
ARTÍCULO

Álvaro Sánchez-Crispín
Enrique Propin-Frejomil

TRANSPORTE Y TURISMO EN LA PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA, MÉXICO

Revista Transporte y Territorio N° 5, Universidad de Buenos Aires, 2011.



Revista Transporte y Territorio
ISSN 1852-7175
www.rtt.filo.uba.ar

[Programa Transporte y Territorio](#)
Instituto de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

SÁNCHEZ-CRISPÍN, Álvaro; PROPIN-FREJOMIL, Enrique. 2011. Transporte y turismo en la península de Baja California, México. *Revista Transporte y Territorio N° 5, Universidad de Buenos Aires*. pp. 48-71. <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00504048.pdf>

Recibido: 13 de septiembre de 2011
Aceptado: 29 de septiembre de 2011



Transporte y turismo en la península de Baja California, México.

Álvaro Sánchez-Crispín*
Enrique Propin-Frejomil**

RESUMEN

Este trabajo examina la relación entre actividad turística y transporte en una de las regiones de México menos integrada a la economía nacional pero con fuertes vínculos con Estados Unidos. A casi tres mil kilómetros de la capital nacional, esta porción del país presenta un turismo dinámico que se sostiene a partir de la presencia de recursos naturales y culturales significativos. De particular importancia es la existencia de elementos singulares del paisaje natural: desierto, montaña y costa, amén de la cultura viva mexicana que, en conjunto, son un poderoso imán para el mercado emisor estadounidense. En consideración de lo anterior, el objetivo de este estudio es revelar los nodos, flujos y áreas conformados por el turismo que se soportan en una infraestructura de transporte articulada en función de la relación existente con Estados Unidos.

ABSTRACT

This paper deals with the issue of tourism and transportation in the Baja peninsula, a relatively isolated region having weak economic links with the rest of Mexico but whose economy is pegged to that of the United States. At nearly three thousand kilometers from the national capital, Baja has a very dynamic tourism economy based on the existence of natural and cultural resources, particularly the Mexican culture and certain elements of the natural landscape: deserts, mountains and beaches which have pulled United States tourists in for at least six decades. In view of this, the aim of the study is to reveal the nuclei, fluxes and areas generated by tourism in the peninsula, supported on a transportation infrastructure more oriented towards the United States than to the rest of Mexico.

Palabras Claves: transporte; turismo; Baja California; México.

Palavras-chave: transporte; turismo; Baja California; Mexico.

Keywords: transport; tourism; Baja California; Mexico.

1. INTRODUCCIÓN

A pesar de la situación actual de inseguridad, México aún cuenta con una imagen competitiva en el mercado turístico internacional. En el contexto de América Latina, es el país con mayor cantidad de turistas (OMT, 2010); la suma de las cinco naciones de la región que le siguen, en cuanto a número de viajantes, apenas es equiparable con el total que llega a territorio mexicano. Éste ofrece a los turistas internacionales una diversidad de recursos y actividades turísticas: de la playa tropical, al volcán dormido; del turismo sexual en la frontera con Estados Unidos, al turismo religioso en santuarios que destacan a nivel mundial por la cantidad de personas que los visita anualmente. Las áreas naturales protegidas, las grandes ciudades, las zonas arqueológicas, la gastronomía regional, entre otros, se adosan al bagaje natural y cultural del que dispone el país para la promoción de la actividad turística. Nuevas formas, aparentemente más amigables con el entorno de acogida, han aparecido poco a poco en el escenario turístico mexicano, en competencia con los modelos tradicionales de ocupación del territorio: de sol y playa, masificado, dirigido a turistas extranjeros.

Distintas regiones de México se han acomodado a las demandas de los mercados emisores del extranjero, en particular el estadounidense, el mayor proveedor de turistas hacia el país.

* Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, México – asc@igg.unam.mx

** Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, México – propinfrejomil@yahoo.com



En consonancia con su localización geográfica, desde inicios del siglo XX, los lugares más cercanos a la frontera norte registran una intensa actividad asociada con el turismo. Desde el decenio de los treinta, las restricciones al tabaco, alcohol y prostitución en Estados Unidos generaron en México un interés por brindar ese tipo de servicios (López-López y Sánchez-Crispín, 2003). Así, lugares como Tijuana y Ciudad Juárez, ahora de fama internacional por tener índices de delincuencia muy altos, quedaron inscritos en la trama territorial del turismo en México. En una escala más regional, la península de Baja California también queda inserta en una economía turística orientada a atender al mercado emisor de Estados Unidos desde mediados del siglo XX.

La literatura sobre Geografía del transporte examinaba ya, en el decenio de los setenta, la relación intrínseca entre la disponibilidad de vías de comunicación, la expansión de la actividad económica y el desarrollo regional. De particular importancia es la obra coordinada por Hoyle (1973) que contiene trabajos sobre transporte y desarrollo regional en países de América Latina y África. En general, el vínculo entre transporte y turismo es muy claro para diversos autores (Lumsdon y Page, 2004; Palhares, 2003); en este sentido, se arguye que el tema del transporte puede ser analizado sin considerar al turismo pero que éste no puede ser estudiado sin tomar en cuenta al transporte. Asimismo, se afirma que el transporte, en sus diversas modalidades y visto como un sistema, es un factor que hace despegar, crecer y consolidar la economía turística de los lugares que se ven beneficiados con la apertura de un aeropuerto, la existencia de un nodo de comunicaciones terrestres o la entrada en funciones de un puerto habilitado para el transporte de pasajeros y carga (Palhares, op. cit.; Smith, 2007; Khadaroo y Seetanah, 2007).

En la literatura también se alude a la relación entre marginalidad geográfica, accesibilidad por medio del transporte y crecimiento de la actividad turística (Celata, 2004). En este sentido, se parte de la idea de que la accesibilidad puede convertirse en una limitante para el crecimiento del sector turístico en un lugar determinado, sobre todo en regiones periféricas o marginales dentro de un país, como es el caso de la península de Baja California. También se esgrime la idea de que la marginalidad en sí puede convertirse en un recurso sobre el que se base la implantación del turismo.

Celata (Ibid.) afirma que los turistas eligen sus destinos de viaje a partir de la consideración de los recursos que se hallan en esos lugares y, después, se aquilata su accesibilidad. Así, los lugares donde hay importantes recursos (naturales y culturales) para la actividad turística poseen ventajas comparativas para que el turismo se implante y crezca. En este tenor, la accesibilidad *per se* no puede representar una fuente de competitividad; ésta no deriva de la proximidad del lugar turístico respecto al mercado emisor sino de la habilidad para promover y utilizar el potencial de recursos disponibles para el turismo, lo que abate el peso de la distancia geográfica. Si el destino turístico es único, entonces la accesibilidad no ejerce influencia sobre lo atractivo de ese lugar. Más aún, autores como Beerli y Martín (2004), arguyen que los turistas deciden a dónde ir a partir de las imágenes (atractivas) que se generan en su mente respecto a lugares específicos, sin importar la distancia geográfica con respecto a su sitio de residencia habitual. Al parecer, por varios decenios, eso es lo que ha ocurrido en la península de Baja California.

La Baja California¹, un sector del territorio nacional apenas unido físicamente al resto de México por una franja de tierra estrecha que coincide con la desembocadura del río Colorado, es un espacio preferencial para la actividad turística donde existen ingentes recursos, sobre todo naturales, que la sostienen. Entre los elementos sobresalientes de la península que atraen millones de visitantes extranjeros al año se pueden indicar: las bahías del Golfo de California, en cuyas aguas tranquilas se pueden practicar actividades

¹ A lo largo del trabajo se usa el término Baja California como sinónimo de península de Baja California. Los nombres oficiales de las dos entidades que la constituyen son: Baja California y Baja California Sur.



ecoturísticas como el *kayak*, el velerismo, *surf* y el buceo. La existencia de más de 700 lugares con petroglifos, en la sierra de San Francisco en la parte central de la península, hace de Baja California un lugar único en el mundo. La observación de la bóveda celeste nocturna, en las diversas regiones áridas que constituyen esta parte de México, es muy buscada por el turismo internacional. Los 300 días soleados al año son otro basamento sólido para la actividad turística en esta parte del país. Finalmente, a pesar de la llegada e influencia constante de los extranjeros en Baja California, ésta sigue teniendo una cultura mexicana muy fuerte, que es otro elemento que contribuye a aumentar el turismo peninsular.

En consideración de lo anterior, la península de Baja California, aunque aislada como región con respecto al resto del territorio mexicano, cuenta con diferentes recursos, naturales y culturales, que han sido promovidos y promocionados, desde mediados del siglo XX, en el mercado turístico emisor de Estados Unidos, lugar al que la península ha estado más ligada tanto desde el punto de vista económico como social, y que tal estrategia ha sido exitosa². Así, se parte de la idea de que existen centros que ejecutan funciones nodales para la economía turística donde convergen turistas por medio de vías de comunicación (terrestre, aérea, marítima) que facilitan su movilidad desde sus lugares de origen, en particular ubicados en Estados Unidos y que, a partir de sus desplazamientos, tanto del exterior como al interior de la península, se conforman flujos y áreas de influencia (alcance geográfico) de la actividad turística.

Es pertinente señalar que la Baja California se considera un destino preferencial del turismo extranjero, situación que no aplica al turismo nacional. La distancia, el relativo aislamiento respecto al resto de México y el alto costo del transporte para llegar desde el centro del país (la zona más poblada y con mayor potencial de turistas mexicanos) son elementos de fricción del espacio que hacen que los connacionales viajen poco hacia la península con fines de recreación³.

2. CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS DE LA PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA

Una de las dos penínsulas contenidas en el territorio mexicano es la de Baja California que se expande por más de mil kilómetros como una franja angosta de tierra (con anchuras que varían entre 140 y 30 kilómetros: Piñera, 1991), con vecindad de archipiélagos pequeños e islas de mediana extensión, que contienen una gran cantidad de recursos naturales, considerados como atractivos por los turistas extranjeros. El rasgo geográfico principal de la península bajacaliforniana es su orientación noroeste-sureste y su situación de barrera orográfica que abraja las aguas del Golfo de California (Figura 1).

Siempre en forma paralela a la configuración geográfica peninsular, se encuentran varias sierras que se aproximan en diversos puntos a la línea de costa, circunstancia que hace particularmente atractivo el paisaje litoral de Baja California, en especial en la vertiente

² El Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) tiene un programa de investigación, vigente desde 1994, denominado *Geografía del turismo en México*, en el que participa un equipo de trabajo que integra académicos y estudiantes de posgrado y licenciatura. Entre los diferentes territorios examinados, desde ese año a la fecha, se encuentra Baja California, donde se han realizado distintos recorridos y estancias de campo. De hecho, el proyecto de investigación específico *Asimilación Económica del Territorio en la península de Baja California*, financiado por la propia UNAM, generó productos científicos de importancia, algunos de los cuales están referidos en la bibliografía que acompaña a este trabajo, en particular los publicados como artículos en revistas especializadas o como tesis de licenciatura y posgrado, entre 1998 y 2004.

³ La ciudad de Tijuana, ubicada en la porción norte de la península (en el estado de Baja California) además de ser un destino preferencial del turismo extranjero, lo es de mexicanos (y de extranjeros) que pretenden cruzar la frontera (legal o ilegalmente) para buscar trabajo en Estados Unidos. Por ejemplo, los vuelos que la línea aérea nacional (Aeroméxico) tiene entre Shanghai y Tijuana, y Tokio-Narita y Tijuana, transportan una cantidad considerable de pasajeros no mexicanos (indonesios, de Sri Lanka, indios, vietnamitas) que, por esta vía, tratan de alcanzar suelo estadounidense.



oriental (Vivó, 1975). Esta configuración geomorfológica costera permite que actividades turísticas como el *kayaking*, el velerismo y el buceo se realicen con relativa facilidad en las aguas transparentes del Golfo de California, siempre protegidas tanto de la llegada de huracanes como del oleaje fuerte del Océano Pacífico.

