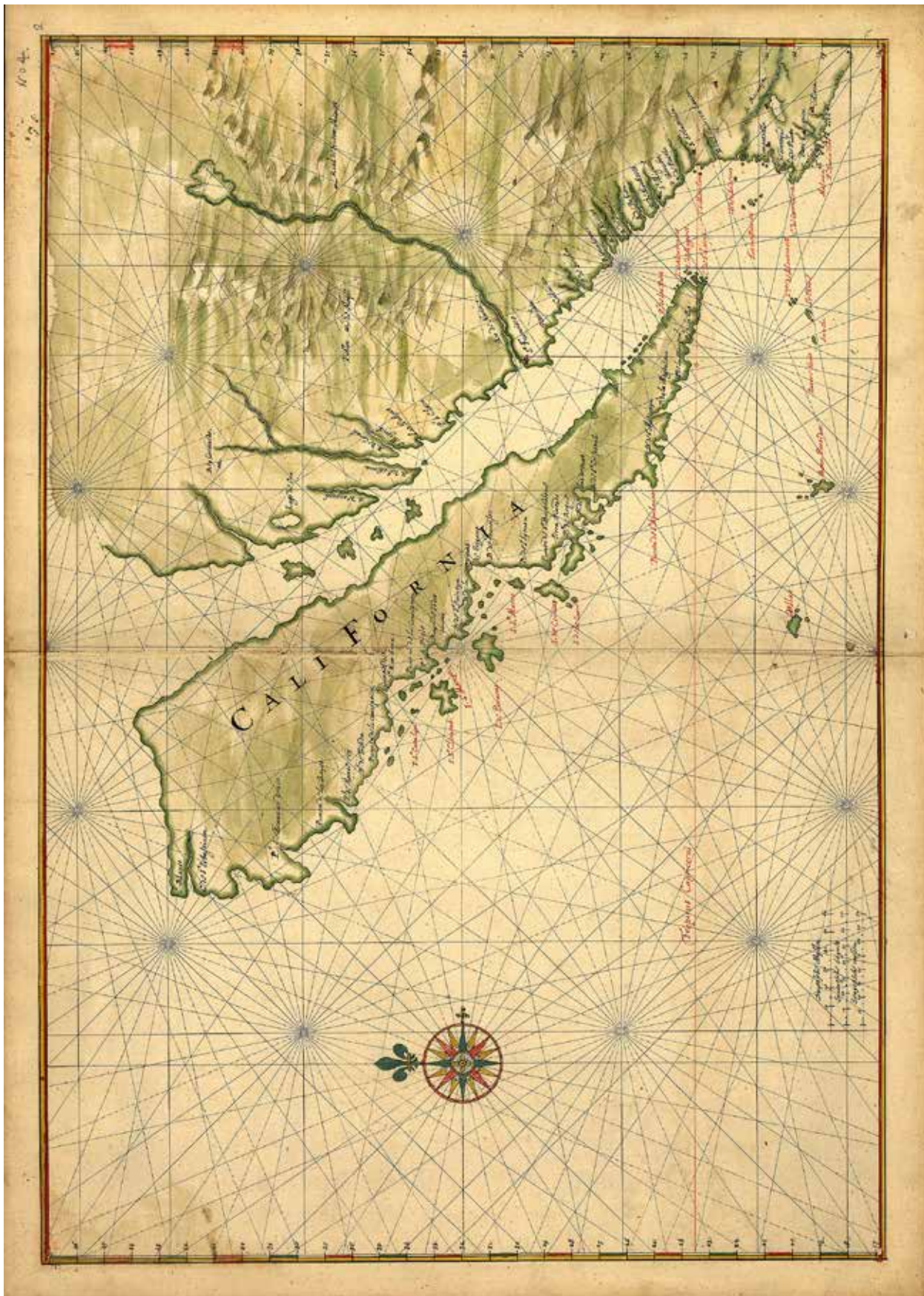




26.

La otra península

A principios de la década de los 70, los niños que asistían a la escuela primaria aprendían que la República Mexicana estaba constituida por 29 Estados, *dos Territorios* y un Distrito Federal.

En efecto, dos regiones del país estaban tan poco pobladas y mostraban un desarrollo tan precario, que no habían alcanzado la categoría de estados soberanos: Baja California Sur, en el extremo austral de la península; y Quintana Roo, en el sureste*. Por ley constitucional, eran simples territorios, que dependían en lo político y lo administrativo del Presidente de la República.

No parece casualidad que ambas entidades fueran los puntos más alejados de la capital del país (de hecho, Cancún y Cabo San Lucas están separadas por más de seis mil kilómetros de carretera, la mayor distancia que existe entre dos ciudades mexicanas). Eran las menos pobladas: Baja California Sur, penúltimo lugar, con 128 mil habitantes, y Quintana Roo al final, con 88 mil. Y se contaban entre las más pobres: menos del 25 por ciento de las viviendas tenía agua entubada, y menos del 10 por ciento tenía drenaje.

Con esos datos, tampoco fue casual que el Banco de México las eligiera para asentar tres de sus cinco ciudades turísticas. Años más tarde, Enríquez Savignac recordaba: “En las instancias políticas, como Gobernación y la misma Presidencia, había una sorda inquietud por la desolación de esos territorios. Se tomaban muy en serio que México hubiera perdido

*Es un despropósito situar a Quintana Roo en el sureste de México, pero es una convención tan arraigada que es inútil refutarla. Cancún, por ejemplo, se encuentra ubicado en la latitud 21° 10', unos 200 kilómetros al norte del Zócalo de la Ciudad de México, que se asienta en la latitud 19° 24'. En realidad, en relación al centro del país, Quintana Roo es la frontera oriental de México.



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

Alfredo Balli.

PÁGINA OPUESTA:

**Durante más de un siglo,
la Baja California fue
considerada una isla.**

Belice en el siglo XIX, al tolerar las colonias inglesas. Y consideraban mal presagio que hubiera campamentos de retirados norteamericanos en la Baja. Algún peso tuvo ese nerviosismo en la decisión presidencial."

El riesgo de perder Baja California tenía antecedentes bien fundados. En 1847, tras la invasión norteamericana a México, el presidente Polk escribió en su diario: "...debemos continuar la guerra con fuerza cada vez mayor, (y) retener todo el país que hemos conquistado o podamos conquistar", tras lo cual remataba "y entonces, como parte de esa indemnización, las Californias y Nuevo México no deben ser, bajo ninguna circunstancia, devueltas a México, sino que deben considerarse definitivamente como parte de los Estados Unidos." La Baja se salvó, al no ser incluida en los Tratados de Guadalupe Hidalgo, pero cinco años más tarde fue invadida militarmente por el aventurero William Walker, quien se proclamó Presidente de la República de Baja California, con el apoyo de los estados esclavistas del sur. Todavía en 1911, el diario estadounidense *San Diego News* afirmaba que "los Estados Unidos debieran tener control de la boca del Río Colorado", lo cual podría lograrse "por medio de una compra al gobierno mexicano". Con toda justicia, un cronista describiría la Baja como "una tierra que se conservó milagrosamente mexicana".

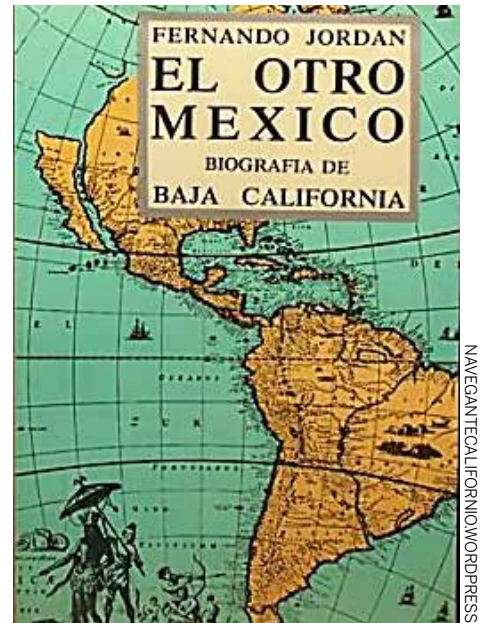


**Las pinturas
rupestres de
la sierra de
San Francisco.**

BCS NOTICIAS

Igual de atrasadas en las estadísticas, las dos penínsulas mexicanas compartían otro rasgo: un hábitat inhóspito, muy complicado para la supervivencia humana.

