

CANALES ESPACIALES DE ARTICULACIÓN EN EL CORREDOR TURÍSTICO LOS CABOS, BAJA CALIFORNIA SUR, MÉXICO

Álvaro López-López
Álvaro Sánchez-Crispín

Universidad Nacional Autónoma de México

RESUMEN

El corredor de Los Cabos es uno de los espacios turísticos más dinámicos de México que, en su articulación territorial, ha generado canales que muestran una situación contrastante: las ligas que se mantienen hacia la costa occidental de Estados Unidos y, dentro del corredor, las relacionadas con los espacios turísticos, son altamente eficientes; en contraste, la red de infraestructura, transportes y comunicaciones interna que se asocia con la población local y regional, presenta aún serias deficiencias.

Palabras clave: México, Baja California Sur, Los Cabos, canales espaciales de articulación.

ABSTRACT

The Los Cabos corridor, a narrow tract of land stretching along the southernmost tip of the Baja peninsula, is one of the most dynamic tourist spaces in Mexico. Its fundamental territorial linkages are based on the channels linking the corridor with the Western coast of the United States and within the corridor itself rather than with the rest of the Mexican regions. Thus, not surprisingly, tourism linkages are far more efficient than those derived from the local and regional communications and transportation network.

Key words: Mexico, Baja peninsula, Los Cabos, channels of spatial articulation.

Fecha de recepción: 12 de diciembre de 2001. Fecha de aceptación: 15 de mayo de 2002.

Departamento de Geografía Económica. Instituto de Geografía. Universidad Nacional Autónoma de México.
Dirección: Circuito Exterior s/n, Ciudad Universitaria, Distrito Federal, C.P. 04510 MÉXICO. E-mail:
alopez@igiris.igeograf.unam.mx ; ascrispin@yahoo.com

INTRODUCCIÓN

En México el turismo litoral masivo se articula a modo de una red cuyo vértice lo ocupan algunas localidades de su territorio ligadas, preferentemente, con el extranjero. Con tal planteamiento, Hiernaux (1989) generó un modelo teórico derivado de la Geografía Regional, conocido como «turismo reticular», que permite entender la dinámica geográfico-económica de centros turísticos mexicanos, con base en el análisis de tres aspectos fundamentales: estructura de un núcleo, los canales espaciales de articulación y los flujos resultantes.

El presente trabajo tiene la finalidad de analizar los canales espaciales de articulación que intervienen en las relaciones económicas del Corredor Turístico Los Cabos (CTLC). Este corredor, es uno de los sitios turísticos más dinámicos de México que sostiene ligas turísticas muy eficientes con el extranjero, al tiempo que existe una disociación marcada con el espacio regional o continuo. Al considerar las redes internas del CTLC, se observa una situación de contraste: mientras que las áreas turísticas tienen cubierta la demanda de infraestructura urbana, las ocupadas por la población local muestran un déficit extraordinario en este respecto.