A la latitud a la que se encuentra Baja California (entre los 23° y 32° N), las condiciones climáticas prevalecientes son de tipo árido y semi-árido, dimensión geográfico-física que se asocia con recursos que actualmente se promueven y utilizan para fomentar el turismo, desde la apreciación de la bóveda celeste hasta la exploración de áreas naturales protegidas y observación de flora y fauna autóctonas y endémicas del desierto. En particular, se deben indicar dos casos: el de la reserva de la biosfera El Vizcaíno, la más grande de México, y cuya diversidad en formas del relieve, fauna y flora están ampliamente documentadas. El segundo ejemplo es el área protegida del Valle de los Cirios en el desierto central de Baja California donde existe una mixtura de formaciones geológicas peculiares con vegetación de cactáceas de gran tamaño (Esparza, 2007).

Sin ríos o cuerpos de agua dulce de importancia, la península de Baja California dispone de otros recursos naturales que sirven de base a la promoción del turismo: la cobertura vegetal y las especies de fauna. En el primer caso, se trata de una variedad de especies que abarca desde las áreas templadas de la sierra de Juárez, en el norte de la península hasta las casi tropicales en la porción sur, muy cerca de Los Cabos. Sin embargo, el mayor porcentaje del territorio bajacaliforniano está cubierto por especies xerófitas que son muy apreciadas por los visitantes y turistas internacionales: cardones, candelabros, saguaros, son algunas de esas especies, además de jobjobas y gobernadoras, que abundan tanto en la porción norte como en el sur peninsular.

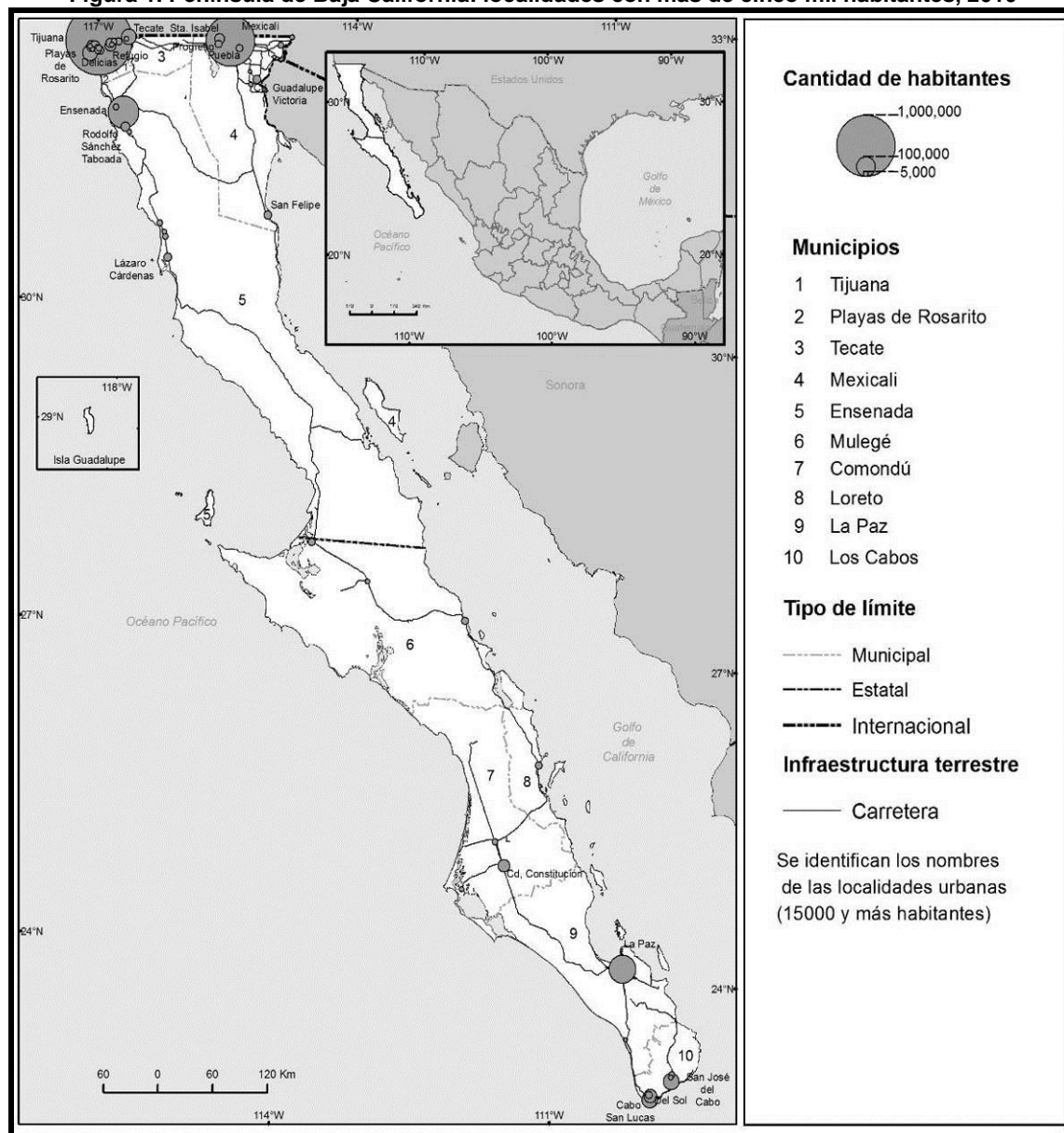
En el caso de la fauna, debe indicarse la observación de cetáceos, durante el momento del año en que llegan a Baja California para su reproducción (enero-marzo), en lugares como bahía Magdalena y las bahías San Ignacio y Ojo de Liebre del lado de la cornisa pacífica. Respecto a mamíferos, el borrego cimarrón es un recurso de fauna existente en las inmediaciones del volcán de las Tres Vírgenes y cuya caza está permitida dentro del área natural protegida. Las aguas tranquilas y transparentes del Golfo de California han sido definidas como el *acuario del mundo* debido a su diversidad de vida marina.

Esta región de México, por encontrarse fuera de Mesoamérica, no cuenta con población autóctona importante; existen algunos grupos originarios, poco numerosos, concentrados en la porción peninsular norte como los kiliwas, cucapás, paipáis y cochimíes; en el sur, el único grupo indígena es el guaicura (Meade, 1975; Piñera, 1991). Así, lo que en otras regiones de México es un recurso cultural muy importante para el turismo, en Baja California la cultura viva autóctona apenas es perceptible. Sin embargo, y no obstante que el país nunca ha sido un destino preferencial de los grandes flujos migratorios internacionales, en la península se encuentran grupos étnicos diferentes del mexicano que arribaron en distintos momentos del siglo XX.

Se trata, por ejemplo, de rusos que se establecieron en la porción norte de la península y que articularon el territorio en razón de una agricultura mediterránea (viñedos y su consecuente industria vitivinícola) que ahora se promueve, en forma intensa, para atraer a turistas y visitantes en el ámbito del agroecoturismo o del turismo rural, en sitios como el valle de Santo Tomás, al sur de Ensenada. Asimismo, es importante indicar la inmigración china a la zona fronteriza entre México y Estados Unidos, que inició a principios del siglo pasado y que ahora es parte del patrimonio cultural de ciudades como Mexicali y Tijuana. Finalmente, debe señalarse que la península es un sitio preferido por migrantes que, en la actualidad, proceden de otras regiones de México en búsqueda de empleo en los sectores agrícola, industrial y turístico.



Figura 1. Península de Baja California: localidades con más de cinco mil habitantes, 2010



Fuente: Elaborado sobre la base de INEGI, 2010

La península de Baja California es una de las regiones de México con menor cantidad de población. En 2010, el total de habitantes era de casi 3.8 millones de personas, repartidas en forma desigual: 82% de ese total se asentaba en el estado de Baja California (porción peninsular norte) y el resto en Baja California Sur (INEGI, 2010). Ambas entidades se encuentran entre las que tienen mayor índice de población urbana en el país: 85% en Baja California y 69% en Baja California Sur (el porcentaje nacional, en este sentido, es de 62; INEGI, 2010). La aglomeración urbana más poblada de la península corresponde al eje Tijuana-Rosarito-Ensenada y su extensión oriental en Tecate que, en conjunto, contienen 1.8 millones de personas. Las otras ciudades de importancia demográfica en esta parte de México son: Mexicali, con más de 750 mil personas, capital de Baja California; el *continuum* urbano de Colonia del Sol-Cabo San Lucas-San José del Cabo, con cerca de 186 mil personas y la capital de Baja California Sur, La Paz, con 215 mil habitantes. Las ciudades de



la porción sur son pequeñas en el contexto urbano nacional⁴. Todos estos núcleos urbanos registran arribo importante de turistas internacionales, año con año.

Aunque la actividad económica en las distintas ciudades de la península se basa en sectores como la agricultura (caso de Mexicali) o la industria maquiladora (Tijuana), el turismo contribuye en forma significativa al empleo y generación de ingresos en economías locales como la de Los Cabos y Ensenada, además de otras muchas localidades que no son urbanas pero que cuya base económica tiene como eje a la actividad turística; ejemplos de ello son San Felipe, Mulegé y Loreto en el litoral del Golfo de California y distintos asentamientos al interior de la península como San Ignacio. Del lado de la litoral del Pacífico, destacan localidades turísticas que han aparecido como resultado de la expansión hacia el sur del eje Tijuana-Rosarito-Ensenada, como San Quintín.

Finalmente, la vinculación de la península con otros territorios dentro de México, por vías de comunicación terrestre, aérea y marítima, se realiza con base en la existencia de un hilo de sujeción con la porción continental representado por la carretera número 2 que enlaza Baja California con Sonora. Es el único canal de articulación terrestre de la península con el resto del país. No existen líneas de ferrocarril en funciones. Las comunicaciones aéreas tienen como nodos los extremos norte y sur de la península y los puertos están presentes en mayor número sobre el litoral del Golfo de California, donde desempeñan una función de enlace con diversos puntos de los estados de Sonora y Sinaloa; por el frente del Océano Pacífico, la ausencia de puertos es notable y se puede afirmar que el más importante para la actividad portuaria, pesquera y turística es Ensenada.

3. LA PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA COMO DESTINO TURÍSTICO

La cantidad de recursos naturales y culturales para el turismo en la península se aprecia en la Figura 2. Una proporción considerable de la superficie de los dos estados que la constituyen ha sido declarada, al menos en teoría, como área natural protegida, en sus diversas nomenclaturas oficiales: reserva de la biosfera, parque nacional, área de protección de flora y fauna. Por su aislamiento geográfico, muchas de estas zonas no tienen una demarcación precisa (a no ser que se trate de las mostradas en un mapa del área protegida); así, el aprovechamiento y explotación de recursos, en especial los de flora y fauna, no están controlados ni vigilados. En este sentido, es claro el ejemplo de la reserva de la biosfera El Vizcaíno, cuya extensión es cercana a los 25 mil km², con recursos geomorfológicos, de vegetación y fauna singulares, y que, no obstante estar cruzada, de noroeste a sureste, por la carretera transpeninsular, no hay señalamientos, ni puntos de control para ingresar o salir del área protegida, lo que facilita, por ejemplo, la explotación ilegal de cactáceas.

