



Gaceta Ecológica

ISSN: 1405-2849

[gaceta@ine.gob.mx](mailto:gaceta@ine.gob.mx)

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos  
Naturales  
México

Buenas prácticas de manejo de marinas en Baja California Sur. Un instrumento de planeación  
participativa para la regulación voluntaria

Gaceta Ecológica, núm. 73, octubre-diciembre, 2004, pp. 63-70

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales  
Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53907306>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en [redalyc.org](http://redalyc.org)

[redalyc.org](http://redalyc.org)

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

# Buenas prácticas de manejo de marinas en Baja California Sur. Un instrumento de planeación participativa para la regulación voluntaria

CONSERVACIÓN DEL TERRITORIO INSULAR MEXICANO, A.C.



## CONTEXTO DE DESARROLLO REGIONAL

El desarrollo en la región del Golfo de California ha tenido como sustento su capital natural: la pesca, la agricultura y el turismo. Durante los últimos diez años múltiples actores (gobiernos federal, estatales y municipales, instituciones académicas, organizaciones civiles de todo tipo, y más recientemente una decidida participación de los empresarios) han coordinado diversos esfuerzos para planear y definir las estrategias de uso, manejo y conservación de los recursos

naturales. Entre ellos destacan el Ordenamiento Ecológico Marino Regional del Golfo de California; los del establecimiento de ordenamientos locales y costeros; Áreas Naturales Protegidas (ANP) como la Reserva de la Biosfera del Alto Golfo y Delta del Río Colorado y los parques nacionales de Bahía de Loreto y Cabo Pulmo; la recategorización de la Zona de Reserva y Refugio de Aves Migratorias y Fauna Silvestre Islas del Golfo de California como un Área de Protección de Flora y Fauna; la elaboración de los programas de manejo de estas áreas protegidas y en

el caso de las islas, programas de manejo locales de complejos insulares. Las organizaciones civiles y las administraciones de las ANP desarrollan y participan en programas de educación ambiental y otras acciones enfocadas a resolver e incidir en actividades como la pesca y el turismo. Además, la región requiere que las actividades de desarrollo social y económico sean redituables en el largo plazo en armonía con el aprovechamiento equilibrado de los recursos naturales.

A partir del año 2001 las marinas en México, y en específico en el noroeste del país, atrajeron la atención de diferentes sectores de la sociedad, debido a la promoción del gobierno federal por desarrollar el concepto turístico más ambicioso desde la fundación de Cancún durante la década de 1970. La propuesta de desarrollo de 22 escalas náuticas fijas y cinco móviles, comprende cinco estados costeros: Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y Nayarit, y abarca 18 municipios donde se planea proporcionar los servicios básicos de abrigo, descanso, abastecimiento de alimentos, combustible y reparación que requieren los visitantes náuticos en sus travesías.

Las estimaciones del número de usuarios de las escalas y los sitios donde estas se establecerán causaron gran inquietud por las expectativas de crecimiento del sector en un mediano plazo, por lo que se analizaron los impactos sociales y ambientales que provocará su desarrollo en comparación con las proyecciones económicas esperadas. En 2002 la firma EDAW analizó los datos propuestos por FONATUR, promotor de este desarrollo regional, y encontró que existe una sobre estimación del potencial de atracción de 474%. Para el 2014 el gobierno ha proyectado un total de 26,493 espacios de embarcaciones mientras que EDAW define una demanda de 5,585 (Aguirre 2002). Esto ha dando lugar a una serie de actividades de revisión de las diferentes versiones de la propuesta por parte de grupos de la sociedad civil que velan por que el desarrollo se lleve a cabo en condiciones aceptables de

impacto ambiental. Por esta razón la Alianza de Organizaciones Civiles para la Sustentabilidad del Noroeste Costero Mexicano (ALCOSTA), impulsó el desarrollo de la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) en su modalidad regional.

Ante la seriedad de las demandas, FONATUR ha escuchado la opinión de numerosos grupos ambientalistas y de instituciones gubernamentales y académicas para rediseñar el concepto de desarrollo y elaborar un extenso estudio para tratar de cubrir los requerimientos de la mencionada MIA, solicitada por la SEMARNAT. Esta última decidió aprobar el manifiesto a fines de 2003, con 18 recomendaciones. La MIA del Plan Maestro de Escalas Náuticas Singlar es un documento que básicamente evalúa los impactos ambientales desde el punto de vista de la navegación, pero no de cada uno de los sitios donde se desarrollarán los proyectos, dado que estos aún no existen.