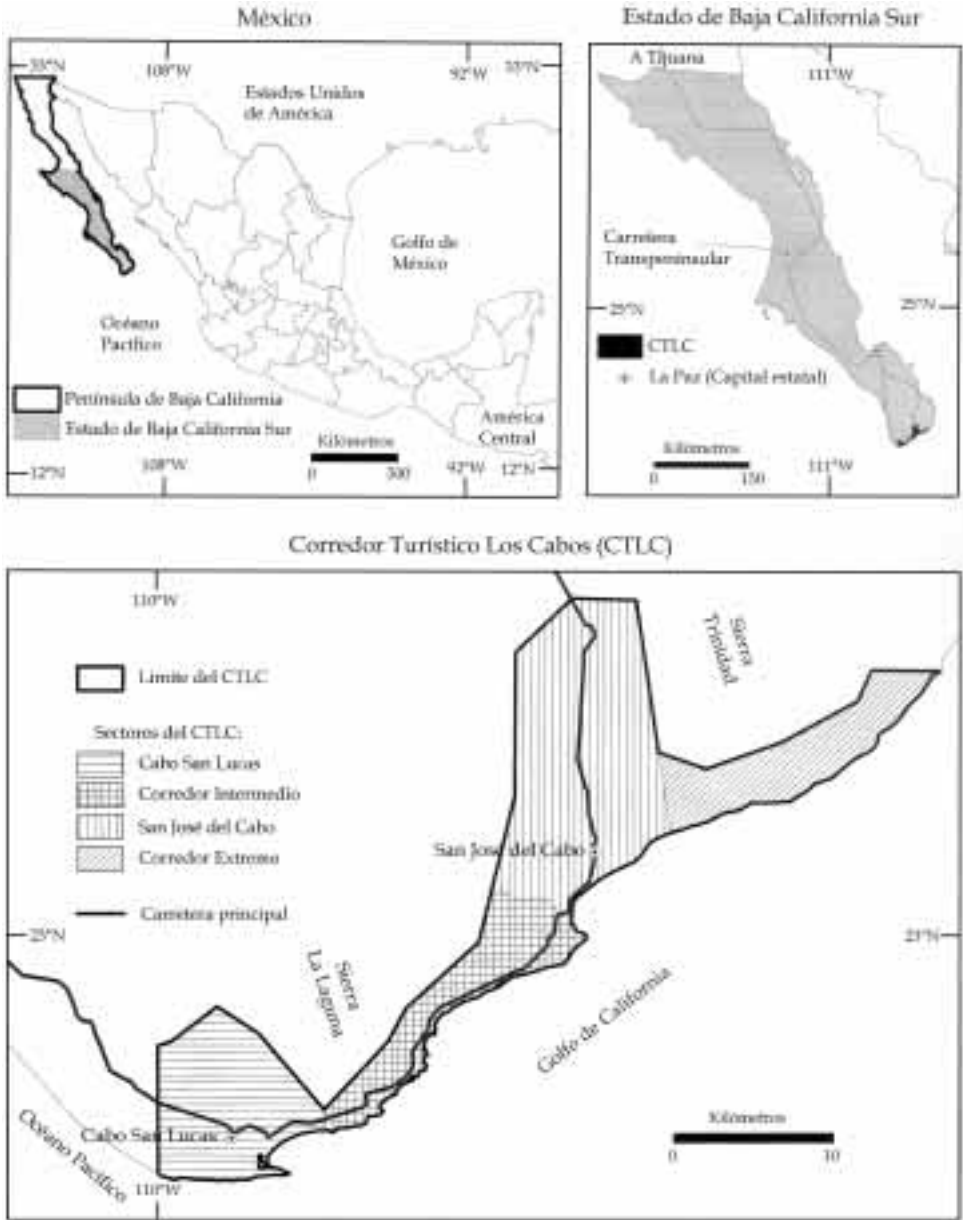
Para lograr el objetivo de la presente investigación, en primer lugar, se identifica la zona de estudio y se exponen algunas generalidades del tema tratado. Con base en esto, se analizan cuatro tipos de canales espaciales de articulación representativos para la dinámica turística: marítimos, aéreos, terrestres y de equipamiento urbano.

ASPECTOS GENERALES DEL ÁREA DE ESTUDIO

El CTLC es una franja costera de 354 km² localizada en el extremo sur de la península de Baja California, México. En la actualidad, de manera directa o indirecta, todas las localidades que se encuentran dentro de esta porción territorial están ligadas al turismo (López, 2001; Sánchez, Propín y Luna, 1997). Esta porción considera los espacios reales y los límites potenciales de ocupación económica que, de acuerdo con el Plan de Desarrollo Urbano de San José del Cabo-Cabo San Lucas, no excede los diez kilómetros a partir de la costa, a excepción de la porción de San José del Cabo que alcanza unos dieciséis kilómetros respecto al punto más distante del litoral (Gobierno del Municipio de Los Cabos, 1994). En el plano funcional, el CTLC se divide en cuatro sectores (Figura 1):

1. La porción de **San José del Cabo** es una faja de tierra de 155 km² 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 un corredor llamado 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, que se alarga por la carretera transpeninsular.
2. El predio de **Cabo San Lucas**, con una extensión de 80.03 km², que representa el 22.65% del CTLC, ocupa el valle de San Lucas y parte del piedemonte de la sierra

Figura 1
UBICACIÓN DEL CORREDOR TURÍSTICO LOS CABOS (CTLC)



Fuente: Elaboración propia con base en López, 2001.

