

01026
26



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

**“ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE
TURISMO EN CIUDAD JUÁREZ,
CHIHUAHUA, 2000-2002”**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN GEOGRAFÍA

P R E S E N T A :

OSWALDO GALLEGOS JIMÉNEZ



ASESOR DE TESIS: DR. ÁLVARO LÓPEZ LÓPEZ



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

MÉXICO, D.F.

2003

FACULTAD DE FILOSOFÍA
Y LETRAS.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: Guillermo Guzmán

FECHA: Marzo 29, 2007

FIRMA: [Firma manuscrita]

*A mis Dioses de la naturaleza,
a mi niña Mar que tanto amo y
a mi primo Eduardo que jamás olvidaré.*

Agradecimientos

A mis padres y hermanos que son la base de mi entusiasmo por vivir y superarme.

A mis abuelitos... nunca me fallan.

Al Dr. Álvaro López López por compartir incondicionalmente su conocimiento, por dirigir y apoyar este trabajo con la rigurosidad de un asesor pero también con la paciencia de un amigo.

A los miembros del sínodo por enriquecer este trabajo con sus acertadas observaciones: Dra. María Inés Ortiz, Dra. María del Carmen Juárez, Dr. Álvaro Sánchez y Dr. Enrique Propin.

A la Dra. Ma. Isabel Lorenzo Villa por mostrarme el camino de la Geografía.

A todos mis amigos, tanto los de siempre como los universitarios, gracias por todos los buenos momentos.

En cuanto a mí, soy de aquellos que no pueden encontrar la alegría de vivir en el olvido. Al que cierra los ojos ante el estado del mundo y las interrogaciones de la vida no se le ha prometido, empero, la paz. Aun sumergido, el problema continúa atormentando secretamente al que se niega a ver las cosas de frente. La serenidad y la dicha tranquila no pueden nacer sin una visión lúcida de la realidad.

(Jean Hamburger. La miel y la Cicuta)

ÍNDICES

Índice general

	<i>Página</i>
Introducción	5
CAPITULO 1. Aspectos teóricos del turismo	9
1.1 Turismo y Geografía del Turismo	10
1.1.1. Proceso histórico del turismo.....	10
1.1.2. Marco conceptual del turismo.....	17
1.1.3. El Turismo en el contexto de la Geografía.....	20
1.2 Particularidad conceptual del turismo en la frontera norte de México	22
Turismo en la frontera norte de México: evolución y territorio	25
CAPÍTULO 2. Medio físico y población de Ciudad Juárez	38
2.1. Ubicación de Ciudad Juárez	38
2.2. Elementos del medio físico de Ciudad Juárez	41
2.2.1. Fisiografía y geología.....	41

2.2.2. Clima.....	44
2.2.3. Hidrología.....	51
2.2.4. Suelos.....	53
2.2.5. Vegetación.....	53
2.3. La población de Ciudad Juárez.....	55
2.3.1. Distribución de la población.....	55
2.3.2. Composición de la población.....	57
<i>Composición de la población por edad y sexo.....</i>	<i>57</i>
<i>Composición de la población económicamente activa (PEA).....</i>	<i>60</i>
<i>Composición de la población según estado civil, religión y lengua.....</i>	<i>62</i>
2.3.3. Evolución de la población y uso del suelo urbano.....	65
2.3.4. Movimientos de la población.....	72
2.3.5. Aspectos socioeconómicos de la población.....	75
 CAPÍTULO 3. Estructura espacial, canales de articulación y flujos del turismo en Ciudad Juárez.....	 80
3.1. Atractivos turísticos en Ciudad Juárez.....	81
3.1.1. Atractivos del medio humano.....	81
<i>Arquitectura histórica, museos, plazas y monumentos.....</i>	<i>81</i>
<i>Equipamiento turístico para eventos masivos.....</i>	<i>84</i>
<i>Comercios y servicios.....</i>	<i>85</i>
<i>Centro de convenciones e infraestructura de hospedaje.....</i>	<i>87</i>
3.1.2. Atractivos turísticos externos a Ciudad Juárez.....	90
3.2. Uso del suelo y estructura territorial de Ciudad Juárez.....	90
3.2.1. Uso del suelo en Ciudad Juárez.....	90
3.2.2. Estructura territorial en Ciudad Juárez.....	92
3.2.2.1. Estructura territorial y turismo en el centro histórico.....	92
3.2.2.2. Estructura territorial y turismo en la zona PRONAF.....	96
3.3. Canales espaciales de articulación de Ciudad Juárez.....	101
3.3.1. Vías de comunicación terrestre.....	101
3.3.2. Rutas de comunicación aérea.....	102
3.4. Flujos de turistas.....	107
 Conclusiones.....	 121
 Fuentes de Consulta.....	 125

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Índice de cuadros

	<i>Página</i>
1.1. Motivaciones del turista según McIntosh, 1997.....	16
1.2. Turismo y recreo.....	17
1.3. Paridad máxima del peso mexicano ante el dólar estadounidense, 1900-2002.....	25
2.1. Ciudad Juárez: resumen climático.....	49
3.1. Ciudad Juárez: recintos habilitados para convenciones, 2002.....	88

Índice de figuras

	<i>Página</i>
1.1. Crecimiento poblacional en las ciudades fronterizas del norte de México, 1910-2000.....	27
1.2. Evolución de la población en las ciudades fronterizas de México y Estados Unidos, 1910-2000.....	27
1.3. Principales ciudades fronterizas de México y Estados Unidos, 2002.....	28
2.1. Municipio de Juárez: ubicación geográfica.....	40
2.2. Localización geográfica internacional de Ciudad Juárez.....	41
2.3. Municipio de Juárez: altimetría.....	43
2.4. Municipio de Juárez: geología.....	45
2.5. Municipio de Juárez: hidrografía y clima.....	47
2.6. Ciudad Juárez: oscilación térmica.....	48
2.7. Ciudad Juárez: climograma.....	48
2.8. Ciudad Juárez: días despejados y humedad relativa.....	49
2.9. Municipio de Juárez: Edafología.....	54
2.10. Municipio de Juárez: Vegetación.....	56
2.11. México y Ciudad Juárez: composición de la población por grupos de edad y sexo, 1980, 1990 y 2000.....	58
2.12. Ciudad Juárez: población de 12 años y más por condición de actividad, 2000.....	61
2.13. Ciudad Juárez: sectores en que se emplea la PEA ocupada, 2000..	61
2.14. Población de 12 años y más por estado civil, 2000.....	63
2.15. Población de 5 años y más por tipo de religión, 2000.....	64
2.16. Ciudad Juárez: evolución de la población de 5 años y más por tipo de religión, 1980-2000.....	64
2.17. Tasas de crecimiento poblacional por decenio, 1900-2000.....	66
2.18. Ciudad Juárez: evolución de la población total, 1900-2000.....	68
2.19. Ciudad Juárez: evolución de la mancha urbana, 1930-2000.....	70
2.20. Población total por lugar de nacimiento, 2000.....	73

2.21.	Ciudad Juárez: flujo inmigratorio, 2000.....	74
2.22.	Población de 15 años y más por condición de alfabetismo, 2000....	76
3.1.	Ciudad Juárez: sitios de interés turístico.....	83
3.2.	Ciudad Juárez: hoteles según categoría, 2002.....	89
3.3.	Ciudad Juárez: habitaciones disponibles por categoría hotelera, 2002.....	89
3.4.	Ciudad Juárez: uso del suelo en el circuito turístico de la zona centro, propuesto por el gobierno local, 2002.....	94
3.5.	Ciudad Juárez: uso del suelo en la zona PRONAF, 2002.....	99
3.6.	Ciudad Juárez: canales espaciales de comunicación terrestre, 2002.....	103
3.7.	Ejes troncales terrestres de México.....	104
3.8.	Canales espaciales de comunicación y flujos aéreos regulares, 2002.....	106
3.9.	Medio de comunicación por el cual se entero el encuestado de la existencia de Ciudad Juárez.....	108
3.10.	Procedencia geográfica de los encuestados.....	108
3.11.	Procedencia geográfica de los turistas encuestados, 2002.....	110
3.12.	Medio de transporte utilizado por los encuestados.....	112
3.13.	Personas con las que los encuestados viajaron.....	112
3.14.	Motivos de viaje de los encuestados.....	114
3.15.	Motivos de viaje según lugar de residencia de los turistas.....	114
3.16.	Duración total de la estancia en Ciudad Juárez de los encuestados.....	115
3.17.	Ocupación hotelera según categoría, 2002.....	116
3.18.	Gasto de los encuestados	117
3.19.	Calidad de los servicios en Ciudad Juárez de acuerdo con los encuestados.....	117

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo forma parte del proyecto de investigación "Geografía del Turismo en México" que se realiza en el instituto de Geografía, UNAM, cuya finalidad principal es analizar, desde de una perspectiva territorial, la actividad turística que se desarrolla en México.

El estudio se basa en la propuesta teórica de la Geografía Regional: "organización territorial". Este concepto hace referencia a la forma en que, con base en la actividad económica, el hombre organiza su territorio (Konstrowicki, 1986). La organización territorial se conforma de: A. Las estructuras territoriales, que son elementos físicos que posibilitan la actividad económica; por lo general, se trata de

nodos ligados con el resto del espacio, a través de una red de infraestructura en comunicaciones y transportes, por la que circulan bienes, personas e información.

B. Los procesos territoriales, que comprenden la evolución histórica del espacio que soporta la actividad económica (ibídem).

A lo largo de la frontera norte de México es posible distinguir una serie de ciudades -Tijuana, Mexicali, Ciudad Juárez, Nuevo Laredo, Reynosa y Matamoros-, cuya estructura territorial se deriva de una evolución histórica dependiente de los Estados Unidos*. Esta dependencia ha determinado la organización de la actividad turística regional en los últimos cien años. En la actualidad, pese a que el turismo es parte importante de la actividad económica de estas localidades, su estudio ha sido prácticamente nulo.

La hipótesis de la presente investigación hace referencia a que la actual actividad económica de Ciudad Juárez, Chihuahua es resultado del proceso histórico-económico de Estados Unidos al que, la localidad fronteriza mexicana, ha adaptado su organización territorial actual. En este sentido, el objetivo fundamental, es analizar la actual organización territorial del turismo en dicha localidad.

* Aunque el nombre oficial de este país es Estados Unidos de América, en la presente investigación sólo se escribirá como Estados Unidos.

Para la elaboración de este proyecto se combinaron los trabajos de gabinete con el de campo. En el primer caso, se visitaron diversas instituciones académicas (UNAM, IPN y el Colegio de México) y gubernamentales (Biblioteca Nacional, Secretaría de Turismo, FONATUR y representación del estado de Chihuahua en la Ciudad de México) relacionadas con el turismo, en lo general, y, con Ciudad Juárez, en lo particular. El trabajo de campo consistió en una visita a Ciudad Juárez, realizada entre octubre y noviembre de 2002. De ella se obtuvo múltiple información, con base en metodologías concretas: entrevistas con personas relacionadas con la actividad turística, consultas bibliográficas (tanto en Ciudad Juárez como en El Paso, Texas), levantamientos de uso del suelo y recorridos de superficie. Asimismo, se visitó, en la ciudad de Chihuahua, a los funcionarios que centralizan la información turística estatal; con ellos se pudo acceder a una amplia encuesta aplicada a turistas de Ciudad Juárez.

Este trabajo se conforma por tres capítulos. En el primero, se aborda el marco histórico y teórico del turismo en lo general; con tal base, se expone un replanteamiento del significado y los alcances del turismo en la zona fronteriza México-Estados Unidos. En el segundo, se estudia el contexto geográfico de Ciudad Juárez, cuyo fin es comprender, *a posteriori*, el sustento físico y social de la actividad turística local. En el tercer capítulo, se revela la estructura turística de Ciudad Juárez, las vías de transporte y comunicación involucradas con la actividad local y el movimiento de turistas que tienen lugar en la dinámica turística de la

INTRODUCCIÓN

ciudad fronteriza estudiada.

Finalmente, en las conclusiones se alude a la dependencia económica de Ciudad Juárez con los Estados Unidos, generada por la actual organización territorial del turismo; también se refiere la importancia que las ciudades fronterizas tienen en el ámbito turístico nacional, el atractivo que encuentran los turistas extranjeros en Ciudad Juárez, el impacto socioeconómico que dicha actividad ha tenido en los habitantes de la localidad y, finalmente, el incremento del atractivo de la ciudad como sitio para llevar a cabo negocios.

CAPITULO 1

Aspectos teóricos del turismo

En la primera parte de este capítulo se refieren los principales acontecimientos históricos que han moldeado la situación actual del turismo para, con ello, brindar un concepto reciente de esta actividad. Posteriormente, se evidencia a la Geografía del Turismo como parte fundamental en el análisis espacial del turismo. A continuación, con base en una sinopsis histórica del turismo en la frontera norte de México, se pone de relieve que, debido a la ubicación geográfica y la dependencia económica de las ciudades fronterizas mexicanas con Estados Unidos, el concepto tradicional del turismo, ya tratado, no es aplicable a esta región.

1.1 Turismo y Geografía del Turismo

1.1.1. Proceso histórico del turismo

La inquietud de conocer y trasladarse a nuevos lugares siempre ha sido parte de la naturaleza humana, sin embargo, no todos los viajes que las personas realizan fuera del lugar en que residen, pueden ser considerados como turísticos; así, para efectos de este trabajo, se analiza un marco histórico que permite entender la evolución que el turismo ha tenido hasta su actual organización territorial¹.

El turismo masivo es una actividad reciente en la historia económica mundial; sin embargo, sus circunstancias actuales responden a eventos ocurridos durante el siglo XIX. Así, se puede considerar que el turismo organizado inició en el año de 1841 cuando, con motivo del *Congreso Antialcohólico de Leicester en Inglaterra*, Sir Thomas Cook efectuó el primer viaje organizado (Ramírez, 1994).

La primera mitad del siglo XIX correspondió con una etapa primaria del turismo, caracterizada por ser elitista, ya que los viajes estaban, en general, reservados a clases sociales adineradas que disponían de tiempo libre y espíritu de aventura (Ibidem). En este periodo, los viajes organizados no eran comunes: el estado inhóspito e inseguro de los caminos, los deficientes y lentos medios de comunicación, la reducida cantidad de sitios de hospedaje en las ciudades, entre otros, dificultaron la circulación de viajeros, y permitió fortalecer, en aquellos que sí se podían desplazar, su *status* social-cultural. En esta primera etapa, no había

organizaciones de promoción del turismo que brindaran créditos para realizar viajes, ni leyes laborales que concedieran a los trabajadores el derecho a disfrutar de un lapso de tiempo para su recreo (De la Torre, 1980).

La segunda etapa del turismo se extendió de la segunda mitad del siglo XIX hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial; puede considerarse esta etapa como de transición hacia una conciencia turística², en donde el fenómeno turístico empezó a permearse hacia sectores de la población de niveles socioeconómicos más bajos, que los de la etapa anterior. Las motivaciones para realizar un viaje empezaron a diversificarse; ya no sólo con la intención de obtener un reconocimiento social derivado de los viajes realizados a través de Europa, sino también con fines de salud, comercio, cultura, recreo, etcétera. Desde estos momentos, el turismo en Europa se empezó a constituir como un negocio más formal que benefició a las familias que acondicionaron sus propiedades como posadas, hospederías, paradores y mesones que ofrecían una mejor atención al visitante.

El creciente flujo de personas por toda Europa estuvo impulsado, en un primer momento, por el ferrocarril y por el barco que, convertidos en transportes accesibles a gran parte de la población, penetraron lugares más remotos y acortaron los tiempos de viaje; asimismo, en esta etapa se inventó el avión y el automóvil, pero fue hasta la etapa siguiente cuando estos medios adquirieron un papel fundamental en la actividad turística, pues en ellos se soportó la ulterior

masificación de la actividad turística. El conjunto de medios de transportes supuso la construcción de carreteras, aeropuertos y puertos marítimos, a lo que se sumó la constitución de las primeras agencias de viajes y la consolidación de organismos privados y gubernamentales involucrados en el turismo:

“Estos primeros organismos tiene un marcado carácter privado: Las agencias de viajes, fundadas después de Cook; los clubes alpinos de Italia y Suiza, en 1863; los *Touring Clubs*, en Londres en 1878; París, 1890; Italia, 1894. Además de la fundación del primer Club de Camping, en Londres, 1901...” “Ya entrado el siglo XX, se empieza a reconocer al turismo como un elemento de gran importancia económica, por lo que se crean los primeros organismos nacionales e internacionales de turismo: En 1910 *L’Office National du Tourisme*, en Francia y el *Fremdverkehr Ministerium*, en Austria imperial; en 1913 *L’Alliance Internationale de Tourisme*, en Bélgica, unificadora de los *Touring Clubs*; en 1918 *L’Office National Suisse de Tourisme* y *L’Ente Nazionale Italiano*” (Ramírez, Op. cit:27-28).

Mediante el uso de publicidad las organizaciones referidas empezaron a generar en la sociedad mundial, la necesidad de vacacionar y conocer lugares turísticos en moda (De la Torre, Op. cit. y Ramírez, Op. cit.). En esta etapa, las dos guerras mundiales implicaron significativos avances tecnológicos e industriales que, si bien en un inicio fueron de uso militar, luego apoyaron al sector turístico.

Al final de la Segunda Guerra Mundial, se inició la tercera y última etapa del turismo; las naciones europeas, en reconstrucción física y económica, encontraron en la actividad turística un nuevo sector capaz de generar y ejercer grandes

inversiones de capital. El turismo permitió a las naciones europeas occidentales allegarse divisas extranjeras y, con ello, fortalecer sus economías seriamente dañadas. Esto llevó a que los gobiernos europeos generaran las condiciones legales favorables para la entrada y salida de visitantes (De la Torre, Op. cit.).

Durante la Guerra Fría, los avances tecnológicos logrados en las comunicaciones y los transportes, fueron aprovechados por cada bloque para mostrar a su oponente las ventajas de su sistema económico. En este sentido, los países capitalistas, utilizaron el turismo para evidenciar que en su sistema sí se podía viajar, pues en él había democracia y libertad (Fernández, 1991).

El desarrollo tecnológico, experimentado en las comunicaciones y los transportes mundiales, conllevó a la reducción de los tiempos y las distancias entre los espacios involucrados en el turismo. Los países subdesarrollados, antes lejanos o desconocidos para los habitantes del primer mundo, se convirtieron en lugares atractivos para los inversionistas en el sector turismo provenientes de países desarrollados.

A través de la aviación comercial, el tráfico de pasajeros se intensificó significativamente con la incorporación de los *jets* que, al contar con turbohélice, mejoraron la seguridad y acortaron los tiempos de desplazamiento; también, se incorporaron aviones *jumbo*, como el *DC-8* y el *Boeing*, que hicieron posible el

traslado intercontinental de turistas en lapsos muy reducidos de tiempo; finalmente, en el decenio de los 80, se fabricó el *Concorde*, primer avión diseñado para tráfico de pasajeros con una velocidad de desplazamiento superior a la del sonido (ibídem y De la Torre, Op. cit.).

El éxito comercial en el negocio turístico no sólo estuvo ligado con las innovaciones en la aeronáutica, sino también con las touroperadoras que, en sus inicios, sólo ofrecían vuelos *charter*³ organizados en paquetes de viaje, de modo que se le aseguraba al paseante un viaje redondo sin tener que preocuparse por buscar sitios de alojamiento, diversión y alimentación (Fernández, Op. cit.).

La producción fordista, nueva organización industrial basada en la fabricación en serie de los bienes de consumo, permitió, mediante sistemas de crédito, que las familias radicadas en países desarrollados compraran sus automóviles y viajaran libremente sin sujetarse a la existencia de alguna terminal aérea, férrea o portuaria. El automóvil creó una alternativa para el desplazamiento autónomo de los turistas y los convirtió en grandes consumidores (Ramírez, Op. cit.). La importancia alcanzada por el uso del automóvil, llevó a que Fernández (Op. cit:48), opinara que:

“Una de las grandes invenciones técnicas – si no la mayor- que más ha influido en la fisonomía del mundo actual es el automóvil. Su influencia en el campo del turismo, especialmente en las zonas europeas y americana, es patente y

definitiva. El automóvil como medio de transporte individual ha contribuido más que ningún otro medio al desarrollo del turismo desde dos aspectos fundamentales: a) ámbito de expansión, no sujeto al rail o terminal aéreo, y b) extensión numérica de su corriente, en la que han ingresado millones de personas”.

Otros aspectos que influyeron en la masificación de la actividad turística fueron: A. La constitución de líneas de autotransportes de pasajeros y, con ello, la captación de nuevos consumidores de menor capacidad adquisitiva. B. El incremento de la infraestructura basada en las cadenas transnacionales hoteleras o *clubs* de veraneo (De la Torre, Op. cit.).

Las ideas de libertad y democracia, difundidas por los gobiernos de los países industrializados al término de la Segunda Guerra Mundial, se expandieron rápidamente y provocaron intensos flujos de personas con motivaciones variadas: físicas, culturales, personales o de prestigio y posición social (Cuadro 1.1).

En esta tercera etapa se destaca la lucha de los trabajadores por mejorar sus condiciones laborales; la reducción y reglamentación de las jornadas de trabajo, así como el derecho de obtener vacaciones, fueron algunos de sus logros. Este hecho significó la existencia de un lapso mayor de *tiempo libre*, que aumentó el número de turistas potenciales.

CUADRO 1.1 MOTIVACIONES DEL TURISTA SEGÚN McINTOSH, 1997

Categoría motivacional	Motivaciones
Motivaciones físicas	Relajamiento del cuerpo y la mente
	Propósitos de salud
	Por participación en los deportes
	Placer-diversión, excitación, romance, compras.
Motivaciones culturales	Curiosidad por paisajes extranjeros, gente y lugares
	Interés en el arte (Música, arquitectura, folklore)
	Interés en lugares históricos (ruinas, monumentos, iglesias)
	Experiencia en eventos deportivos
	Experiencias en ferias
Motivaciones personales	Visita a amigos y parientes
	Encuentro con nuevas personas y búsqueda de nuevos amigos
	Búsqueda de experiencias nuevas y diferentes en ambientes distintos
	Escape del medio social permanente (deseo de cambio)
	Excitación personal por viajar
	Experiencia en manifestaciones religiosas o populares
Motivaciones de prestigio y posición	Viajar por el placer de hacerlo
	Búsqueda de pasatiempos
	Búsqueda de contactos de negocios
	Búsqueda de metas profesionales
	Conferencias y reuniones
	Acrecentamiento del ego e indulgencia sensual
Moda (mantenerse a la par con los demás)	

Fuente: Mathieson y Geoffrey, 1990.

A partir de esta etapa, el turismo dejó de ser una simple actividad recreativa, ya que éste dejó de basarse en la sola contemplación del paisaje, ahora, desde el decenio de los 70, fue visualizado como una importante actividad económica, en donde los inversionistas del sector, aprovecharían el *tiempo libre* de las personas para obtener grandes ganancias.

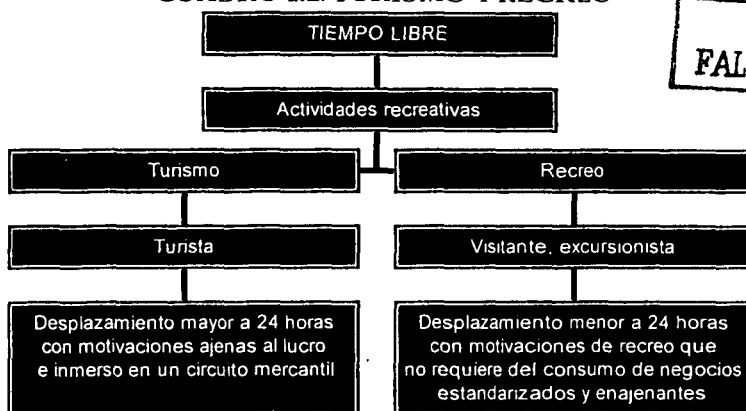
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.1.2. Marco conceptual del turismo

En respuesta al intenso y continuo crecimiento del fenómeno turístico, en el presente trabajo se tiene la necesidad de aclarar una serie de conceptos que se utilizarán en lo sucesivo.

El tiempo libre es, según Mathieson y Geoffrey (Op. cit.), "el tiempo que sobra después del trabajo, el dormir, las necesidades personales y los quehaceres de la casa son el complemento. Es el tiempo disponible para hacer lo que uno elija"; a las acciones que se llevan a cabo durante este tiempo se les denomina actividades recreativas. El recreo se fundamenta en la necesidad humana de regenerarse, tanto física como mentalmente, para que, posteriormente, la persona regrese a sus actividades cotidianas. Esta idea supone que el viajero salga de la enajenación a la que somete el propio sistema capitalista (Cuadro 1.2).

CUADRO 1.2. TURISMO Y RECREO



Fuente: Elaboración propia con base en López, 2001.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

En su origen, el propósito del turismo era el de que los viajeros se recrearan¹, en un sitio que no fuera el de su residencia durante más de veinticuatro horas. Sin embargo, las empresas han llegado a controlar los flujos de personas a tal grado que el turismo ha dejado de ser propiamente recreativo y ahora se ha constituido como una mera actividad económica enajenante (López, 2001). Así "Turista es toda persona que viaje durante veinticuatro horas o más por cualquier otro país distinto al de su residencia habitual" (De la Torre, Op. cit:17). Así como el tiempo es relevante en esta definición de turismo, en otras se enfatiza que el tipo de actividad realizada no se relaciona con los negocios; en 1942, Hunzinker y Krapf opinaron que: "...Turismo es el conjunto de las relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas, fuera de su lugar de domicilio, en tanto dichos desplazamientos y permanencia no estén motivados por una actividad lucrativa" (ibídem y Fernández, Op. cit:25). En 1967, la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo, actualmente la Organización Mundial del Turismo, integró los dos conceptos ya mencionados: "es la suma de relaciones y de servicios resultantes de un cambio de residencia temporal y voluntario, no motivado por razones de negocios o profesionales" (De la Torre, Op. cit:18).

Al valorar diversas definiciones consultadas, se puede considerar que el turismo hace referencia al conjunto de interrelaciones de importancia social, económica y cultural, resultantes de la permanencia de personas en otros sitios que no son su

lugar de residencia habitual, en un lapso mayor a 24 horas, el cual es voluntario y temporal, siempre que no ejerza una actividad lucrativa ni remunerada.

Desde el punto de vista territorial, los turistas satisfacen sus necesidades en espacios que tienen atractivos naturales o culturales que, según la clasificación de Lozato (1990), se dividen en cinco sitios:

- a) *Sitios decorado naturales y no urbanizados.* Estos sitios sustentan su atracción en un rasgo natural poco común; generalmente son muy buscados por aquellas personas que practican actividades como el *camping* o los deportes extremos: un ejemplo son las dunas de Samalayuca en Chihuahua.
- b) *Sitios decorado naturales y urbanizados.* A esta categoría pertenecen todos aquellos parajes que tienen como principal atracción un rasgo natural; a diferencia de los anteriores, la gente ha transformado de manera discreta el lugar, ya para hacerlo mas accesible o para construir en sus alrededores pequeños sitios de hospedaje y/o alimentación. Algunas estaciones de deportes de invierno como la de Aspen en Estados Unidos, son un buen ejemplo.
- c) *Sitio envoltorio.* Este es una variante de la categoría anterior, pero la diferencia radica en la mayor densidad de construcciones realizadas en el sitio que ofertan bienes y servicios para la actividad turística: es el caso de Cancún.

- d) *Sitios decorado urbanos.* Dentro de este tipo se reconocen todas las ciudades que presentan un rasgo estructural, cultural y/o histórico que las hacen especialmente atractivas. En este sentido, Ciudad Juárez, con una amplia oferta de negocios nocturnos, entra en esta categoría.
- e) *Sitios postizos.* Este tipo de sitios se definen por ser creados, *ex profeso*, para la práctica de actividades turísticas; las características físicas o socio-culturales del entorno no tienen una importante relación con el atractivo turístico que se ofrece. Las Vegas y Disneylandia del estado de California destacan de manera especial.

1.1.3. El Turismo en el contexto de la Geografía

Si bien es cierto que no todos los espacios sobre la superficie terrestre tienen la misma intensidad de atracción como sitios turísticos, hoy en día no existe un espacio lejano y suficientemente desagradable que escape a la extensa ambición del turismo (Lozato, Op. cit.). Así, este influye, de acuerdo con las actividades locales en la organización territorial: "el turismo es, ante todo, una práctica social de naturaleza espacial que es generadora de actividades económicas y que ha dejado de ser marginal para convertirse en estructural" (Vera, 1997:401).

El turismo es un fenómeno espacial y ello hace necesario la existencia de una Geografía del Turismo que estudie y comprenda las implicaciones territoriales que esta actividad lleva intrínseca en su desarrollo; en palabras de Lozato (Op.

cit:13), la Geografía del Turismo es "el estudio de relaciones entre el espacio y las actividades turísticas, del espacio contemplado al espacio consumido, sin descuidar por ello los demás factores que intervienen en el proceso turístico". Consecuentemente, la Geografía del Turismo no sólo se limita a localizar en el espacio terrestre los centros de atracción turística y de describir sus características físicas, también identifica las estructuras y redes creadas en torno a esa actividad. Es por ello que la Geografía del Turismo es considerada como una rama de estudio compleja que, a juicio de Vera, (Op. cit:402), "convergen en ella las vertientes sociales y ecológicas de otras aproximaciones científicas, permitiendo al geógrafo, por consiguiente, una visión íntegra del espacio turístico".

Algunos de los trabajos más recientes elaborados por geógrafos mexicanos, referentes a estudios específicos de la Geografía del Turismo en nuestro país son los de:

- A. Propin, Sánchez y López (1997) realizaron un estudio en el que abordaron la situación geográfico-económica del turismo en el extremo norte de América Latina, con especial énfasis en el corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada.
- B. Propin y Sánchez (1998), elaboraron una tipología de los municipios turísticos de México en el último decenio del siglo XX; en este trabajo se reconoce que, en el caso del municipio de Juárez, Chihuahua, existe una dificultad para identificar el impacto territorial que el turismo puede tener en su entorno geográfico, puesto que este sector está mezclado con otros.

- C. López (2001) brinda una propuesta de cómo abordar el estudio del turismo en México, a través del concepto teórico-metodológico de la Organización Territorial.
- D. Propín y Sánchez (2003), clasificaron, desde el punto de vista espacial, las regiones turísticas de México, en donde se pudo distinguir la situación de Ciudad Juárez.

1.2. Particularidad conceptual del turismo en la frontera norte de México

La frontera norte mexicana no es sólo una línea divisoria internacional, también representa la disparidad entre el desarrollo y el subdesarrollo, entre el poder adquisitivo del norte y la frágil economía del sur: como en ningún otro lugar del planeta, aquí se evidencia la disparidad y la dependencia económica entre dos países (Martínez, 1982).