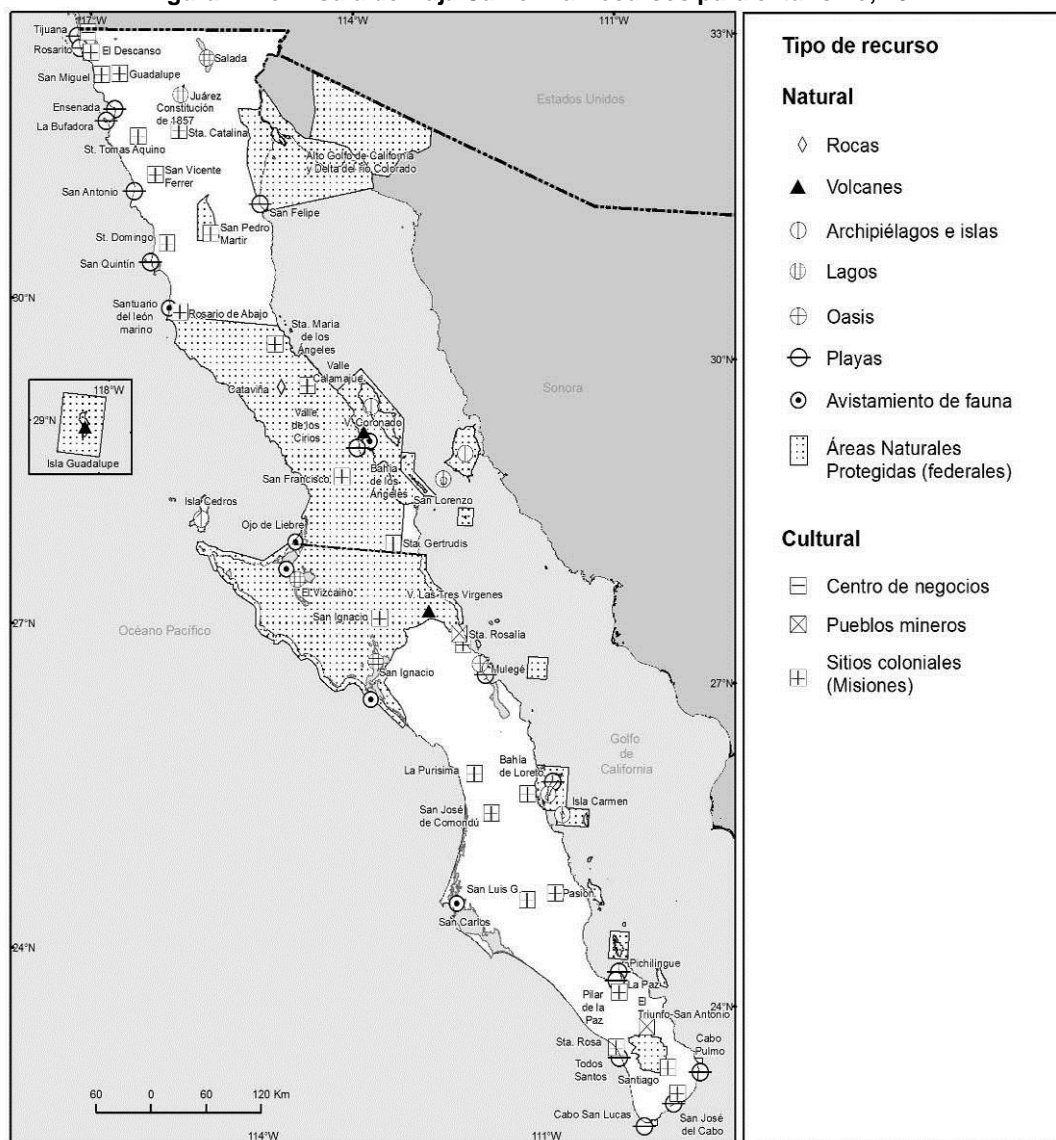
La Baja California contiene una gran cantidad de recursos que los turistas, en especial los estadounidenses, buscan en sus desplazamientos a lo largo de la península. En especial, las bahías e islas del litoral oriental, sobre el Golfo de California, son utilizadas para la realización de actividades como *kayaking*, *velerismo* y *snorkeling*. Sin embargo, para poder llegar a varios de estos lugares, la accesibilidad representa un problema. Aunque las bahías más espectaculares de Baja California (Concepción, Loreto), ubicadas en la porción media, están articuladas con el resto del territorio peninsular, existen un gran número de puntos de

⁴ En México existen diversos criterios para definir qué es una localidad urbana. La versión oficial (del Instituto Nacional de Geografía y Estadística o INEGI) es que toda población de 2 500 habitantes y más debe ser considerada como urbana. Sin embargo, la realidad contrasta con tal criterio, que no revela con exactitud las condiciones en las que viven las personas que habitan en localidades de ese tamaño. Unikel (1976) propone que el piso inferior para definir una población como urbana en México debe ser 15 mil habitantes y más. Con esta última postura comulga el presente trabajo, de tal manera que las referencias a lo urbano aquí siempre aluden a localidades con 15 mil personas y más.



la costa, con importantes recursos paisajísticos, como Bahía de los Ángeles que aún no tienen conexión terrestre adecuada. Con todo, diversos puntos del litoral oriental están ocupados por casas rodantes de estadounidenses que pasan largas temporadas en Baja California, sin recurrir a servicios de hospedaje o restauración locales⁵. En este sentido, en una proporción considerable de la longitud de la carretera entre Loreto y Santa Rosalía, existen diversos caminos no asfaltados que unen a ésta con las playas preferidas por los turistas estadounidenses para emplazar sus vehículos-casa rodantes.

Figura 2. Península de Baja California: recursos para el turismo, 2011



Fuente: Elaborado sobre la base de National Geographic, 2008

Si bien el litoral pacífico de la península es menos sugerente a los ojos del turista extranjero, también ahí existen diversos puntos con recursos naturales singulares para el turismo: diversas lagunas y cordones litorales donde llegan cetáceos y aves; asimismo, porciones del litoral occidental de Baja California son apreciadas para la práctica del surf, como las Siete Hermanas, en las proximidades de Santa Rosalillita. A excepción de los extremos norte y sur, la cornisa pacífica bajacaliforniana no cuenta con vías de comunicación terrestre

⁵ Esta facilidad para llegar a distintos puntos de Baja California, en especial en la parte sur, con sus vehículos rodantes no existía antes de la apertura de la carretera transpeninsular. Hasta 1973, lo más al sur que podían llegar los turistas estadounidenses con ese tipo de vehículos era San Quintín (Garay, 1975).



asfaltadas pero dispone de caminos de terracería o brechas para poder llegar a lugares como las lagunas Ojo de Liebre y San Ignacio, que son sitios de observación de ballenas (Luna, 2000).

En estudios previos, se ha examinado la estructura territorial que guarda el turismo en México (véase Propin-Frejomil y Sánchez-Crispín, 2002 y 2007). A partir de este contexto, se puede afirmar que la península de Baja California, un territorio de un poco más de 145 mil km², contiene varios lugares preferenciales del turismo en territorio mexicano. En particular se trata de núcleos que ocupan ambos extremos de la península: Tijuana-Rosarito-Ensenada, que conforman un eje articulador del turismo en el extremo noroeste de América Latina, fuertemente asociado con el tramo meridional de la carretera transpeninsular, el más moderno y con mejores facilidades para el desplazamiento de personas (véase Propin-Frejomil et al., 1998); al otro lado de Baja California, el extremo sur acoge dos lugares importantes para el turismo receptivo en México: la ciudad de La Paz y el conjunto llamado genéricamente Los Cabos (Cabo San Lucas y San José del Cabo), articulado por una autopista eficiente y nueva.

De acuerdo con tipologías establecidas previamente (cf. Propin-Frejomil y Sánchez-Crispín, 2002), los núcleos turísticos de la Baja California se clasifican en dos niveles, en relación con todos los centros turísticos de México: Cabo San Lucas y San José del Cabo se encuentran en la segunda jerarquía más alta del turismo en México, sólo superados por Cancún-Cozumel, en el Mar de las Antillas. En una posición jerárquica menor, la sexta de ocho posibles, se encuentran La Paz y Tijuana. Estas categorías de análisis se establecieron a partir de las tasas de intensidad, penetración y densidad turísticas, y el grado de internacionalización del turismo en cada uno de estos lugares. Para 2007, estos autores adicionan los centros de Loreto y Rosarito como de mediana categoría en el contexto turístico nacional y proponen macrorregiones del turismo en el país. Todos los núcleos de la Baja California quedan incluidos en la Región de Turismo Estadounidense Predominante, gran porción del territorio mexicano centrado en el flanco pacífico, que incluye el Golfo de California.

Aunque la actividad turística en la península está orientada al mercado emisor de Estados Unidos, los motivos de la implantación de este tipo de economía son diferenciados. En el estado de Baja California, la actividad turística está centrada en el arribo fugaz de visitantes a la ciudad de Tijuana, a la que llegan anualmente más de 22 millones de personas cuya finalidad es observar, experimentar o incursionar en México por unas cuantas horas, situación que se facilita por el hecho de que para ingresar al país no se exige pasaporte para una estancia menor a 72 horas y para un desplazamiento que, en dirección sur, no rebase el puerto de Ensenada⁶.

En Baja California Sur, el núcleo turístico más importante, Los Cabos, se articula con la economía turística mundial a partir de la oferta de recursos asociados con el sol y la playa semi-árida y su mercado se encuentra en sitios notablemente alejados de la península (López-López y Sánchez-Crispín, 2002; López-López et al., 2006).

⁶ Aunque el cruce fronterizo Tijuana-San Ysidro es el que registra mayor número de personas al año (casi 22 millones), la movilidad por estos puertos de entrada, a ambos países, se asocia no sólo con el turismo sino con otras actividades. Por ejemplo, que quienes cruzan hacia Estados Unidos vivan en México y sean empleados u obreros en California y día a día tengan que transitar por ahí para ir al trabajo; otras personas van a Estados Unidos por motivos de servicios (al banco, a la escuela) o porque hacen compras en ese país. En el sentido contrario, los extranjeros que entran por tierra (a pie, en automóvil) a México tienen como objetivo principal *experimentar* cómo es México. En trabajos ya publicados (Carmona, 2004), se da cuenta de que estos visitantes, en su gran mayoría, no pernoctan en Tijuana; la derrama económica es mínima (se reduce al consumo de alimentos, bebidas y algún souvenir) y sus motivos de viaje se refieren a visitar la avenida Revolución en Tijuana (donde se encuentran los bares y cantinas) y pasársela bien por un rato.



La llegada de turistas a los centros principales de actividad turística en Baja California se muestra en la Figura 3. Los Cabos reciben la mayor cantidad de turistas al año en toda la península, con cifras que rebasan el millón de personas en el último decenio, entre los que predominan los de origen extranjero, básicamente estadounidenses. El segundo destino en Baja California, en este contexto, es Tijuana donde llegan alrededor de un millón de turistas anuales. Los otros cinco núcleos que concentran el turismo peninsular están por debajo de estas cantidades (cerca de 80 mil por año) en San Felipe y Loreto. A excepción de Los Cabos y Rosarito, donde los turistas extranjeros representan casi el 75% del total, en los otros centros turísticos de la península predominan los turistas mexicanos sobre los extranjeros (Secretaría de Turismo, 2011).

En una perspectiva temporal, es importante indicar que, en el último decenio, las cifras oficiales sobre el arribo de turistas a la península revelan una tendencia descendiente: de 27 millones en total, registrados en 2006 a 24 millones en 2009 (Banco de México, 2010). Este proceso se hace manifiesto en todos los centros turísticos principales de Baja California y su explicación tiene que tomar en cuenta las consideraciones siguientes: los problemas de inseguridad que ha vivido México durante la presente administración presidencial; la crisis económica de 2008-2009, momento en que se presenta un descenso más pronunciado en el número de turistas que arribó a la Baja California y emergencias como la epidemia de gripe tipo A1H1, en 2009 (Figura 4). Estas causas tuvieron un mayor impacto en los núcleos turísticos del eje Tijuana-Rosarito-Ensenada, por su vecindad inmediata con Estados Unidos.