La Laguna y, como en el caso de San José del Cabo, casi todos los complejos turísticos, aquí contenidos, se ubican hacia la costa; y la ciudad se extiende hacia el interior del valle.

3. 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, con una área de 59.51 km², que representa el 16.84% de la superficie del CTLC; tiene un relieve intrincado, caracterizado por la sucesión de montículos y valles separados entre sí, en los que se ubican grandes proyectos turísticos.
4. Por último, el **Corredor Extremo** es la porción territorial más pequeña del CTLC, con una área de 58.75 km², que representan el 16.63% de éste; se extiende a lo largo de quince kilómetros de la costa y tiene unos diez kilómetros de ancho. Aunque ya se emplazan a lo largo de su superficie varios establecimientos turísticos, este corredor está considerado por el Plan de Desarrollo Urbano local, como una zona para el crecimiento económico y poblacional futuro.

Ninguna de las localidades que hoy se ubican en el CTLC mantuvieron, hasta mediados de los cincuenta, vínculos regulares de comunicación hacia el exterior (Davis, 1998). 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 este enclave y los turistas provenientes, en su mayoría, de Estados Unidos (Cabral, 1998). 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. El año de 1974 marca el período moderno en la organización de los canales de articulación 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 (Avilés, 1993). También, a finales del decenio de los setenta, con la intervención federal del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), y del gobierno local, se crearon las primeras obras de infraestructura urbana, tales como agua potable y electricidad; también se creó la base 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.

LOS CANALES DE ARTICULACIÓN DEL CTLC

1. Canales espaciales de articulación marítima

Al inicio del decenio de los cincuenta se fundaron los primeros hoteles en el hoy CTLC, y su acceso inicial fue por mar, vía óptima para llegar, pues el atractivo principal radicaba en la pesca deportiva (Cummings, 1995). Dada la ineficacia o carencia de puer-

tos públicos¹, los hoteleros de Palmilla, Chileno, Hotel del Cabo y Cabo San Lucas, pronto construyeron sus propios puertos (Figura 2). 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, como Los Ángeles, y se prolongaba hasta los hoteles de Los Cabos, aunque con varias escalas a lo largo de la costa occidental de la península de Baja California (López, *op. cit.*).

La dificultad física y económica 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 economía y la población local adquirirían una mayor dinámica que llevó al gobierno federal, bajo presiones de los lugareños, a crear, en el año de 1974, un vínculo marítimo regular entre Cabo San Lucas² y Puerto Vallarta en las costas continentales de México. La nueva ruta permitiría el transporte rápido de mercancías y pasajeros, y el acceso del turismo nacional a la zona. Los visitantes nacionales no permanecían por mucho tiempo en Los Cabos, debido a lo costoso de sus servicios, aunque debe reconocerse que se empezó a generar, en la Bahía de San Lucas, una imagen masificada del turismo que, por sus características, contrastaba con el modelo de exclusividad turística que los empresarios y FONATUR trataban de brindar.

Bajo presiones de FONATUR e inversionistas privados, en 1986, se canceló la ruta y, con ello, se perdió una importante liga nacional mientras que se reforzaron las establecidas con el extranjero³. Al mismo tiempo, la administración del puerto de Cabo San Lucas quedó en manos de FONATUR, institución que se encargaría de concederle una vocación turística al ahora Megaproyecto Cabo San Lucas; la obra quedó concluida al inicio de los noventa y es considerada como uno de los mejores puertos turísticos en el ámbito mundial; los predios, en su mayoría, fueron adquiridos en fideicomiso por capitales extranjeros: el más importantes fue Cabo Isle Marine, responsable de administrarlo (Figura 2).

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 sus servicios de alta calidad, sí le ha dado a los complejos turísticos emplazados en su cercanía, un 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

1 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 y Canadá. Sin embargo, el programa no dio los resultados esperados y las marinas se delegaron a particulares (FONATUR, 1998b); recientemente, en el gobierno del presidente Vicente Fox, este proyecto ha sido retomado como parte significativa de la política turística de México.

