



**El Colegio
de la Frontera
Norte**



**IMPLICACIONES SOCIALES Y AMBIENTALES DE
LAS CARRERAS FUERA DE CARRETERA EN LA
PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA**

Tesis presentada por

Arlett Vidarte Rodríguez

para obtener el grado de

**MAESTRA EN ADMINISTRACIÓN INTEGRAL
DEL AMBIENTE**

Tijuana, B. C., México
2012

CONSTANCIA DE APROBACIÓN

Director de Tesis:

 Dr. Hugo Riemann González

Aprobada por el Jurado Examinador:

1. _____

2. _____

3. _____

Dedicatoria

Dedico esta tesis a esas personas que me han brindado todo su apoyo y cariño incondicional desde el momento en que decidí estudiar esta maestría, y que pacientemente han seguido conmigo cada paso de este proceso de crecimiento personal y profesional. También dedico esta tesis a esas estupendas personas que estuvieron al pendiente de mí desde que llegué a esta mágica ciudad de Tijuana.

A mis adorados padres Virginia Rodríguez y Carlos Vidarte, por permitirme *volar* y seguir mi camino hasta alcanzar mis metas, los amo y agradezco el apoyo y confianza que siempre han depositado en mí. Gracias madre por mantener siempre la familia unida con tu fe inquebrantable. Gracias padre por enseñarme que sólo trabajando duro podemos conseguir y merecer lo que anhelamos.

A mis queridos hermanos Carlos, Claudia Lizbeth y Violeta, que siempre han sido mis cómplices, mis guías, mis compañeros de vida. Gracias Carlos por siempre ser ese tronco que ayuda al sostén del árbol familiar. Gracias Claudia por tener esa chispa llena de sabiduría que te caracteriza y que mantiene la alegría en nuestro hogar. Gracias Violeta por ese carácter decidido, protector y sensible, que forma en ti la perfecta combinación y te hace única. Gracias a los tres por su amor y enseñanzas de vida, los adoro con todo mi corazón.

A mi compañera y amiga la *Maestra* Myriam Colmenares, por haber confiado en mí cuando lo necesité. Gracias Menina por brindarme tu amistad y haberme apoyado en todo momento. ¡Te quiero mucho amiga!

A Gustavo C. Gallegos que sin pensarlo me brindó su amistad y apoyo incondicional desde mi llegada a Tijuana. Gracias Gus porque sin conocerme me diste tu amistad y velaste por mi bienestar. Nunca olvidaré nuestras experiencias juntos. ¡Te quiero mucho y gracias por todo!

A Alicia Rodríguez y Michael Flores que me hicieron sentir como en casa. Gracias tíos por siempre preocuparse y estar al tanto de mí. ¡Los quiero mucho!

Gracias a todos y cada uno de ustedes porque han sido piezas clave en este proceso de formación académica y crecimiento personal.

Agradecimientos

A Dios por darme fortaleza para mantenerme hasta alcanzar mi meta.

A mi familia por el amor y apoyo incondicional que me han dado en cada una de las etapas de mi vida.

A mis compañeros y amigos de la MAIA, con quienes compartí maravillosas experiencias y momentos que llevaré en mi corazón por siempre.

A mi director el Dr. Hugo Riemann por su dedicación y apoyo en cada momento que lo necesité. Por compartir sus conocimientos para enriquecer la investigación y por siempre mostrar una actitud entusiasta, paciente y comprensiva.

Al Dr. Roberto Sánchez y la Dra. Claudia Leyva por sus valiosos comentarios y aportaciones como lectores interno y externa respectivamente.

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por el apoyo económico que me brindó para realizar mis estudios de posgrado. Asimismo, a El Colegio de la Frontera Norte (COLEF) y al Centro de Investigación Científica y de Educación Superior de Ensenada (CICESE) por la oportunidad académica que me brindaron para lograr mi formación como Maestra en Administración Integral del Ambiente.

A la planta docente de El COLEF por su dedicación y apoyo en mi formación académica.

A Thelma Castañeda, Marina Alvarado, Sergio Caldera y Guadalupe Gutiérrez de la Secretaría de Protección al Ambiente del Estado de Baja California, por la accesibilidad y disposición que mostraron al proporcionar información importante para la investigación.

A los delegados municipales Héctor Espinoza y Fermín Smith de El Rosario y Bahía de Los Ángeles en el estado de Baja California, por las entrevistas proporcionadas.

A Víctor Sánchez y Fernando Escoto, director y subdirector respectivamente del Área Natural Protegida de la Reserva de la biosfera del Vizcaíno, y a Irma González y Celerino Montes directora y subdirector respectivamente del Área Natural Protegida del Valle de los Cirios, por su valiosa contribución para la realización de este trabajo.

Al Dr. Stephen Bullock profesor-investigador del CICESE por compartir información importante del tema de las carreras fuera de carretera y la conservación ambiental.

A Oscar Ramos representante legal en México de la empresa *SCORE International*, por la entrevista e información brindada para la elaboración de este trabajo.

A Fernando Heredia por la buena disposición de compartir su experiencia y conocimientos acerca de las carreras fuera de carretera.

A todas aquellas personas que contribuyeron en la realización de este trabajo, que aunque no las cito de manera específica quiero manifestarles mi profunda gratitud.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	¡Error! Marcador no definido.
CAPÍTULO I. Marco teórico-conceptual.....	¡Error! Marcador no definido.
1.1 Repercusiones sobre los sistemas naturales y cambios territoriales por actividad de carreras fuera de carretera.....	¡Error! Marcador no definido.
<i>1.1.1 La Ecología del paisaje como marco de referencia..</i>	¡Error! Marcador no definido.
<i>1.1.2 Las ANP, AICAS, RTP y ARE como Islas de conservación</i>	¡Error! Marcador no definido.
CAPÍTULO II. Estrategia metodológica.....	¡Error! Marcador no definido.
2.1 Revisión y análisis de literatura e instrumentos de gestión	¡Error! Marcador no definido.
2.2 Definición de actores clave y selección de muestra.....	¡Error! Marcador no definido.
2.3 Trabajo de campo.....	¡Error! Marcador no definido.
<i>2.3.1 Entrevistas de opinión.....</i>	¡Error! Marcador no definido.
2.4 Proceso de información y datos obtenidos.....	¡Error! Marcador no definido.
<i>2.4.1 Análisis de entrevistas.....</i>	¡Error! Marcador no definido.
<i>2.4.2 Diagnóstico de instrumentos de política pública y congruencia intersectorial</i>	¡Error! Marcador no definido.
<i>2.4.3 Procedimiento para el análisis de las implicaciones ambientales</i>	¡Error! Marcador no definido.
2.5 Esquema de estrategia metodológica.....	¡Error! Marcador no definido.
CAPÍTULO III. Contextualización.....	¡Error! Marcador no definido.
3.1 Contexto internacional de las carreras fuera de carretera	¡Error! Marcador no definido.

3.2 <i>Baja 1000: Off Road</i> como parte de la cultura Bajacaliforniana	;	Error!	Marcador no definido.
3.2.1 <i>Origenes del recorrido “1000 millas”</i>	.....;	Error!	Marcador no definido.
3.3 Carreras fuera de carretera a través de áreas de conservación	;	Error!	Marcador no definido.
CAPÍTULO IV. Análisis, resultados y comentarios finales.....;			
Error! Marcador no definido.			
4.1 Diagnóstico de los instrumentos de gestión	.....;	Error!	Marcador no definido.
4.1.1 <i>Análisis del marco jurídico</i>	.....;	Error!	Marcador no definido.
4.1.2 <i>Análisis de resultados del marco jurídico</i>	.....;	Error!	Marcador no definido.
4.2 Opinión de los sectores involucrados en la carrera <i>Baja 1000</i>	;	Error!	Marcador no definido.
4.2.1 <i>Análisis de opinión</i>	.....;	Error!	Marcador no definido.
4.2.2 <i>Análisis de los resultados de opinión de los sectores involucrados en la carrera Baja 1000</i>	.....;	Error!	Marcador no definido.
4.3 Identificación de implicaciones ambientales	.....;	Error!	Marcador no definido.
4.3.1 <i>Análisis de las implicaciones ambientales sobre especies raras y endémicas</i>	;	Error!	Marcador no definido.
4.3.2 <i>Análisis de los resultados de las implicaciones ambientales</i>	;	Error!	Marcador no definido.
4.4 Comentarios finales y recomendaciones	.....;	Error!	Marcador no definido.
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	.....;	Error!	Marcador no definido.
ANEXO I	.....;	Error!	Marcador no definido.
ANEXO II	.....;	Error!	Marcador no definido.

ÍNDICE DE FIGURAS

- Figura 1. Ecología del paisaje.....**¡Error! Marcador no definido.**
- Figura 2. Ecología del paisaje como marco de referencia.....**¡Error! Marcador no definido.**
- Figura 3. Actores involucrados en la actividad del *Off Road*....**¡Error! Marcador no definido.**
- Figura 4. Estrategia metodológica**¡Error! Marcador no definido.**
- Figura 5. Áreas Naturales Protegidas y Rutas por Año**¡Error! Marcador no definido.**
- Figura 6. Áreas de Importancia para la Conservación de Aves y Rutas por Año **¡Error! Marcador no definido.**
- Figura 7. Regiones Terrestres Prioritarias y Rutas por Año**¡Error! Marcador no definido.**
- Figura 8. Áreas de Alta Riqueza y Endemicidad y Rutas por Año**¡Error! Marcador no definido.**

ÍNDICE DE CUADROS

- Cuadro 1. Efectos de la fragmentación sobre los paisajes.....**¡Error! Marcador no definido.**
- Cuadro 2. Total de áreas destinadas a la conservación de flora y fauna en la península de Baja California.....**¡Error! Marcador no definido.**
- Cuadro 3. Resolutivos de Manifiestos de Impacto Ambiental ..**¡Error! Marcador no definido.**
- Cuadro 4. Opinión por sector en relación a las implicaciones sociales y ambientales..... **¡Error! Marcador no definido.**
- Cuadro 5. Áreas Naturales Protegidas y Rutas de la *Baja 1000*;**¡Error! Marcador no definido.**
- Cuadro 6. Áreas de Importancia para la Conservación de las Aves y Rutas de la *Baja 1000***¡Error! Marcador no definido.**

Cuadro 7. Regiones Terrestres Prioritarias para la conservación y Rutas de la *Baja 1000*
.....;Error! Marcador no definido.

Cuadro 8. Áreas de Alta Riqueza y Endemicidad y Rutas de la *Baja 1000*;Error! Marcador no definido.

Resumen

Las carreras fuera de carretera generan potenciales implicaciones ambientales y sociales. La *Baja 1000* es considerada como una actividad importante en la península de Baja California, ya que impulsa su economía desde la década de 1960. De lo anterior, se examinan los siguientes tres ejes centrales de la investigación: primero, se presenta un diagnóstico de los instrumentos de gestión relacionados con esta práctica; segundo, se realiza un análisis de opinión de los sectores público, privado, social no participativo, turistas/espectadores, participantes/corredores y conservacionistas, a través de entrevistas semiestructuradas y; tercero, se realiza un análisis del total de hectáreas potencialmente dañadas por el paso de las rutas de la *Baja 1000* en los años 2002 y 2004 al 2011, que atraviesan por Áreas Naturales Protegidas, Áreas de Importancia para la Conservación de Aves, Regiones Terrestres Prioritarias y Áreas de Alta Endemicidad y Riqueza. Los resultados muestran la manera que estos tres ejes se interrelacionan y como las carreras fuera de carretera podrían mejorar su realización si redujeran las repercusiones sobre los ecosistemas frágiles antes mencionados.

Palabras clave: carreras fuera de carretera, *Baja 1000*, implicaciones ambientales y sociales, ecosistemas frágiles, marco normativo.

Abstract

Off road racing generates potential environmental and social implications. The *Baja 1000* is considered an important activity in the Baja California peninsula as a source of revenue since the 1960s. This research is based on three approaches derived from the mentioned implications: (1) a diagnosis of the public policy instruments related to this race; (2) an analysis of the opinion of public, private, social non-participant, tourists/spectators, participants/drivers, and conservationists sectors was examined through semi-structured interviews, and (3) a spatial assessment determined the total hectares of the environmental outcome of the *Baja 1000* routes, in the Natural Protected Areas, Areas of Importance for Bird Conservation, Terrestrial Priority Regions and Areas of High Richness and Endemism in 2002 and 2004 to 2011. The results showed how the three approaches are interrelated and how the performance of off-road racing can be improved by reducing the detrimental consequences on fragile ecosystems.

Key words: off road racing, *Baja 1000*, environmental and social outcome, fragile ecosystems, regulatory framework.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación analiza las implicaciones sociales y ambientales que la práctica de la actividad llamada *Baja 1000* representa para Baja California. Esta actividad es organizada por la empresa *SCORE International* y consiste en llevar a cabo carreras fuera de carretera, conocidas también como *off road*.

La actividad está diseñada para realizarse sobre caminos de terracería, brechas y carreteras asfaltadas, sin que éstos se cierren al tránsito de vehículos ajenos al evento, lo que expone a espectadores y otros actores involucrados en situaciones de riesgo¹.

El significado que tienen las carreras para los bajacalifornianos, le ha ganado el reconocimiento como parte de sus tradiciones y festividades más importantes por la fuerte inclinación y gusto por este evento. Y no sólo de ellos, sino también por la presencia de visitantes del resto del país y de distintas partes del mundo.

No obstante, la preocupación que surge de la interacción hombre-naturaleza que se observa en la actividad no puede ser siempre sustentable ya que en muchas ocasiones se hace un manejo inadecuado de los recursos naturales (Bringas y Ojeda, 2000). Por ejemplo, entre las implicaciones sociales positivas relacionadas a la carrera de la *Baja 1000* se pueden considerar el beneficio económico y el valor público² que se genera en las comunidades por las que atraviesa la ruta.

De igual manera, entre las implicaciones negativas podemos referir la inconformidad de los ejidatarios ante los daños causados en sus propiedades y las repercusiones ambientales que obstruyen el camino hacia un desarrollo sustentable³. Ello ocasionado por la destrucción y fragmentación de ecosistemas, aislamiento de especies, erosión del suelo, alteración del drenaje natural, daños sobre especies endémicas, transporte de especies exóticas ruderales y cambios en la conducta reproductiva de los animales, entre otros.

¹ Ver vínculo <http://www.youtube.com/watch?v=6tlke-xK1XY> minutos 4:04 - 4:07 y 5:06 - 5:12

² El Valor público en términos generales de política pública, Moore (1998) lo define como los “Resultados socialmente aceptables en las comunidades, basados en la eficiencia y eficacia de la administración de las políticas ambientales”.

³ En un sentido de equidad y pertinencia, se debe buscar el punto de equilibrio entre el desarrollo socioeconómico, la protección del medio ambiente y las actividades humanas. Asimismo, se deben identificar dos principios éticos que permitan el uso racional de los recursos naturales. El primer principio consiste en las necesidades prioritarias del grupo social y el segundo en las limitaciones naturales del ambiente (López, 2008).

En tanto, las repercusiones ambientales pueden ser propiciadas por el inadecuado uso de los recursos naturales, considerando la fragmentación por el trazo de la ruta, el aprovechamiento intensivo de los caminos, las consecuencias ambientales de las actividades de los espectadores y la incorrecta utilización de algunos sitios destinados a la conservación y protección de especies, entre otros.

En este sentido, la gestión sustentable de la actividad *Baja 1000* tiende a ser incorrecta por parte del sector público y privado, por lo que se parte de la premisa que las repercusiones negativas rebasan las positivas. Por ello, es importante conocer la coordinación entre los dos sectores antes mencionados con respecto a la promoción de la actividad, a las normas de conservación y protección de ecosistemas, al respeto y cumplimiento de acuerdos establecidos con las comunidades donde se lleva a cabo la actividad, entre otros.

Esta actividad es un tema de controversia entre los distintos sectores involucrados. Por una parte, los académicos, las Organizaciones No Gubernamentales (ONGs), algunos ejidatarios y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) ven con preocupación las implicaciones hacia el entorno natural. Por otro lado, existen sectores como la Secretaría de Turismo (SECTUR), algunos ejidatarios, organizadores del evento y prestadores de servicios turísticos que ven con agrado el beneficio económico derivado de ésta actividad.

Con base en lo establecido en la normatividad existente, una actividad como las carreras fuera de carretera debe estar sustentada en cada ocasión con una Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) y ser sancionada por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), apegándose a las condicionantes establecidas en el resolutive emitido por la SEMARNAT (Heredia, entrevista, 2012). Este requisito en el presente caso de estudio⁴, no se lleva a cabo conforme a los reglamentos existentes (Gutiérrez, entrevista, 2011), por lo que es importante encontrar formas alternas de realizar esta actividad, a fin de que sea “*ecológicamente sostenible, económicamente viable y socialmente justa*” (Brenner, 2006:238).

Por tanto, debido a la controversia existente con respecto al tema de la *Baja 1000* y a los escasos estudios respecto a los alcances de la normatividad existente en relación a esta

⁴ Existen diversas formas de llevar a cabo investigación en ciencias sociales, entre las que se encuentra el estudio de caso. Los estudios de caso son una estrategia que ayuda al investigador a comprender acontecimientos en contextos contemporáneos de la vida real, especialmente cuando le surgen las dudas de cómo y por qué, ello debido al poco control y dominio de los sucesos (Yin, 2009).

actividad, a fin de conocer la aplicación adecuada dentro de un marco de sustentabilidad surge la siguiente pregunta de investigación: ¿cuáles son las implicaciones ambientales y sociales de la práctica de la actividad de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California?

Para contestar esta pregunta, se realizó un análisis del marco normativo relacionado con el tema de las carreras fuera de carretera, de las opiniones de algunos actores importantes por medio del análisis de entrevistas semiestructuradas, y de las potenciales áreas afectadas por la actividad de la *Baja 1000*.

Se parte del supuesto que las carreras fuera de carretera en la península de Baja California propician deterioro de los recursos naturales, debido a la inadecuada aplicación de las leyes, reglamentos, planes y programas existentes con respecto a la protección del medio ambiente. Ya que, de existir buenos elementos de gestión, tales como conservación de recursos naturales, prioridad y coordinación gubernamental, se podría esperar una adecuada autogestión de la actividad de las carreras fuera de carretera. Asimismo, se parte del supuesto que las repercusiones ambientales rebasan el beneficio social que se genera con la práctica de las carreras.

Por ello, el trabajo que aquí se presenta se centra en tres ejes. El primero, desarrollar un diagnóstico de los instrumentos de gestión (leyes, reglamentos, planes y programas) referentes a la actividad de las carreras; segundo, conocer la opinión que los sectores involucrados (social no participativo, turistas/espectadores, participantes/corredores, público, privado y conservacionistas) tienen con respecto a esta actividad y; tercero, indicar la existencia de implicaciones ambientales en Áreas Naturales Protegidas (ANP), Áreas de Importancia para la Conservación de Aves (AICAS), Regiones Terrestres Prioritarias (RTP) y Áreas de Alta Riqueza y Endemicidad (ARE) por la práctica de la carrera *Baja 1000*.

Las carreras fuera de carretera se abordan desde el enfoque teórico de la ecología del paisaje ya que se relaciona con diversas disciplinas y, como se presenta en la Figura 1, toma en consideración las dimensiones ambiental, social y normativa, que son centrales en la presente investigación.

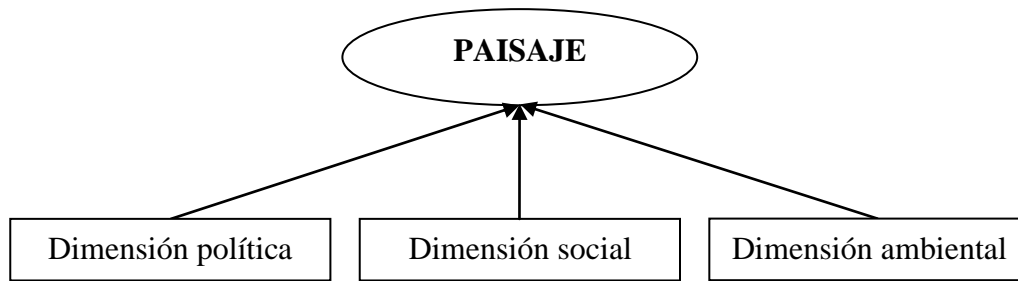


Figura 1. Ecología del paisaje. **Fuente:** Modificado de Vila *et al.*, 2006:155.

En términos de la dimensión política de este tema, el trabajo considera las divergencias entre los intereses de los diferentes actores involucrados en las carreras fuera de carretera y como esas divergencias tienen repercusiones sociales y ambientales, en detrimento de las zonas naturales de protección de flora y fauna. Asimismo, se analizan los instrumentos de gestión, con el objetivo de conocer los lineamientos que rigen a la actividad de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California, y así poder contrastar lo establecido en la normatividad y su aplicación. Dicha contrastación se llevó a cabo tomando en cuenta los instrumentos de gestión y las entrevistas de opinión realizadas a los sectores involucrados antes mencionados, haciendo énfasis en la información proporcionada por el sector público y privado.

Dentro de la dimensión ambiental, el estudio analiza las rutas de la *Baja 1000* en los años 2002 y 2004 al 2011, a fin de conocer el tránsito de la carrera por las ANP, AICAS, RTP y ARE.

En este sentido, la organización del trabajo comienza con una discusión teórica desde la ecología del paisaje, para después abordar la parte contextual, metodológica y presentar los resultados y el análisis de los mismos. Se concluye con algunas consideraciones finales y recomendaciones derivadas de esta investigación.

CAPÍTULO I. Marco teórico-conceptual

El presente capítulo, tiene como objetivo principal puntualizar las bases teóricas y conceptuales que rigen y sustentan la elaboración de esta investigación. Se toma el concepto de ecología del paisaje y se aplica como marco conceptual, donde se sustentan algunas teorías en las que se apoya este trabajo, a fin de explicar y respaldar el trabajo empírico. Este concepto parte de distintas disciplinas, de las que se retoma la sociología y la ecología para explicar la dinámica que existe entre las variables ambiental y social.

Los problemas ambientales comenzaron a formar parte de la discusión formal y los esfuerzos por resolverlos hace aproximadamente 30 años. Sin embargo, la problemática se ha agravado hasta alcanzar niveles críticos en ciertas áreas (Serrano, 2008). Tal es el caso de la zona desértica de la península de Baja California, debido a las repercusiones que sobre los sistemas naturales de la región tienen las actividades que se realizan.

1.1 Repercusiones sobre los sistemas naturales y cambios territoriales por actividad de carreras fuera de carretera

Para entender cuáles son las implicaciones ambientales y sociales de la carrera *Baja 1000*, se toma en cuenta que desde la perspectiva de la ecología un paisaje consiste en un conjunto heterogéneo de comunidades que interactúan y que se repiten en una matriz espacial. La forma, composición y arreglo espacial del mosaico de comunidades afectan la dinámica de los sistemas ecológicos en todos sus niveles de complejidad. Organismos, poblaciones, comunidades, y ecosistemas se ven afectados por la disposición espacial, tamaño y diversidad de unidades que conforman determinado paisaje (Turner *et al.*, 2001). Los paisajes pueden tener un origen natural o ser inducidos por la acción del hombre. Los paisajes de origen natural responden a procesos históricos que han dado estructura y dinámica a las comunidades que los conforman (Naveh y Lieberman, 1994).

Por otro lado, y desde una visión geográfica Gómez y Salvador (1992, en García y Muñoz, 2002) definen al paisaje como “*la parte visible del espectro territorial que podemos captar con nuestros sentidos*”, tal como lo es una imagen, la cual es vista y captada por la

mente humana. Los paisajes como construcción social son el resultado de la transformación de los sistemas naturales por actividades extractivas, asentamientos, o vías de comunicación (Schwartz, 1997). La transformación de los paisajes naturales en antropogénicos tiene como resultado la fragmentación de los ecosistemas. Como consecuencia de ello, las especies que originalmente formaban parte de un continuo espacial pueden quedar geográficamente aisladas en un conjunto de pequeñas subpoblaciones con mínima o nula interacción entre ellas en lo que se conoce como *metapoblaciones* (McCullough, 1996; Hanski, 1999), aumentando en este proceso de fragmentación y aislamiento su probabilidad de extinción.

Para fines de la presente investigación, se retoma el concepto de paisaje para comprender la importancia que tienen las consecuencias ambientales derivadas de las actividades humanas sobre los ecosistemas. En el caso que nos ocupa hablamos de posibles afectaciones a los sistemas naturales debido al paso de las rutas anuales de la *Baja 1000* en el territorio peninsular de Baja California. Entre estos efectos podemos destacar la fragmentación de los sistemas naturales y las potenciales afectaciones sobre las especies endémicas y no endémicas que habitan en las ANP, AICAS, RTP y ARE de este territorio debido a las carreras de la *Baja 1000*.

Para fines de este trabajo se retoma lo antes mencionado por McCullough (1996) y Hanski (1999) acerca de la formación de *metapoblaciones* como consecuencia de los efectos de la fragmentación. Basado en ello, se explica que las carreras fuera de carretera al pasar por sistemas naturales generan repercusiones, cambios o daños en los mismos, especialmente si poseen riqueza endémica limitada. Estas pequeñas subpoblaciones son utilizadas como pistas de entretenimiento con fines lucrativos, lo que propicia potenciales implicaciones ambientales.

Con la fragmentación del paisaje las comunidades reducen su área y como el número de especies es función del área, la consecuencia inmediata es la reducción en la riqueza de especies (Preston, 1962 y MacArthur y Wilson 1967). Esta pérdida de capital biológico como consecuencia de la fragmentación del paisaje es especialmente crítica en las especies que tienen una distribución muy restringida (especies endémicas) o de muy baja abundancia (especies raras) (Gaston, 1994).

Entre los principales impactos causados a los ecosistemas se encuentran los que tienen origen en apertura de vías de comunicación o la modificación y alteración de las vías naturales como son las redes de drenaje que cambian los corredores naturales de distribución de las especies nativas y abren nuevas vías para la invasión de especies exóticas y nocivas (Forman y Lauren, 1998). Parte de la preocupación de la práctica de las carreras es que no se sigue una sola ruta permanente, sino que cada año se traza una nueva en las que existen algunos tramos de coincidencia. Esto implica que haya una mayor fragmentación en los ecosistemas, lo que se puede traer consigo severas implicaciones ambientales.

Generalmente se considera que dentro de un territorio existe solamente un paisaje, pero en realidad existen distintos paisajes en su interior debido a la fragmentación del territorio, los cuales están vinculados en distintos niveles espacio-temporales. Dichos paisajes no se pueden examinar por separado, se deben analizar dentro de una visión amplia e integralmente dinámica. Estos paisajes son un instrumento que ayuda al análisis y la ordenación de un territorio (García y Muñoz, 2002).