Baja California se formó hace 20 millones de años, a consecuencia de sismos tan intensos que terminaron fracturando el continente y hundiendo lo que hoy se conoce como Mar de Cortés. Eso explica su peculiar fisonomía, que ostenta un récord mundial: es la península más larga del mundo,



con 1,400 kilómetros de longitud, y en promedio, apenas 100 kilómetros de ancho. A diferencia de otras penínsulas, que se desvanecen en un rosario de islas, como Florida o Alaska, la Baja remata en un macizo rocoso de belleza cinematográfica, un auténtico finisterra: el arco de piedra de Cabo San Lucas.

En 1950 la Baja era un territorio inexplorado, que fue descrito en forma magistral por el periodista Fernando Jordán.

Pero esta otra península, sobre todo en su porción sur, es un desierto. No hay ríos permanentes, no hay lagos, ni siquiera hay buenos mantos freáticos. El sistema montañoso, también árido, está tan cerca de la costa que, cuando llueve, en cuestión de horas los torrentes llegan al mar: el agua no se estanca ni se absorbe, se pierde. Los valles son estrechos y escasos: en la mitad del sur tan sólo hay una región agrícola, Villa Constitución.

A fines de 1949, principios de 1950, el periodista Fernando Jordán recorrió la península palmo a palmo, haciendo una magnífica crónica de su soledad abrumadora. Los reportajes de Jordán, publicados con gran éxito por la revista *Impacto* (y luego reunidos como libro con un título elocuente: *El otro México*), son un atisbo del inevitable destino de la Baja.

Reza el texto: "Por el camino al corazón de Baja California, los viajeros que pasan pueden ordenarse en una clasificación más o menos rígida. Son principalmente aventureros. Los hay de dos clases: los deportistas y los buscadores de tesoros. Como el Camino Real (conocido en los proyectos nacionales de caminos como Carretera Transpeninsular) no es una ruta turística, puesto que a lo largo de sus 2 mil kilómetros casi no hay hoteles, ni restaurantes, los turistas que emprenden la aventura de lanzarse hacia el sur son de un tipo especial: americanos en busca de emociones, que confían en su entrenamiento físico, en su iniciativa, en su resistencia, y en la potencia de su vehículo."

Jordán describe en forma elocuente "el viento cálido y seco de las llanuras desoladas", los "desfiladeros que se elevan tan verticales como



JOHNWAYNE.COM

muros”, los “arroyos, corrientes fracasadas, que no llegan a ninguna parte”, las “misiones, soberbias fortalezas, hechas para permanecer vigilantes en todos los siglos venideros”, y desde luego “el Mar de Cortés, (que) se formó con el exclusivo propósito de ser el más original de los golfos en los siete mares.”

Ese panorama yermo previno desde siempre que la Baja se poblara. Antes de la Conquista, sus escasos habitantes vivían en la edad de las cavernas. La Corona española alentó algunas expediciones, pero de alcances tan limitados que durante más de un siglo se siguió creyendo que Baja California era una isla. Los primeros pueblos dignos de ese nombre datan del siglo XVIII, gracias a la obstinación de los jesuitas, que fundaron diecisiete misiones a lo largo del territorio. Por ahí se introdujeron las primeras técnicas de cultivo y de crianza. Al ser expulsados los frailes, las comunidades tornaron a dispersarse.



BIOGRAFIASVIDAS.COM

Aisladas entre sí, subsistiendo como universos autónomos, algunas poblaciones de la porción sur lograron prevalecer, e incluso prosperar, en las primeras décadas del siglo XX. En La Paz se establecieron pesquerías y se inició la cosecha de perlas. En Guerrero Negro dio comienzo la explotación de las salinas, que con el tiempo se convertirían en las más extensas del país. En Santa Rosalía se instaló una mina de cobre, operada por franceses. Y a partir de 1930, en Cabo San Lucas se instaló con éxito una enlatadora de atún, *Calmex*, que alcanzó cierto prestigio nacional.

En ese marco, al término de la II Guerra Mundial, apareció un fenómeno inesperado: el turismo. Los atractivos de la península sugerían esa posibilidad, pero la falta de infraestructura era un obstáculo insuperable. No obstante, no había duda de la vocación de la zona: cada avance en las comunicaciones (la carretera La Paz-Cabo San Lucas, la carretera La Paz-Loreto, y sobre todo, el transbordador a La Paz desde Guaymas y Mazatlán), generaba inversiones en el ramo.



OLD TIME RADIO

La zona que registró el mayor impacto fue la franja costera del sur, una paradisíaca sucesión de playas y ensenadas alojadas entre riscos, que cubre los 33 kilómetros que separan las poblaciones de San José del Cabo y Cabo San Lucas. Cerca de San José funcionaba con éxito un hotel legendario, el Palmilla, con base en una modalidad aristocrática: el turismo de avioneta. Construido por Abelardo Rodríguez en 1956*, sus quince habitaciones se convirtieron en refugio de muchas celebridades (John Wayne, Deni Arnaz, Bing Crosby, Lucille Ball, Dwight Eisenhower), atraídas por un pasatiempo de moda: la captura de marlin.

Eso catapultó la fama del lugar y las inversiones empezaron a fluir. En 1967 abrió sus puertas, en Cabo San Lucas, otro parador de categoría: el Finisterre. En 1970 ya funcionaban el Camino Real, el Cabo San Lucas y el Twin Dolphin, con lo cual el inventario hotelero se elevaba a 400 cuartos, casi todos de lujo.

Sin duda, Cabo San Lucas tenía un gran potencial turístico, pero la propiedad de la costa estaba pulverizada en manos privadas, y los banqueros tenían la convicción de que el control de la tierra era

Los visitantes habituales del histórico Palmilla: John Wayne, Ike Eisenhower, Lucille Ball.

*Hijo del Presidente de la República del mismo nombre.



HOWARD GULLICK / RADARPOLITICO.COM

indispensable para planear a largo plazo. De modo que Infratur volvió la vista al otro extremo de la franja, el poblado de San José del Cabo, con apenas seis mil habitantes, situado tierra adentro, pero a escasos minutos de una kilométrica playa que remataba en un estero de excepcional belleza.

La misión de Loreto (grabado del siglo XVIII, fotografía de 1950), alguna vez capital de las Californias.

Otra posibilidad era la antigua capital de la península: Loreto. Al explorar las costas del país, los banqueros descubrieron que existían atractivos diferentes a las playas. El mejor ejemplo era el Golfo de Cortés, un verdadero mar interior, repleto de vida, al que Jacques Cousteau había descrito como “el acuario más grande del mundo”.

Aunque la temperatura era demasiado fría para pensar en un destino de playa, la zona tenía un potencial enorme para otras actividades acuáticas. El litoral estaba repleto de puertos naturales, y el golfo estaba repleto de islas, donde solían fondear cada temporada de invierno algunas docenas de yates de recreo, tras efectuar el fatigoso recorrido desde los puertos de la California. Ese incipiente turismo náutico ya había generado la aparición de algunas marinas en La Paz y en Guaymas, y muelles rudimentarios permitían el atraque en algunos parajes de la costa (Mulegé, Loreto, Santa Rosalía, San Felipe), pero todo sugería la pertinencia de pensar en una ciudad náutica.

Emplazamientos sobraban. De hecho, los estudios preliminares enlistaban ocho puntos, algunos habitados, como el puerto de San Felipe, y las villas de Santa Rosalía y Mulegé, y otros desiertos, como la bahía de la Concepción. Pero el sitio ideal parecía ser una franja costera de 28 kilómetros de largo, que sumaba tres elementos fáciles de concebir como atractivos turísticos. Primero, el pueblo de Loreto, con su misión jesuita casi intacta, un entorno que evocaba el pasado colonial. Después, la bahía de Nopoló, con suficiente amplitud para albergar una zona hotelera de dimensiones medias y un campo de golf. Y como remate, el vaso náutico de Puerto Escondido, un formidable refugio capaz de albergar miles de embarcaciones, en un paraje donde contrastan el azul profundo del golfo con las montañas rojizas de la sierra de la Giganta.

Desde la creación de Infratur, en 1969, tanto San José como Loreto figuraban en el portafolio de proyectos, pero fueron a dar al archivo de los pendientes por una razón técnica: no existía la carretera peninsular. Toda la porción media de la península, desde Ensenada hasta Loreto, era un

camino de terracería de mil kilómetros de largo, asfaltado en la cercanía de los pueblos, pero un sendero polvoso en las serranías. Si construir una ciudad turística ya era un gran desafío, los banqueros concluyeron que hacerlo llevando todos los materiales por brecha era una locura.