#### **PLANEACIÓN PARTICIPATIVA**

A finales de 2001, Conservación del Territorio Insular Mexicano (ISLA) A.C., visualiza el contexto económico y político en el que se desarrolla la propuesta de las Escalas Náuticas Singlar que contempla la tercera parte de las escalas en el estado de Baja California Sur, por lo que en 2002 propone a través de un ejercicio de visión regional, ejecutar el proyecto Plan Maestro de Marinas de La Paz, B.C.S.,<sup>1</sup> el cual, mediante la metodología de planeación participativa, involucra a los diferentes actores del sector marinas en los procesos de planeación y desarrollo de políticas ambientales para construir criterios que fortalezcan la toma de decisiones. Las acciones a desarrollar son: las buenas prácticas de manejo de las marinas y el establecimiento de los criterios de selección de sitio. Actividades que mediante una planeación en la que participan todos los actores del sector náutico local, proporcionarán elementos de juicio y criterios como instrumentos de regulación voluntaria.

Para el desarrollo del proyecto se incorporaron como asesores el Centro de Recursos Costeros de la Universidad de Rhode Island (CRC/URI) y al Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A.C. (CEMDA), por su conocimiento regional, su experiencia tanto en aspectos jurídicos como en el diseño y planeación de instalaciones portuarias bajo las políticas de buenas prácticas de manejo. Se inició el proyecto con la elaboración de un diagnóstico del estado de las marinas en La Paz, para lo que fue necesario entrevistar y aplicar encuestas a los dueños y gerentes de las marinas. La información obtenida sirvió de base para estructurar la estrategia de trabajo que incluye las acciones, los actores, los escenarios y las estrategias de prevención pacífica de conflictos ambientales. Dentro del ámbito de aplicación del proyecto se contempló incluir a Loreto como una de las escalas náuticas, por lo que se entrevistó a algunos de los actores de ese poblado y se visitó el proyecto de Puerto Escondido. Posteriormente se analizó el caso de Loreto y se decidió que, por el momento, se dejaría pendiente, ya que sólo existe una marina y está inconclusa, y así centrar el esfuerzo en el ejercicio de La Paz, donde las marinas están en diferentes etapas de desarrollo: selección de sitio planeación, diseño y construcción y operación.

Una vez que se contó con el diagnóstico de las marinas de La Paz se convocó a una primera reunión plenaria con los dueños y gerentes de las marinas, con representantes de los gobiernos federal, estatal y municipal, la dirección de la Administración Portuaria Integral S.A. de C.V., investigadores, organizaciones civiles y usuarios relacionados a la actividad turístico-náutica, mediante la cual se informó del objeto, los alcances y productos del proyecto y se enriqueció la información base del diagnóstico para estructurar el programa de trabajo. Asimismo, los participantes decidieron conformarse como el Grupo de Trabajo de Marinas de La Paz (GTM).<sup>2</sup>

La gran oportunidad de integrar el grupo multidisciplinario de trabajo de marinas, preocupado por el reto de fortalecer la visión desde los puntos de vista técnico, legal, ambiental, social y económico, contribuye a fortalecer no sólo la toma de decisiones sino a la construcción de las buenas prácticas de manejo que reflejan tanto las necesidades como las oportunidades del sector con acciones acordadas y dan certidumbre al manejo sustentable de los recursos costeros de la región.

El Grupo de Trabajo de Marinas de La Paz (GTM), integrado por más de 30 participantes, tuvo sus primeras reuniones para desarrollar las Buenas Prácticas de Manejo de Marinas, donde surgió la necesidad de conocer la propuesta de norma oficial mexicana que regule las actividades de las marinas. Se inició la gestión con la Dirección de Fomento Ambiental del Transporte y Turismo de la SEMARNAT, para conocer la propuesta de NOM-ECOL-134-Marinas Turísticas. El grupo convocó a reunión para que dicha secretaría presentara la propuesta, al mismo tiempo que se expusieron los motivos del proyecto que desarrolla el (GTM) en La Paz. Como resultado, se reconoció el valor de contar con el conocimiento y la experiencia de los integrantes del grupo multidisciplinario, que analiza, discute y aporta elementos en torno a la actividad de las marinas. Entre los acuerdos tomados se decidió invitar al GTM a participar como parte del Grupo de Trabajo de Turismo de la SEMARNAT, el cual construye la propuesta de norma ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización, y se vio la necesidad de desarrollar un taller para analizar las alternativas de regulación de las marinas. La SEMARNAT proporcionó al GTM la propuesta de la norma para su revisión y se le invitó formalmente a acreditarse dentro del Comité Nacional de Normalización.