Tal dependencia y disparidad económicas han supuesto, en el comportamiento de la población mexicana y estadounidense que arriba a las ciudades fronterizas del territorio mexicano, una dinámica turística muy particular que, en innumerables ocasiones no pueden ser explicadas por el marco conceptual del turismo, de ahí que sea necesario enfatizar las características propias del turismo fronterizo.

Como ya se había señalado líneas arriba, para que un viajero se considere turista, debe permanecer en el sitio elegido más de veinticuatro horas; pese a ello, gran

cantidad de visitantes extranjeros que llegan a la frontera, no se quedan en las ciudades mexicanas este lapso de tiempo; debido a la cercanía de ciudades estadounidenses, ellos, preferentemente, se hospedan en esas localidades. Sin embargo, aunque en muchas ocasiones no se cumple dicho precepto, el viajero se inserta en una economía consumista; comportamiento representativo de los turistas. El hecho de que en las ciudades fronterizas mexicanas existan personas que diariamente lleguen, y en su estancia consuman algún bien o servicio, provoca que se rompa, lo que por definición, es recreo; y ya no se les pueda considerar nada más como visitantes, aunque su estancia haya sido menor a 24 horas.

En esta forma, en las ciudades fronterizas mexicanas se puede identificar viajeros que, con base en los conceptos ya tratados, no es posible considerarlos como turistas ni como visitantes. En este sentido, conviene revisar la opinión de Bringas y Carrillo (1991:25): “En el caso de las ciudades fronterizas, ni la distancia ni la duración de la visita son elementos que definan por sí solos al turista, aunque sean componentes importantes del mismo”. Algunos de los grupos de personas que llegan a la frontera norte de nuestro país son:

- A. La población mexicana que, con la intención de incorporarse al mercado laboral estadounidense, produce un intenso flujo de personas en las ciudades con límite internacional, ya sea legal o ilegalmente. La estancia de mexicanos migrantes en estas ciudades es muy variada y depende, en un alto porcentaje, del tiempo en que logren establecerse en Estados Unidos.

En relación con la actividad turística, la presencia de esta población ha impulsado la creación de negocios vinculados a la recreación y el esparcimiento, situación que se tratará adelante.

- B. Los turistas extranjeros procedentes de Estados Unidos que buscan satisfacer sus necesidades de esparcimiento en nuestro país. Las restricciones históricas que en Estados Unidos ha habido para el establecimiento de negocios a puertas cerradas, así como el mayor valor del dólar frente al peso, son motivos de atracción de este grupo de personas a México (cuadro 1.3). Sin embargo, la proximidad entre las ciudades fronterizas de México y Estados Unidos y la baja calidad de los servicios ofertados en las localidades mexicanas, ha llevado a que los visitantes extranjeros que llegan a nuestro país prefieran instalarse en los hoteles de las ciudades del país vecino.
- C. Los visitantes que asisten a realizar negocios. Este último grupo, si bien se ha detectado en varias ciudades de la frontera, destaca de manera especial en Ciudad Juárez, ya que esta localidad ocupa una posición central, desde el punto de vista territorial, entre México y Estados Unidos. Así, se considera estratégica como punto de encuentro entre negociantes de ambos países. De esta manera, existe una dinámica económica muy particular en aquellas zonas fronterizas locales donde el broche entre Estados Unidos y México está dado por los puentes internacionales (Propin Sánchez y López, 1997).

CUADRO 1.3. PARIDAD MÁXIMA DEL PESO MEXICANO ANTE EL DÓLAR ESTADOUNIDENSE 1900-2002

Año	Pesos por dólar	Año	Pesos por dólar	Año	Pesos por dólar
1900	2	1978-1980	22.85	1992	3094.08
1906-1925	2	1981	24.51	1993**	3.26
1926-1930	2.1	1982*	57.18	1994	3.41
1931	2.9	1983	150.29	1995	6.60
1932	3.1	1984	185.19	1996	7.65
1933-1937	3.6	1985	310.28	1997	8.03
1938	4.5	1986	637.87	1998	9.94
1939-1940	5.3	1987	1405.60	1999	9.52
1941-1947	4.8	1988	2289.58	2000	9.36
1948-1953	8.7	1989	2483.37	2001	9.17
1954-1975	12.5	1990	2838.35	2002	10.36
1976-1977	23	1991	3016.15		

* A partir del año de 1982 son datos oficiales confrontados con la SI ICP, con base en Deuda Externa Pública Bruta, al 31 de Dic. del periodo.
** A partir de 1993, la deuda externa está expresada en Nuevos Pesos, es decir quitándole 3 ceros.

Fuente: Martínez, 1982; sitio de internet 1 y sitio de internet 2

1.3. Turismo en la frontera norte de México: evolución y territorio

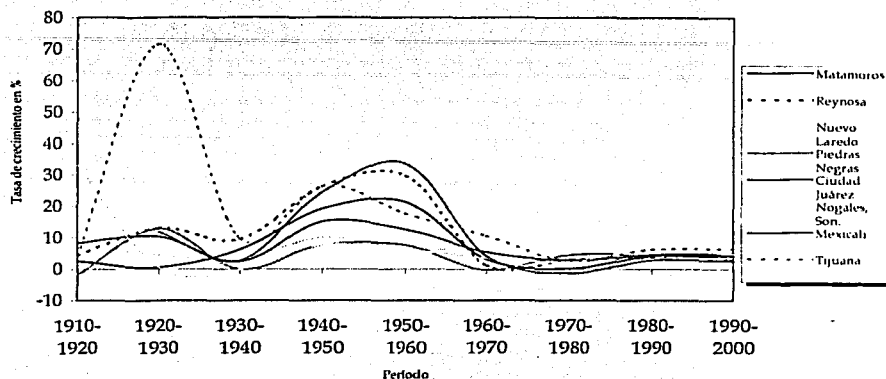
A pesar de que en los años veinte y treinta del siglo pasado se registraron en México los primeros intentos por incentivar actividades turísticas, fue hasta mediados de este siglo cuando, de manera formal, da inicio la política turística en el país (Jiménez, Op. cit.). El interés por captar la inversión de capital extranjero siempre ha sido el móvil principal; en un principio, con base en la escasa infraestructura turística de las ciudades del interior del país, se procuró atraer divisas extranjeras⁵ a través de los turistas; posteriormente, cuando el gobierno federal puso en marcha la creación de los polos de desarrollo turístico del litoral mexicano⁵ y no tener el respaldo económico de inversionistas nacionales,

permitieron la entrada de capital extranjero, mediante la creación de los fideicomisos⁷.

En los últimos sesenta años, han sido diversas las estrategias que el gobierno de México ha implementado para impulsar de manera eficaz el turismo en el país, ya sea en ciudades coloniales o en el litoral; sin embargo, el origen de esta actividad en la frontera norte de México, se remonta a principios del siglo pasado y su crecimiento obedece a acontecimientos históricos del país vecino del norte de impacto hacia el nuestro (ibídem).

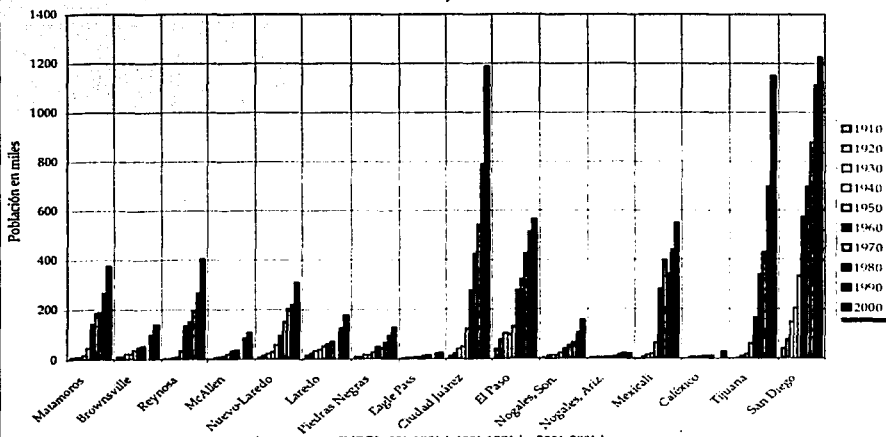
A lo largo de la frontera norte de México es posible distinguir, en la organización territorial de las ciudades donde existen puentes de paso internacional, características específicas en común, tales como la traza urbana, la distribución de corredores comerciales o tasas de crecimiento poblacional que evidencian una evolución similar (Figuras 1.1. y 1.2). Estos aspectos denotan mayor relación económica entre las ciudades de la frontera norte de México con las de Estados Unidos, que entre aquellas con las del resto de nuestro país, ejemplos ilustrativos del primer caso son: Tijuana-San Diego, Mexicali-Caléxico, Nogales-Nogales, Agua Prieta-Douglas, Ciudad Juárez-El Paso, Piedras Negras-Eagle Pass, Nuevo Laredo-Laredo, Reynosa-McAllen y Matamoros-Brownsville (Figura 1.3).

FIGURA 1.1. CRECIMIENTO POBLACIONAL EN LAS CIUDADES FRONTERIZAS DEL NORTE DE MÉXICO, 1910-2000



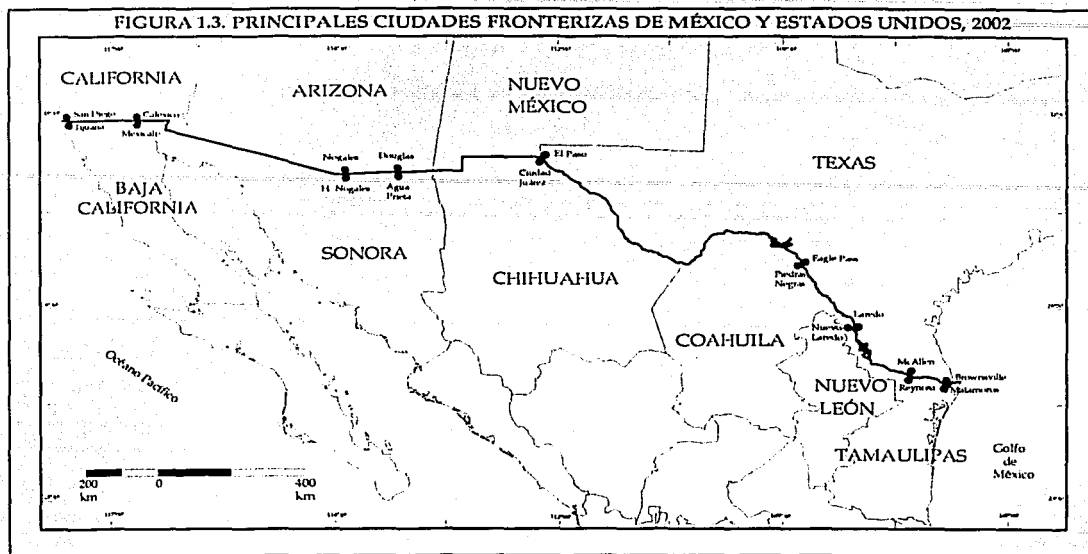
Fuente: Martínez, 1982 e INEGI, 1981-1981d, 1991-1991d y 2001-2001d.

FIGURA 1.2 EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LAS CIUDADES FRONTERIZAS DE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS, 1910-2000



Fuente: Martínez, 1982; sitio de internet 3 e INEGI 1981-1981d, 1991-1991d y 2001-2001d.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Fuente: Dinéty, 1996.

Los inicios de la fuerte dependencia de las actividades económicas y, por ende, también de las turísticas, en la frontera mexicana con Estados Unidos, se relacionan con dos motivos principales: por un lado, las casi inexistentes vías de conexión de esta región con el resto del territorio mexicano y, por el otro, los acontecimientos económicos-históricos de Estados Unidos (Bringas y Carrillo, Op. cit.).

A partir del primer decenio del siglo XX, Estados Unidos comenzó a incentivar puntos aislados de desarrollo comercial sobre la frontera sur de su territorio; el puerto de San Diego, que en 1905 inició sus labores, se convirtió en una puerta de

entrada a innumerables viajeros que permitieron la consolidación de negocios y servicios recreativos demandados por los visitantes. Debido a su cercanía, la ciudad de Tijuana se vió influenciada por esta bonanza económica, a tal grado que, a finales de este mismo decenio, se permitió la instalación de los primeros negocios turísticos, tales como un galgódromo y los de juegos de azar (ibídem).

Para el inicio del segundo decenio del siglo XX, en Estados Unidos comenzó a tomar fuerza un movimiento moralista que promovió una actitud conservadora entre los estadounidenses; esto provocó cambios trascendentes en la organización económica de todas las ciudades fronterizas mexicanas; al respecto, Martínez (Op. cit.) comenta:

“Los juegos de azar y la prostitución abundaban en el lado norteamericano desde la llegada de los ferrocarriles. Después de que protestaron los grupos de ciudadanos moralistas, el tema de las diversiones indecentes surgió con frecuencia en las campañas políticas. Cuando los establecimientos se vieron seriamente amenazados de clausura, muchos transfirieron sus operaciones a Ciudad Juárez. La situación de El Paso formaba parte de un movimiento nacional norteamericano para reformar la sociedad”.

En el año de 1911, los sitios de apuestas, las cantinas y otros establecimientos que, a saber de la corriente moralista estadounidense, rompían con las buenas costumbres, fueron prohibidos, ante ello, los encargados de estos negocios los trasladaron a las ciudades fronterizas mexicanas, toda vez que en nuestro país se incrementó la dependencia de su economía hacia los visitantes norteamericanos.

La situación de guerra que en esos momentos vivía México se tradujo, en algunas ciudades fronterizas como Ciudad Juárez, en daños materiales y perturbaciones comerciales; asimismo, la incorporación de Estados Unidos a la Primera Guerra Mundial cesó, momentáneamente, en las ciudades fronterizas de México, la expansión de comercios y servicios dedicados a la venta de alcohol o apuestas. México se declaró neutral en dicha guerra y, consecuentemente, Estados Unidos cerró su frontera con nuestro país, lo cual provocó una grave caída en este tipo de establecimientos (Sitio de *Internet* 4).

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, renació el movimiento moralista, con la aprobación, por parte del Congreso de Estados Unidos, de la Ley Volstead o Ley seca de 1920; en ésta se prohibió, terminantemente, la venta de bebidas alcohólicas en todo su territorio. Esto se reflejó en un crecimiento extraordinario de cantinas, licorerías, cabarets, garitos, prostíbulos, tiendas de artículos pornográficos y casas donde se vendían drogas, a lo largo del corredor fronterizo mexicano⁸ que, para esos años, según el cónsul norteamericano John W. Dye, se había convertido “en el lugar mas inmoral, degenerado y perverso” (Martínez, Op. cit.). En el desmedido crecimiento comercial de las ciudades fronterizas mexicanas, no se contempló ningún tipo de previsiones; así, no se consideró que; en un futuro, México dependería, sobremanera, del turismo estadounidense; la prohibición fomentó cada vez más, las actividades económicas en comercios y servicios, sin tomar en

cuenta que el punto débil de todas ellas se orientó hacia los extranjeros, con base en las pasajeras restricciones norteamericanas (Bringas y Carrillo, Op. cit.).

La gran oportunidad comercial que, para la región fronteriza representó el turismo, se diezmó a partir de 1929 y hasta la primera mitad del decenio de los treinta. La depresión de 1929 trajo consigo la repatriación de miles de mexicanos que residían en Estados Unidos, que, desempleados, llegaron a las ciudades mexicanas en un estado de total pobreza, por lo que se acentuó aun más la crisis de la economía fronteriza mexicana. Además, en estos años, la paridad del peso ante el dólar comenzó a descender drásticamente, a tal grado que, entre 1931 y 1940, el peso cayó de 2 a 5.30 unidades mexicanas por cada extranjera (Chávez y Bonifaz, 1994).

En 1933, el gobierno de Estados Unidos decidió terminar con la Ley seca; una vez más, las decisiones socioeconómicas del país vecino repercutieron en la ya dependiente economía fronteriza mexicana y el turismo no fue la excepción, así lo explicó Martínez (Op. cit.), en el análisis que realizó, con respecto al número de turistas que arribó, en esta etapa, procedentes de Estados Unidos:

“En toda la frontera, el número total de personas que la cruzaron, incluyendo el muy importante movimiento turístico, decayó gravemente después de 1930. La cantidad de 27 millones de personas que cruzaron la frontera en 1928 disminuyó mucho hasta llegar a 21 millones en 1934, y los niveles de 1928-1930

no se volvieron a alcanzar sino hasta 1944..." "En Ciudad Juárez, los gastos de los turistas disminuyeron de 3.5 a 2.3 millones de dólares durante 1930 y 1931".

El desmedido crecimiento de casas de juego, cantinas, licorerías, entre otros, terminó con la tolerancia por parte del gobierno Mexicano hacia estos giros, ya que, a decir de la presidencia de la República, éstos rompían con la integridad y progreso del país. En 1935, el Presidente Lázaro Cárdenas ordenó el cierre de los establecimientos de juego que, a la fecha, operaban en el país; para la frontera norte este fue un nuevo golpe económico que rápidamente se tradujo en la disminución de afluencia turística (Martínez, Op. cit; Bringas y Carrillo, Op. cit. y Chávez y Bonifaz, Op. cit.).

Cuando la crisis económica fronteriza parecía interminable, inició la Segunda Guerra Mundial y Estados Unidos, al no estar exento de esta conflagración, generó efectos sobre la economía fronteriza mexicana, particularmente en el turismo. La ubicación de marines en San Diego y soldados en las demás ciudades del sur estadounidense, reactivaron el perfil turístico que las ciudades mexicanas ya tenían, pues la milicia extranjera demandaba de cantinas, bares, prostíbulos, etcétera (Bringas y Carrillo, Op. cit.).

El estado bélico por el que pasaba la economía estadounidense, generó una demanda de mano de obra para producir materias primas. Por esta razón, en 1942, dio inicio el programa "braceros" que ofrecía a los mexicanos la contratación

temporal en los campos agrícolas de Estados Unidos. Esto provocó una fuerte ola de emigrantes nacionales que se desplazaron hacia los estados fronterizos del norte de México; ello generó que el porcentaje de crecimiento poblacional de dichos estados (91%), superara por mucho el nacional (67 %) (Martínez, Op. cit.).

Pese a que el programa braceros llegara a su fin en 1964, el flujo no se detuvo. Por el contrario, se incrementó con los llamados "espaldas mojadas" que, de manera indocumentada, buscaron emplearse en cualquier actividad dentro de Estados Unidos. Al no poder cruzar hacia territorio extranjero, el número de personas que llegaba a las ciudades mexicanas de paso internacional, aumentó notablemente a modo de población flotante, caracterizada por no tener dinero suficiente para permanecer en las ciudades fronterizas el tiempo que fuera necesario, antes de cruzar a Estados Unidos. Así, gran parte de esta población delinquía o se aventuraba en el intento de cruzar la frontera de manera no reglamentada (Martínez, Op. cit. y Castellanos, 1981).

Para contrarrestar los efectos de la población flotante en estas ciudades, en 1965 inició el Programa Industrial Fronterizo; éste promovía el establecimiento de industrias maquiladoras estadounidenses en la frontera mexicana. Para tal efecto, nuestro gobierno promocionó su mano de obra barata y se otorgaron grandes ventajas administrativas a los empresarios extranjeros para que se les facilitara su implantación⁹.

A corto plazo, los números arrojados en cuanto a disminución del desempleo, hicieron evidente que el programa era un éxito, como lo muestra Martínez (Op. cit:180): "A dos años de haberse iniciado el Programa, 57 maquiladoras empleaban a 4257 personas en la frontera. En 1970, las fábricas del programa fronterizo aumentaron a 120 y los empleados a 20 237, y en 1974 las cifras se elevaron a 449 maquiladoras y a 70 738 empleados"; sin embargo, los problemas de fondo se detectaron tiempo después. El programa estaba diseñado para abastecer de empleo a la población flotante ya ubicada en las ciudades fronterizas, jamás contempló que la presencia de la industria maquiladora pudiera convertir a estas ciudades en un polo de atracción para grandes cantidades de migrantes provenientes del interior de México. Otro gran defecto que puso en entredicho la funcionalidad del programa, fue que del 80 al 85% de su mano de obra estaba integrado por personal femenino; con esto, sólo una mínima parte de los braceros desocupados volvía a ser empleado (ibídem).

Una de las repercusiones del desempleo que ha producido la industria maquiladora en las ciudades fronterizas mexicanas es el aumento de la prostitución femenina: por un lado, ésta se convierte en un atractivo para cierta población proveniente de Estados Unidos y, por el otro, sirve como pasatiempo para los mexicanos que a diario arriban a las localidades fronterizas mientras esperan el momento de cruzar a Estados Unidos.

La crítica mas fuerte que se hace a este programa recae en el hecho de que, contrariamente a los objetivos planteados, las maquiladoras han aumentado considerablemente la dependencia de México respecto a Estados Unidos. Una inferencia primaria hace suponer que, si de pronto estas industrias desaparecieran, la situación económica en la región fronteriza sería difícil de franquear. En la actualidad, el ciclo evolutivo del capitalismo de Estados Unidos encuentra formas de producción como el toyotismo¹⁰ que le han obligado considerar nuevos destinos para instalar sus maquiladoras y, en este sentido, algunas firmas se han retirado o han anunciado un posible retiro, situación que ha puesto en entredicho las políticas económicas de los gobiernos estatales fronterizos y el federal.

Notas

¹ En el presente marco evolutivo se mencionan, de manera general, sólo los aspectos positivos que han hecho del turismo una actividad económica de primer orden, sin tomar en cuenta aquellas etapas de crisis en las que ha estado inmerso; asimismo, se analizan sólo los aspectos histórico-económicos involucrados con el estudio del turismo.

² La Conciencia turística está relacionada con la convicción de los viajeros por incluir en su recorrido diversas actividades recreativas (Fernández, Op. cit.).

³ Las compañías de vuelos charter surgieron a mediados del siglo XX, aunque su auténtico auge se produjo durante el decenio de los años 60. En un principio, estas compañías no estaban sujetas a horarios, itinerarios ni calendarios fijos, además, el transporte aéreo formaba parte de un paquete turístico que incluía servicios como el alojamiento y la comida. Actualmente, existen vuelos charter que sólo contemplan el servicio de traslado, los cuales pueden ser cancelados si la cantidad de boletos vendidos no supera la rentabilidad del servicio. Aunque para las grandes compañías aéreas este tipo de comercialización le reporte algunas pérdidas, los vuelos charter han logrado permanecer en el mercado de la navegación aérea, bajo el argumento de que este tipo de vuelos presentan las ventajas siguientes: bajo precio, uso y unión de aeropuertos no incluidos en las rutas convencionales; en esta forma, las empresas que organizan vuelos charter adquieren el parque aéreo sobrante de las grandes compañías regulares y, el éxito en su demanda, puede impulsar la implantación de una línea regular (Blasco, 2001 y Fernández, Op. cit.).

⁴ Para identificar las diferencias específicas entre turismo y recreación, consultar la obra de López, 2001.

⁵ Al respecto del Desarrollo Estabilizador, Jiménez (1993) comenta lo siguiente: "Con todo, el gobierno de México ha decidido desarrollar al país a través de la industrialización y es necesario, por tanto, buscar un producto que pueda exportarse y que permita financiar las inversiones que se realicen con aquel propósito y que requieren, para empezar, de grandes volúmenes de importación, en vista de que la mayor parte de la tecnología industrial se encuentra en el exterior (etapa llamada de "sustitución de exportaciones" y de "desarrollo estabilizador" que va de 1940 a 1970). [...] Así, se empieza a ver al turismo, por su creciente volumen, como un fenómeno económico que puede obtener la obtención de las divisas necesarias para adquirir los bienes de capital que requiere la industrialización."

⁵ "...En consecuencia, los gobiernos federal, estatal y municipal destinaron fuertes capitales en infraestructura turística con el fin de atraer la inversión de la iniciativa privada dirigida, en su mayoría, a los litorales tanto tradicionales como de nueva creación; en el primer caso destacan Acapulco (Guerrero), Cozumel (Quintana Roo), La Paz (Baja California Sur), Manzanillo (Colima), Mazatlán (Sinaloa), Puerto Vallarta (Jalisco) y Veracruz (Veracruz) y, en el segundo, Cancún (Quintana Roo), Huatulco (Oaxaca), Ixtapa-Zihuatanejo (Guerrero), Loreto-Nopoló y Los Cabos (Baja California Sur) encomendados a FONATUR" (López, Op. cit.).

⁷ La creación de los fideicomisos surgió con la necesidad de aprovechar, con fines turísticos, terrenos ubicados en zonas fronterizas y costeras de México que, al estar en posesión de campesinos ejidatarios de bajos recursos económicos, no era posible explotarlos en la actividad turística. Además, con este instrumento legal se permitió, a través de "prestanombres" (personas que fungen como propietario pero no como inversionistas), la inversión extranjera sin violar el

artículo 27 Constitucional, que proscribe a un extranjero la posesión jurídica de un bien inmueble (Jiménez, Op. cit. y López, Op. cit.).

⁸ Este Corredor lo conforman todas aquellas ciudades fronterizas mexicanas que tienen conexión directa e inmediata con alguna ciudad de la frontera sur de los Estados Unidos.

⁹ Las principales flexibilidades administrativas otorgadas para la implantación de la industria maquiladora en la frontera norte son: reducción de los trámites burocráticos, simplificación de las transacciones fronterizas, disminución de medidas nacionalistas, reducciones del 60 al 100% en el impuesto de importación a la maquinaria y al equipo, el impuesto a las ganancias derivadas de las ventas o las transferencias de los bienes raíces, y los impuestos sobre ingresos a las actividades comerciales (Castellanos, Op.cit.).

¹⁰ Este nuevo proceso productivo mundial surge en el decenio de los años 70 del siglo XX, cuando la empresa automotriz japonesa Toyota, de ahí que se le llame "toyotismo", experimentó un ciclo de producción a la inversa del "fordismo", es decir, evitaba producir en serie y en grandes cantidades para sólo producir bajo pedido. Esta nueva modalidad implica solicitar sólo las materias primas y piezas necesarias para satisfacer la demanda del cliente, así como, fragmentar el proceso productivo de tal forma que, a través de la globalización de la economía mundial, sea posible llevar a cabo dicho proceso desde países, generalmente subdesarrollados, donde por conveniencia económica la empresa decidía instalar cierta porción del ciclo productivo (López, 2002).

CAPÍTULO 2

Medio físico y población de Ciudad Juárez

La Geografía del Turismo se sustenta, básicamente, en el estudio de los elementos geográfico-económicos ya señalados en el capítulo anterior. Así, el objetivo principal de este capítulo es examinar los aspectos físicos y sociales que conforman el escenario turístico de interés.

2.1. Ubicación geográfica de Ciudad Juárez

Ciudad Juárez se localiza en el municipio de Juárez, en la porción norte del estado de Chihuahua, entre los $31^{\circ} 47'N-31^{\circ} 07'N$ y los $106^{\circ} 11'W-106^{\circ} 57'W$. Limita al norte y noreste con el estado de Texas, Estados Unidos, al este, sureste, sur y oeste, con los municipios chihuahuenses de Guadalupe, Ahumada y Ascensión,

respectivamente. Juárez tiene una superficie de 4,853.80 Km² que equivale a 1.96% de la superficie total del estado. Justo en el extremo norte, y en colindancia con Estados Unidos, se localiza Ciudad Juárez: cabecera municipal que tiene una altitud de 1160 m.s.n.m. (Figura 2.1).

Desde el punto de vista geográfico-económico, Ciudad Juárez tiene una posición estratégica, pues su localización es central entre México y Estados Unidos. En un radio de 2000 Km, a partir de Ciudad Juárez, es posible encontrar un 81.2% de las entidades mexicanas y un 45.8% de las estadounidenses; sin embargo, cuando este rango se amplía a 3000 Km, el porcentaje de entidades es de 100% y 83.3%, respectivamente (Figura 2.2).

La ciudad ocupa un área aproximada de 13 mil hectáreas y su expansión se da en la forma siguiente: en dirección sur crece rápidamente debido a la construcción de unidades habitacionales e invasiones irregulares, hacia el este y sureste el crecimiento es paralelo a la franja fronteriza sobre terrenos de uso agrícola y, finalmente, hacia el oeste el crecimiento ha cesado por la existencia de la Sierra de Juárez (Padilla, 1994).