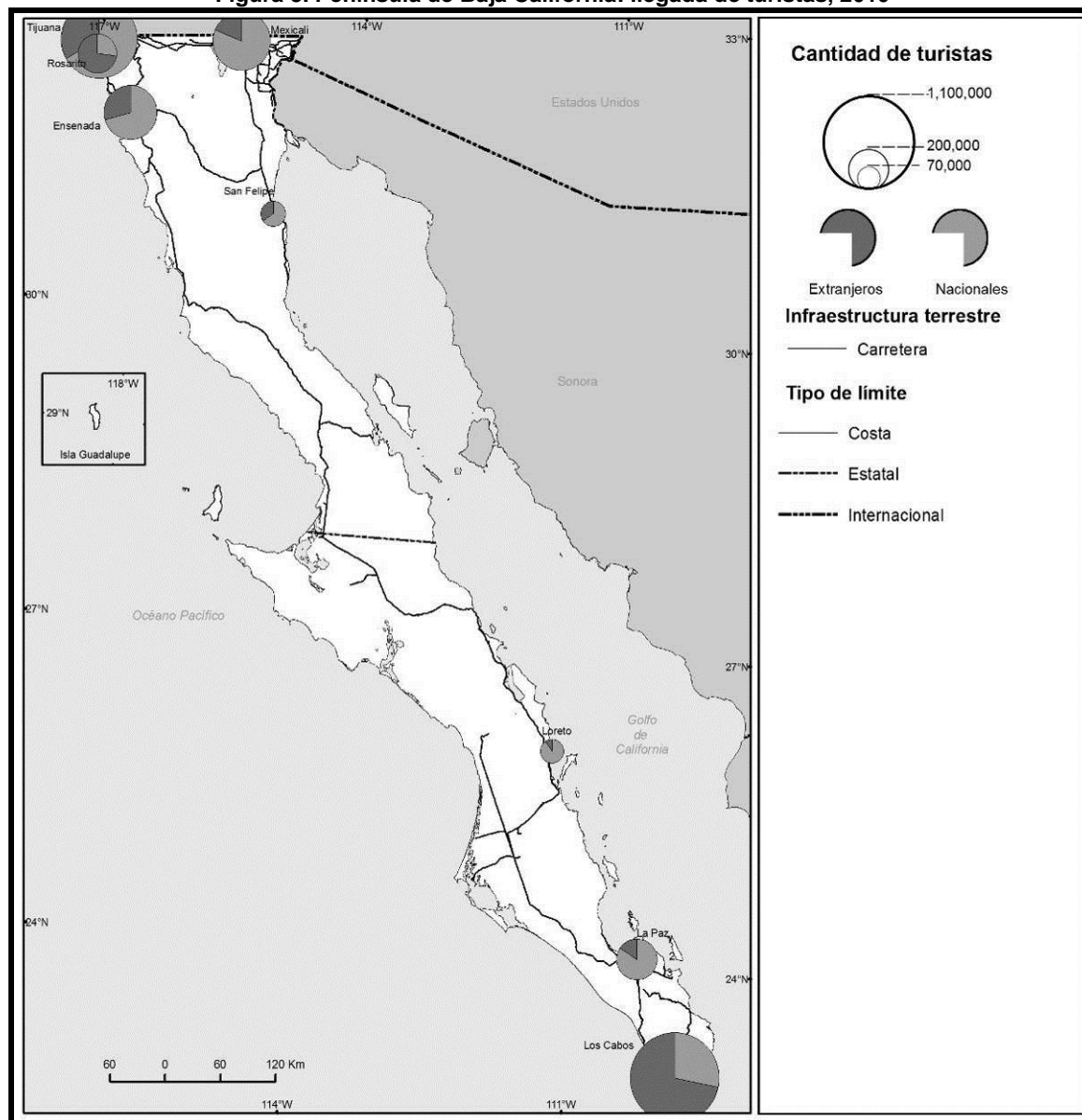
El caso de Loreto, no obstante ser el centro colonial más importante de Baja California, y haber sido creado como un centro integralmente planeado por el gobierno federal en los años setenta, en el contexto de una política turística que amparó la apertura de otros lugares como Cancún y Los Cabos, es ejemplo claro de inconsistencias en los programas oficiales para expandir la economía turística. Diversos factores explican esta situación que se traduce en un número de turistas reducido y que ha sido explicado por De Sicilia (2000): primero, la proximidad de Los Cabos como centro turístico que ha alcanzado mayor renombre y cuyas aguas son más cálidas que las casi frías de las playas de Loreto; y, segundo, el relativo aislamiento geográfico de Loreto revelado por el hecho de que el único acceso terrestre es la carretera transpeninsular; aunque Loreto dispone de un aeropuerto, su función de enlace es mayor aunque inconstante con Los Ángeles, California que con el resto de México.

Las cifras de arribo de turistas en Los Cabos, aunque con una tendencia errática, señalan una cantidad anual sostenida en el período 2005-2010. Esto está fuertemente relacionado con dos factores: la capacidad hotelera que es la más importante en la península y está orientada a atender al mercado extranjero con hoteles de clase especial, gran turismo y cinco estrellas (Sánchez-Crispín et al., 1999); y el hecho de que quienes llegan a Los Cabos deciden viajar por un lapso de tiempo más prolongado que los que visitan las ciudades del eje Tijuana-Rosarito-Ensenada, simplemente por la distancia que separa a Los Cabos del territorio de Estados Unidos. Además de las posibilidades de arribo a esta parte de la península por vía terrestre (por Todos Santos o por San Antonio) desde La Paz, la vinculación aérea cubre un área geográfica muy grande al interior de Estados Unidos y menor en el territorio nacional, como se explicará más adelante.

Con vistas a contrarrestar este escenario desfavorable para el turismo en la península se ha procedido a poner en marcha distintas estrategias: primero, diversificar el mercado turístico del cual se nutre la península; así, se pretende pasar de una dependencia casi completa del mercado estadounidense (de turistas de origen anglo-sajón) a una diversificación orientada a atraer canadienses, chicanos (estadounidenses de origen mexicano) y los propios mexicanos. Los nichos de oportunidad para el turismo ahora estarán en el ámbito de la promoción del segmento deportivo, médico, de convenciones y de la vitivinicultura.



Figura 3. Península de Baja California: Llegada de turistas, 2010



Fuente: Elaborado sobre la base de SECTUR, 2011

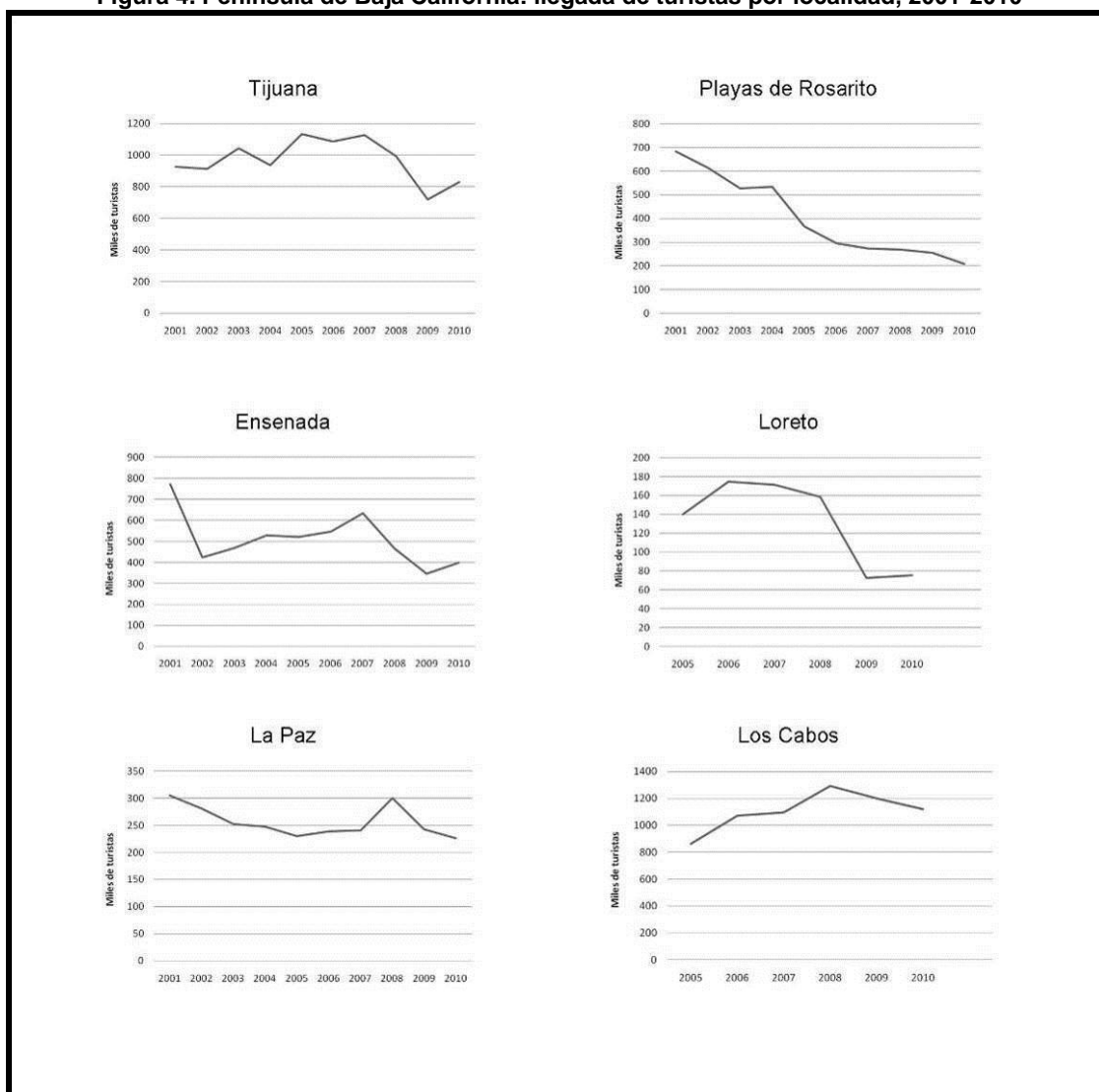
Más aún, hay que indicar que en México viven más de un millón de estadounidenses, en diferentes lugares del territorio nacional; una cuarta parte de ellos radica en Baja California (Osio, 2010). En este contexto, el litoral del Pacífico entre Rosarito y Ensenada se ha convertido en el lugar preferencial de jubilación de miles de estadounidenses; de hecho, una de las razones de la expansión del sector inmobiliario en esta zona ha sido precisamente esta tendencia a elegir esta parte de México como lugar de residencia permanente una vez alcanzada la jubilación. Así, esta movilidad se genera y se asocia con la presencia de la actividad turística en esa parte de la península y con la proximidad de la zona respecto a Estados Unidos, a lo que se aúna el tipo de clima benigno (mediterráneo) prevaleciente en esa parte de México.

La disponibilidad de alojamiento en la península abarca todas las categorías, desde hostales y sitios para *backpackers* hasta los hoteles más lujosos. El mayor número de cuartos de hotel se ubica en Los Cabos, con cerca de diez mil unidades, número apenas inferior al de los otros núcleos turísticos de Baja California, juntos (Figura 5). La presencia de cadenas hoteleras internacionales es indicativo del grado de expansión de la actividad turística en



distintos lugares del mundo y, en particular, de América Latina (Propin-Frejomil et al., 2004). También, la llegada de estas empresas y establecimientos de hospedaje se asocia con el vínculo que frecuentemente tienen con compañías aéreas, que transportan a los turistas desde sus lugares de origen hasta los mismos hoteles que ellos promocionan. Entre las cadenas hoteleras internacionales presentes en Baja California se cuentan: Marriott, Crown Plaza, Best Western, Westin, Fiesta Inn y Camino Real, las primeras de capital extranjero y las dos últimas de nacionalidad mexicana; también están presentes cadenas españolas como Meliá. Su ubicación preferente es en la frontera norte (Tijuana, Mexicali y Ensenada), pero en mayor medida en Los Cabos.