Se considera el paisaje como una herramienta para realizar análisis territorial y geográfico, debido a su intrínseca relación con el desarrollo social (*ibídem*). Para el presente trabajo, abordar éste enfoque tiene la finalidad de conocer el cambio de uso del suelo de la península de Baja California, derivado de la práctica de la carrera *Baja 1000*. El paisaje posee una configuración compleja y sensible, debido a que sus componentes ambientales y la forma que interactúan entre sí, está sujeta a cambios territoriales que afectan la estructura de uno o varios de ellos, trayendo consigo visibles modificaciones de las condiciones espaciales del paisaje (*ibídem*).

Estas implicaciones ambientales y territoriales también traen consigo repercusiones a las localidades que habitan a lo largo del trazo de la ruta de la carrera *Baja 1000*, por lo que, como se observa en la Figura 2, debe existir una legislación vigente que tome en consideración la parte ambiental y social. Debido a ello, se sustenta la investigación en los principios que establece la ecología del paisaje.

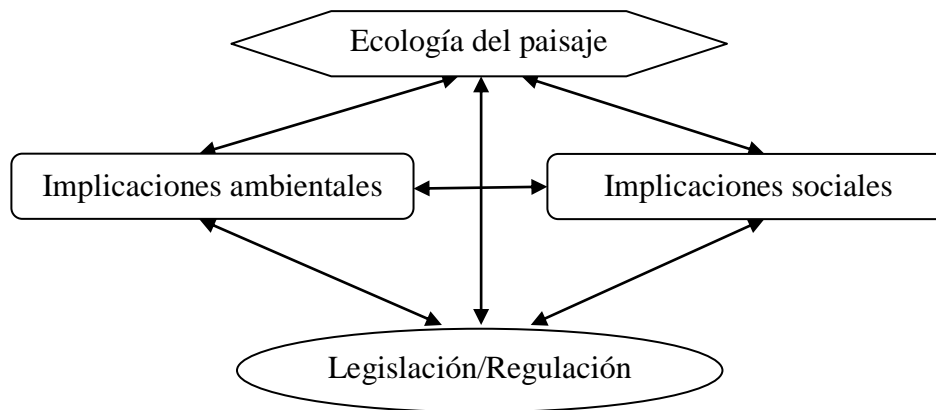


Figura 1. Ecología del paisaje como marco de referencia. **Fuente:** Elaboración propia.

Una de las preocupaciones de la fragmentación del paisaje es que se pierde la estructura y dinámica de las comunidades. Por tanto, algunos autores (Maass *et al.*, 2010) señalan la importancia del decreto de sitios de conservación de especies ecológicamente sensibles, y así evitar que los sistemas naturales se vean alterados. Asimismo, mencionan que estas áreas forman parte del diseño de sistemas productivos sustentables, a pesar de que un sistema de ANP no tenga la capacidad de revertir y parar los impactos ambientales.

Lo anterior se retoma para explicar la importancia ecológica que tienen las ANP y sitios de conservación, por los que cruza la ruta de la carrera *Baja 1000*.

1.1.1 La Ecología del paisaje como marco de referencia

Desde hace algunos años se ha detectado la importancia de estudiar las repercusiones que el crecimiento de la población tiene en áreas naturales, lo cual parte de una perspectiva integral de variadas líneas de investigación en la disciplina de la geografía en México, de la que retomamos la ecología del paisaje (García y Muñoz, 2002).

El concepto de *ecología del paisaje* surge en el año de 1938, por el ecólogo y geógrafo Carl Troll. Este concepto sirve para analizar eventos naturales complejos, a través de la geografía y perspectiva espacial (Bocco, 2010). Según Troll (2003:72) se concibe como que “*dos conceptos, ecología y paisaje, están relacionados con el entorno del hombre, con la particularmente variada superficie terrestre que éste tiene que usar de manera adecuada para su economía agrícola y forestal con el fin de aprovechar las materias primas, al igual que la*

explotación minera o la fuerza hidráulica que producen energía para impulsar sus industrias; un entorno natural que el hombre, con sus actividades, transforma siempre de un paisaje natural a un paisaje económica y culturalmente aprovechado”. Como indica Robert Burns en su descripción clásica de “La ley poderosa de la naturaleza”, toda acción realizada por el hombre se enmarca en la evolución constante de los procesos naturales ya que el cambio generado de forma natural o provocado por los seres humanos, es una norma (Forman, 1997).

Cabe mencionar que la ecología del paisaje respalda algunas teorías, lo cual permite comprender la manera que se vinculan entre sí. El argumento central de las teorías propuestas por Forman y Lauren (1998) consiste en dejar de ver a un camino trazado solo como un conector o medio de comunicación, sino que debe considerarse como un elemento generador de impactos ambientales, así como una vía de dispersión de especies invasoras y nocivas. Por lo tanto, pueden pensarse como carreteras o caminos que cruzan paisajes, los cuales traen consigo efectos de erosión e impactos de sedimentación en áreas naturales que transforman la forma natural y estética de los mismos.

Los sistemas ecológicos presentan de manera natural capacidad de absorber un cierto grado de perturbación sin alterar sus características intrínsecas. Esta inercia al cambio denominada *resiliencia* permite la recuperación de los mismos a sus condiciones originales, en tanto no se rebase un cierto umbral por encima del cual los ecosistemas cambian de estado de equilibrio con repercusión en la riqueza de especies e interacciones entre las mismas (Gunderson, 2000). El grado de resiliencia varía entre los distintos sistemas naturales en función de sus características intrínsecas. El caso que nos ocupa trata de ecosistemas que han sido catalogados como sensibles a la conservación y en riesgo por la abundancia de especies endémicas que potencialmente pueden ser afectadas por un tráfico intenso de vehículos todo terreno.

En el Cuadro 1 se muestran algunos de los efectos que la fragmentación de los paisajes trae consigo en los distintos niveles de complejidad.

Cuadro 1. Efectos de la fragmentación sobre los paisajes	
<u>Nivel de complejidad</u>	<u>Efecto de fragmentación</u>
Organismos	- Afectación de la conducta reproductiva de los animales.
Poblaciones	- Fragmentación por el uso del suelo (caminos y brechas). El impacto generado por la intensidad del uso de cauces como rutas, las cuales son zonas de refugio de flora y fauna. - Creación de metapoblaciones, ocasionado por la fragmentación.
Comunidades	- Transporte de especies exóticas ruderales o invasoras.
Ecosistemas	- Erosión del suelo que origina alteración de las condiciones del drenaje natural y afectación a especies endémicas.

Fuente: Elaboración propia.

Para explicar las potenciales repercusiones ambientales propiciadas por el trazo de la ruta de la carrera *Baja 1000* tal como la fragmentación de los ecosistemas, se retoma el concepto de isla ecológica, ya que cuando se fragmenta un ecosistema, los subsistemas quedan aislados.

1.1.2 Las ANP, AICAS, RTP y ARE como Islas de conservación

El concepto de isla ecológica se diferencia del sentido estrictamente geográfico de una porción de tierra rodeada de agua, en un sentido más amplio de territorios o ambientes aislados de un entorno como pudieran ser las cumbres de las montañas o *islas del cielo*, áreas protegidas, lagos, etc.

Este concepto permite interpretar los sistemas biológicos como unidades que se encuentran aisladas dentro de un sistema mayor con una dinámica distinta al entorno que también sufre los efectos de la fragmentación y aislamiento de poblaciones animales y vegetales, entre otros (Whittaker, 2001; MacArthur y Wilson, 1967). En este sentido podemos interpretar las áreas de protección y conservación (ANP, AICAS, RTP y ARE) como islas vulnerables en la matriz de un territorio bajo aprovechamiento y en riesgo de deterioro ambiental por efecto de un uso del suelo no controlado (CONABIO, 2012; CONANP, 2012).

Debido al apresurado cambio que ha existido en el uso del suelo en México, las áreas de protección y conservación están cada vez más aisladas y por lo mismo más vulnerables (CONABIO, 2012; CONANP, 2012), a pesar de estar conectados y compartir comunidades naturales similares con una dinámica de explotación de recursos (Whittaker, 2001). Esta es la preocupación que existe en el caso de las ANP de la península de Baja California, en particular por las consecuencias ambientales que la práctica de las carreras tiene en estas áreas de conservación, a pesar de ser sólo una parte del trazo de la ruta.

Lo anterior, es una de las razones por las que se busca delimitar sitios de conservación dentro de la ley, como las ANP que tiene la función de preservar especies endémicas que se encuentran establecidas dentro de estos espacios. No obstante, están amenazadas por la depredación o competencia de especies nocivas o invasoras.

CAPÍTULO II. Estrategia metodológica

La estrategia metodológica utilizada en la presente investigación, tiene como principal propósito lograr los objetivos establecidos, para lo cual, se tomaron en consideración las bases teóricas y conceptuales en las que se sustenta el proyecto.

Se utilizaron técnicas que permitieron analizar las implicaciones ambientales y sociales que la carrera *Baja 1000* trae consigo. Dicho análisis se llevó a cabo por medio de revisión bibliográfica y de los instrumentos de gestión relacionados con el tema de las carreras. Asimismo, se realizaron entrevistas de opinión a los sectores involucrados, los cuales se definirán más adelante. Y por último, se midió el total de hectáreas y kilómetros lineales por donde ha pasado la ruta de la *Baja 1000* en los años 2002 y 2004 al 2011 y se representó en mapas, considerando las potenciales implicaciones ambientales en áreas sensibles dentro de la península de Baja California.

2.1 Revisión y análisis de literatura e instrumentos de gestión

Se realizó una revisión de la literatura existente acerca de las posibles implicaciones ambientales y sociales que las carreras fuera de carretera generan, tales como repercusiones en las comunidades y espacios naturales por las cuales se realiza la actividad. Esta revisión bibliográfica se llevó a cabo por medio de artículos científicos, libros, notas periodísticas, revistas, portales gubernamentales, entre otros medios de información electrónica e impresa.

De manera paralela, se realizó un diagnóstico de los instrumentos de gestión, tales como leyes, reglamentos, planes y programas existentes con relación a la actividad de las carreras fuera de carretera. Asimismo, se analizaron las posturas que asumen las secretarías gubernamentales relacionadas con la promoción e impulso para la realización de este evento, y con la conservación y protección de los ecosistemas naturales. El diagnóstico de los instrumentos de gestión y la coordinación intersectorial, tiene como finalidad hacer un análisis de la contrastación de lo que se dice y lo que en realidad se hace.

Asimismo, el análisis se complementa con la materia normativa, se utilizó una técnica para la recolección de datos e información relevante para el estudio, la cual consistió en hacer

entrevistas semiestructuradas a los sectores que se identificaron como directamente involucrados.

2.2 Definición de actores clave y selección de muestra

Los diferentes actores involucrados en el estudio se agruparon en seis sectores según su relación con la actividad.

- Sector social no participativo: Personas ajenas a la actividad pero posiblemente afectadas de forma indirecta.
- Sector turistas/espectadores: Actores simpatizantes y partidarios en la actividad debido a diversos motivos como afición, tradición, descanso, adrenalina, entre otros.
- Sector participante/corredores: Pilotos e individuos pertenecientes a los equipos participantes.
- Sector público: Dependencias gubernamentales correspondientes a posturas de promoción turística y conservación ambiental involucradas en el proceso de la ordenación y preparación del evento.
- Sector privado: Actores de la empresa organizadora del evento y prestadores de servicios turísticos.
- Sector conservacionista: Actores con postura a favor de la protección del medio ambiente y la conservación de los ecosistemas.

En el diagrama de la Figura 3 se representan los distintos sectores y su interacción directa con la actividad de las carreras fuera de carretera. Estos sectores se diferencian por el interés económico, recreativo, de conservación ó legal. El interés económico se vincula directamente con una parte del sector público y el sector privado por las ganancias y derrama económica que se genera antes, durante y después de la carrera. El interés recreativo se relaciona con los turistas / espectadores y los participantes / corredores debido a las situaciones de diversión y adrenalina que enfrentan.

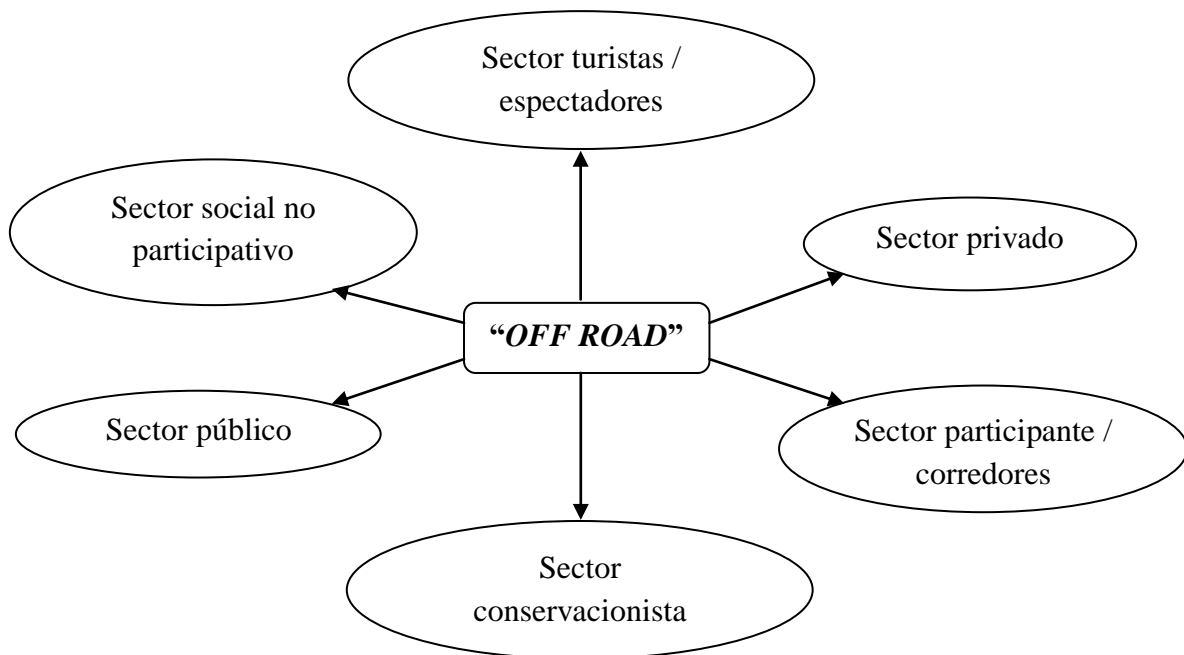


Figura 1. Actores involucrados en la actividad del *Off Road*. **Fuente:** Elaboración propia.

El interés de conservación concierne estrechamente con el sector de los conservacionistas y la otra parte del sector público, ya que buscan la preservación de los ecosistemas por donde atraviesa la ruta de la carrera. Por último, el interés por la normatividad le atañe al sector público y privado, pues deben respetar los lineamientos establecidos en la ley para garantizar la correcta realización de las carreras.

Los métodos de selección de muestra utilizados fueron el *muestreo de avalancha*¹ y *muestreo por conveniencia*². Por medio de estos métodos se identificaron los actores clave

¹ “Consiste en pedir a los informantes que recomienden a posibles participantes. También se denomina muestreo nominado, en bola de nieve o muestreo en cadena [...] gracias a la presentación que hace el sujeto ya incluido en el proyecto, resulta más fácil establecer una relación de confianza con los nuevos participantes, también permite acceder a personas difíciles de identificar. Por último, el investigador tiene menos problemas para especificar las características que desea de los nuevos participantes. Como inconvenientes tenemos la posibilidad de obtener una muestra restringida debido a la reducida red de contactos. Además la calidad de los nuevos participantes puede estar influida por el hecho de que los sujetos que invitaron confiaran en el investigador y realmente desearan cooperar” (Martín-Crespo y Salamanca, 2007).

² “Se suele utilizar sobre todo al principio una muestra por conveniencia que se denomina muestra de voluntarios, y se utiliza si el investigador necesita que los posibles participantes se presenten por sí mismos. Este muestreo es fácil y eficiente pero no es uno de los preferidos debido a que en estos estudios la clave es extraer la mayor cantidad posible de información de los pocos casos de la muestra, y el método por conveniencia puede no suministrar las fuentes más ricas en información. Es un proceso fácil y económico que permite pasar a otros métodos a medida que se colectan los datos” (Martín-Crespo y Salamanca, 2007).

para la investigación. La selección por medio del método de avalancha se basó en el hecho de que un actor fue llevando a otro, este método se conoce también como “bola de nieve”. El muestreo por conveniencia se utilizó para aquellos actores muy específicos identificados para obtener información detallada de la actividad.

Con base en estos métodos se aplicaron las entrevistas a los seis sectores identificados como intrínsecamente relacionados con la actividad de las carreras fuera de carretera, debido a los distintos intereses de explotación de recursos naturales y de conservación ambiental que cada uno tiene.

Cabe resaltar que el número de entrevistas que se realizaron se supeditó a los recursos disponibles, tanto económicos como de temporalidad.

2.3 Trabajo de campo

El objetivo del trabajo de campo fue conocer la opinión que tienen los actores involucrados en la actividad de la *Baja 1000*, así como hacer una revisión de documentos, tales como reglamentos, manifestaciones de impacto ambiental y literatura existente relacionada al tema de las carreras, lo cual permitió analizar las implicaciones ambientales y sociales que se generan por la realización de esta actividad.

2.3.1 Entrevistas de opinión

Las entrevistas que se realizaron en el periodo de trabajo de campo fueron semiestructuradas y se dirigieron a diversos actores de los seis sectores antes mencionados. Estas tuvieron como finalidad conocer la opinión de cada uno de los sectores respecto a los temas de: impacto ambiental, impacto económico, reglamentación, control del riesgo, conservación, percepción de la península, organización, trazo de rutas, sanciones por daño ambiental y propiedad privada o federal.

Para llevar a cabo las entrevistas, se elaboraron seis guías con un grupo de preguntas comunes a los seis sectores que permitieron comparar las opiniones que los distintos sectores tienen acerca de la actividad. Las preguntas específicas por sector tuvieron como propósito conocer y resaltar las particularidades de cada uno de ellos. Ambos grupos de preguntas

tuvieron como finalidad obtener información de las variables ambiental y social. El hecho de recurrir a entrevistas semiestructuradas permitió obtener información que de inicio no se tenía contemplada en las guías.

Las entrevistas se aplicaron en cinco periodos. En el primer tiempo se realizó una entrevista el sábado 4 de junio de 2011 al sector privado. La segunda etapa fue del miércoles 16 al sábado 19 de noviembre de 2011, en la que se entrevistaron diecisiete turistas/espectadores, dieciséis actores del sector no participativo y cinco participantes/corredores. La tercera fase se realizó del lunes 6 al martes 14 de febrero del 2012, donde se entrevistó un conservacionista, un participante/corredor, dos turistas/espectadores, un actor del sector social no participativo, doce prestadores de servicios turísticos (actores que no se tenían contemplados dentro de las guías de entrevista) y siete del sector público. En la cuarta etapa se llevó a cabo una entrevista al sector privado el miércoles 18 de abril de 2012. Finalmente, el martes 15 de mayo de 2012 se entrevistaron dos actores del sector público.

2.4 Proceso de información y datos obtenidos

2.4.1 Análisis de entrevistas

El análisis que se efectuó para las entrevistas semiestructuradas, partió del acercamiento con la teoría fundamentada³.

Según Vela (2001:68), *“la entrevista cualitativa proporciona una lectura de lo social a través de la reconstrucción del lenguaje, en el cual los entrevistados expresan los pensamientos, los deseos y el mismo inconsciente”*, lo cual explica atinadamente los fines del trabajo de campo realizado para esta investigación, pues los actores entrevistados fueron contestando las preguntas establecidas en las guías con base en su opinión acerca de las repercusiones ambientales y el beneficio propio que la actividad propicia.

³ “El primer punto a destacar es que la teoría fundamentada no es una teoría del todo. Se trata de un método, un enfoque, una estrategia. Es una estrategia de investigación cuyo propósito es generar teoría a partir de los datos y la idea esencial es que la teoría se desarrollará por inducción a partir de los datos. Además, tiene un conjunto particular de técnicas y procedimientos” (Punch, 2005:155).

Para Bernard (1998:204-207, en Vela, 2001:77), las entrevistas semiestructuradas son adecuadas para “*situaciones en las que no existen buenas oportunidades para entrevistar a las personas [...] personas que tiene poco tiempo [...] contar con temas o preguntas preestablecidas demuestra al entrevistado que está frente a una persona preparada y competente con pleno control sobre lo que quiere y le interesa de la entrevista*”. Con relación a lo propuesto por Bernard podemos indicar que las preguntas fueron breves pero con importante contenido, particularmente las aplicadas al sector social no participativo, al sector participante y a los turistas/espectadores. Lo anterior, de acuerdo al tiempo, situación e interés por contestar la entrevista. No obstante, el resto de los sectores con los que se estableció comunicación previa y se fijó una cita, se buscó mantener una comunicación amplia y detallada en el tema de las carreras y su función en las mismas.

Las entrevistas realizadas durante los cinco periodos de trabajo de campo se transcribieron en su totalidad, con el propósito de analizar a detalle cada una de las opiniones de los entrevistados y, de esta manera, obtener las ideas centrales que explican y dan respuesta a la pregunta rectora de investigación, a la hipótesis y a los objetivos planteados.

La información de las entrevistas se agrupó en un cuadro de análisis que incluye todos los sectores, donde se señaló la información obtenida con relación a las preguntas establecidas en las guías de entrevista. Además, se examinó la información adicional otorgada por los entrevistados.

2.4.2 Diagnóstico de instrumentos de política pública y congruencia intersectorial

El análisis sectorial de los actores gubernamentales relacionados con la actividad de las carreras fuera de carretera se llevó a cabo por medio de entrevistas a informantes clave e información recabada en los instrumentos de gestión, periódicos y medios electrónicos.

Las entrevistas realizadas a los actores del sector público tuvieron el propósito de conocer si existe congruencia y comunicación intersectorial, así como la responsabilidad que cada dependencia asume con respecto a la actividad.

2.4.3 Procedimiento para el análisis de las implicaciones ambientales

Para conocer las implicaciones ambientales que la práctica de esta actividad ejerce sobre los ecosistemas se recurrió a hacer el trazo de las rutas de la *Baja 1000* de los años 2002 y 2004 al 2011. Para ello se obtuvo de medios electrónicos e impresos el recorrido de las rutas. Estas se digitalizaron en el sistema de *Google Earth*, reconociendo caminos, carreteras y brechas utilizadas para las carreras (*SCORE International*, 2004; CPR 2004 -2010; Riemann y Ezcurra 2007; *SCORE International*, 2011; CONANP, 2012; CONABIO 2012).

Los archivos de las rutas generados en el sistemas *Google Earth* se importaron al Sistema de Información Geográfica (SIG) (ILWIS, 2001).

Dentro del SIG se generaron de diversas fuentes los siguientes mapas temáticos:

- Áreas Naturales Protegidas (ANP), obtenidas de los decretos oficiales (DOF., 1980, 1988 y 2000).
- Áreas de Importancia para la Conservación de Aves (AICAS) (Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad 2012, en Benítez *et al.*, 1999).
- Regiones terrestres prioritarias (RTP) (Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad 2012, en Benítez *et al.*, 1999).
- Áreas de Riqueza y Endemicidad de especies vegetales (ARE) (Riemann y Ezcurra, 2007).

Todas las capas temáticas se convirtieron a la proyección Cónica Conforme de Lambert. Los archivos vectoriales se transformaron a formato matricial con tamaño de pixel de 30 metros. La superposición de los mapas de las rutas con los mapas de importancia biológica permitió cuantificar la superficie y la longitud del recorrido que se lleva a cabo en áreas sensibles a la conservación.

2.5 Esquema de estrategia metodológica

En la Figura 4 se muestra un esbozo en el que se esquematiza la estrategia metodológica indicada en el presente capítulo.

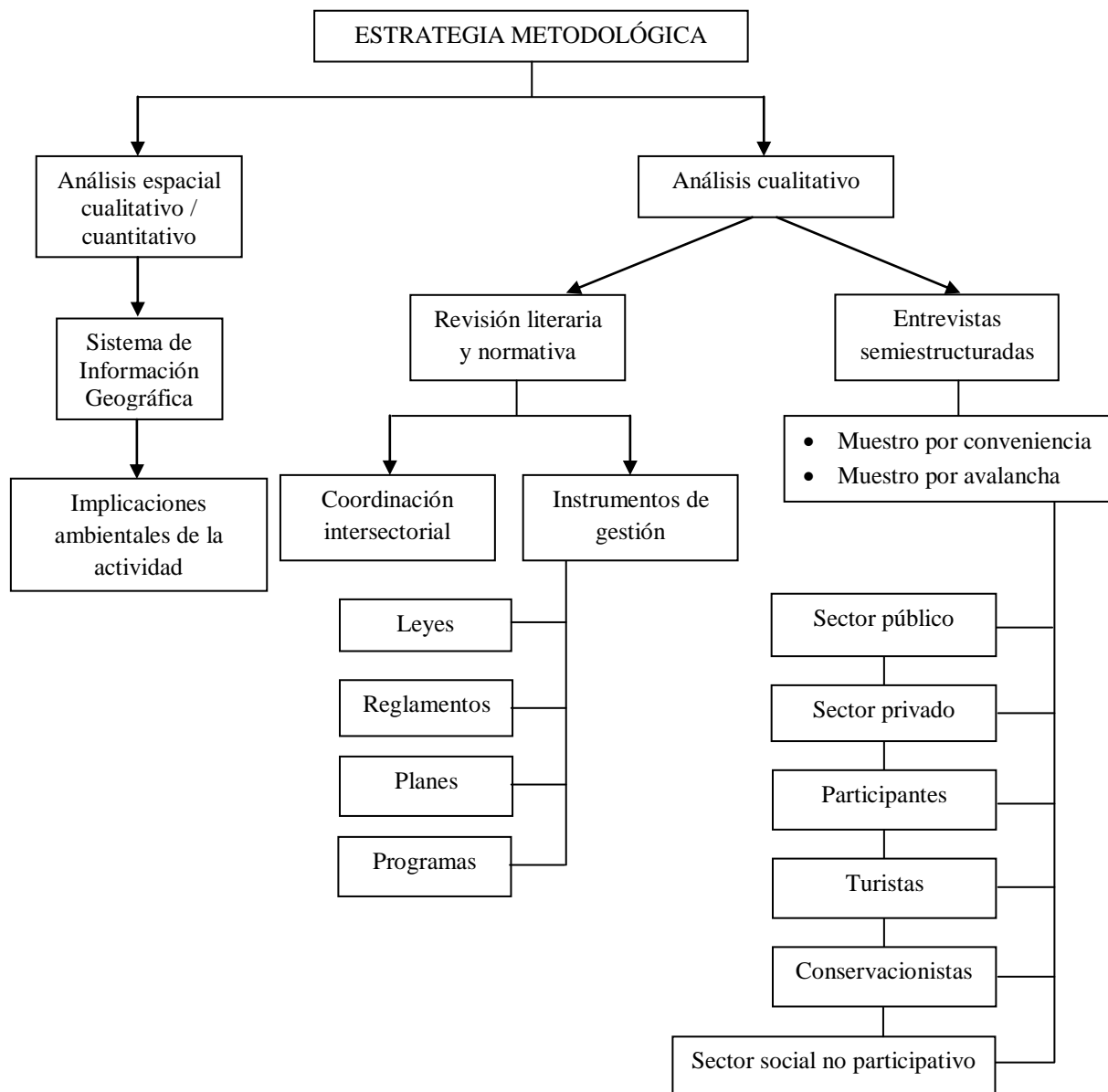


Figura 2. Estrategia metodológica. **Fuente:** Elaboración propia.

