_\_\_

5.2 Localidad \_\_\_\_\_

7. ¿Edad que tenía cuando llegó a vivir a esta localidad por primera vez?

Años 0,1,2,3,4,5,6,7.....n

#### II.2. Motivos

9. ¿Qué lo motivó a venir a esta localidad?

Conseguir trabajo \_\_\_\_\_(C) Se obtiene mejor salario \_\_\_\_\_(Ms)

Acompañar a familiares \_\_\_\_\_(F) Se vive mejor \_\_\_\_\_(Vm)

Estudiar \_\_\_\_\_(E) Hay mejores servicios \_\_\_\_\_(S)

Tiene amistades \_\_\_\_\_(A) Aquí nació \_\_\_\_\_(N)

#### II.3. Actividad económica por sector

10. ¿Qué actividad tenía usted antes de llegar a esta localidad?

Agricultura o ganadería \_\_\_\_\_(A o G) Transporte \_\_\_\_\_(T)

Industria de la construcción \_\_\_\_\_(Cn) Servicios \_\_\_\_\_(S)

Comercio \_\_\_\_\_(Co) Ama de casa \_\_\_\_\_(H)

Estudiante \_\_\_\_\_(E) Nada \_\_\_\_\_(N)

## II.4. Estructura sociofamiliar

## 11. ¿Con quién vino cuando migró?

Solo _____(S)	Amigos _____(A)
Esposa (o) _____(E)	Aquí nació _____(N)
Esposa (o) e hijos _____(Eh)	Hijos _____(Hi)
Padres _____(P)	Primos _____(Pr)
Hermanos _____(H)	Cuñados _____(Cu)

## III. Situación laboral actual

## 14. ¿Actualmente tiene trabajo?

Sí \_\_\_\_\_(S)                      No \_\_\_\_\_(N)

14.1 Si no, ¿por qué? \_\_\_\_\_

Hogar _____(H)	Estudiante _____(E)
Jubilado _____(J)	Edad _____(G)

## 15. ¿A qué se dedica?

Agricultura o ganadería _____(A o G)	Transporte ____ (T)
Industria de la construcción _____(Cn)	Servicios ____ (S)
Comercio _____(Co)	Nada _____(N)

## 19. ¿De cuánto es su ingreso semanal o quincenal?

Semanal \_\_\_\_\_(S)  
 Quincenal \_\_\_\_\_(Q)

## IV. Características socioeconómicas

## 32. La vivienda en la que usted vive es:

Propia _____(Pr)	Suegros _____(S)
Rentada _____(R)	Tíos _____(T)
Papás _____(P)	Prestada _____(A)
Hijos _____(H)	

## 33. ¿Cuántos cuartos tiene su casa?

Dormitorio	0,1,2,3,4,.....n
Cocina	0,1,2,3,4,.....n
Baño	0,1,2,3,4,.....n

## 34. ¿Con qué servicios cuenta?

Agua potable _____(A)	Teléfono _____(T)
Drenaje _____(D)	Piso diferente a tierra ____ (P)
Energía eléctrica _____(E)	Regadera _____(R)

## 35. ¿Cuántas personas viven en su casa?

0,1,2,3,4,.....n

35.1 ¿Cuántas, a parte de usted, trabajan?                      0,1,2,3,4,.....n

35.2 ¿En qué trabajan? \_\_\_\_\_

## V. Obtención de bienes del encuestado

42. ¿A dónde acude a comprar sus alimentos?

La paz \_\_\_\_\_(P)                      Miraflores \_\_\_\_\_(Mi)  
 San José del Cabo \_\_\_\_\_(Sn)                      Santiago \_\_\_\_\_(T)  
 Cabo San Lucas \_\_\_\_\_(C)

43. ¿A dónde acude para comprar su ropa y calzado?

La paz \_\_\_\_\_(P)                      Guadalajara \_\_\_\_\_(G)  
 San José del Cabo \_\_\_\_\_(Sn)                      Distrito Federal \_\_\_\_\_(DF)  
 Cabo San Lucas \_\_\_\_\_(C)

44. ¿A dónde acude para comprar sus muebles y aparatos electrodomésticos?

La paz \_\_\_\_\_(P)  
 San José del Cabo \_\_\_\_\_(Sn)  
 Cabo San Lucas \_\_\_\_\_(C)

## VI. Formas de aprovechamiento del tiempo libre

46. ¿Viaja cuando tiene vacaciones? Si \_\_\_\_ (S) No \_\_\_\_ (N)

46.1 ¿A dónde? \_\_\_\_\_

## VII. Expectativas del encuestado sobre su entorno y la actividad turística

60.- ¿Considera usted que exista una transculturación en el municipio debido a la presencia del turismo?

Idioma \_\_\_\_\_(Y)                      Costumbres \_\_\_\_\_(C)  
 Religión \_\_\_\_\_(R)                      Servicios \_\_\_\_\_(S)  
 Igual que siempre \_\_\_\_\_(G)                      No sabe \_\_\_\_\_(N)

62. ¿Cree usted que los empleos relacionados con el turismo son los que perciben los mejores salarios de la zona?

Si \_\_\_\_\_(S)                      No \_\_\_\_\_(N)

Observaciones:

---



---