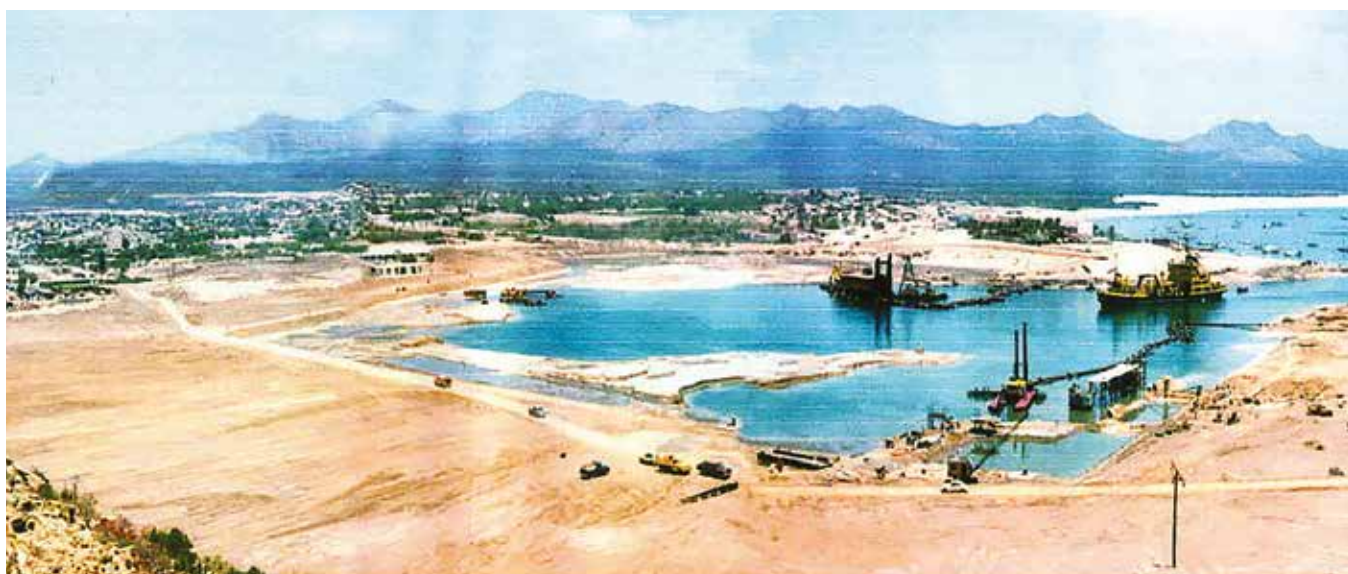
Pero la carretera se construyó en tiempo récord. Con una longitud de mil 695 kilómetros, fue inaugurada en 1973, con lo cual Baja California Sur al fin se conectó a la red carretera del país. Ese suceso hizo sonar las campanas en las oficinas de Infratur. Recuerda Alfredo Balli, el responsable de los proyectos en la Baja: “En forma simultánea, en el 74 empezamos a hacer los dos planes maestros. Otra vez recurrimos al Banco Mundial en demanda de crédito, y otra vez hubo que hacer estudios que abarcaban hasta el último detalle. Y encontramos lo mismo que en Zihuatanejo, un caos en la tenencia de la tierra. Tanto en San José como en Loreto, casi ningún terreno tenía título de propiedad.”

Hubo que recurrir a la Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra, la Corett, y hubo que esperar un par de años, mismos que se invirtieron en revisar el *plan maestro* hasta en sus más mínimos detalles.

En el papel, San José del Cabo vino a ser el proyecto más modesto de todos los que emprendió Fonatur. Aunque el *plan maestro* contaba con todos los elementos de las ciudades turísticas, las proporciones del conjunto eran reducidas. La zona hotelera, por ejemplo, tenía capacidad para tres mil cuartos de hotel, 900 villas y 300 lotes residenciales. El aeropuerto también era pequeño: mil 400 metros de pista, apenas lo indispensable para el aterrizaje de jets medianos. Incluso el campo de golf se contrajo a la mitad: nueve hoyos, en vez de dieciocho. La única novedad era el estero, marcado como área ecológica, donde había la intención de desarrollar un parque recreativo en una etapa posterior. Con todo, la reserva territorial del proyecto San José del Cabo apenas sumaba mil 900 hectáreas.

El propósito original de construir una dársena en San Lucas era contar con un puerto de pesca y de carga. En 1973, el turismo estaba lejos de las playas de Los Cabos.

En cambio, el proyecto Loreto era sumamente ambicioso. En 1975, Fonatur logró adquirir todo el frente de la bahía de Nopoló, propiedad de la constructora ICA, que lo había recibido del gobierno federal como pago parcial por la construcción de la Transpeninsular.* Además, la Reforma Agraria



ARCHIVO FONATUR



entregó al fideicomiso 6 mil 400 hectáreas del vaso náutico de Puerto Escondido, las cuales, sumadas a las 3 mil 552 de Nopoló, y a 443 adyacentes al casco urbano de Loreto, arrojaban un total de 10 mil 395 hectáreas, superficie similar a las 12 mil 700 hectáreas del Proyecto Cancún.

Los dos proyectos de la Baja arrancaron en 1976, casi al final del sexenio de Echeverría, con un patrón muy similar. Lo primero fue atender los servicios públicos: tanques de almacenamiento de agua, plantas de tratamiento, construcción de subestaciones eléctricas y de centrales telefónicas (en el caso de Loreto, hubo que tender la línea con el fluido eléctrico desde La Paz), y remodelación de los espacios públicos, como mercados y escuelas. En paralelo, se efectuó la traza de las zonas hoteleras (en las bahías de San José y Nopoló), y arrancó la construcción de los aeropuertos.

Como en Cancún, la introducción de infraestructura básica consumió varios años. Y también, como en Cancún, fue muy complicado convencer a los inversionistas de la bondad del producto. Comenta Alejandro Morones, integrante del grupo inicial: “Ni con el ejemplo de Cancún se animaban. El director de Fonatur, Mario Moya Palencia, prácticamente obligó a un contratista, Beto Bustamante, a construir el primer hotel de San José. Y en Loreto no hubo poder humano: tuvo que entrarle al quite Nacional Hotelera.”

La opción de utilizar la empresa hotelera paraestatal era tan necesaria como lógica. Otra vez Alfredo Balli: “Ya existía la carretera peninsular, pero era un camino desierto. No había dónde parar, dónde comer, dónde recargar combustible. Así que se diseñaron paradores de 27 a 30 habitaciones, con una cafetería, y una gasolinera que se concesionó a los ejidatarios. Eran trayectos eternos, de 500 kilómetros o más, pero al final de la ruta había una cama donde dormir.” Esas posadas se erigieron en cinco puntos de la geografía peninsular: San Quintín y

*A cambio de Nopoló, Fonatur entregó a la ICA los lotes 18 y 18A del Proyecto Cancún, de 19 y 54 hectáreas, que formaban una península sobre la laguna Nichupté. Tras un relleno de consolidación en la década de los 90, hoy día albergan el centro comercial La Isla y el fraccionamiento Isla Dorada.

Una imagen característica del corredor: el mar y la playa enmarcan los desarrollos hoteleros, teniendo como fondo los prados verdes de los campos de golf.



Alejandro Morones.



ARCHIVO FONATUR

Fuera del proyecto de Fonatur, el Grupo Questro construyó la marina privada más grande del país, con sus propios fraccionamientos y campo de golf.

Cataviña, en Baja California (norte); Guerrero Negro, el oasis de San Ignacio y el proyecto Loreto, en Baja California Sur. Todos ostentaban la marca líder de la empresa, Hotel Presidente, aunque la calidad de los servicios distaba de ser óptima.

Tanto San José como Loreto despegaron con cierta lentitud. En 1980, la oferta hotelera era similar: 729 cuartos para San José, 549 para Loreto. Pero a partir de ese momento la historia se bifurca, pues San José, respaldado por los atractivos de Cabo San Lucas, empezó a crecer. Los proyectos hoteleros surgieron por todas partes: la bahía de San José, la periferia de Cabo San Lucas, y aún mejor, sobre la carretera, que se perfiló como una opción para establecer un corredor turístico. Una década después, en 1990, la zona sumaba 2 mil 500 cuartos, y a la vuelta del siglo, en el 2000, rozaba los cinco mil. Pero el auténtico auge se materializó en la última década, cuando el número de cuartos se triplicó, para sumar 15 mil al cierre del 2012. En ese lapso, San José habría de convertirse en un desarrollo modelo que, al estilo de Cancún, impactaría toda la economía de la región y del Estado.