CAPÍTULO III. Contextualización

Las carreras fuera de carretera son consideradas como una práctica turística por algunos actores de los sectores involucrados en las carreras. Por tanto, es importante comprender la relación que existe entre esta actividad y la protección del entorno natural, a fin de que se lleven a cabo con un mínimo de deterioro ambiental.

Se puede suponer que el turismo es una actividad que debería contribuir al beneficio económico de las localidades en las que se promueve una oferta de empleo con bajo perfil y que a pesar de ello existe un alto interés para que su realización sea sostenible. Sin embargo, bajo el supuesto de que la actividad de las carreras fuera de carretera es nociva para el medio ambiente, se considera que una de las principales razones por las que se generan problemas ambientales, es la falta de una apropiada aplicación de los instrumentos de gestión. Cabe mencionar que esta actividad se realiza en otras partes del mundo de una manera que se considera exitosa y de bajo impacto.

3.1 Contexto internacional de las carreras fuera de carretera

Los casos de carreras fuera de carretera de España, Estados Unidos y Sudáfrica son considerados sustentablemente exitosos, en apego y cumplimiento a la normatividad de cada uno de estos países, por ello, serán utilizados en el contexto a fin de obtener una visión más amplia de la forma que se desarrolla la actividad del *off road* en materia de gestión ambiental sustentable y detectar las deficiencias y aciertos que los planes, políticas y programas de dichos países tienen al regular la actividad.

Para entender y contrastar distintos escenarios a nivel internacional, es importante conocer la forma que se realiza la actividad del *off road* en cada uno de ellos. El primer caso es el de la actividad llamada *Laughlin Desert Challenge* en el estado de Nevada, Estados Unidos, la cual al igual que nuestro caso de estudio, es organizada por *SCORE International* (*SCORE International Off Road Racing*, 2011). Esta actividad se realiza anualmente en el mes de enero y es regulada por el *Recreational Off-Highway Vehicle Association* (ROHVA) que ha sido aprobado por el *American National Standards Institute* (ANSI). El ROHVA ha publicado

una nueva forma de llevar a cabo la actividad fuera de carretera con los vehículos *Recreational Off-Highway* (ROV), la ANSI/ROHVA 1-2011 (UTV Weekly, 2010). Esta norma de ROV fue aprobada por el ANSI y marca un importante esfuerzo por parte del ROHVA para contribuir a cumplir las expectativas y satisfacer a los consumidores, así como promover el uso seguro y responsable de los vehículos (*ibídem*).

Por otro lado, en la zona costera de KwaZulu-Natal, Sudáfrica, también se llevan a cabo actividades turísticas de *off road*, a las que se les denomina como actividades recreativas. En este lugar la práctica de las carreras es diferente, ya que se destinan específicamente áreas llamadas *Recreational Use Areas* (RUA's) para el desarrollo de esta actividad y son designadas con base en una Evaluación de Impacto Ambiental para detectar las zonas ambientalmente menos sensibles y en donde no se perturbe a la sociedad (Celliers *et al.*, 2004).

La actividad es regulada por *Ezemvelo KwaZulu-Natal Wildlife* (EKZNW) que se encarga de la conservación a largo plazo en las regiones ricas en biodiversidad del pueblo de Sudáfrica, así como de regular a los vehículos en la zona de playa con base en los permisos anuales de Kwa-Zulu-Natal (KZN), de acuerdo a la Política Nacional General de 1994 para la protección. Asimismo, el *Minister of Environmental Affairs and Tourism* se encarga de proteger los intereses de la sociedad civil y el ecosistema de la zona costera y el Department of Agricultural and Environmental Affairs (DAEA) que tiene poder de regular la capacidad de extracción; por ejemplo, de rocas y de pesca por medio de agencias de conservación (*Ibídem*).

Por último, en España la actividad del *off road* no se realiza a campo abierto sino que se delimita una zona especialmente para este tipo de actividades, las cuales son organizadas por empresas particulares, por ejemplo, la empresa *Eventos Off Road* en Toledo, España (Navalengua Turismo Rural, 2010). La empresa se encarga de formar diferentes escenarios dentro de un área que está legalmente aprobada para la realización de estas actividades debido al interés de hacerla sustentable, por lo que existen organismos y programas gubernamentales vinculados con el desarrollo sostenible.

El V Programa comunitario de política, establecido en la Agenda Europea de Medio Ambiente del Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, habla acerca del interés

por lograr un desarrollo sostenible (Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, 2000), así como el VI Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente (Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, 2002). Además, en España existe una fuerte cultura de la gestión pública, por lo que se obliga a la ciudadanía a cumplir con lo establecido en las normas y políticas para el cuidado del medio ambiente. A diferencia de México, no se tiene el mismo interés por parte de la población con respecto a la participación en acciones sustentables y de protección al ambiente.

3.2 Baja 1000: Off Road como parte de la cultura Bajacaliforniana

Las carreras fuera de carretera ocupan un lugar importante dentro de la actividad turística internacional, conllevan implicaciones sociales positivas y negativas, y ambientales generalmente de carácter negativo. En este sentido, se encuadra la actividad de la *Baja 1000*.

Inicialmente, se indicó que las carreras fuera de carretera en México se han considerado como una actividad turística que genera beneficio económico y que proyecta internacionalmente al país (Ramos, entrevista, 2012). Esta relación que se hace entre la actividad de las carreras y la práctica turística puede ser explicada desde el punto que según Propín y Sánchez (2002), el turismo mexicano cuenta con factores positivos que lo proyectan y le dan relevancia a nivel internacional y nacional, debido a la amplia oferta de recursos naturales y culturales que posee, lo que permite que la práctica turística se afiance como una de las principales actividades económicas en el país.

Partiendo de esta perspectiva nos enfocaremos en la península de Baja California, donde según Sánchez y Propín (2011:48) es “[...] una de las regiones de México menos integrada a la economía nacional pero con fuertes vínculos con Estados Unidos”, en el que el turismo es una actividad dinámica que se sustenta en los recursos naturales y culturales que posee, tales como desierto, montaña y costa, los cuales son un fuerte atractivo para el turismo estadounidense (*ibídem*). Este dato resulta importante para nuestro análisis ya que la mayor parte de los corredores que participan en la *Baja 1000* son norteamericanos. También hay participantes nacionales y de diversas partes del mundo (Ramos, entrevista, 2012).

Según Cariño *et al.* (2008), en el caso de la península de Baja California, el turismo es la actividad que más impacto económico y ambiental tiene, específicamente por aquellas actividades que se desarrollan en espacios naturales llamados *turismo de aventura* o *ecoturismo*. Estas prácticas han dejado de ser un simple pasatiempo para convertirse en un sector importante que ofrece diversas opciones a quienes se interesan por tener contacto con la naturaleza.

De acuerdo a lo establecido por Sánchez y Propín (2011), la península de Baja California tiene gran afluencia turística proveniente del extranjero, principalmente de los Estados Unidos de Norteamérica. Lo anterior, en la opinión de los participantes/corredores y turistas/espectadores se debe a las condiciones climáticas y físicas, además de los paisajes de desierto y mar, que juntos son uno de los principales motivadores para su visita. Por lo que, la realización de las carreras fuera de carretera o mejor conocidas como *off road* han sido en este lugar un factor de sumo interés para visitantes nacionales, internacionales y lugareños, con entusiasmo por participar de alguna manera en este evento.

Al respecto, Bringas y Ojeda (2000) consideran a las carreras fuera de carretera como una actividad turística de aventura que se realiza en contacto con la naturaleza y puede llegar a ser dañina para el medio ambiente. La península de Baja California cuenta con ecosistemas fundamentalmente áridos que tienen una rica variedad de recursos naturales (Bringas y Ojeda, 2003). En estos ecosistemas se albergan no menos de 3,700 especies de flora de las cuales una quinta parte son endémicas (Riemann y Ezcurra, 2007). Con base en esto, podemos señalar la importancia ecológica y de protección que debe existir en estos sistemas naturales.

Las especies endémicas pueden ser extremadamente vulnerables a las actividades como el turismo, debido a que generalmente las repercusiones de la actividad turística es negativa, específicamente cuando no se cuenta con normas que protejan el medio ambiente y regulen la actividad turística, como es el caso de la actividad del *off road* (Bringas y Ojeda, 2003).

Baja California se convirtió en un atractivo muy importante para los participantes y los organizadores de la actividad de las carreras fuera de carretera desde que se les negó el permiso de realizarlas en Estados Unidos de Norteamérica, debido al daño ambiental que se generaba por la realización de esta práctica (Kockleman, 1983, en Bringas y Ojeda, 2003).

No obstante, a pesar de que en México existen muy pocos estudios acerca de las repercusiones ambientales que esta actividad trae consigo para la península de Baja California se toman como un referente las investigaciones realizadas en el estado de California debido a la similitud de los ecosistemas. Esto nos permite conocer las repercusiones que las carreras *off road* originan, entre las que podemos resaltar el deterioro del suelo, la flora y la fauna; ello debido a la compactación y erosión del suelo, así como a la destrucción de vegetación. Se puede concluir que el principal resultado de las carreras fuera de carretera es la degradación ambiental (Bringas y Ojeda, 2003).

3.2.1 Orígenes del recorrido “1000 millas”

El recorrido de 1000 millas en la península de Baja California comenzó en 1962 con Dave Ekins, quien viajó a través de la península en una motocicleta, lo cual despertó el interés por realizar la primera carrera fuera de camino sobre vehículos especiales *off road* (Fiolka, 2005). La actividad del *off road* en Baja California tiene sus orígenes en el año de 1966, cuando Don Francisco se reunió con Ed Pearlman, en conjunto con un grupo californiano de simpatizantes hacia las carreras y fundaron la *National Off-Road Racing Association* (NORRA) y con ello el *Off-Road Motorsports Hall of Fame* (ORMHOF) (National Off-Road Racing Association, 2009-2010).

Fue entonces que se comenzó a planear la primer carreras *off road* en la península de Baja California, la cual Ed Pearlman tenía contemplado realizar sin previa autorización del gobierno mexicano. Pearlman tenía intenciones de demostrar primero el éxito del evento y posteriormente presentar oficialmente el concepto de las carreras ante las autoridades competentes y obtener los permisos pertinentes para la carrera del siguiente año. Por el contrario, Hickey decidió hacer el trámite correspondiente para obtener los permisos desde este primer evento, recibiendo como respuesta todo el apoyo del gobierno y creando alianza con México y los estados de la península de Baja California, lo cual ha mantenido la actividad de las carreras durante décadas posteriores (Fiolka, 2005).

No fue sino hasta el 1° de noviembre de 1967 que Ed Pearlman y Don Francisco emprendieron la primera carrera del *Mexican 1000 Rally*. Asimismo, en este año los fundadores del NORRA elaboraron el primer sistema de reglas y clases para la actividad de esta carrera que inició en Ensenada, Baja California y concluyó en La Paz, Baja California

Sur. Cabe mencionar que en esta primera carrera participaron un total de 68 vehículos divididos en cuatro categorías diferentes (*ibídem*).

Asimismo, se observa que existen principalmente dos tipos de ruta; la primera es similar a la original de 1967 que abarca los estados de Baja California y Baja California Sur, a diferencia del segundo tipo de ruta que se realiza en forma de circuito solamente dentro del estado de Baja California. Con relación a lo anterior, Fiolka (2005) menciona que la carrera cambia año con año, así como el clima y la competencia.

La *Baja 1000*, como comúnmente se le conoce, surge en 1974 cuando se suspendió legalmente la actividad por motivos de la crisis de combustible, reanudándose en 1975 ya no como *Mexican 1000 Rally*. Esta nueva imagen está a cargo de *SCORE International* y la Cervecería Tecate, logrando en 1979 la primer legendaria carrera de 1000 millas (*SCORE International*, 2011).

3.3 Carreras fuera de carretera a través de áreas de conservación

Las carreras fuera de carretera de la *Baja 1000* se llevan a cabo a lo largo de la península de Baja California pasando por diversos puntos definidos como áreas de conservación que están protegidas (ANP) inclusive cruzando por algunos otros sitios que no están protegidos pero que son importantes para la preservación de especies (AICAS, RTP y ARE). Cabe mencionar que en la península existen diferentes tipos de espacios naturales destinados a la conservación de flora y fauna.

En el Cuadro 2 se presenta el total de hectáreas existentes de cada uno de los cuatro tipos de sitios destinados a la conservación a lo largo de la península de Baja California.

Cuadro 1. Total de áreas destinadas a la conservación de flora y fauna en la península de Baja California	
Tipo de área de conservación	Total de área que ocupa en la península (ha)
Áreas Naturales Protegidas	6,166,130
Áreas de Importancia para la Conservación de las Aves	2,107,530
Regiones Terrestres Prioritarias para la Conservación	5,902,048
Áreas de Alta Riqueza y Endemicidad	3,689,844
Fuente: Elaboración propia con base en CONABIO, 2012; CONANP, 2012; Riemann y Ezcurra, 2007; Benítez, H. <i>et al.</i> , 1999; DOF, 1980, 1988 y 2000.	

CAPÍTULO IV. Análisis, resultados y comentarios finales

Con base en los resultados obtenidos, se dará respuesta a la pregunta rectora de investigación y se indicará si la hipótesis planteada se acepta o se rechaza.

La pregunta rectora de ésta investigación parte de conocer ¿cuáles son las repercusiones ambientales y sociales de la práctica de la actividad de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California?, a fin de que se realice en un contexto de sustentabilidad, beneficio social, conforme a la normatividad de prevención de accidentes y sin repercusiones negativas en el medio ambiente.

4.1 Diagnóstico de los instrumentos de gestión

4.1.1 Análisis del marco jurídico

En la búsqueda por lograr el desarrollo regional se ha propiciado deterioro e impactos negativos en el medio ambiente, por lo que según Guillén (1999) y derivado de “la crisis ecológica o crisis ambiental” se ha dado paso a nuevas propuestas de desarrollo que trasciendan la consideración económica y tomando en cuenta la preocupación por los problemas ambientales y la conservación del mismo. Asimismo, desde el aspecto de la política de desarrollo, se pretende promover la coherencia entre política económica, social y ambiental, principalmente en regiones que cuenten con atractivos turísticos de índole paisajístico, cultural, patrimonial, entre otros. Según Chávez (2008) a fin de lograr una Estrategia Regional de Desarrollo se precisa vincular las políticas económicas, sociales y ambientales que rigen un territorio, lo cual es aplicable a cualquier región y le permitirá aprovechar absoluta y eficientemente los recursos con los que se cuenta: su riqueza y potencialidades.

Por otro lado, Ramírez (2007) destaca la importancia de crear una metodología para lograr la modernidad de las regiones con base en un modelo de producción en el que se considere el beneficio para todos los actores involucrados en el proceso, a fin de obtener políticas de desarrollo integrales en las que se incluyan las dimensiones social, ambiental y

económica. Para el caso que nos ocupa se retoma lo propuesto por Ramírez, a fin de entender si realmente existe integración en la política donde se consideren las dimensiones social y ambiental dentro de la legislación vigente que rige a las carreras fuera de carretera en Baja California. Para ello, se examinaron los siguientes instrumentos de gestión relacionados con el tema:

- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

Artículo 28 Fracción XI.- “La evaluación de impacto ambiental es el procedimiento a través del cual la Secretaría establece las condiciones a que se sujetará la realización de obras y actividades que puedan causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables para proteger el ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el medio ambiente. Para ello, en los casos en que determine el Reglamento que al efecto se expida, quienes pretendan llevar a cabo alguna de las siguientes obras o actividades, requerirán previamente la autorización en materia de impacto ambiental de la Secretaría: [...] XI. Obras y actividades en áreas naturales protegidas de competencia de la Federación”.

En el Artículo 28 Fracción XI se establece que todas las actividades que se realicen en ANP son de competencia Federal. La carrera de la *Baja 1000* cruza por una o dos ANP, según sea el trazo de la ruta. Cuando llega hasta La Paz, Baja California Sur atraviesa por las ANP del Valle de los Cirios y la Reserva del Vizcaíno. En ocasiones sólo se lleva a cabo en el estado de Baja California, por lo que únicamente cruza por el Valle de los Cirios.

Los Artículos 29 y 31 de la misma LGEEPA condicionan que aquellas obras o actividades que no requieren de someterse a la realización de estudios de impacto ambiental deben apearse a la reglamentación establecida en esta Ley. Aplicando los Artículos 28, 29 y 31 al presente caso de estudio, podemos mencionar que el promovente no puede disponer de forma descontrolada y libre de los recursos existentes, es por ello que requiere de una MIA para especificar los lugares por los que va a cruzar la ruta de la carrera, qué tipo de vegetación existe en esos sitios, entre otras razones.

Artículo 33.- *“Tratándose de las obras y actividades a que se refieren las fracciones IV, VIII, IX y XI del artículo 28, la Secretaría notificará a los gobiernos estatales y municipales o del Distrito Federal, según corresponda, que ha recibido la manifestación de impacto ambiental respectiva, a fin de que éstos manifiesten lo que a su derecho convenga.*

La autorización que expida la Secretaría, no obligará en forma alguna a las autoridades locales para expedir las autorizaciones que les corresponda en el ámbito de sus respectivas competencias.”

Es de interés para la presente investigación lo señalado en el Artículo 33 que refiere al Artículo 28 Fracción XI, donde se establece que se tomará en cuenta la opinión en materia ambiental de las entidades, a fin de validar su derecho y expresen sus recomendaciones e inconformidades.

Artículo 56.- *“Las autoridades de los Estados y del Distrito Federal, podrán promover ante el Gobierno Federal, el reconocimiento de las áreas naturales protegidas que conforme a su legislación establezcan, con el propósito de compatibilizar los regímenes de protección correspondientes”.*

Artículo 56 Bis.- *“La Secretaría constituirá un Consejo Nacional de Áreas Naturales Protegidas, que estará integrado por representantes de la misma, de otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, así como de instituciones académicas y centros de investigación, agrupaciones de productores y empresarios, organizaciones no gubernamentales y de otros organismos de carácter social o privado, así como personas físicas, con reconocido prestigio en la materia [...] El Consejo podrá invitar a sus sesiones a representantes de los gobiernos de los Estados, del Distrito Federal y de los Municipios, cuando se traten asuntos relacionados con áreas naturales protegidas de competencia federal que se encuentren dentro de su territorio. Asimismo, podrá invitar a representantes de ejidos, comunidades, propietarios, poseedores y en general a cualquier persona cuya participación sea necesaria conforme al asunto que en cada caso se trate”.*

Los Artículos 56 y 56 Bis de la presente Ley son importantes debido a que establecen que se deben decretar áreas destinadas a la conservación de especies, denominadas ANP. Asimismo, se indica que se debe tomar en consideración la opinión de los actores involucrados en diversas circunstancias que pudiesen generarles algún daño potencial. Abordando el caso de la *Baja 1000* en la península de Baja California, se considera necesario conocer la postura que cada uno de los sectores involucrados tiene acerca de esta actividad, lo que nos permitió contrastar la postura de algunos actores (principalmente del sector público y privado) con respecto a la normatividad existente.

- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación de Impacto Ambiental

Artículo 10.- *“Las manifestaciones de impacto ambiental deberán presentarse en las siguientes modalidades:*

I. Regional, o

II. Particular”.

Artículo 11.- *“Las manifestaciones de impacto ambiental se presentarán en la modalidad regional cuando se trate de:*

III. Un conjunto de proyectos de obras y actividades que pretendan realizarse en una región ecológica determinada, y

IV. Proyectos que pretendan desarrollarse en sitios en los que por su interacción con los diferentes componentes ambientales regionales, se prevean impactos acumulativos, sinérgicos o residuales que pudieran ocasionar la destrucción, el aislamiento o la fragmentación de los ecosistemas”.

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 28 de la LGEEPA, cuando una actividad es realizada dentro de un ANP debe ser evaluada por la federación con base en la MIA que el promovente del evento, en este caso *SCORE International*, debe realizar. En el caso de esta empresa sus MIA deben ser bajo la modalidad Regional, basándose en lo establecido por los Artículos 10 y 11 del presente reglamento.

De acuerdo a los Artículos 10 y 11, los estudios de impacto ambiental cuando las actividades o proyectos están establecidos dentro de una ANP deben ser de competencia federal, lo que en el presente caso no se apega a los lineamientos establecidos por la normatividad ya que las MIA presentadas por el promovente *SCORE International* son en la modalidad particular cuando debería ser regional.

- Ley Federal de Derechos

Los Artículos 194-C, 198 y 198-A abordan aspectos acerca del pago de derechos para el uso y aprovechamiento de los recursos naturales dentro de las ANP. Los Artículos establecen lo siguiente:

Artículo 194-C.- “Por el otorgamiento de permisos, prórrogas, sustituciones, transferencias o concesiones para el uso o aprovechamiento de elementos y recursos naturales dentro de las áreas naturales protegidas, se pagarán derechos [...]”.

Artículo 198.- “Por el uso o aprovechamiento de los elementos naturales marinos e insulares sujetos al régimen de dominio público de la Federación existentes dentro de las Áreas Naturales Protegidas competencia de la Federación, derivado de actividades recreativas, turísticas y deportivas de buceo autónomo, buceo libre, esquí acuático, recorridos en embarcaciones motorizadas y no motorizadas, observación de fauna marina en general, pesca deportiva en cualquiera de sus modalidades, campismo, pernocta y la navegación en mares, canales, esteros, rías y lagunas costeras, se pagarán derechos, conforme a las siguientes cuotas:

I. Por persona, por día, por cada Área Natural Protegida o Zona de Área Natural Protegida, consideradas como de baja capacidad de carga de conformidad con la siguiente lista: \$53.97 [...] - Reserva de la Biosfera El Vizcaíno [...]

II. Por las demás Áreas Naturales Protegidas no enlistadas en la fracción I, por persona, por día, por Área Natural Protegida: \$26.99 [...]”.

198-A.- *“Por el uso o aprovechamiento no extractivo de elementos naturales y escénicos que se realiza dentro de las Áreas Naturales Protegidas terrestres, derivado de las actividades turísticas deportivas y recreativas como ciclismo, paseo a caballo, rappel, montañismo, excursionismo, alta montaña, campismo, pernocta, observación de aves y otra fauna y flora silvestre, espeleología, escalada en roca, visitas guiadas y no guiadas, descenso de ríos, uso de kayak y otras embarcaciones a remo o motorizadas y recorridos en vehículos motorizados, pagarán este derecho [...]”*.

En estos Artículos se especifica que todos los individuos que deseen hacer uso de los espacios y recursos de las ANP deben pagar por este derecho. En el caso de la carrera *Baja 1000* existen dos rutas que se utilizan, una es la original que cruza por la Reserva de la Biosfera El Vizcaíno y el Área de Protección de Flora y Fauna Valle de los Cirios.

Según el Artículo 198, para el caso de la Reserva de El Vizcaíno por ser un área que se considera como de baja capacidad de carga se establece, entre otros, como un sitio por el que se pide una cuota mayor a la del resto de las ANP. La cantidad a pagar por el uso de derechos de esta área es de \$53.97. En el caso del Área de Protección de Flora y Fauna Valle de los Cirios con base en la Fracción II del mismo Artículo, el costo por uso de esta ANP es de \$26.99.

El pago de derecho por cada uno de estas áreas es obligatorio para todos y cada uno de los corredores que transitan por estos sitios, para el personal de los equipos de apoyo, espectadores y demás personas que hagan uso de estas áreas.

- Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California

Artículo 1º.- *“La presente Ley es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, en materia de desarrollo sustentable, prevención, preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la protección al ambiente del territorio del Estado. Sus disposiciones son de orden público e interés social [...]”*.

Este Artículo y todas sus Fracciones son de importancia para la conducción y evaluación de la política ambiental en el estado, la solidaridad colectiva, preservación y restauración del equilibrio ecológico, aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores, entre otros. Cabe resaltar que una Fracción señala que la prevención del deterioro ambiental de los ecosistemas debe ser compatible con los beneficios económicos y las actividades que la sociedad realice, en este caso los pobladores de los ejidos por los que cruza la carrera de la *Baja 1000* y demás sectores involucrados.

Artículo 3º.- *“Para los efectos de la presente Ley, se consideran de utilidad pública:*

I. El ordenamiento ecológico del estado, y de los municipios;

II. El establecimiento, regulación, administración y vigilancia de las áreas naturales protegidas de competencia estatal y municipal;

IV. La preservación y protección de la biodiversidad en zonas o bienes de competencia estatal y municipal que aseguren el mantenimiento e incremento de los recursos genéticos”.

Artículo 117.- *“Queda prohibido la circulación de automotores que emitan contaminantes, cuyos niveles de emisión a la atmósfera rebasen los máximos permisibles establecidos en las normas aplicables”.*

Artículo 118.- *“Los propietarios o poseedores de vehículos automotores en circulación, en los términos del reglamento municipal correspondiente deberán obtener la constancia de verificación de emisiones en la que se señale que se cumple con los límites máximos permisibles que establezcan las normas aplicables y revalidarla en los plazos que el mismo reglamento establezca”.*

Estos Artículos establecen que se debe regular y sancionar el mal uso que se haga de los recursos naturales, a fin de salvaguardar la biodiversidad. Ello, aplicando medidas de preservación tales como prohibir el uso de automotores contaminantes, en caso de no contar

con la constancia de verificación necesaria que notifique que su vehículo no excede los límites máximos permisibles de emisiones a la atmósfera.

- Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California

Este Programa se sustenta en:

- A nivel federal en: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley de Planeación, Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, Ley General de Asentamientos Humanos.

- A nivel estatal en: Ley de Planeación, Ley de Protección al Ambiente, Ley de Fomento Agropecuario y Forestal y Ley de Fomento Económico para el Estado de Baja California.