2 El puerto de Cabo San Lucas en esos momentos gozaba de una infraestructura mínima, creada por la Compañía de Productos Marinos; industria que extraía y enlataba atún (Green, 1992).

3 El vacío que dejara el transbordador que comunicaba Cabo San Lucas con Puerto Vallarta ha sido suplido con las embarcaciones de la entonces empresa paraestatal Servicios Marítimos Turísticos (SEMATUR) que operan en el puerto de Pichilingüe, La Paz. En éste funcionan dos rutas hacia el macizo continental: a Topolobampo y a Mazatlán.

costeras del oeste canadiense y de Estados Unidos como Vancouver, San Francisco, Los Angeles y San Diego, centros urbanos con las mayores flotas turísticas de esos países. Después, a modo de puntos de escala, se continúa por varios puertos de la península de Baja California como Playas de Tijuana, Rosarito, Ensenada, San Quintín, Guerrero Negro, San Carlos y, por último, el propio CTLC.

Es conveniente mencionar que, en una segunda etapa de construcción que FONATUR tiene contemplada en su Plan Maestro de San José del Cabo —que dará inicio en el primer decenio del siglo XXI—, 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 (Figura 2). Esta situación de eficiencia, contrasta con la carencia de comunicaciones marítimas para la población local, entre la que existe una fuerte sensación de aislamiento, al menos en lo que respecta al uso de barcos como medio para llegar a otras partes del país.

2. Canales espaciales de comunicación aérea

Poco tiempo después que la navegación marítima adquiriera relevancia para las comunicaciones turísticas del CTLC, la navegación aérea empezó a tomar una importancia mayor y, muy rápido, ambas se constituyeron en el binomio de comunicaciones que satisficieron plenamente las necesidades demandantes de turistas de altos ingresos provenientes de Estados Unidos (Sánchez, Propín y Luna, 1997). Los Cabos se convirtió en uno de los sitios idóneos hacia donde se dirigían las aeronaves privadas, para las que se construyeron, entre los decenios de los cincuenta y setenta, cinco aeropistas privadas: una al norte del poblado Cabo San Lucas, y las otras en hoteles ubicados entre esta localidad y San José del Cabo (Figura 2). De esta manera, la navegación aérea reforzó el modelo de turismo exclusivista y segregacionista (Hiernaux, 1989a: 60).

La mayoría de las aeronaves que arribaban al CTLC procedía de California, Estados Unidos; muchos de estos turistas, años atrás, habían convertido las costas del noroeste peninsular mexicano en lugar común⁴, pero ahora encontraron en Los Cabos el sitio de moda, del que quedaron excluidos, casi en su totalidad, los turistas mexicanos⁵. De esta forma, el primer canal creado por este medio para la actividad turística se dio entre el suroeste de Estados Unidos y las cinco aeropistas del CTLC.

En 1974, inmediatamente después de que FONATUR eligió a Los Cabos como uno de los polos turísticos a desarrollar en México, hizo un convenio con Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) para la construcción del Aeropuerto Internacional de San José del Cabo; en forma inmediata dieron inicio las obras y, pese a no estar terminado, entró en opera-

4 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, en ese entonces, Tijuana y Ensenada debido a su posición fronteriza (Jiménez, 1993).

5 Algunos políticos nacionales 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 al CTLC hasta el decenio de los setenta (Cummings, 1995 y Davis, 1998).

ciones en 1977⁶. 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 sus propias aeropistas.

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 fletamento⁷ o *charters*. Al clasificar estas compañías por el origen de su 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 o Canadá⁸, 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.