FIGURA 2.1. MUNICIPIO DE JUÁREZ: UBICACIÓN GEOGRÁFICA

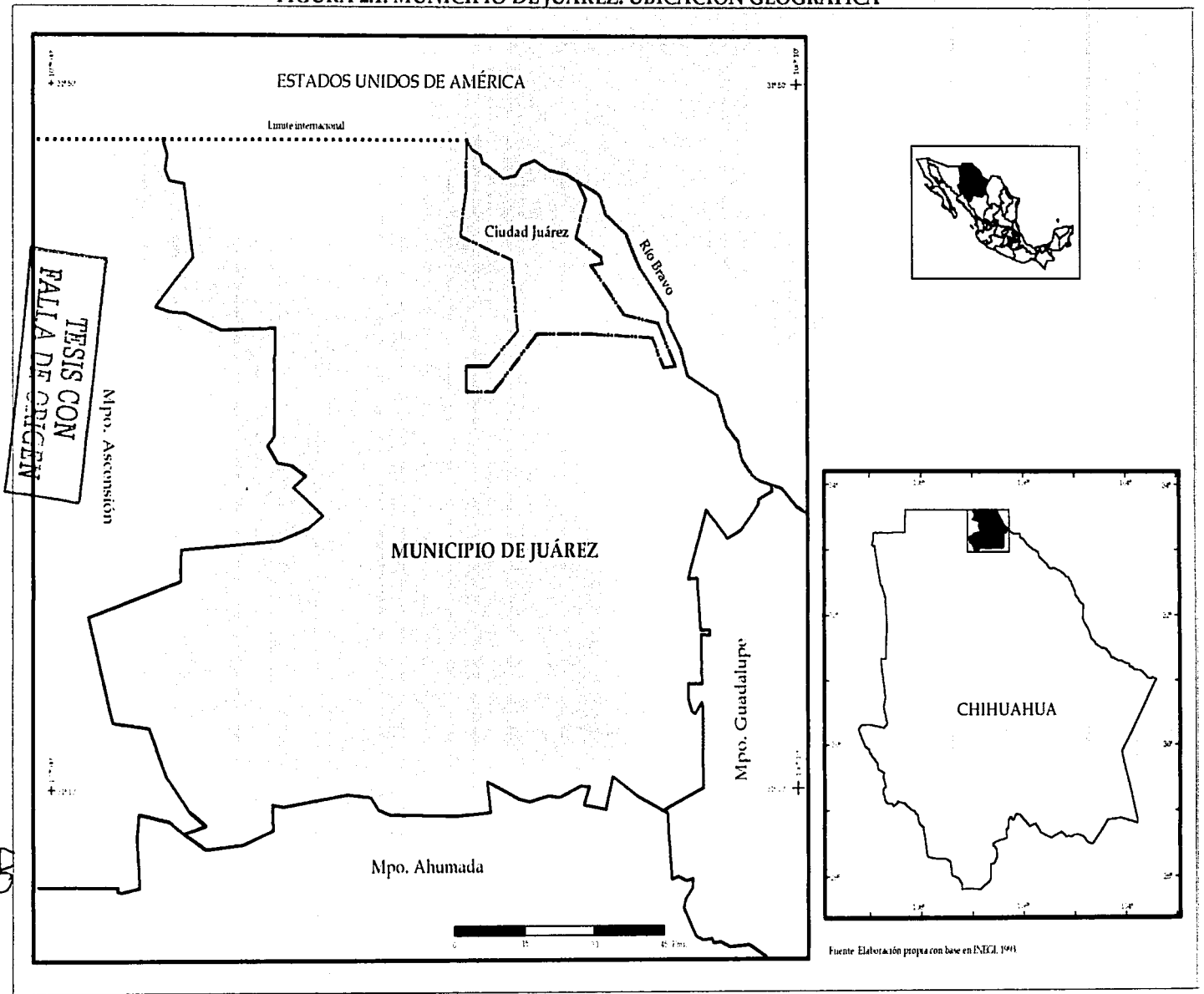
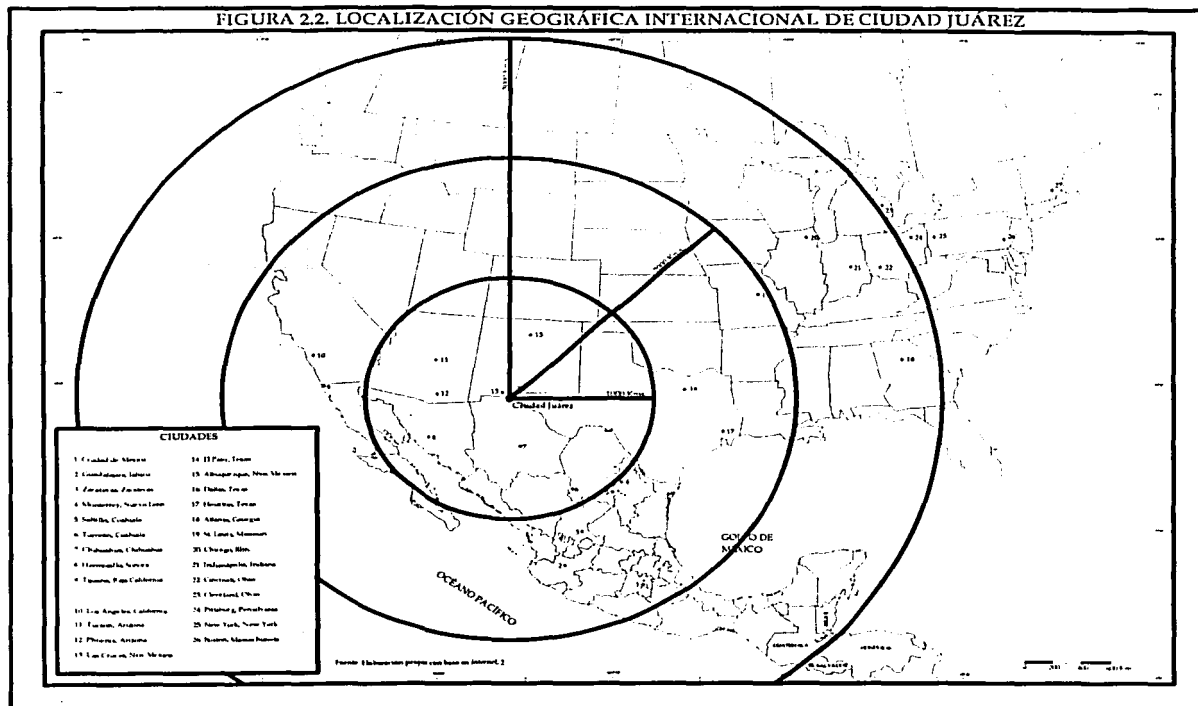


FIGURA 2.2. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA INTERNACIONAL DE CIUDAD JUÁREZ



2.2. Elementos del medio físico de Ciudad Juárez

2.2.1. Fisiografía y geología

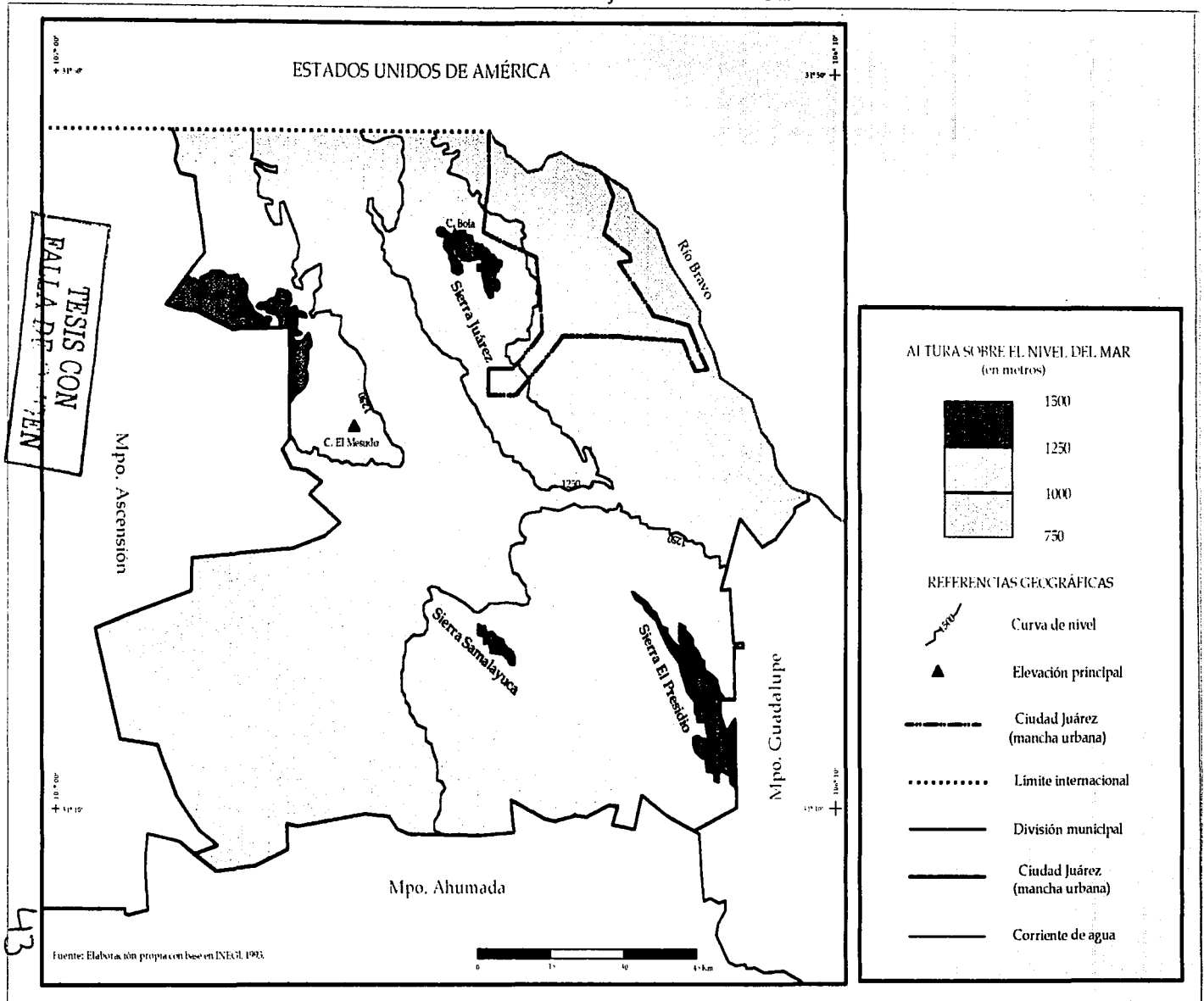
El municipio de Juárez está situado dentro de la provincia fisiográfica mexicana: Sierra y Llanuras del Norte; ésta, a su vez, se constituye de dos subprovincias: 1) Sierras Plegadas del Norte, que ocupan una mínima porción del municipio y, 2) Llanuras y Médanos del Norte, localmente llamados Región Juárez (Nolasco, 1992).

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La mayor parte de la superficie municipal es plana, pero existen algunas sierras pequeñas y aisladas ubicadas en diferentes zonas del municipio; las sierras El Presidio (1820 m.s.n.m.), Juárez (1820 m.s.n.m.), Samalayuca (1760 m.s.n.m.) y los cerros El Mesudo (1490 m.s.n.m.) y La Bola (1340 m.s.n.m.), son las elevaciones principales de la zona. La presencia de extensas llanuras predominan al norte, este, noreste y suroeste del municipio, mientras que el único valle fluvial existente es el labrado por el Bravo (Figura 2.3). Al sur y sureste de Juárez se localizan los campos de dunas nombrados, localmente, "médanos de Samalayuca"; son el principal atractivo turístico natural del municipio. Esta formación natural se localiza a 50 Km al Sur de Ciudad Juárez y, según diversos estudios, como los de los Ingenieros Robles y Rivera (Sitio de *internet* 5), testimonian la antigua existencia de mares que, al secarse, formaron extensos y movedizos montículos de arena blanca que ocupan hoy una superficie mayor a los 150 Km².

En particular, Ciudad Juárez se sitúa en una planicie que se extiende entre el Cerro de Muleros y los montes Franklin (ya localizados en Estados Unidos), conviene señalar que este valle es compartido con El Paso, ciudad "gemela" de Juárez. Ciudad Juárez ocupa los valles bajo y alto del río Bravo. La porción baja abarca el centro-oriente de la ciudad con pendientes entre 0 y 5%, mientras que la alta, al centro-oeste, tiene pendientes de 5 a 15%. Cabe resaltar que el sector poniente de la ciudad, al haber ocupado las estribaciones de la Sierra de Juárez, presenta un declive más pronunciado que el del resto de la mancha urbana (Sánchez, 1960).

FIGURA 2.3. MUNICIPIO DE JUÁREZ: ALTIMETRÍA



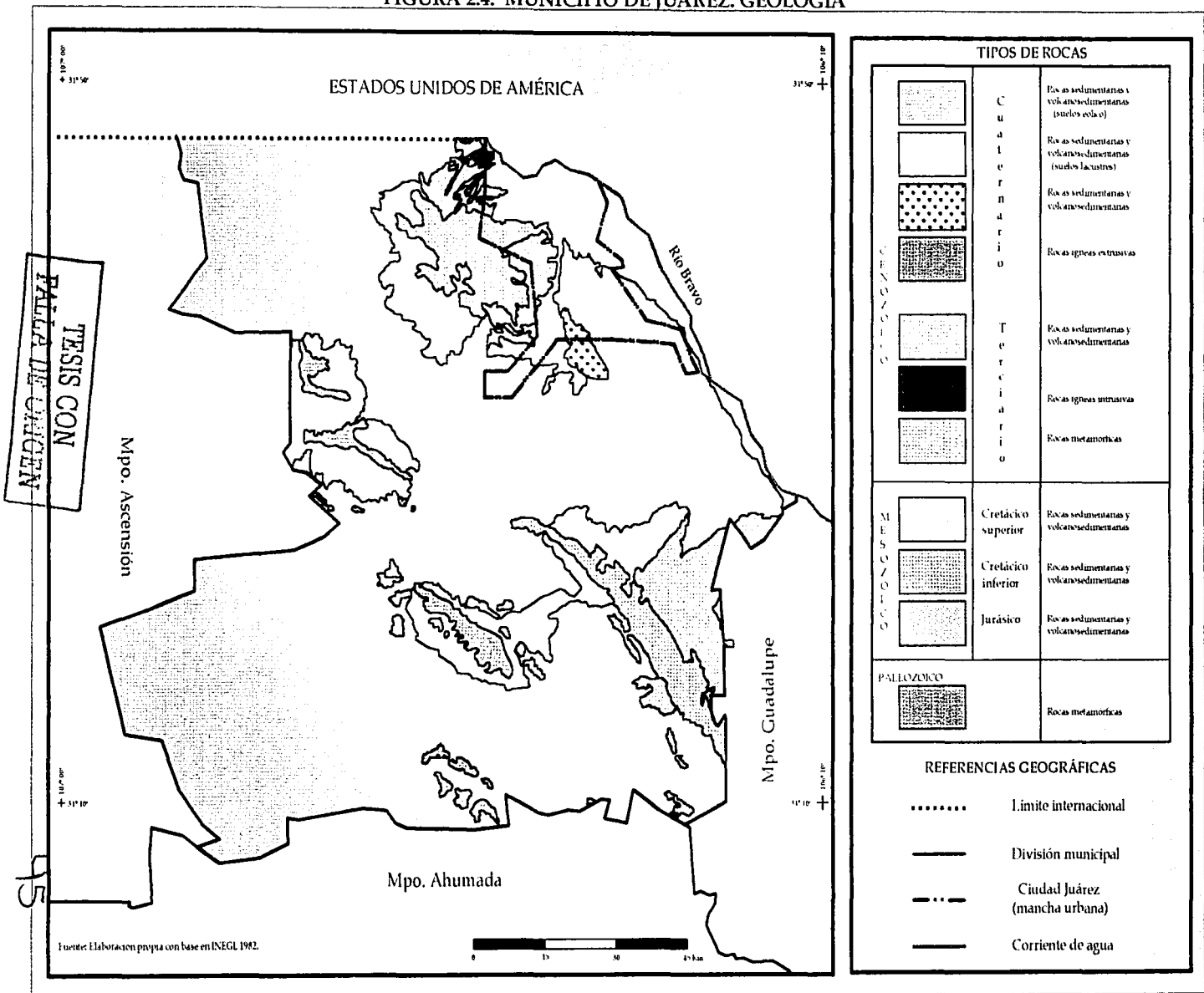
La mayor parte del municipio se encuentra en basamentos sedimentarios del cuaternario, bajo los cuales se tiene una roca madre de relieve abrupto; sin embargo, es posible encontrar rocas sedimentarias más antiguas, por ejemplo, en la Sierra de Samalayuca predominan las lutitas y areniscas del mesozoico, mientras que en la Sierra El Presidio, al oeste y el suroeste de Ciudad Juárez, las calizas (Figura 2.4). Es oportuno señalar que el río Bravo escurre sobre una falla de primer orden que separa dos zonas geológicas con tipos de roca diferentes, esto origina que las ciudades de Juárez y El Paso, aunque próximas, pertenezcan a una zona dislocada de la corteza terrestre (ibídem).

2.2.2. Clima

Dos condiciones naturales, una de magnitud global y la otra local, son decisivas en el tipo de clima de la región:

1. La primera de ellas es la calma subtropical de la circulación general de la atmósfera que, sobre Ciudad Juárez, provoca el descenso de los vientos contralisios fríos y secos, los cuales han generado alrededor de los 30°N, una de las regiones desérticas más extensas en el planeta.
2. La segunda es la continentalidad, pues la región de estudio, ubicada sobre la extensa altiplanicie mexicana, es uno de los puntos nacionales más alejados de las masas oceánicas, lo que dificulta la llegada de vientos húmedos pues, durante su recorrido se evaporan fácilmente, sobre todo por

FIGURA 2.4. MUNICIPIO DE JUÁREZ: GEOLOGÍA



la presencia de las sierras madres oriental y occidental. Así, son más abundantes las masas de aire seco procedentes del norte.

El clima de Ciudad Juárez es, de acuerdo con García (1988): BWkw(x') que significa muy seco templado con lluvias en verano (Figuras 2.5., 2.6. y 2.7). Este clima se caracteriza por tener fuertes oscilaciones térmicas durante la marcha diurna y anual. En verano, particularmente en el mes más caluroso, que es junio, la temperatura máxima promedio es de 35.6°C y la mínima alcanza los 16.3°C; aunque ambas son consideradas temperaturas cálidas, la variación térmica extrema (19.3°C), en términos de *confort*, resulta ser muy desagradable al ser humano. En el invierno, durante febrero (mes más gélido), las temperaturas promedio mínima y máxima son de 0°C y 16.9°C, respectivamente. Así, cuando los vientos arrecian, generan un tiempo que dificulta el ejercicio de actividades al aire libre (Figura 2.6. y cuadro 2.1).

Según Terrazas (2000), en Ciudad Juárez existen tres temporadas climáticas a lo largo del año:

- A. La temporada cálida se presenta en los meses de mayo, junio, julio y agosto, cuando las temperaturas suelen ser muy altas; así lo atestigua un registro de junio de 1994, que alcanzó 45°C.

FIGURA 2.5. MUNICIPIO DE JUÁREZ: HIDROGRAFÍA Y CLIMA

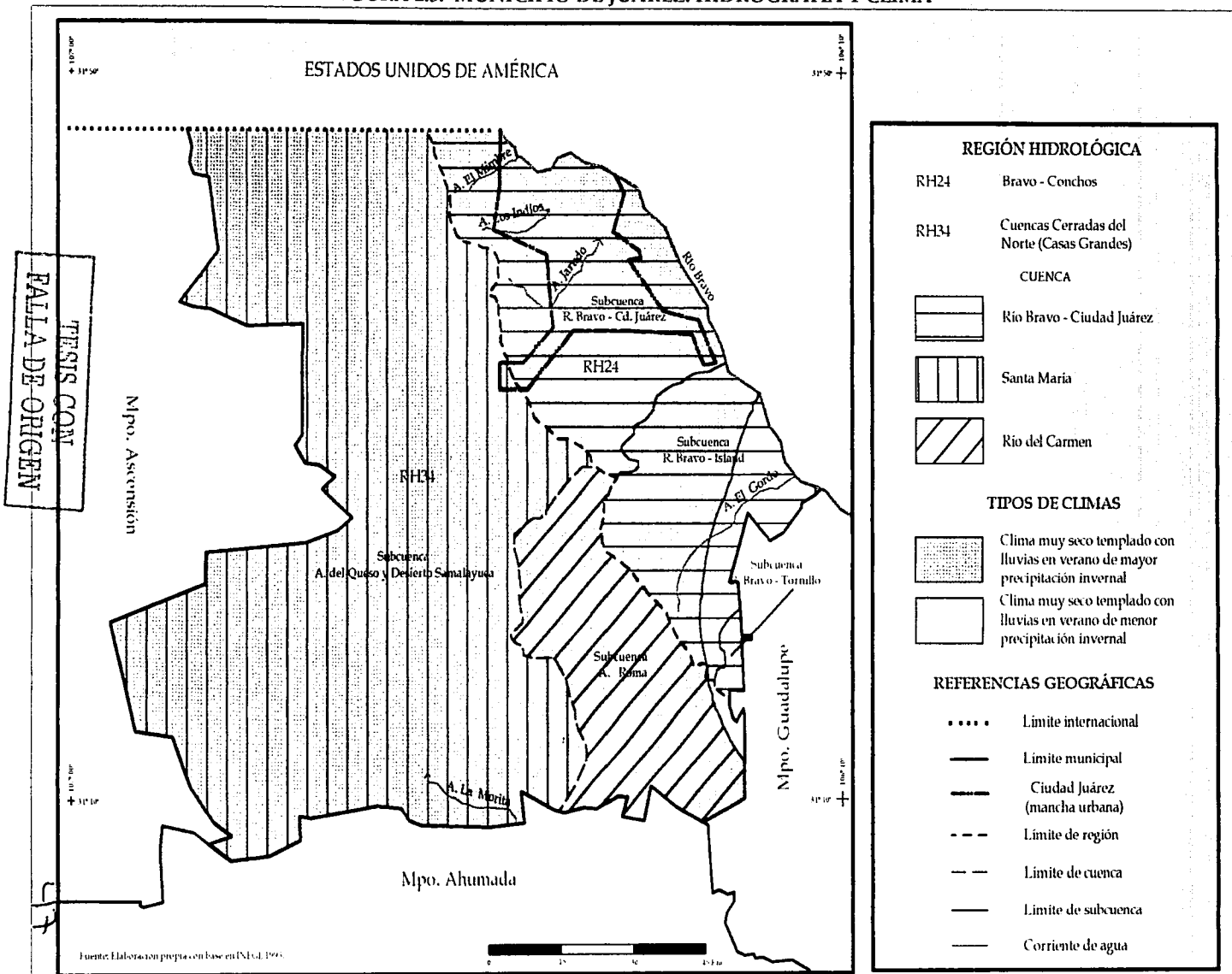


FIGURA 2.6. CIUDAD JUÁREZ: OSCILACIÓN TÉRMICA

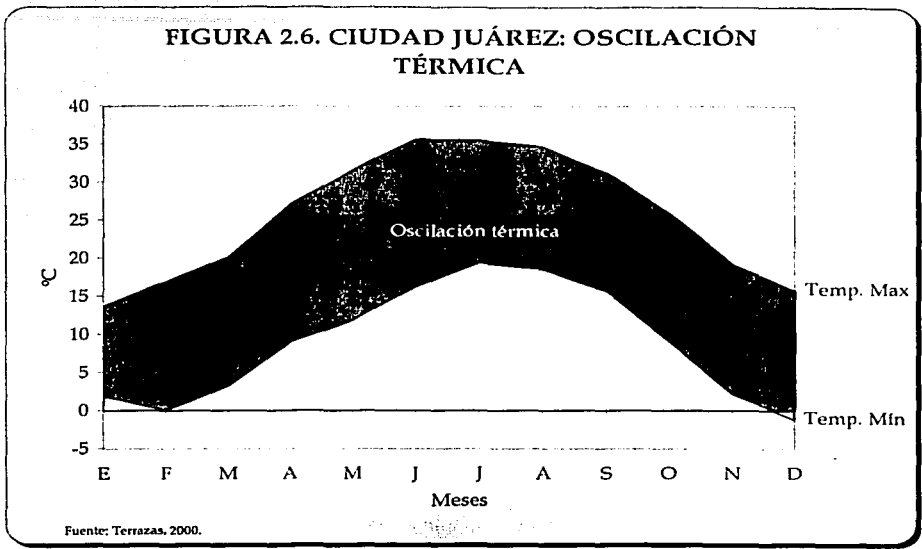
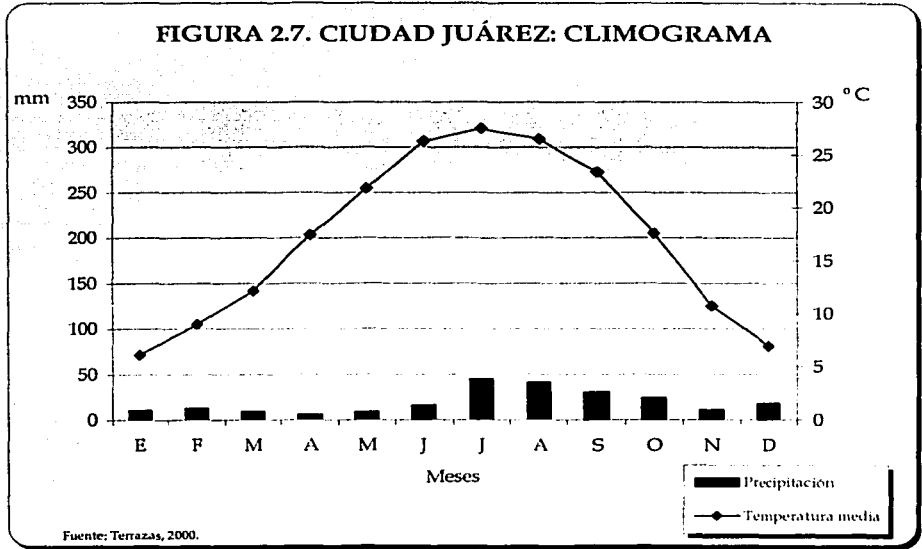


FIGURA 2.7. CIUDAD JUÁREZ: CLIMOGRAMA



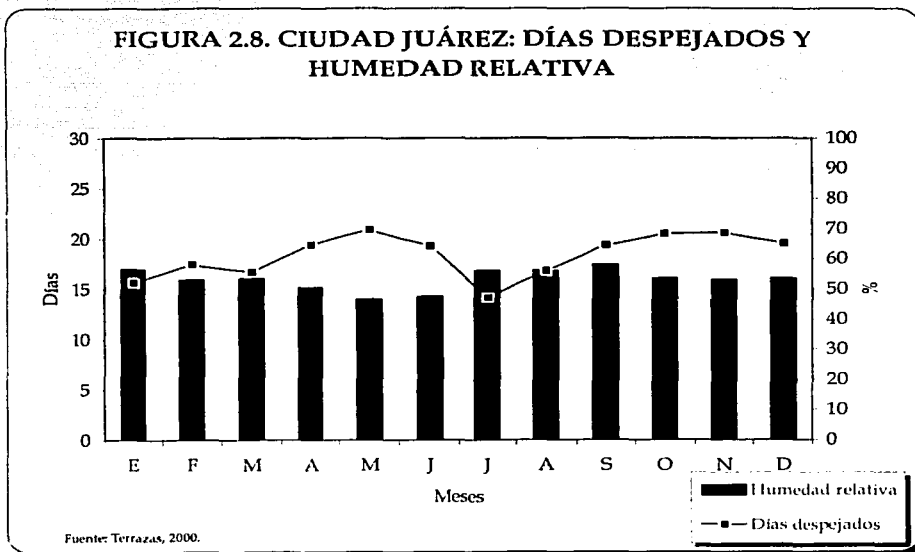
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CUADRO 2.1. CIUDAD JUÁREZ RESUMEN CLIMÁTICO

TEMPORADA	CARACTERÍSTICA TÉRMICA	DURACIÓN	OSCILACIÓN TÉRMICA	HUMEDAD RELATIVA	PRECIPITACIÓN PLUVIAL PROMEDIO EN LA TEMPORADA	CONDICIONES DEL CIELO	FENÓMENOS ESPECIALES	CONFORT TÉRMICO
Invierno	Frío	Diciembre, enero y febrero	16.9°C	56.50%	10.66 mm	Despejado	Heladas ocasionales en las primeras horas de la madrugada	Presente desde media mañana hasta las primeras horas de la tarde
Transición	Frío-templado	Marzo, abril, octubre y noviembre	16.7°C	53.50%	9.17 mm	Despejado	Frío intenso en las horas de madrugada. Noches frías y días templados	Se presenta a media mañana y durante las últimas horas de la tarde.
Verano	Cálido-seco	Mayo a septiembre	19.7°C	58.00%	30.34 mm	Despejado	Noches y madrugadas frescas, días cálidos	Presentes durante las primeras horas de la mañana y las últimas horas de la tarde

Fuente: Terrazas, 2000.

FIGURA 2.8. CIUDAD JUÁREZ: DÍAS DESPEJADOS Y HUMEDAD RELATIVA



Fuente: Terrazas, 2000.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- B. La temporada de transición frío-templado (marzo-abril) se presenta en los dos meses que anteceden y suceden a la temporada cálida. Si durante este periodo no hay disturbios meteorológicos, esta temporada es, sin duda, la más placentera en el año en Ciudad Juárez, tanto para los habitantes como para sus visitantes.
- C. La temporada fría se registra en octubre, noviembre, diciembre, enero y febrero; en estos meses las temperaturas se acercan o son menores a los 0° centígrados; la mínima histórica, de -22.22°C, se registró en enero de 1962. Las heladas e incluso nevadas suceden en esta temporada.

Una de las características climáticas locales es la baja precipitación que, en milímetros anuales, apenas alcanza los 229.6; julio, agosto, septiembre y octubre tienen los registros más elevados: 44.5, 40.1, 30.6 y 24.0 mm, respectivamente (Figura 2.7. y cuadro 2.1). Esta circunstancia genera que la mayor parte del año el cielo se encuentre despejado y se perciba un calor seco difícil de soportar al aire libre (Figura 2.8. y cuadro 2.1).

Uno de los problemas ambientales de Ciudad Juárez es la formación de tolvánicas; éstas se acentúan en los meses de febrero y marzo, pues la escasa precipitación local y la baja humedad relativa (no mayor a 50%) facilitan que los vientos, provenientes del W-NW, levanten ingentes cantidades de polvo.

2.2.3. Hidrología

Ciudad Juárez se ubica en la subcuenca y cuenca hidrológicas Río Bravo-Ciudad Juárez pertenecientes a la región hidrológica Bravo-Conchos: RH24 (Figura 2.5; INEGI, 1993).

La única corriente natural de agua superficial perenne que toca a la ciudad es el Río Bravo. Desde 1848, este ha servido, a partir del paralelo 31°47'N, como límite internacional entre México y Estados Unidos. Así, los constantes cambios en el curso del río han provocado varios litigios del gobierno mexicano por recuperar territorios perdidos. El 28 de octubre de 1967, después de largas gestiones internacionales, Estados Unidos devolvió a México una superficie de 333 hectáreas: El Chamizal, espacio que hoy, a petición de los habitantes juarenses, es un extenso parque público, recreativo, deportivo y cultural (Martínez y Martínez, 1994).

En la región de Juárez existen varias corrientes superficiales intermitentes o inducidas. En el último caso destacan los canales de riego Acequia Madre y Acequia del Pueblo, que atraviesan la ciudad y luego diversos ramales se dirigen a las zonas agrícolas. Los escurrimientos ocasionales, tales como los arroyos Jarudo, Indio, Víboras y Colorado, en su mayoría originados en la Sierra de Juárez, tienen una trayectoria relativamente paralela dentro de la ciudad y, en algunos casos, desembocan en el río Bravo (Terrazas, Op. cit.).

En la zona existen dos depósitos de aguas subterráneas: el Bolsón del Hueco y el Bolsón de Mesilla, el primero es la principal fuente en el abastecimiento de agua potable para Ciudad Juárez que, naturalmente, se reabastece con el agua captada en los sectores sur y sureste de la ciudad, toda vez que tiene pendientes con dirección contraria hacia el río Bravo, con una amplia zona de concentración pluvial susceptible a inundación.

El rápido incremento de la mancha urbana sobre estos depósitos acuíferos y su sobreexplotación, derivada de la creciente industria y las demandas de la población, han propiciado el abatimiento de los niveles freáticos y el deterioro en la calidad del agua. La situación se agrava, si se considera que el Bolsón del Hueco se comparte con la ciudad de El Paso, Texas, que toma el 30% de las reservas del líquido. Para contrarrestar esta situación, el gobierno local ha tomado algunas medidas para evitar el deterioro del acuífero¹ que, a todas luces, son insuficientes.