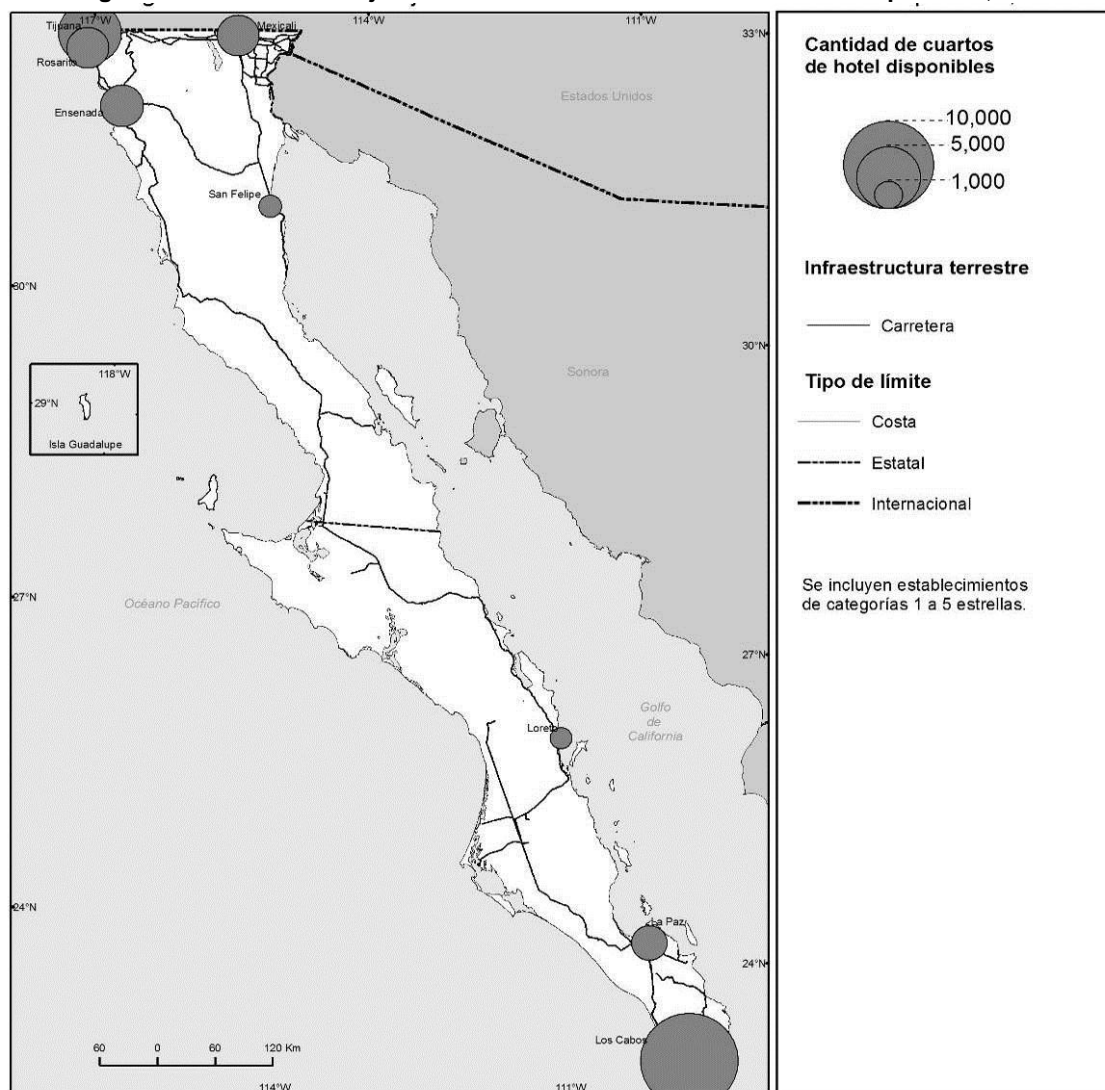
Figura 4. Península de Baja California: llegada de turistas por localidad, 2001-2010



Fuente: Elaborado sobre la base de SECTUR, 2011.



Figura 5. Península de Baja California: cantidad de cuartos de hotel disponibles, 2010



Fuente: Elaborado sobre la base de SECTUR, 2011

4. EL TRANSPORTE Y LA ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO EN LA PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA

La primera aseveración que hay que considerar en este apartado es la ausencia de vías férreas en la península. Aunque en algunas porciones hubo un servicio de ferrocarril, con propósitos de comercializar minerales, como en el caso de Santa Rosalía, o de vincular California con Baja California, con la vía férrea que dio servicio a Mexicali, en la actualidad, es inexistente⁷. Queda así el transporte carretero como único articulador terrestre del territorio bajacaliforniano.

⁷ Un problema que enfrentan los turistas en Baja California, en especial los de origen estadounidense, es la falta de material cartográfico fidedigno. La mayor parte de los mapas, a escala conveniente, para desplazamientos fuera de la ruta trazada por la carretera transpeninsular u otras vías principales, se publica en Estados Unidos. Estos mapas pueden representar algunas regiones o la totalidad de la península, donde se muestre, además de la estructura básica de transporte terrestre (carreteras principales), la existencia de brechas, terracerías y caminos secundarios que desempeñan un papel importante en la articulación del territorio con el turismo. Un ejemplo de esto es el atlas que publica la casa Baja Almanac (2009), con mapas regionales a escala 1:400 000. A esta escala, es notoria la única vía férrea en la península, que unía Mexicali con el resto de México, vía el desierto de Sonora, y con Caléxico, California, ahora fuera de servicio. Entre las publicaciones mexicanas, destaca la de Esparza (2007), aunque con mapas a escala 1:500 000. Con respecto a las guías, para turistas de



La península de Baja California cuenta con una carretera principal que es la columna vertebral de la articulación de su territorio. Se trata de la llamada carretera transpeninsular, número 1, que vincula a Tijuana en el norte con La Paz y el corredor de Los Cabos, en el extremo sur, con una longitud de 1485 kilómetros, que aumentan a 1706 si se considera el tramo terminado en 1973 que llega hasta Cabo San Lucas (Figura 6).

Hasta antes de esa fecha, sólo algunas partes de la carretera 1 estaban asfaltadas. Aún así, los turistas estadounidenses se aprestaban, año con año, a transitar a lo largo de la península y participar en la carrera *Baja Mil*, por caminos de terracería y brechas sobre un trayecto de mil kilómetros que iniciaba en Ensenada y finalizaba en La Paz. Era una de las pocas maneras de acercarse a los distintos sitios del interior bajacaliforniano. Conforme pasaron los años y la demanda se hiciera más fuerte por utilizar esta vía de comunicación para llegar a distintos puntos, muchos de ellos con recursos importantes para el turismo, los gobiernos federal y estatal mejoraron las condiciones de tránsito. En especial, se amplió el número de carriles (de dos a cuatro, en tramos muy concurridos, como el de Tijuana-Rosarito-Ensenada) y se construyeron caminos nuevos para ligar la carretera 1 con otras de la península. Sin embargo, los anchos de vía no son idénticos en toda la longitud de esta carretera: donde ésta es más transitada, la anchura es considerable (más de 32 metros), mientras que en tramos como los de Ciudad Constitución-Loreto, el ancho del asfalto no rebasa los 8 metros (Hernández, 1975).

En el borde norte, la carretera 2, que enlaza Mexicali con Tijuana, es otro eje de comunicación que une las principales ciudades del estado de Baja California y que ha sido fundamental para la expansión de la actividad turística tanto en Tijuana como en Tecate. A lo largo de su trazo, se encuentran escenarios naturales muy apreciados por turistas nacionales y extranjeros como La Rumorosa, sistema montañoso que separa el valle de Mexicali de las tierras elevadas de Tecate⁸. Más aún, esta carretera, paralela a la frontera con Estados Unidos, permite el acceso a los seis cruces fronterizos terrestres entre ese país y México; al menos dos de ellos, ubicados en la trama urbana de Tijuana son fundamentales para el turismo peninsular.

En el extremo sur, las carreteras de cuatro carriles que unen a Todos Santos con Cabo San Lucas y al corredor de Los Cabos son de reciente factura, eficientes y adecuadas, y han sido la base para la densificación de las construcciones asociadas con la expansión reciente de la economía turística local. Así, estas vías de comunicación terrestre han sido construidas por la necesidad de atender la demanda del turismo internacional y no para vincular las poblaciones asentadas en ese eje (López-López, 2001). El corredor de Los Cabos (Cabo San Lucas-San José del Cabo) se extiende por más de 35 kilómetros, a lo largo de la carretera 1, constituida por cuatro carriles; en varios puntos de su trazado contiene postas de observación del Golfo de California y del Océano Pacífico, que se combinan con los paisajes áridos y semi-áridos de la península.

El servicio de transporte terrestre en Baja California se ciñe a la presencia de la carretera transpeninsular. El recorrido desde Tijuana a Los Cabos significa una inversión de tiempo de entre 24 y 27 horas, con un transbordo en La Paz. Pocos turistas, extranjeros o nacionales, están dispuestos a recorrer la Baja California en esta forma. Sin embargo, el servicio de

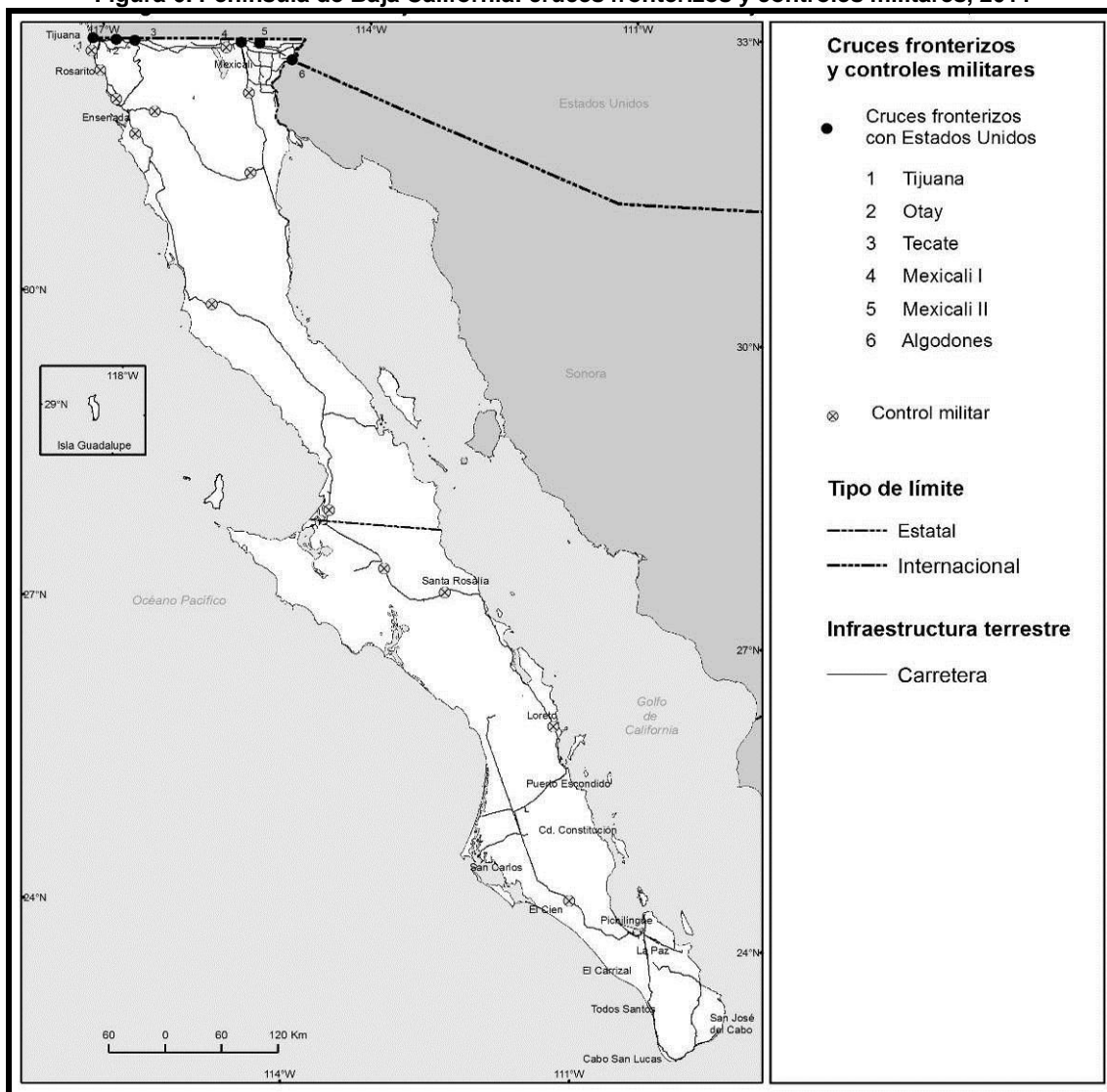
poco poder adquisitivo, backpackers y quienes gustan viajar por su cuenta, una de las más detalladas es la publicada por la casa editorial australiana Lonely Planet (2007) sobre toda la península; ésta es una fuente muy apreciada por los turistas estadounidenses que deciden incursionar a lo largo de los más de 1700 kilómetros que separan a Tijuana de Los Cabos.