- En el contexto de planeación se encuentra sustentado en planes y programas territoriales en el estado de Baja California: Plan de Ordenamiento Ecológico del Estado de Baja California, 1995, Plan Estatal de Desarrollo 2002-2007, Programa Estatal de Protección al Ambiente del Estado, 2002-2007, Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2002-2007, Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Ensenada, (COCOTREN) 2001, Programa de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Mexicali 2000, Programa de Desarrollo Urbano de los centros de población de San Quintín y Vicente Guerrero del Municipio de Ensenada, 2003, Programa de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero San Felipe-Puertecitos, 1999 y Programa Regional de Desarrollo Urbano del corredor Tijuana- Rosarito, 2000.

El Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California (POEBC) contiene los capítulos de: 1. Introducción, 2. Medio físico natural, 3. Diagnóstico-Pronóstico Integrado, 4. Modelo de Ordenamiento Ecológico e 5. Instrumentos de Ordenamiento y Regulación. Para fines de esta investigación se retoman algunos lineamientos del Modelo de Ordenamiento Ecológico que hacen alusión a la aplicación de políticas ambientales que determinan las áreas donde no se permite la realización de carreras fuera de carretera, y se prohíbe el establecimiento de nuevas rutas. Para puntualizar lo anterior, se retoman los siguientes lineamientos:

➤ Lineamientos por Política de Aprovechamiento con Regulación

12. La realización de carreras fuera de carretera u "off road", se sujetará a las rutas establecidas y a las disposiciones que establezcan las autoridades competentes.

13. Para la realización de carreras fuera de carretera u "off road" se requerirá de una manifestación de impacto ambiental, la cual será evaluada por la autoridad correspondiente.

14. No se permitirá el establecimiento de nuevas rutas para carreras fuera de carretera u "off road".

15. Las rutas para carreras fuera de carretera u "off road", solo se permitirán sobre caminos rurales y vecinales existentes.

➤ Lineamientos por Política de Protección con Uso Activo

6. No se permite la realización de carreras fuera de carretera u "off road".

➤ Lineamientos por Política de Protección con Uso Pasivo

6. No se permiten las carreras fuera de carretera u "off road".

Los lineamientos antes mencionados, son claros y establecen de manera determinante que no se permite el establecimiento de nuevas rutas, que se prohíbe el paso por cierto tipo de área según sea su uso "activo" o "pasivo", y que el promovente debe presentar una MIA que será evaluada por las autoridades competentes.

El promovente deberá esperar a que el resolutive sea emitido, y sólo en caso de que se resuelva que se autoriza el permiso en materia de impacto ambiental a la empresa *SCORE International* para realizar la actividad de las carreras fuera de carretera, podrá entonces llevar a cabo el evento. No obstante, en el caso de que un resolutive autorizado contenga condicionantes, la empresa deberá respetarlos y cumplirlos.

Con respecto a la dimensión social y política planteada en el marco conceptual, se puede observar que los intereses de la empresa se sobreponen incluso por encima del marco normativo para garantizar su beneficio económico.

4.1.2 Análisis de resultados del marco jurídico

4.1.2.1 Las carreras fuera de carretera bajo un marco de política y gestión ambiental

En el apartado anterior, se presentó un marco jurídico conformado por diversos instrumentos de gestión que regulan la práctica de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California, que se encargan de reglamentar la correlación que existe entre el hombre (partícipes en la carrera) y la naturaleza. En el desarrollo de esta actividad se involucran diversas zonas destinadas a la conservación y protección de los recursos naturales, entre las que destacan las ANP, AICAS, RTP y ARE, en las que se establece un nivel de conservación mayor que en otros sitios de uso intensivo. Debido a ello, es fundamental el análisis integral de las implicaciones ambientales de las prácticas del hombre en la naturaleza.

Las carreras fuera de carretera se han clasificado por diversos actores como una práctica turística, basando su argumento en la generación de afluencia turística y derrama económica. Sin embargo, de acuerdo a lo establecido en la normatividad, la actividad no es propiamente una actividad turística, sino una práctica generadora de conflictos ambientales y beneficios económicos para algunos sectores muy específicos. Por su parte, Bringas y Ojeda (2000: 374) consideran a la *Baja 1000* como una actividad turística de aventura, y que, “*como su nombre lo indica, basa su éxito en la exploración de la naturaleza y, por ende, puede llegar a constituirse en un agente bastante nocivo para el ambiente*”.

Las MIA emitidas por el promovente, aseveran que este evento atrae una cantidad considerable de turistas extranjeros, principalmente de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que genera un importante beneficio en los sectores comercial y turístico, y contribuye al “*desarrollo y prospección tanto del Municipio como del Estado*” (SCORE International, 2005, 2010, 2011).

Según las MIA, la actividad de las carreras fuera de carretera ha sido considerada como “*una de las actividades tradicionales y naturales del municipio*” desde 1996 en el Plan de

Desarrollo Municipal de Ensenada (*ibídem*), por lo que se puede observar la importancia social que tiene el desarrollo de esta práctica y, por tanto, la gran controversia existente con respecto a esta actividad debido a las diversas opiniones por parte de los sectores involucrados.

De acuerdo a la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), la península de Baja California cuenta en la actualidad con 15 ANP¹ que abarcan cerca del 40 por ciento del territorio y una diversidad de ambientes que van desde los ecosistemas templados hasta los desérticos, y que contienen la mayor parte de las especies endémicas del territorio (Riemann *et al.*, 2011:145). El 25 por ciento de las especies vegetales de la península de Baja California son endémicas y existe muy poco o casi nulo interés por protegerlas (Riemann y Ezcurra, 2005).

La Sección Mexicana del Consejo Internacional para la preservación de las aves (CIPAMEX) y *BitLife International* crearon el programa de las AICAS. Este programa tiene como objetivo principal hacer una red regional de áreas importantes para la conservación de aves y se emprendió con el apoyo de la Comisión para la Cooperación Ambiental de Norteamérica (CCA). En este programa se elaboró una base de datos con información de las áreas identificadas y se digitalizaron y sistematizaron en la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO). Cada una de las AICAS identificadas contiene información técnica que posee una descripción biótica, abiótica y un listado avifaunístico en el que se consideran las especies registradas en la zona, su abundancia y su estacionalidad en el área (CONABIO, 2004).

Asimismo, el proyecto de las RTP se encuentra dentro del Programa Regiones Prioritarias para la Conservación de la Biodiversidad de la CONABIO. Este programa se

¹ 1) Reserva de la Biosfera Isla de Guadalupe, 2) Parque Nacional Sierra de San Pedro Mártir, 3) Parque Nacional Constitución de 1857, 4) Área de Protección de Flora y Fauna Islas del Golfo, 5) Área de Protección de Flora y Fauna Valle de Los Cirios, 6) Reserva de la Biosfera El Vizcaíno, 7) Reserva de la Biosfera Alto Golfo de California y Delta del Colorado, 8) Reserva de la Biosfera Sierra de La Laguna, 9) Parque Nacional Cabo Pulmo, 10) Parque Nacional Bahía de Loreto, 11) Parque Nacional Archipiélago de San Lorenzo, 12) Área de Protección de Flora y Fauna Cabo San Lucas, 13) Reserva de la Biosfera Complejo Lagunar Ojo de Liebre, 14) Reserva de la Biosfera, Bahía de Los Ángeles, canales de Ballenas y de Salsipuedes, 15) Parque Nacional Archipiélago Espíritu Santo (CONANP, en Riemann *et al.*, 2011:145).

centra en la identificación de áreas con atributos físicos y bióticos importantes para la biodiversidad, visto desde distintos ámbitos ecológicos. Los criterios que se siguieron para la determinación de estas áreas fueron de tipo biológico, la presencia de amenazas y la real oportunidad de su conservación. En tanto, estos sitios han servido como un fuerte referente para el decreto de ANP y se busca que sigan ayudando para la incorporación de nuevas ANP dentro del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas (SINAP) (Arriaga *et al.*, 2000).

Por último, las ARE fueron determinadas por Riemann y Ezcurra (2007) en un estudio que reconoce nueve zonas de alta riqueza de especies endémicas de la península. Cada una de estas zonas posee diferentes patrones geográficos y elementos particulares que ayudan a definir su importancia ecológica y, por ende, su prioridad en los futuros programas de conservación.

Entre las actividades más importantes que se llevan a cabo en la península está la competencia de carreras fuera de carretera. Se considera que esta actividad impacta el medio biótico y abiótico, debido al uso que se hace de los vehículos participantes que circulan por zonas restringidas, abren nuevos senderos y fragmentan importantes ecosistemas. Por otro lado, se argumenta que ésta actividad genera beneficios económicos en las localidades. Estas posiciones contrastantes demandan un análisis que permita hacer propuestas de regulación, a fin de que la práctica sea ambiental y socialmente adecuada que satisfaga el interés de la población sin un impacto ambiental permanente (CONANP, 2008).

Cabe mencionar que el Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Baja California (POEBC, 2005) es un instrumento de gestión que hace una importante contribución en la detección de áreas que requieren de especial protección, en las que se especifican las áreas donde se permite o no la realización de carreras fuera de carretera. El POEBC define 10 Unidades de Gestión Ambiental (UGA) que están divididas en subsistemas con particularidades afines, ello con el objetivo de establecer lineamientos en los que se consideren las características ecológicas de cada subsistema.

De acuerdo al tema de las carreras fuera de carretera, es importante considerar los conflictos que existen entre los distintos sectores relacionados con la actividad de la *Baja 1000*, ello con respecto al manejo de los sistemas ecológicos, la apropiación de los recursos

naturales con fines de diversión y lucro, así como la forma que se aplica la legislación. Esto con el objetivo de conocer el cumplimiento de la misma y la efectividad de su aplicación, ya que la ruta de la *Baja 1000* cruza por zonas frágiles entre las que se destacan las ANP, AICAS, RTP y ARE.

La Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) de acuerdo al Artículo 3° Fracción II, las ANP se definen como *“las zonas del territorio nacional y aquéllas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción, en donde los ambientes originales no han sido significativamente alterados por la actividad del ser humano o que requieren ser preservadas y restauradas y están sujetas al régimen previsto en la presente Ley”* (DOF, 2011).

Como bien indica la Ley, las ANP tienen la función de salvaguardar intactos los recursos naturales que dentro de ella se encuentren, basándose en estrictas técnicas de control (Riemann *et al.*, 2011) hacia las actividades que se realicen en su interior, en las cuales se aprovechan de forma sustentable los recursos del sitio, a fin de proteger el capital ecológico de la zona. Tal como es el caso de las carreras fuera de carretera y que toma sustento normativo en diversas leyes, reglamentos, planes y programas, entre los que se encuentran los instrumentos analizados anteriormente; la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California, Reglamento de la Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Baja California, Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California, Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Baja California, entre otros; en conjunto con los resolutiveos emitidos por la SPA de Ensenada en los años de 1998 al 2011. Los resolutiveos de 1998 al 2005 fueron emitidos por parte de la Dirección General de Ecología del Estado y, del 2006 al 2011 por la Secretaría de Protección al Ambiente del Estado de Baja California debido al cambio de nombre que tuvo la dependencia. De estos resolutiveos, en nueve de ellos se aceptó la realización de las carreras y en cinco se rechazó.

En todos los resolutiveos que se solucionó aceptar la realización de las carreras, se plantearon condicionantes que deben ser cumplidas por el promovente, a fin de obtener el permiso de realizar la actividad. En los casos que se presentan resolutiveos rechazados, se debe

a que en algunas ocasiones el promovente no ha contado con la documentación requerida, no cumplió con el tiempo de entrega o porque su propuesta de ruta pasaba por áreas biológicamente sensibles.

A continuación, en el Cuadro 3 se presentan de manera específica los años que se han aceptado y negado los permisos en el periodo antes indicado, y las razones por las que se tomaron dichas decisiones.

Cuadro 1. Resolutivos de Manifiestos de Impacto Ambiental			
Año	Se acepto	Se negó	Razones
1998		x	Se negó el permiso de manera parcial por falta de documentación. Se les dio un plazo de 10 días para que presentaran toda la información y la empresa hizo caso omiso de ello. Se presentó una sola MIA para los eventos de la <i>Baja 500</i> y <i>Baja 1000</i> .
1999		x	Se negó el permiso porque la ruta alternativa No. 1 estaba trazada para pasar por el corredor biológico del borrego cimarrón y ecosistemas de relevancia ecológica que requieren de prevención y control del deterioro ambiental. Asimismo, debido a que la ruta alternativa No. 2 propuesta por el promovente cruzaba por ecosistemas de relevancia ecológica y que requieren prevención y control del deterioro ambiental. Se presentó una sola MIA para los eventos de la <i>Baja 500</i> y <i>Baja 1000</i> .
2000	x		Se otorgó autorización con condicionantes en materia de impacto ambiental. En caso de no cumplir con las

			condicionantes el permiso sería revocado.
2001		x	<p>Algunas de las razones por las cuales se negó el permiso fue por el impacto que se podría generar a la flora y a la fauna. Por ejemplo, atropellamientos de serpientes, disturbios en la etapa reproductiva de las hembras del borrego cimarrón, entre otros.</p> <p>Cabe mencionar que la empresa se comprometió a limpiar los residuos sólidos no peligrosos (basura) que los espectadores y corredores generaran, pero no especificó cómo lo haría. Se le informó al promovente que de no respetar el dictamen emitido por la dependencia, se haría acreedor a una sanción.</p>
2002		x	Se otorgó autorización con condicionantes en materia de impacto ambiental. En caso de no cumplir con las condicionantes el permiso sería revocado. La empresa tuvo 30 días para presentar ante la dependencia, un informe de cumplimiento de las condicionantes.
2003		x	Se otorgó autorización con condicionantes en materia de impacto ambiental. En caso de no cumplir con las condicionantes el permiso sería revocado. La empresa tuvo 30 días para presentar ante la dependencia, un informe de cumplimiento de las condicionantes.
2004		x	Se otorgó autorización con condicionantes en materia de impacto ambiental. En caso de no cumplir con las condicionantes el permiso sería revocado. La empresa tuvo 30 días para presentar ante la dependencia un programa de

			evaluación y restauración de daños ambientales.
2005	x		Se otorgó autorización con condicionantes en materia de impacto ambiental. En caso de no cumplir con las condicionantes el permiso sería revocado. La empresa tuvo 30 días para presentar ante la dependencia un Programa de Evaluación y Restauración de Daños Ambientales.
2006	x		Se otorgó autorización con condicionantes en materia de impacto ambiental. En caso de no cumplir con las condicionantes el permiso sería revocado. La empresa tuvo 30 días para presentar ante la dependencia, un Informe de Evaluación y Restauración de Daños Ambientales.
2007	x		Se otorgó autorización con condicionantes en materia de impacto ambiental. En caso de no cumplir con las condicionantes el permiso sería revocado. La empresa tuvo 30 días para presentar ante la dependencia, un Informe de Evaluación y Restauración de Daños Ambientales.
2008		x	Se toma por no presentada, debido a que no se entregó la MIA con el tiempo establecido en la legislación.
2009	x		Se otorgó autorización con condicionantes en materia de impacto ambiental. En caso de no cumplir con las condicionantes el permiso quedará sin efecto. La empresa tuvo 30 días para presentar ante la dependencia, un Informe de Evaluación y Restauración de Daños Ambientales.
2010	x		Se otorgó autorización con condicionantes en materia de impacto ambiental. En caso de no cumplir con las

			condicionantes el permiso sería revocado. La empresa tuvo 30 días para presentar ante la dependencia, un Informe de Evaluación y Restauración de Daños Ambientales. Además, se le solicitó su opinión a la dirección del Área Natural Protegida el Valle de los Cirios, la cual aportó con varias condicionantes que fueron integradas en el resolutivo final.
2011		x	Se toma por no presentada, debido a que no se entregó la MIA con el tiempo establecido en la legislación.

Fuente: Elaboración propia con base en los resolutivos emitidos por la Dirección General de Ecología del Gobierno del Estado de los años 1998-2005 y la Secretaría de Protección al Ambiente de Baja California de los años 2006-2011.

Con base en la información obtenida en las entrevistas aplicadas al sector público, se puede indicar que los lineamientos establecidos en la ley y las condicionantes indicadas en los resolutivos resultan aplicarse de manera laxa y sin severas sanciones al respecto. Por tanto, debido a la no aplicación del marco normativo, no se cumple con lo que este estipula. Ejemplo de ello, a pesar que en algunas ocasiones se negó el permiso para realizar la carrera, estas razones no fueron suficientes para el promovente ya que sin importar la negativa a su petición se llevó a cabo la actividad (SPA Ensenada, entrevista, 2012).

Como se mencionó anteriormente, en todos los años que se ha otorgado el permiso para realizar la carrera se han establecido una serie de condicionantes, las cuales, según los resolutivos de no ser aplicados anularían el permiso y generarían una multa contra el promovente. Estas sanciones no han sido respetadas como debieran porque a pesar de que hay condicionantes que se han establecido año con año, no se han cumplido (*ibídem*). Cabe mencionar que estas acciones laxas en la aplicación de la legislación generan potenciales implicaciones para el paisaje, ya que el actuar de la sociedad se torna permisivo para que realicen acciones prohibidas en la ley sin que estas se sancionen.

Con respecto a las MIA, es importante mencionar que con base en lo establecido en los Artículos 10 y 11 del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección

al Ambiente en Materia de Evaluación de Impacto Ambiental, cuando las actividades o proyectos están establecidos dentro de una ANP su evaluación es de competencia federal, lo que en el presente caso no se apega a los lineamientos establecidos por la normatividad. Ello, debido a que las MIA presentadas por el promovente *SCORE International* han sido en la modalidad particular y debería ser regional. Asimismo, con base en lo establecido por la Ley Federal de Derechos en sus Artículos 194-C, 198, 198-A y la información obtenida en las entrevistas acerca del cumplimiento de este requisito, el promovente *SCORE International* no cumple con la obligación del pago de derechos para pasar por ANP, ya que se debe pagar por corredor, lo cual no se efectúa.

4.2 Opinión de los sectores involucrados en la carrera *Baja 1000*

4.2.1 Análisis de opinión

En este apartado se presenta un cuadro en el que se expone la información obtenida en las entrevistas de opinión aplicadas a los seis sectores identificados como los directamente involucrados en la práctica de la actividad *Baja 1000*. Estas entrevistas se realizaron en el periodo de trabajo de campo y la compilación de información se muestra en el Cuadro 4.

Cuadro 2. Opinión por sector en relación a las implicaciones sociales y ambientales			
	POSTURA		
SECTOR	A favor No impacto ¹	En contra Impacto ²	Indiferente o desconoce
Social no participativo			X
	<p>Debido a que este sector no está involucrado estrechamente con el evento de las carreras fuera de carretera, la mayor parte de los entrevistados opinan que para ellos no existe una repercusión de forma directa por la práctica de las carreras. Sin embargo, comentaron que si han observado que hay tráfico más cargado y que se genera una gran cantidad de basura. En el caso específico de un entrevistado comentó que el hecho de que se realice esta actividad le repercute de forma negativa porque las ventas de su negocio disminuyen considerablemente. Asimismo, algunos opinaron que la actividad repercute de forma positiva al municipio ya que se genera derrama económica. La mayor parte de los entrevistados no emitieron comentarios acerca de las repercusiones indirectas que se propician.</p> <p>Se puede indicar que en lo general los entrevistados reflejaron desconocimiento de la península, a pesar de que decían conocerla. Ello puede ser basado en la influencia del contexto urbano en el que se encuentran inmersos. Para sustentar esto, la mayor parte de los entrevistados contestaron que la península es bella / bonita, en segundo término que es turística y en tercer instancia que tiene riqueza biológica.</p> <p>Para fines de la entrevista, a los entrevistados se les preguntó acerca del valor e importancia de conservación que cada uno de ellos le da a las zonas áridas o del desierto, y sólo una comentó que estas áreas no tienen importancia biológica como para ser conservadas, y dos no emitieron si quiera una opinión, el resto de los entrevistados, a pesar de realmente desconocer la península, opinaron que tiene valor e importancia para ser conservada.</p> <p>Con respecto a la legislación que rige a esta actividad, la mayor parte de los entrevistados respondieron que se requiere que exista una normatividad más estricta que regule la práctica de las carreras. Señalaron tres aspectos</p>		

	<p>que consideran como los más importantes que se deben tomar en cuenta; el principal es la seguridad para los espectadores, seguido a ello que haya mayor organización para el evento y por último que se tomen medidas de prevención de impacto ambiental.</p> <p>Por último, una de las respuestas más interesantes y variada fue que el 30 por ciento opina que si existe impacto ambiental, otro 30 por ciento considera que no existe impacto ambiental, y un casi 40 por ciento no dio respuesta a esta pregunta, donde se manifiesta la indiferencia o desconocimiento del tema de conservación ambiental.</p>		
<p>Turistas / Espectadores</p>	<p>A favor No impacto ¹</p>	<p>En contra Impacto ²</p>	<p>Indiferente o desconoce</p>
	<p>X</p>		
	<p>La <i>Baja 1000</i> es una actividad que se considera como un evento tradicional en el municipio de Ensenada, ello lo podemos comprobar con el resultado obtenido en las entrevistas realizadas a los espectadores y turistas, ya que la mayoría comentaron que conocen las carreras desde hace años o de toda la vida. Del mismo modo, hubo quienes mencionaron que se enteraron del evento por comunicación con alguien más o publicidad. Este sector indicó interesarse en la actividad debido a que es un evento de entretenimiento, por gusto hacia la misma, para ver los carros, entre otros.</p> <p>Podemos indicar que tanto es el apego que la gente tiene hacia este evento, que hay quienes asisten no sólo a la <i>Baja 1000</i> sino a algunas o a todas las carreras que organiza la empresa <i>SCORE International</i> y otras locales.</p> <p>La actividad de las carreras fuera de carretera es una práctica que a pesar de estar colocada como uno de los principales íconos del entretenimiento en la península, también representa un importante indicador de peligro para los espectadores de las mismas, según las respuesta obtenidas. Cabe mencionar que un número menor de entrevistados no consideran a esta actividad como peligrosa y otros tanto ni siquiera emitieron una opinión.</p> <p>Entre las medidas de protección que existen para los turistas / espectadores se identificaron señalamientos, policías / cuerpos de vigilancia y barreras. Igualmente, dos entrevistados respondieron que no existe algún tipo de protección para ellos y uno más no tuvo una opinión acerca de esto.</p>		

Con respecto a la dimensión económica, los entrevistados consideran que las carreras generan una importante derrama económica en el municipio, beneficiando al sector turístico, al comercio local, a los habitantes, entre otros. Cabe mencionar que al preguntarles acerca del posible beneficio que tienen los ejidatarios por donde cruza la carrera, las respuestas fueron muy variadas ya que hubo quienes respondieron que se benefician por la venta de alimentos y cobro de uso de suelo, un entrevistado considera que no hay beneficio alguno para estas comunidades y otros no emitieron una opinión. En materia ambiental, la mayor parte de los entrevistados contestaron que si consideran que las carreras impactan negativamente al ambiente, aunque también casi una tercera parte de los entrevistados comentaron que no hay repercusión ambiental alguna. Los principales impactos identificados en las respuestas fueron la contaminación del aire, basura, maltrato de flora y fauna, fragmentación por el trazo de la ruta, el humo de los carros, ruido, derrames de aceite y destrucción de la naturaleza. Al preguntarles si consideraban que las zonas áridas o del desierto deben ser conservadas, más del 90 por ciento de los entrevistados contestaron que sí.

Participante / Corredores	A favor No impacto ¹	En contra Impacto ²	Indiferente o desconoce
	X		

Los corredores y participantes de los equipos de apoyo, son un sector que por intereses personales está a favor de la actividad, sin embargo, resultaron muy interesantes los resultados obtenidos de sus respuestas. Una de las principales razones que motiva a estos actores para participar en el evento es por tradición y adrenalina, entre otros. Hay corredores que llevan toda su vida corriendo y otros que se involucraron en años más recientes. La mayor parte de los corredores comenzaron a participar en la *Baja 1000* desde aproximadamente una década atrás. La mayor parte de los entrevistados dijeron asistir a todas las carreras que organiza *SCORE International* en México (*Baja 250*, *Baja 500*, *Baja 1000*), así como en otras organizadas por empresas locales. Cabe mencionar, que se entrevistó a un corredor de Loreto, Baja California, el cual nunca ha participado en la *Baja 1000*, sin embargo, conoce bien la

actividad ya que siempre ha estado atento a la misma.

Con respecto al trazo de la ruta, todos los corredores señalaron que la ruta nunca es igual y que en algunas ocasiones se modifica de último momento, debido a problemas que se presentan con los ejidatarios. Según los entrevistados, estos problemas se dan porque la empresa no cumple con lo establecido en los acuerdos que se hacen y no les paga lo acordado. Una de las principales razones, además del fallo en el pago, es porque no arreglan los caminos vecinales por los que transitaron.

Según los entrevistados, en caso de que haya un percance los organizadores del evento son los responsables de pagar por los daños que se ocasionen, ya sea en propiedad privada o federal. Por estas razones, todos los entrevistados mencionaron que hay ejidatarios que están completamente de acuerdo con que pasen por sus tierras. No obstante, hay otros que prohíben el paso por su propiedad debido a que los acuerdos con los organizadores no son respetados por parte de la empresa.

Con respecto a la verificación del estado de salud de los corredores, todos los entrevistados respondieron que nadie revisa su estado de salud, además de que no se les exige un certificado médico. Además, todos indicaron que si se les exige un seguro de vida y la mayoría mencionó que la empresa les proporciona este servicio al inscribirse. Cabe mencionar que un corredor difirió con esta información, ya que dijo que ellos mismo son quienes deben adquirir su seguro con una empresa americana, el objetivo de ello es que en caso de existir algún percance los puedan transportar a un hospital de San Diego, Ca. De acuerdo a la cobertura, la mayor parte de los corredores señaló que el seguro es sólo para los corredores, que no cubre daños a terceros ni en propiedad privada o federal.