Las aguas residuales generadas por Ciudad Juárez se conducen, sin ningún tratamiento y en canales a cielo abierto, a las zonas agrícolas que rodean la localidad. Esto supone, entre otras circunstancias, la contaminación de los suelos, el aire y el agua, así como riesgos para la salud de los habitantes y visitantes.

Finalmente, conviene indicar que, en la zona poniente de la ciudad, es muy difícil abastecer de agua a la población, pues ésta se asienta en las estribaciones de la

Sierra Juárez. Por otra parte, en la porción sur de la localidad, durante el periodo de lluvias, son frecuentes las inundaciones en amplios tramos de calles y avenidas, debido a la inexistencia de drenaje pluvial.

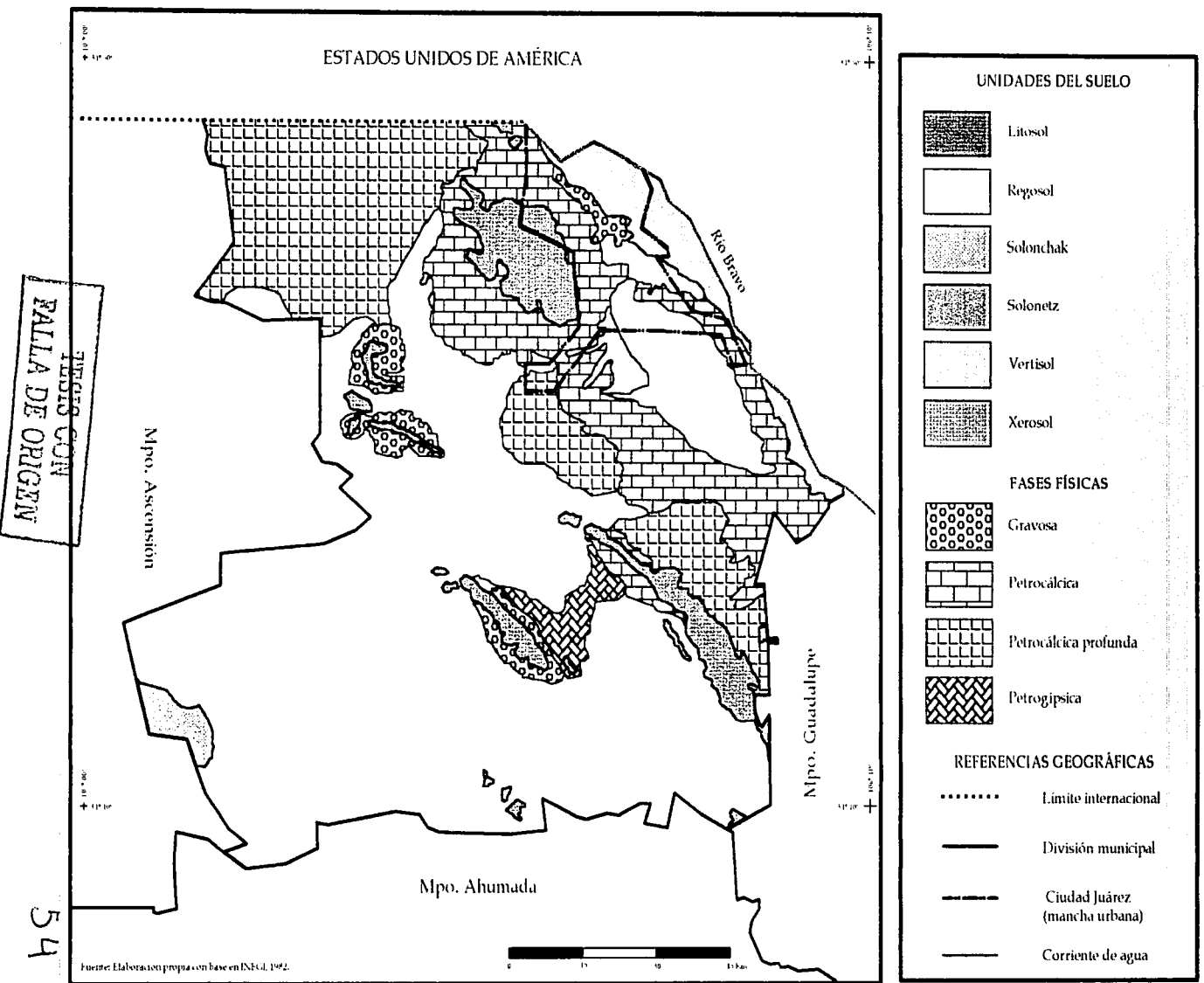
2.2.4. Suelos

En el municipio de Juárez predominan los regosoles calcáreos con asociaciones de yermosoles háplicos, litosoles, solonchak y/o xerosoles (INEGI, 1993). Estos suelos se caracterizan por su bajo contenido de materia orgánica y por su permeabilidad. Sin embargo, se ha observado en este municipio que, con la incorporación de fertilizantes y agua suficiente para su riego, son capaces de dar buenas cosechas de maíz, cebada, sorgo, trigo, avena, frijol, hortalizas y algodón. En las zonas de inundación del río Bravo se localizan suelos mixtos de tipo xerosol háplico; éstos contienen una cantidad moderada de materia orgánica que permiten su uso agrícola, es por ello que en las porciones aun no cubiertas por la mancha urbana de Ciudad Juárez, se ocupan por esta actividad (Figura 2.9).

2.2.5. Vegetación

En el municipio de Juárez predomina la vegetación natural de tipo xerófilo. En el caso específico de la cabecera municipal, la vegetación ha sido alterada o retirada por completo. En la periferia de la ciudad, siempre que no se trate de áreas agrícolas, aun se pueden observar especies como gobernadoras, mezquites,

FIGURA 2.9. MUNICIPIO DE JUÁREZ: EDAFOLOGÍA



huizaches, lechuguillas, cactus menores, chaparrales, agaves, yucas, peyotes, guamúchiles, quiebres y bonetes (Figura 2.10).

La singularidad de algunas de las especies citadas, es utilizada como elemento de atractivo turístico. Otro tipo de vegetación *sui generis* utilizada para atraer a los turistas, es la del bosque de sauces que, ubicado a unos veinte kilómetros al oriente de Ciudad Juárez, ha sido recubierto de arena por el efecto de los vientos y la humedad; así, sus árboles tienen el aspecto de estar petrificados (Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua, 2002).

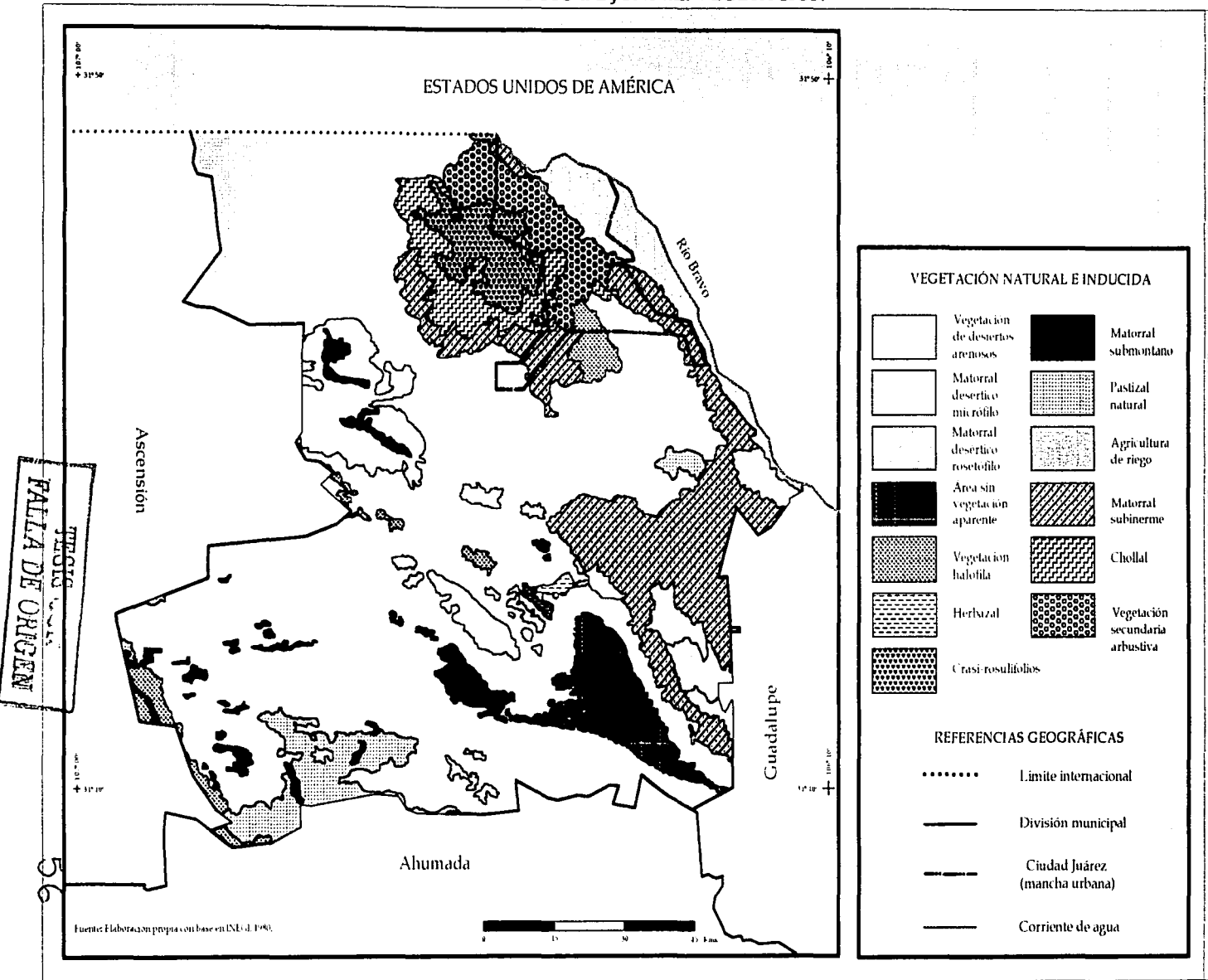
2.3. La población de Ciudad Juárez

2.3.1 Distribución de la población

El estado de Chihuahua, con 245,612 Km², es el más extenso del país; sin embargo, sólo concentra el 3.13% de la población total nacional. En consecuencia, su densidad de población fue, en 2000, de 12 hab/Km², la más baja del país. Al revisar la distribución de habitantes por localidad, se advierte que el 78% se concentra en sólo dieciocho localidades urbanas de más de 10,000 habitantes, y de ellas Ciudad Juárez y Chihuahua concentran el 49.9% y 27.6%, respectivamente. Esto evidencia que en el estado hay amplios espacios con muy baja densidad de población.

Del conjunto de municipios del estado de Chihuahua, Juárez, con 1,218,817 habitantes, congrega el 40% de la población total. La razón principal de la elevada

FIGURA 2.10. MUNICIPIO DE JUÁREZ: VEGETACIÓN



concentración de personas en este lugar, se deriva de la intensa dinámica económica que tiene Ciudad Juárez, toda vez que sus relaciones con la localidad estadounidense de El Paso son muy intensas y diversas. Así, Ciudad Juárez es la ciudad más poblada de la región fronteriza e, incluso, del propio estado de Chihuahua, pues la capital, Chihuahua, sólo tiene la mitad de habitantes que aquella (INEGI, 2001b).

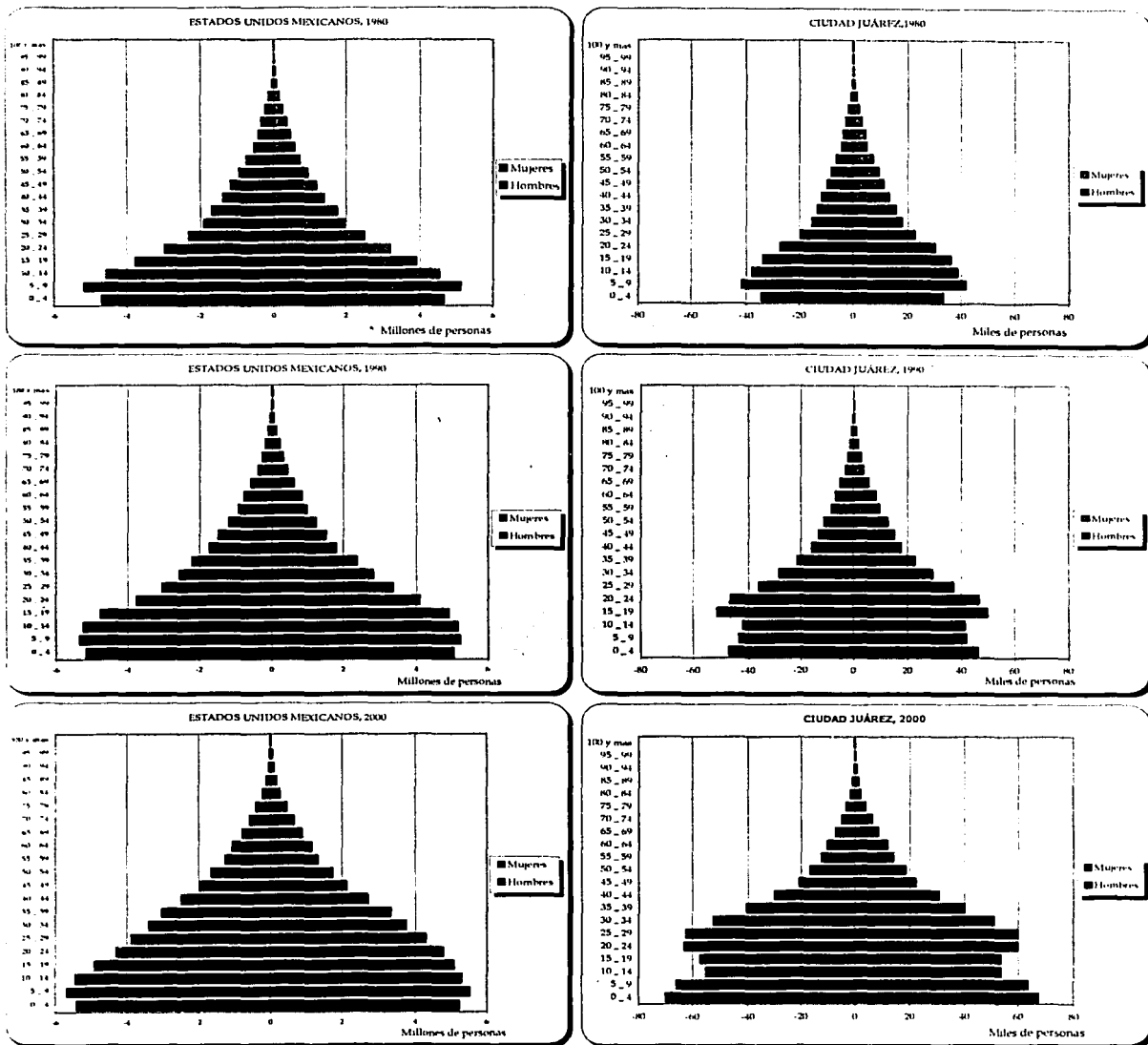
2.3.2. Composición de la población

Composición de la población por edad y sexo

Ciudad Juárez tiene 1,187,275 habitantes, 50.3% son hombres y 49.7% son mujeres; aunque hay un desbalance a favor de los hombres se puede considerar en términos demográficos, que hay un equilibrio en la distribución por sexo. Tales cifras son interesantes porque manifiestan un comportamiento inverso al nacional y estatal, donde el número de mujeres es mayor al de los hombres (ibídem). En gran parte, tal diferencia tiene que ver con la condición receptora de emigrantes masculinos que caracteriza a Ciudad Juárez, tanto los que llegan con la intención de alojarse en esta ciudad, como los que, al no poder pasar "al otro lado", son incorporados a la localidad mexicana.

Uno de los elementos centrales que ha influido en la composición de la población, ha sido la migración que, en los últimos tres decenios, ha tenido las características siguientes (Figura 2.11):

FIGURA 2.11. MÉXICO Y CIUDAD JUÁREZ: COMPOSICIÓN DE LA POBLACIÓN POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO, 1980, 1990 Y 2000



Fuente: INEGI, 2002.

- A. En 1980, las pirámides poblacionales, tanto la nacional como la de Ciudad Juárez, fueron características del Tercer Mundo: de base ancha que se angosta al subir a los grupos de mayor edad, lo que denotó una natalidad y mortalidad elevadas. Conviene señalar que, por primera vez en este decenio, en el grupo de cero a cuatro años, se registró una reducción de la población en términos absolutos, debido a las políticas nacionales que, sobre planificación familiar, el gobierno federal ejecutó en los años setenta.
- B. La crisis económica de México, en los años ochenta, produjo una fuerte migración de población que tenía la intención de dirigirse a Estados Unidos. Gran cantidad de esos migrantes no lograron llegar al vecino país del norte y se quedaron a radicar en las ciudades fronterizas. Así, para 1990, en la estructura piramidal de Juárez se observaron cambios evidentes, respecto a la nacional: mientras que en la primera, la población de los grupos quinquenales de los 15 a 24 y de los 0 a los 4 años se incrementó en forma significativa, en el ámbito nacional se observó que el grupo mayoritario aun fue el de los 5 a los 9 años de edad, con una tendencia a la contracción.
- C. En el año 2000, el incesante movimiento migratorio hacia la frontera norte consolidó, en Ciudad Juárez, a los grupos de edad de 15 a 24 años como los de mayor concentración poblacional, al mismo tiempo que se amplió en forma significativa la base piramidal. En el caso de México, la situación es relativamente similar al decenio anterior.

Composición de la población económicamente activa (PEA)

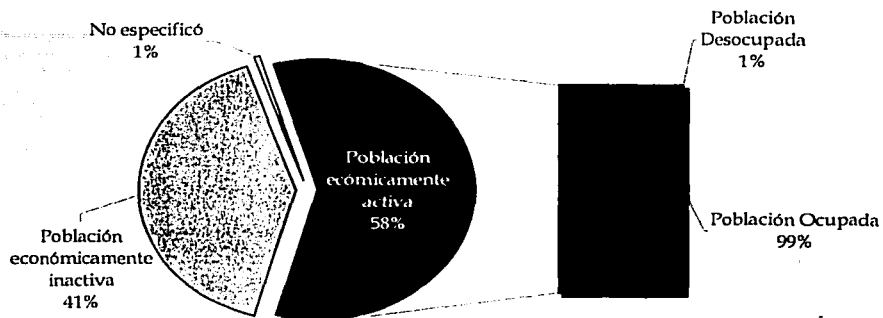
Como ya se había señalado, Ciudad Juárez desde el punto de vista económico, es la ciudad más importante del estado, por esta razón, en ella se concentra el mayor porcentaje de la PEA estatal: 41.8%. Esta situación contrasta con la ciudad de Chihuahua que, a pesar de ser la capital estatal, sólo concentra el 23.6%.

En el contexto municipal, en el año 2000 Ciudad Juárez concentró el 99% de la PEA total: 99.2% estuvo ocupada y el 0.8% desocupada (Figura 2.12). Conviene señalar que el porcentaje de PEA ocupada en Ciudad Juárez es significativamente más alto en comparación con el estatal y el nacional (98.9 y 98.7, respectivamente), situación que muestra que el nivel de empleo elevado aun se mantiene por encima de la media nacional.

Si bien en Ciudad Juárez es amplio el sector de población ocupada en el sector secundario, debido a la presencia de las maquiladoras, el sector terciario también absorbe un elevado porcentaje de población ocupada, situación derivada de dos condiciones importantes (Figura 2.13):

- A. El contexto económico-geográfico. Durante largo tiempo Ciudad Juárez ha sido uno de los núcleos turísticos con mayor afluencia de turistas extranjeros en nuestro país; estos visitantes han aprovechado el fortalecimiento del valor del dólar, frente al peso, para consumir bienes y

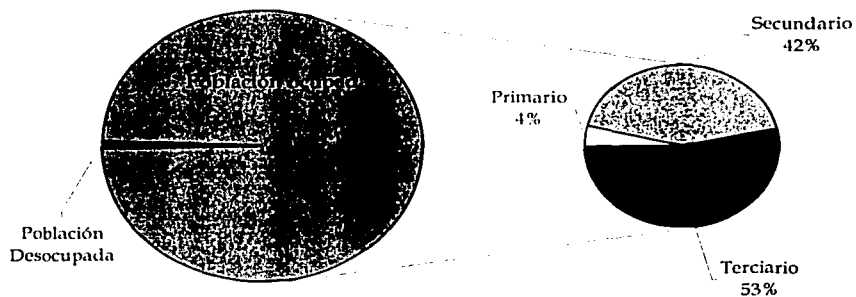
**FIGURA 2.12. CIUDAD JUÁREZ:
POBLACIÓN DE 12 AÑOS Y MÁS POR CONDICIÓN
DE ACTIVIDAD, 2000**



Fuente: INEGI, 2001b.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

**FIGURA 2.13. CIUDAD JUÁREZ:
SECTORES EN QUE SE EMPLEA LA PEA OCUPADA,
2000**



Fuente: INEGI, 2001b.

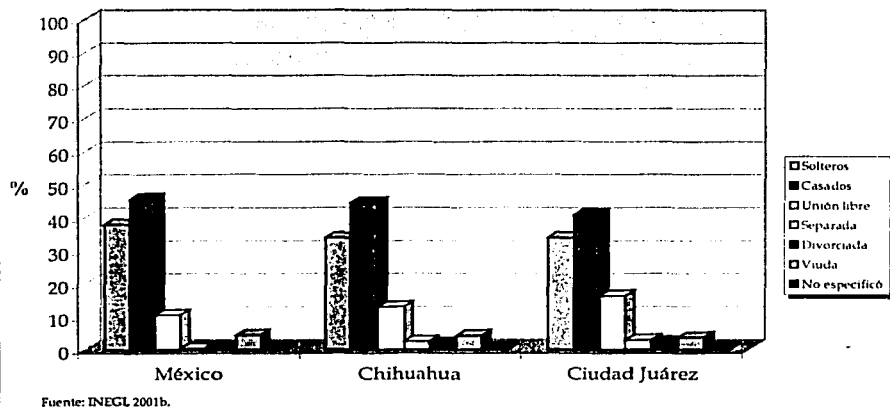
servicios diversos, lo que ha contribuido al crecimiento en el número de trabajadores en este sector.

- B. La insuficiencia de oferta laboral en México. Este fenómeno es característico de países subdesarrollados en donde la estructura económica es incapaz de generar activos en los sectores productivos, lo que ocasiona que la población, paulatinamente, se incorpore al sector terciario en trabajos irregulares e informales (López, 1994). En Ciudad Juárez, este fenómeno ha tomado mayores proporciones, pues es una localidad que recibe gran cantidad de inmigrantes que contribuyen a aumentar la demanda laboral y el desempleo.

Composición de la población según estado civil, religión y lengua

Con 41% de la población total, el estado civil dominante en Ciudad Juárez es el de estar casado; este porcentaje se encuentra cuatro puntos porcentuales por debajo de la cifra estatal y cinco de la nacional. Al respecto, puede suponerse que el hecho de que las cifras de Ciudad Juárez sean menores, esté asociado con que hay mucha población soltera inmigrante o en unión libre: mientras que en el país y en el estado de Chihuahua solo el 11 y el 13% de la población, respectivamente, vive en unión libre, en Ciudad Juárez esta cifra se eleva hasta el 16%. De forma similar sucede con los porcentajes de personas separadas y divorciadas (Figura 2.14).

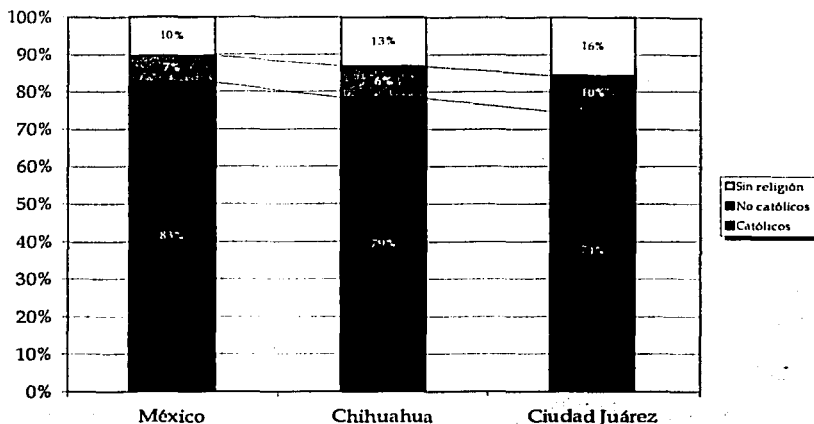
FIGURA 2.14. POBLACIÓN DE 12 AÑOS Y MÁS POR ESTADO CIVIL, 2000



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Por otra parte, la religión predominante en la localidad es la católica, dado que cuenta con 799,056 creyentes que representan el 74%² de la población. Pese a ello, resalta que esta cifra, en los dos últimos decenios, se ha reducido de tal forma que, en la actualidad, se encuentra muy por debajo del porcentaje estatal y aún más del nacional 79 y 83%, respectivamente (Figura 2.15). Consecuentemente, se ha registrado un aumento significativo en el número de personas que declaran no tener religión y en los devotos a otras religiones protestantes como los evangélicos, los mormones, los bautistas, los presbiterianos, los adventistas y los testigos de Jehová que, principalmente, son practicadas en Estados Unidos (Figura 2.16).

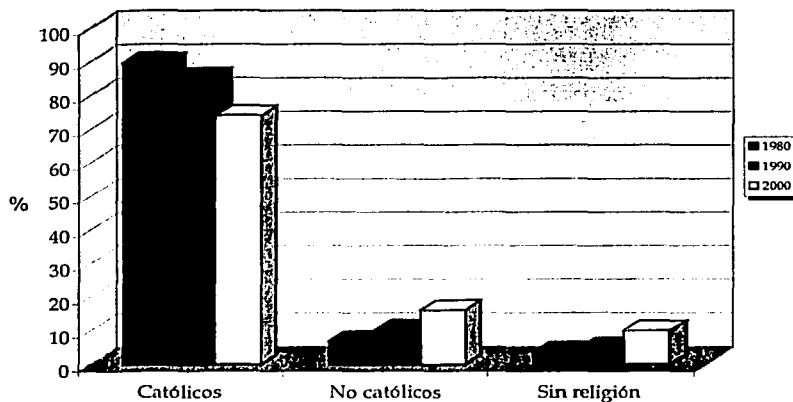
FIGURA 2.15. POBLACIÓN DE 5 AÑOS Y MÁS POR TIPO DE RELIGIÓN, 2000



Fuente: INEGI 2001b.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FIGURA 2.16. CIUDAD JUÁREZ: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE 5 AÑOS Y MÁS POR TIPO DE RELIGIÓN, 1980 - 2000



Fuente: INEGI 2001b.

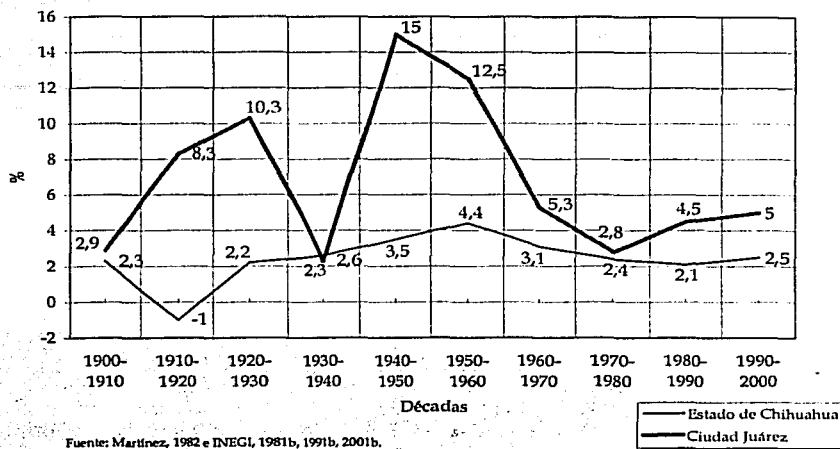
En lo referente a la lengua, prácticamente la totalidad de la población habla el español (99.5%), mientras que el restante (0.5%) alguna lengua indígena, de las que destacan: rarámuri, mixteco, mazahua, náhuatl y zapoteco. Cabe aclarar que las personas que hablan alguna lengua indígena no son oriundas de la región sino de alguna otra parte del estado, o bien, de otras entidades federativas de México.

2.3.3. Evolución de la población y uso del suelo urbano

Desde el siglo XVI, durante las primeras exploraciones al norte de la Nueva España, los españoles descubrieron un sitio ideal de descanso en el vado natural del río Bravo, en donde Fray García de San Francisco fundó, el 8 de diciembre de 1659, la localidad de Nuestra Señora de Guadalupe del Paso del Norte. Pero fue hasta 1888, en honor al Presidente Benito Juárez García -refugiado político local durante la Intervención Francesa y el Imperio- cuando se le nombró Ciudad Juárez (Martínez, 1982).

A lo largo del tiempo, las tasas de incremento poblacional de Ciudad Juárez han estado directamente vinculadas con su localización geográfica, con los colapsos económicos nacionales y, principalmente, en los episodios histórico-económicos de Estados Unidos. Por tal motivo, no sólo dentro del estado de Chihuahua, sino también en casi toda la región fronteriza del norte de México, no existe ciudad alguna que haya registrado tasas de crecimiento tan elevadas como las de Ciudad Juárez (Figura 2.17).

FIGURA 2.17. TASAS DE CRECIMIENTO POBLACIONAL POR DECENIO, 1900-2000



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

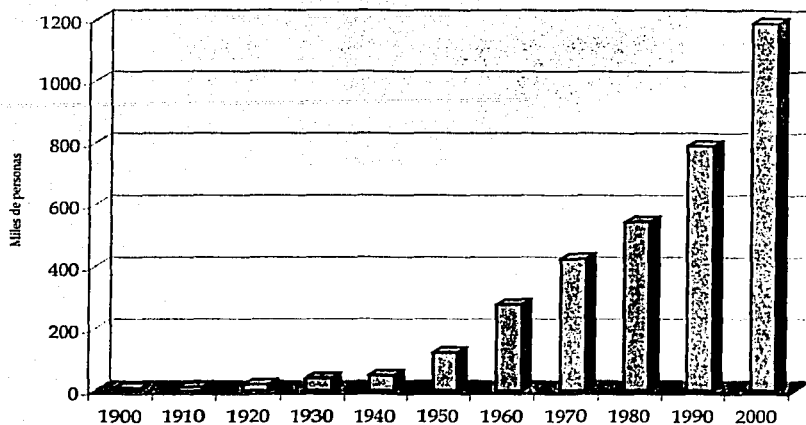
En el decenio de los años 80 del siglo XIX, el decreto de toda la frontera como "Zona Libre de impuestos comerciales"³, atrajo gran cantidad de comerciantes nacionales y extranjeros; el incremento de negocios derivó en que Ciudad Juárez alcanzara mayor importancia que El Paso, Texas y, de hecho, que fuera el sitio comercial más importante del país: su función de garita de entrada y de distribución de mercancías extranjeras en territorio nacional, así como la exportación de mercancías mexicanas a Estados Unidos, derivó en un singular crecimiento de la industria local, del sector servicios y, con ello, de la población. En 1890, en Ciudad Juárez fueron registrados 12,000 habitantes (Ibídem).