⁸ La carretera 2, que corre paralela a la frontera entre Baja California, México y California, Estados Unidos, fue inaugurada en 1960. Era la manera de enlazar el resto del territorio nacional con la península. Desde Santa Ana, Sonora, hasta Tijuana, y fue el vínculo terrestre más importante para Baja California hasta la terminación de la transpeninsular, en 1973 (Hernández, 1975).



autobuses desempeña una función central en los movimientos de personas al interior de la península, incluidos los turistas que tienen como intención hacer recorridos cortos (Tijuana-Ensenada, Tijuana-Tecate, La Paz-Los Cabos, Los Cabos-Todos Santos) para llegar a la playa o a sitios de interés cultural. Aunque el aislamiento geográfico de la Baja California respecto al resto de México se registra repetidamente en la literatura, hay algunos vínculos vía terrestre basados en la oferta de autobuses que contravienen esa idea.

Figura 6. Península de Baja California: cruces fronterizos y controles militares, 2011



Fuente: Elaborado a partir de trabajo de campo entre 2008 y 2011

Las compañías monopólicas del transporte terrestre bajacaliforniano controlan los movimientos de pasajeros tanto al interior como al exterior de la península. En el primer caso se trata de empresas como ABC (Autobuses de Baja California) que tienen un control sobre la ruta Tijuana-La Paz, la más importante por el número de pasajeros. Las empresas TAP y Elite gozan de supremacía en el enlace Tijuana-Ciudad de México, trayecto con múltiples paradas intermedias y un tiempo esperado de casi 48 horas para ser cubierto. Otras empresas tienen una jerarquía menor, como Transportes Chihuahuenses que ofrece la ruta Tijuana-Ciudad Juárez y Norte de Sonora y Estrella Blanca, que enlaza a Tijuana con la capital del país, pero con un servicio de segunda.

A una escala más regional, la compañía Península liga La Paz con Los Cabos, en un servicio ejecutivo que es demandado por turistas tanto nacionales como extranjeros. En el



caso de Tijuana y su vinculación tanto allende San Diego como con el área metropolitana de esa ciudad, hay transportes públicos terrestres como Intercalifornias, Tres Estrellas y Mexico Coach que cubren tales rutas. Si bien todos estos servicios de transporte tienen un vínculo innegable con la actividad turística, también existe la oferta de autobuses para movilidad de personas que buscan trabajo en áreas rurales de Baja California o que quieren ingresar a Estados Unidos, muchos en forma ilegal, procedentes de otras regiones de México. Se trata de empresas como Autobuses Coordinados de Nayarit que ofrecen enlace entre Tijuana y la ciudad de Puebla; Estrellas del Pacífico, cuyo servicio alcanza la ciudad de Uruapan y Transportes de Guasave y Guamúchil, que atienden el mercado de esas ciudades de Sinaloa para mover personas hasta la ciudad de Ensenada.

El otro medio de transporte importante en la península, y muy ligado con la actividad turística es el aéreo. En Baja California existe una multiplicidad de aeropistas que desempeñan una función turística importante, sobre todo en localidades alejadas pero con recursos singulares para el turismo (Baja Almanac, 2009). Sin embargo, se distinguen cuatro aeropuertos principales, por el número de pasajeros anuales: Tijuana, Mexicali, San José del Cabo y La Paz (Figuras 7A a 7D). De particular importancia para la economía turística bajacaliforniana son los aeropuertos internacionales de Tijuana y San José del Cabo.

En el primero, se registran los únicos vuelos que enlazan América Latina con Asia por medio de empresas aéreas de la región (Aeroméxico), que ofrece servicio entre Tijuana y Shanghai, y Tijuana y Narita (Tokio), de tal manera que esta ciudad mexicana sirve de enlace para el turismo emisor de México pero también para el que ingresa al país, en particular el de origen chino. El área de influencia del aeropuerto de San José del Cabo se extiende por una porción importante del territorio estadounidense. Asimismo, hay que indicar que los vínculos con el resto de México son notoriamente menores que los establecidos, vía aérea, con Estados Unidos. Los casos de los aeropuertos internacionales de Mexicali y La Paz, a pesar de ser las capitales político-administrativas de ambos estados peninsulares, no registran una llegada importante de pasajeros por vía aérea, y el alcance geográfico de sus servicios, prácticamente, queda enmarcado en el territorio nacional.

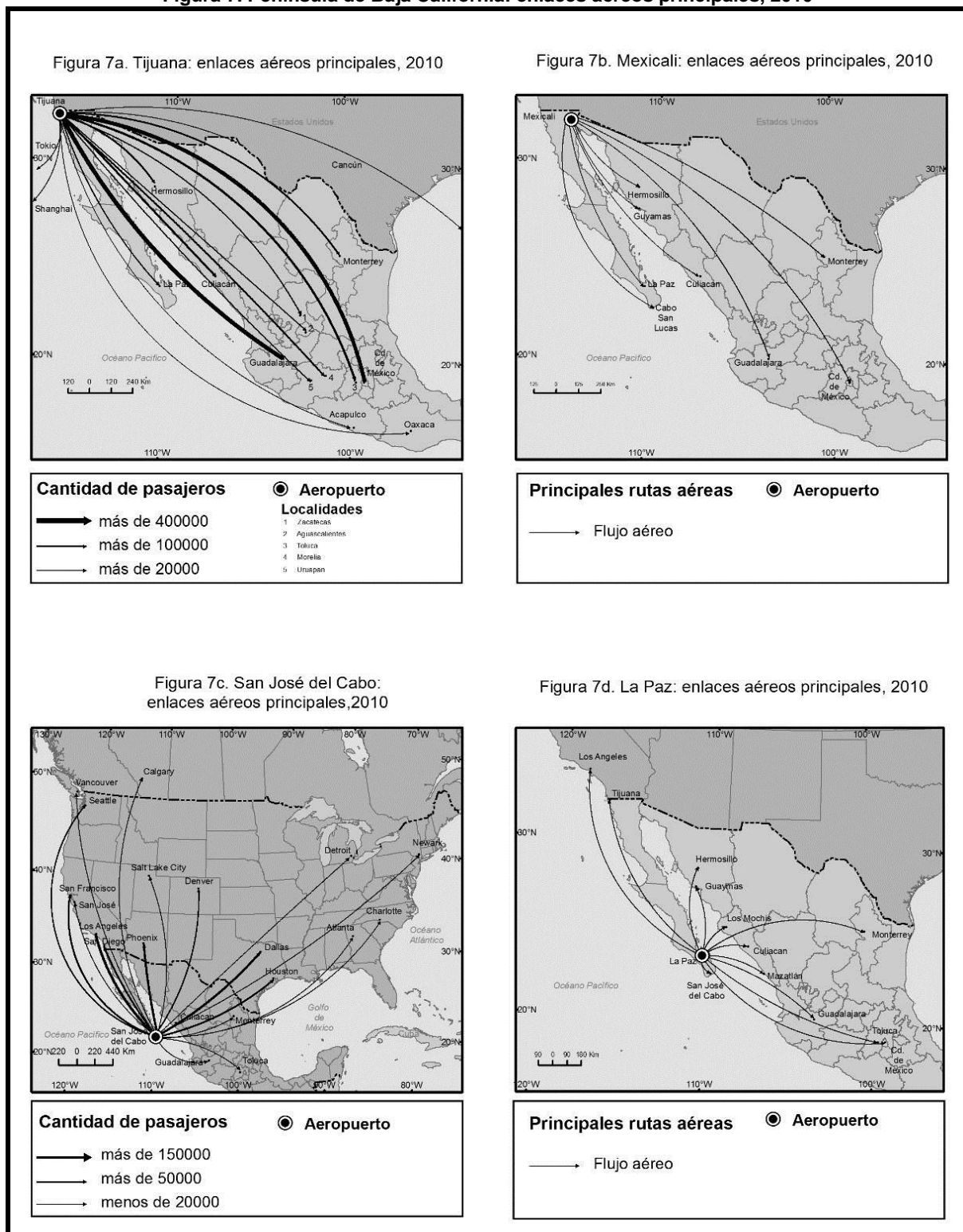
El tercer medio de transporte de significado, no sólo para la actividad turística peninsular sino para toda su economía, es el marítimo que facilita la conexión con la zona continental. Como se muestra en la Figura 8, la mayor parte de las instalaciones portuarias de Baja California se emplazan a lo largo del litoral oriental, desde San Felipe hasta La Paz, aunque sin interconexión terrestre. Todos estos puertos registran actividad turística importante, en particular San Felipe, Bahía de los Ángeles, Loreto, Puerto Escondido y Pichilingue-La Paz. Varios de éstos cuentan con marinas amplias donde amarran embarcaciones particulares, de distinto calado, cuyos dueños realizan actividades turísticas en playas, islas y mar abierto en el Golfo de California.

Los puertos de Pichilingue-La Paz y Santa Rosalía son los dos puntos de enlace marítimo de la península de Baja California con la parte continental⁹. La movilidad de personas por esta vía se basa en la oferta de servicios de ferry operados por dos empresas: Baja Ferries, que enlaza La Paz con Topolobampo y Mazatlán; y Operadora Portuaria del Noroeste, propietaria de Ferry Santa Rosalía que une a Santa Rosalía con Guaymas.

⁹ Coincidente con la apertura de la carretera transpeninsular, en 1973, el servicio de ferries entre la Baja California y el México continental era más diversificado, en cuanto a número de rutas, que en la actualidad. Hacia 1973, las posibilidades de transporte marítimo eran: Mazatlán-La Paz (aún en vigor); Guaymas-La Paz; Guaymas-Santa Rosalía y Puerto Vallarta-Cabo San Lucas (Garay, 1975).



Figura 7. Península de Baja California: enlaces aéreos principales, 2010



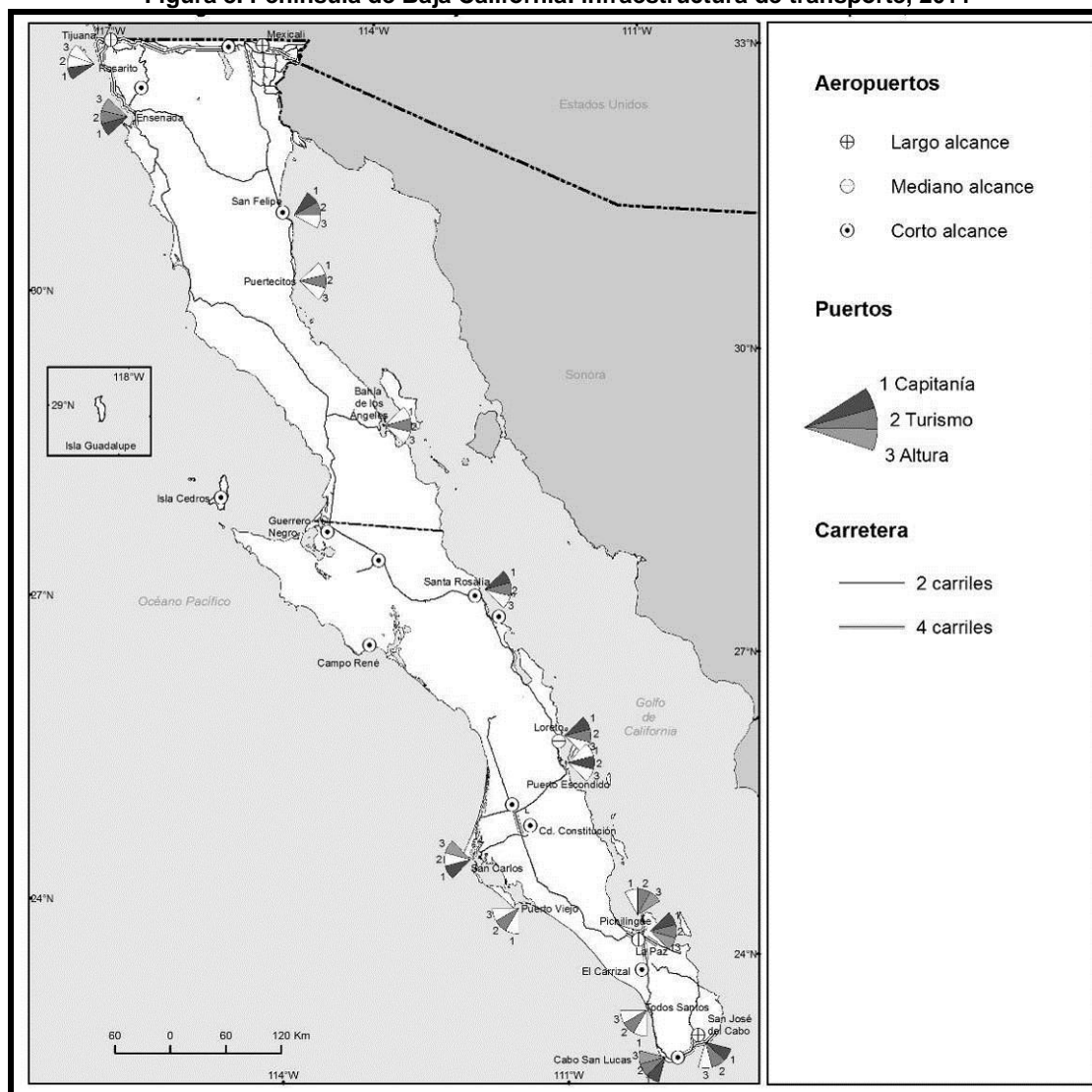
Fuente: Elaborado sobre la base de Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2011