Se les preguntó acerca de la protección que existe para los espectadores, a lo que respondieron que hay cuerpos de vigilancia, señalamientos y anuncios de televisión donde se indican las principales medidas de protección que se deben tomar para evitar situaciones de riesgo. Algunos señalaron que es imposible poner protección y vigilancia a los largo de toda la ruta, ya que son muchas millas en territorio desértico. Por tanto, indicaron que los espectadores deben ser responsables ya que no miden las

	<p>consecuencias de sus actos y crean situaciones que ponen en peligro su integridad y la de los corredores.</p> <p>En materia ambiental, todos los corredores consideran que la península tiene valor, y por lo tanto debe ser conservada.</p>		
Público	A favor No impacto ¹	En contra Impacto ²	Indiferente o desconoce
	X	X	
	<p>Este sector está dividido con respecto a las opiniones de los entrevistados. Dentro de este se encuentran dos grupos, uno en defensa de la conservación del medio ambiente (las direcciones de las ANP Valle de los Cirios y la Reserva del Vizcaíno, la SPA de Baja California, entre otros), y otro los encargados de la promoción del evento (SECTURE de Baja California y Proturismo de Ensenada, entre otros) y algunos delegados municipales.</p> <p>A pesar de que la actividad de las carreras no es propiamente una práctica turística se maneja bajo este tenor, debido a que genera derrama económica y beneficia al municipio de Ensenada (principalmente porque es la sede) y a las comunidades locales por las que cruza la ruta.</p> <p>Los funcionarios públicos comentaron que la ruta por lo general es la misma, pero que en ocasiones tiene variaciones. Una de las principales razones por las que esto sucede, es porque los ejidatarios no lograron llegar a un acuerdo con la empresa para dejarlos pasar por sus propiedades.</p> <p>Un funcionario de la SPA en Tijuana, informó que cuando las carreras se comenzaron a realizar la ruta era constante; sin embargo, dependía de la aceptación de los predios por los que iba a pasar. Esto en ocasiones propicio conflictos por la falta de arreglos económicos o posibles daños a las propiedades, por tanto se les negaba la entrada.</p> <p>Con base en esta misma información, en el 2004 aproximadamente entró en vigor la regulación formal en la que le solicitaron a <i>SCORE International</i> un estudio de impacto ambiental porque no estaban considerando los daños potenciales. Para ellos mientras más atractivo el paisaje mejor. En ese tiempo por parte de la SPA hubo presión para que la empresa definiera una ruta única ya que en algunos casos estaban cruzando</p>		

por ANP y ecosistemas frágiles. Esto se hizo de forma constante del 2004 al 2008 ya que había fuerte interés por parte de la administración a cargo por regular la actividad.

Según los resultados obtenidos, en el caso de que exista daño en propiedad privada o federal la empresa es quien se encarga de cubrir los gastos por dichos perjuicios. La subdirección del Valle de los Cirios señaló que normalmente la empresa a través de contratos gestiona con las autoridades para solucionar los problemas, dejando un recurso disponible para pagar los mismos. Desafortunadamente este recurso no siempre es utilizado para el fin previsto.

En materia ambiental podemos indicar que la mayor parte de los entrevistados consideran que la actividad sí impacta negativamente al medio ambiente, sólo uno de ellos considera que no hay impacto ambiental y uno más mencionó desconocer si existe algún impacto. Entre los principales impactos ambientales negativos mencionados por los entrevistados está el ahuyento de fauna por el ruido, daño en la vegetación, polvo, desecho de llantas, derrame de combustible y aceite en los *pits* y *check points*, entre otros.

Con respecto a las MIA, la mayor parte de los entrevistados coincidió que la empresa es responsable de hacer este estudio ambiental, sólo uno indicó no tener la menor idea de este requisito. Según la subdirección del Valle de los Cirios y la sección de Análisis de impacto y riesgo ambiental de la SPA en Ensenada indicaron que quien autoriza en materia de impacto ambiental es el estado de Baja California. No obstante, en el 2010 se percataron de que debido a que la actividad cruza por ANP la autorización debe ser otorgada a nivel Federal, y no estatal. De acuerdo a esto, el funcionario de la SPA en Tijuana, mencionó que a pesar de que la federación es quien debe regular la actividad con base en el marco legal, las evaluaciones y permisos de la *Baja 1000* se siguen haciendo estatalmente, es decir, Baja California Sur su parte y Baja California la suya.

Fue hasta el año 2010 que “se dieron cuenta” que la MIA para esta actividad debía ser regional y no particular, por esta razón, se solicitó a la Dirección del Valle de los Cirios que revisara el documento y emitiera su

opinión técnica. Dichas recomendaciones fueron incorporadas en las condicionantes del resolutivo. En las observaciones emitidas por la dirección de esta ANP, se denotan algunas anomalías con base en las especificaciones presentadas en la MIA, entre las que se pueden destacar que *“en total la ruta abarca en el APFF Valle de los Cirios alrededor de 226 millas (361.6 km) y no 88 millas como se menciona en el Manifiesto de Impacto Ambiental presentada por el promovente”* (oficio de opinión técnica, 2010). Como resultado, manifestaron que *“en opinión de esta Dirección la realización del evento es viable de acuerdo con las medidas de mitigación establecidas en la Manifestación de Impacto Ambiental [...]”*. Por su parte, la Dirección hizo seis recomendaciones para asegurar la viabilidad del evento, en las que se menciona, *“1. En los puntos de control (Check point) y apoyo (Pits) el promovente deberá garantizar la instalación de servicios sanitarios suficientes con el fin de evitar impactos más allá de los 25 metros de su zona de influencia, 2. [...] los residuos sólidos y peligrosos deberán ser removidos y depositados en contenedores para su traslado hasta el destino final, fuera del ANP, 3. Quedan prohibidas las pintas en los elementos naturales (Rocas y Plantas) para la marcación y señalización de la ruta, 4. El promovente deberá notificar por escrito a todos los participantes del evento que cada uno de ellos en lo particular deberán realizar el pago de los derechos correspondientes al artículo 198-A de la Ley Federal de Derechos, por el uso o aprovechamiento no extractivos de elementos naturales y escénicos que se realiza dentro de las Áreas Naturales Protegidas terrestres, 5. El promovente deberá notificar por escrito a quienes estén interesados de filmar, videgrabar o hacer tomas del evento con fines comerciales que deberán realizar el pago de los derechos correspondientes al artículo 198-B de la Ley Federal de Derechos, por hacerlo dentro de un Área Natural Protegida decretada por la Federación, y 6. Para futuros eventos, en áreas naturales protegidas federales, el promovente deberá gestionar su regularización como prestador de servicios turísticos (artículo 88 del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Áreas Naturales Protegidas) ante la Comisión*

Nacional de Áreas Naturales Protegidas, así como el pago de derechos correspondientes (artículo 194-C Ley Federal del Derecho) (Ibídem). El Artículo 198-B actualmente está derogado.

En materia normativa, se puede indicar que no existe un reglamento específico para esta actividad, sólo hay lineamientos en el POEBC que establecen los lugares donde no se pueden realizar carreras fuera de carretera.

Cuando se les preguntó a la Dirección y subdirección de las ANP del Valle de los Cirios (localizado en Baja California) y la Reserva de la Biosfera (localizado en Baja California Sur) si el tema ambiental es prioridad gubernamental y si existe comunicación intersectorial entre las dependencias de gobierno involucradas, la subdirección del Valle de los Cirios respondió que no existe comunicación entre las dependencias involucradas, ya que es un evento vinculado con las autoridades municipales y estatales para promoverlo y facilitar los permisos. Sin embargo, han demostrado poco interés para la parte ambiental ya que el proyecto se somete a evaluación muy tarde y aunque el permiso sea negado la carrera es llevada a cabo. Por otro lado, la Dirección y subdirección de la Reserva del Vizcaíno señalaron que la actividad si es una prioridad para el estado de Baja California Sur. Con respecto a las dependencias indicaron que SEMARNAT se maneja a nivel federal, y que SECTUR obedece mucho a los intereses del estado. En este estado no hay Secretaría de medio ambiente, sólo hay una dirección donde todo lo que sea turismo es prioridad para el mismo. A diferencia del norte que tienen una dependencia del medio ambiente que le ha permitido valorizar la protección.

El funcionario de la SPA en Tijuana señaló que la empresa si paga un impuesto por el derecho de realizar la carrera; pagan el uso de suelo, el trámite de impacto ambiental, lo federal y con las autoridades. Asimismo, indicó que la SPA de Ensenada es quien determina el impacto ambiental y lo que a su jurisprudencia respecta. Por su parte, PROFEPA tiene el poder de sancionar dentro de las ANP.

Con respecto al uso de la carretera para fines de esta actividad, algunos de los entrevistados indicaron que la policía federal de caminos es la que les

	<p>otorga el permiso y vigila la afluencia vehicular. Sin embargo, otros comentaron que no existe quien regule, que no hay límites para los corredores.</p> <p>En su opinión este funcionario considera que la empresa debe registrarse como nacional y, por tanto, que acate todas las cuestiones hacendarias y los impuestos que marca la ley mexicana.</p>		
<p>Privado</p>	<p>A favor No impacto ¹</p>	<p>En contra Impacto ²</p>	<p>Indiferente o desconoce</p>
	<p>X</p>		
<p>En este sector se entrevistó al representante legal de la empresa <i>SCORE International</i> en México y a algunos prestadores de servicios turísticos de diferentes comunidades a lo largo de la península de Baja California.</p> <p>El representante legal de la empresa indicó que la <i>Baja 1000</i> es uno de los principales atractivos con los que cuenta la península, ya que se encuentra entre las cinco carreras más importantes a nivel mundial. La diversidad de recursos y paisajes con los que cuenta lo hace atractivo e incentiva la realización de esta actividad. Sólo en el tercer año que se pretendió realizar la carrera, el gobierno mexicano denegó el permiso a la empresa debido a problemas de impuestos, por lo que se canceló el evento.</p> <p>El entrevistado señaló que “<i>en la península de Baja California tenemos dos cosas, hay pesca y off road</i>” con el fin de hacer énfasis en la importancia de la actividad en el territorio peninsular. Indicó que “<i>obviamente no somos monedita de oro para caerle bien a todos, hay mucha gente que está a favor y mucha gente que está en contra, como lo están en los toros [...]</i>”.</p> <p>El entrevistado hizo hincapié que “<i>SCORE por ser una empresa extranjera que opera en México, nunca se ha visto involucrada en una demanda, nunca ha tenido una multa, nunca ha tenido un acta [...]</i>”. Mencionó que desde hace diez años aproximadamente se comenzó a poner interés en la aplicación de la Ley de Protección al Ambiente del Estado por lo que “<i>hubo un encuentro un poco áspero, un poco agresivo porque la autoridad quiso llegar imponiendo multas... imponiendo la mano dura</i>”, “<i>ahí fue un poco la contestación de documentación que fue y vino... y nunca se pudo</i></p>			

acreditar un daño, un impacto al medio ambiente de Baja California o de Baja California Sur en unos de los eventos”.

Reconoció que durante las carreras se genera “un flujo extraordinario del público, que no asistiría al desierto si no hubiera la carrera, pero es un impacto cien por ciento mitigable, controlable y que no es atribuido directamente al promotor, a la empresa”. Pero al preguntarle acerca de las medidas de mitigación y prevención de los impactos, no dio respuesta.

Mencionó que a pesar de que algunas de las rutas son iguales “no todos los años las queremos hacer iguales, porque ambientalmente no es lo mismo estar siempre corriendo los mismos caminos”, y las MIA deben realizarse por cada carrera que se realiza. El entrevistado dijo que para fines de la actividad sólo usan caminos viejos de terracería, nunca abren brechas nuevas porque el costo económico sería muy alto.

Asimismo, se entrevistaron algunos prestadores de servicios turísticos en la península de Baja California. Los entrevistados fueron de Cataviñá, Bahía de los Ángeles, Loreto, La Paz, San José del Cabo, Los Cabos, Todos Santos y Guerrero Negro.

En materia ambiental podemos indicar que la mayor parte de los entrevistados consideran que el daño ocasionado es propiciado por los espectadores, que en sí, la carrera no genera repercusiones considerables ya que los corredores sólo siguen el camino trazado.

- En Cataviñá se mencionó que no existe impacto ambiental por la carrera, y que el beneficio económico es considerable ya que hay lleno total en los hoteles y restaurantes. - En Bahía de los Ángeles señalaron que la actividad es peligrosa pero que los espectadores son los que se exponen a las situaciones de peligro. No consideran que la actividad afecte los ecosistemas, y mencionaron que trae beneficio económico a la comunidad. Mencionaron algunos casos en los que la empresa ha quedado mal con ejidatarios de la comunidad y que decidieron cerrar las puertas de sus propiedades. - En Loreto se indicó que no hay afluencia turística con motivo de esta actividad y desconocen acerca de la actividad. - En La Paz mencionaron que los espectadores son los principales responsables de los daños a los ecosistemas. Dijeron estar a favor de la actividad debido a que

genera gran beneficio económico y este evento atrae turismo de diferentes partes del mundo. Consideran que debería haber más conciencia ambiental.

– En San José del Cabo no conocen mucho acerca de la actividad, sin embargo se mostró una postura a favor de la misma. Mencionaron que se ha escuchado que *“las carreras dañan los caminos y destruyen vegetación y ahuyentan la fauna, pero se cree que es grilla de la gente”*. Se mencionó que no se cree que exista impacto ambiental ya que los corredores sólo usan los caminos ya trazados. Hay mucha afluencia turística y derrama económica durante los días de la carrera, cuando llega hasta esa parte del sur. – En Los Cabos se comentó que el turismo que va por las carreras les beneficia mucho, ya que cuando la actividad termina la gente se queda a pasar unos días en la playa y dejan una derrama económica en este sector. – El entrevistado de Todos Santos mencionó que a las carreras no les benefician para su negocio, ya que se encuentra en un lugar un tanto alejado de donde cruzan los carros. Considera que los corredores son quienes ocasionan el mayor daño ambiental, aún más que los espectadores, debido a que destruyen flora, matan y ahuyentan fauna, entre muchas especies endémicas. – En Guerrero Negro mencionaron que a ellos en nada les benefician las carreras, porque la gente sólo va ahí de paso y no pernoctan en los hoteles de la localidad. Sólo uno de ellos que es dueño de un restaurante mencionó obtener beneficios porque los espectadores llegan a comer en su recorrido hacia el sur.

Conservacionista	A favor No impacto ¹	En contra Impacto ²	Indiferente o desconoce
			X
<p>La postura de este sector es a favor y en defensa de la conservación y estudio de los recursos naturales. Con respecto al caso de la actividad de las carreras fuera de carretera consideran que la práctica trae consigo repercusiones ambientales negativas importantes que propician deterioro de los ecosistemas, ahuyento de fauna, deterioro de poblaciones vegetales, fragmentación de comunidades por efecto de los caminos y rodado de vehículos. La presencia de espectadores con escasa educación y sensibilidad ambiental contribuyen a afectar los sistemas naturales.</p>			

Asimismo, mencionaron que un factor que influye en las repercusiones negativas de los ecosistemas es la modificación constante de las rutas y su trayecto a lo largo de regiones con vocación destinada a la conservación debido a su riqueza biológica única. Por lo que es importante se propongan rutas permanentes de bajo impacto ambiental.

A finales del año 2003 uno de los entrevistados solicitó al Departamento de Impacto y Riesgo Ambiental de la Subdelegación de Gestión para la Protección Ambiental y Recursos Naturales perteneciente a la Delegación Federal en Baja California, tener acceso a la información y documentos relacionados con la *Baja 1000*, específicamente en los años 1967-1973, 1982, 1986, 1992, 1995-1998, 2000 y 2002. Petición a la que el subdelegado de dicha dependencia manifestó no contar con la información o documentos relacionados con la actividad.

En el 2003 el investigador que estaba realizando el estudio acerca de la *Baja 1000*, encontró que la empresa pagaba para el arreglo exclusivamente de caminos vecinales, terracerías y brechas existentes. Manifestó desconocer si este recurso realmente era utilizado para los fines previstos.

En materia normativa, los entrevistados no consideran que se aplique una adecuada y estricta regulación en materia ambiental, ya que se aplica de manera laxa y flexible propiciando severas implicaciones ambientales en el territorio peninsular. Asimismo, mencionaron que durante las carreras hay tráfico cargado en las calles de la ciudad y mucha basura, generando el malestar de los habitantes de Ensenada; que a los ejidatarios no se les cumple con los que se les promete con respecto al pago del permiso para pasar por sus predios y al raspado de los caminos vecinales por los que las comunidades se transportan.

¹ Sectores a favor de que se realice la actividad de las carreras fuera de carretera. No consideran que esta práctica genere impacto al medio ambiente.

² Sectores en contra de que se realice la actividad de las carreras fuera de carretera. Si consideran que esta práctica genera impacto al medio ambiente.

Fuente: Elaboración propia con base a entrevistas semiestructuradas realizadas a diferentes actores involucrados en la actividad de las carreras fuera de carretera en Baja California y Baja California Sur.

La información presentada en el Cuadro 4, permite observar que existe un grupo de actores que son completamente indiferentes a las implicaciones ambientales y sociales. Por el contrario, hay otros actores que son los más favorecidos y su única preocupación es el beneficio económico que obtienen directamente de esta actividad. También se deja ver que hay un gran desconocimiento del marco normativo y de las implicaciones sociales y ambientales por parte de algunos actores entrevistados, a diferencia del sector conservacionista específicamente y parte del sector público que fueron los más sensibles e informados ante la problemática.

4.2.2 Análisis de los resultados de opinión de los sectores involucrados en la carrera Baja 1000

El segundo de los tres ejes principales en los que se centra la presente investigación, es conocer la opinión de los sectores involucrados en la práctica de la actividad *Baja 1000*. Entre los aspectos importantes que se abordaron en las entrevistas realizadas a los actores fueron los referentes a las implicaciones ambientales, sociales e inclusive económicas para algunos casos. Asimismo, se abordó el aspecto referente a la seguridad, ya que la mayor parte de los espectadores considera que la actividad es peligrosa y, a pesar de ello, siguen asistiendo no sólo a este evento, sino a todos los organizados por *SCORE International* y algunas empresas locales.

En materia ambiental se les preguntó su opinión acerca del impacto ambiental, a lo que la mayoría de los sectores contestó que la principal implicación ambiental es la basura generada por la falta de responsabilidad, inconsciencia y falta de sensibilización ambiental por parte de los espectadores. De igual manera, se mencionaron otras consecuencias como la fragmentación de los caminos para el trazo de la ruta, destrozo de flora y fauna, entre otros. Al respecto, el sector privado respondió que no se generan impactos ambientales significativos, ya que se utilizan camino vecinales viejos.

Cabe resaltar que las acciones de la sociedad traen consigo una serie de posibles afectaciones en el paisaje, particularmente si los individuos que interactúan en este entorno son indiferentes o desconocen las consecuencias que sus acciones pueden generar en el medio ambiente.

A continuación se presenta un análisis más detallado acerca de la información presentada en el Cuadro 4 de la opinión que cada uno de los sectores externó.

Como se puede observar en el Cuadro 4 las respuestas del sector social no participativo son contradictorias, debido quizás al desconocimiento o indiferencia hacia las cuestiones ambientales ya que la mayor parte de las respuesta obtenidas colocaron a la península en primer lugar de importancia como un lugar que posee bellos paisajes; segundo, se identificó como un lugar que atrae turismo y, por último, por ser un sitio con riqueza biológica. Esta jerarquización se contrapone con la opinión que posteriormente emitieron, ya que más del 80 por ciento de los entrevistados reconocen que las zonas áridas y del desierto son importantes para la conservación, debido a su riqueza ecológica. Asimismo, podemos referir que la mayor parte de los entrevistados identifica esta práctica como una actividad propiamente turística, gracias a la promoción, entretenimiento y beneficio económico que genera para los prestadores de servicios turísticos. Del mismo modo, los entrevistados consideran que debe existir una normatividad más estricta para regular la actividad.

Al respecto, se resalta que a pesar de que los entrevistados consideran que la península cuenta con riqueza biológica y que debe ser conservada, igualmente casi el 70 por ciento de los entrevistados opinan que esta actividad no se debe suprimir. Bajo este escenario se puede concluir que este sector considera que la actividad de las carreras fuera de carretera es algo benéfico para el municipio de Ensenada debido a que genera derrama económica y, por tanto, esta actividad no debe ser suprimida, por lo que se sugiere una aplicación más eficiente de la legislación existente acerca de esta actividad.

De acuerdo a los resultados obtenidos de las entrevistas realizadas a los turistas / espectadores, las carreras fuera de carretera se han consolidado como una de las principales actividades de entretenimiento que se realizan en el municipio de Ensenada, siendo ya parte de la tradición del municipio por años. Esta actividad es considerada por los espectadores como una práctica que pone en riesgo la seguridad de los mismos. Sin embargo, a pesar de esto la gente no deja de asistir al evento porque les genera satisfacción y beneplácito observar los carros en competición. No obstante, los entrevistados que no consideran potenciales peligros o que reservaron su opinión, puede deberse al desconocimiento de posibles accidentes a suceder.

Los entrevistados hicieron hincapié que esta actividad es muy importante para el desarrollo económico del municipio y de las localidades por las que pasa la carrera *Baja 1000*. Cabe mencionar que ninguno de los entrevistados siquiera consideró ni mencionó a la empresa organizadora como beneficiada con la actividad, sin embargo, al referirles la pregunta de manera directa, contestaron que sí. Esto indica que identifican las carreras como una actividad turística, y por lo tanto, asocian al sector turístico como el principal beneficiado. Aunado a lo anterior y a la simpatía de la gente hacia la actividad, su opinión acerca de cancelar la actividad fue determinante a que de ninguna manera debían suprimirse. Debido a esto y tomando en consideración el gusto de la gente acerca de esta actividad, podemos resaltar la importancia que tiene una mejor aplicación de los instrumentos normativos en materia ambiental y de protección para todos los involucrados en la actividad.

Por su parte, a pesar de que los participantes / corredores son uno de los principales sectores interesados que las carreras se realicen, resultaron ser sensibles a las cuestiones ambientales. La postura por parte de este sector fue que la actividad de las carreras no produce significativas repercusiones negativas al ambiente, sino que el principal responsable de los potenciales daños a los ecosistemas son los espectadores. Los entrevistados indicaron que los espectadores generan grandes cantidades de basura que no son depositadas en contenedores, y al final del evento se ven rodando por el desierto, entre otras acciones.

Otro aspecto importante que mencionaron los participantes / corredores fue que la ruta nunca es la misma, y que se hacen cambios de última hora en el trazo de la ruta. Con esto podemos comprobar que lo establecido en la normatividad en el POEBC acerca de que la ruta debe ser única y permanente, no se respeta.

En los resultados de las entrevistas al sector público, se observa que existe gran diversidad en las opiniones expresadas por los actores entrevistados dentro de este mismo sector. Con base en las respuestas podemos señalar que la empresa establece contratos con los ejidatarios a fin de obtener el permiso de pasar por sus propiedades, para ello acuerda el pago de una suma determinada y el arreglo de los caminos vecinales una vez que el evento haya concluido. Estos tratados en muchas de las ocasiones no son respetados por parte de la empresa y, por tanto, al año siguiente los ejidatarios se niegan a seguir haciendo tratos con la

empresa y deciden cerrar las puertas de sus propiedades para evitar que los corredores crucen por ahí. El hecho del mal cumplimiento por parte de la empresa, trae como consecuencia que tenga que buscar nuevos caminos por los cuales traza su ruta. El problema de esto radica que año con año presenta las mismas complicaciones y debe modificar ciertos tramos de la ruta, trayendo consigo repercusiones a lugares nuevos que no habían sido impactados.

Asimismo, se observa que la mayor parte de los entrevistados son sensibles a la problemática ambiental, ya que algunos de ellos han participado en la regulación de la misma. Un aspecto importante a considerar, es que según los entrevistados la práctica de la carrera no es la que genera las mayores repercusiones ambientales, sino la gente que acude a observar el evento ya que dejan una gran cantidad de basura que no se coloca en contenedores.

Por su parte, en el oficio de opinión técnica emitido por el Director del ANP Valle de los Cirios, establece que la actividad es viable siempre y cuando cumpla con los lineamientos que marca la ley y respete las condicionantes establecidas en el resolutivo, tales como el pago de derechos, que limpie cuando haya concluido el evento, entre otros. Sin embargo, al revisar los resolutivos del 2000 al 2011 pudimos observar que a pesar de que en algunos años se ha negado el permiso para que se lleve a cabo el evento, la empresa nunca ha suspendido su realización. Con base en lo anterior, podemos decir que la normatividad es clara con respecto a las actividades que se pueden y no hacer dentro de un ANP tomando en consideración el tipo de área que sea, ya que en algunas se establece un nivel mayor de conservación. Esto nos permite comprender que la normatividad en sí es adecuada, lo que falla es la aplicación de la misma.

Por tanto, se puede indicar que al promovente se le condicionó para que cumpliera con lo establecido en el reporte técnico emitido por la Dirección del ANP Valle de los Cirios, sin embargo, no lo acató. La posición de las autoridades ante el problema queda pendiente ya que es necesario conocer las medidas que se tomarán al respecto por parte de las dependencias encargadas para regular y sancionar estas acciones.

Un aspecto importante para este análisis, es considerar que según la información obtenida en la entrevista realizada en la dirección de la Reserva del Vizcaíno para el estado de Baja California Sur no existe una dependencia de medio ambiente ni instrumentos de gestión

que establezcan lineamientos específicos para la regulación de la actividad en este estado. Cabe mencionar que de ser responsables de otorgar los permisos a nivel federal, no existirían estas discrepancias y falta de comunicación entre las dependencias de los estados y entre las entidades.

Con respecto a los resultados obtenidos de la entrevista al representante legal de la empresa *SCORE International*, se puede indicar que reconoció que no toda la gente está de acuerdo con esta actividad, tal como sucede con otras actividades existentes. Señaló que la empresa es extranjera y que nunca se ha visto involucrada en demandas ni multas, lo que nos permite considerar que posiblemente esto sea cierto y que nunca hayan tenido una demanda, ya que probablemente nunca se han recabado las pruebas necesarias para inculparle de alguna violación al marco legal.

De lo anterior, la SPA de Ensenada nunca mencionó algo acerca de demandas en contra de la empresa, sin embargo, mencionaron que el promovente en repetidas ocasiones ha irrumpido los lineamientos y condicionantes impuestos por la ley y los resolutiveos emitidos a petición de sus MIA. Los funcionarios de la SPA dijeron que se han impuesto sanciones, las cuales no han sido aplicadas con severidad. A la empresa no se le ha exigido que realicen el pago por uso de las ANP establecido por la ley, y nunca se han tomado cartas en el asunto.

El entrevistado mencionó que el impacto generado por parte de los espectadores no es responsabilidad de la empresa; no obstante, de no existir este evento los espectadores no asistirían. Por tanto, la basura, el corte de árboles y arbustos, y demás implicaciones ambientales no se generarían. De lo anterior, se puede decir que toda acción relacionada con la actividad de las carreras debería ser responsabilidad de la empresa. El representante mencionó que lo más viable es trabajar en conjunto con el gobierno y tratar de concientizar a la gente en materia ambiental, lo cual nos parece una buena opción.

Asimismo, señaló que esto ya se ha llevado a cabo y que ha funcionado en un “50 o 60 por ciento”, por lo que sería bueno conocer los medios por los que pusieron en práctica este proceso de educación ambiental. Además, mencionó que existen formas de mitigar y prevenir al cien por ciento las implicaciones que la actividad de las carreras trae consigo, pero no proporcionó ningún ejemplo de cómo hacerlo.