Desde luego, puede atribuirse a Fonatur el mérito en la confección de un detallado *plan maestro*, la contratación de un crédito internacional para atar el futuro del destino (otra vez con el Banco Mundial, por 22.5 millones de dólares), y una eficaz política de promoción de inversiones, aun en zonas que no controlaba. Pero también hay que considerar el factor suerte: varios elementos que ni siquiera habían sido considerados en los planes fueron determinantes en el éxito de San José. Un breve recuento:

- El 1984, Fonatur absorbió un fondo inoperante, el Fideicomiso Ciudad Turística Portuaria Cabo San Lucas, propietario de la totalidad de los terrenos que rodeaban el puerto de abrigo. Creado una década antes, dicho organismo tenía como única misión construir una dársena moderna para dar servicio a embarcaciones pesqueras y turísticas, pero sus esfuerzos se habían diluido en un mar de trabas burocráticas y recortes presupuestarios. Fiel a su tradición, Fonatur construyó una marina de clase mundial, con 380 posiciones de atraque y capacidad para recibir yates de 200 pies, al tiempo que destinaba todo el perímetro a lotes hoteleros y plazas comerciales, que tuvieron un éxito inmediato. De paso, Fonatur firmó varios acuerdos con el gobierno estatal, que le permitieron ordenar el crecimiento turístico de Cabo San Lucas, bastante caótico después de los primeros años de prosperidad.
- Ya involucrado en Cabo San Lucas, Fonatur decidió modificar el nombre de su proyecto original, y adoptó una denominación genérica para el destino: Los Cabos. Apoyaba esa decisión un antecedente político: ese era el nombre impuesto al municipio por la Constitución de 1981. Pero el bautizo de fondo tenía una puntería mercadológica, al convertir un proyecto solitario (San José del Cabo) en un multi-destino: San José del Cabo, Cabo San Lucas, el Corredor de los Cabos y toda la geografía circundante. Una intensa campaña promocional acompañó esa medida, incluyendo la modificación del nombre del aeropuerto.
- En 1990, el millonario californiano Don Koll contrató a la estrella más brillante del golf profesional, Jack Nicklaus, para diseñar un campo de 27 hoyos en su más reciente propiedad, el Hotel Palmilla. Luego, Nicklaus gestionaría para Los Cabos la sede del torneo Senior Slam, de la PGA, y asociaría su nombre a la promoción del destino. El impacto de esa iniciativa fue fenomenal, y hay que atribuir a Koll la reconversión del destino, cuyo principal activo serían los campos de golf, ya no la pesca. En los años siguientes, el Corredor se pobló con un rosario de campos de alto calibre (Cabo Real, El Dorado, Cabo San Lucas, Puerto Los Cabos, Querencia y Cabo del Sol, este último del mismo Koll), que a la postre consolidaron el prestigio de Los Cabos como un destino de golf sofisticado y exclusivo.
- Desde 1982, el empresario capitalino Eduardo Sánchez-Navarro, uno de los herederos del emporio cervecero Corona, adquirió un predio de 2 mil hectáreas, un lomerío de colinas secas situado a mitad del trayecto entre los cabos, con la intención de levantar un desarrollo residencial. Pero el potencial de la zona modificó su visión, de modo que se embarcó en la aventura de construir un espectacular campo de golf (Cabo Real, un diseño de Robert Trent Jones Jr., el creador de Poktapok) con su propia zona hotelera, que pronto albergó un parador de gran lujo, el Ventanas al Paraíso. Tres décadas después, tras un proceso de expansión sostenida, el grupo Questro de Sánchez-Navarro opera otros tres campos de golf (Campestre San José, Puerto Los Cabos y El Dorado), media docena de hoteles (Ritz-Carlton, Dreams, Casa Dorada y Zoetry, entre otros), dos parques temáticos (Wild Canyon y Reino Animal), alrededor de diez fraccionamientos residenciales, cuatro centros comerciales y un jardín botánico, el Wirikuta. Ese abanico de negocios convirtió a su propietario, en forma natural, en el líder indiscutido de la comunidad empresarial de Los Cabos.



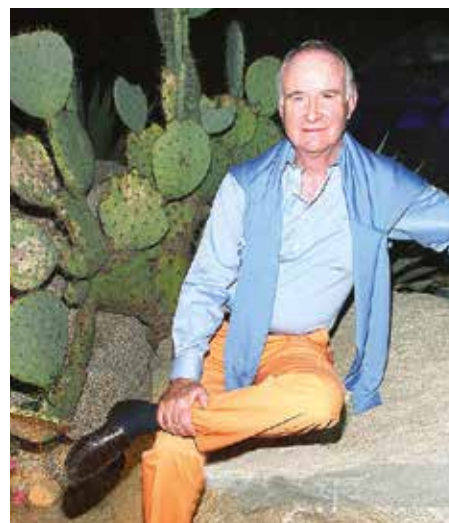
STANFORDREHO.FORG

Don Koll.



PINTEREST.COM

Jack Nicklaus.



GETTY IMAGES

**El gurú de los negocios locales,
Eduardo Sánchez-Navarro.**



ARCHIVO PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

La reunión del G-20 en Los Cabos le costó a México unos mil 200 millones de pesos, malgastados en un Centro de Convenciones disfuncional, cortesía del presidente Felipe Calderón.

- Mención aparte merece la marina de San José, Puerto Los Cabos, una respetable dársena con 400 posiciones de atraque y capacidad para recibir yates de 180 pies, lo cual la convierte en la marina privada más grande del país. Situada en el extremo oeste de San José, es decir, en dirección opuesta al Corredor, esta instalación no figuraba en el *plan maestro* de Fonatur, pero su presencia sugiere que el crecimiento de Los Cabos podría darse por ese derrotero, siguiendo la carretera costera que comunica a San José con La Paz. La construcción de ese cuerpo de agua, que requirió años para superar las trabas ambientalistas y los procesos burocráticos, también es mérito del gurú local de los negocios, Eduardo Sánchez-Navarro.
- Un elemento adicional, no contemplado por el *plan maestro* original, era el centro de convenciones. Los Cabos nunca fue concebido como destino de negocios, pero el recinto se inauguró en 2012, cortesía del presidente Felipe Calderón. Comprometido a celebrar la reunión del G-20 en el mes de junio, el titular del Ejecutivo se portó más ejecutivo que nunca: adjudicó el proyecto sin concurso a la empresa ICA, gestionó recursos para cubrir el enorme déficit de la obra (cuyo costo se disparó al doble), removió a los funcionarios de Fonatur que se atrevieron a sugerir malos manejos y logró que el inmueble se terminara en poco más de seis meses. El Centro G-20, como se le conoce en honor a la reunión inaugural, cuenta con 26 mil metros cuadrados de construcción y capacidad para recibir hasta 6 mil 400 convencionistas. Pero toda esa improvisación tuvo un alto costo: el inmueble es un mastodonte inútil, que permanece cerrado y en franco deterioro la mayor parte del año.

Con todos esos elementos, Los Cabos creció hasta alcanzar un sitio de privilegio en el mapa turístico de México. En 2012, su inventario hotelero sumaba más de 15 mil cuartos, con los cuales disputaba a Puerto Vallarta el tercer lugar nacional, sólo detrás de Cancún y la Riviera Maya.* Ese año su

Fernando Martí

aeropuerto recibió 1 millón 694 mil turistas, colocándose también en el tercer lugar entre los destinos de playa. Más importante aún, el gasto por visitante es el mayor del país, lo mismo que el porcentaje de turismo extranjero.

Pero al año siguiente, Los Cabos fue sometido a la más dura de las pruebas cuando, tras un errático desplazamiento de varios días por el océano Pacífico, los vientos huracanados del huracán *Odile*, con velocidades superiores a 200 kilómetros por hora, asociados a lluvias torrenciales y a una descomunal marejada de tormenta, impactaron el destino la madrugada del 15 de septiembre.