El GTM sostuvo varias reuniones para discutir y proponer comentarios a la propuesta de norma, que posteriormente se enviaron a la SEMARNAT y se recibió



de su parte la invitación para participar en la reunión del Grupo de Trabajo de Turismo. El GTM designó un representante. Tanto en los comentarios enviados a la SEMARNAT como durante la reunión, el GTM manifestó entre otras cosas, que el título de la norma versa de las marinas e instalaciones portuarias, mientras que en el interior de la norma sólo hace referencia a las marinas. Otro de los puntos que el GTM revisó con mucho cuidado fue el cuadro en el que se mencionan una serie de medidas que debe cumplir el promovente para el desarrollo de una nueva marina, mismo que carecía de sustento técnico y jurídico, y que si se aplicara a las instalaciones portuarias según el título, daría como resultado una parálisis a las nuevas propuestas de los puertos en México. A partir de esta reunión se decidió revisar el sustento de la norma y analizar el ámbito de aplicación, que podría quedar en una propuesta para marinas e instalaciones portuarias turístico-recreativas y una para las instalaciones portuarias comerciales. Por esta ra-

zón, la SEMARNAT le solicitó a la Universidad Nacional Autónoma (UNAM) de México elaborar el estudio que justificara la elaboración de la norma. Durante más de un año se suspendieron las reuniones del Grupo de Trabajo de Turismo, hasta que la UNAM entregó los resultados de su estudio.

Paralelamente, el GTM se reunió en distintas ocasiones para definir los temas a tratar en el taller y la organización del mismo. Los días 27 y 28 de enero de 2003 se realizó el Taller de Análisis de Alternativas para la Regulación de Instalaciones Portuarias Turísticas en la Bahía de La Paz. La metodología empleada para obtener los resultados fue la de proporcionar información base por medio de conferencias del contexto jurídico que rige a la actividad de las marinas y de las buenas prácticas de las marinas como sustento para analizar su regulación; posteriormente se formaron tres grupos de trabajo para balancear los sectores que representan los asistentes y hacer cada grupo lo más homogéneo posible.

Como resultado del taller se obtuvo un documento que incluye un listado de actividades que se considera tanto para la selección de sitio; el diseño y construcción y la operación de las marinas desde las situaciones de contexto, pasando por procesos, sistemas, información e infraestructura; actitudes, conductas y desempeño que deberá fomentar la norma y finalmente, los síntomas visibles o efectos. También una sección de recomendaciones y como anexo el árbol de problemas.

El reporte del taller se puso a disposición de la SEMARNAT como insumo para incorporar a la norma. Al mismo tiempo, la Dirección de Turismo de la SEMARNAT le comunicó a ISLA, A.C., que se debería de replantear la solicitud de pertenecer al Grupo de Trabajo de Turismo que revisa la norma, ya que al no estar constituido formalmente el GTM y por no contar con representación nacional, se requirió que esta ONG, como organización coordinadora del proyecto de Buenas Prácticas de Manejo de Marinas de la Paz, tuviera la

representación del GTM y se acreditase para formar parte del grupo de turismo. ISLA, A.C., realizó los arreglos necesarios y sustentó la solicitud con las firmas de los integrantes del GTM. Se entregó toda la información en la Coordinación del Subcomité IV de Fomento Ambiental Urbano y Turístico de la SEMARNAT, y se tuvieron reuniones con este fin.

En el contexto de la propuesta de desarrollo de las Escalas Náuticas Singlar, en enero del 2003 se realizó una reunión en la Ciudad de México donde se presentaron los resultados del estudio de factibilidad económica del Proyecto Plan Maestro de Escalas Náuticas realizado por EDAW.