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 3). En esa red se aprecian, de acuerdo con su alcance, propiedad, regularidad y conexión, varios niveles en los canales de comunicación:

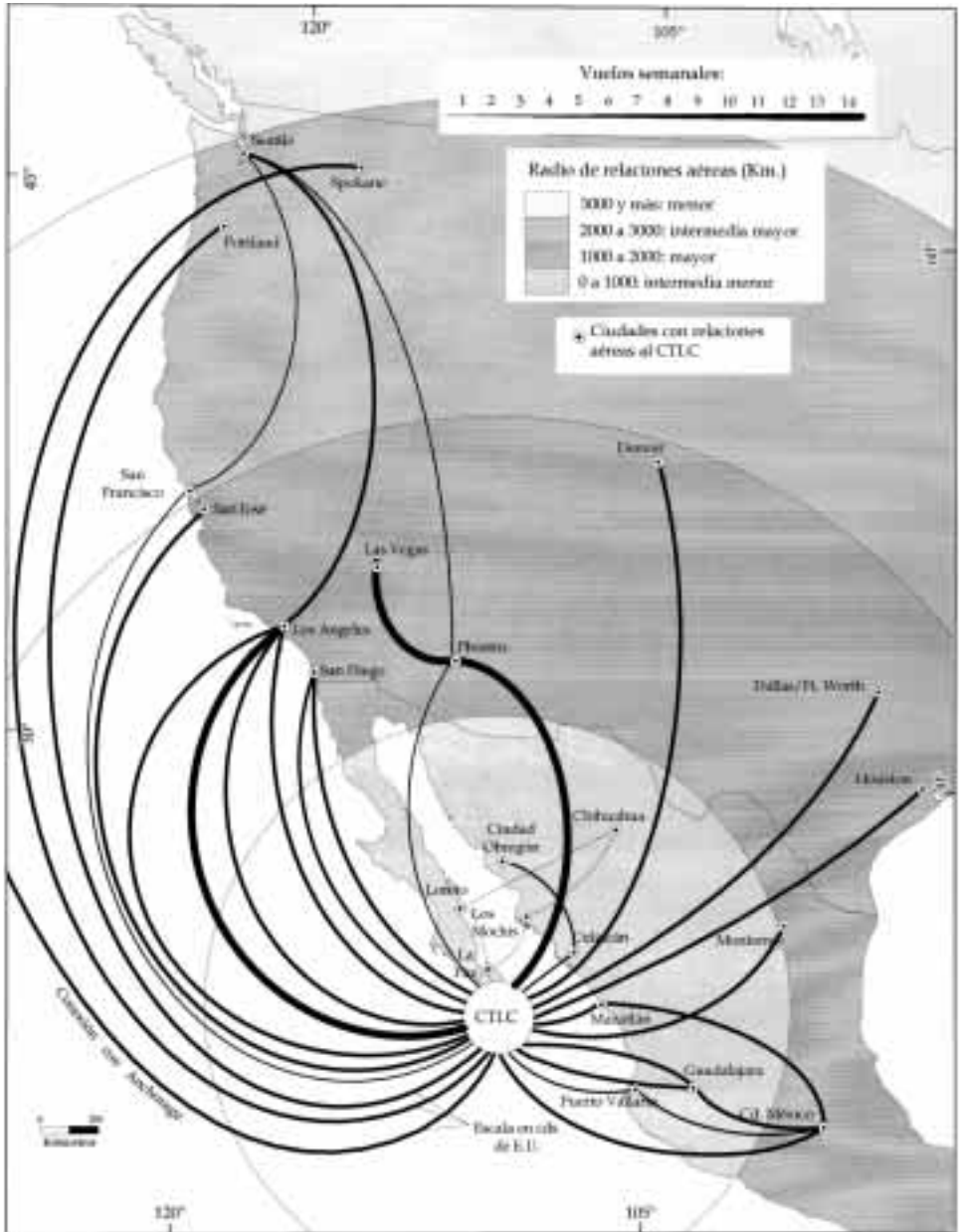
- a. El más importante, por el número de nexos establecidos, es el de vuelos directos y regulares, ya que han creado numerosos vínculos con flujos mayores y constantes provenientes de las ciudades estadounidenses de San Francisco, Los Ángeles, San Diego, Phoenix, Denver, Colorado y Houston. En contraste, dentro de México, fue al finalizar el decenio de los noventa, cuando se logró unir en forma directa y sin escalas la Ciudad de México con el CTLC; sin embargo, las propias líneas aéreas nacionales han unido ciudades de Estados Unidos con Los Cabos, sin escalas en la República Mexicana.
- b. El siguiente nivel se conforma por los canales creados hacia las ciudades anteriores, que sirven también como puntos de escala, con nuevos sitios origen; los más destacados son Anchorage, Seattle, Portland y Palm Springs, en Estados Unidos; nuevamente se aprecia que hay pocas 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 se conectan las ciudades nacionales de Monterrey, México, Guadalajara,

6 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.