En el último decenio del siglo XIX y el primero del siglo XX, las fuertes presiones ejercidas por los comerciantes extranjeros y del interior de México en contra de la Zona Libre lograron, en principio, la introducción del artículo 696 -el cual obligó al cobro de nuevos impuestos- y, posteriormente, la supresión de dicha zona. A lo anterior se sumó el problema de la escasez de agua por las desviaciones que sufrió el río en la parte estadounidense. Así, en sólo diez años, la población se redujo a 8,780 habitantes, pues la vida en Ciudad Juárez se tornó tan grave que prácticamente se interrumpió la producción de vino, tabaco, trigo, maíz, chile, etcétera (Figura 2.18):

“Esta situación también contribuyó a la gran decadencia de las actividades comerciales. En 1900 varias tiendas cerraron sus puertas, ya que los comerciantes consideraron incosteable hacer negocios en Ciudad Juárez, y por ello algunos comercios se mudaron a El Paso y otros al interior de México. El despoblamiento redujo los mercados locales, los cambios de la ley de la Zona Libre hicieron imposible hacer comercio con el interior, y los impuestos aduanales de los Estados Unidos impedían hacer negocios lucrativos al otro lado de la frontera...” (Martínez, Op. cit.).

En 1910, en Ciudad Juárez residieron 10,621 personas, en una superficie aproximada de 95 hectáreas. Pero cuando en este asentamiento se experimentó un súbito incremento de turistas por la entrada en vigor de la Ley Volstead (el 15 de abril de 1918 en el estado de Texas), se convirtió en una ciudad (Ibídem).

FIGURA 2.18. CIUDAD JUÁREZ: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN TOTAL, 1900-2000



Fuente: Martínez, 1982 e INEGI 1981b, 1991b y 2001b.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Así, mientras que la llegada de visitantes extranjeros por la prohibición de bebidas alcohólicas y juegos de azar en Estados Unidos se mantenía, con la Revolución Mexicana se produjo un notable éxodo de habitantes del centro del país hacia la frontera norte, en particular, hacia Ciudad Juárez. De esta forma, por un lado, Juárez se convirtió en el tugurio ideal de estadounidenses y, por el otro, en la residencia de miles de refugiados de la Revolución; lo que condujo a que, en 1920, fueran registrados 19,457 habitantes y, para 1930, 39,669 (Ibídem). Desde este periodo a la fecha se ha evidenciado la falta de integración de la región norte con el resto del país ya que, mientras en el estado de Chihuahua hubo un decremento poblacional por la lucha revolucionaria, en Ciudad Juárez se incrementó sustancialmente (Figura 2.17).

El fin de la Ley Volstead, en 1933, terminó con la bonanza turística de Ciudad Juárez. En los últimos años de este decenio existían 48,881 habitantes, en una área de 600 hectáreas (Figura 2.19). El incremento urbano y demográfico se debió, en lo fundamental, al crecimiento natural de la población (Rivero, 1997 y Ramírez, Op. cit.). Una vez más, la poca articulación socio-económica de la frontera norte con el resto del país mostró tendencias antagónicas en las tasas de crecimiento. En este decenio, México comenzó una estabilidad política y económica que se tradujo en el alza de su tasa de crecimiento poblacional, mientras que, para Ciudad Juárez, la Ley Volstead le provocó que su tasa de crecimiento disminuyera drásticamente (Figura 2.17).

En 1942, durante la Segunda Guerra Mundial, el gobierno de Estados Unidos puso en práctica el Programa de Braceros, cuya finalidad fue recibir población mexicana para que trabajara en sus campos agrícolas. Esta acción suscitó un acelerado incremento de la población durante los años cuarenta que, paulatinamente, disminuyó en la posguerra; sin embargo, el crecimiento demográfico y urbano fue tal, que para 1960, 276,995 personas vivían en un área aproximada de 2,000 hectáreas (Rivero, Op. cit.).

La cantidad de emigrantes a Ciudad Juárez disminuyó con la conclusión del Programa de Braceros, en 1963, y el aparente fortalecimiento de la economía

mexicana, contribuyó, a finales de los años sesenta y principios de los setenta, a reducir la expulsión de población que se dirigía a la frontera. Así, durante estos dos decenios, el incremento demográfico de la ciudad se debió, en su mayoría, al crecimiento natural de la población (Castellanos, Op. cit.). Pese a ello, a raíz de la habilitación del Programa de Industrialización Fronteriza⁴, en 1972, la mancha urbana de Ciudad Juárez súbitamente se incrementó y alcanzó las 5 mil hectáreas, con una tasa de crecimiento urbano del 150% (Rivero, Op. cit.).

La crisis económica mexicana de fines de los setenta, el surgimiento de nuevos parques industriales del Programa Industrial Fronterizo y la promoción de grandes proyectos de vivienda como INFONAVIT (Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores) y FOVISSSTE (Fondo de Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado) en Chihuahua, reactivaron y aceleraron el crecimiento demográfico y el uso del suelo urbano; tal situación provocó que, en 1980, en Ciudad Juárez se registraran 544,496 habitantes en una superficie que, en ese mismo año, alcanzó las 9,385 hectáreas: el doble de la superficie registrada diez años atrás y a una tasa de crecimiento urbano del 87.7%. Las posteriores crisis económicas de México han provocado, hasta nuestros días, flujos migratorios intensos hacia la zona fronteriza y, consecuentemente, una dramática expansión de la mancha urbana de Ciudad Juárez que, en 1990, tuvo una extensión de 16,500 hectáreas. Durante este proceso, el poblado de Zaragoza, ubicado al este de Ciudad Juárez, fue absorbido por la

gran ciudad, pues se registró una tasa de crecimiento urbano, en el decenio señalado, del 75.8% (Ibídem).

El crecimiento constante de Ciudad Juárez ha provocado la saturación de diversas zonas destinadas al suelo habitacional (Instituto Municipal de Investigación y Planeación, 2002b). La expansión de la ciudad en dirección poniente ha llegado a su límite natural, debido a la presencia de la Sierra de Juárez. Así, el asentamiento demográfico se orienta hacia el sur y sureste, en donde existen proyectos de vivienda promovidos por las administraciones municipal, estatal, federal o privada. En el año 2000, en Ciudad Juárez se registraron 1,187,275 habitantes y el área urbana cubrió 20,000 hectáreas, en una tasa de expansión urbana del 21.2%. Consecuentemente, la expansión extraordinaria de Ciudad Juárez produjo que, durante los últimos 100 años, su superficie creciera alrededor de 160 veces (Rivero, Op. cit.).

2.3.4. Movimientos de la población

A lo largo de su historia, la frontera norte de México ha sido percibida, por los migrantes que a ella llegan, como un sitio en donde pueden conseguir mejores trabajos e ingresos, o ciudad puente hacia el sur de Estados Unidos, en donde pueden, con seguridad, conseguir un empleo. Bajo esta premisa, anualmente, connacionales arriban a esta región en busca de mejorar sus condiciones de vida. El impulso migratorio a la zona se genera, principalmente, porque, ante la

incapacidad del gobierno mexicano por mejorar las condiciones de empleo en el campo y las ciudades, las personas buscan en las localidades de la frontera norte la solución a sus problemas (Figura 2.20).

Aunque la inmigración a Ciudad Juárez ha sido constante desde inicios del siglo pasado, en los últimos decenios se ha registrado una tendencia a su disminución; sin embargo, el radio de captación aún es muy amplio (Figura 2.21). En la actualidad, las entidades que mas población migrante aportan son Chihuahua, Durango, Coahuila, Zacatecas y Veracruz. Un caso excepcional es el de Oaxaca que, pese a su lejanía, también aporta un número alto de personas: el rezago económico en que se encuentra esta entidad es uno de los motivos de la expulsión.

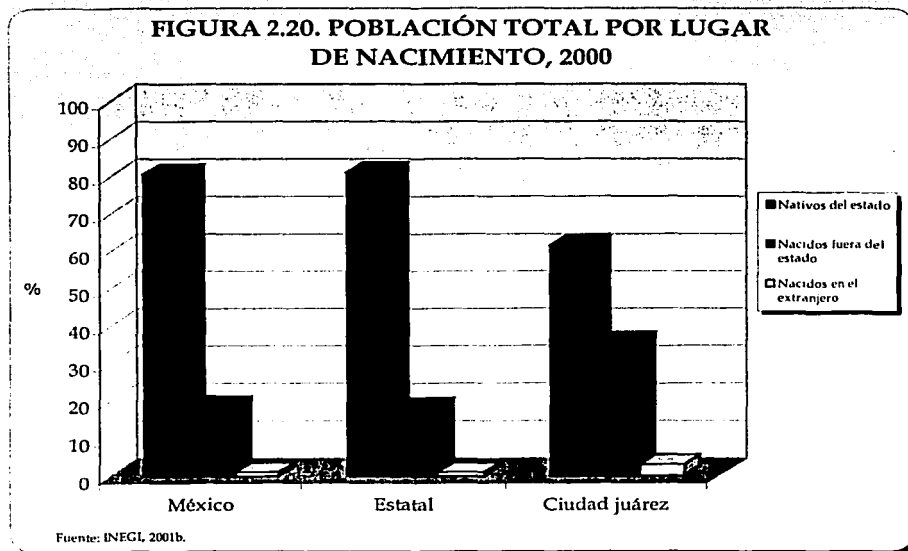
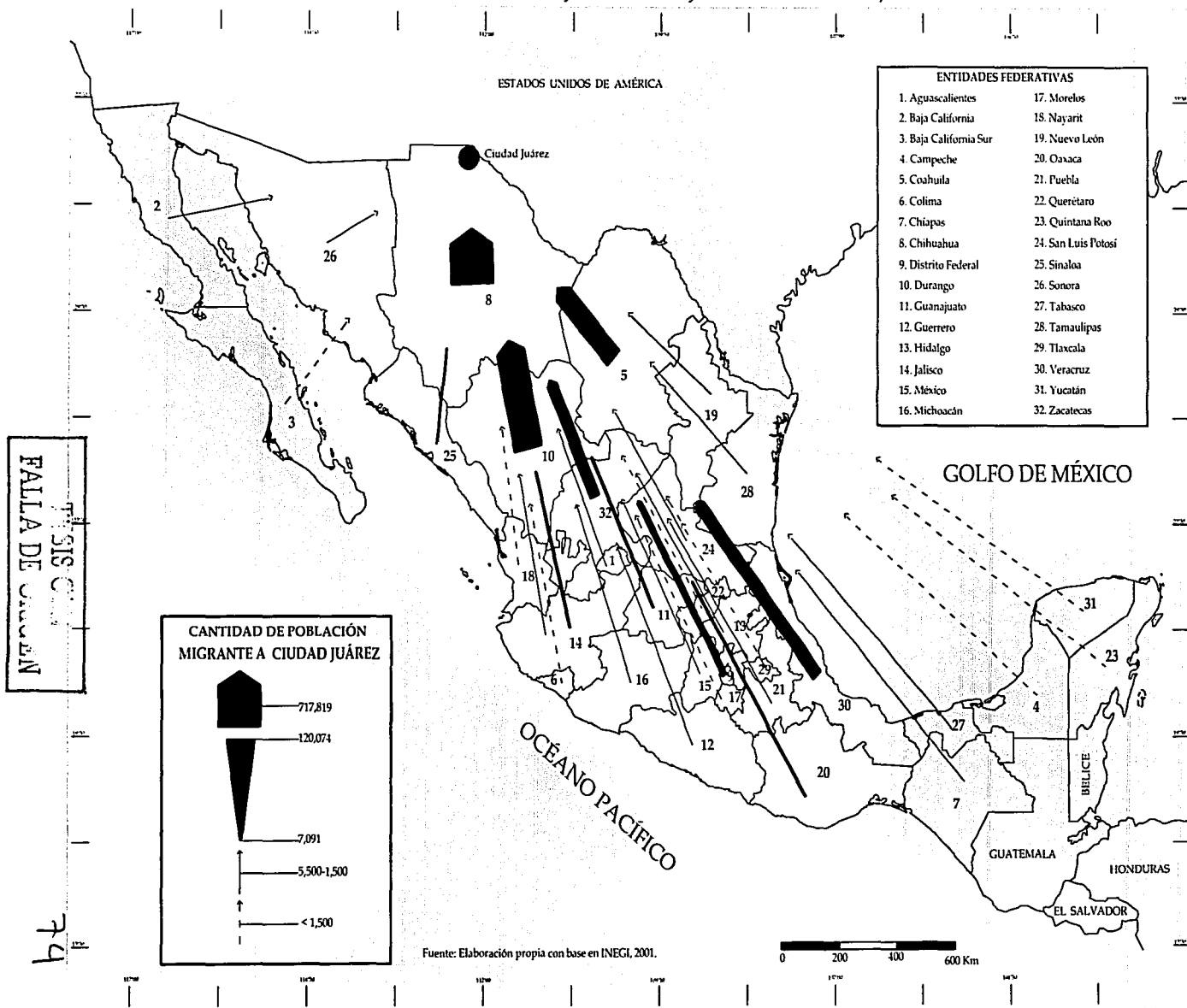


FIGURA 2.21. CIUDAD JUÁREZ: FLUJO INMIGRATORIO, 2000



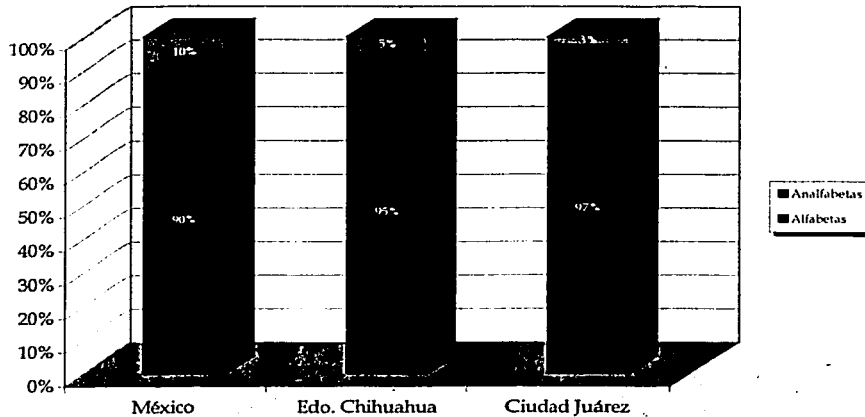
2.3.5. Aspectos socioeconómicos de la población

En lo que respecta a la educación, Ciudad Juárez tiene características *sui generis*; mientras que en el contexto nacional el 90% de la población de 15 años o más es alfabeta, en Ciudad Juárez se alcanza la cifra de 97%: prácticamente toda su población sabe leer y escribir (Figura 2.22).

El promedio de escolaridad en Ciudad Juárez es de 8.06 años: superior a los promedios estatal (8.0) y nacional (7.37). El 82% de la población juarense ha concluido su instrucción primaria; nuevamente, esta cifra supera con amplio margen a la registrada en el estado: 76.5%. Como ya se indicó, actualmente, Ciudad Juárez es la ciudad más poblada en Chihuahua y, en consecuencia, tiene la más numerosa infraestructura educativa de la entidad. En Ciudad Juárez se concentran 849 planteles de educación preescolar, básica y media, así como doce instituciones de nivel superior que, en su conjunto, ofrecen más de 30 carreras.

En otro orden de ideas, en cuanto a vivienda, Ciudad Juárez comparte cifras semejantes a las del estado y del país: Ciudad Juárez registró, en el 2000, 286,121 viviendas habitadas; de ellas, 93.6% son particulares. El promedio de ocupantes por vivienda particular es de 4.14 personas, cifra un poco mayor a la estatal (4.03) y nacional (4.43). Esto indica un mayor hacinamiento; este fenómeno es efecto de la intensa migración de personas que llegan a casa de familiares o amigos.

FIGURA 2.22. POBLACIÓN DE 15 AÑOS Y MÁS POR CONDICIÓN DE ALFABETISMO, 2000



Fuente: INEGI 2001h.

En cuanto a disponibilidad de energía eléctrica local, 92.3% de las viviendas tienen este servicio; la cifra es superior a la estatal (91.1%) y a la nacional (93.1%). Muy por encima del porcentaje estatal (86.2%) y nacional (79.1%), en Ciudad Juárez, el 95% de las viviendas tienen drenaje; sin embargo, como ya se había señalado líneas arriba, esta ciudad no cuenta con drenaje pluvial. Otro problema en la vivienda, derivado de las condiciones de aridez en la región, es el del abasto de agua potable, pues sólo el 76.8% de los hogares tienen el servicio; pero aún en este caso, la cifra supera la del estado (76.8%) y la del país (56.6%). Es importante señalar que las zonas occidental y sur de la ciudad tienen la menor disponibilidad de servicios básicos.

Por último, con base en la propuesta de marginación⁵ brindada por el CONAPO, se hace un recuento de las condiciones de vida en Ciudad Juárez. La intensidad de este fenómeno es posible conocerlo mediante un "índice de marginación" que, de acuerdo con la evaluación de una serie de variables⁶, permite diferenciar entidades federativas y municipios según el impacto global de las carencias que padece la población en cinco diferentes grados: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo.

En el ámbito estatal, Chihuahua obtuvo un grado de marginación bajo, mientras que el municipio de Juárez y, consecuentemente Ciudad Juárez que alberga al 98% de los habitantes, tuvo un grado de marginación muy bajo; esta situación podría suponer que en Ciudad Juárez las condiciones de vida son elevadas, pero conviene señalar algunas peculiaridades identificadas durante el trabajo de campo a la zona⁷.

En Ciudad Juárez es posible observar marcadas desigualdades socioeconómicas que, en la actualidad, han influido en la distribución de las clases sociales por sectores de uso del suelo bien identificados:

- A. El sector de mayor valor del suelo en la ciudad, donde se establece la población de nivel económico alto, se extiende desde el centro en direcciones este y noreste, y se continua paralelo al Río Bravo.
- B. En el lado poniente, debido al crecimiento urbano espontáneo y desordenado hacia las laderas de la Sierra de Juárez, las condiciones de

bienestar son bajas; en esta parte de la ciudad existen extensas áreas que carecen de algunos servicios básicos como los del agua potable, drenaje, salud, etcétera.

C. Finalmente, la zona sur y sureste de Ciudad Juárez está compuesta por conjuntos de viviendas de interés social de nivel medio que conviven con pequeñas manchas de asentamientos irregulares (Rivero, Op. cit.).

Al observar las características de los diferentes componentes del medio físico en Ciudad Juárez, es posible mencionar que éstos no son los idóneos para el establecimiento de la población; pese a ello, actualmente, en esta localidad se concentra la mayor cantidad de habitantes de la zona fronteriza del norte de México. Consecuentemente, el origen de dicha aglomeración social y su intensa actividad económica local, se sustentan en la cercanía y dependencia económica con los Estados Unidos.

Notas

¹ Algunas de las medidas son la: clausura y la sustitución de algunos pozos agrícolas; la construcción de los acueductos Médanos y Conejo-Médanos y las de plantas de tratamiento de aguas residuales (Estrada, 2000).

² Para efectos de esta estadística, el INEGI sólo toma en cuenta a la población de cinco años de edad y más.

³ Esta zona es una franja de 20 Km hacia el interior del territorio a partir de la línea fronteriza; en ella se permitía la importación de productos necesarios para la población, sin que por ello se tuviera que pagar algún impuesto (Castellanos, Op. cit.).

⁴ Este programa sustituyó, en 1965, al Programa de Braceros establecido por México y Estados Unidos. Sus objetivos principales fueron: 1) crear empleos y mejorar las condiciones de vida en las fronteras de México, 2) el mejoramiento del nivel de calificación de los trabajadores e 3) incrementar el consumo de productos nacionales en las plantas maquiladoras (Fuentes, 2001).

⁵ "La marginación es un fenómeno estructural que se origina en la modalidad, estilo o patrón histórico de desarrollo; ésta se expresa, por un lado, en la dificultad para propagar el progreso técnico en el conjunto de la estructura productiva y en las regiones del país, y por el otro, en la exclusión de grupos sociales del proceso de desarrollo y del disfrute de sus beneficios" (Sitio de *Internet* 6).

⁶ "El índice de marginación considera cuatro dimensiones estructurales de la marginación; identifica nueve formas de exclusión y mide su intensidad espacial como porcentaje de la población que no participa del disfrute de bienes y servicios esenciales para el desarrollo de sus capacidades básicas. El índice de marginación permite discriminar entidades federativas según el impacto global de las carencias que padece la población como resultado de la falta de acceso a la educación primaria, la residencia en viviendas inadecuadas, la percepción de ingresos monetarios bajos y las derivadas de la residencia en localidades pequeñas, aisladas y dispersas, como puede ser la falta de servicios de salud, equipamientos e infraestructura adecuada, lo cual conforma una precaria estructura de oportunidades que obstruyen el pleno desarrollo de las potencialidades humanas" (Sitio de *Internet* 6).

⁷ El trabajo de campo se llevó a cabo en Ciudad Juárez del 26 de octubre al 4 de noviembre de 2002.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA

CAPÍTULO 3

Estructura espacial, canales de articulación y flujos del turismo en Ciudad Juárez

El presente capítulo se divide en tres apartados: en el primero se reconocen los atractivos del medio físico y humano que sustentan al turismo en Ciudad Juárez; posteriormente, se estudia el uso del suelo local y la segregación espacial que éste genera, así como los vínculos que desde Ciudad Juárez se irradian derivadas de la actividad turística. Todo lo anterior, muestra la organización territorial actual del turismo en la localidad.

3.1. Atractivos turísticos en Ciudad Juárez

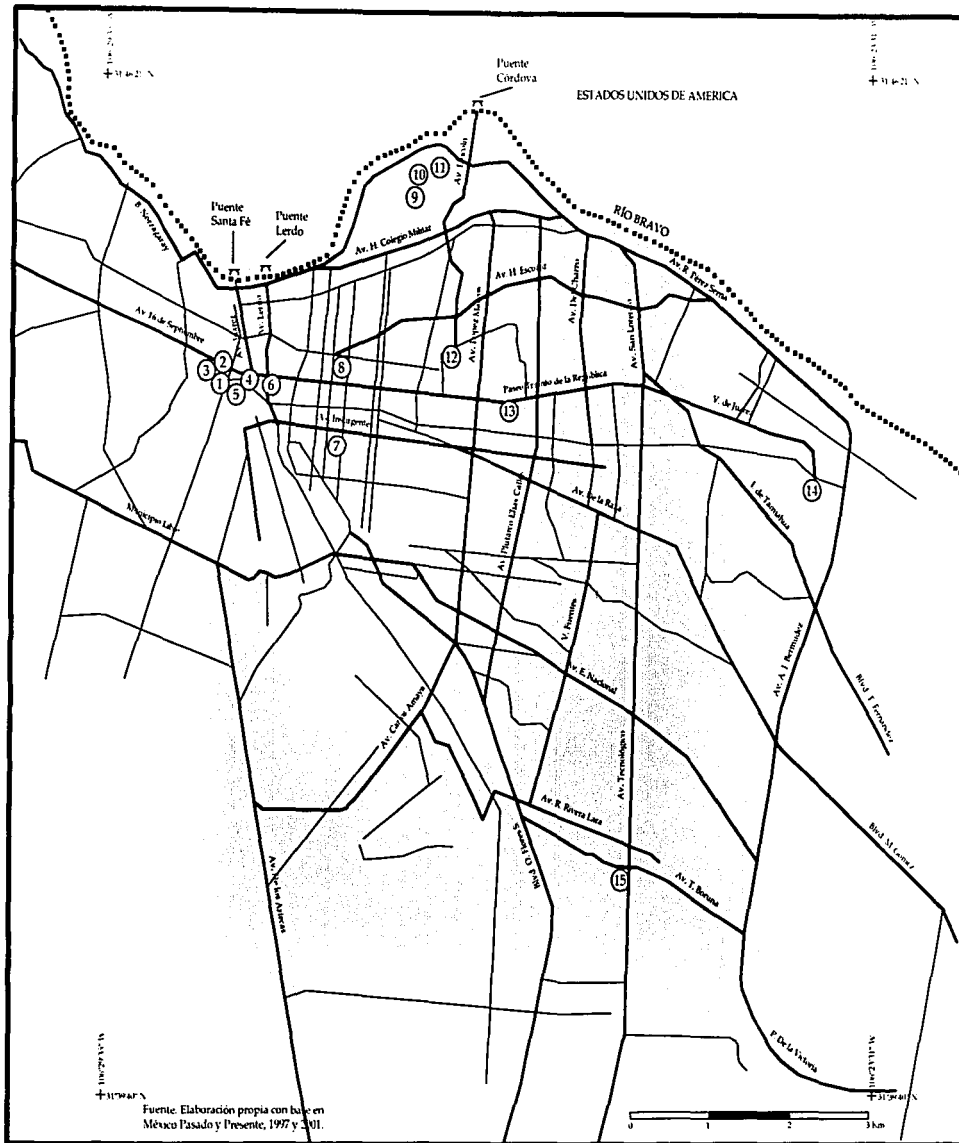
Una de las actividades económicas que influyen en la configuración física y el funcionamiento de las ciudades mexicanas localizadas en la frontera norte de México, es el turismo que, lejos de tener su principal atractivo en el medio físico o arquitectónico, se basa, fundamentalmente, en aspectos económicos y culturales estratégicos derivados de su localización geográfica. Así, el atractivo turístico principal de Ciudad Juárez se circunscribe a una red de servicios y comercios ofertados a visitantes extranjeros o a migrantes nacionales (cuyo principal objetivo es ingresar al vecino país del norte para conseguir empleo).

3.1.1. Atractivos del medio humano

Arquitectura histórica, museos, plazas y monumentos

La actividad turística es de gran importancia para la economía de Ciudad Juárez; sin embargo, el dinamismo de dicha actividad se vincula más con el contexto económico fronterizo local que con el atractivo histórico y físico de la ciudad: la ciudad tiene un clima árido y, por lo general, luce en algunos sectores, sucia y con carencias de infraestructura urbana. Pese a estas inconveniencias, la Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico del estado de Chihuahua, junto con las difusoras turísticas privadas de Ciudad Juárez, promocionan algunos edificios históricos, museos, plazas y monumentos locales (Figura 3.1).

FIGURA 3.1. CIUDAD JUÁREZ: SITIOS DE INTERÉS TURÍSTICO



SITIOS DE INTERÉS

- ① Iglesia Misión de Guadalupe
- ② Catedral de Ciudad Juárez
- ③ Antigua Presidencia Municipal
- ④ Plaza de Armas
- ⑤ Mercado Cuauhtémoc
- ⑥ Museo histórico de la Ex-Aduana
- ⑦ Plaza y monumento Benito Juárez
- ⑧ Mercado Juárez
- ⑨ Parque Chamizal
- ⑩ Monumento a los Niños Héroes
- ⑪ Museo Arqueológico
- ⑫ Museo de Historia
- ⑬ Monumental Plaza de Toros
- ⑭ Hipódromo-galgódromo
- ⑮ Parque Hermanos Escobar

REFERENCIAS GEOGRÁFICAS

- Límite internacional
- Corriente de agua
- ┌ Cruce internacional
- Parque El Chamizal

Fuente: Elaboración propia con base en México Pasado y Presente, 1997 y 2001.

82

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Aunque Ciudad Juárez es una de las ciudades más antiguas en las zona fronteriza México-Estados Unidos, conserva muy pocos edificios históricos de atractivo para el turismo. Sin embargo, para algunos visitantes provenientes de Estados Unidos, este tipo de construcciones son de interés, pues como, adelante se tratará, son muy diferentes a las de su país.

En cuanto a los edificios coloniales, destacan la **Iglesia de la Misión de Nuestra Señora de Guadalupe**, que es la construcción más antigua de Ciudad Juárez-El Paso, y la **Catedral de Ciudad Juárez** que, aunque no tiene más de 30 años de haberse concluido, es uno de los lugares más atractivos para los visitantes extranjeros, pues ven en ella, parte del "misticismo" del pueblo mexicano. De los edificios histórico-civiles, son representativos la **ex-Aduana**, que ahora funciona como el Museo de Historia y la **Antigua Presidencia Municipal**, en cuyos murales interiores se representan eventos históricos locales (Figura 3.1).

En Ciudad Juárez existen tres museos con cierta atracción turística: A. El **Museo Arqueológico** que exhibe diversas réplicas de piezas precolombinas de México; este museo es de fácil acceso a los turistas estadounidenses, pues se ubica en el parque del Chamizal, próximo al puente internacional Córdoba. B. El **Museo de Historia** que, por encontrarse en la desembocadura de la avenida Juárez y en uno de los edificios históricos más importantes de la ciudad, es el que más turistas visitan. C. El **Museo de Arte e Historia**, el más antiguo de la ciudad, data de 1964

y, como parte del Programa Nacional Fronterizo, su misión fue impulsar el turismo extranjero en Ciudad Juárez (Figura 3.1).

En cuanto a las plazas, monumentos y parques públicos existentes en Ciudad Juárez, pocos tienen relación con el turismo, a excepción de las plazas de Armas y Benito Juárez, los parques Chamizal y Hermanos Escobar, y los monumentos a Juárez y a los Niños Héroes (Figura 3.1).

Equipamiento turístico para eventos masivos

Debido al interés que despiertan los eventos de raíces hispanas practicados en México, así como las ventajas que representa la disparidad monetaria para los visitantes provenientes de Estados Unidos que gustan de las apuestas, Ciudad Juárez tiene múltiples negocios ligados a las corridas de toros, las carreras de caballos y perros, las charreadas y las carreras de autos. Si bien, la mayoría de los asistentes a la fiesta brava son de origen mexicano, para los extranjeros este espectáculo es de especial atractivo, sobre todo por estar prohibido en muchos de sus países.

El primer hipódromo de Ciudad Juárez inició sus operaciones en 1909, pero muy poco tiempo se mantuvo abierto. El segundo, actual hipódromo-galgódromo, ha operado desde 1964 y es uno de los negocios más rentables, pues recibe gran cantidad de extranjeros ávidos por apostar. Otros eventos masivos ofertados a los

turistas en Ciudad Juárez son las carreras celebradas en el autódromo “Autopista Juárez” y las charreadas, en el “Lienzo Charro Adolfo López Mateos” (Figura 3.1).