Los daños fueron de consideración. Los ríos se desbordaron, provocando inundaciones en las zonas bajas de ambos poblados. La red eléctrica se colapsó, al desplomarse más de 2 mil postes, dejando sin energía al 92 por ciento de la población. Al fallar el fluido, se paralizó el sistema de distribución de agua potable. Las zonas marginales fueron devastadas, dejando a miles de residentes sin vivienda, sobre todo en la zona de San José del Cabo. E igual que en Cancún, se registró el triste episodio de los saqueos a establecimientos comerciales

La zona turística sufrió de igual manera. Más de 60 hoteles resultaron dañados, la mayoría en sus instalaciones (sobre todo en la zona frontal de las albercas), pero algunos también en su estructura, quedando inoperantes para recibir visitantes en la temporada alta (que allá inicia en octubre, alcanza su máximo en noviembre y diciembre, y luego se prolonga hasta Semana Santa). Muchos paradores cerraron sus puertas por meses, e incluso por un año. Las pérdidas totales, estimadas por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, ascendieron a 12 mil millones de pesos (en ese entonces, unos mil millones de dólares).

*En las estadísticas oficiales, el tercer lugar en capacidad hotelera lo ocupa Acapulco, con 18 mil habitaciones, pero se trata de un inventario degradado, de poca calidad, con un alto porcentaje de alojamientos modestos. Desde hace años, tanto Los Cabos como Puerto Vallarta superan con mucho los números turísticos de Acapulco.



LATITUD 21

Eduardo Albor: “Un movimiento lógico.”



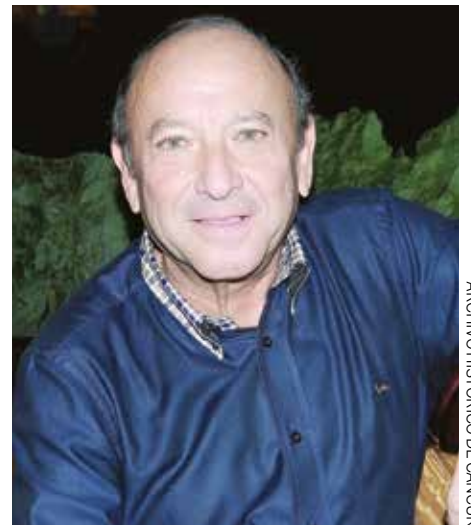
LATITUD 21

Pepe García Villarreal: “La ecuación es perfecta.”



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

Paty de la Peña: “Estamos en pleno auge.”



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

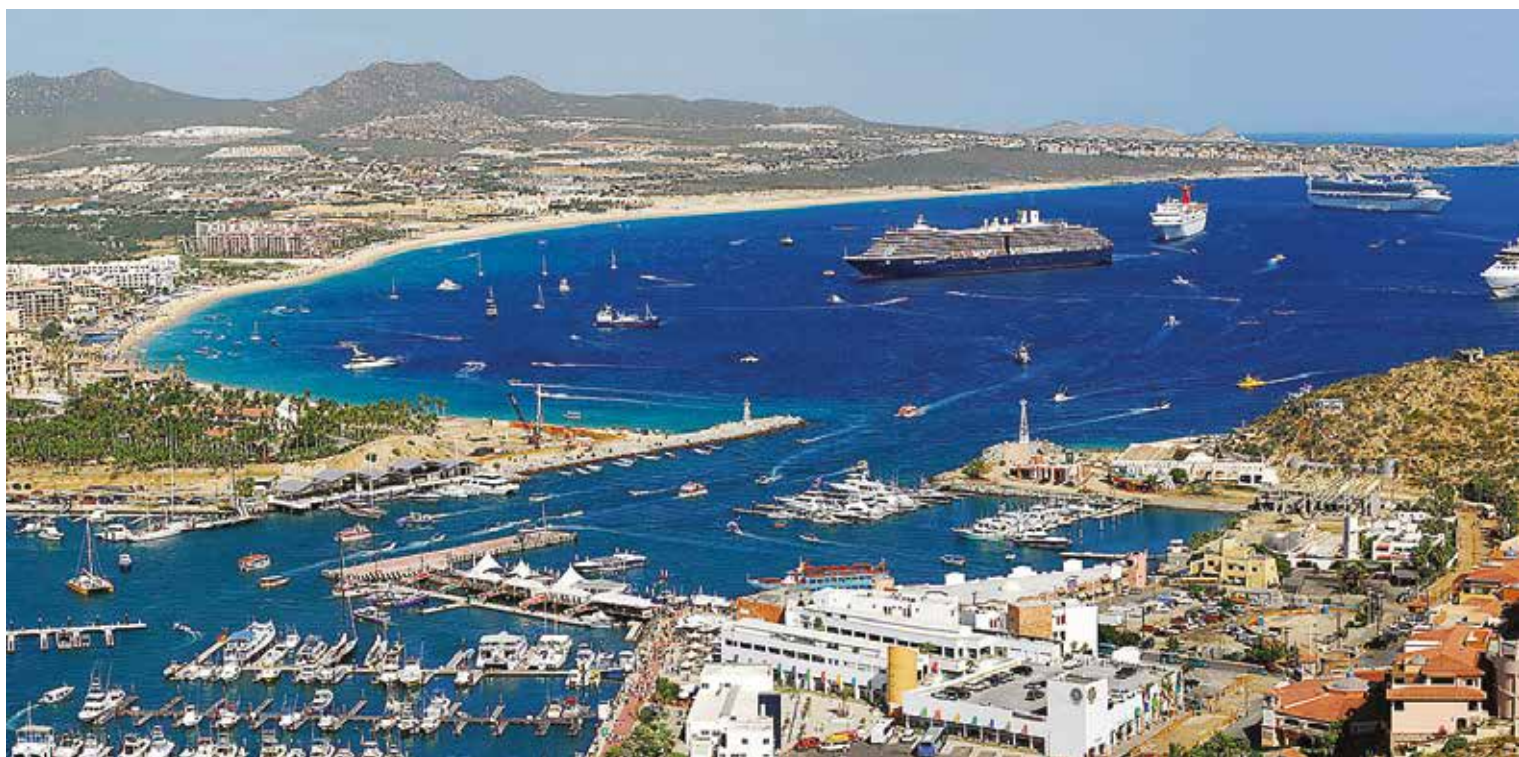
Salvador Vidal: “Una ubicación inmejorable.”

Igual que *Wilma* en Cancún, *Odile* funcionó en Los Cabos como una poda. El gobierno federal puso mucho empeño en la reconstrucción, nombrando coordinadora a la secretaria de Turismo, Claudia Ruiz Massieu, quien durante semanas permaneció en la zona. Los servicios de agua y electricidad fueron restablecidos con prontitud, al tiempo que se retiraban los escombros de construcciones colapsadas y árboles caídos. Casi sin excepción, los hoteles aprovecharon el percance para remodelar, sustituyendo decoraciones y mobiliario. El aeropuerto se modernizó, lo mismo que la carretera costera. En pocos meses, Los Cabos se convirtió en un destino totalmente renovado, que en 2015 volvió a establecer un número récord de visitantes: 1.8 millones.

Desde luego, era difícil que tanto auge pasara desapercibido para los turistas de Cancún, acostumbrados a llevar el liderazgo en su ramo. Los primeros en percatarse, aun antes de *Odile*, fueron las cadenas hoteleras internacionales (Meliá, Dreams, Hilton, Ritz-Carlton), pero pronto se corrió la voz y las firmas locales vieron una posibilidad en el horizonte. Así, desde principios de siglo, algunas empresas originarias de Cancún empezaron a probar suerte en la otra península.

No deja de ser interesante escuchar sus experiencias.

Eduardo Albor, del delfinario Dolphin Discovery: “Fue un movimiento lógico. Hoteles de lujo, buenas ocupaciones, alto gasto promedio: todo sugería que debíamos estar presentes. Buscamos un socio estratégico y lo encontramos rápido: el Grupo Questro, de Sánchez-Navarro. Ellos pusieron la marina, nosotros los delfines, afinamos los detalles y lo echamos a andar. Estamos convencidos que fue un paso en la dirección correcta.”



Salvador Vidal, de Grupo Lorenzillos: “A mí me sugirió la idea José García Coral, de Grupo Ultrafemme. Conseguimos una ubicación inmejorable, un local de 680 metros cuadrados en la marina de Cabo San Lucas, y abrimos Lorenzillo's en 2003. Luego, en 2005, abrimos el Oyster Bar. También tenemos un restaurante de comida veracruzana, el Mocambo. Hemos tenido buenos números, pero ya nos empezó a pegar el esquema que ha degradado Cancún, el todo incluido. El aeropuerto también es un problema, empieza a quedarle chico al destino. Los Cabos ya tiene una problemática compleja.”