7 Se sabe que Japan Air Lines tenía proyectado un vuelo al aeropuerto internacional del CTLC.

8 Aviaca 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.

Figura 3
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.

Puerto Vallarta y Mazatlán con el CTLC. Por otra parte, La Paz, capital estatal 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 México⁹.

- d. Otro nivel es de vuelos de fletamento provenientes de Canadá y Estados Unidos (Alaska incluida).
- e. Por último, se tienen los antiguos canales creados con base en la aviación privada; es difícil precisar el origen de éstos por ciudad, pero se sabe que, en su mayoría, aún provienen del suroeste de Estados Unidos.

3. Canales espaciales de comunicación terrestre

Hasta mediados de los años setenta la comunicación por vía terrestre en la región de Los Cabos se mantuvo con base en un camino circular legendario que iniciaba en La Paz y llegaba a San José del Cabo por el este de la península, luego se continuaba a Cabo San Lucas y de ahí, por la parte occidental, concluía en la capital estatal (Riquelme, 1937; Avilés, *op. cit.* Figura 2). Al iniciar su mandato presidencial, Luis Echeverría Álvarez, en 1970, dio prioridad a la construcción de una vía carretera que recorrería toda la península de Baja California. En diciembre de 1973, fue inaugurada la carretera transpeninsular con una extensión de 1,708 km desde Tijuana hasta Cabo San Lucas. 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 bajacaliforniana.

En el extremo sur de la península, la carretera revestida no cubrió todo el circuito de aquel antiguo camino, sólo se asfaltó la parte este. 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 1987 se pavimentó la parte oeste faltante y, desde entonces, la presencia de esta porción carretera ha influido de manera decisiva en varios aspectos turístico-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 a través de la mediación de empresas de bienes raíces no nacionales.

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 el segmento carretero comprendido entre Cabo San Lucas y el Aeropuerto Internacional de Los Cabos. El proyecto se gestó con base en los intereses de la iniciativa privada que pugnaba por hacer más eficiente la comunicación terrestre del corredor, y pese a que los beneficiarios directos serían los inversionistas privados, éstos sólo contribuyeron con el 35% del costo programado, el 65% restante provino del presupuesto federal (Avilés, *op. cit.*).

⁹ De acuerdo con información que los autores recabaron con los turistas del CTLC durante 1997, se reveló que aquellos visitantes que ingresaron por el aeropuerto de La Paz, saldrían de regreso a su país por el de Los Cabos.

Este tramo carretero, por las características de la tecnología empleada en su construcción, queda fuera del contexto de comunicaciones de Baja California Sur ya que es el único de cuatro carriles en todo el estado. La obra también es *sui generis*, si se considera que fue creada con fines básicamente turísticos que *per se* no justifican su construcción, debido a que aún se presenta un flujo vehicular bajo. Además, con esta carretera, el gobierno federal pretendió coadyuvar en la integración económico-regional de zonas marginadas; sin embargo, el objetivo no se ha logrado, si se considera que el 70% de la red carretera primaria del municipio de Los Cabos sólo está revestida o es de terracería con un carril (FONATUR, 1998a; Figura 2).

Si se excluye esta autopista, 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 la generación de innumerables baches. 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 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 en razón de la infraestructura carretera presente.

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 servicios, en primera instancia, a las zonas turísticas y, en consecuencia, descuida las áreas habitacionales de la población local, en especial donde viven la 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.