Comercios y servicios

El flujo intenso de personas nacionales o extranjeras que cruzan la franja fronteriza en la porción Ciudad Juárez-El Paso, ha originado, sin duda, que los comercios y servicios que la ciudad ofrece sean el soporte principal de su actividad turística. En la parte mexicana los centros nocturnos, los restaurantes, las tiendas de artesanías, los mercados y los servicios médicos son los negocios más ubicuos.

En relación con los centros nocturnos de Ciudad Juárez se pudo distinguir, durante el trabajo de campo realizado, que son visitados por tres grupos de personas: A. El de los migrantes nacionales que, al arribar a Ciudad Juárez y en la espera de ingresar ilegalmente a Estados Unidos, asisten a lugares ubicados al occidente de la avenida Juárez, donde el costo de las bebidas alcohólicas es bajo. B. El de residentes de Ciudad Juárez o visitantes jóvenes estadounidenses que, por las noches de los fines de semana, abarrotan los negocios sobre la avenida Juárez, vía que es continuación de uno de los cruces internacionales. C. Los nacionales o extranjeros que, al poseer un *status* económico más elevado que en el de los casos anteriores, se divierten en sitios ubicados en la zona oriente de la ciudad. Los principales lugares de este tipo son: Drink Team, Volcano Discoteque, Vértigo Discoteque, Cananas, Willy’s Discoteque, Ajúa, Big Ones, Viva México,

Chamucos Bar, La Serata, Garibaldi, Guateque's, Mirage Bar, Hooligans Bar, Picas & Snack Bar, Bar El Museo, Sport 33 Live y Soccers.

Los restaurantes también son negocios frecuentados por los visitantes locales, nacionales y extranjeros; de manera especial, muchas personas de origen mexicano, que ahora residen en Estados Unidos, son uno de los grupos que mayor atractivo encuentran en el consumo de comida típica mexicana, en alguno de los 50 restaurantes registrados con "categoría turística" en la ciudad¹.

Al igual que en otros sitios fronterizos de México, en Ciudad Juárez también son comunes negocios que ofertan mercancías caras y baratas; sin embargo, desde el punto de vista cultural, muchos artículos contrastan con los vendidos del lado estadounidense. Destacan las mercancías de talabartería, artesanías provenientes de todas las regiones de México y los recuerdos o *souvenirs*; estos últimos, en definitiva, difícilmente se podrían comprar en los Estados Unidos, pues contienen leyendas e imágenes alusivas al "albur" mexicano y a su machismo implícito que, además, refuerzan el estereotipo que el imaginario colectivo extranjero tiene de los mexicanos: gente sucia, borracha o floja.

Por ser distintivos de la cultura popular mexicana, los mercados públicos son de especial atractivo; por esta razón, los mercados Cuauhtémoc y Juárez situados en la zona centro y próximos a un cruce internacional, constituyen negocios turísticos

coloridos que, a ojos de los turistas extranjeros norteamericanos, son muestra de un sincretismo cultural inexistente en sus propios países, pues ofertan desde comida y hierbas medicinales hasta mascotas y productos útiles en la brujería.

Si bien, en su origen, los consultorios médicos, ópticas y farmacias no son negocios turísticos, en el caso de las ciudades fronterizas han tomado un papel relevante en el conjunto de bienes y servicios consumidos por gran cantidad de visitantes procedentes de Estados Unidos. El motivo de ello es que los negocios que ofertan estos servicios en estas ciudades, son sustancialmente más económicos que al otro lado del río Bravo.

Centro de convenciones e infraestructura de hospedaje

Derivado de la apertura comercial México-Estados Unidos, las cada vez mayores relaciones económicas demandan de nuevos sitios de encuentro para los diferentes actores implicados en los negocios de ambos países. En este sentido, Ciudad Juárez, por su condición fronteriza, auge industrial maquilador y su estratégica posición central, se ha convertido en la sede de exposiciones, congresos, ferias comerciales, convenciones, etcétera. Así, en pocos años se ha generado una infraestructura considerable al respecto, que va de los propios hoteles y sus salones de convenciones, hasta los grandes complejos turísticos con campos de golf, canchas deportivas, albercas, etcétera (Cuadro 3.1).

CUADRO 3.1. CIUDAD JUÁREZ: RECINTOS HABILITADOS PARA CONVENCIONES, 2002

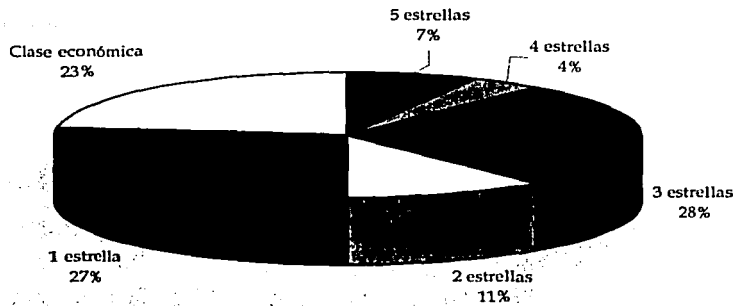
Recinto	Salas	Capacidad de las salas	Alberca o canchas	Campo de golf
Country Club Misión de los Lagos Roma	5	800	*	*
Country Club Torres Campestre		1200	*	*
Centro de Convenciones Cibeles	11	85 - 1650		
Centro Internacional de Comercio y Convenciones	1	5000		
D'martlub Centro Deportivo	1	600	*	
Centro Cultural Universitario (Teatro)	1	500		
Hotel Holiday Inn Lincoln	4	25 - 400	*	
Hotel Radisson Casa Grande	5	30 - 250	*	
Hotel Lucerna	4	30 - 300	*	
Hotel Hilton Garden Inn	4	30 - 140	*	
Hotel Colonial Las Fuentes	5	50 - 260	*	
Hotel Fiesta Inn	5	25 - 450	*	
Hotel Holiday Inn Express	2	25 - 100	*	
Suites El Paseo	2	35	*	
María Bonita Suites Hotel	4	25 - 350	*	
Hotel Plaza Continental	2	15 - 100	*	
Hotel Flamingo	2	50 - 150	*	
Hotel Mónaco	1	30	*	
Hotel Villa del Sol	1	100	*	

Fuente: Elaboración propia con base en investigación directa, 2002.

La intensiva dinámica comercial de Ciudad Juárez ha permitido que el porcentaje de ocupación hotelera fuera, en el año 2001, del 72.5%, muy superior a los correspondientes a sitios litorales turísticos que, en algunos casos, fueron de un 50% (Sitio de *Internet* 8). Por último, conviene señalar que los turistas de negocios demandan, por lo general, hospedaje de superior categoría; en ese sentido, no es sorprendente observar que el 11% de hoteles en Ciudad Juárez haya sido, en el 2002, de cuatro y cinco estrellas, y que el 27% de las habitaciones se concentraran en esta categoría (Figuras 3.2. y 3.3).

TESIS CON
 FALLA DE CÓDIGO

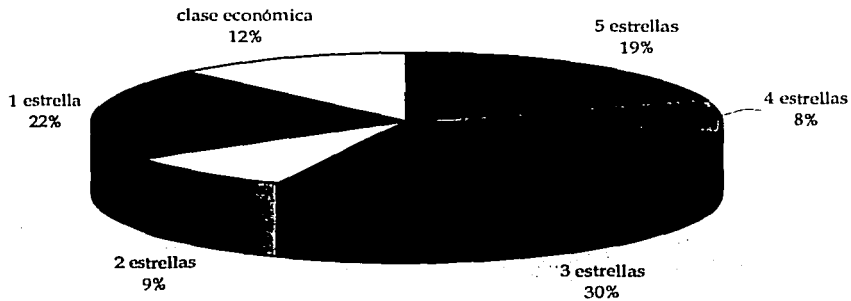
FIGURA 3.2. CIUDAD JUÁREZ: HOTELES SEGÚN CATEGORÍA, 2002



Fuente: Sitio de internet 9.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FIGURA 3.3. CIUDAD JUÁREZ: HABITACIONES DISPONIBLES POR CATEGORÍA HOTELERA, 2002



Fuente: Sitio de internet 9.

3.1.2. Atractivos turísticos externos a Ciudad Juárez

Fuera de Ciudad Juárez existe una zona que se promueve como parte de los atractivos turísticos de esta localidad fronteriza; se trata de los médanos de Samalayuca. Estas dunas de arena fina se localizan a unos 50 Km al sur de la mancha urbana y comprenden una vasta región de 150 Km². Sin embargo, ni las organizaciones gubernamentales, ni la empresa privada, ofrecen visitas a la zona: es el turista quien debe llegar con sus propios medios, por un camino carente de señalizaciones.

3.2. Uso del suelo y estructura territorial de Ciudad Juárez

3.2.1. Uso del suelo en Ciudad Juárez

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Urbano de Ciudad Juárez (Instituto Municipal de Investigación y Planeación, 2002), esta localidad tiene tres grandes grupos de uso del suelo: el urbano contempla la llamada “mancha urbana consolidada”; la reserva para el desarrollo urbano corresponde con los escasos lotes baldíos ubicados, en su mayoría, al sur de la ciudad y, finalmente, los espacios ecológicos de las laderas de la Sierra Juárez que, por su extrema ubicación hacia el sur, aún no se contemplan en los planes de desarrollo urbano, como posibles zonas para el crecimiento de la ciudad.

A su vez, el primer grupo se subdivide en 3 usos de suelo dominantes que, por su origen, están delimitados de la siguiente manera:

- A. El habitacional ocupa el 44.84% de la superficie urbana del sur, poniente, y parte del oriente de Ciudad Juárez. En la parte occidental reside la población de más baja capacidad adquisitiva, que representa el 65% del total; la disposición de las calles es arbitraria y desordenada y el grado de hacinamiento es muy alto. En la porción sur se emplazan unidades habitacionales privadas y gubernamentales, y algunos asentamientos irregulares que, respaldados por algún partido político, han invadido múltiples predios. Finalmente, al oriente está el sector donde vive la población de más alta capacidad adquisitiva; los predios son de grandes dimensiones y, consecuentemente, la densidad de habitaciones es muy baja.
- B. El industrial. Con la puesta en marcha del Programa de Industrialización Fronteriza, en el año de 1965, y la subsecuente instalación de maquiladoras en Ciudad Juárez, el perfil económico de la ciudad y el costo del suelo se transformaron. Desde los años sesenta, los promotores de los parques industriales especularon con el suelo de las áreas que, por su cercanía a los cruces internacionales o a las vialidades principales de la ciudad, se consideraban estratégicas (Fuentes, Op. cit.). Así, en la actualidad existen once parques industriales que abarcan 10% de la superficie urbana, la mayoría ubicados en el oriente, cerca del paso internacional Córdoba.
- C. El comercial y de servicios. Aunque durante varios decenios, la construcción de centros comerciales y de grandes tiendas de autoservicio estuvo dirigida a la población local (en puntos aislados del centro y sur de

Ciudad Juárez), desde principios del siglo XX ha sido la actividad turística la que ha impulsado su crecimiento. Antes de que la industria fuera la actividad que decidiera la disposición del uso del suelo, el turismo ocupó ese lugar; esto no significa que la dinámica turística haya disminuido, sino que su influencia en la regulación del uso del suelo pasó a un segundo plano.

En la ciudad se distinguen dos amplias zonas turísticas, ambas en las cercanías de los puentes internacionales Santa Fé y Córdoba: la "avenida Juárez-centro histórico" y la "zona Programa Nacional fronterizo" (PRONAF), respectivamente; en seguida se examinan las diferencias en su estructura territorial.

3.2.2. Estructura territorial en Ciudad Juárez

Como ya se ha señalado, las zonas conectadas con los cruces internacionales concentran la actividad turística de la ciudad; sin embargo, debido a la distinta motivación y capacidad adquisitiva de los visitantes que arriban a cada una de ellas, han generado una estructura espacial con diferencias sustanciales.

3.2.2.1. Estructura territorial y turismo en el centro histórico

El crecimiento físico de Ciudad Juárez se dio a partir del cruce internacional; ahí se concentraron los comercios y servicios, tanto privados como públicos y algunas

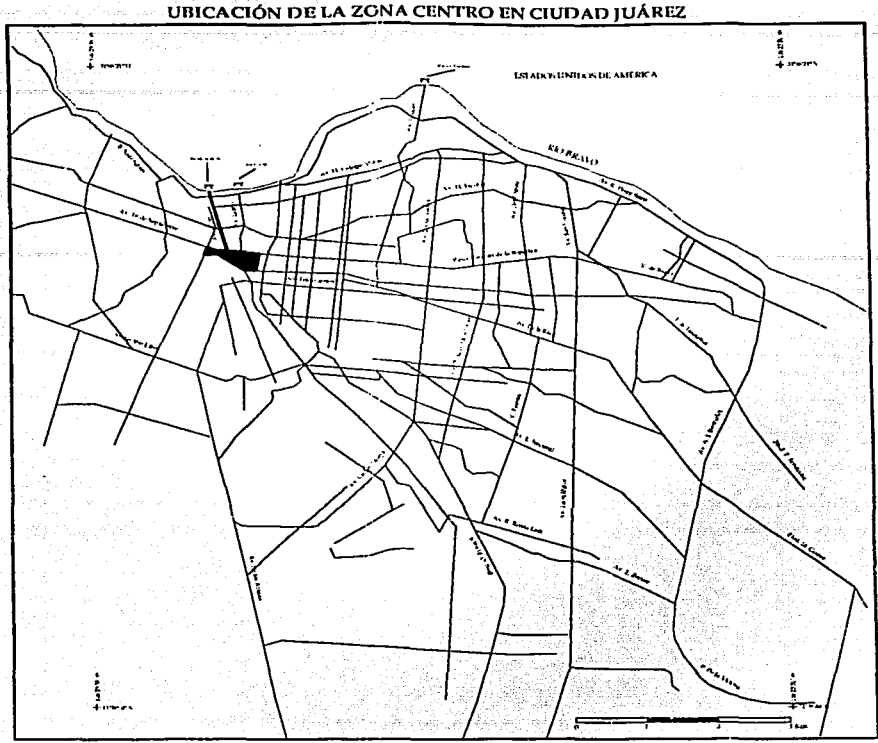
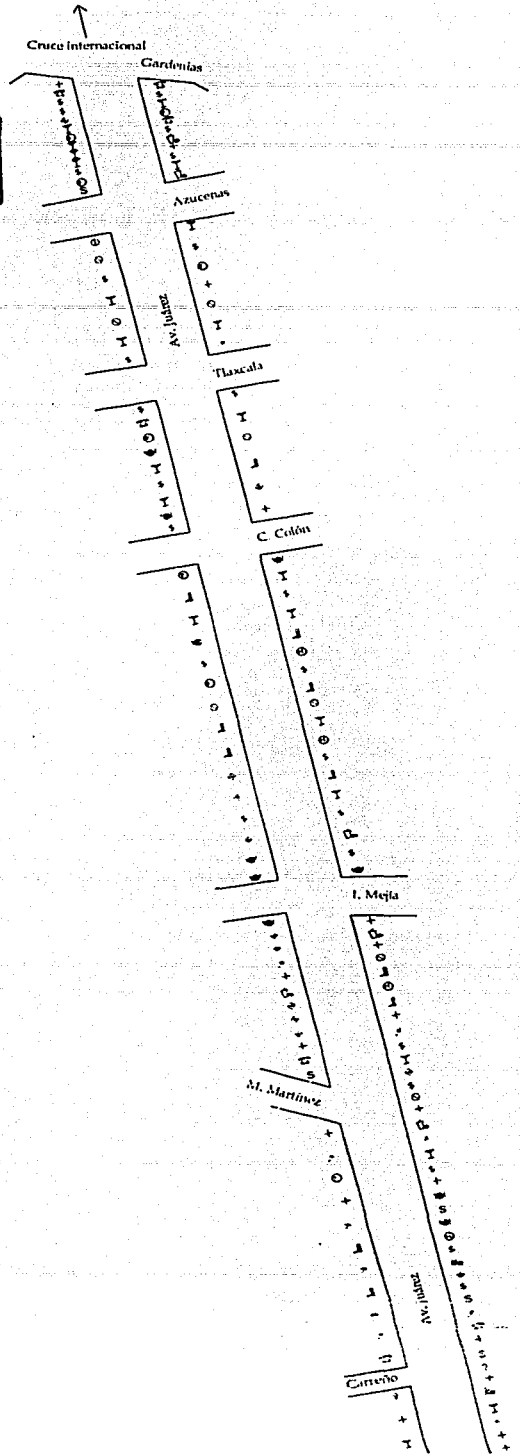
viviendas. Así, tanto las vialidades carreteras primarias como las férreas, conflúan en esta porción (Fuentes, Op. cit.).

Durante el periodo “moralista” vivido en Estados Unidos, en el segundo decenio del siglo XX, se incrementó de tal forma el número de visitantes estadounidenses, que el centro histórico de Ciudad Juárez enfocó el giro de sus negocios hacia la actividad turística. Actualmente, dicha zona concentra la mayor parte de los edificios antiguos, plazas, monumentos, comercios y servicios dirigidos al turismo, razón por la que el gobierno de la ciudad ofrece un recorrido por la zona más atractiva del centro. Los visitantes inician en la avenida Juárez, continúan por la 16 de Septiembre y la Vicente Guerrero, hasta la Francisco I. Madero del lado oriente; de ahí siguen hasta la calle Ignacio Mariscal del lado poniente (Figura 3.4). Con base en las observaciones realizadas de este circuito, se puede comentar lo siguiente:

- A. La concentración de negocios turísticos disminuye drásticamente fuera de la avenida Juárez, por ejemplo, en la porción del circuito correspondiente con la plaza y monumento a Benito Juárez, la llegada de turistas es prácticamente nula.
- B. En general, los negocios ubicados sobre las avenidas Vicente Guerrero y 16 de Septiembre, más que estar asociados de manera directa con la actividad turística, satisfacen las demandas locales: tiendas de ropa, de electrodomésticos, mueblerías, zapaterías, etcétera.

FIGURA 3.4. CIUDAD JUÁREZ: USO DEL SUELO EN EL CIRCUITO TURÍSTICO DE LA ZONA CENTRO, PROPUESTO POR EL GOBIERNO LOCAL, 2002

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



TESIS CON FALLA DE ORIGEN

TIPO DE USO DE SUELO	
+	Iglesia
□	Museo y/o edificio histórico
○	Hotel
△	Restaurante
◇	Joyería, novias, discos, retratos
◇	Artesanías
◇	Negocio a puerta cerrada (bares, discotecas, etc.)
◇	Caseta telefónica
◇	Casas de cambio o cajero
◇	Estacionamiento
◇	Mercado
◇	Banco
◇	Servicios médicos
◇	Boutique
◇	Venta de botas y/o zapatería
◇	Farmacia
◇	Alimentos (no restaurante)
◇	Óptica
◇	Internet
◇	Información turística
◇	Escuela
◇	Mueblería y/o línea blanca
◇	Papelaría y mercería
◇	Otro comercio
◇	Otro servicio por pago
◇	Uso habitacional
◇	Sin uso actual



Fuente: Elaboración propia con base en investigación directa, 2002 y López y Sánchez, 2002.

hb

C. La presencia de turistas que llegan por el cruce internacional Santa Fé, se focaliza en la avenida Juárez y algunos puntos aislados de la avenida 16 de septiembre, tales como la catedral, la plaza de armas y el mercado Cuauhtémoc. La diversidad socioeconómica de los turistas que arriban a los sitios señalados ha influido en la presencia de negocios dirigidos a diferentes grupos sociales.

La traza urbana del centro histórico es de calles angostas que, a ciertas horas del día, muestran un caos vial, derivado de las largas filas de autos que a diario se dirigen al puente internacional Santa Fé. Además, el problema se agrava con la continua circulación del autotransporte público, proclive a hacer paradas en lugares indebidos; de manera especial esto se observa en la avenida Vicente Guerrero. En cierta forma, tal desorganización influye en el interés de los visitantes por hacer recorridos a pie.

Con el objeto de superar algunos problemas observados en el centro histórico de Ciudad Juárez, se ha creado el Consejo para la Renovación del Centro²; sus objetivos son la reactivación de la economía de la zona, la recuperación de su valor histórico y cultural y el reordenamiento de sus actividades, lo que repercutirá en la mejora de la imagen urbana.

Sobre la avenida Juárez, los flujos de visitantes varían en su procedencia y destino, según la hora. Durante el día se hace evidente el tránsito de mexicanos que acuden a El Paso a realizar sus compras o a trabajar en los negocios del vecino país; hacia México se desplazan estadounidenses cuyo interés es asistir a los restaurantes, consultorios médicos, tiendas de artesanías, casas de cambio, etcétera. Por la noche, el escenario se transforma substancialmente; los bares y las *discotecas* mantienen una actividad intensa con base en clientela constituida, en su mayoría, por jóvenes de la localidad o extranjeros que, en grupos numerosos, abarrotan los centros nocturnos cercanos al puente de Santa Fé.

Un fenómeno similar al de la avenida Juárez se observa en la Plaza de Armas, también llamada "la Plaza de los mojados"; por las mañanas y tardes es el paradero de autobuses y el punto de reunión entre potenciales migrantes a Estados Unidos con los "polleros" y por las noches es el sitio de reunión de jóvenes de la localidad.

3.2.2.2. Estructura territorial y turismo en la zona PRONAF

La conjugación de dos sucesos relevantes, a finales del decenio de los años cincuenta y principios de los 60, reconfiguraron la organización espacial de la actividad turística en Ciudad Juárez. El primero fue la construcción, en el año de 1959, del tercer puente transfronterizo³ en la llamada Isla de Córdoba, al oriente de la ciudad (Fuentes, Op. cit.). El segundo fue la constitución, en el año de 1961 -

durante la administración de Adolfo López Mateos-, del Programa Nacional Fronterizo (PRONAF); a partir de éste se impulsó la creación de infraestructura y fuentes de trabajo en las ciudades fronterizas de la República Mexicana, lo que redundaría en bienestar para la población y un diseño urbano funcional, sobre todo, en lo referente a los espacios turísticos (ibídem).

El área escogida en Ciudad Juárez para operar el PRONAF se ubicó al sur del puente internacional Córdoba. En el terreno se contemplaron usos del suelo turístico y espacios destinados a la construcción de vialidades amplias que conectaran directamente con el nuevo cruce internacional. La urbanización en la zona PRONAF inició con las siguientes obras: la avenida Abraham Lincoln, el anillo envolvente Reyes Estrada, el Hotel Camino Real, el centro artesanal, la sala de convenciones, el Museo de Arte e Historia, el supermercado Del Real, el Monumento a Lincoln, la avenida López Mateos, el Puente de la Amistad y la pavimentación de nuevas calles adyacentes (Sitio de *Internet* 4).

La gran inversión destinada a esta zona permitió, en los años 70, que se convirtiera en el sector mejor equipado de la ciudad. Tal circunstancia influyó en la atracción de compañías inmobiliarias que diseñaron y construyeron áreas habitacionales dirigidas a la población de niveles medio y alto. Esto suscitó un importante incremento de centros comerciales y de servicios, hasta convertirlo en el nuevo distrito central de negocios de Ciudad Juárez. Actualmente, la zona PRONAF

concentra las vialidades de mayor amplitud -avenida Lincoln, de las Américas, Paseo Triunfo de la República y el circuito envolvente Reyes Estrada- y los negocios de mayor jerarquía, ligados al turismo: hoteles de cinco y cuatro estrellas, *discoteques*, bares, centros comerciales, restaurantes, clínicas, consultorios médicos particulares y la Plaza de Toros (Figura 3.5).

Al igual que lo ocurrido en la zona centro, la dinámica económica del circuito PRONAF se liga intensamente con el cruce internacional; sin embargo, el diseño urbanístico, que sólo posibilita el acceso de personas en automóvil y la oferta de bienes y servicios de elevada jerarquía, hace sólo accesible este espacio a visitantes nacionales o extranjeros de una capacidad adquisitiva media y alta.

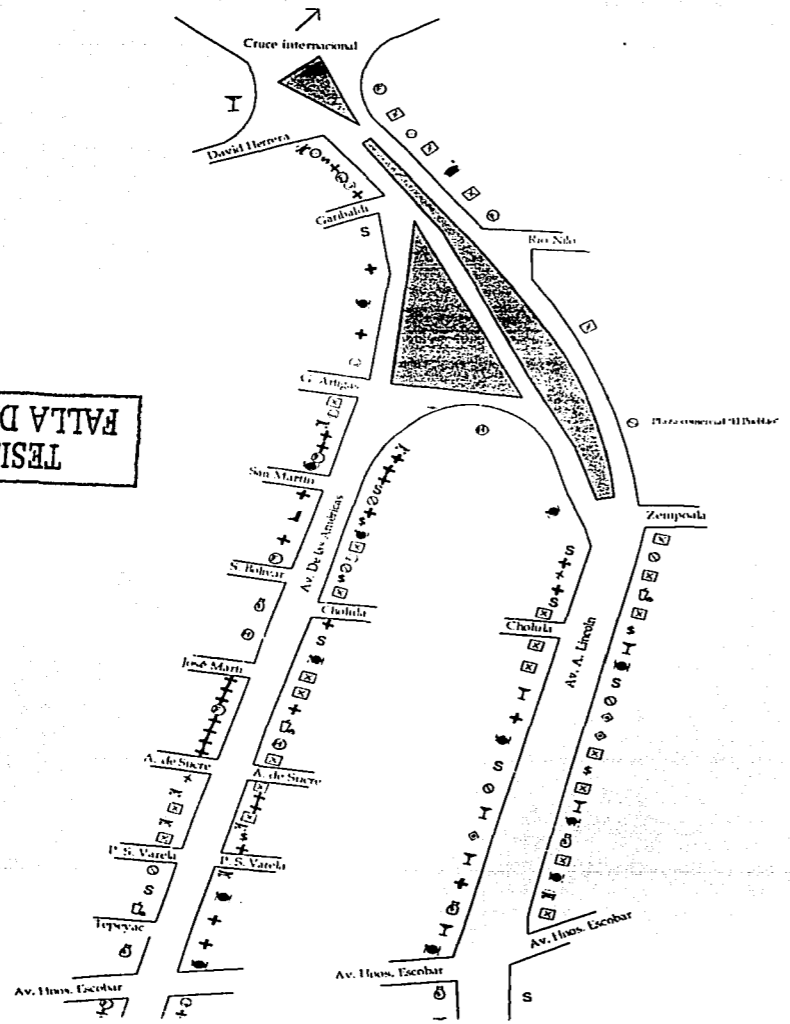
Enfocado a atender visitantes provenientes de Estados Unidos, destaca el corredor de servicios médicos de la avenida de Las Américas; en él existen desde pequeños consultorios y ópticas hasta grandes clínicas con especialidades. El alto costo de los servicios médicos y de los fármacos en Estados Unidos, así como las restricciones en la venta de algunos medicamentos, han sido algunos de los motivos que posibilitaron la consolidación de estos negocios.