De igual manera, puntualizó que para el trazo de la ruta nunca se hacen caminos nuevos, que sólo se usan los caminos rurales ya establecidos ya que de generar nuevas rutas, el costo económico sería muy alto. En este sentido, se observa que la empresa sólo tiene interés en el beneficio económico que obtiene de la carrera, y se entiende que por cuestiones de trámite realizan el estudio de impacto ambiental, no por voluntad e interés propio del medio ambiente.

En relación a los resultados obtenidos de las entrevistas realizadas a los prestadores de servicios turísticos se observa que la mayoría consideran que no existen repercusiones en el medio ambiente, aunque se rescatan algunos que si consideran que las hay. Por ejemplo, uno de los entrevistados resaltó la importancia de los recursos naturales y las particulares características de los ecosistemas frágiles que cuentan con especies de flora y fauna endémica.

De igual manera, algunos entrevistados consideraron que en caso de existir repercusiones en el medio ambiente, éstas son generadas por los espectadores, ya que dejan sus desechos sólidos en los lugares donde observan la carrera y, hasta en algunos casos talan árboles para prender fogatas. También, la mayoría de los entrevistados consideraron que las carreras generan beneficio económico para el sector turístico en el que ellos laboran.

Del mismo modo, con base en lo propuesto por el sector de los conservacionistas y que fue una consulta a expertos, se toman en cuenta sus observaciones y propuestas para el análisis de las potenciales implicaciones ambientales de las carreras en sistemas naturales.

Se puede observar en los resultados que los conservacionistas consideran que las carreras generan un impacto importante en los ecosistemas áridos, debido a su lento crecimiento y difícil regeneración de la vegetación. Por esto, a pesar de que la *Baja 1000* se realiza cada año, los sistemas no pueden recuperarse y el impacto es permanente.

Lo anterior, aunado a que la empresa durante el año realiza dos carreras más denominadas *Baja 250* y *Baja 500*, el impacto es potencialmente aún mayor. Cabe mencionar, que para conocer esto con certeza se tendría que hacer un estudio más específico donde se indicaran las rutas de cada una de éstas carreras, los puntos de coincidencia, las circunstancias

en las que se realizan y comprobar si efectivamente existe una repercusión ambiental por las mismas.

Con base en la información que uno de los conservacionistas proporcionó, en el 2003 solicitó a la SEMARNAT tener acceso a la información sobre impacto ambiental; la respuesta fue de total desconocimiento por parte de la Secretaría en relación a esta actividad, a pesar de que cruza por dos estados y dos ANP, las dependencias federales no cuentan con información alguna sobre los estudios realizados por la empresa como se esperaría de acuerdo a la legislación vigente.

Como se señaló en el Cuadro 4, fue en el año 2010 que “se dieron cuenta” acerca de que la modalidad para este tipo de actividad debía ser regional, y no particular como se ha realizado hasta ahora. De esta manera pasa a ser de competencia para la federación. Por esta razón, se decidió pedir a la Dirección del Valle de los Cirios que presentara una opinión técnica acerca de la actividad de la *Baja 1000*, con el objetivo de incorporarlo en el resolutive emitido por la SPA de Ensenada. Cabe destacar que a pesar de que en el 2010 se percataron que la MIA debía ser evaluada por la federación, en el 2011 se volvió a evaluar por la SPA del estado de Baja California.

4.3 Identificación de implicaciones ambientales

4.3.1 Análisis de las implicaciones ambientales sobre especies raras y endémicas

En los años 2002 y 2004 al 2011 la carrera de la *Baja 1000* cruzó áreas biológicamente sensibles como ANP, AICAS, RTP y ARE.

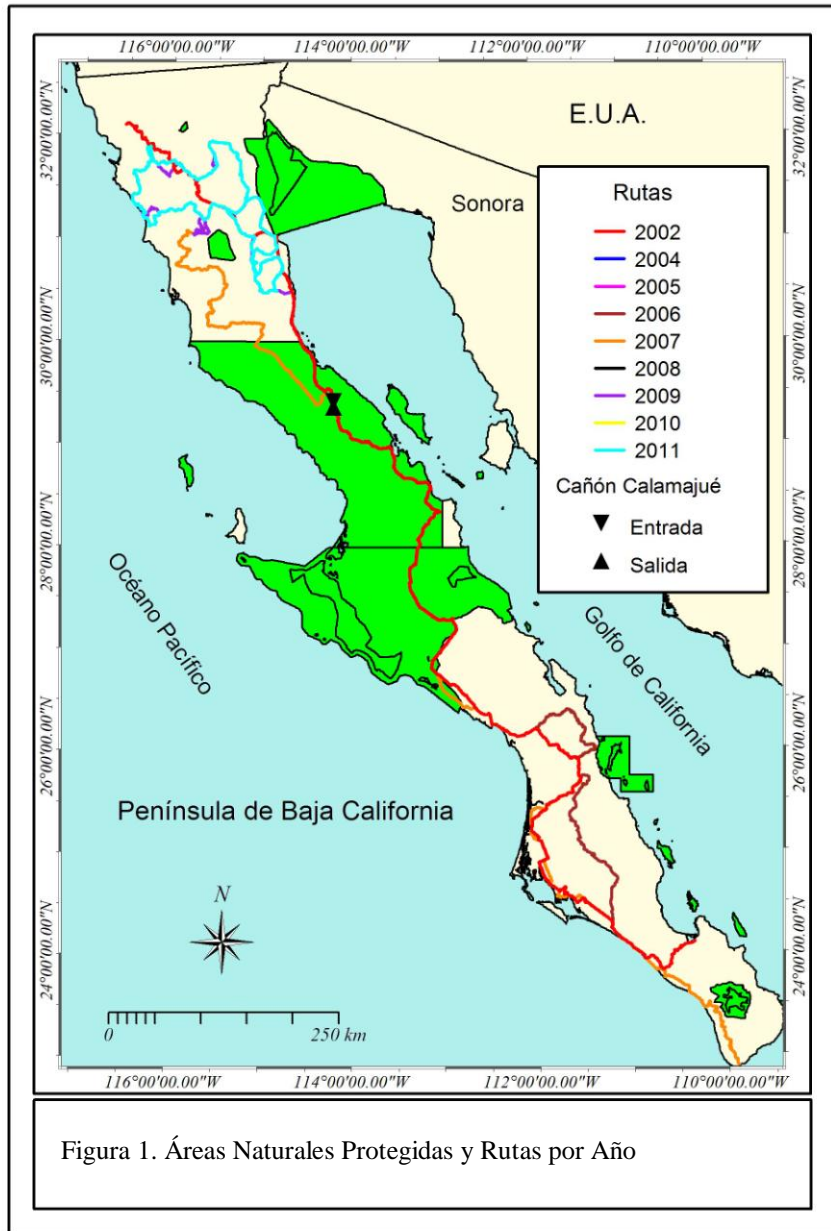
El análisis del impacto ambiental se describe en cuadros de resultados, en los que se especifican las áreas de conservación (protegidas y no protegidas) y el total de hectáreas utilizadas en la práctica de la carrera.

Las áreas de conservación protegidas y no protegidas presentadas en el Cuadro 2 del “Total de áreas destinadas a la conservación de flora y fauna en la península de Baja California”, se utilizaron para hacer el cruce de información con las rutas de la *Baja 1000* de

los años 2002 y 2004 al 2011. En los Cuadros 5, 6, 7 y 8 se presentan los cruces en el orden que aparecen las áreas de conservación del Cuadro 2, en conjunto con sus mapas representando dichos cruces.

Cuadro 3. Áreas Naturales Protegidas y Rutas de la Baja 1000				
Tipo de área de conservación	Sitio de conservación	Área afectada (ha)	Longitud de recorrido en km	Total de área potencialmente afectada (ha)
ANP _ Ruta 2002	Área de Protección de Flora y Fauna	1329.66	443.22	1881
	RB Área de amortiguamiento	551.07	183.69	
ANP _ Ruta 2004	Área de Protección de Flora y Fauna	1329.66	443.22	1881
	RB Área de amortiguamiento	551.07	183.69	
ANP _ Ruta 2005	-	-	-	-
ANP _ Ruta 2006	Área de Protección de Flora y Fauna	1328.85	442.95	1880
	RB Área de amortiguamiento	550.17	183.39	
ANP _ Ruta 2007	Área de Protección de Flora y Fauna	1602.09	534.03	2336
	RB Área de amortiguamiento	733.68	244.56	
ANP _ Ruta 2008	RB Área de amortiguamiento	0.63	0.21	1
ANP _ Ruta 2009	-	-	-	-
ANP _ Ruta 2010	Área de Protección de Flora y Fauna	1356.03	452.01	1818
	RB Área de amortiguamiento	462.33	154.11	
ANP _ Ruta 2011	-	-	-	-
Elaboración propia. Fuentes: CONANP, 2012; <i>SCORE International</i> , 2004; CPR 2004 - 2010; <i>SCORE International</i> , 2011.				

En la Figura 5 se presenta el cruce de la capa de información de las ANP y las rutas de la Baja 1000.



Cuadro 4. Áreas de Importancia para la Conservación de las Aves y Rutas de la *Baja 1000*

Tipo de área de conservación	Sitio de conservación	Área afectada (ha)	Longitud de recorrido en km	Total de área potencialmente afectada (ha)
AICAS _ Ruta 2002	Sierra Juárez	289.17	96.39	423
	Sistema San Luis Gonzaga	17.46	5.82	
	Archipiélago Bahía de los Ángeles	20.7	6.9	
	NOMBRE NO IDENTIFICADO	3.96	1.32	
	Complejo Lagunar San Ignacio	86.76	28.92	
	Oasis La Purísima y San Pedro	1.26	0.42	
	Sierra La Giganta	0.9	0.3	
	Bahía Magdalena – Almejas	0.09	0.03	
	Ensenada de la Paz	2.52	0.84	
AICAS _ Ruta 2004	Sierra Juárez	289.17	96.39	423
	Sistema San Luis Gonzaga	17.46	5.82	
	Archipiélago Bahía de los Ángeles	20.7	6.9	
	NOMBRE NO IDENTIFICADO	3.96	1.32	
	Complejo Lagunar San Ignacio	86.76	28.92	
	Oasis La Purísima y San Pedro	1.26	0.42	
	Sierra La Giganta	0.9	0.3	
	Bahía Magdalena – Almejas	0.09	0.03	
	Ensenada de la Paz	2.52	0.84	
AICAS _ Ruta 2005	Sierra Juárez	329.85	109.95	775
	Sierra San Pedro Mártir	445.05	148.35	
AICAS _ Ruta 2006	Sierra Juárez	300.15	100.05	541
	Sistema San Luis Gonzaga	17.28	5.76	
	Archipiélago Bahía de los Ángeles	20.88	6.96	
	NOMBRE NO IDENTIFICADO	4.05	1.35	
	Complejo Lagunar San Ignacio	85.32	28.44	
	Oasis La Purísima y San Pedro	1.35	0.45	
	Sierra La Giganta	109.71	36.57	
	Ensenada de la Paz	2.16	0.72	
AICAS _ Ruta 2007	Sierra Juárez	307.44	102.48	943

	Sierra San Pedro Mártir	317.34	105.78	
	Archipiélago Bahía de los Ángeles	21.06	7.02	
	NOMBRE NO IDENTIFICADO	3.96	1.32	
	Complejo Lagunar San Ignacio	230.76	76.92	
	Oasis La Purísima y San Pedro	1.35	0.45	
	Sierra La Giganta	45	15	
	Bahía Magdalena – Almejas	0.45	0.15	
	Sierra de la Laguna	16.02	5.34	
AICAS _ Ruta 2008	Sierra Juárez	424.53	141.51	599
	Sierra San Pedro Mártir	174.69	58.23	
AICAS _ Ruta 2009	Sierra Juárez	359.91	119.97	765
	Sierra San Pedro Mártir	404.91	134.97	
AICAS _ Ruta 2010	Sierra Juárez	318.06	106.02	410
	Sistema San Luis Gonzaga	17.1	5.7	
	Archipiélago Bahía de los Ángeles	20.97	6.99	
	NOMBRE NO IDENTIFICADO	3.87	1.29	
	Oasis La Purísima y San Pedro	1.35	0.45	
	Sierra La Giganta	44.46	14.82	
	Bahía Magdalena – Almejas	0.36	0.12	
	Ensenada de la Paz	3.87	1.29	
AICAS _ Ruta 2011	Sierra Juárez	309.87	103.29	480
	Sierra San Pedro Mártir	170.37	56.79	
Fuente: Elaboración propia con base en <i>SCORE International</i> , 2004; CPR, 2004 -2010; <i>SCORE International</i> , 2011; CONABIO, 2012.				
Nota: La leyenda “NOMBRE NO IDENTIFICADO” significa que en la página de la CONABIO no se encontró información acerca de ese sitio.				

En la Figura 6 se presenta el cruce de la capa de información de las AICAS y las rutas de la *Baja 1000*.

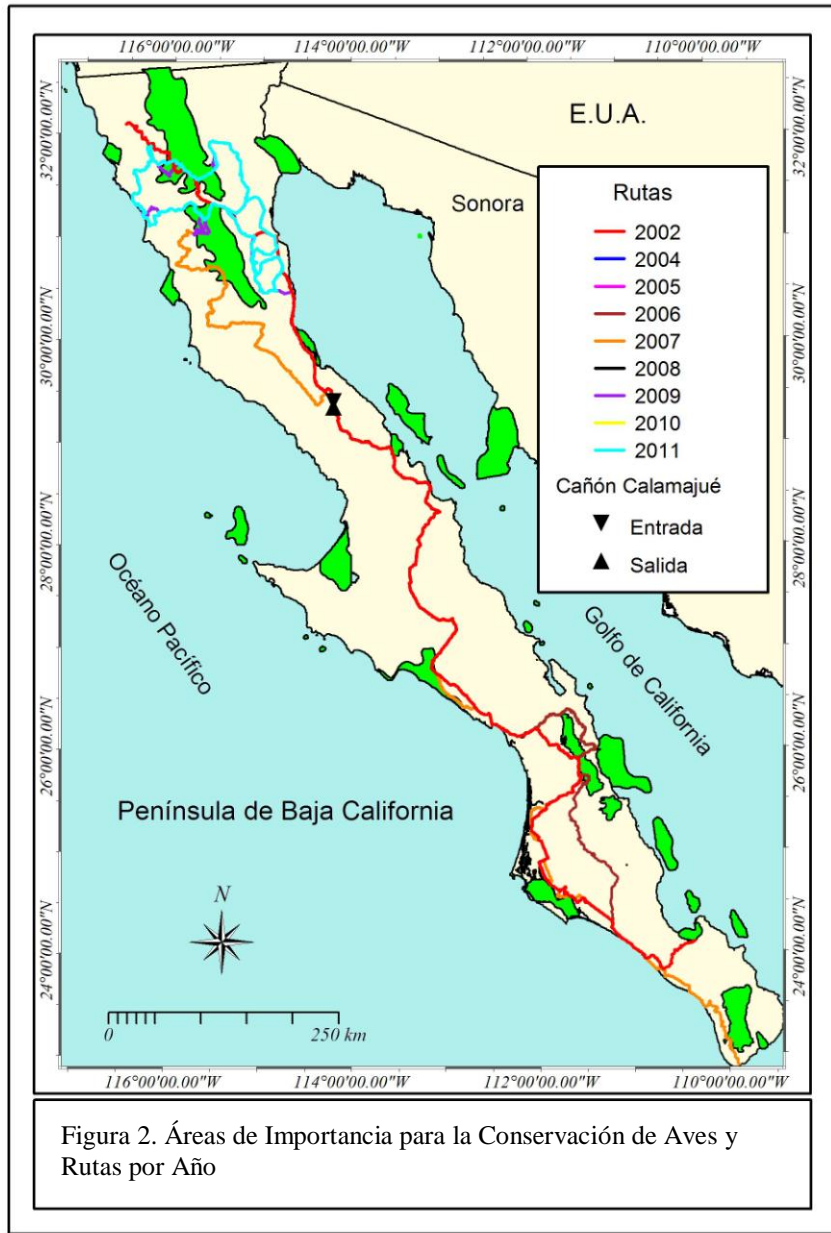


Figura 2. Áreas de Importancia para la Conservación de Aves y Rutas por Año

Cuadro 5. Regiones Terrestres Prioritarias para la conservación y Rutas de la *Baja 1000*

Tipo de área de conservación	Sitio de conservación	Área afectada (ha)	Longitud de recorrido en km	Total de área potencialmente afectada (ha)
RTP _ Ruta 2002	Sierra La Giganta	346.95	115.65	2010
	Delta del Río – Colorado	6.21	2.07	
	Sierra La Libertad – La Asamblea	300.6	100.2	
	El Vizcaíno – El Barril	721.17	240.39	
	Planicies de Magdalena	634.59	211.53	
RTP _ Ruta 2004	Sierra La Giganta	346.95	115.65	2010
	Delta del Río – Colorado	6.21	2.07	
	Sierra La Libertad – La Asamblea	300.6	100.2	
	El Vizcaíno – El Barril	721.17	240.39	
	Planicies de Magdalena	634.59	211.53	
RTP _ Ruta 2005	Sierra de Juárez	48.69	16.23	340
	Delta del Río – Colorado	61.83	20.61	
	Punta Banda Eréndira	12.87	4.29	
	Sierra de San Pedro Mártir	216.99	72.33	
RTP _ Ruta 2006	Sierra de Juárez	20.34	6.78	1435
	Sierra La Giganta	388.35	129.45	
	Delta del Río – Colorado	4.59	1.53	
	Sierra La Libertad – La Asamblea	301.32	100.44	
	El Vizcaíno – El Barril	720.63	240.21	
RTP _ Ruta 2007	Sierra de Juárez	20.43	6.81	2726
	Sierra La Giganta	310.14	103.38	
	Sierra de San Pedro Mártir	98.28	32.76	
	San Telmo – San Quintín	94.77	31.59	
	Valle de los Cirios	364.95	121.65	
	Sierra La Libertad – La Asamblea	308.34	102.78	
	El Vizcaíno – El Barril	904.59	301.53	
	Planicies de Magdalena	624.51	208.17	
RTP _ Ruta 2008	Sierra de Juárez	423.63	141.21	624
	Delta del Río – Colorado	76.14	25.38	

	Punta Banda Eréndira	59.13	19.71	
	Sierra de San Pedro Mártir	65.43	21.81	
RTP _ Ruta 2009	Sierra de Juárez	49.05	16.35	326
	Delta del Río – Colorado	59.94	19.98	
	Punta Banda Eréndira	32.76	10.92	
	Sierra de San Pedro Mártir	184.14	61.38	
RTP _ Ruta 2010	Sierra de Juárez	18.9	6.3	1896
	Sierra La Giganta	307.62	102.54	
	Delta del Río – Colorado	3.69	1.23	
	Sierra La Libertad – La Asamblea	307.26	102.42	
	El Vizcaíno – El Barril	633.33	211.11	
	Planicies de Magdalena	625.5	208.5	
RTP _ Ruta 2011	Sierra de Juárez	47.25	15.75	204
	Delta del Río – Colorado	59.67	19.89	
	Punta Banda Eréndira	33.21	11.07	
	Sierra de San Pedro Mártir	64.08	21.36	
Fuente: Elaboración propia con base en <i>SCORE International</i> , 2004; CPR 2004 -2010; <i>SCORE International</i> , 2011; CONABIO 2012.				

En la Figura 7 se presenta el cruce de la capa de información de las RTP y las rutas de la *Baja 1000*.

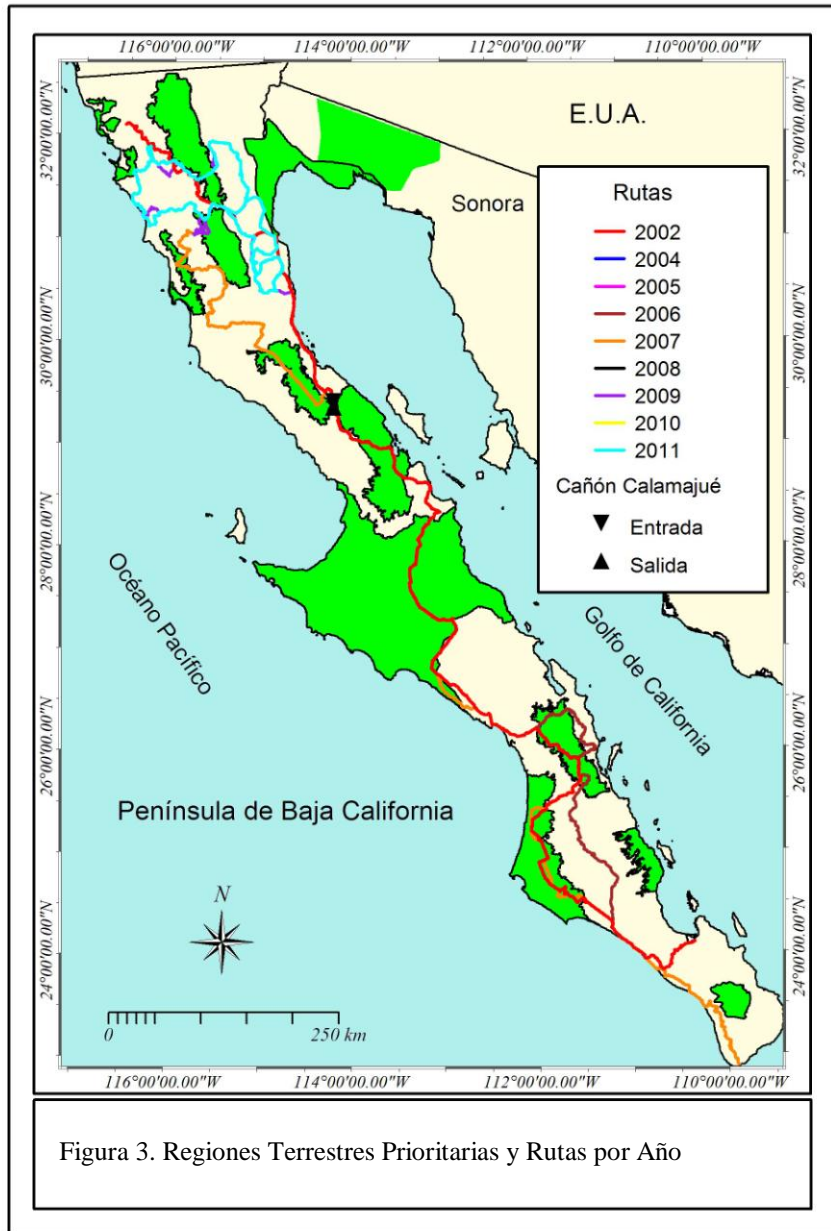


Figura 3. Regiones Terrestres Prioritarias y Rutas por Año

Cuadro 6. Áreas de Alta Riqueza y Endemicidad y Rutas de la Baja 1000				
Tipo de área de conservación	Sitio de conservación	Área afectada (ha)	Longitud de recorrido en km	Total de área potencialmente afectada (ha)
ARE _ Ruta 2002	Alta endemicidad	358.11	119.37	1340
	Alta riqueza	350.28	116.76	
	Alta riqueza y endemicidad	631.8	210.6	
ARE _ Ruta 2004	Alta endemicidad	358.11	119.37	1340
	Alta riqueza	350.28	116.76	
	Alta riqueza y endemicidad	631.8	210.6	
ARE _ Ruta 2005	Alta endemicidad	409.23	136.41	882
	Alta riqueza y endemicidad	473.04	157.68	
ARE _ Ruta 2006	Alta endemicidad	623.52	207.84	1237
	Alta riqueza	348.57	116.19	
	Alta riqueza y endemicidad	264.78	88.26	
ARE _ Ruta 2007	Alta endemicidad	981.63	327.21	2254
	Alta riqueza	160.65	55.02	
	Alta riqueza y endemicidad	1111.86	370.62	
ARE _ Ruta 2009	Alta endemicidad	272.43	90.81	749
	Alta riqueza y endemicidad	476.46	158.82	
ARE _ Ruta 2010	Alta endemicidad	576.9	192.3	1638
	Alta riqueza	347.31	115.77	
	Alta riqueza y endemicidad	713.52	237.84	
ARE _ Ruta 2011	Alta endemicidad	110.88	36.96	645
	Alta riqueza y endemicidad	533.97	177.99	

Fuente: Elaboración propia con base en *SCORE International*, 2004; CPR, 2004 -2010; Riemann y Ezcurra, 2007; *SCORE International*, 2011.

En la Figura 8 se presenta el cruce de la capa de información de las ARE y las rutas de la *Baja 1000*.

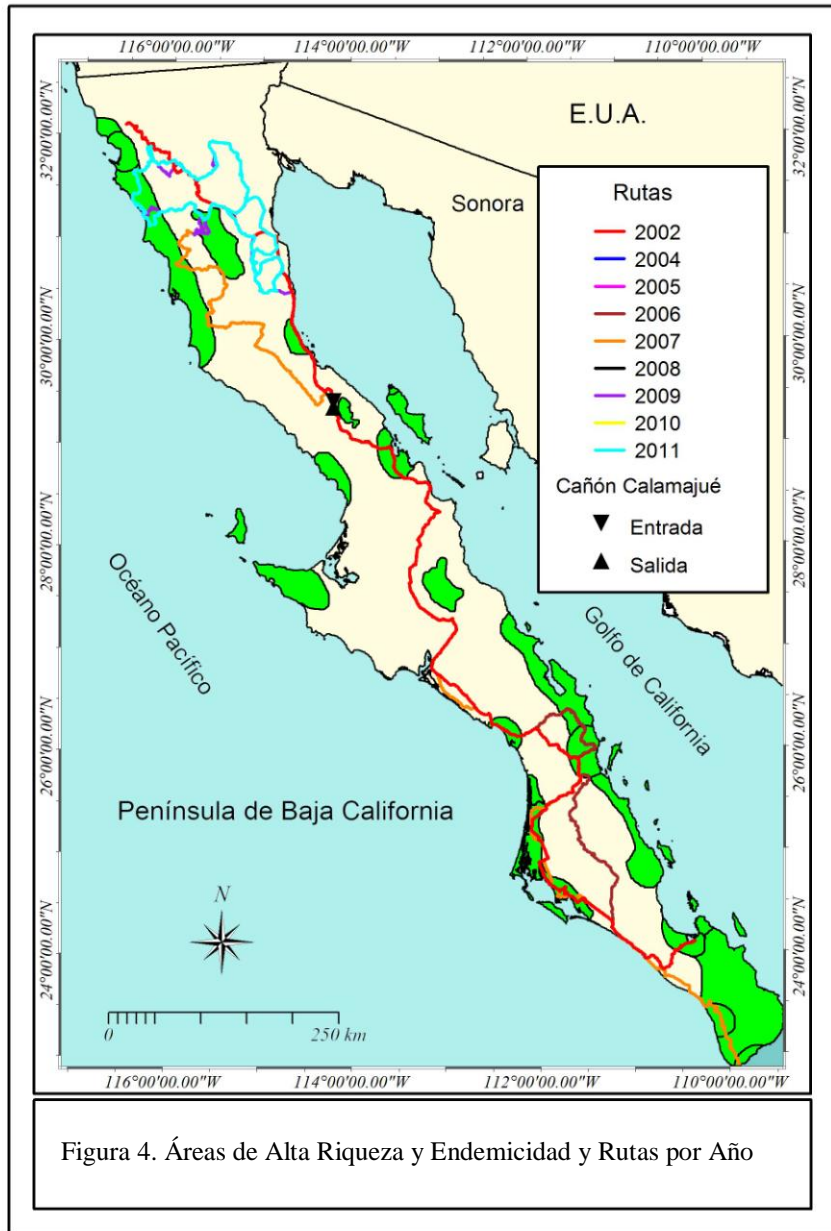


Figura 4. Áreas de Alta Riqueza y Endemicidad y Rutas por Año

Desde la perspectiva de los conceptos de la fragmentación y las islas ecológicas, al hablar de las carreras fuera de carretera como se describe en el marco conceptual de la ecología del paisaje, las principales preocupaciones que surgen del uso intensivo de los recursos naturales son las potenciales afectaciones a las áreas naturales protegidas. Lo que trae consigo consecuencias ambientales derivadas de los cambios de ruta, y diversifica la fragmentación como se presenta en la estimación total de la superficie de cada uno de los sitios por donde cruza la carrera y que son destinados a la conservación.