Durante los siguientes meses del 2003 el GTM se abocó a construir el documento de las buenas prácticas, para lo cual se realizó un análisis de los diferentes ejemplos de buenas prácticas y guías de marinas limpias en varios países del mundo. Uno de los participantes del grupo, el señor Eduardo Vergara, en aquel momento gerente de una de las marinas de La Paz, elaboró un resumen de lo que, desde su experiencia, se consideró como buenas prácticas de manejo y que en gran medida sirvió de base para elaborar el primer documento. Finalmente se tomó el reporte del Taller de Análisis de Alternativas de Regulación de las Instalaciones Portuarias de la Bahía de La Paz.

Con todos estos elementos se elaboró un primer borrador de las buenas prácticas y se realizó una visita con el equipo de asesores del Centro de Recursos Costeros de la Universidad de Rhode Island, quienes han participado en el desarrollo del proyecto desde su inicio. Con el equipo de Rhode Island se discutieron los elementos con los que se contaba para construir el documento de buenas prácticas y aportaron la compilación de documentos de buenas prácticas de marinas en los Estados Unidos para fortalecer los elementos del documento de La Paz. Así, ISLA se dio a la tarea de proponer una estructura de documento y obtener un primer borrador que incor-

porara todos los elementos que aplican para el ejercicio de Baja California Sur. El documento se presentó al grupo y mediante otra intensa serie de reuniones con Daniel Shroyer, Gerente de la Marina La Paz y algunos de los miembros del grupo, se obtuvo el segundo borrador, el cual nuevamente se presentó a todo el GTM y se propuso que la próxima revisión se realizara mediante una sesión de trabajo de todo un día. Reunión que fue necesario cubrirla con dos días de trabajo, por la intensa participación del grupo.

Actualmente el documento se ha afinado en los últimos detalles y fue publicado por el Instituto Nacional de Ecología de la SEMARNAT.

En noviembre de 2003, la SEMARNAT convocó a ALCOSTA a reunión para exponer y analizar los resultados de la consulta pública de la revisión de la Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad Regional y se solicitó a ISLA, A.C., presentar el desarrollo de las Buenas prácticas de manejo de marinas de La Paz como un ejercicio de planeación participativa local, cuyos resultados se emplean para la construcción de la NOM-134-SEMARNAT-2003, con lo que el secretario de medio ambiente y recursos naturales solicitó restablecer las reuniones de construcción de la norma y la acreditación de ISLA, A.C. ante el grupo de trabajo de turismo, mencionando que este tipo de ejercicios participativos de planeación se requerían para fortalecer los criterios de regulación, ya que la Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad Regional no puede llevar toda la carga. Es importante hacer mención que la MIA Regional y las particulares que se deriven del proyecto no representan una política de regulación de la actividad náutico-recreativa, sino que sólo atienden a los posibles impactos ambientales que se puedan derivar de la ejecución del proyecto, por lo que resultó de gran importancia continuar incorporando la experiencia y conocimiento del grupo interdisciplinario de La Paz en la construcción de la NOM-134-SEMARNAT-2003, que sí es una política de regulación de la actividad.

A principios del 2004 se realizaron varias reuniones de ISLA, A.C. con la Dirección de Turismo para intercambiar información acerca de los avances de ambas partes y acordar el seguimiento para fortalecer los criterios para continuar colaborando en la construcción de la norma. El Grupo de Trabajo de Turismo reanudó sus actividades con la sexta reunión donde se presentó la nueva propuesta de la norma, que incluyó los criterios emitidos como resultado del estudio de la UNAM, propuesta que cada uno de los integrantes del grupo recibió para su análisis y comentarios, por lo que una vez más el GTM de La Paz se reunió para su discusión y entregó los comentarios para exponer y acordar en la próxima reunión de turismo de la SEMARNAT, donde la UNAM presentó parte de los resultados del estudio. Además en esta reunión se anunció la moratoria de regulación por parte del gobierno federal por un año, que presentó el presidente el 22 de abril de 2004. El grupo acordó que la propuesta de la NOM-134, quedaría pendiente durante la vigencia de la moratoria, pero dado los grandes avances del grupo en la construcción de la norma, se continuaría trabajando en la NMX de Marinas Turísticas de carácter voluntario, usando como base las Buenas prácticas de manejo de marinas de La Paz, como instrumento voluntario de regulación. Asimismo, ISLA, A.C. puso a disposición del grupo el documento de buenas prácticas para su revisión y adaptación a la NMX de Marinas Turísticas. La Dirección de Turismo realizó una propuesta que se discutió nuevamente en el marco de la reunión del Grupo de Trabajo de Turismo para quedar integrada una primera propuesta de NMX de Marinas Turísticas.