Pepe García Villarreal, de Grupo Ultrafemme: “La idea de incursionar en Cabos fue de mi padre, allá por el año 2002, con una pequeña boutique de Ultrajewels. Ahora tenemos un complejo llamado Luxury Avenue, similar al de Cancún, bajo el concepto de *boutique mall*, integrado por 29 firmas de prestigio. La ecuación es perfecta: productos de lujo para turistas de alto ingreso.”

Patricia de la Peña, de Original Resorts: “Los Cabos está en pleno auge. Es el segundo destino nacional en el tema de clubes vacacionales, la oferta de tiempo compartido tiene un estándar muy alto. La pesca deportiva, el golf, y los segmentos románticos, las bodas y las lunas de miel, están muy bien posicionados. Y la Oficina de Visitantes y Convenciones es proactiva, ágil y eficaz. Creo que es un destino con mucho futuro.”

Por lo pronto, tiene mucho presente. Como en el Cancún de los años 90, todo el paisaje está invadido por obras en proceso, por grúas, por andamios, por depósitos de material, por letreros de obra, que ya rebasaron con mucho los límites del proyecto original. Y es ahí donde podría estar el futuro.

En atracción de visitantes extranjeros para destinos de playa, Los Cabos ocupa el tercer lugar nacional, tan sólo detrás de Cancún y Riviera Maya. Los planes para mantener la expansión son ambiciosos.



Concluye Alejandro Morones: “No hay ninguna razón para que Los Cabos no se siga expandiendo. Hacia el oeste, en dirección a Cabo Pulmo, podría seguir el trazo de la carretera costera, cuya fisonomía es muy similar a San José. Y de ahí en adelante hasta La Paz. Incluso, ya hay un desarrollo incipiente en Los Barriles. Del otro lado, Cabo San Lucas puede crecer sobre la costa del Pacífico, hasta el pueblo mágico de Todos Santos. Y de ahí otra vez hasta La Paz, cerrando un circuito turístico de un par de cientos de kilómetros. Es una visión fantástica, que parece inalcanzable, pero el Corredor de Los Cabos también era una visión fantástica cuando arrancamos San José, y hoy es una realidad.”



Pero hay otra cara de la realidad que no tiene presente, ni parece tener futuro: el desarrollo gemelo de Los Cabos, Loreto. Pese a un detallado *plan maestro* (también atado a un crédito del Banco Mundial), pese a intensas campañas de promoción (que incluyeron la construcción de un complejo deportivo para jugar tenis, con nueve canchas y un pequeño estadio, para albergar un Festival Internacional de Tenis, apadrinado por el campeón americano John McEnroe), pese a los esfuerzos de todas y cada una de las administraciones de Fonatur, Loreto simplemente nunca logró despegar.



Colonia de leones marinos, ruidosos habitantes del Mar de Cortés.

ARCHIVO FONATUR



ARCHIVO FONATUR



ARCHIVO FONATUR

Al igual que en el resto de las ciudades turísticas, Fonatur cuidó su producto con esmero: remodeló el poblado de Loreto, trazó la zona hotelera en la bahía de Nopoló, construyó un campo de golf y un aeropuerto, y gestionó conexiones por tierra y por mar. Incluso, a su costo, construyó un hotel de 300 cuartos, en el extremo norte del desarrollo, para luego entregarlo a Nacional Hotelera, que durante los primeros años lo operó como un hotel Presidente.

Aunque es muy frío para nadar, la belleza escénica del Mar de Cortés lo convierte en sitio de privilegio para la navegación, lo mismo a motor que a remo.

Pese a tanto empeño, al menos en el caso de Nopoló, los inversionistas nunca aparecieron. Pero Fonatur tenía, o creía tener, un as bajo la manga: el vaso náutico de Puerto Escondido.* Rodeado por tres pequeñas islas montañosas, que desde el inicio se conectaron mediante rellenos para eliminar las corrientes, Puerto Escondido es un refugio natural de sobradas dimensiones, capaz de albergar, según los cálculos de los expertos, hasta 3 mil embarcaciones de recreo. La porción norte, rodeada de colinas, sugiere la construcción de fraccionamientos panorámicos, pero la mejor parte es la zona sur, una planicie muy protegida de vientos y mareas, idónea para dar cabida a un pueblo náutico.

Con esa idea, Fonatur pensó en recurrir al mejor especialista en la materia: el arquitecto de origen suizo Noldi Schreck, que ya llevaba varios años radicado en México. Poseedor de un currículum impresionante (con obras en media docena de países), creador de estilos y de conceptos (le decían el arquitecto de la Zona Rosa), aclamado por sus pares (Luis Barragán le atribuía la invención del estilo Acapulco), Schreck alcanzó renombre mundial tras persuadir al inversionista español José Banús, propietario de una considerable extensión de tierra en los linderos de Marbella (sobre la Costa del Sol española), de abandonar sus planes para construir una serie de rascacielos hoteleros, y en su lugar, trasplantar ahí un pueblo andaluz, con sus casas blancas y sus techos de teja, conservando en el conjunto una grata escala humana. El resultado, Puerto Banús, se

*Con el propósito de evitar confusiones con el Puerto Escondido de Oaxaca, Fonatur tuvo la intención, en diferentes épocas, de cambiarle el nombre a su ciudad marina, y como posibilidad se manejó Puerto Loreto. Pero al final se impuso la inercia y el nombre original subsistió.



ARCHIVO FONATUR

Los terrenos de Nopoló le fueron intercambiados a ICA por dos lotes en el Cancún moderno. En la gráfica se aprecian las modestas dimensiones del desarrollo logrado por Fonatur.



ARCHIVO FONATUR

Un coqueto puente de madera conecta los hoyos del campo de golf.

convirtió en pocos años en una de las marinas más caras y sofisticadas del mundo.*

De modo que la decisión de encomendarle el proyecto a Schreck era irreproachable, pero a mediados de 1984, antes de cerrar el trato, hizo su aparición un grupo inversionista que parecía caído del cielo. Mixto en su composición (mitad mexicano, mitad francés), avalado por un banco de renombre (Société Générale), respaldado por la adquisición de un swap, el consorcio ofreció comprar todo Puerto Escondido y presentó un portafolio de proyectos muy convincente: la construcción de mil 300 cuartos en tres hoteles (un Concorde, financiado por la propia cadena, más un Intercontinental y un Radisson, con inversiones de Banamex), la apertura de un campo de golf de 18 hoyos diseñado por Jack Nicklaus (antes de que empezara en Los Cabos), un centro deportivo de alto rendimiento (con 15 canchas de tenis) y un spa de clase mundial.

Para cerrar la pinza, el paquete también incluía los servicios de otro urbanista laureado, el arquitecto francés François Spoerry, autor en los 70 de un proyecto náutico portentoso: Port Grimaud. A partir de una zona de pantanos en las cercanías de Saint Tropez, en el corazón de la Riviera Francesa, Spoerry había diseñado un laberinto de islas y de canales, que permitía a cada propietario fondear su embarcación justo frente

*Noldi Schreck radicó en México hasta su muerte, acaecida en Valle de Bravo, en 2009.



a su vivienda, excluyendo la circulación de automóviles, un concepto revolucionario en esa época.

Sobre esas bases de acuerdo, los inversionistas formaron la empresa Desarrollo Integral de Puerto Escondido que, dando muestras de solvencia, le compró a Nacional Hotelera el hotel Presidente, y durante los siguientes años, de la mano de Fonatur, se esmeró con la infraestructura del desarrollo mediante la construcción de un bulevar de acceso de 1.6 kilómetros (muy bien jardinado, al estilo Fonatur), la erección de dos muelles (el principal capaz de recibir yates de 150 pies), la perforación de 15 pozos, la introducción de la red de drenaje, y la edificación de una subestación eléctrica y una repetidora de microondas.

Como parte del paquete, Fonatur se comprometió a construir una planta de tratamiento, a completar las redes de agua y drenaje, y lo más importante, a dragar el canal de acceso hasta una profundidad de 14 metros y a consolidar mediante rellenos las islas que formarían el pueblo náutico, en base a los diseños de Spoerry. Al mismo tiempo, el fondo gestionó con Aerocalifornia que su vuelo entre la Ciudad de México y Los Ángeles efectuara una escala en Loreto, estableciendo así la primera conexión aérea.