Del lado del Océano Pacífico, el mayor puerto de la península, por capacidad instalada, número de personas que arriban y las conexiones con el exterior es Ensenada, cuyas funciones turísticas se asocian a la terminal de cruceros y favorecida por la ley Jones (promulgada en 1920), en la que se especifica que sólo embarcaciones de bandera estadounidense pueden dar servicio entre puertos de Estados Unidos; así, algunas rutas de cruceros como Los Ángeles-Hawaii, cubiertas por embarcaciones cuya nacionalidad no es



estadounidense, propiedad de empresas como Royal Caribbean o Carnival, tienen que amarrar primero en Ensenada, procedentes de Hawaii, antes de llegar a Los Ángeles, para no contravenir tal ley.

Figura 8. Península de Baja California: infraestructura de transporte, 2011



Fuente: Elaborado sobre la base de Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2009

Fuera de este puerto, la costa occidental de la península está prácticamente vacía de este tipo de instalaciones, a excepción de San Carlos y Todos Santos que tienen una actividad turística mínima. Finalmente, en la punta sur de Baja California, el puerto de Cabo San Lucas, con una de las marinas más grandes de la península, está incluido en dos tipos de rutas de cruceros. Los de origen mexicano ofertan el tránsito por la orla pacífica, en la llamada Riviera Mexicana; el recorrido más común parte de Acapulco, continúa por Manzanillo y llega a Cabo San Lucas para regresar a Puerto Vallarta, Manzanillo y terminar en Acapulco. Se supone que esta estrategia nueva, en cuanto a turismo de cruceros, aumentará el número de paseantes nacionales en la Baja California. Los cruceros de compañías extranjeras, sobre todo neerlandesas, tienen como punto de origen Los Ángeles, recorren el litoral pacífico mexicano (donde hacen posta en Los Cabos), continúan por América Central, cruzan el canal de Panamá para dirigirse a su destino final en Florida.



5. NODOS, FLUJOS Y ÁREAS ASOCIADOS CON EL TURISMO EN LA PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA

De acuerdo con la tipología establecida sobre los destinos turísticos preferenciales en México (Propin-Frejomil y Sánchez-Crispín, 2007), en la Baja California existen seis nodos de actividad turística relevante, con preferencia del turismo extranjero. Las diferencias entre ellos tienen que ver con su dinámica turística (acelerada, moderada, decreciente) en los últimos años. Así, Los Cabos es el núcleo turístico de gran tamaño, más dinámico de la península, con preferencia del turismo extranjero; ninguno otro nodo de actividad turística en Baja California lo supera. A esta situación se adosa el hecho de que Los Cabos cuentan con los enlaces aéreos y marítimos más eficientes de toda la península.

Los centros turísticos del norte peninsular, Ensenada (de tamaño medio), Rosarito (pequeño) y Tijuana (de gran tamaño) registran una dinámica que se ha desacelerado en los últimos años; sin embargo, este proceso no ha significado una desaparición del turismo en estos lugares. Una explicación plausible de este descenso se relaciona con el desplazamiento y diversificación de la actividad turística hacia el sur de Ensenada y la costa del Golfo de California, registrado en el último decenio.

En la porción sur, los centros turísticos pequeños de La Paz y Loreto presentan una dinámica moderada asociada con su orientación al mercado extranjero. Sin embargo, por su tamaño no compiten, ventajosamente, con el nodo turístico dominante de Los Cabos al que están próximos ambos centros.

Así, en la península existen dos áreas en las que se concentran los nodos fundamentales de la actividad turística de Baja California: en el extremo noroccidental, a lo largo del eje Tijuana-Rosarito-Ensenada, cada vez más expandido hacia el sur y con expectativas de alcanzar Punta Colonet. En el sur, la otra área corresponde al corredor de Los Cabos, que incluye todos los poblados entre Ciudad del Sol (suburbio al norte de Cabo San Lucas) y San José del Cabo; el crecimiento de esta mancha urbanizada, hacia el norte y oriente de esta última localidad, ha sido muy marcado en los últimos años, y revela que la expansión territorial del turismo en esta parte de Baja California alcanza ya lugares como Los Barriles y Cabo Pulmo.

En la primera área mencionada, se ubica la puerta de entrada más importante de visitantes y turistas a México, procedentes de Estados Unidos: el cruce terrestre entre Tijuana y San Ysidro. Aunque existen otros puntos de movilidad fronteriza entre ambos países, la garita de San Ysidro es la más demandada y más conocida en la frontera norte de México. La explicación de esta preferencia se asocia con la disponibilidad de vías de comunicación que concurren, desde ambos lados de la frontera, en ese lugar.

Así, las personas que no disponen de un automóvil propio para cruzar la línea divisoria, cuentan con diversas opciones para su tránsito dentro de México o de Estados Unidos. La oferta de transporte público es mucho más amplia y diversa en Estados Unidos que en el lado mexicano, porque se dispone de una red de líneas de autobuses y del tren ligero que liga a San Ysidro con San Diego, en una ruta que cubre un total de 22 kilómetros. Los turistas y personas en general, con dirección a Estados Unidos, encuentran estas facilidades de transporte inmediatamente que se deja la estación migratoria estadounidense. Quienes cruzan la frontera en vehículos motorizados disponen de la infraestructura de carreteras primarias tanto en Estados Unidos como en México, que permiten la movilidad hacia el norte a ciudades como Los Ángeles y San Francisco, y hacia el sur al resto de las poblaciones peninsulares.

Aquí conviene hacer una precisión en cuanto al tiempo necesario para cruzar la frontera. Si la dirección en el cruce es de Estados Unidos a México, el trámite es relativamente sencillo y



no significa una inversión de tiempo cuantiosa, tanto a pie como en automóvil particular. Sin embargo, de México hacia Estados Unidos, no obstante la existencia de más de veinte líneas de cruce de automóviles y de una decena de líneas para las personas que transitan a pié, el tiempo necesario para cubrir el trámite migratorio y aduanal puede significar desde quince minutos hasta más de tres horas, independientemente de la época del año en que se desee cruzar hacia territorio estadounidense.

A pesar de esta dificultad para transitar de México hacia Estados Unidos, muchos turistas extranjeros eligen esta manera de ingresar a territorio mexicano simplemente por querer experimentar lo que es un país totalmente distinto a Estados Unidos y porque, como motivación de viaje, también desean comprar medicinas sin receta, como se expenden en farmacias mexicanas o consultar un dentista o un oculista a precios mucho más bajos que lo que pagarían en Estados Unidos, aunque al regresar a Estados Unidos tengan que hacer fila hasta por horas. Otra razón que hace que los turistas extranjeros que vienen a México toleren una dificultad de tránsito de regreso a Estados Unidos está asociada con el turismo sexual (muy promocionado en Tijuana, y que incluyen todas las manifestaciones comportamentales de la sexualidad humana).

Así, las áreas de atracción generadas por la actividad turística de Tijuana-Rosarito-Ensenada se expanden allende las fronteras nacionales y se articulan con diversos espacios del oeste de Estados Unidos, en particular con ciudades de California como San Diego, Los Ángeles y San Francisco. Estas áreas se generan y nutren de flujos constantes e intensos de turistas que se desplazan desde estos lugares del vecino país del norte rumbo a las playas, hoteles y establecimientos de servicios en el corredor indicado.

El tránsito de personas al interior de la península, vía terrestre y con sentido sur-norte, también es complicado. Debido a las estrategias gubernamentales para atender los problemas de inseguridad, se ha hecho legal la instalación de retenes militares en todas las carreteras del país; las de Baja California no han sido la excepción. En la Figura 6 se señalan los retenes encontrados en un recorrido de campo realizado a lo largo de la península, en abril de 2010; aunque éstos son movibles, en Baja California debido al poco poblamiento y una infraestructura de servicios inadecuada, en especial en la porción central, es difícil que este patrón de distribución haya cambiado sustancialmente. Como se puede apreciar, los puestos de control militar (para detectar armas, drogas o personas indocumentadas) se emplazan en lugares estratégicos del territorio bajacaliforniano, por ejemplo entre Mexicali y la Rumorosa, en distintos puntos de acceso tanto a Ensenada como a Rosarito y Tijuana, y desde el puesto ubicado en El Cien que controla los movimientos en la porción extrema sur peninsular, tanto hacia Los Cabos y La Paz como con dirección hacia el estado de Baja California.

Mientras más al norte se encuentre el tramo carretero por circular, mayor cantidad de retenes existe. El problema espacial en este sentido es que coinciden en el territorio estos mecanismos de control del Estado mexicano con las necesidades de transporte de turistas, extranjeros y, en particular, de Estados Unidos. Una forma de solucionar esta coyuntura es dar un trato diferenciado a los transeúntes de estos lugares. Si el vehículo tiene placas de circulación extranjeras (pueden ser hasta de Canadá), el paso es rápido y sin revisión alguna. Si las personas que conducen los vehículos son aparentemente extranjeros tampoco hay dificultad para sortear los retenes. Todo lo contrario aplica si el vehículo es nacional y los conductores y pasajeros son mexicanos; las revisiones pueden durar varias horas si la fila de revisión es larga. Esta estrategia gubernamental restringe el movimiento de personas y turistas en la península de Baja California, notablemente.

Respecto a Los Cabos, nodo turístico más importante de Baja California, se puede decir que la conformación de áreas de influencia del turismo presente en esa porción de la península se articula más a partir de las rutas aéreas y marítimas que unen el corredor que por medio



de las vías de comunicación terrestre (con respecto tanto al interior de Baja California como al resto de México). A partir de los vínculos desde el aeropuerto de San José del Cabo, las relaciones económicas (turísticas) con lugares de Estados Unidos, tan alejados como Nueva York, Denver y Seattle, son más fuertes que con la mayor parte del territorio nacional, para no mencionar la intensa relación con el estado de California. En cuanto al transporte marítimo, los enlaces por medio de cruceros, nacionales y extranjeros, ponen en contacto a turistas, en particular estadounidenses, con el entorno inmediato de Los Cabos (los lugares del mismo corredor, la sierra de La Laguna, Todos Santos). Llama la atención el hecho de que, en el contexto del emplazamiento arbitrario de retenes militares en la península, la porción extrema sur, donde se ubican Los Cabos y La Paz, no esté afectada por este tipo de control en el tránsito de personas, bienes y servicios.