Si bien, desde el punto de vista urbanístico, la zona PRONAF tiene excelentes cualidades para la instalación de negocios turísticos, no se puede negar que han

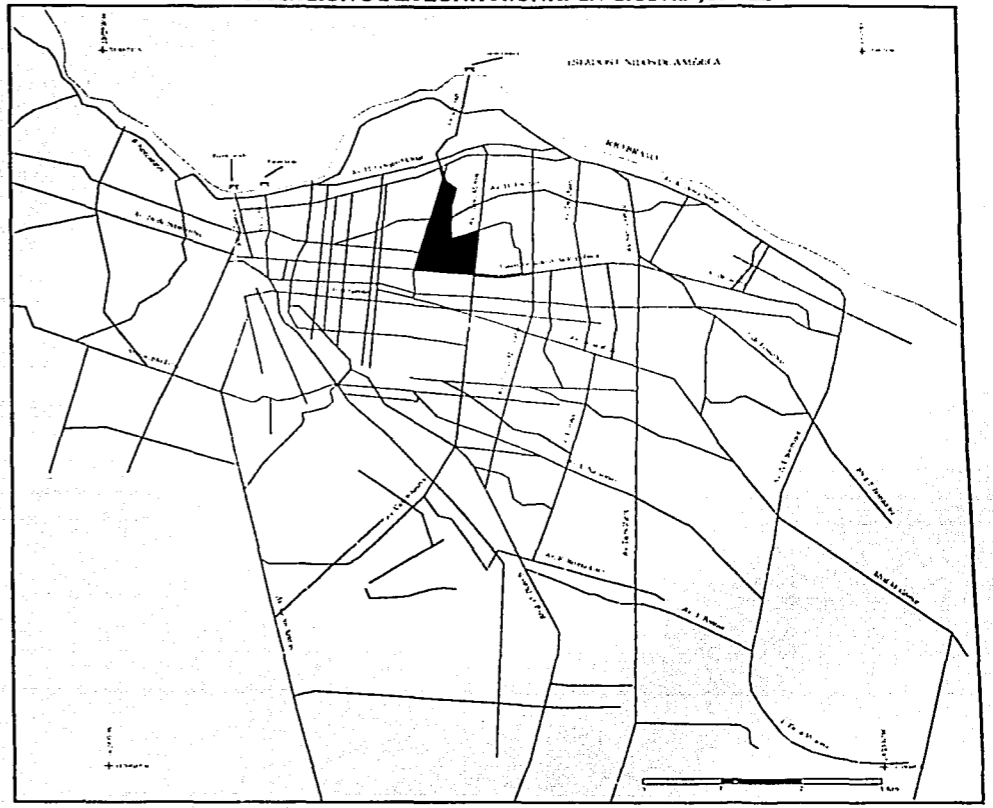
FIGURA 3.5. CIUDAD JUÁREZ: USO DEL SUELO EN LA ZONA PRONAF, 2002

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



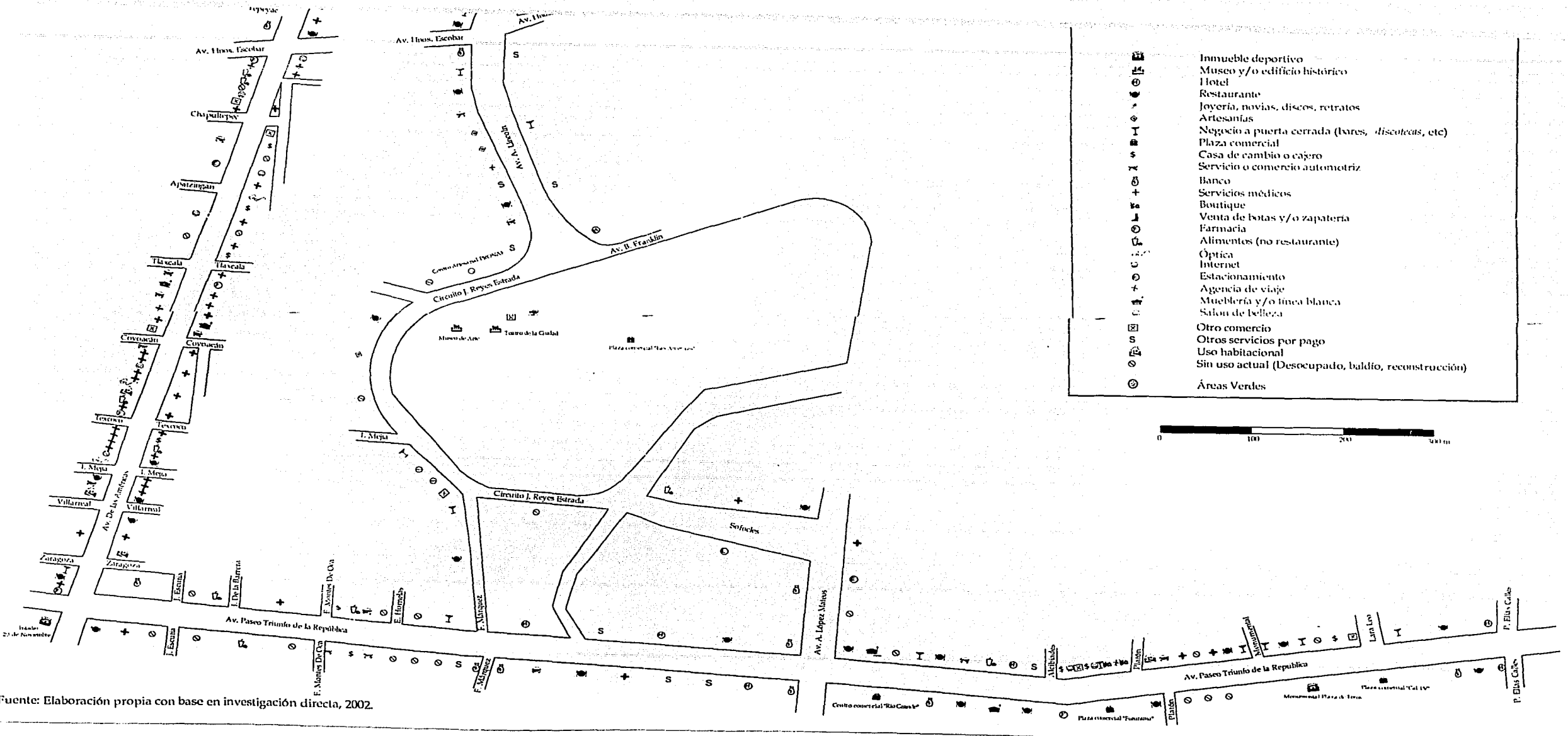
UBICACIÓN DE LA ZONA PRONAF EN CIUDAD JUÁREZ



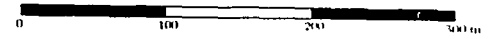
TIPO DE USO DE SUELO

	Inmueble deportivo
	Museo y/o edificio histórico

bb



- Immueble deportivo
- Museo y/o edificio histórico
- Hotel
- Restaurante
- Joyería, novias, discos, retratos
- Artesanías
- Negocio a puerta cerrada (bares, discotecas, etc)
- Plaza comercial
- Casa de cambio o cajero
- Servicio o comercio automotriz
- Banco
- Servicios médicos
- Boutique
- Venta de botas y/o zapatería
- Farmacia
- Alimentos (no restaurante)
- Óptica
- Internet
- Estacionamiento
- Agencia de viaje
- Mueblería y/o línea blanca
- Salón de belleza
- Otro comercio
- Otros servicios por pago
- Uso habitacional
- Sin uso actual (Desocupado, baldío, reconstrucción)
- Áreas Verdes



Fuente: Elaboración propia con base en investigación directa, 2002.

fracasado dos ambiciosos proyectos comercio-culturales enfocados a turistas estadounidenses¹:

- A. El Centro Artesanal. Se ubica sobre el anillo envolvente Reyes Estrada y colinda con el Museo de Arte y la sala de espectáculos; su construcción, en 1964, fue de las primeras en la zona PRONAF. El enorme inmueble albergó múltiples tiendas y un restaurante de comida mexicana; en su momento, fue un sitio codiciado por inversionistas privados locales, sin embargo, la carencia de turistas estadounidenses demandantes de la producción cultural mexicana de alta calidad, llevó, muy pronto, a su cierre.
- B. La plaza comercial El Pueblito, localizada en la confluencia de las avenidas Lincoln y las Américas, fue diseñada a modo de un pueblito mexicano: con fuentes, fachadas con balcones y ventanales amplios. En sus inicios, la plaza albergó múltiples negocios de artesanías, comida, ropa, etcétera, pero en la actualidad sólo se renta como salón de baile. El fracaso de este centro comercial evidenció, que los visitantes estadounidenses de un alto poder adquisitivo, para los que estuvieron dirigidos los negocios, más bien prefieren los grandes centros comerciales de su país y que arriban a Ciudad Juárez con la finalidad de consumir los servicios bancarios, de salud y los negocios a puerta cerradas.

3.3. Canales espaciales de articulación de Ciudad Juárez

Todas las actividades económicas dependen, en una u otra forma, del desplazamiento de insumos, mercancías, capitales y personas. En este sentido, las vías de comunicación y los transportes ocupan una posición central en las relaciones que el turismo genera, como a continuación se menciona (Hiernaux, 1989).

3.3.1. Vías de comunicación terrestre

La carretera y la vía férrea que unen a la Ciudad de México con Ciudad Juárez constituyen los canales de articulación espacial más antiguos de nuestro país. Sin embargo, las condiciones de aridez de la porción norte de México y su lejanía con respecto a la parte central del país han sido los principales aspectos que han llevado a una mayor integración económica entre Ciudad Juárez y Estados Unidos.

La primera vía de transporte eficiente de Ciudad Juárez fue la ferroviaria; tendida desde la Ciudad de México, bajo el régimen de Porfirio Díaz, esta vialidad tuvo el objetivo de integrar los espacios económicos nacionales a la estructura capitalista internacional: el primer aspecto ha sido más exitoso que el segundo. Tras circular, en 1880, los primeros vagones en esta vía, este medio de transporte ha facilitado la salida de materias primas nacionales a Estados Unidos, más que integrar la economía de las regiones de México por las que atraviesa (Sitio de *Internet* 7).

La carretera México-Ciudad Juárez fue pavimentada gradualmente, a partir del sur, desde el decenio de los treinta del siglo pasado, en que empezó a utilizarse en forma masiva el automóvil. Así, aquellos viejos caminos de carretas entraron en franco desuso. En la actualidad, tanto las carreteras estadounidenses que desembocan en El Paso, como las mexicanas que llegan a Ciudad Juárez, son base principal de los transportes en estas ciudades gemelas, caracterizadas por tener intensos flujos de mercancías, capitales, personas, etcétera. Las principales carreteras son (Figuras 3.6. y 3.7):

- A. La **Autopista Chihuahua-Ciudad Juárez** es parte de uno de los principales ejes terrestres del país y canalizan a la frontera la mayoría de migrantes provenientes de las entidades federativas del centro de México; también, esta vía es de gran soporte a la actividad turística de Ciudad Juárez, pues por ella arriban gran cantidad de mercancías.
- B. Las carreteras **70, 80-180, 54, 62-180 y 290 de Estados Unidos** son las principales vías de acceso para los visitantes provenientes de diversos estados de este país y que llegan a la ciudad de El Paso.

3.3.2. Rutas de comunicación aérea

Si bien Ciudad Juárez ya contaba con un aeropuerto desde la primer mitad del siglo XX, el movimiento masivo comercial y turístico por este medio inicio en 1969, cuando entró en funciones el aeropuerto internacional "Abraham González" (ibídem).

FIGURA 3.6. CIUDAD JUÁREZ: CANALES ESPACIALES DE COMUNICACIÓN TERRESTRE, 2002

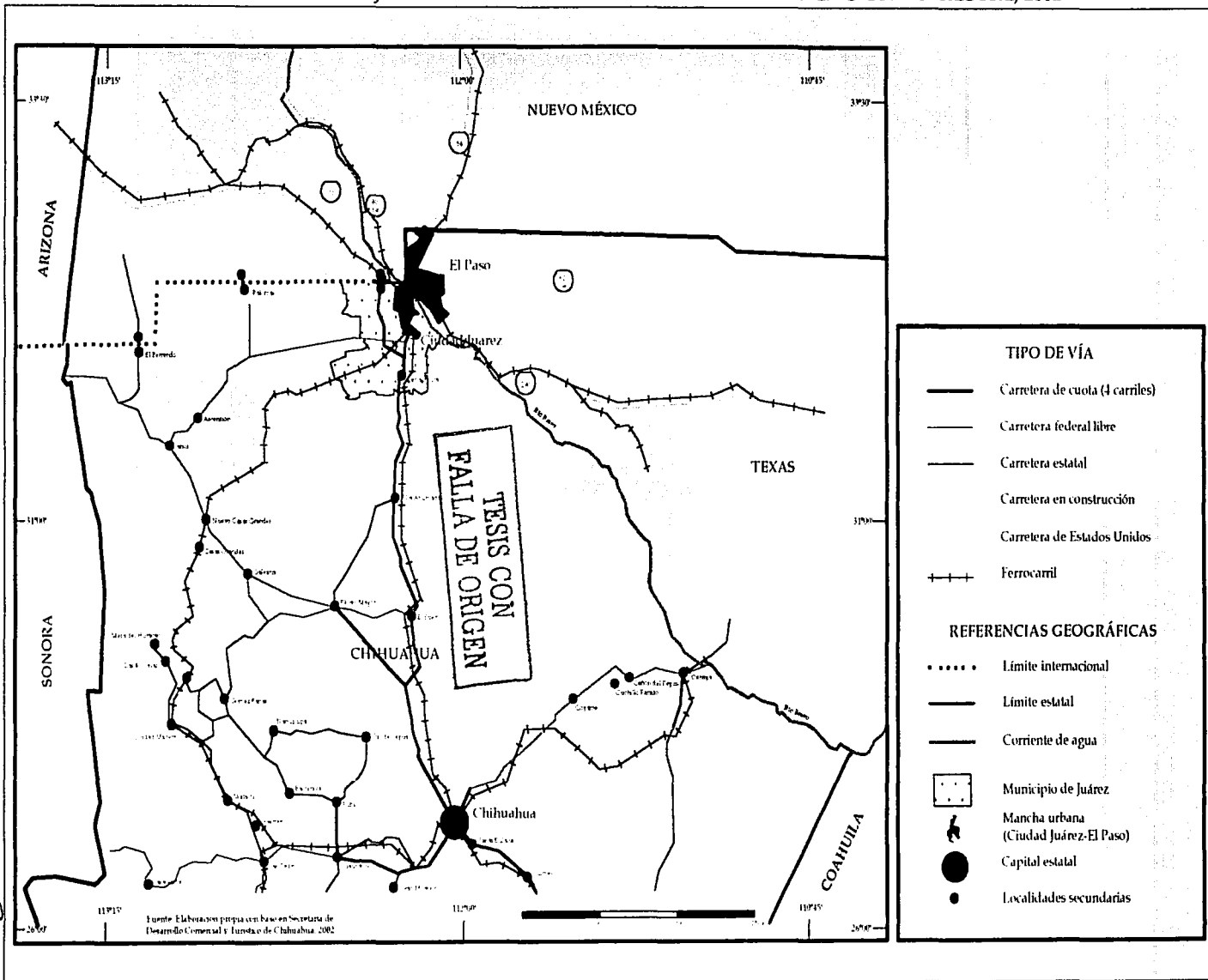
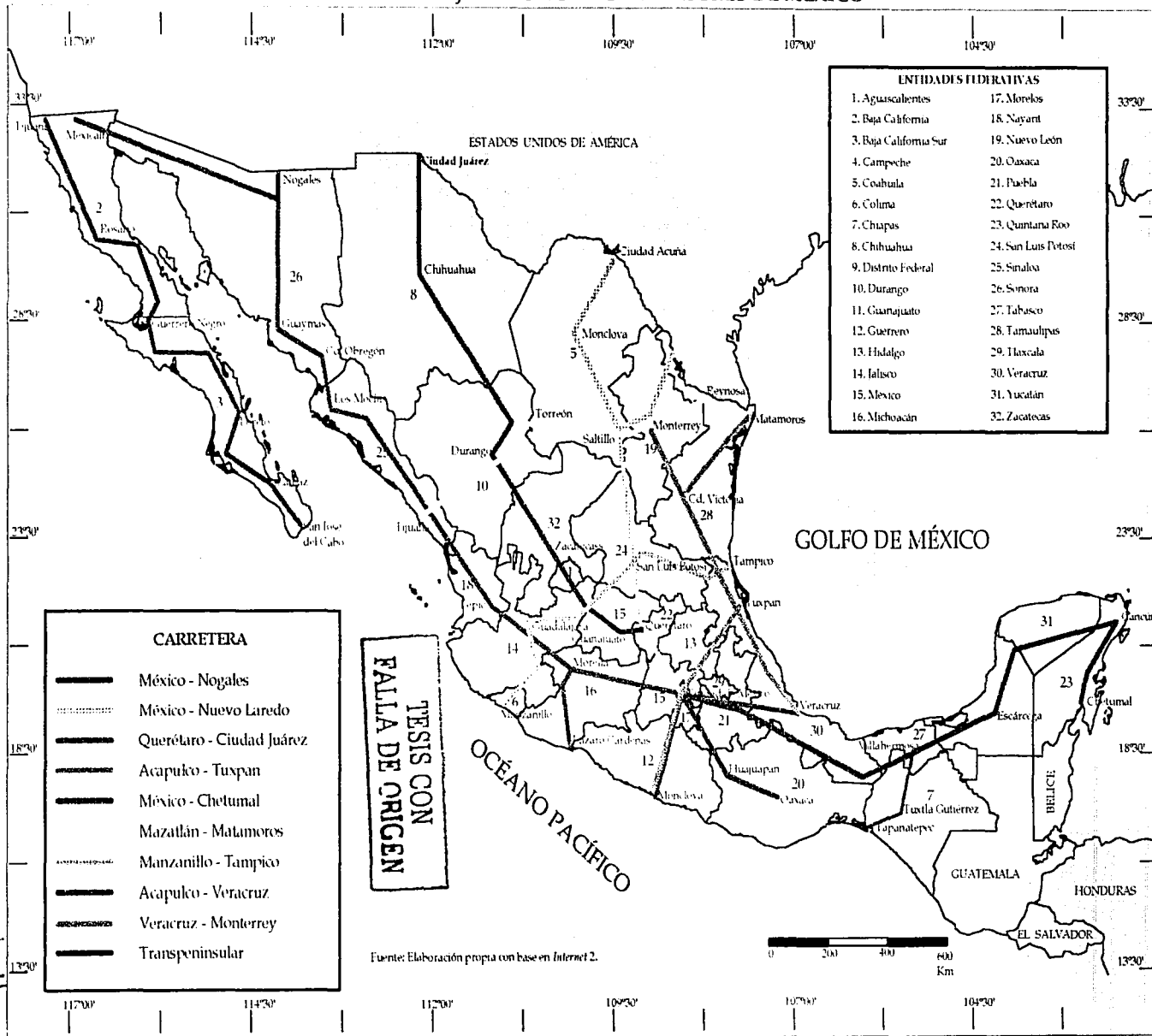


FIGURA 3.7. EJES TRONCALES TERRESTRES DE MÉXICO

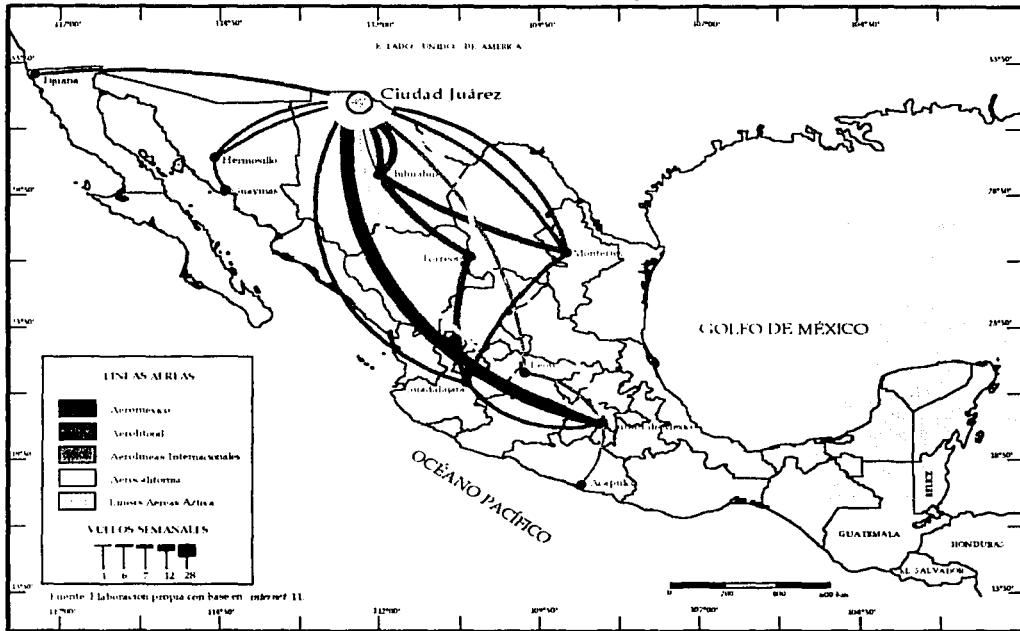


Actualmente, en este aeropuerto operan líneas en las que participa el capital nacional: Aeroméxico, Aerolitoral, Aerocalifornia, Aerolíneas Internacionales y Líneas Aéreas Azteca. Es interesante observar que, a pesar de que la infraestructura de esta terminal aérea podría soportar la llegada de vuelos internacionales, su movimiento se restringe a recibir aviones procedentes de ciudades mexicanas; en este sentido, es evidente que la terminal de El Paso, al tener un área de cobertura muy amplia en el ámbito mundial, inhibe el desarrollo de la aviación mexicana fronteriza internacional. Tal circunstancia permite entender el por qué, en su gran mayoría, los visitantes extranjeros que llegan a Ciudad Juárez son registrados por vía terrestre.

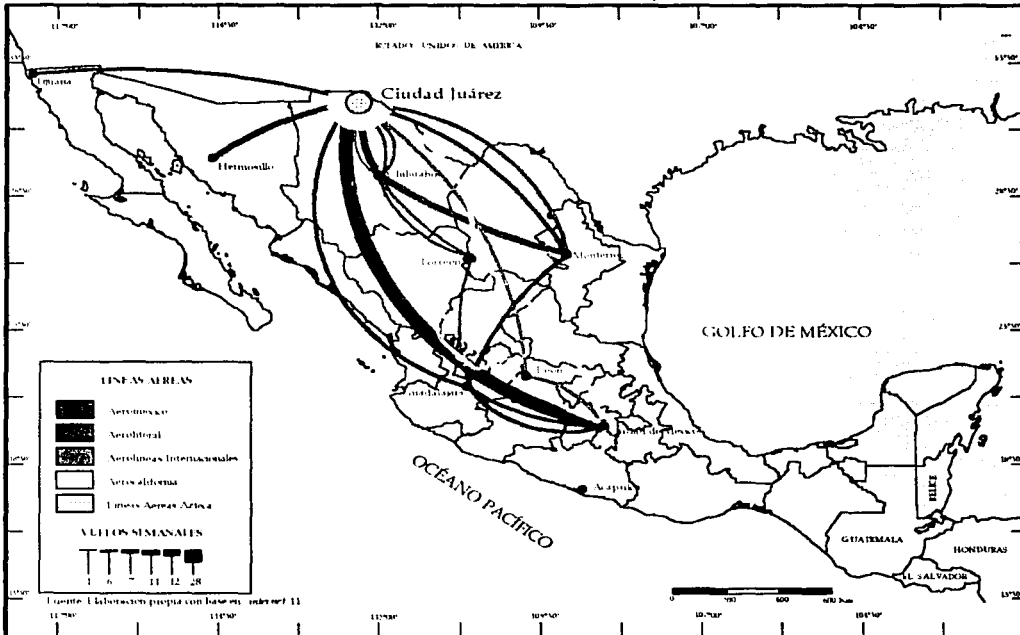
Como ya se ha señalado líneas arriba, la posición central que tiene Ciudad Juárez en el marco territorial México-Estados Unidos, convierte a esta ciudad en un punto estratégico para la realización de negocios binacionales; de ahí su amplia cobertura en México, donde se ligan nueve ciudades con una alta densidad de vuelos, que se pueden aglutinar en dos categorías (Figura 3.8):

- A. La primera se relaciona con los nexos a las grandes metrópolis de la Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara. A partir de ellas, Ciudad Juárez logra una amplia cobertura a nivel nacional e internacional, gracias al establecimiento de vuelos de escala.

FIGURA 3.8. CANALES ESPACIALES DE COMUNICACIÓN Y FLUJOS AÉREOS REGULARES, 2002
DESTINOS DE LOS VUELOS DE CIUDAD JUÁREZ, 2002



PROCEDENCIA DE LOS VUELOS A CIUDAD JUÁREZ, 2002



TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

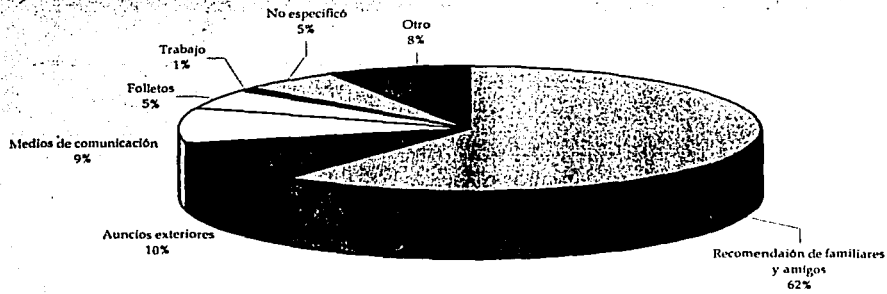
B. En la segunda se integran los vuelos que unen en forma directa a Ciudad Juárez con ciudades grandes como Chihuahua, Hermosillo, Guaymas y León. A partir de estos vínculos se logra una cobertura con regiones económicas importantes del país: la parte central del estado de Chihuahua, el litoral Pacífico de Sonora y el Bajío.

3.4. Flujos de turistas⁵

La importancia que tiene el análisis del movimiento de visitantes dentro de la dinámica turística, hizo necesario interpretar, desde el punto de vista geográfico, una encuesta conformada por 220 cuestionarios aplicados a personas que arribaron a Ciudad Juárez entre marzo y abril de 2002. Los resultados se presentan a continuación⁶:

En relación con la forma en que los encuestados se enteraron de la existencia de Ciudad Juárez: 62% del total expresó que fue por recomendaciones de familiares y amigos y el 48% por anuncios exteriores, medios electrónicos –radio, televisión, *internet*-, relaciones laborales y folletería. Lo anterior confirma que la difusión de Ciudad Juárez, como sitio para visitar, depende, en gran parte, de la imagen que los visitantes transmiten a sus conocidos (Figura 3.9).

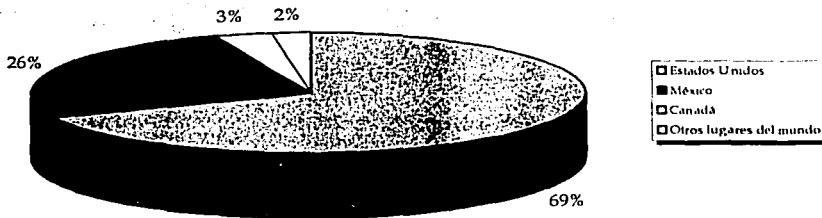
FIGURA 3.9. MEDIO DE COMUNICACIÓN POR EL CUAL SE ENTERÓ EL ENCUESTADO DE LA EXISTENCIA DE CIUDAD JUÁREZ



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua, 2002a.

N=220

FIGURA 3.10. PROCEDENCIA GEOGRÁFICA DE LOS ENCUESTADOS



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua, 2002a.

N=220

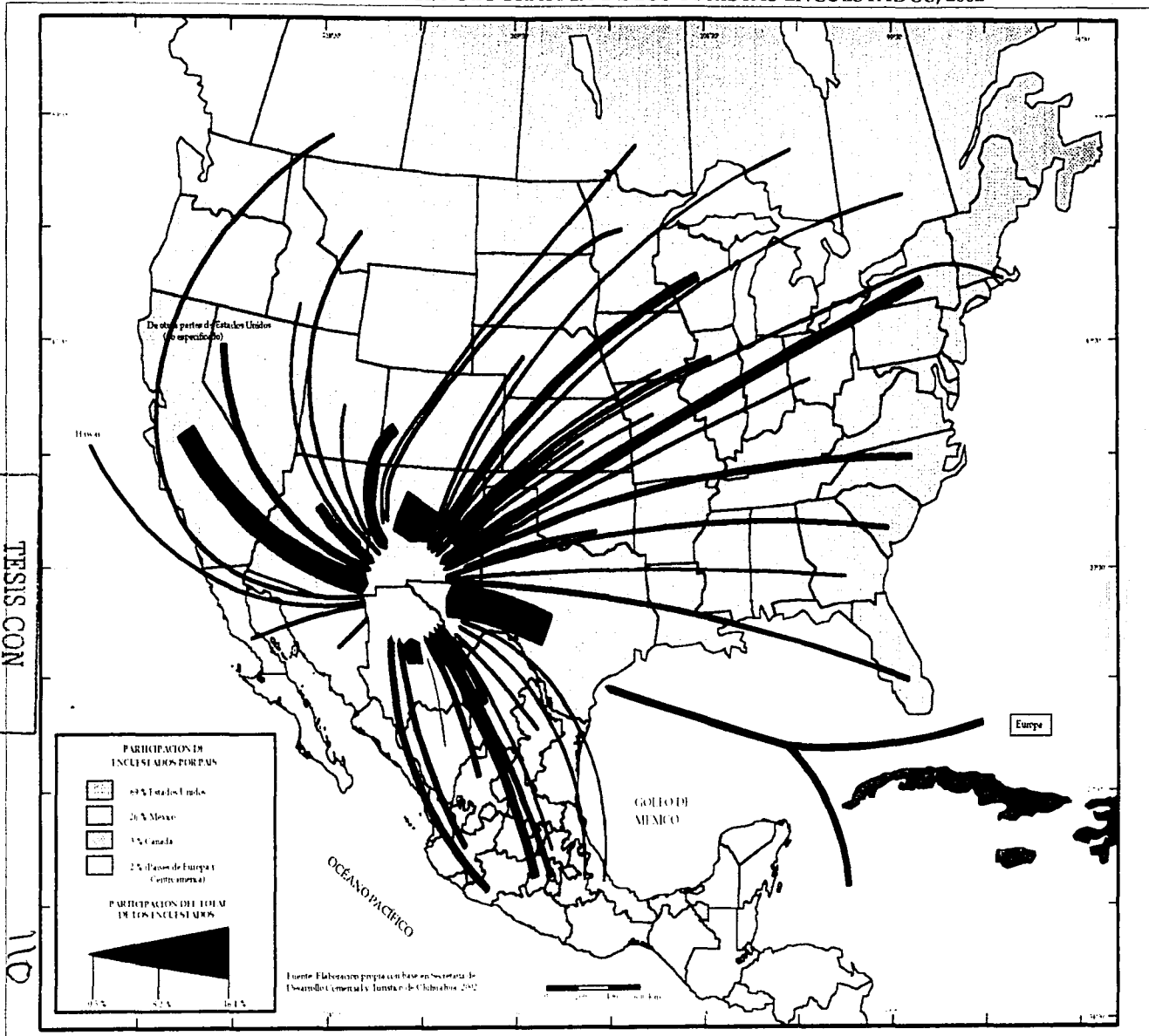
Al tratar la procedencia de los turistas, la condición fronteriza de Ciudad Juárez influye en que la mayoría provengan del extranjero (Figura 3.10). Por entidades estatales tanto de México como de Estados Unidos, las que más turistas aportaron fueron Nuevo México (16.4%), Texas (13.2%), California (8.2%) y Chihuahua (7.3%)(Figura 3.11).

El predominio de los turistas estadounidenses a Ciudad Juárez se explica por los siguientes aspectos:

- A. Ciudad Juárez tiene mayor cercanía con ciudades estadounidenses que con mexicanas; mientras que, Chihuahua, la ciudad mexicana mas cercana a Ciudad Juárez se encuentra situada a una distancia de 365 kilómetros, El Paso y Las Cruces, están más próximas.
- B. La densidad de asentamientos urbanos en un radio de 1,000 Km, respecto al vértice que es Ciudad Juárez, es mayor del lado estadounidense que del mexicano.
- C. Mientras que en territorio mexicano, la única vía de comunicación terrestre es la autopista Chihuahua-Ciudad Juárez, las ligas que por tierra tiene El Paso con el resto de Estados Unidos son múltiples, directas y eficientes, particularmente con Nuevo México y Texas.

Los encuestados arribaron a Ciudad Juárez por los medios siguientes: 53% en automóvil particular, 23% en autobús, 18% a pie y el restante en avión, ferrocarril

FIGURA 3.11. PROCEDENCIA GEOGRÁFICA DE LOS TURISTAS ENCUESTADOS, 2002

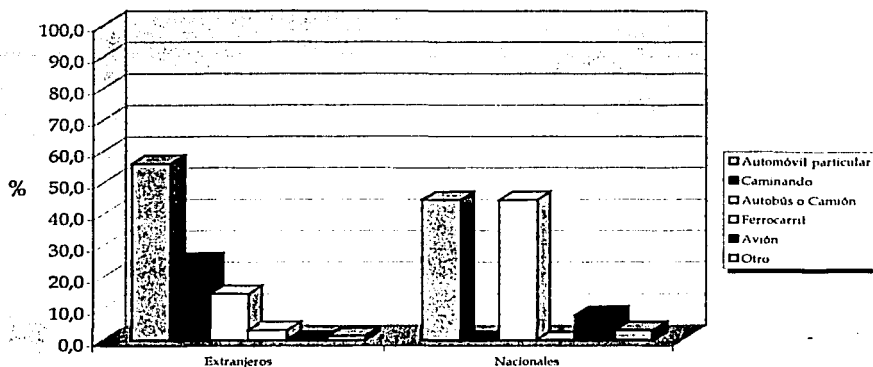


u otro medio. Al interpretar la información por separado, de los visitantes nacionales y de los extranjeros, se concluye lo siguiente (Figuras 3.12):

- A. La mayoría de extranjeros llega por vía terrestre; así, destaca el hecho de que sea tan reducido el porcentaje de visitantes internacionales que arriban a Ciudad Juárez vía aérea. Tal aspecto ya fue explicado en el apartado de las vías de transporte y comunicación.
- B. Es muy elevado el porcentaje de turistas extranjeros que llegan a Ciudad Juárez a pie. Por una parte, esto se debe a la cercanía con El Paso, Texas y Las Cruces, Nuevo México y, por la otra, a que muchos visitantes estadounidenses aún no tienen permiso para conducir; pero, quizá el aspecto más determinante sea el que, a su regreso, deben hacer largas filas en el puente internacional fronterizo, antes de pasar a su país – en promedio unos 45 minutos-.
- C. El transporte más utilizado por los mexicanos es el autobús, mientras que en los turistas extranjeros es el automóvil particular, situación que pone de manifiesto las diferencias en la capacidad adquisitiva de ambos grupos.