Pero todo terminó en un fiasco. Tras el eufórico inicio Fonatur empezó a notar inconsistencias de parte del grupo francés, cuyas aportaciones de efectivo solían retrasarse en demasía, para desesperación de la parte mexicana, que como pudo enfrentó la carga financiera. No pasó mucho tiempo antes que los socios mexicanos se distanciaran de los franceses, luego los franceses se transaron a los mexicanos, luego los mexicanos demandaron a los franceses, y después de litigios eternos, órdenes de aprehensión, embargos trabados y franceses prófugos, los bancos se quedaron con todo. Al final, a un costo astronómico en metálico y devastador en imagen, Fonatur recuperó la propiedad de los terrenos, pero no volvió a tener inversionistas interesados. De acuerdo a cálculos no oficiales, la aventura le costó a Fonatur unos 45 millones de dólares, en tanto la parte privada enterró en el pueblo náutico otros 16 o 17 millones de dólares.

Testigo privilegiado de la debacle fue Alfredo Balli, quien a mediados de los 70 colaboró en Infratur, a principios de los 80 dirigió Nacional Hotelera, y luego se incorporó como socio al grupo inversor: “Fue una

Un vaso náutico, rodeado de montañas, protegido de los vientos y de las corrientes, muestra la fisonomía de Puerto Escondido. Era muy razonable proyectar ahí una marina de grandes dimensiones.



WIKIPEDIA



BESTHOLIDAY.COM

El diseño de Puerto Escondido, que estuvo a punto de llamarse Puerto Loreto, se inspiró en dos proyectos europeos muy exitosos: Puerto Banús, en Andalucía, y Port Grimaud, en la Riviera Francesa.

historia muy triste. El daño que se le infligió a Puerto Escondido tal vez resulte irreparable.”

La siguiente oportunidad de Loreto tuvo lugar a la vuelta del siglo, con la aparición de un consorcio americano, *The Trust for Sustainable Development*, TSD, quienes ofrecieron comprar casi toda la bahía de Nopoló, con la intención de construir un pequeño poblado para profesionistas retirados. El proyecto, denominado *Loreto Bay*, preveía la construcción de 4 mil 500 residencias y mil cuartos de hotel, más un campo de golf, más una clínica de salud, más una marina, más un spa, con una inversión estimada en mil 200 millones de dólares, dividida en varias etapas, que culminarían en el año 2018.

Al arranque, dando muestra de solvencia, TSD le compró a Fonatur el campo de golf y el único hotel de la plaza, un inmueble de 155 habitaciones, construido por el fondo para remplazar la oferta del Presidente, e inaugurado en 2002, bajo la franquicia Camino Real. De nueva cuenta, Fonatur volvió a gestionar vuelos al destino (esta vez, Continental, Alaska Airlines y Aeroméxico).

Sin retrasos graves, TSD inició la edificación del poblado, construyendo entre 300 y 500 residencias por año, avalado por un fondo de pensio-



nes canadiense, y en la siguiente fase, por City Bank. Con ese respaldo, lograron vender 250 millones de dólares a compradores de segunda residencia, y el conjunto sumó algo más de mil llaves turísticas, de lejos el desarrollo más notable de Loreto. La gestión parecía sólida, pero resultó frágil: TSD no pudo soportar la crisis hipotecaria del 2008, y se declaró en quiebra. Ahora nadie se transó a nadie, pero el resultado fue idéntico: los bancos se quedaron con todo.

Fonatur invirtió algunos miles de millones de pesos en un proyecto que finalmente no cuajó.

Esa historia no acabó ahí: en 2010, la inmobiliaria Homex, en alianza estratégica con Viva Aerobús, adquirió de Citigroup la totalidad de Loreto Bay. Eso dio pie al anuncio de una nueva resurrección de Loreto, esta vez liderada por el mandamás de Homex, Eustaquio de Nicolás, un personaje que en Cancún dejó muy mal sabor de boca por el anuncio de un proyecto fantasmal, Las Villas de México. El resultado fue otro fiasco. Nicolás incumplió, City Bank se volvió a quedar con todo, y al final adquirió el poblado el multimillonario Carlos Slim, quien lo mantiene sin entusiasmo ni interés, una más en la interminable lista de propiedades inmobiliarias del magnate.

Otro eslabón de esa cadena de ilusiones tuvo su inicio en 2006, cuando el consorcio Villa Group anunció un proyecto para edificar 2 mil 200 villas turísticas, más un campo de golf, más un centro comercial, más un spa, más un hotel, con una inversión de 600 millones de dólares. Con el retraso de rigor, al menos en este caso los propietarios (Owen Perry, Fernando González y Luz María Torre) demostraron seriedad al terminar el primer complejo, Villas del Palmar, con pocos cientos de habitaciones y un aspecto muy similar al que construyeron en fecha reciente en Cancún, por los rumbos de Punta Sam.

Desde luego, ese proyecto solitario no será suficiente para reactivar Loreto, o al menos, para tener la ilusión de recuperar parte de lo perdido. En sus casi 40 años de existencia, según sus propios números, Fonatur ha invertido en Loreto la friolera de 4 mil 500 millones de pesos, que no se corresponden con la realidad del destino: menos de 500 habitaciones hoteleras, un millar de condominios, la ocupación más baja del país, un aeropuerto desierto (ni siquiera Viva Aerobús está volando), un vaso náutico inútil, y sobre todo, la ausencia de perspectivas a futuro.

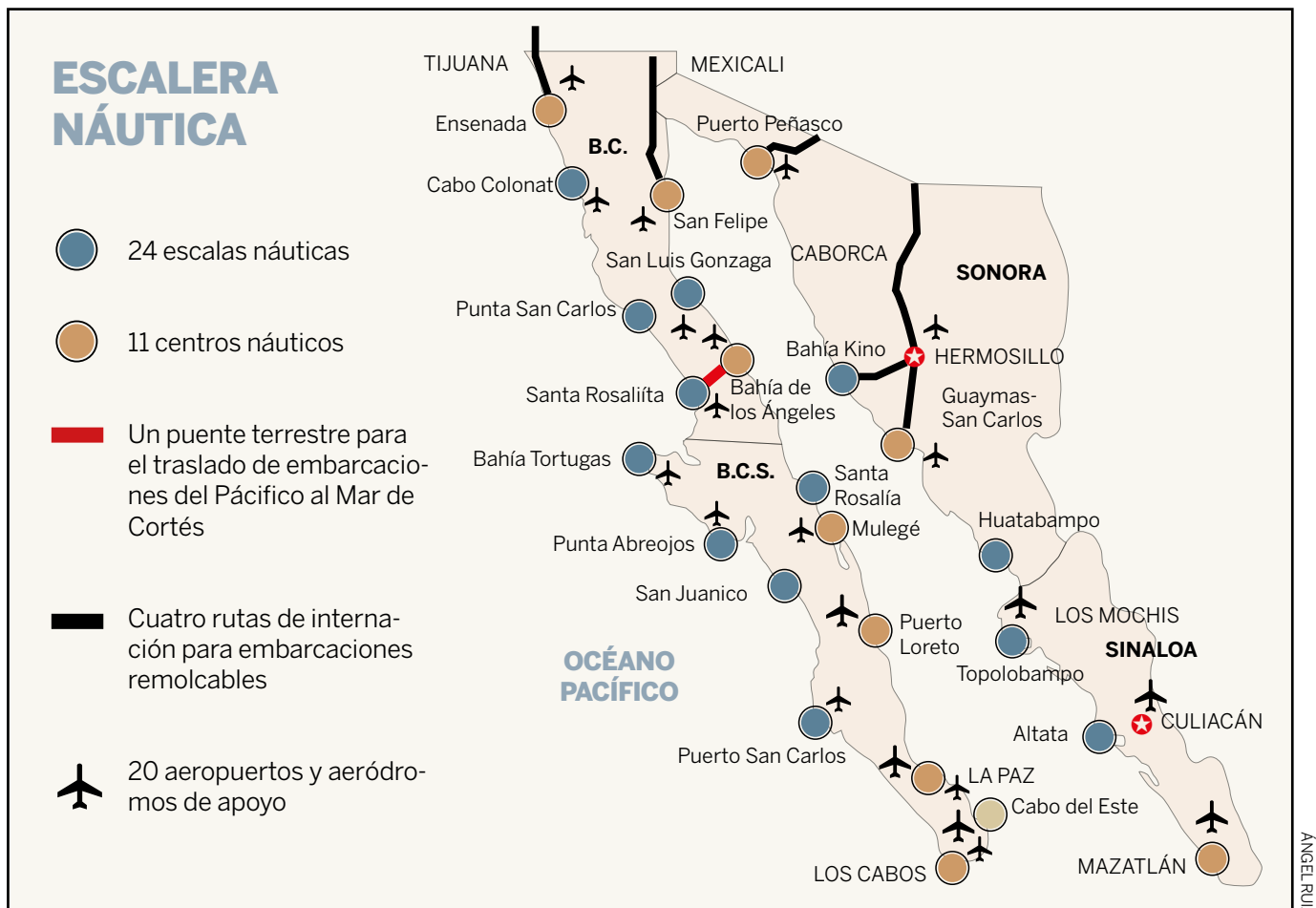
Loreto, alguna vez capital de las Californias, no ha podido encontrar la fórmula para recuperar las glorias perdidas.