Cabe destacar que en los meses de agosto y septiembre de 2003 se presentaron consecutivamente los eventos meteorológicos Ignacio y Marty, ambos de gran magnitud, que dejaron como resultado la destrucción de dos de las marinas que más activamente participan en el grupo de trabajo y por lo que ha sido necesario su reconstrucción usando como

elementos su propia experiencia, e incorporando además los elementos de las buenas prácticas desarrollados por el GTM.

Resulta necesario manifestar el interés y la participación que los empresarios involucrados en el proceso han tenido para asistir a las reuniones que continuamente se realizan, ya que consideran que las Buenas prácticas de manejo de marinas es un documento que fortalece al sector y proporciona oportunidades de competitividad en el contexto de que cada una de ellas tiene características únicas.

Adicionalmente, el proceso de La Paz sirvió de sustento para fortalecer las gestiones regionales y nacionales y consolidar los trabajos que se inician en el Puerto de San Felipe, donde se replica el proceso para obtener las Buenas prácticas de manejo de las instalaciones portuarias en el contexto de planeación participativa para la regulación voluntaria de actividades marítimas asociadas a la Reserva de la Biosfera del Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado. Por otro lado, el ejercicio de La Paz también ha facilitado el desarrollo de las Buenas prácticas de manejo en operación de marinas, que promueve la Asociación Mexicana de Marinas Turísticas, A.C.

#### **LECCIONES APRENDIDAS**

Entre las lecciones que se desprenden de esta experiencia podemos destacar:

- El haber logrado la participación de todos los actores en el proceso de planeación participativa y su consenso a lo largo de más de 20 reuniones en dos años de trabajo.
- La participación de los diferentes actores en el proceso de planeación de La Paz ha permitido mostrar a escala nacional cómo un ejercicio local puede representar solidez en los criterios técnicos y operativos sustentados en la legislación

aplicable para la construcción de los instrumentos de regulación.

- El hecho de ser un grupo multidisciplinario conformado, entre otros integrantes, por las diferentes instancias gubernamentales federal, estatal y municipal que trabajan para administrar y regular las actividades relacionadas al sector marinas, lo convierte en un proceso susceptible a cambios y modificaciones.
- La propuesta de planeación participativa para el desarrollo de las Buenas prácticas de manejo de marinas y la construcción de la NOM-134 muestra el cómo es posible unir los esfuerzos y experiencias para fortalecer los criterios que regulen la actividad náutica bajo la perspectiva transversal de la sustentabilidad.
- El proceso de planeación participativa es un ejercicio que ha mostrado su capacidad de prevenir conflictos ambientales.

## CONCLUSIONES

El Grupo Multidisciplinario de Trabajo de Marinas de La Paz afrontó el reto de fortalecer la visión, manejo y la toma de decisiones en torno a las marinas desde los puntos de vista técnico, legal, social y económico, considerando al medio ambiente como eje transversal, con lo que se contribuye a fortalecer los criterios para la toma de decisiones. La elaboración de las Buenas prácticas de manejo de marinas reflejan tanto las necesidades como las oportunidades del sector con acciones acordadas y dan certidumbre para el manejo sustentable del sector y de los recursos costeros de la región.

La información generada por el GTM mediante el Taller de Análisis de Alternativas de Regulación de Instalaciones Portuarias Turísticas de La Paz y las Buenas Prácticas de Manejo de las Marinas de La Paz han servido para consolidar las propuestas de regulación nacional NOM-134-SEMARNAT-2003 y la NMX

de Marinas Turísticas que permitirán fortalecer los criterios de sustentabilidad en el desarrollo de la industria turística náutico-recreativa.

El valor de contar con el Grupo de Trabajo de Marinas de La Paz ha permitido tener credibilidad y ser ejemplo de trabajo conjunto en las actividades locales.