Con base en visitas de campo y documentos oficiales, en especial el Plan de Desarrollo Urbano de San José del Cabo-Cabo San Lucas, elaborado por el Gobierno del Municipio de Los Cabos (1994), se identificaron los canales creados para abastecer la energía eléctrica, agua potable, drenaje y pavimentación; con esto se pueden hacer 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. Los conductos eléctricos, procedentes de La Paz, han 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, a los establecimientos turísticos. El agua es obtenida de pozos profundos ubicados en los valles aluviales de la cuenca de San José que, en el decenio de los noventa, se extrajo a un ritmo de 550 litros por segundo. 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. Respecto al **drenaje de aguas negras** la situación 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 áreas 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%.
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 con **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 2). 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. Existen seis centrales telefónicas en el CTLC; su distribución obedece más a la actividad turística que a las necesidades de la población local: una se ubica en San José del Cabo, otra en San José Viejo, una más en Cabo San Lucas y las otras en los predios de los megaproyectos turísticos más importantes del Corredor Intermedio: Cabo Real, Palmilla y Cabo del Sol (Figura 2). 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 (1998b), 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.

CONCLUSIONES

Los canales de comunicación que, con base en el turismo, se han creado en el CTLC presentan una forma alargada y cerrada, 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, existen mayores ligas con el territorio nacional por la continuidad física que permite un contacto mayor con otras partes 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.

Aunque todos los canales que confluyen en el CTLC están ligados de una u otra forma con 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 y drenaje.

Al considerar que en los próximos decenios del siglo XXI la oferta turística del CTLC continuará dirigida a visitantes de elevada capacidad adquisitiva, cabe esperar que la red de comunicaciones enfocada, directa o indirectamente, a su servicio, se mantenga con alto nivel de eficiencia hacia el exterior de México. Asimismo, el exorbitante crecimiento de la actividad turística en el extremo sur de la península de Baja California, influirá en el acrecentamiento de inmigrantes trabajadores de niveles socioeconómicos medio o bajo, para los cuales, la red de infraestructura urbana continuará como una seria carencia.

BIBLIOGRAFÍA

- 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. Universidad Autónoma de Baja California Sur (UABCS), México.
- CABRAL, M. (1998): *La soberanía y el fideicomiso de inmuebles para extranjeros en Baja California Sur*. UABCS, México.
- 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, México.
- DE SICILIA, R. y LÓPEZ A. (1998): «Distribución geográfica de los municipios turísticos de México». *Notas*, núm. 2, INEGI, Aguascalientes, México.
- FONATUR (1998): *Barómetro turístico de Los Cabos 1994, 1995, 1996, 1997*. San José del Cabo, México.

- FONATUR (1998a): *Información general de Los Cabos*. San José del Cabo, México.
- FONATUR (1998b): *Los Cabos: Información general*. San José del Cabo, México.
- GÁMEZ, A. (1993): *Desempeño y perspectivas del polo turístico de Los Cabos*. Tesis de Licenciatura en Economía, UABCS, 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, México.
- GREEN, J. (1992): *Origen de la industria atunera en México: Compañía de Productos Marinos de Cabo San Lucas, Baja California Sur*. UABCS, México.
- HIERNAUX, D. (1989): «El espacio reticular del turismo en México». *Geografía y desarrollo*, núm. 3, México, págs. 31-39.
- HIERNAUX, D. (1989a): «La dimensión territorial de las actividades turísticas». *Teoría y praxis del espacio turístico*. Universidad Autónoma Metropolitana, México, págs. 51-73.
- 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.
- LÓPEZ, A. (2001): *Análisis de la organización territorial del turismo de playa en México, 1970-1996. El caso de Los Cabos, BCS*. Tesis de Doctorado en Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, México.
- 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*, núm. 24, Universidad Católica de Chile, Chile.
- RIQUELME, J. (1937): «Vías de comunicación de la Baja California». *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, Tomo 46, núm. 2, México.
- SÁNCHEZ, A., PROPIN, E., LUNA, A. (1997): «Turismo y territorio: el caso del corredor turístico de Los Cabos, Baja California Sur». *49 Congreso Internacional de Americanistas*, Pontificia Universidad Católica de Ecuador, Ecuador.
- SECRETARÍA DE TURISMO (2001): *Estadísticas básicas de la actividad turística*. SECTUR, México.
- VARELA, L. (1998): «Gringo Gazette ¿una publicación sudcaliforniana?». *La Tijereta*, núm. 3, La Paz, México.