Fonatur emprendió al inicio del siglo el proyecto náutico más ambicioso en la historia del país. Por desgracia, al siguiente sexenio le dieron carpetazo.

La montaña de billetes que Fonatur ha ido enterrando en el proyecto Loreto a lo largo de cuatro décadas no incluye, por lo demás, la inversión destinada (y celosamente reservada, como secreto de Estado) al proyecto regional más complicado emprendido por el fondo en la otra península: la Escalera Náutica.

La idea, dotar a la península de muchas paradas náuticas situadas a distancias razonables, de modo que las miles de embarcaciones de recreo





ARCHIVO FONATUR

ARCHIVO FONATUR

que existen en California la puedan navegar con comodidad, ya tenía muchos años en el cajón de los pendientes. Siendo secretario del ramo, Guillermo Rossell había ordenado hacer un estudio de factibilidad, pero los resultados no fueron convincentes. Y en el 88, al editar Fonatur el libro *Ciudades Turísticas. Una estrategia mexicana de desarrollo*, el capítulo dedicado a Loreto llevaba un subtítulo inequívoco: *Primer peldaño de la Escalera Náutica*.

Recuerda Alfredo Balli: “Parece que la propuesta original era del arquitecto Carlos Lazo. Cuando la revisamos, a mediados de los 70, nos pareció una idea descabellada. Requería una millonada en infraestructura, y era difícil que tuviera éxito. La pregunta clave era qué tantos barcos iban a navegar desde San Diego hasta Cabo San Lucas, un trayecto de mil 200 kilómetros de mar bravío, para luego disfrutar del Mar de Cortés. Yo creo que muy pocos.”

Pero en el año 2000, contra viento y marea, John McCarthy convenció al presidente Fox de la bondad de la idea: “No se trata de que vengan y luego se vayan. Se trata de que puedan venir, incluso por tierra, de que puedan dejar sus barcos por largas temporadas, e incluso para siempre. Los propietarios de muchas embarcaciones de recreo viven lejos, los usan sólo por temporadas. Lo que se requiere es dotar al Mar de Cortés de instalaciones, de marinas, de fondeaderos, de gasolineras, de pequeños hoteles. En una palabra, hacerlo navegable”.

El proyecto de McCarthy era en extremo ambicioso. Por principio, incluía la participación de cinco estados de la República (Sonora, Sinaloa, Nayarit, y las dos Bajas), y la puesta a punto de 24 escalas náuticas, con muy diversos grados de dificultad, pues la lista incluía puertos hechos y derechos (Ensenada, Cabo San Lucas, Mazatlán, Topolobampo), marinas ya existentes (Fidepaz y Palmilla, en La Paz; San Carlos, en Guaymas), un pueblo náutico en construcción (Puerto Escondido, en Loreto), muelles de diverso calibre (San Felipe, Santa Rosalía, San Quintín), y parajes solitarios, donde habría que arrancar desde cero. Para cerrar la pinza, el proyecto también contemplaba una carretera de Santa Rosalita (en el Pacífico) hasta Bahía de Los Ángeles (en el Golfo), atravesando

Puerto Peñasco / Mazatlán.



ARCHIVO FONATUR



ARCHIVO FONATUR

Guaymas / San Blas.

la sierra en la parte media de la península, para acarrear los yates en remolques y evitarles la vuelta hasta Cabo San Lucas.

Relata McCarthy: “A lo primero que me tuve que enfrentar fue al ritmo burocrático. Yo venía de la IP, donde las cosas se hacen y ya. En el gobierno tienen otros tiempos, no hay ninguna prisa. Y todo requiere autorización. Sacar cada permiso era un auténtico calvario.”

El caso más complicado fueron las manifestaciones de impacto ambiental, las famosas *mías*: “Eran más de 25 sitios y sobre cada uno se elaboraron expedientes kilométricos. Eso condicionaba cada punto del recorrido. Tan pronto salía una *mía* nos poníamos a construir, pero salían en desorden, sin seguir una secuencia. Y las *mías* eran complicadas porque las escalas eran más que simples marinas, eran proyectos integrales que buscaban generar valor en esa región del país, y capitalizar la infraestructura existente, que en muchos casos estaba desatendida o abandonada.”

Para colmo, la autoridad ambiental se negó a expedir permisos regionales, incluso cuando lo sugería el sentido común. El caso más dramático fue el *punte terrestre*, la carretera que unía Santa Rosalía con Bahía de los Ángeles, en donde salió la *mía* para el muelle del Pacífico y salió la *mía* de la carretera, pero nunca salió la *mía* para el muelle del Mar de Cortés. Así que se construyó el primer muelle, se terminó la carretera, pero son inútiles porque no llevan a ningún lado.

Otras inversiones tuvieron un desenlace más sensato. En Santa Rosalía, un pueblo minero de origen francés, con algunos edificios atribuidos a la autoría de Gustave Eiffel (el constructor de la torre), la remodelación incluyó el centro histórico del poblado, el hotel de estilo *art nouveau*, la presidencia municipal, y desde luego, el malecón.

De nuevo McCarthy: “Lo mismo hicimos en San Felipe, en Puerto Peñasco, los dejamos muy bien. Y un logro mayor fue San Blas, en Nayarit. Ese lugar cambió por completo, y es muy satisfactorio decirlo, porque le cambias la vida a la gente. En total, logramos terminar diez escalas, a distancias razonables y seguras. Dejamos una escalera inconclusa, pero ya funcional.”

McCarthy está convencido que ese tipo de proyectos sólo se pueden generar desde el gobierno. Pronto descubriría lo que significa hacerlos contra el gobierno, pues a mitad de sexenio cambió la cabeza de Sectur (jefe nominal de Fonatur), y un granado fuego amigo se dejó sentir contra la dependencia. Al nuevo titular, Rodolfo Elizondo, no le gustaba la Escalera Náutica, o más bien, no le gustaba John McCarthy. Así que hizo lo posible por someterlo primero, por estorbarlo después, y por despedirlo, siempre. McCarthy logró sortear la andanada, merced a su relación personal con el presidente Fox, pero no hay duda que las rencillas entre ambos personajes mermaron el crecimiento de los peldaños náuticos.



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

**El emprendedor
John McCarthy.**

Nunca se sabrá a ciencia cierta si la Escalera Náutica hubiera funcionado a plenitud, pues a la vuelta del sexenio, ratificado en su puesto Rodolfo Elizondo (por Felipe Calderón), lo primero que hizo fue cancelar el proyecto. Ahora en su papel de consultor de la industria, ofrece su versión de los hechos: “Había muchas opiniones en contra y decidimos no seguir adelante. Más tarde le pedí al director de Fonatur, Miguel Gómez Mont, que tratara de vender las instalaciones de la escalera a los particulares. Ninguno mostró interés, no tuvimos una sola oferta. Qué mejor prueba de que ese proyecto nunca sería rentable”.

Como en política nada es para siempre, es probable que algún día se vuelva a anunciar, con bombo y platillo, el relanzamiento de la Escalera Náutica. Y de seguro, más temprano que tarde, se volverá a anunciar el de Loreto. Baja California Sur, la otra península, no tiene más opciones de desarrollo que el turismo (por lo menos a la vista). Y requerirá de esos mega-proyectos, o de otros, para seguir figurando en el mapa turístico del mundo.

La resurrección de Loreto, y de la Escalera Náutica, sólo es cuestión de tiempo... ●