4.3.2 *Análisis de los resultados de las implicaciones ambientales*

En el apartado anterior se muestran los resultados obtenidos de la superposición de las rutas con las áreas biológicamente sensibles. Este análisis evidencia que las carreras se llevan a cabo en zonas que se considera deberían ser excluidas de actividades de impacto ambiental. Entre las áreas más vulnerables se identificó el Cañón Calamajué (Bullock, entrevista, 2012) como uno de los sitios más sensibles debido a que es una zona de refugio de diversas especies endémicas, y todas las carreras transpeninsulares han pasado invariablemente a lo largo de este cañón.

En los mapas se observan los cruces de cada tipo de área (ANP, AICAS, RTP y ARE) con las rutas de los años 2002 y 2004 al 2011. En el presente estudio se retomaron estas áreas destinadas a la conservación como *islas ecológicas*, esto debido a que son zonas con una dinámica biológica diferente a la del resto del territorio con uso intenso de los recursos. La carrera *Baja 1000* genera potenciales afectaciones ambientales en estas *islas*, tales como fragmentación del paisaje, y por ende, la creación de *metapoblaciones* o comunidades vegetales aisladas.

En las Figuras 5, 6, 7 y 8 se observa que los trazos han tenido variaciones año con año, reforzando esta aseveración con los resultados obtenidos de las entrevistas realizadas a los sectores participantes/corredores, público, privado y turistas/espectadores ya que mencionaron que las rutas nunca son iguales, debido a que siempre se busca un cambio para conservar la emoción, interés y adrenalina que distingue a esta actividad. Esto contradice las disposiciones oficiales acerca de que debe existir una ruta única permanente, tal como se establece en el POEBC.

Cabe mencionar que a pesar de que la ruta cambia constantemente, existen intervalos de coincidencia entre algunas de ellas. En el caso de la ruta 2002 y 2004 de acuerdo a los mapas encontrados y analizados, se puede indicar que no se detectó diferencia entre ellas. En la MIA del 2004 emitido por el promovente *SCORE International* se menciona que la ruta de este año fue similar a la del 2002. De igual manera, en el resolutive del 2007 se especificó que una parte de la ruta corresponde a la que se utilizó en los años de 2002, 2004 y 2006.

En las Figuras 5 ,6 ,7 y 8 se puede observar que las rutas de la carrera *Baja 1000* de los años 2002 y 2004 al 2011 cruzan por diversas áreas de conservación ambiental. Con base en los resultados obtenidos en los Cuadros 5, 6, 7 y 8 podemos indicar que la actividad de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California genera potenciales repercusiones ambientales.

Los resultados presentados acerca de las potenciales implicaciones ambientales se muestran en total de hectáreas por las que cruza la carrera *Baja 1000*. En las entrevistas realizadas se detectaron como las posibles causantes de impactos ambientales los desechos sólidos abandonados en el desierto, derrames de combustible, llantas desechadas por los equipos de apoyo, tala de árboles para fogatas, apertura de nuevas brechas por lugares no contemplados en la MIA; esto entre otras consecuencias negativas propiciadas por los espectadores. Los efectos de estas acciones deberían estar sujetos a una vigilancia estricta por parte de la PROFEPA, SPA y SCT.

4.4 Comentarios finales y recomendaciones

En términos de las dimensiones política, social y ambiental determinadas en la presente investigación con base en el marco normativo y las entrevistas realizadas, se develan conflictos de interés entre los diversos actores involucrados en la actividad. Esto se debe principalmente a que las negociaciones son unilaterales, sobre todo por la importancia que a la empresa se le da en el estado de Baja California y la derrama económica que algunos entrevistados señalaron que existe debido a la práctica de la *Baja 1000*. Se identifica que los intereses por parte de la empresa se oponen a los de los ejidatarios y a los principios de la

protección del medio ambiente. También, se detecta que el interés de la empresa se sobrepone incluso al marco normativo.

Del diagnóstico de los instrumentos de gestión revisados, se puede concluir que existe una falta de coordinación entre algunas normas que cada uno de ellos establece. Se detectaron incompatibilidades con respecto a lo establecido por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), el Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación de Impacto Ambiental, la Ley Federal del Derecho, la Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California, el Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California (POEBC). Lo anterior, relacionado a la normatividad para regular la actividad de las carreras fuera de carretera en Baja California, específicamente la *Baja 1000*. La aplicación de éstos instrumentos se refleja en los resolutivos emitidos de la evaluación de las MIA realizadas por el promovente *SCORE International*.

La LGEEPA establece en el Artículo 28 Fracción XI que las actividades que se realicen en un ANP son de competencia federal. Esto aunado a lo establecido en los Artículos 10 y 11 del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación de Impacto Ambiental, donde se señala que las MIA regionales dependerán de que la actividad ó proyecto se lleve a cabo en una región ecológica o que propicie aislamiento o fragmentación en los ecosistemas. De lo anterior, se indica que las MIA realizadas por este promovente se han evaluado estatalmente, a pesar de que en los Artículos antes mencionados se indica que la evaluación y emisión de permisos debe ser otorgada por la federación. Además, considerando los Artículos 56 y 56 Bis de la misma Ley, se establece que debe tomarse en cuenta la opinión de los ejidatarios cuya propiedad se convierte en parte de la ruta.

Basado en las opiniones de los afectados, en la falta de compromiso de la empresa organizadora, así como del incumplimiento de los acuerdos tomados en conjunto con el grupo de ejidatarios involucrados, algunos de ellos se manifiestan en desacuerdo con el cruce de la carrera por sus predios.

Lo anterior, ligado a la Ley Federal de Derechos en sus Artículos 194-C, 198 y 198-A, los cuales se refieren al pago de derechos por el goce y aprovechamiento de los recursos naturales por actividades recreativas, turísticas y deportivas dentro de las ANP que deben ser cobrados a los participantes y a todas las personas que hagan uso de éstos sitios. De acuerdo con los resultados obtenidos del sector conservacionista, el pago de esta suma no compensa el posible impacto ambiental que se genere dentro de los ecosistemas frágiles por la lenta y difícil regeneración de la vegetación en ecosistemas desérticos. Asimismo, según información obtenida en la SPA de Ensenada, este requisito de pago no se cumple, y el encargado de hacer las denuncias pertinentes solamente es la Dirección del ANP.

Considerando lo establecido en los Artículos mencionados en la Ley Federal de Derechos, la Ley General del Turismo también debería formar parte de la regulación de esta actividad ya que indica el pago que se debe realizar para utilizar las ANP como áreas turísticas, deportivas o de recreación. Al revisar la ley de turismo se identificó que no se mencionan las carreras fuera de carretera, ello aunado a la carencia de un reglamento.

Al respecto y con base en los resultados obtenidos de las entrevistas al sector conservacionista, se puede observar que esta suma es tan baja que no compensa ningún impacto generado. Por tanto, se propone que se lleven a cabo los estudios económicos para poder tasar de manera real esta actividad.

En el mismo sentido, el POEBC es uno de los instrumentos revisados que considera específicamente la regulación para la actividad de las carreras fuera de carretera en su capítulo 4 de Modelo de Ordenamiento Ecológico. En él se consideran lineamientos de política de protección de zonas con uso activo y pasivo que definen subsistemas los cuales permiten o no la realización de actividades como las carreras.

La información obtenida en la SPA de Ensenada indica que en ocasiones se llevan a cabo las carreras por zonas prohibidas y que no son sancionados los infractores, lo cual es una evidencia más de la no aplicación de la normatividad existente.

Los resolutivos analizados para la actividad de la *Baja 1000* del periodo de 1998 al 2011 muestran que nueve de ellos han sido aceptados y cinco negados, se identifica que en las

ocasiones que se ha aprobado la realización de las carreras siempre se ha acompañado de recomendaciones y condicionantes específicas que el promovente debe cumplir, las cuales hasta la fecha no se han respetado.

De las entrevistas, se concluye que las opiniones de cada sector varían de acuerdo a la posición de cada uno de ellos y al beneficio propio relacionado con la actividad. En el sector donde se detectó mayor incoherencia fue el público. Por un lado, algunos actores dentro de este mismo sector están en pro de la conservación del medio ambiente; por otro lado, existen actores que defienden la postura del beneficio económico sin importar las consecuencias ambientales.

En el análisis de las potenciales implicaciones ambientales se observa que el paso de las carreras por áreas protegidas y de importancia para la conservación genera consecuencias negativas en los ecosistemas, específicamente cuando se trata de zonas frágiles con flora y fauna única, tal como es el caso de la península de Baja California.

De igual manera, según Calderón (2010) es importante adecuar y planear de forma correcta el uso del territorio a fin de lograr la preservación de la diversidad biológica ó en su defecto ocasionar el menor impacto ambiental posible, el cual se lleve a cabo bajo un marco de sustentabilidad y que tenga como propósito una correcta gestión ambiental. Maass *et al.* (2010), indican que se deben decretar sitios de conservación de especies ecológicamente sensibles que ayuden a evitar la alteración de los sistemas naturales.

Lo anterior, adecuado al tema de las carreras fuera de carretera radica en evitar deterioro en las ANP, AICAS, RTP y ARE, aunque las AICAS y las RTP no están reglamentadas como áreas protegidas, están reconocidas por la CONABIO como regiones de importancia para la conservación y, por ende las MIA deberían considerar entre sus recomendaciones el no cruce por estas áreas. Por tanto, se debe conocer el marco normativo a partir del cual se autoriza la realización de esta actividad.

Es importante conocer cuáles son las responsabilidades legales por parte del promovente *SCORE International* y verificar que se cumpla con ellas, ya que al revisar los instrumentos de gestión vigentes, aún cuando éstos son buenos no garantizan que su aplicación

sea la correcta, a lo que se le suma la falta de una reglamentación específica para las carreras fuera de carretera.

Los conflictos existentes entre los distintos sectores relacionados con la actividad de la *Baja 1000*, respecto al manejo de los sistemas ecológicos y la forma que se aplica la legislación, permitió conocer el cumplimiento y la efectividad de la misma.

Al respecto y con base en los resultados obtenidos de las entrevistas al sector de los conservacionistas, se puede indicar que la suma estipulada en la Ley Federal de Derechos es tan baja que no compensa el impacto generado. Ante esto, se propone que se lleven a cabo los estudios económicos para poder tasar de manera real esta actividad.

Debido a que la carrera *Baja 1000* pasa por dos ANP, por dos estados y por el tipo de actividad que la caracteriza, según los Artículos 10 y 11 del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental, el promovente *SCORE International* debe presentar las MIA bajo modalidad regional, las cuales deben ser evaluadas por SEMARNAT a nivel federal, y no estatal como se ha venido realizando hasta la actualidad.

Asimismo, con base en los resultados obtenidos, podemos indicar que las sanciones deberían ser más severas y obligar al promovente a cumplir con las condicionantes establecidas en los resolutivos. En caso de que no se respete lo establecido en los mismos, se proceda de forma más rigurosa y se prohíba la realización de la carrera al año siguiente, hasta ver que se cumpla con todo lo establecido por la ley mexicana. Aunado a lo anterior, la empresa *SCORE International* no es mexicana, lo que evidencia la mala aplicación de la normatividad existente y le permite evadir impuestos. Por tal motivo, se considera que aun cuando la empresa sea extranjera, debe estar sujeta a las mismas obligaciones fiscales para llevar a cabo la actividad.

El interés generado en algunos sectores permite proponer que se reconsidere la forma que se ha venido realizando la actividad, a fin de que se cumpla lo establecido por la ley y se respeten los acuerdos establecidos con los ejidatarios. Con base en las entrevistas se pudo percibir la inconformidad que algunos de ellos tienen con respecto a esta actividad por el

incumplimiento en el pago acordado por parte de la empresa y el mal estado de los caminos, posterior a la carrera.

En este sentido, según la información obtenida en la entrevista con el representante legal de la empresa en México, el pago para el raspado de los caminos es efectuado en el municipio de Ensenada, a fin de que este se encargue de contratar una empresa que haga esta labor, lo mismo con el caso de la basura. No obstante, con base en la comunicación entablada con algunas personas de las localidades por donde cruzan las carreras, pudimos percatarnos que esto no necesariamente sucede.

El representante legal de *SCORE International* indicó que debido a las publicaciones que se han hecho por parte del automovilismo deportivo, han colocado a la *Baja 1000* entre las cinco carreras más importantes a nivel mundial, lo que ha contribuido a la imagen de la península para darle una proyección internacional. A pesar de que esta carrera se realiza cada año y sólo dura de tres a cuatro días, el informante mencionó que *“hay cientos, sino es que miles de familias que dependen de esta industria”*, por lo que nos preguntamos si realmente hay familias que puedan depender de las ganancias de unos cuantos días de trabajo en diversas actividades del sector turístico.

La actividad de las carreras fuera de carretera se caracteriza por ser considerada como una actividad generadora de beneficio económico, lo cual no necesariamente es real, fuera del beneficio que el promovente y los estados obtienen.

Con la consolidación que esta actividad tiene en el gusto de la gente, y que inclusive algunos comentaron que consideran esta actividad como parte de la cultura bajacaliforniana, no se propone su eliminación, sino más bien, una adecuada forma de realizar la actividad en estricto apego y vigilancia de la legislación existente. Por tanto, se sugiere respetar lo establecido en el POEBC acerca de crear una ruta única y permanente que no pase por ninguna área de protección o importancia para conservación como las ANP, AICAS, RTP y ARE.

Cabe mencionar que durante la realización del trabajo de campo nos percatamos del poco o nulo nivel de conciencia por parte de la gente con respecto a los posibles accidentes, ya que los mismos espectadores propiciaban escenarios que generan riesgo para ellos mismos y

para los corredores, tales como rampas, modificación del camino para dar mayor reto al corredor, entre otros. Otras acciones negativas detectadas por parte de los espectadores, es que se cruzan los caminos por donde se lleva a cabo la competencia, se colocan muy cerca de los carros en movimiento para obtener fotografías y vídeos exponiendo inclusive la vida, generando desechos sólidos que no llevan consigo una vez terminado el evento, remoción de vegetación para hacer fogatas, entre otros.

De igual manera, se deben respetar los acuerdos hechos con las comunidades por donde pasa la ruta de la carrera y, que los espectadores formen parte de la labor de concientización y educación ambiental que promueva las consecuencias que determinadas acciones de su parte generan en los ecosistemas, especialmente en los frágiles.

Por último, se considera importante que, a fin de respetar las áreas destinadas para la conservación y protección de ecosistemas frágiles, se utilicen vías de comunicación asfaltadas cuando se requiera de cruzar por ANP ó alguna de las áreas bajo protección.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arriaga, L. *et al.* (coord.), 2000. *Regiones terrestres prioritarias de México*, México, Comisión Nacional para el Conocimiento y uso de la Biodiversidad.

Benítez, H. *et al.*, 1999, “Base de datos de las Áreas de Importancia para la Conservación de Aves y Regiones Terrestres Prioritarias para la conservación”, México, CIPAMEX, CONABIO, FMCN y CCA, consultado el 23 de mayo del 2012, en <www.conabio.gob.mx>

Bocco, Gerardo, 2010, “Carl Troll y la ecología del paisaje”, México, Investigación ambiental.

Brenner, Ludger, 2006, “Áreas Naturales Protegidas y Ecoturismo: El caso de la Reserva de la Biosfera Mariposa Monarca, México”, México, El Colegio de Michoacán, invierno, vol. XXVII, número 105, pp. 237-365.

Bringas, Nora y Lina Ojeda, 2000, “El ecoturismo: ¿Una nueva modalidad del turismo de masas?”, México, Economía, Sociedad y Territorio, enero-junio, vol. II, número 7, pp. 373-403.

Bringas, Nora y Lina Ojeda, 2003, “Tourism, protected areas, nature conservation, and sustainable development in Mexico” pp. 331:346, en Nelson, J. G. *et al.*, *Protected areas and the regional planning imperative in North America*, Canadá, University of Calgary Press y Michigan State University Press.

Bullock, Stephen [entrevista], 2012, por Arlett Vidarte [trabajo de campo], Implicaciones sociales y ambientales de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California, México.

Calderón, Francisco [Revista], 2010, “Sostenibilidad y Planificación: Ejes del desarrollo turístico sostenible”, España, Revista Desarrollo Local Sostenible, vol. 3, número 8, pp. 1-11.

Cariño *et al.*, 2008, “El escenario: presentación geográfica y socioeconómica del espacio sudcaliforniano”, pp. 99-176, en Cariño, Micheline y Mario Monteforte (coord.), 2008, *Del saqueo a la conservación. Historia ambiental contemporánea de Baja California Sur, 1940-2003*, México, Universidad Autónoma de Baja California, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Instituto Nacional de Ecología y Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

Celliers, Louis *et al.*, 2004, “A strategic assessment of recreational use areas for off-road vehicles in the coastal zone of KwaZulu-Natal, South Africa”, Sudáfrica, Elsevier; *Ocean & Coastal Management* 47, pp. 123-140.

Chávez, Wendy, 2008, “Políticas públicas para un desarrollo endógeno sustentable en países en desarrollo”, España, Observatorio iberoamericano del desarrollo local y la economía social, enero-febrero, número 3.

Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), 2008, “Programa de manejo del Área de protección de flora y fauna Valle de los Cirios [Borrador]”, México, CONANP.

Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), 2012, consultado el 31 de mayo del 2012, en <<http://www.conanp.gob.mx/>>

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO), 2004, consultado el 5 de julio de 2012, en <<http://conabioweb.conabio.gob.mx/aicas/doctos/aicas.html>>

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO), 2012, consultado el 30 de mayo del 2012, en <<http://www.conabio.gob.mx/>>

Congreso del Estado de Baja California, 2001, “Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California”, México, Periódico Oficial No. 53, Sección I, Tomo CVIII.

CPR, “Ruta Baja 2006”, consultado el 11 de septiembre de 2012, en <http://www.cprfabrications.com/BFG_Map.pdf>

CPR, 2004-2010, “Ruta Baja 2007 y 2009” consultado el 11 de septiembre de 2011, en <http://www.cprfabrications.com/Free-Downloads.html#anchor_222>

DOF., 1980, “Decreto por el que por causa de interés público se establece zona de protección forestal y refugio de la fauna silvestre la región conocida con el nombre de Valle de Los Cirios, en la vertiente central de la Península de Baja California”, México, Diario Oficial de la Federación 2 de junio de 1980.

DOF., 1988, “Decreto por el que se declara la reserva de la biosfera “El Vizcaíno”, ubicado en el Municipio de Mulegé, BCS”, México, Diario Oficial de la Federación 30 de noviembre de 1988.

DOF., 2000, “Acuerdo que tiene por objeto dotar con una categoría acorde con la legislación vigente a las superficies que fueron objeto de diversas declaratorias de áreas naturales protegidas emitidas por el Ejecutivo Federal”, México, Diario Oficial de la Federación 7 de junio de 2000.

DOF., 2000, “Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental”, México, Diario Oficial de la Federación.

DOF., 2011, “Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente”, México, Diario Oficial de la Federación.

DOF., 2012, “Ley Federal de Derechos”, México, Diario Oficial de la Federación.

Fiolka, Marty, 2005, *1000 miles to glory. The history of the Baja 1000*, Hong Kong, David Bull Publishing.

Forman, Richard y E. Alexander Lauren, 1998, “Roads and their major ecological effects”, Estados Unidos, Harvard University Graduate School of Design.

Forman, Richard, 1997, *Land mosaics. The ecology of landscapes regions*, Inglaterra, Cambridge University Press.

García, Arturo y Julio Muñoz, 2002, *El paisaje en el ámbito de la geografía*, México, Universidad Nacional Autónoma de México.

Gaston, J. Kevin, 1994, *Rarity: population and community biology series 13*, Londres, Chapman & Hall.

Gobierno del Estado de Baja California, 1995, “Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California”, Gobierno del Estado de Baja California, COPLADE y el Colegio de la Frontera Norte.

Gobierno del Estado de Baja California, 1998, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Dirección General de Ecología del Gobierno del Estado.

Gobierno del Estado de Baja California, 1999, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Dirección General de Ecología del Gobierno del Estado.

Gobierno del Estado de Baja California, 2000, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Dirección General de Ecología del Gobierno del Estado.

Gobierno del Estado de Baja California, 2001, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Dirección General de Ecología del Gobierno del Estado.

Gobierno del Estado de Baja California, 2002, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Dirección General de Ecología del Gobierno del Estado.

Gobierno del Estado de Baja California, 2003, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Dirección General de Ecología del Gobierno del Estado.

Gobierno del Estado de Baja California, 2004, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Dirección General de Ecología del Gobierno del Estado.

Gobierno del Estado de Baja California, 2005, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Dirección General de Ecología del Gobierno del Estado.

Gobierno del Estado de Baja California, 2006, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Secretaría de Protección al Ambiente del Estado de Baja California.

Gobierno del Estado de Baja California, 2007, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Secretaría de Protección al Ambiente del Estado de Baja California.

Gobierno del Estado de Baja California, 2008, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Secretaría de Protección al Ambiente del Estado de Baja California.

Gobierno del Estado de Baja California, 2009, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Secretaría de Protección al Ambiente del Estado de Baja California.

Gobierno del Estado de Baja California, 2010, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Secretaría de Protección al Ambiente del Estado de Baja California.

Gobierno del Estado de Baja California, 2011, “Resolución de Impacto Ambiental al promovente *SCORE International Inc.*”, México, Secretaría de Protección al Ambiente del Estado de Baja California.

Guillén, Irma, 1999, *El turismo como propuesta de desarrollo de una comunidad indígena en el ordenamiento territorial del Amazonas*, Venezuela, Universidad de los Andes, vol. 41.

Gunderson, Lance, 2000, “Ecological Resilience - in Theory and Application”, Estados Unidos de Norteamérica, *Annual Review of Ecology and Systematics*, volumen 31, pp. 425-439.

Gutiérrez, Guadalupe [entrevista], 2011, por Arlett Vidarte [trabajo de campo], Implicaciones sociales y ambientales de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California, México.

Hanski, Ilkka, 1999, *Metapopulation Ecology*, Reino Unido, Oxford University Press.

Heredia, Fernando [entrevista], 2012, por Arlett Vidarte [trabajo de campo], Implicaciones sociales y ambientales de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California, México.

ILWIS, 2001, *ILWIS 3.0 Academic Users Guide*. International Department for Aerospace Survey & Earth Sciences, Enschede, The Netherlands. 508 pp + viii.

López, Víctor, 2008, *Sustentabilidad y desarrollo sustentable*, México, Trillas.

Maass, José Manuel *et al.*, 2010, “Las áreas naturales protegidas y la investigación ecológica de largo plazo en México”, España, Revista científica y técnica de ecología y medio ambiente, Ecosistemas, volumen 2, pp. 69-83.

MacArthur, Robert y Edward Wilson, 1967, *The theory of island biogeography*, Estados Unidos de Norteamérica, Princeton University Press.

Martín – Crespo, María Cristina y Ana Belén Salamanca Castro, 2007, “El muestreo de la investigación cualitativa”, s/lugar, Revista NURE Investigación, número 27, marzo y abril.

McCullough, D. R. (ed.), 1996, *Metapopulations and Wildlife Conservation*, Estados Unidos de Norteamérica, Island Press.

Moore, Mark, 1998, *Gestión estratégica y creación de valor en el sector público*, España, Paidós Ibérica.

National Off-Road Racing Association (NORRA), 2009-2010, “Honoring the past. Forging the future”, consultado el 25 de mayo de 2011, en <<http://www.norra.com/norra.php>>

Navalengua Turismo Rural, 2010, “Eventos Off Road”, consultado el 28 de octubre de 2010, en <<http://eventosoffroad.es/>>

Naveh, Zev and Arthur Lieberman, 1994, *Landscape ecology: Theory and application*, Nueva York, segunda ed. Springer –Verlag.

Parlamento europeo y el consejo de la Unión Europea, 2000, *El V Programa Comunitario de Política y Actuación en Materia de Medio Ambiente <<Hacia un desarrollo sostenible >>*, Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

Parlamento europeo y el consejo de la Unión Europea, 2002, *El VI Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente*, Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

Preston, W. Frank, 1962, “The canonical distribution of commonness and rarity, Part I”, Estados Unidos de Norteamérica, *Ecology*, volumen 43, pp.185-215.

Propín, Enrique y Álvaro Sánchez, 2002, “La estructura regional del turismo en México”, México, *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*, número 59, pp. 386-394.

Punch, Keith F., 2005, *Introduction to Social Research: Quantitative and Qualitative Approaches*, Londres, SAGE Publications.

Ramírez, Blanca, 2007, “Escalas territoriales y agentes diferenciales en la integración de políticas de desarrollo”, México, Miguel Ángel Porrúa, pp. 123-137, en Calva, José Luis (coord.), 2007, *Políticas de desarrollo regional. Agenda para el desarrollo. Volumen 13*, México, Miguel Ángel Porrúa.

Ramos, Oscar [entrevista], 2012, por Arlett Vidarte [trabajo de campo], Implicaciones sociales y ambientales de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California, México.

Riemann, Hugo *et. al.*, 2011, “El papel de las áreas naturales protegidas en el desarrollo local”, México, *Gestión y política pública*, vol. XX, número 1, pp. 141-172.