6. CONCLUSIONES

La península de Baja California contiene importantes recursos naturales y culturales para la actividad turística. Éstos han sido aprovechados, desde principios del siglo pasado, por visitantes y turistas estadounidenses (tanto de origen anglosajón como mexicano) quienes consideran esta parte de México como atractiva. Mucho antes de la apertura de la carretera transpeninsular, los estadounidenses ya tenían presencia en lugares cercanos a la línea fronteriza, como Ensenada y San Felipe, o más alejados como el interior del estado de Baja California y la porción litoral central e islas del Golfo de California.

No obstante la inaccesibilidad que impedía llegar a distintos puntos de la península, los turistas llegaban a éstos porque la singularidad de los recursos naturales y culturales lo amerita. Fue a través de actividades recreativas como la *Baja Mil* como se hizo saber a grandes sectores de población, interesados en el turismo, acerca de la existencia de los oasis de la Baja California central; se pudo llegar a las misiones de San Ignacio y de Mulegé; se exploraron las zonas de petroglifos y se recorrieron áreas de extraordinarios recursos geológicos o de flora, como el Valle de los Cirios y la actual reserva de El Vizcaíno, todos estos sitios eran prácticamente inaccesibles en ese momento, pero el interés por recorrer la península fue un contrapeso fuerte para llegar a ellos.

A pesar de que, ahora, la Baja California cuenta con una infraestructura de transporte terrestre importante, esta tendencia continúa en aquellas partes de la península que tienen recursos buscados por particulares segmentos del mercado turístico internacional pero cuyo acceso por tierra es difícil. Por ejemplo, las playas del borde pacífico son apreciadas por surfistas de todo el mundo; no obstante que buena parte de éstas no quedan enlazadas por la carretera transpeninsular, los turistas llegan por distintos medios a surfear en esas costas.

En la estructura territorial que guarda el turismo contemporáneo en esta parte del país, se reconocen dos áreas de intensa actividad: el extremo noroccidental y la porción más austral de la península. Cada una de éstas tiene un tramado territorial propio y diferenciable, derivado de la implantación de la economía turística a distintos tiempos y con atención a segmentos del mercado internacional diferenciables. Los núcleos centrípetos del turismo son tres centros urbanos en el noroeste: Tijuana-Rosarito-Ensenada, posicionados sobre un eje, y dos en el sur: Cabo San Lucas y San José del Cabo, agrupados en el corredor de Los Cabos. En ambas áreas se concentra la infraestructura de comunicaciones y transportes en Baja California, tanto en lo que respecta a transportes terrestres como aéreos y marítimos, y se emplaza la mayor oferta de alojamiento y servicios al turismo.

La base de infraestructura de transporte que permite el enlace entre los distintos puntos del territorio bajacaliforniano, no es cuantiosa. La columna vertebral es la carretera peninsular, número 1, que vincula Tijuana con Los Cabos. A lo largo de ésta, y fuera de las dos áreas nucleares del turismo en la península, hay asentamientos humanos de tamaño pequeño que



funcionan como sitios de posta y proveedores de servicios, aunque en forma rudimentaria, al turismo, en especial el que proviene de Estados Unidos.

Tales poblaciones, al sur de Ensenada y al norte de Todos Santos, son vecinas de una diversidad de recursos naturales que sostienen la actividad turística al interior de la península pero cuyo acceso es difícil, tanto por las condiciones físicas (de la mayoría de los caminos y carreteras), como por la cantidad de retenes del ejército que el gobierno federal ha instalado y que tienen como justificación enfrentar el crimen organizado. Así, poder llegar a lugares con importantes recursos para el turismo, como Bahía de los Ángeles (y de ahí continuar a las diferentes islas del Golfo de California); a Cataviña (para apreciar peñas y rocas, la vegetación de cactáceas o la bóveda celeste nocturna) o a los petroglifos en la sierra de San Francisco, en la parte central de la península, es complicado porque la accesibilidad está impedida.

La Baja California es una porción del territorio mexicano en la que el transporte, sobre todo carretero y aéreo, ha jugado un papel central en la articulación de distintas regiones en las que la actividad turística ha irrumpido como la principal posibilidad de reestructuración económica, como fuente de empleo y como generadora de divisas. Sin embargo, la estructura fundamental de las vías de comunicación actual aún carece de los elementos que le permitan realmente articular el territorio peninsular y se está a la espera de la apertura de nuevos caminos que complementen la función de enlace que, hasta ahora, ha recaído principalmente en la carretera transpeninsular.

AGRADECIMIENTOS

Los autores reconocemos y agradecemos el trabajo de Víctor Ríos Ramírez, estudiante de la licenciatura en Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México, quien participó en la elaboración de los mapas incluidos en este trabajo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BAJA ALMANAC. 2009. *Baja California Almanac. Topographic Maps*. Los Ángeles, Baja Almanac Publishers.
- BANCO DE MEXICO. 2010. *Estadísticas de la Economía Mexicana*. México, Banco de México.
- BEERLI, Asunción; MARTÍN, Josefa. 2004. Factors influencing destination image. *Annals of Tourism Research*, 31-3. pp. 657-681.
- CARMONA, Rosaura. 2004. *Organización territorial del turismo en Tijuana, Baja California*. Tesis de licenciatura en Geografía. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- CELATA, Filippo. 2004. Geographic marginality, transport accessibility and tourism development. *Global Tourism and Regional Competitiveness*. Bolonia, Patron. pp. 37-46.
- DE SICILIA, Alejandrina. 2000. El corredor turístico Loreto-Nopolo-Puerto Escondido en el contexto de los centros integralmente planeados. *Cuadernos de Turismo*, 5. Murcia, Universidad. pp. 53-68.
- ESPARZA, Carlos. 2007. *Baja California Atlas*. Ensenada, Esparza Editores.
- GARAY, Rosa. 1975. Realidades y perspectivas del turismo en Baja California. *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 120. México, SMGE. pp. 88-92.
- HERNÁNDEZ, Antonio. 1975. Breve reseña monográfica de Baja California. *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 120. México, SMGE. pp. 42-46.
- HOYLE, Brian. 1973. *Transport and Development*. Londres, Macmillan.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI). 2010. *XIII Censo Nacional de Población y Vivienda, 2010*. Aguascalientes, INEGI.



- KHADAROO, Jameel; SEETANAH, Boopen. 2007. Transport infrastructure and tourism development. *Annals of Tourism Research*, 34-4. pp. 1021-1032.
- LONELY PLANET. 2007. *Baja California and Los Cabos*. Hong Kong, Lonely Planet.
- LÓPEZ-LÓPEZ, Álvaro. 2001. *Análisis de la organización territorial del turismo de playa en México, 1970-1996. El caso de Los Cabos, Baja California Sur*. Tesis de doctorado en Geografía. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- LÓPEZ-LÓPEZ, Álvaro; CUKIER, Judith; SÁNCHEZ-CRISPÍN, Álvaro. 2006. Segregation of tourist spaces in Los Cabos, Mexico. *Tourism Geographies*, 8-4. pp. 359-379.
- LÓPEZ-LÓPEZ, Álvaro; SÁNCHEZ-CRISPÍN, Álvaro. 2002. Canales espaciales de articulación en el corredor turístico Los Cabos, Baja California Sur, México. *Cuadernos de Turismo*, 9. Murcia, Universidad. pp. 53-66.
- LÓPEZ-LÓPEZ, Álvaro; SÁNCHEZ-CRISPÍN, Álvaro. 2003. Visión geográfica del turismo en la frontera norte de México. *La Geografía y la gestión del turismo*. Santiago de Compostela, Universidad. pp. 309-318.
- LUMSDON, Les; PAGE, Stephen. 2004. Progress in Transport and Tourism Research: Reformulating the Transport-Tourism Interface and Future Research Agendas. *Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium*. Elsevier. pp. 1-28.
- LUNA, José Luis. 2000. *Impacto económico de la actividad turística relacionada con el avistamiento de ballenas en Guerrero Negro, Baja California Sur. Una perspectiva desde la Geografía del turismo*. Tesis de licenciatura en Geografía. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- MEADE, Adalberto. 1975. Apuntes históricos de San José del Cabo, Baja California Sur. *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 120. México, SMGE. pp. 55-58.
- NATIONAL GEOGRAPHIC. 2008. *Baja North y Baja South. Adventure Travel Map*. Escala 1:450 000. Evergreen, Colorado, National Geographic Society.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE TURISMO. 2010. *Compendio de Estadísticas de Turismo*. Madrid, Organización Mundial de Turismo.
- OSIQ, Patrick. 2010. The Baja Peninsula will become the first choice for retirement. *Baja Traveler, 2010-2011*. Los Ángeles, Baja Traveler. pp.102-103.
- PALHARES, Guilherme. 2003. The role of transport in tourism development: nodal functions and management practices. *International Journal of Tourism Research*, 5. pp. 403-407.
- PIÑERA, David. 1991. *Ocupación y uso del suelo en Baja California. De los grupos aborígenes a la urbanización dependiente*. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- PROPIN-FREJOMIL, Enrique; LÓPEZ-LÓPEZ, Álvaro; SÁNCHEZ-CRISPÍN, Álvaro. 2004. Territorios preferenciales de los grupos hoteleros internacionales en América Latina y el Caribe, a principios del siglo XXI. *Investigaciones Geográficas*, 53. México, Universidad Nacional Autónoma de México. pp. 122-140.
- PROPIN-FREJOMIL, Enrique; SÁNCHEZ-CRISPÍN, Álvaro. 2002. La estructura regional del turismo en México. *Ería*, 59. Oviedo, Universidad. pp. 386-394.
- PROPIN-FREJOMIL, Enrique; SÁNCHEZ-CRISPÍN, Álvaro. 2007. Tipología de los destinos turísticos preferenciales en México. *Cuadernos de Turismo*, 19. Murcia, Universidad. pp. 147-166.
- PROPIN-FREJOMIL, Enrique; SÁNCHEZ-CRISPÍN, Álvaro; LÓPEZ-LÓPEZ, Álvaro. 1998. Situación geográfico-económica del turismo en el extremo norte de América Latina: el corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada. *Revista de Geografía Norte Grande*, 24. Santiago, Universidad Católica. pp. 257-261.
- SÁNCHEZ-CRISPÍN, Álvaro; PROPIN-FREJOMIL, Enrique; LUNA, Ana. 1999. Turismo y territorio: el caso del corredor de Los Cabos, Baja California Sur, México. *Las actividades turísticas y el espacio geográfico*. Madrid, Ibersaf. pp. 65-75.
- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. 2009. *Mapas Baja California y Baja California Sur*. Escala 1:530 000 y 1:720 000. México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. 2011. *Estadísticas mensuales operativas*. México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadistica>

SECRETARÍA DE TURISMO (SECTUR). 2011. *Compendio Estadístico del Turismo en México, 2010*. México, Secretaría de Turismo.

SMITH, Carolyn. 2007. Development of Commercial Air Transport and International Tourism. *Travel and Tourism*. pp. 34-42.

UNIKEL Luis. 1976. *La población urbana de México*. México, El Colegio de México.

VIVÓ, Jorge. 1975. Medio físico y recursos de Baja California. *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 120. México, SMGE. pp. 25-34.



Álvaro Sánchez-Crispín (asc@igg.unam.mx)

Doctor en Filosofía (University of London, Inglaterra, 1989). Investigador titular del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México. Su interés académico orbita alrededor de la Geografía Económica, campo en el que cuenta con diversas publicaciones. Miembro de la Unión Geográfica Internacional, Presidente de la Academia de Geografía de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística e Investigador Nacional Nivel II del SNI-México.

Enrique Propin-Frejomil (propinfrejomil@yahoo.com)

Doctor en Filosofía (Karl-Marx Universität, Alemania, 1987). Investigador titular del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México. Especialista en Geografía del turismo, campo en el que ha publicado extensamente. Es miembro de la Unión Geográfica Internacional, de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística e Investigador Nacional Nivel II del Sistema Nacional de Investigadores de México. Originario de La Habana, Cuba.