## AGRADECIMIENTOS

Los autores desean manifestar su agradecimiento a todos los participantes del Grupo de Trabajo de Marinas de La Paz por su continua participación en las reuniones que nos han conducido a obtener el Manual de las Buenas prácticas de manejo de marinas de La Paz, así como la importancia de participar dentro del Grupo de Trabajo de Turismo del Comité Consultivo Nacional de Normalización que lleva a cabo la revisión de la NOM-134-SEMARNAT-2003 y la NMX de Marinas Turísticas. Asimismo, agradece a las fundaciones The David and Lucile Packard Foundation por el apoyo al proyecto Plan Maestro de Marinas y al World Wildlife Fund por el Programa de Participación Social para el Fortalecimiento de Instrumentos de Política Ambiental Para Marinas Turísticas en el Golfo de California. Al Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A.C. y al Centro de Recursos Costeros de la Universidad de Rhode Island, quienes han contribuido técnica y profesionalmente al desarrollo del proyecto y a la vez han recibido recursos de fundaciones permitiendo darle seguimiento al proyecto en sus diferentes etapas y actividades. Finalmente agradecemos la confianza en el proyecto de las autoridades gubernamentales y su continuo apoyo y seguimiento para concretarlo.

## NOTAS

1. Para el desarrollo de las Buenas prácticas de manejo de marinas y para participar en la construcción de los



instrumentos de regulación de las marinas turísticas ISLA ha propuesto los siguientes proyectos: Proyecto Plan maestro de marinas turísticas en La Paz 2002-2003, Conservación del Territorio Insular Mexicano, A.C. apoyado por The David and Lucile Packard Foundation; Programa de participación social para el fortalecimiento de instrumentos de política ambiental para marinas turísticas en el Golfo de California 2003-2004, Conservación del Territorio Insular Mexicano, A.C. apoyado por la Oficina Regional del Golfo de California, WWF.

2. El Grupo de Trabajo de Marinas de La Paz esta conformado por las siguientes instituciones y personas:

#### *Gerentes y dueños de marinas*

Daniel Shroyer (Marina La Paz). Juan Wilson (Marina Don José). Varadero Abaroa (Marina El Palmar). Fernando Aguilar (Marina Costa Baja). Luis Cuevas (Marina Santa Cruz). Juan Rojo (Marina Esperanto); Eduardo Vergara (consultor independiente).

#### *Gobierno federal*

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Delegación Baja California Sur. PROFEPA, delegación Baja California Sur. Unidad de Participación Social y Transparencia. Dirección General de Fomento y Normatividad Ambiental del Desarrollo Urbano, Transporte y Turismo Secretaría de Desarrollo Social, Delegación Baja California Sur. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Capitanía de Puerto de La Paz. Secretaría de Marina, Base Naval N. 4. Gobierno del Estado de Baja California Sur. Secretaría de Desarrollo y Fomento Económico. Secretaría

de Planeación Urbana, Infraestructura y Ecología. Coordinación Estatal de Turismo. Administración Portuaria Integral de Baja California Sur, S.A. de C.V. Gobierno Municipal de La Paz. Dirección de Desarrollo Económico y Ecología. Instituciones académicas Centro Interdisciplinario de Ciencias Marinas Instituto Politécnico Nacional. Centro de Recursos Costeros de la Universidad de Rhode Island

#### *Organizaciones civiles*

Colegio de Arquitectos de Baja California Sur, A.C. Centro Mexicano de Derecho Ambiental, A.C. Consultores en Educación, Desarrollo y Capacitación, S.C. Conservación del Territorio Insular mexicano, A.C. Consejo Empresarial de Hoteles, Restaurantes del Turismo EMPHROTUR.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- Aguirre, A. 2002. Escalera Náutica del Mar de Cortés: Reorientación hacia la sustentabilidad. México.
- Cantu, A. y M.E. Martínez. 2003. Reporte del Taller de Análisis de Alternativas de Regulación de las Instalaciones Portuarias Turísticas de la Bahía de La Paz, B.C.S. presentado al WWF. Conservación del Territorio Insular Mexicano, A.C., México.
- Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad regional del Plan Maestro de Escalas Náuticas Singlar. 2003. Fonatur, México.
- MIA Regional de la Propuesta de Escalas Náuticas Singlar. 2003. México.