Riemann, Hugo y Exequiel Ezcurra, 2005, “Plant endemism and Natural Protected Areas in the Peninsula of Baja California, México”, *Biological Conservation*, vol. 122, pp. 141-150.

Riemann, Hugo y Exequiel Ezcurra, 2007, “Endemic regions of the vascular flora of the peninsula of Baja California, Mexico”, México, *Journal of vegetation science*, vol. 18, pp. 327-336.

Sánchez, Álvaro y Eduardo Propín, 2011, “Transporte y turismo en la península de Baja California, México”, Argentina, *Revista Transporte y Territorio*, Universidad de Buenos Aires, número 5, pp. 48-71.

Schwartz, M. W., 1997, "Conservation in Highly Fragmented Landscapes", Nueva York, Chapman & Hall.

SCORE International Off Road Racing, 2011, consultado el 28 de octubre de 2011, en <http://www.score-international.com/races/1131/17th_SCORE_Laughlin_Desert_Challenge_Laughlin,_Nevada/2011.aspx>

SCORE International, 2004, "Manifiesto de Impacto Ambiental por efecto de las actividades del proyecto Tecate SCORE Baja 1000 edición 2004", México, SIAD Consultores, S.C.

SCORE International, 2005, "Manifiesto de Impacto Ambiental del proyecto *TECATE SCORE BAJA 1000, Edición 2005*", México, SIAD Consultores, S.C.

SCORE International, 2010, "Manifiesto de Impacto Ambiental del proyecto *TECATE SCORE BAJA 1000, Edición 2010*", México, SIAD Consultores, S.C.

SCORE International, 2011, "Manifiesto de Impacto Ambiental del proyecto *TECATE SCORE BAJA 1000, Edición 2011*", México, SIAD Consultores, S.C.

SCORE International, 2011, "Tecate Score Baja 1000", consultado el 26 de mayo de 2011, en <<http://www.score-international.com/>, el 22 de mayo de 2011>

Secretaría de Protección al Ambiente Delegación Ensenada [entrevista], 2012, por Arlett Vidarte [trabajo de campo], Implicaciones sociales y ambientales de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California, México.

Serrano, Rocío del Carmen, 2008, *Hacia un modelo Teórico metodológico para el análisis del desarrollo, la sostenibilidad y el turismo*, México, El colegio Mexiquense, vol. 8.

Troll, Carl, 2003, "Ecología del paisaje", México, *Gaceta Ecológica*, julio-septiembre, número 068, pp. 71-84.

Turner, M. *et al.*, 2001, "Landscape Ecology in Theory and Practice, Pattern and Process", Nueva York, Springer- Verlag.

UTV Weekly, 2010, "Recreational Off-Highway Vehicle Association Continues Pioneering Work In Support of Consensus Standards and Occupant Safety", consultado el 28 de octubre de 2011, en <<http://utvweekly.com/index.php/2011/10/recreational-off-highway-vehicle-association-continues-pioneering-work-in-support-of-consensus-standards-and-occupant-safety/>>

Vela, Fortino, 2001, "Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa" pp. 63-91, en María Luisa Tarrés (coord.), *Observar, Escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social*, México, Porrúa-COLMEX-FLACSO.

Vila *et al.*, 2006, "Conceptos y métodos fundamentales en ecología del paisaje (landscape ecology). Una interpretación desde la geografía", España, Universitat de Girona. Revista Documents d'Anàlisi Geogràfica, número 48, pp. 151-166.

Whittaker, R. J., 2001, *Island Biogeography. Ecology, Evolution, and Conservation*, Inglaterra, Oxford University Press.

WickedGravityVideo, 2011, "SCORE Baja 1000 Mil Desert Race 2011 Trophy Truck Robby Gordon", consultado el 5 de julio del 2012, en <<http://www.youtube.com/watch?v=6tlke-xK1XY>>

Yin, Robert, 2009, *Case Study Research; Design and Methods*, California, Sage Publications, vol. 5.

ANEXO I

A continuación, se presentan de forma desglosada y específica las fechas, el lugar, los actores y la función de cada uno de los entrevistados.

Entrevistas

Primer periodo de entrevistas				
Sector	Nombre	Ocupación	Fecha	Lugar
Organización	Aarón García	Rastreo satelital de GPS	04/06/2011	Ensenada

Fuente: Elaboración propia

Segundo periodo de entrevistas				
Sector	Nombre	Ocupación	Fecha	Lugar
Social no participativo	Anónimo 1	Ama de casa	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 2	Profesor	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 3	-	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 4	Ayudante de parking y seguridad	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 5	Empleado de maquila	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 6	Jubilado	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 7	Pescador	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 8	Estudiante	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 9	Estudiante	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 10	Ama de casa	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 11	Estudiante	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 12	Enfermero	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 13	Comerciante	16/11/2011	Ensenada

	Anónimo 14	Ama de casa	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 15	Docente	16/11/2011	Ensenada
	Anónimo 16	Estudiante	16/11/2011	Ensenada
Turistas/Espectadores	Anónimo 1	Ama de casa	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 2	Estudiante	17/11/2011	Ensenada
	-	-	-	-
	Anónimo 4	Prof. de primaria	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 5	Arquitecto	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 6	Sin oficio	17/11/2011	Ensenada
	-	-	-	-
	Anónimo 8	Diseñador	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 9	Sin oficio	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 10	Agricultor/Empresario	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 11	Prof. de deporte	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 12	Ama de casa	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 13	Estudiante	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 14	Estudiante	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 15	Estudiante	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 16	Jubilado	17/11/2011	Ensenada
	Anónimo 17	-	17/11/2011	Ensenada
Participantes/ Corredores	Anónimo 1	Ayudante de equipo	18/11/2011	Ensenada
	Anónimo 2	Estudiante	18/11/2011	Ensenada
	Anónimo 3	Jefe de almacén	18/11/2011	Ensenada
	Anónimo 4	Ayudante de equipo	19/11/2011	Ensenada
	Anónimo 5	Corredor	19/11/2011	Ensenada

Fuente: Elaboración propia

Tercer periodo de entrevistas				
Sector	Nombre	Ocupación	Fecha	Lugar
Sector público	Héctor Espinoza	Delegado municipal de El Rosario	06/02/2012	El Rosario
	Víctor Sánchez	Director del Valle de los Cirios	07/02/2012	Guerrero Negro
	Fernando Escoto	Subdirector del Valle de los Cirios	07/02/2012	Guerrero Negro
	Irma González	Directora de la Reserva de la biosfera del Vizcaíno	07/02/2012	Guerrero Negro
	Celerino Montes	Subdirector de la Reserva de la biosfera del Vizcaíno	07/02/2012	Guerrero Negro
	Vladimir Pliego	Director de proyectos estratégicos	07/02/2012	Guerrero Negro
	Fermín Smith	Delegado municipal de Bahía de los ángeles	08/02/2012	Bahía de los ángeles
Conservacionistas	Fernando Heredia	Consultor ambiental	08/02/2012	Guerrero Negro
Participantes/ Corredores	Rogelio Cortés	Corredor	10/02/2012	Loreto
Turistas/	Anónimo 1	-	08/02/2012	Guerrero

Espectadores				Negro
	Anónimo 2	-	09/02/2012	Guerrero Negro
Social no participativo	Anónimo 1	-	10/02/2012	Loreto
Prestadores de servicios turísticos	Anónimo 1	-	06/02/2012	Cataviñá
	Anónimo 2	-	09/02/2012	Bahía de los ángeles
	Anónimo 3	-	10/02/2012	Loreto
	Anónimo 4	-	10/02/2012	La Paz
	Anónimo 5	-	10/02/2012	La Paz
	Anónimo 6	-	10/02/2012	San José del Cabo
	Anónimo 7	-	11/02/2012	Los Cabos
	Anónimo 8	-	11/02/2012	Los Cabos
	Anónimo 9	-	12/02/2012	La Paz
	Anónimo 10	-	14/02/2012	Guerrero Negro
	Anónimo 11	-	14/02/2012	Guerrero Negro
	Anónimo 12	-	14/02/2012	Cataviñá

Fuente: Elaboración propia

Cuarto periodo de entrevistas				
Sector	Nombre	Ocupación	Fecha	Lugar
Sector privado	Oscar Ramos	Representante legal de <i>SCORE International</i> en México	18/04/2012	Tijuana

Fuente: Elaboración propia

Quinto periodo de entrevistas				
Sector	Nombre	Ocupación	Fecha	Lugar
Sector público	Marina Alvarado Espino	Analista de impacto y riesgo ambiental	15/05/2012	Ensenada
	Sergio Caldera Claudio	Auditor ambiental	15/05/2012	Ensenada

Fuente: Elaboración propia

ANEXO II

GUÍAS DE ENTREVISTAS

- Sector social no participativo

DÍA Y FECHA (___/___/___)

Día/Mes/Año

DATOS PERSONALES

- Edad: 12-15___ 16-20___ 21-25___ 26 a 30___ 31-35___ 36-40___
41-45___ 46-más___
 - Género: F___ M___
 - Ocupación: _____
 - Lugar de residencia: Local (Ensenada) ___ Regional (BC) _____
BCS ___ Otro (nacional) _____ Extranjero _____
 - Nivel educativo: Primaria ___ Secundaria ___ Técnica ___
Bachillerato ___ Licenciatura ___ Grado mayor (¿cuál?)_____
1. ¿Qué tanto conoce de la península? ¿Ha viajado a lo largo de ella?
 2. ¿Cuál es la percepción que tiene de la península?
 3. ¿Cómo percibe las zonas áridas o del desierto, con valor o sin importancia de conservar?
 4. ¿De qué forma le repercute la práctica de las carreras?
 5. ¿En su opinión debe establecerse una normatividad más estricta?
 6. ¿Considera que se deben suprimir las carreras *Off Road*? ¿Por qué?
 7. ¿Considera que existe un impacto ambiental?

- **Sector Turista / Espectador**

DÍA Y FECHA (___/___/___)

Día/Mes/Año

DATOS PERSONALES

- Edad: 12-15___ 16-20___ 21-25___ 26 a 30___ 31-35___ 36-40___
41-45___ 46-más___
- Género: F___ M___
- Ocupación: _____
- Lugar de residencia: Local (Ensenada) ___ Regional (BC) _____
BCS ___ Otro (nacional) _____ Extranjero _____
- Nivel educativo: Primaria ___ Secundaria ___ Técnica ___
Bachillerato ___ Licenciatura ___ Grado mayor (¿cuál?)_____

1. ¿Cómo se enteró de este tipo de evento?
2. ¿Qué fue lo que le llamó la atención para participar en este tipo de evento?
3. ¿Asiste usted a todas las carreras *Off Road* o solo a esta?
4. ¿Desde cuándo está involucrado en este tipo de eventos?
5. ¿Considera que la actividad es peligrosa para los turistas/espectadores?

BENEFICIO ECONÓMICO

6. ¿Qué actores considera usted son los más beneficiados con ésta actividad?
7. ¿Cuáles considera usted son los beneficios económicos que dejan este tipo de eventos a las comunidades por donde pasa la carrera?
8. ¿Cuál es el desembolso que hace durante la carrera? (hospedaje, comidas, combustible, diversión, servicios médicos, etc.)

IMPACTO AMBIENTAL

9. ¿Considera usted que la carrera impacta negativamente el ambiente?
 - En caso afirmativo, ¿cuáles identifica usted como los principales impactos negativos generados al ambiente?

CONTROL DE RIESGO

10. ¿Qué tipo de protección existe para usted como espectador? (cuerpo de vigilancia, barreras protectoras)

11. ¿Qué otras medidas de seguridad preventiva se toman para la protección de los turistas?

PERCEPCIÓN

12. En general, ¿qué opina usted acerca de esta actividad?

13. ¿Cómo percibe las zonas áridas o del desierto, con valor o sin importancia de conservar?

14. ¿Qué tanto conoce de la península? ¿Ha viajado a lo largo de ella?

15. ¿Cuál es la percepción que tiene de la península?

- Sector Participante / Corredor

DÍA Y FECHA (___/___/___)

Día/Mes/Año

DATOS PERSONALES

- Nombre: _____
- Edad: 12-15___ 16-20___ 21-25___ 26 a 30___ 31-35___ 36-40___
41-45___ 46-más___
- Género: F___ M___
- Ocupación: _____
- Lugar de residencia: Local (Ensenada) ___ Regional (BC) _____
BCS ___ Otro (nacional) _____ Extranjero _____
- Nivel educativo: Primaria ___ Secundaria ___ Técnica ___
Bachillerato ___ Licenciatura ___ Grado mayor (¿cuál?)_____

1. ¿Qué fue lo que le llamó la atención para participar en este tipo de carreras?
2. ¿En qué año empezó a participar en este tipo de eventos?
3. ¿Desde cuándo está involucrado en este tipo de eventos?
4. ¿Asiste usted a todas las carreras *Off Road* que organiza esta empresa?
5. ¿En qué otras carreras participa?
6. ¿Existe una ruta permanente para la carrera?

7. ¿Quién cubre los daños en propiedad privada o federal que se ocasionan durante la carrera?
8. ¿Cómo perciben los ejidatarios el hecho de que pasen por sus propiedades?
9. ¿Cuál es el desembolso que hace durante la carrera? (hospedaje, comidas, combustible, diversión, servicios médicos, etc.)

CONTROL DEL RIESGO

10. ¿Quién o quienes verifican el buen estado de salud de ustedes como participantes?
11. ¿La empresa les solicita un certificado de salud al o los participantes de cada equipo?
12. ¿Se les exige un seguro de vida?
 - En caso afirmativo, ¿qué cobertura debe tener y de qué tipo tiene que ser?
13. ¿La empresa verifica que se cumpla con este requisito?
14. ¿La empresa niega la participación en caso de no cumplir con los requisitos?
15. ¿Qué tipo de protección tienen los espectadores para evitar que haya un accidente? (cuerpo de vigilancia, barreras protectoras)
16. ¿Qué otras medidas de seguridad preventivas se toman?

PERCEPCIÓN

17. ¿Cómo percibe las zonas áridas o del desierto, con valor o sin importancia de conservar?
18. ¿Qué tanto conoce de la península? ¿Ha viajado a lo largo de ella?
19. ¿Cuál es la percepción que tiene de la península?

- Sector público

DÍA Y FECHA (___ / ___ / ___)

Día/Mes/Año

DATOS PERSONALES

- Nombre: _____
- Edad: 12-15___ 16-20___ 21-25___ 26 a 30___ 31-35___ 36-40___
41-45___ 46-más___

- Género: F____ M____
- Ocupación: _____
- Lugar de residencia: Local (Ensenada) ____ Regional (BC) _____
BCS ____ Otro (nacional) _____ Extranjero _____
- Nivel educativo: Primaria ____ Secundaria ____ Técnica ____
Bachillerato ____ Licenciatura ____ Grado mayor (¿cuál?) _____

TRAZO DE RUTA(S)

1. ¿Existe una ruta permanente para la carrera?
2. ¿Quién se encarga de trazar la(s) ruta(s)?
3. ¿Qué criterios se siguen para trazar la(s) ruta(s)?
4. ¿Quién cubre los daños en propiedad privada o federal que se ocasionan durante la carrera?

IMPACTO AMBIENTAL

5. ¿Considera usted que la carrera impacta negativamente el ambiente?
 - En caso afirmativo, ¿cuáles identifica usted como los principales impactos negativos generados al ambiente?
6. ¿La empresa realiza Manifestaciones de Impacto Ambiental para cada evento?
 - En caso afirmativo, ¿quién las realiza? y,
 - ¿Quién vigila y sanciona el cumplimiento del reglamento y de las recomendaciones en las Manifestaciones de Impacto Ambiental?
7. ¿Existen formas alternas de realizar esta actividad con menor deterioro y riesgo para la población?

REGLAMENTACIÓN

8. ¿Existe algún reglamento normativo para carreras *Off Road*?
 - En caso afirmativo, ¿considera que se cumple el reglamento?
9. ¿Está reglamentado el número de participantes en las carreras?
10. ¿Hay algún tipo de permiso especial para cruzar por Áreas Naturales, Protegidas?
11. ¿Existe algún tipo de mitigación para los daños ambientales ocasionados?
12. ¿La protección ambiental, se considera como un tema de prioridad gubernamental con base en un marco de sustentabilidad?

13. ¿Existe comunicación y coordinación intersectorial entre las dependencias de gobierno involucradas en la regulación de la actividad?

14. ¿Cómo perciben los ejidatarios el hecho de que los corredores pasen por sus tierras?

CONTROL DE RIESGO

15. ¿Quién o quienes verifican el buen estado de salud de los participantes?

16. ¿Se les exige a los participantes un seguro?

- En caso afirmativo, ¿qué cobertura debe tener?

17. ¿La empresa verifica que se cumpla con este requisito?

18. ¿La empresa niega la participación en caso de no cumplir con los requisitos?

19. ¿Qué tipo de protección tienen los espectadores? (cuerpo de vigilancia, barreras protectoras)

20. ¿Qué otras medidas de seguridad preventivas se toman para la protección de los turistas?

IMPUESTO / SANCIÓN

21. ¿La empresa paga un impuesto por el derecho de realizar la actividad?

- En caso afirmativo, ¿se fija un monto a pagar?

22. ¿Existen sanciones económicas por impacto ambiental?

23. ¿Quién determina el impacto y la sanción?

24. ¿Qué dependencia administra el recurso que la empresa paga por el impacto ambiental ocasionado y que destino se le da?

25. ¿Qué autoridad otorga los permisos y cuáles son los requisitos?

IMPACTO ECONÓMICO

26. ¿Qué actores considera usted son los más beneficiados con ésta actividad?

27. ¿Cuáles considera usted son los beneficios económicos que dejan este tipo de eventos a las comunidades por donde pasa la carrera?

28. ¿Cuántas unidades de la Policía Federal de Caminos se destinan para regular la actividad?

CONSERVACIÓN

30 ¿Qué tanto conoce de la península? ¿Ha viajado a lo largo de ella?

31 ¿Cuál es la percepción que tiene de la península?

- 32 ¿Cómo percibe las zonas áridas o del desierto, con valor o sin importancia de conservar?
- 33 ¿Considera usted que debe suprimirse el paso por las Áreas Naturales Protegidas?
- 34 ¿En su opinión debe establecerse una normatividad más estricta?
- 35 ¿Considera que se deben suprimir las carreras *Off Road*? ¿Por qué?

PERCEPCIÓN

1. En general, ¿qué opina usted acerca de la carrera?

- **Sector Privado**

DÍA Y FECHA (___/___/___)

Día/Mes/Año

DATOS PERSONALES

- Nombre: _____
- Edad: 12-15___ 16-20___ 21-25___ 26 a 30___ 31-35___ 36-40___
41-45___ 46-más___
- Género: F___ M___
- Ocupación: _____
- Lugar de residencia: Local (Ensenada) ___ Regional (BC) ___
BCS ___ Otro (nacional) _____ Extranjero _____
- Nivel educativo: Primaria ___ Secundaria ___ Técnica ___
Bachillerato ___ Licenciatura ___ Grado mayor (¿cuál?) _____

ORGANIZACIÓN

1. ¿Qué fue lo que le llamó la atención para participar en este tipo de carreras?
2. ¿Qué otros eventos similares organiza su empresa y donde?
3. ¿Qué lo motivó a participar en la organización y en qué otras organizaciones similares participa?
4. ¿En qué año empezó a participar u organizar en este tipo de eventos?
5. ¿Dónde se encuentra la sede de la organización?
6. ¿Cómo está estructurado el organigrama de su empresa?

7. ¿Cuál es su participación dentro de la empresa?

TRAZO DE RUTA(S)

8. ¿Existe una ruta permanente para la carrera?

9. ¿Quién se encarga de trazar la(s) ruta(s)?

10. ¿Qué criterios se siguen para trazar la(s) ruta(s)?

11. ¿Qué autoridad otorga los permisos y cuáles son los requisitos?

12. ¿La empresa paga un impuesto por el derecho de realizar la actividad?

- En caso afirmativo, ¿Se fija un monto a pagar?

13. ¿Quién cubre los daños en propiedad privada o federal que se ocasionan durante la carrera?

14. ¿Cómo perciben los ejidatarios el hecho de que los corredores pasen por sus tierras?

IMPACTO AMBIENTAL

15. ¿Considera usted que la carrera impacta negativamente el ambiente?

- En caso afirmativo, ¿cuáles identifica usted como los principales impactos negativos generados al ambiente?

16. ¿Existen sanciones económicas por impacto ambiental?

- En caso afirmativo, ¿quién determina el impacto y la sanción?

17. ¿Qué dependencia administra el recurso que la empresa paga por el impacto ambiental ocasionado y que destino se le da?

18. ¿La empresa realiza Manifestaciones de Impacto Ambiental para cada evento?

- En caso afirmativo, ¿Quién las realiza? y,

- ¿Quién vigila y sanciona el cumplimiento del reglamento y de las recomendaciones en las Manifestaciones de Impacto Ambiental?

19. ¿Existen formas alternas de realizar esta actividad con menor deterioro y riesgo para la población?

20. ¿Tienen contemplado algún tipo de mitigación para los daños ambientales provocados?

REGLAMENTACIÓN

21. ¿Existe algún reglamento normativo para carreras *Off Road*?

22. ¿Está normado el número de participantes en las carreras?

23. ¿Hay algún tipo de permiso especial para cruzar por Áreas Naturales, Protegidas?

24. ¿Bajo qué tipo de turismo está registrada la actividad, como turismo de aventura o deportivo, a fin de obtener los permisos requeridos para realizar la carrera?

BENEFICIO ECONÓMICO

25. ¿Qué actores considera usted son los más beneficiados con ésta actividad?
26. ¿Cuáles considera usted son los beneficios económicos que dejan este tipo de eventos a las comunidades por donde pasa la carrera?

CONTROL DE RIESGO

27. ¿Quién o quienes verifican el buen estado de salud de los participantes?
28. ¿La empresa solicita un certificado de salud al o los participantes de cada equipo?
29. ¿Se les exige a los participantes un seguro de vida?
30. En caso afirmativo, ¿qué cobertura debe tener?
31. ¿La empresa verifica que se cumpla con este requisito?
32. ¿En cuantas ocasiones se ha aplicado?
33. ¿Tiene conocimiento de percances que no estuvieran cubiertos por un seguro?
34. ¿La empresa niega la participación en caso de no cumplir con este requisito?
35. ¿Qué tipo de protección tienen los espectadores? (cuerpo de vigilancia, barreras protectoras)
36. ¿Qué otras medidas de seguridad preventivas se toman?

PERCEPCIÓN

37. ¿Qué tanto conoce de la península? ¿Ha viajado a lo largo de ella?
38. ¿Cuál es la percepción que tiene de la península?
39. ¿Cómo percibe las zonas áridas o del desierto, con valor o sin importancia de conservar?
40. ¿Considera usted que debe suprimirse el paso por las Áreas Naturales Protegidas?
41. ¿En su opinión debe establecerse una normatividad más estricta?
42. ¿Considera que se deben suprimir las carreras *Off Road*? ¿Por qué?

- **Conservacionistas**

DÍA Y FECHA (___/___/___)

Día/Mes/Año

DATOS PERSONALES

- Nombre: _____
- Edad: 12-15___ 16-20___ 21-25___ 26 a 30___ 31-35___ 36-40___
41-45___ 46-más___
- Género: F___ M___
- Ocupación: _____
- Lugar de residencia: Local (Ensenada) ___ Regional (BC) _____
BCS ___ Otro (nacional) _____ Extranjero _____
- Nivel educativo: Primaria ___ Secundaria ___ Técnica ___
Bachillerato ___ Licenciatura ___ Grado mayor (¿cuál?) _____

IMPACTO AMBIENTAL

1. ¿Considera usted que la carrera impacta negativamente el ambiente?
 - 1.1 En caso afirmativo, ¿cuáles identifica usted como los principales impactos negativos generados al ambiente?
2. ¿Existen sanciones económicas por impacto ambiental?
3. ¿Quién determina el impacto y la sanción?
4. ¿Qué dependencia administra el recurso que la empresa paga por el impacto ambiental ocasionado y que destino se le da?
5. ¿Qué autoridad otorga los permisos y cuáles son los requisitos?
6. ¿Existe una ruta permanente para la carrera?
7. ¿La empresa realiza Manifestaciones de Impacto Ambiental para cada evento?
 - 7.1 En caso afirmativo, ¿Quién las realiza? y,
 - 7.2 ¿Quién vigila y sanciona el cumplimiento del reglamento y de las recomendaciones en las Manifestaciones de Impacto Ambiental?
8. ¿Existen formas alternas de realizar esta actividad con menor deterioro ambiental y riesgo para la población?

REGLAMENTACIÓN

9. ¿Existe algún reglamento normativo para carreras *Off Road*?
- 9.1 En caso afirmativo, ¿considera que se cumple el reglamento?
10. ¿Hay algún tipo de permiso especial para cruzar por Áreas Naturales Protegidas?
11. ¿Se tiene contemplado algún tipo de mitigación para los daños ambientales ocasionados?
12. ¿La protección ambiental se considera como un tema de prioridad gubernamental con base en un marco de sustentabilidad?
13. ¿Existe comunicación y coordinación intersectorial entre las dependencias de gobierno involucradas en la regulación de la actividad?
14. ¿Cómo considera perciben los ejidatarios el hecho de que los corredores pasen por sus tierras?
15. ¿Está reglamentado el número de participantes en las carreras?

IMPACTO ECONÓMICO

16. ¿Cuáles considera usted son los beneficios económicos que dejan este tipo de eventos a las comunidades por donde pasa la carrera?
17. ¿Qué actores considera usted son los más beneficiados con ésta actividad?

CONSERVACIÓN

18. ¿En su opinión debe establecerse una normatividad más estricta?
19. ¿Considera usted que debe suprimirse el paso por las Áreas Naturales Protegidas?
20. ¿Considera que se deben suprimir las carreras *Off Road*? ¿Por qué?
21. ¿Cómo percibe las zonas áridas o del desierto, con valor o sin importancia de conservar?
22. ¿Qué tanto conoce de la península? ¿Ha viajado a lo largo de ella?
23. ¿Cuál es la percepción que tiene de la península?

PERCEPCIÓN

24. En general, ¿qué opina usted acerca de la carrera?

La autora es Licenciada en Turismo por la Universidad de Guadalajara. Egresada de la Maestría en Administración Integral del Ambiente de El Colegio de la Frontera Norte.

Correo electrónico: arviro24@gmail.com

© Todos los derechos reservados. Se autorizan la reproducción y difusión total y parcial por cualquier medio, indicando la fuente.

Forma de citar:

Vidarte Rodríguez, Arlett (2012). Implicaciones sociales y ambientales de las carreras fuera de carretera en la península de Baja California. Tesis de Maestra en Administración Integral del Ambiente. El Colegio de la Frontera Norte, A.C. México. 88 pp.