Al considerar si el turista viajó solo o acompañado, predominan visitantes nacionales que viajan solos y en autobús, esto da pauta a tener presente que es significativo el número de personas que llegan a Ciudad Juárez con el fin de emigrar. Por el contrario, la mayoría de los turistas extranjeros llegan a Ciudad

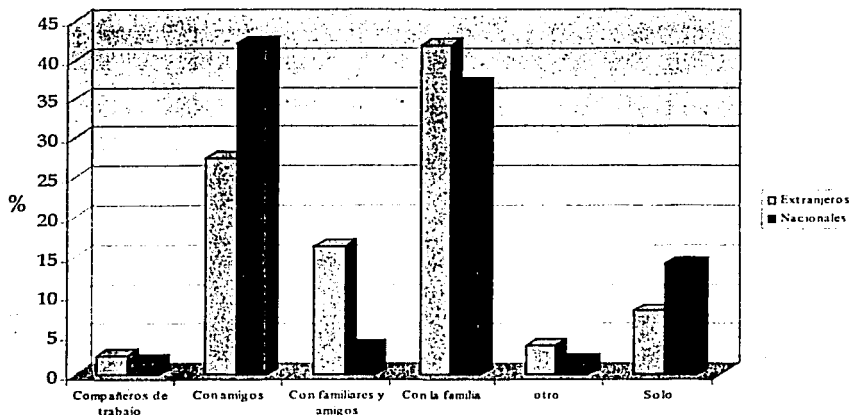
FIGURA 3.12. MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO POR LOS ENCUESTADOS



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua, 2002a.

N=220

FIGURA 3.13. PERSONAS CON LAS QUE LOS ENCUESTADOS VIAJARON



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua, 2002a.

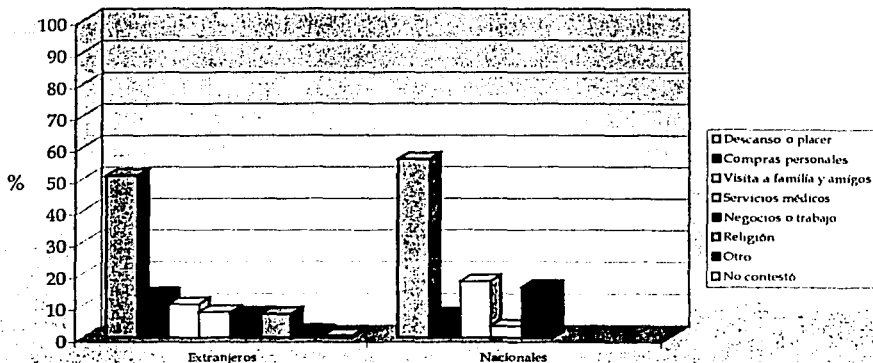
N=217

Juárez en auto particular y acompañados, ya sea por la familia o amigos (Figura 3.13).

En relación con las motivaciones que tienen los turistas al viajar a Ciudad Juárez, predomina la del descanso (52.3%), pero otro tipo de respuestas conviene ser señaladas (Figura 3.14). Un grupo de personas, que representa el 5.5% del total, acude a Ciudad Juárez por motivos religiosos, sin embargo, destaca que el 100% de este grupo está conformado por visitantes extranjeros. Otro grupo es el de personas que visitó la localidad con el fin de consumir servicios médicos (6.8%). De ellos, la gran mayoría (87%), fue población estadounidense; como ya se había mencionado, para ellos resulta más accesible, por el costo y la permisibilidad legal, el consumo de servicios y fármacos (Figura 3.15).

Uno de los aspectos centrales en la interpretación del comportamiento de los turistas es la estancia, a este respecto destaca que el 50% permaneció un día o más en Ciudad Juárez y el 46% sólo unas horas. Al separar en estas cifras, los extranjeros de los nacionales, destaca que, en su gran mayoría, los primeros permanecen sólo unas horas y, los segundos, más de 24 horas. Esto se debe a que el hospedaje en El Paso es de mejor calidad, más seguro y más eficiente (Figura 3.16).

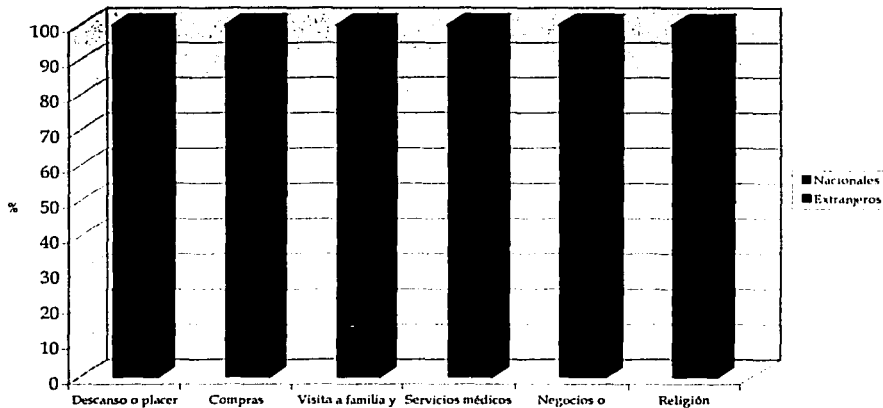
FIGURA 3.14. MOTIVOS DE VIAJE DE LOS ENCUESTADOS



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua, 2002a.

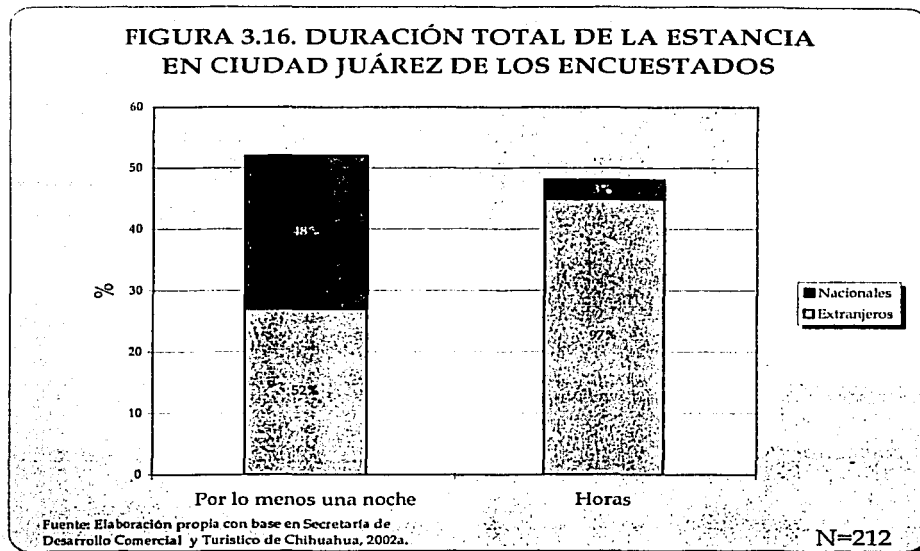
N=220

FIGURA 3.15. MOTIVOS DE VIAJE SEGÚN LUGAR DE RESIDENCIA DE LOS TURISTAS



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua, 2002a.

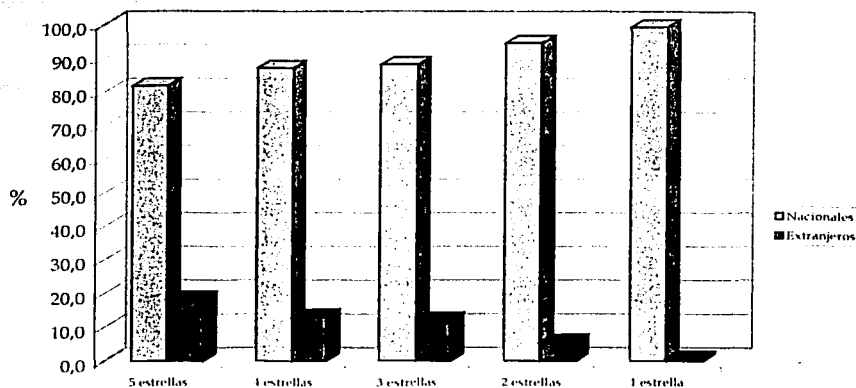
N=216



De los encuestados que se quedaron al menos una noche en Ciudad Juárez, el 36.9% permaneció hasta tres días, 45% hasta 1 semana, 15.4% hasta dos y 2.7% más de dos semanas. La propuesta de que muchos visitantes mexicanos llegan con la intención de emigrar a Estados Unidos o de trabajar en la localidad, puede ser alguno de los factores que ayuden a explicar esta permanencia.

En el hospedaje de los turistas, según los hoteles, se observa que mientras mayor es la calidad de los hoteles, el porcentaje de extranjeros hospedados aumenta y viceversa; tal circunstancia tiene que ver con las facilidades de consumo que tienen los turistas extranjeros, cuya moneda tiene un valor superior al peso (Figura 3.17).

FIGURA 3.17. OCUPACIÓN HOTELERA SEGÚN CATEGORÍA, 2002



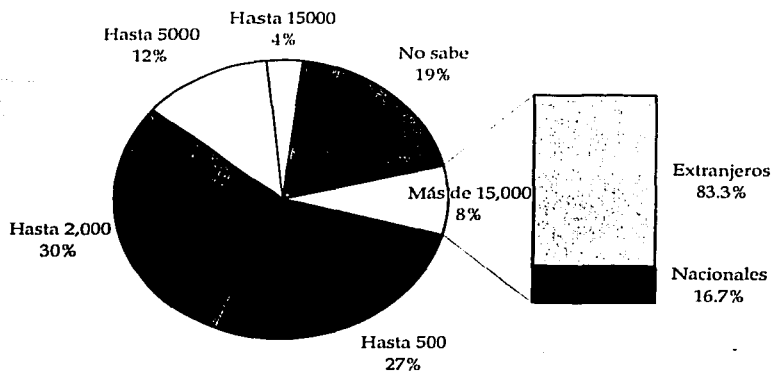
Fuente: Elaboración propia con base Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua, 2002b.

Por otra parte, el gasto ejercido por los turistas se relaciona con la estancia de su viaje, la capacidad adquisitiva y el número de personas con las que viajó el encuestado. En un balance de los aspectos señalados, es entendible que, por la mayor estancia de los mexicanos, su nivel de gasto sea mayor al de los extranjeros. Sin embargo, en el rango de gasto mas elevado, más del 83% de los encuestados son extranjeros (Figura 3.18).

Por último, a continuación se indica la valoración de la que, acerca de los servicios turísticos ofertados en Ciudad Juárez, hicieron los encuestados. Los aspectos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

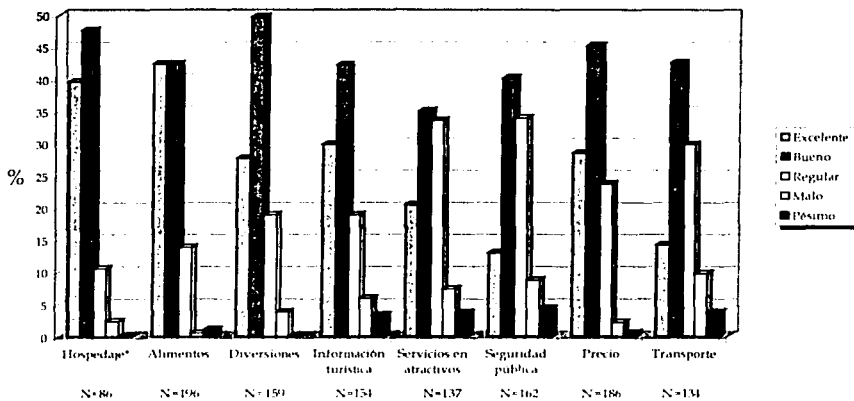
FIGURA 3.18. GASTO DE LOS ENCUESTADOS (EN PESOS)



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua, 2002a.

N=202

FIGURA 3.19. CALIDAD DE LOS SERVICIOS EN CIUDAD JUÁREZ DE ACUERDO CON LOS ENCUESTADOS



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua.

* Incluye sólo a personas que permanecieron por lo menos una noche.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

considerados en la encuesta fueron el hospedaje, los alimentos, diversiones, información turística, servicios en atractivo, seguridad pública, precio y transporte.

De todos ellos, en general, más del 70% de los encuestados consideró que la calidad de los servicios fue excelente o buena (Figura 3.19.). Sin embargo, en los rubros de seguridad y transporte públicos, la percepción de la calidad de los servicios no fue tan positiva como en los otros casos.

En relación con el transporte público se identificaron tres problemas: A. El trazo de las rutas de los autobuses son radiales, con terminales en el centro histórico y sin ligas transversales, lo que sobresaatura el primer cuadro de la ciudad. B. Los autobuses y taxis se encuentran en muy mal estado físico y contaminan en grado extremo. C. El transporte en taxi es particularmente costoso.

Finalmente, la seguridad pública local es uno de los problemas más significativos de Ciudad Juárez. Estos van desde los causados por la red de narcotráfico que se teje en la ciudad y los asesinatos múltiples a mujeres juarenses, hasta la falta de policías en las calles.

De acuerdo con el análisis realizado en este capítulo sobre la dinámica turística de Ciudad Juárez, se puede afirmar que, aunque en ella también participan un número considerable de visitantes nacionales, su funcionamiento se basa

primordialmente en los visitantes provenientes de Estados Unidos ya que son ellos los que, por cercanía, arriban en mayor cantidad; además, por la paridad monetaria a favor del dólar, gastan más.

Notas

¹ Anualmente los restaurantes de la ciudad llevan a cabo, en enero, una muestra gastronómica donde se preparan los platillos tradicionales del estado y el país; en dicha muestra, según los conteos realizados por los negocios participantes, diariamente acuden aproximadamente 5,000 personas

² Dicho consejo está conformado por el Gobierno del Estado de Chihuahua, la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría de Turismo y el Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Juárez (Sitio de *Internet* 10).

³ La creación de este nuevo cruce internacional fue promovido en el decenio de los años 50 por la Oficina de Planeación Urbana de El Paso, Texas, con la intención de incitar el crecimiento urbano de El Paso y Ciudad Juárez hacia el oriente.

⁴ Pese a la fuerte inversión que se destinó para la construcción y difusión de estos centros comerciales, la poca afluencia de turistas a ellos, provocó que, después de un efímero funcionamiento, ambos cerraran sus puertas.

⁵ Debido a que las características del consumo ejercido por las personas encuestadas, tanto de las que permanecieron solo unas horas como de las que estuvieron más de un día, es similar, se usará en forma indistinta los términos turista y visitante.

⁶ Tanto en el ámbito económico estatal como en el municipal, el flujo de turistas que año con año llega a Ciudad Juárez es de suma importancia; por esta razón, el gobierno del estado de Chihuahua, a través de la Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico realiza, mensualmente, en diversos puntos estratégicos de esta ciudad, una encuesta que brinda un perfil básico de los turistas que arriban a la localidad fronteriza chihuahuense. De esta encuesta, la Secretaría mencionada proporcionó al autor de la presente tesis, 220 cuestionarios; estos tienen tres apartados (datos generales, condiciones del viaje y percepción espacial del visitante) y un total de once preguntas.

CONCLUSIONES

Las desigualdades socioeconómicas generadas entre los espacios centrales y periféricos del mundo capitalista se acentúan en la zona fronteriza del norte de México, pues en ella colindan países cuyas situaciones económicas son extremas. En este contexto, México ha sido receptivo y vulnerable ante los acontecimientos sociopolíticos originados en Estados Unidos, tales como los movimientos moralistas, las guerras mundiales y el Programa de Braceros. Así, en la actual organización territorial del turismo en Ciudad Juárez, la dependencia que ésta tiene con respecto a decisiones y eventos surgidos en Estados Unidos es decisiva.

La actividad turística de Ciudad Juárez no se basa en los atractivos tradicionalmente explotados en diversos lugares del planeta: Sol, playas, museos, arquitectura, etcétera; más bien se soporta en las ventajas económicas y legales que la ciudad le ofrece a los turistas extranjeros: menor cotización del peso frente al dólar; permisibilidad de que los menores estadounidenses accedan, sin restricciones, a los negocios mexicanos a puertas cerradas; mayor laxitud de la legislación mexicana en la operación de este tipo de negocios; corrupción del cuerpo policiaco, entre otros, que han permanecido sin cambios sustanciales durante decenios.

Así, a pesar de la evidente carencia de infraestructura y servicios urbanos en Ciudad Juárez y, el hecho de que los atractivos turísticos de la zona se hayan mantenido inalterados, no ha supuesto una baja en la presencia constante de turistas a esta ciudad. Consecuentemente, la mejora urbana no se presenta como necesaria para mantener dinámico este sector de la economía y, por lo tanto, el turismo no ha sido un factor que mejore el nivel de bienestar de la población de más bajos recursos.

Los sitios que, por el volumen de turistas y visitantes, articulan la actividad turística en México, se sitúan, en primer lugar, en espacios litorales como (Los Cabos y la Riviera Maya) y, en segundo, en la zona fronteriza septentrional mexicana, en donde destacan los cruces internacionales Tijuana-San Diego y

Ciudad Juárez-El Paso. En ese sentido, se ha conformado, en la periferia territorial de México, “broches” turísticos que alcanzan una importancia económico-regional mayor a la observada en las ciudades del interior.

Pese a que los indicadores socioeconómicos referidos a Ciudad Juárez muestran condiciones favorables entre sus habitantes, en realidad se observan extensas zonas de extrema pobreza en diversos sectores urbanos y sub-urbanos de Ciudad Juárez. Este fenómeno es resultado de la profunda desigualdad adquisitiva de la población local. En esta forma, se puede afirmar que sólo se benefician, en los comercios y servicios turísticos de la ciudad, los extranjeros y la población de estratos económicos medio y alto juarenses; esto confirma que los programas y planes de desarrollo urbano puestos en práctica en esta ciudad fronteriza, en los que el turismo figuraba como una de las actividades prioritarias, han fracasado en su intento por mejorar las condiciones de vida de la población.

En Ciudad Juárez existen dos zonas turísticas con una diferenciación territorial bien marcada entre ambas: la parte centro-histórica y la PRONAF. Tales diferencias son claras en la calidad de los bienes y/o servicios, en el costo de los mismos, en su grado de especialización y en la capacidad adquisitiva que los turistas tienen en cada uno de los sitios referidos. Sin embargo, en ambos casos, es de destacar que la conformación de los canales espaciales de articulación no escapan a la determinante de que, al final, existe una dependencia directa con los Estados

Unidos, en el establecimiento de los vínculos que se irradian con el exterior. Esta aseveración permite confirmar la hipótesis planteada al inicio del trabajo.

Finalmente, la ubicación geográfico-estratégica de Ciudad Juárez ha derivado, en los últimos años, en que la ciudad se consolide como punto de encuentro entre los negociantes mexicanos y estadounidenses. Esta característica ha supuesto la diversificación e incremento de la infraestructura de negocios y convenciones. Así, se espera que con la operación más abierta de los tratados comerciales internacionales, se fortalezca el sector turístico de Ciudad Juárez en el corto plazo.

FUENTES DE CONSULTA

Bibliografía

- Alarcón, E. (2000) *Estructura urbana en ciudades fronterizas*. El Colegio de la Frontera Norte. Tijuana, México.
- Alegría, T. (1992) *Desarrollo Urbano en la frontera México-Estados Unidos*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. México.
- Barranco, G. (1994) "La recreación". *Geografía del medio ambiente, una alternativa del ordenamiento ecológico*. Col. Ciencia y técnicas/24. UAEM. Toluca, México. pp. 155-169.
- Blasco, A. (2001) *Turismo y transporte*. Editorial Síntesis. Madrid, España.
- Bringas, N. y Carrillo, J., Coordinadores (1991) *Grupos de visitantes y actividades turísticas en Tijuana*. El Colegio de la Frontera Norte. Tijuana, México.
- Bringas, N. y Godínez, A. (1991) "El Tratado de Libre Comercio México-Estados Unidos y el Turismo en la frontera norte de México". *Frontera Norte*, núm. 6. El Colegio de la Frontera Norte. Tijuana, México. pp. 137-164.

- Boullón, R. (2001). *Planificación del espacio turístico*. Editorial Trillas. México.
- Bustamante, J. (1989) *Frontera México – Estados Unidos: reflexiones para un marco teórico*. Frontera Norte, Vol. 1, Num. 1, COLEF, Tijuana.
- Castellanos, A. (1981) *Ciudad Juárez, la vida fronteriza*. Editorial Nuestro Tiempo. México.
- Chávez, A. y Bonifaz, R. (1994) “El norte: Chihuahua”. *Visión histórica de la frontera norte de México*. Tomo V, editorial Kino/El Mexicano. Universidad Autónoma de Baja California, México. pp.175 - 185 .
- Dinéty, J. C. (1996) *Geographic du tourisme*. Paris, Francia.
- De la Torre, O. (1980) *El turismo: fenómeno social*. Editorial Fondo de Cultura Económica. México.
- Estrada, F. (2000) *Transformaciones de la imagen de Ciudad Juárez de 1960 a 1999*. Tesis de licenciatura, Facultad de Arquitectura, UNAM. México.
- Fernández, L. (1991) *Introducción a la teoría y técnica del turismo*. Editorial Alianza. Madrid, España.
- Fuentes, C. (2001) “Los cambios en la estructura intraurbana de Ciudad Juárez, Chihuahua, de monocéntrica a multicéntrica”. *Frontera Norte*. Vol.13 Enero-Junio. El Colegio de la Frontera Norte. México.
- García E. (1988) *Modificaciones al sistema de clasificación climática de Köppen (para adaptarlo a las condiciones de la República Mexicana)*. Editora Enriqueta García. México.
- Hiernaux, D. (1989) “El espacio reticular del turismo en México”. *Geografía y desarrollo*. Año 2. Vol. 2. Núm. 3. México. pp. 31-39.
- Instituto Municipal de Investigación y Planeación (2002) *Plan de Desarrollo Urbano. Diagnóstico integral*. Ciudad Juárez, Chihuahua.
- _____ (2002b) *Plan de Desarrollo Urbano de Ciudad Juárez. Estrategia general*. Ciudad Juárez, Chihuahua.
- INEGI (1981) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Baja California*. INEGI. México.

- (1981a) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Coahuila.* INEGI. México.
- (1981b) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Chihuahua.* INEGI. México.
- (1981c) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Sonora.* INEGI. México.
- (1981d) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Tamaulipas.* INEGI. México.
- (1991) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Baja California.* INEGI. México.
- (1991a) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Coahuila.* INEGI. México.
- (1991b) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Chihuahua.* INEGI. México.
- (1991c) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Sonora.* INEGI. México.
- (1991d) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Tamaulipas.* INEGI. México.
- (1993) *Juárez Estado de Chihuahua, Cuaderno Estadístico Municipal.* INEGI. México.
- (2000) *Sistema para la consulta de la información censal (SCINCE), Chihuahua XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.* INEGI. México.
- (2001) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Baja California.* INEGI. México.
- (2001a) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Coahuila.* INEGI. México.
- (2001b) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Chihuahua.* INEGI. México.

- (2001c) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Sonora*. INEGI. México.
- (2001d) *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000. Tamaulipas*. INEGI. México.
- (2002) "Sistema Municipal de Base de Datos (SIMBAD)", *XII Censo General de Población y Vivienda, 2000*. INEGI. México (Consultado en www.inegi.gob.mx).
- Jiménez, A. (1993) *Turismo. Estructura y desarrollo*. Editorial McGraw-Hill. México.
- Kostrowicki, J. (1986) *Un concepto clave: organización espacial*. Versión al español de Elizabeth Holt. Instituto de Geografía, UNAM. México.
- Loera, M. (1990) *Cambios en el mercado laboral de Cd. Juárez, 1960-1990*. Noesis, Num. 4, enero - junio. UACJ.
- López, A. (1994) *Análisis geográfico de la minería en el municipio de Zacatecas al inicio de los noventas*. Tesis de licenciatura. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México.
- (2001) *Análisis de la organización territorial del turismo de playa en México, 1970-1996. El caso de Los Cabos, BCS*. Tesis doctoral. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México.
- (2002) "Análisis de los flujos turísticos en el corredor Los Cabos, Baja California Sur". *Boletín del Instituto de Geografía. Investigaciones Geográficas* No. 47. UNAM, México. pp 131-149.
- Lozato-Giotart, J. (1990) *Geografía del turismo*. Editorial Masson. Barcelona, España.
- Martínez J. y Martínez J.B. (1994) "El Norte: Chihuahua". *Visión histórica de la frontera norte de México*. Tomo VI, editorial Kino/El Mexicano. Universidad Autónoma de Baja California, México. pp. 5 - 23 .
- Martínez, O. (1982) *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*. Editorial Fondo de Cultura Económica. México.
- Mathieson, A. y Geoffrey, W. (1990) *Turismo: repercusiones económicas, físicas y sociales*. Editorial Trillas. México.

- Méndez, R. (1997) *Geografía económica: la lógica espacial del capitalismo global*. Ariel. Barcelona, España.
- Messmacher, M. (1990) *La interdependencia en la frontera norte*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México D.F. México.
- Mungaray, A (1994) "La actividad económica fronteriza". *Visión histórica de la frontera norte de México*. Tomo VI Editorial Kino/El Mexicano. Universidad Autónoma de Baja California. Baja California, México.
- Nadilla, A. (1994). "El desarrollo urbano de la frontera". *Visión histórica de la frontera norte de México*. Tomo VI Editorial Kino/El Mexicano. Universidad Autónoma de Baja California, Baja California, México.
- Nolasco, M., Molina, V. y otros (1992) *Breviario de los municipios fronterizos de México*. Editorial Paraná S.A., Centro Nacional de Desarrollo Municipal. México. pp. 129 - 136.
- Padilla, A. (1994) "El desarrollo urbano de la frontera". *Visión histórica de la frontera norte de México*. Tomo VI, editorial Kino/El Mexicano. Universidad Autónoma de Baja California. México. pp.151 - 152 .
- Propín, E., Sánchez, A. y López, A. (1997) "Situación geográfico-económica del turismo en el extremo norte de América Latina: El corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada". *Revista de Geografía Norte Grande*, 24:257-261.
- Propin, E. y Sánchez, A. (1998) "Tipología de los municipios turísticos de México, a finales del siglo XX". *Geographica*. No. 36. Universidad de Zaragoza, España. pp 147-157.
- (2003) "La estructura regional del turismo en México". *ERIA*. Departamento de Geografía, Facultad de Geografía e Historia. Oviedo, España (en prensa).
- Ramírez, M. (1992) *Teoría general del turismo*. Editorial Diana, México.
- (1994) *Deontología y conciencia turística*. Editorial Diana, México.
- Rivero, H. (1997) *Arquitectura y contexto, casos de estudio: vivienda en Ciudad Juárez*. Tesis de maestría, Facultad de Arquitectura, UNAM. México.
- Sánchez, V. (1960) *Estudio analítico de las descargas de aguas negras de Ciudad Juárez*. Tesis de licenciatura, Facultad de Ingeniería, UNAM. México.

Sánchez, A. y Propin, E. (1996) "Estructura territorial de la actividad turística en la Riviera Mexicana a fines del siglo XX" *Memorias del IV Congreso Internacional de Ciencias de la Tierra*. Instituto de Geográfico Militar. Chile.

Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua (2002) *Guía turística Chihuahua 2002-2003*. Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua. Chihuahua, Chihuahua.

--- (2002a) *Encuesta del perfil del visitante a los principales destinos turísticos del estado: Ciudad Juárez, marzo y abril, 2002 (220 cuestionarios)*. Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua. Chihuahua, Chihuahua.

--- (2002b) descripción hotelera mensual, enero-septiembre, 2002. Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua. Chihuahua, Chihuahua.

Terrazas, J. A. (2000) *Diseño bioclimático de Ciudad Juárez: manual para arquitectos*. Tesis de maestría en Diseño Bioclimático, Facultad de Arquitectura, UNAM. México.

Vera, J. (1997) *Análisis territorial del turismo*. Editorial Ariel. Barcelona, España.

Cartografía

Citi-Guide (2002) *Map of El Paso*. Escala 1: 50,000. Estados Unidos de América

Guía Roji (1995) *México, Atlas de Carretera*. Escala 1: 1,000,000. México.

Instituto de Geografía (1991) *Atlas Nacional de México*. Instituto de Geografía-UNAM. México.

INEGI (1980) *Uso del suelo y vegetación*. Hoja Ciudad Juárez, Chihuahua. Escala 1:250,000. México.

----- (1982) *Edafología*. Hoja Ciudad Juárez, Chihuahua. Escala 1:250,000. México.

----- (1983) *Geología*. Hoja Ciudad Juárez, Chihuahua. Escala 1:250,000. México.

México Pasado y Presente (2001) *Juárez a lo Grande*. Editorial México Pasado y Presente. Escala 1: 60,000. México.

----- (1997) *Ciudad Juárez*. Editorial México Pasado y Presente. Escala 1: 30,750. México.

Rand McNally (1992) *El Paso*. Escala 1: 45,450. Estados Unidos de América.

Rueda, F. (1999) *Plano de Ciudad Juárez, Chihuahua, 1999*. Escala 1:20,000. México.

Secretaría de Desarrollo Comercial y Turístico de Chihuahua (s/f) *Chihuahua, el Estado grande. Mapa turístico de carreteras*. Escala 1: 1,250,000. México.

Sitios de Internet

- [1] <http://eles.freesevers.com/Voto/super.htm>
- [2] http://www.queretaro.gob.mx/sedesu/Perfileco/reveco/Documentos/Devaluacion_Peso.html
- [3] <http://fisher.lib.virginia.edu/census/background/>
- [4] http://docentes.uacj.mx/rquinter/cronicas/pagina_n5.htm
- [5] <http://www.e-local.gob.mx/enciclo/chihuahua/index.html>
- [6] <http://www.conapo.gob.mx/>
- [7] <http://www.sct.gob.mx/>
- [8] <http://www.sectur.gob.mx/>
- [9] <http://desarrolloeconomico.org/decj.htm>
- [10] <http://www.imip.org.mx/>
- [11] <http://216.26.161.32/websites/radionet/vuelos/>

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA