
Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Filosofía y Letras
División de Estudios de Posgrado
Departamento de Geografía

Organización territorial del turismo en el corredor Tijuana-
Rosarito-Ensenada

TESIS
PARA OBTENER EL GRADO DE:
Maestra en Geografía
PRESENTA:
Rosaura Carmona Mares

Director de tesis: Dr. Álvaro López López

México, D.F. 2006



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.

A Olga
A Roberto

Agradecimientos

A la UNAM, por mi formación y apoyo a través de la Facultad de Filosofía y Letras, la DEGEP y el Instituto de Geografía.

Al Dr. Álvaro López López, por asesorar y apoyar de distintas formas la realización de esta tesis y exhortarme a seguir adelante.

A los miembros del sínodo Dra. María del Carmen Juárez, Dr. Álvaro Sánchez, Dr. Enrique Propin y Mtra. Alejandrina de Sicilia, por su confianza y apoyo para la presente investigación.

A mis padres y hermanos por ser el sustento en cada proyecto de mi vida, gracias por la paciencia y cariño.

A Roberto por darle un cambio radical a mi vida y otorgarme todo su apoyo y amor incondicional.

A Olga por aconsejarme sabiamente en cualquier circunstancia, gracias por tu confianza y amistad.

A todos los de la estirpe Oswaldo, Rodrigo, Abril y Claudia quienes me brindaron todo su apoyo en los momentos clave de mi vida académica y personal.

Índice general

Introducción	4
Capítulo 1. Organización territorial del turismo litoral	7
1.1. Ocio, recreo, turista y turismo.....	8
1.2. Geografía del Turismo.....	11
1.3. Organización territorial del turismo.....	13
1.4. Espacio turístico y sus clasificaciones.....	18
1.5. Evolución de la actividad turística en México y del CTRE.....	28
Capítulo 2. Contexto geográfico del corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada (CTRE)	37
2.1. Ubicación y delimitación del CTRE.....	38
2.2. Contexto geográfico del CTRE.....	40
2.2.1. Medio natural.....	40
2.2.2. Aspectos geográficos de la población.....	50
2.3. Sistema de ciudades y vínculos turísticos.....	57
Capítulo 3. Recursos turísticos y organización territorial del corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada	61
3.1. Recursos turísticos del CTRE.....	62
3.1.1. Atractivos naturales del CTRE.....	62
3.1.2. Atractivos del medio humano del CTRE.....	65
3.1.3. Recursos turísticos externos al CTRE.....	68
3.2. Estructura territorial del CTRE.....	70
3.2.1. Uso y valor del suelo en el CTRE.....	71
3.3. Factores técnicos del turismo en el CTRE.....	80
3.3.1. Infraestructura de hospedaje del CTRE.....	80
3.3.2. Servicios de alimentos, bebidas y diversiones del CTRE.....	88
3.3.3. Infraestructura de comunicaciones.....	90
3.4. Movimientos turísticos en el CTRE.....	97
3.4.1. Movimientos turísticos terrestres.....	97
3.4.2. Movimientos turísticos aéreos.....	99
3.4.3. Movimientos turísticos marítimos.....	100
3.5. Flujos de turistas al CTRE.....	102
Conclusiones	108
Fuentes de consulta	112

Índice de figuras

1.1. Organización territorial de la actividad turística.....	14
2.1. Situación geográfica del Corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada (CTRE).....	39
2.2. CTRE: relieve e hidrografía.....	42
2.3. CTRE: geología.....	43
2.4. Tijuana: climograma.....	45
2.5. Ensenada: climograma.....	45
2.6. CTRE: suelos.....	46
2.7. CTRE: uso de suelo y vegetación.....	49
2.8. Baja California: población por municipio, 2000.....	51
2.9. CTRE: distribución de la población total por localidad.....	52
2.10. Baja California: PEA por sectores económicos, 2000.....	54
2.11. Municipios Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada: distribución de la PEA por ramas o sectores de actividad, 2000.....	55
2.12. CTRE: PEA por sector económico y localidad, 2000.....	56
2.13. Baja California: sistema de ciudades, 2004.....	59
3.1. CTRE: atractivos turísticos.....	66
3.2. CTRE: uso de suelo, 2006.....	73
3.3. CTRE: valor del suelo, 2006.....	76
3.4. CTRE: unidades de hospedaje, 2000-2004.....	81
3.5. CTRE: capacidad hotelera por categoría, 2006.....	83
3.6. CTRE: hoteles según capacidad y categoría, 2006.....	84
3.7. CTRE: restaurantes de categoría turística, 2006.....	90
3.8. CTRE: vías de comunicación, 2006.....	92
3.9. Tijuana: cruces fronterizos por garita, 2005.....	97
3.10. CTRE: registro de vehículos en la carretera escénica, 2005.....	98
3.11. Puerto de Ensenada: arribo de pasajeros en crucero, 2000-2005	101
3.12. CTRE: escolaridad de los turistas encuestados, 2005.....	103
3.13. CTRE: ocupación de los turistas encuestados, 2005.....	103
3.14. CTRE: procedencia de los turistas encuestados, 2005.....	104
3.15. CTRE: medio de transporte que utilizaron los turistas encuestados, 2005.....	105
3.16. CTRE: tipo de hospedaje que utilizaron los turistas encuestados, 2005.....	105
3.17. CTRE: motivo principal de la visita de los encuestados, 2005.....	106
3.18. CTRE: lo que más les gustó a los turistas encuestados, 2005.....	106

Índice de cuadros

2.1. CTRE: distribución de la población por municipio, 2000.....	51
3.1. CTRE: unidades de hospedaje por categorías, 2006.....	82
3.2. CTRE: distribución porcentual de la ocupación por categoría hotelera, 2004.....	86
3.3. CTRE: catálogo de restaurantes de categoría turística, 2006.....	89
3.4. Aeropuerto de Tijuana: movimientos de pasajeros, 2005.....	100

Introducción

La elaboración de esta tesis fue posible, gracias a la beca de maestría otorgada por la Dirección General de Posgrado, UNAM, forma parte del proyecto Geografía del Turismo en México, vigente en el Instituto de Geografía, UNAM. El trabajo tiene la finalidad analizar, desde una perspectiva territorial, la organización de la actividad turística en el corredor turístico Tijuana-Rosarito-Ensenada (CTRE).

El turismo es una actividad humana compleja, eleva el consumo, desencadena y fomenta diversos servicios y nuevas actividades; en la actualidad, México ocupa un papel destacado como uno de los principales destinos turísticos a nivel mundial.

Por su parte, en el estado de Baja California el turismo tiene particularidades propias de su condición fronteriza que es necesario analizar, sobre todo las de la porción noroccidental, uno de los sitios que se ha posicionado como el cruce internacional más transitado del mundo. En esta parte de México se localiza el corredor costero formado por los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, el cual se extiende desde la delegación Playas de Tijuana hasta Punta Banda en Ensenada, en lo que se conoce como la *Costa Dorada* de Baja California.

La incidencia del turismo en esta región hace indispensable analizar las características de su funcionamiento, razón por la cual se ha utilizado la propuesta teórica-metodológica de la organización territorio, que sentará las bases para identificar los procesos turístico-territoriales de cada una de las porciones del CTRE, en tanto que el objetivo de esta investigación ha sido el analizar la diferenciación territorial del turismo en los sectores que conforman el CTRE.

En este sentido, la hipótesis de la presente investigación es que, la organización territorial de la actividad turística del CTRE se ha estructurado a partir de situaciones propias de Estados Unidos, que se evidencian en la dinámica territorial y que, no obstante, existe una diferenciación entre los espacios que conforman el corredor, generada por el tipo de demanda que manifiestan los grupos de paseantes.

Para dar cause a esta tesis, se alternó el trabajo de gabinete con el de campo; en una primera fase se recopilaron, revisaron y clasificaron los documentos y, en la siguiente parte, se realizó investigación de campo que incluyó visitas a instituciones relacionadas con la actividad turística, entrevistas a especialistas en el tema, y observación directa encaminada a identificar la estructura territorial turística del CTRE. Por último, se procesó e interpretó la información obtenida en ambas etapas.

El trabajo está conformado por tres capítulos: a) en el primero se abordan los aspectos conceptuales de la actividad turística, la Geografía del Turismo, los tipos y formas que adopta el espacio turístico, de acuerdo con su organización, así como el proceso histórico que ha experimentado lo que hoy día se conoce como el CTRE, b) en el segundo, se brinda el contexto geográfico del CTRE, tanto aspectos del medio natural, como de la población, así como de la dinámica urbana del estado y la posición de los asentamientos del corredor en el sistema de ciudades; c) en el tercer capítulo, se identifican los recursos turísticos naturales y culturales del CTRE, la estructura y dinámica territorial, así como los factores técnicos que posibilitan la actividad turística y como son utilizados por los turistas; d) finalmente, en la sección de conclusiones, se alude, entre otros aspectos, al acelerado proceso de urbanización de la zona costera del CTRE.

Capítulo 1. Organización territorial del turismo litoral

El turismo es una actividad humana compleja y puede ser considerada como una de las mayores atracciones contemporáneas; involucra un conjunto de relaciones, influencias, motivaciones, deseos y representaciones; eleva el consumo, desencadena y fomenta diversos servicios y nuevas actividades. En el presente capítulo se analiza, desde el punto de vista geográfico, dicha actividad; para ello ha sido dividido en cinco apartados: en el primero y segundo se abordan los aspectos conceptuales de la actividad turística y la Geografía del Turismo; en el tercero y cuarto se explican la organización territorial del turismo, los tipos y formas que puede adoptar el espacio turístico y, por último, se expone el contexto temporal que explica la actual organización del turismo en el corredor turístico Tijuana-Rosarito-Ensenada (CTRE).

1.1. Ocio, recreo, turista y turismo

Para comprender el fenómeno turístico es necesario definir el concepto de ocio o, también llamado, tiempo libre del que, enseguida, se hacen algunos señalamientos: se trata de un lapso temporal en donde el hombre dispone con libertad y a su conveniencia las actividades propias; es el periodo de tiempo sobrante después del trabajo, el sueño y los quehaceres domésticos, el cual brinda la oportunidad de descansar y recuperar las energías; garantiza la reproducción de la fuerza de trabajo, una vez que el límite natural -de la fatiga- ha sido alcanzado (Hiernaux, 1989; Callizo, 1991).

A la actividad que se realiza durante este "tiempo" se le denomina recreación; de este modo, el individuo puede elegir libremente aquello que desee hacer, aunque los escenarios físicos y, por lo tanto, los alcances territoriales, dependen de su propia duración y de las actividades que se emprendan. La idea básica del recreo es que la persona salga del círculo enajenante propio de su trabajo, lo cual se logra a través de la búsqueda de lugares que no estén sometidos a intensos circuitos mercantiles, en donde el viajero decida sus propias actividades y qué consumir (Vera, et. al. 1997; Coriolano, 1998).

El turismo es una forma de ocio, una modalidad de uso del tiempo libre que, al suponer un viaje, exige de infraestructura específica, de comercios, servicios y una organización técnica que soporte esos desplazamientos. Pero el ejercicio del turismo tiende a alejarse

de los planteamientos originales del recreo pues, al efectuarse fuera del domicilio del viajante por más de 24 horas, permite que el gran capital organice negocios que aprovechan tal circunstancia y, por lo tanto, el turista se convierte en una pieza del circuito mercantil, con necesidades estandarizadas y enajenantes, creadas a partir de una estructura y superestructura propias del sistema económico. Aunque en un principio el turismo formara parte de la recreación, de acuerdo con lo expuesto, en la actualidad se consideran actividades diferentes (López, 2001; Coriolano, Op. cit).

Antes de presentar el concepto de turismo, es necesario definir, qué es un **turista**. Para la Organización Mundial de Turismo (OMT), todas las personas que se desplazan fuera del sitio en el que viven son **viajeros**; a su vez, éstos se dividen en los que fueron registrados estadísticamente y cuyo nombre es **visitante** y los que no. Del primer grupo se tiene la subdivisión siguiente: A. Los que pasan al menos una noche en el lugar visitado, reciben el nombre de **turistas** y B. Los que pasan menos de 24 horas se les denomina **visitantes del día** o **excursionistas** (Fernández, 1985; SECTUR, 1999).

Para fines estadísticos, esta definición trata de encuadrar a los viajeros en alguna categoría que simplifica su identificación y, en teoría, permite diferenciar la conceptualización de "recreo" de la de "turismo" referida con anterioridad pero, en los hechos, es difícil distinguir a los turistas de quienes no lo son, por lo que se ha tratado de establecer varios criterios para su clasificación. El más usado y difundido a escala mundial es el tiempo; cuando alguien pasa más de 24 horas fuera de su domicilio y

pernocta en un alojamiento colectivo o privado del lugar que visita, se supone que demandará de toda una serie de bienes y servicios que llevarían a la conformación de la actividad turística y, en consecuencia, quienes viajan por menos de un día se involucran en una actividad recreativa. Sin embargo, esto no se cumple en todos los casos; habrá viajeros de menos de 24 horas que entren totalmente a un circuito de relaciones mercantiles y viceversa; por lo que asumir sólo el criterio del tiempo para interpretar esta actividad económica impide valorar este fenómeno en toda su magnitud (Gallegos y López, 2004; Coriolano, Op. cit; Jiménez, 2005)

Así, el análisis del turismo y la recreación, particularmente en espacios fronterizos, deben contemplarse otro tipo de factores para la identificación de los viajeros, tales como la incorporación de los visitantes -independientemente al tiempo de estancia- a un circuito de consumo típicamente turístico vinculado con el hospedaje (hoteles, moteles, posadas, pensiones, campamentos), los servicios de alimentación (restaurantes, bares), los de entretenimiento (áreas de recreación, parques, playas, clubes, pistas de esquí, estadios, autódromos, miradores, marinas, botes, casas de espectáculos, cinemas, teatros, centros comerciales) y servicios de apoyo (touroperadoras, agencias de viajes, transportes, puestos de información, arrendadoras de inmuebles y automóviles, comercios, tiendas de artesanías y regalos, casas de cambio, bancos, centros de convenciones y exposiciones, cultos y representaciones diplomáticas) (López y Sánchez, 2003; Bringas, 1995; Castrogiovanni, 2001; Coriolano, Op. cit).

En las actividades turísticas involucradas a un consumo tan amplio, sería muy difícil determinar cuales son los “negocios” vinculados al ejercicio de estas actividades, sin embargo, lo que define al turista en primera instancia es su involucramiento a los negocios señalados líneas arriba, los cuales varían de acuerdo con el contexto de cada lugar. Pero el tiempo de estancia ocupa un segundo plano. De acuerdo con lo señalado no existe una descripción universalmente aceptada de lo que es el turismo. Esta ha sido una de las dificultades más significativas para lograr visualizar y entender con claridad los perfiles del fenómeno y la manera de abordarlo (Jiménez, Op. cit.).

Finalmente, la definición más aceptada mundialmente es la de la OMT (2000), que señala al turismo como el conjunto de actividades de producción y consumo derivadas de los desplazamientos que individuos realizan en un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, en el que la persona permanece fuera de su domicilio habitual y cuyas causas son ajenas al lucro, tales como el recreo, los negocios, la salud o la participación en una reunión profesional, deportiva o religiosa (Coriolano, Op. cit; Callizo, Op. cit; García, 1970; Pérez, Rodríguez y Rubio, 2003).

1.2. Geografía del Turismo

Como pocas actividades humanas, el turismo, al depender directamente de espacios concretos para su funcionamiento, mantiene una relación muy estrecha con el territorio de inserción, en donde incentiva migraciones temporales de visitantes, definitivas de

trabajadores y de prestadores de servicios e incluso, puede redireccionar súbitamente el flujo de capitales. Es también importante señalar que el turismo determina la transformación espacial inducida por los equipamientos de ocio; se apropia de formas de uso de suelo específicas que, a su vez, modifican los patrones de ocupación y servicios urbanos; eleva el valor del suelo y genera "cierto patrón de ordenamiento del territorio", tanto en sus dimensiones macroregionales (internacional-nacional) como en las microregionales (local-urbano); modifica el paisaje existente y origina nuevas formas de organización espacial. En suma, se trata de una actividad que implica una fuerte estructuración y reestructuración del espacio, lo que provoca que el territorio se entienda como imagen y producto de destino, el cual está organizado para satisfacer la demanda turística (Coriolano, Op. cit.; Hiernaux, Op. cit.; Vera, Op. cit.).

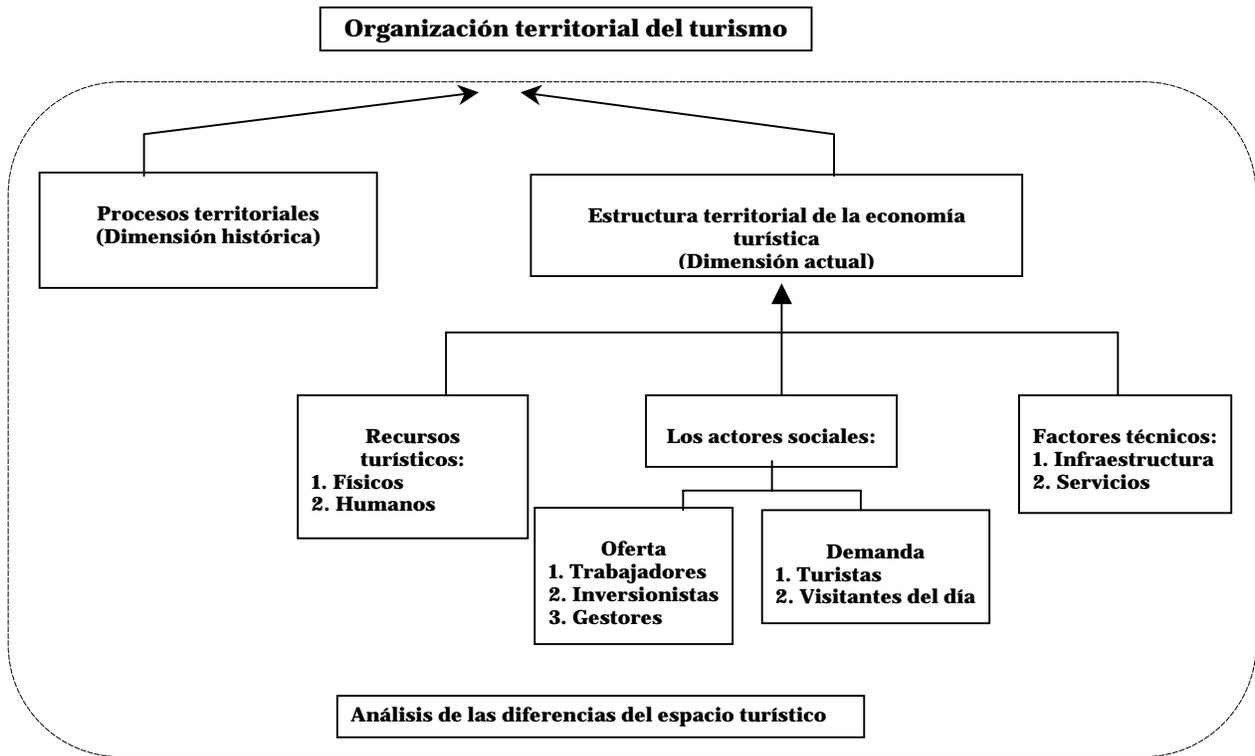
En virtud que el turismo implica el desplazamiento en un territorio, se puede aseverar que esta actividad es espacio-movimiento, de cuya relación se pueden señalar tres compuestos básicos: A. Las características funcionales de las áreas de dispersión (emisoras), B. Las formas, distancias y medios del flujo o viaje turístico en las áreas de desplazamiento y C. La morfología de las áreas de atracción (receptoras). Pero son éstas últimas en las que se manifiesta materialmente y con más claridad, la incidencia de las actividades turísticas en el espacio, la reformulación de los sitios anteriormente ocupados o se crean nuevos; en este sentido, la relación del turismo con el territorio desemboca inevitablemente en su abordaje por la Geografía (Vera, Op. cit.; Rodríguez, 1999; Lozato, 1990).

El turismo crea, transforma o beneficia diferencialmente espacios que en apariencia podrían no tener valor¹, consecuentemente, es considerado como un factor de transformación del paisaje físico y cultural; el estudio de estos aspectos han pasado progresivamente de un tratamiento descriptivo a otro explicativo y tiene como objetos de estudio, el análisis de las causas geográficas del turismo y de los efectos provocados por el mismo. Así, la Geografía del Turismo es el estudio de las relaciones entre el espacio y las actividades turísticas, donde el espacio no es sólo contemplado, es ordenado (remodelado, reestructurado) e incluso consumido. Asimismo, explora el fenómeno en aquellos territorios con los que el turismo mantiene vínculos, lo que presupone entender, desde el origen de los flujos de visitantes hasta el impacto que causa la actividad en la región donde se inserta, en un contexto espacio-temporal determinado (Lozato, Op. cit.; Coriolano, Op. cit.; López, Op. cit; Callizo, Op. cit.)

1.3. Organización territorial del turismo

Las regularidades que rigen la presencia del turismo en el territorio, descansan sobre principios de racionalidad económica. En ese sentido, en el presente trabajo se tratará de interpretar tales regularidades a partir de la propuesta de organización del territorio de Kostrowicki (1986) (Figura 1.1).

Figura 1.1. Organización territorial de la actividad turística



Fuente: elaboración propia con base en (López, 2001).

El concepto de organización territorial es el eje de esta investigación, pues brinda elementos teórico-metodológicos para el estudio de fenómenos geográfico-económicos. Las estructuras y procesos espaciales combinados forman la organización territorial; ésta, de acuerdo con Kostrowicki (*Ibidem*), interpreta la forma en que las sociedades disponen su actividad económica en el territorio. Los procesos territoriales suponen la comprensión de los cambios que ha sufrido la conformación del territorio y las

estructuras son los elementos físicos y humanos (estáticos y dinámicos) que posibilitan la actividad económica (Hiernaux, Op. cit.; López, Op. cit.).

Para entender la organización territorial de la economía turística es necesario hacer un análisis de las particularidades de los espacios que concentran el fenómeno turístico, a través de los componentes de la estructura territorial: 1. La distribución y densidad de los recursos turísticos físicos y humanos que determinan los patrones de ocupación, 2. Los actores humanos, tanto los turistas (demandantes de los servicios turísticos) como los trabajadores empleados en el sector y los inversionistas y gestores que idean el sistema o las estrategias de promoción de la actividad y, 3. Los factores técnicos que comprenden la infraestructura y los servicios del destino turístico, que facilitan el movimiento de bienes, personas e información entre las zonas emisoras y receptoras (Lozato, Op. cit.; Vera, Op. cit.).

Los procesos territoriales o dimensión histórica, permiten entender la complejidad evolutiva que ha llevado a la de la disposición del espacio en función de una actividad económica como el turismo.

Como ya fue señalado, la estructura territorial del turismo está dada por los recursos turísticos, los actores humanos y los factores técnicos; a continuación se explica cada uno de estos factores, con la finalidad de comprender la complejidad de la organización territorial de la actividad turística:

1. Los **recursos turísticos** son factores de atracción que promueven los movimientos de personas con finalidades turísticas; son elementos capaces de motivar a los viajeros la estancia en un territorio determinado y la base sobre la cual se fundamenta la actividad turística. Se distinguen los recursos naturales, de equipamientos y eventos creados con objeto de sostener al turismo y pueden, entre otras, comprender las siguientes categorías: paisajes, sitios naturales, manifestaciones culturales, monumentos, folkore, ciudades, acontecimientos programados, realizaciones técnicas, científicas o artísticas. Finalmente, conviene señalar que éstos son el pretexto para la generación de servicios y productos específicos conducentes de a la satisfacción de las necesidades de los turistas (Marchena, 1999; Aznar, 2003; Vera, Op. cit.).

2. **Actores sociales.** Con la inducción del turismo se fomenta, inevitablemente, el incremento de población y la demanda-oferta de la fuerza de trabajo en las comunidades receptoras; éstas tienen protagonismo en la implantación, concentración, y distribución de la planta turística en determinados territorios. La concentración espacio-temporal y el comportamiento de la actividad turística, influyen en el número y calificación de los trabajadores ocupados en empleos directos, indirectos o inducidos, asimismo, en los estados avanzados de los espacios turísticos se desencadena una creciente oferta de empleo asociada con movimientos migratorios complejos que repercuten en el nivel de crecimiento demográfico. Los gestores se encargan de la

elaboración, impulso y regularización de planes, programas y proyectos para la actividad turística; incentivan o limitan el desarrollo de nuevos productos, del avance de la oferta actual, y de la eficiencia y calidad en la prestación de los servicios. Con esto, los inversionistas se encargan de la adaptación de la oferta a las nuevas exigencias de la demanda, para mantener el principio de la competitividad mediante la creación de nuevos productos, itinerarios y nuevos elementos de oferta complementaria para los turistas que tienen el poder de elección y que son los que demandan los servicios (Pérez, Op. cit.; Vera, et. al. Op. cit.; Rodríguez 1999).

3. Los **factores técnicos** hacen referencia a la infraestructura y los servicios generados o utilizados por el turismo; comprenden, básicamente, a las comunicaciones, los transportes y el equipamiento del destino turístico y permiten que el turista satisfaga sus necesidades y pueda realizar de manera conveniente su estancia y traslado a los sitios que contienen los recursos turísticos. Según Aznar (Op. cit.), existen dos tipos de oferta turística: A. La básica comprende los alojamientos para el uso de los turistas y está compuesta por apartamentos, hoteles, moteles, posadas, pensiones y campamentos y B. La complementaria, que está compuesta por todas aquellas instalaciones creadas para desarrollar actividades de naturaleza básicamente turística y que incluyen, tanto empresas o instalaciones ajenas a los alojamientos como las de apoyo a éstos. La oferta turística complementaria también ha sido clasificada en primaria y específica:

- La oferta primaria hace referencia a aquellas empresas o instalaciones que comparten su uso turístico con otro; adquieren ese carácter, más por su ubicación que por ellas mismas e incluyen bares, restaurantes, cafeterías y agencias de viaje. Se caracterizan por una distribución heterogénea e irregular y varían su carácter turístico según lugares y categorías.
- La oferta específica incorpora a empresas e instalaciones cuyo carácter turístico es innegable y que además son las que le dan sentido a un tipo de turismo especializado. Atrae a segmentos de demanda de un poder adquisitivo elevado y, actúa frente a la estacionalidad y mejora de la competitividad del sector, al diversificar la oferta.

Por último, la estructura espacial que genera la materialización de las funciones turísticas es el reflejo de las múltiples actividades que se realizan, donde la densidad y escala son variables fundamentales para entender las formas de articulación del turismo en el espacio (Marchena, Op. cit.).

1.4. Espacio turístico y sus clasificaciones

El espacio turístico es la consecuencia de la presencia y distribución territorial de los recursos turísticos; sus elementos básicos son: oferta turística, demanda, servicios, transportes, infraestructura, poder de decisión e información, sistema de promoción y

de comercialización; estos aspectos se encuentran en acción e interacción recíprocas y no pueden ser comprendidos aisladamente. La delimitación de un espacio turístico se hace al reconocer su expresión fisonómica y el peso o la fuerza que el turismo ejerce en la producción del espacio (Boullón, 1990; Rodríguez, Op. cit.). Consecuentemente, la Geografía pretende captar la dinámica del espacio turístico mediante la identificación y abordaje de los procesos sociales que lo engendran y que según Rodríguez (*Ibidem*), se plasman en la forma, función, proceso y estructura del propio espacio, aspectos que se describen a continuación:

- La *forma* refiere al aspecto visible, al paisaje, que es “encajado” en el campo visual del observador y que es percibido por el ser humano simultáneamente por medio de todos los sentidos. La lectura del paisaje es importante en los estudios de la Geografía del Turismo, toda vez que en sí es un recurso turístico. El estudio de la forma pretende expresar la fisonomía del espacio, la forma en el arreglo de los objetos, o sea, el patrón espacial.
- Para el estudio de la *función* se propone la desagregación del espacio turístico en sus elementos: oferta, demanda, transporte, servicios, infraestructura básica, poder de decisión y de información, sistemas de producción y de comercialización; mediante un análisis combinado se intenta captar la participación de cada uno en la totalidad espacial, sin dejar de lado el contexto espacio-temporal específico.

- En la categoría de *estructura* se pretende expresar la acción e interacción recíprocas de los elementos físicos y humanos, enfocados a la mutua dependencia entre las partes del todo y cuyo resultado es la funcionalidad espacial.
- El estudio del *proceso* espacial corresponde con una categoría de análisis histórica, con el objeto de investigar la evolución de la estructura. Trata de captar el dinamismo del espacio que puede presentar fases de estabilidad, de reformulación parcial, de completa transformación o producción de nuevos espacios.

Del espacio contemplado al consumido, se dan una variedad de tipos y formas de sitios turísticos que se clasifican geográficamente según el grado de intensidad y de especialización. De acuerdo con la dinámica y ocupación territorial, existen tipos de espacios turísticos compartidos o que conviven con otras actividades, cuya complementariedad es indispensable para la producción y consumo turísticos; básicamente se pueden identificar cuatro agrupaciones: urbano-metropolitano, litoral, rural, y ecoturismo, como en seguida se señalan (Vera, et. al. Op. cit.; Lozato, Op. cit.):

1. En el **turismo urbano** la ciudad es uno de los elementos geográficos que se ha convertido en un entorno privilegiado para el ocio y el turismo; cualquier ciudad tiene,

en mayor o menor grado, una función turística. En la ciudad, la densidad y complejidad de sus atractivos conducen a prácticas muy diversas, tales como las culturales (basadas en la visita –recreativa o didáctica- a monumentos, iglesias, museos y exposiciones; en la inmersión en los centros históricos, la actividad cultural y la atmósfera de la ciudad), las recreativas (compras, entretenimiento, gastronomía, asistencia a festivales, eventos y manifestaciones artísticas o la vida nocturna) o profesionales (congresos, coloquios, seminarios, ferias, exposiciones, reuniones, visitas a clientes y estancias de formación) (Alonso, 2002).

2. El **turismo litoral** se desarrolla en sitios ubicados en la línea de costa, cuyo poder de atracción consiste en el aprovechamiento de los recursos naturales y el uso de los servicios existentes vinculados con este escenario costero; se sustenta en recursos físicos y culturales que, tradicionalmente, han formado parte del patrimonio nacional como el mar, la fauna y las playas. Es la forma más común y diferencial del espacio turístico que genera la mayor parte de movimientos turísticos internacionales, de tal manera que el litoral es el principal espacio de destino en muchos países (Ozuna, 2002; López, Op. cit.).

3. **Turismo rural** es la actividad turística desarrollada en el medio rural y cuya motivación principal es la búsqueda de atractivos asociados con la recreación, el paisaje, la cultura tradicional y la huida de la masificación. La oferta turística rural se basa en el conjunto de alojamientos, instalaciones, estructuras de ocio, recursos naturales y

arquitectónicos existentes en las zonas de economía predominantemente agraria (Vera, Op. cit.).

4. El **ecoturismo** se basa en aquellas actividades turísticas con un contacto más o menos directo con el medio natural y que se realizan ampliamente en parques naturales y áreas que han sido declaradas protegidas, con el objetivo de garantizar la preservación o conservación de alguno o varios componentes geográficos; se ha reconocido, en la actualidad, una creciente demanda de áreas naturales poco alteradas, con la finalidad de fomentar la recreación y la educación en temas ambientales. El turista viaja a estas áreas naturales relativamente vírgenes con el objeto específico disfrutar del trayecto, de admirar sus plantas y animales, así como los rasgos culturales del pasado y del presente de dichas zonas (*Ibidem*).

En el caso de la República Mexicana, la gran extensión de su territorio, su ubicación geográfica, la diversidad de su medio físico y social, y el hecho de tener costas en dos océanos, son elementos que permiten la presencia de todos los espacios turísticos mencionados. Con base en el número de turistas que asisten a los sitios turísticos de México, es posible asumir que los elementos del espacio geográfico más contemplados y/o consumidos son: los litorales tropicales o del desierto, que ofrecen escenarios idóneos para la práctica de distintas actividades, desde su utilización como balnearios hasta el ejercicio de deportes acuáticos-superficiales y subacuáticos; las ciudades coloniales de México, herencia de un pasado minero, agropecuario o administrativo

ejercen una atracción particular; los sitios arqueológicos, evidencian la vida cultural y económica de los pueblos que habitaban este país antes de la llegada de los españoles; por su parte, las ciudades fronterizas, han asociado su actividad turística con las leyes prohibitivas respecto del alcohol y otros estupefacientes en Estados Unidos, en el decenio de los treinta; en la dinámica turística de la frontera norte de México, el crecimiento de la industria maquiladora y el consecuente aumento de la actividad comercial y de servicios son aspectos que explican la atracción de nuevos tipos de visitantes en estas ciudades (*Ibidem*).

Con la intención de reconocer el tipo de espacio en que se desarrolla la actividad turística en el extremo noroeste de México, a continuación se hace un somero análisis de las diversas configuraciones del turismo. De acuerdo con los elementos que integran a los espacios turísticos, tales como sus características físicas y la superficie que abarcan, Boullón (Op. cit.) los agrupó, según las formas generales que adoptan, en las siguientes categorías:

- Los superficiales (ortogonales)
 - Zonas
 - Áreas
 - Complejos
 - Núcleos
 - Conjuntos
 - Centros de distribución

- Puntuales
 - Centros de escala
 - Centros de estadía
 - Unidades

- Longitudinales
 - Corredores de traslado
 - Corredores de estadía

En relación con las formas ortogonales, la *zona turística* es la unidad mayor de análisis y de estructuración del espacio turístico; su superficie depende de la extensión total de cada país y de la forma de distribución de los atractivos turísticos; debe contar con un mínimo de diez atractivos próximos. Las *áreas turísticas* son las partes en las que se puede dividir una zona y, por lo tanto, su superficie y el número de atractivos que contiene es menor que las zonas. Ambas zonas deben estar dotadas con equipamientos, servicios turísticos, infraestructura de transporte y de comunicación que relacionen los principales elementos que la integran.

Los *complejos turísticos* son agrupaciones de menor extensión a las de las zonas, dependen de la existencia de atractivos de la más alta jerarquía, cuya visita consume una permanencia de tres días o más; se les puede considerar una derivación de los

centros turísticos de distribución pues, con base en un conglomerado urbano, los turistas se desplazan en su radio de influencia y regresan a dormir a dichos centros. La totalidad de los servicios de alojamiento debe ubicarse en el núcleo, pero servicios específicos como el de alimentación, comercios turísticos, servicios de guías, así como ciertas instalaciones específicas (estacionamientos, senderos, miradores y servicios sanitarios) deben estar ubicados próximos a los atractivos turísticos.

Los *núcleos turísticos* son aquellas agrupaciones menores a diez atractivos de cualquier jerarquía y categoría, que están aislados en el territorio y, por lo tanto, tienen un funcionamiento turístico rudimentario; cuando cambian de situación y se les dota de caminos que los conecta con la red de carreteras, su dinámica y contexto espacial se transforma y se convierten en un nuevo elemento: los *conjuntos turísticos*.

En cuanto a las formas puntuales, existen los *centros de estadía* y los *de escala*; los centros de estadía se basan en la explotación de un único atractivo central, como sucede en las playas o centros invernales, en donde el tiempo de estancia es prolongado; los turistas regresan todos los días al mismo atractivo a practicar su deporte o actividades preferidas, por lo tanto estos centros requieren de un equipo de esparcimiento mucho más diversificado, para ofrecer alternativas distintas durante todo el tiempo de permanencia.

Los *centros de escala* coinciden, en su localización, con los nudos de las redes de transporte y con las etapas intermedias de los recorridos de larga distancia entre un mercado emisor y uno receptor. Los nodos de transporte pueden ser lugares del cambio del sistema de transporte, en línea o tipo; los visitantes no permanecen en estos centros más de una noche; es común que los turistas se detengan a comer, a abastecerse de gasolina o a realizar alguna reparación ligera en su automóvil sin llegar a pernoctar. La mayor parte de los centros de escala carecen de atractivos, porque su función es la de servir a los pasajeros en una etapa intermedia del viaje.

Las unidades turísticas, aunque son concentraciones menores de equipamiento turístico, su función consiste en explotar intensivamente uno o varios atractivos situados uno junto a otro o uno dentro del otro. Es un tipo de turismo selectivo en donde se ejerce una sola actividad y las personas tienen estancias prolongadas; los negocios turísticos de estas unidades, en general constan de servicios de alojamiento y alimentación, complementados por algunos de esparcimiento ubicados dentro de los hoteles y tienen el aspecto de pequeñas aldeas.

A las formas longitudinales del espacio turístico se les denomina *corredores*; la dimensión física de un corredor es alargada y su radio de acción se identifica mediante calcular la franja visual y el desvío a los atractivos². Son los canales de enlace entre los puertos de entrada y las plazas emisoras de turistas, funcionan como elemento

estructurador de la actividad turística y, según su función, pueden ser de traslado o de estadia.

Los *corredores de traslado* están constituidos por la red de carreteras y caminos de un país a través de los cuales se desplazan los flujos turísticos para cumplir con sus itinerarios. Por su función estratégica para el desarrollo del turismo con base en las vías carreteras, parte del equipamiento turístico debe ubicarse en los corredores de traslado; este equipamiento consiste fundamentalmente, en gasolineras, llanteras, servicios de mecánica ligera para los automóviles, estacionamientos, así como hoteles, lugares para comer, comprar artesanías o productos regionales.

Los *corredores turísticos de estadia* son una combinación de un centro con un corredor. Son superficies elongadas por lo general y paralelas a las costas de mares, ríos o lagos, que tienen un ancho que no supera en sus partes más extensas los cinco kilómetros; el largo es indeterminado porque dependen de la longitud de las playas, de las costas, de los lagos o de la ribera de los ríos, así como de fase de expansión en la que se encuentra el corredor turístico.

Lo que distingue a un corredor de estadia de uno de traslado es la forma en la disposición de sus atractivos, la forma del asentamiento de la planta turística y su función. La localización de la planta turística en un corredor adopta perfiles particulares:

A. Se urbaniza en forma de una ciudad lineal para lograr el acceso frontal a las áreas de

interés y B. La distribución de sus servicios se da en una franja entre el camino principal y la costa, donde se asientan los negocios de alojamiento, hoteles, moteles, *camping*, etc.

También existen las concentraciones escalonadas que responden a una distribución de los atractivos, donde existen cortas distancias entre sí; esta particular disposición aparece con frecuencia en las costas, cuando una serie de playas se suceden; aunque el atractivo se extiende en forma continua a lo largo de muchos kilómetros, los asentamientos turísticos se escalonan; sin embargo, se trata de una forma de desarrollo que puede llegar a convertirse en una ciudad lineal.

El conocimiento de la organización territorial de la actividad turística permite avanzar en el conocimiento integral de esta actividad, ya que convergen en ella los procesos y estructuras analizados que dan una visión integrada del espacio turístico. Es desde esta perspectiva metodológica que se analiza, a continuación, la transformación histórica del turismo en los ámbitos nacional y local del extremo noroeste de México.

1.5. Evolución de la actividad turística en México y del extremo noroeste de México

Históricamente, el ser humano se ha desplazado por el territorio con motivos de ocio; sin embargo, el turismo masivo se consolidó a mediados del siglo XX, posterior a la Segunda Guerra Mundial. El mejoramiento de las condiciones de vida de la población, tanto en el incremento de su tiempo libre como en su capacidad adquisitiva, así como la

revolución de los transportes terrestre, marítimo y aéreo, redundaron en el desarrollo de la actividad turística; en particular, el desarrollo del transporte aéreo fue un factor de primer orden que permitió que el turismo se convirtiera en un fenómeno de masas y, consecuentemente, con una creciente importancia político-económica. Otro elemento importante en el proceso funcional del turismo fue la internacionalización de las cadenas hoteleras (Jiménez, 1993; Lozato, Op. cit.; Vera, et. al. Op. cit.).

En lo que se refiere a México, desde 1926 se incorporó el término turista en la legislación mexicana, referido a las personas extranjeras que visitaban el país por distracción o recreo, en un período no mayor a seis meses; éstas, debían portar su tarjeta de identificación sellada por las autoridades. Dos años después, se formó la Comisión Pro Turismo que, junto con la iniciativa privada, se dedicaron a fomentar y a promocionar a México como un destino turístico. La importancia que adquirió esta actividad fue determinante para que, en 1933, dentro de la Secretaría de Economía Nacional, se formara el Departamento de Turismo, cuyas funciones fueron coordinar y vigilar las actividades estatales y privadas en el fomento a este sector económico (Jiménez, *Ibidem*).

Para México, los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial fueron decisivos en su política turística; en ese tiempo, Estados Unidos inició la normalización de su economía y desplazó la competitividad que había adquirido la incipiente industria mexicana; nuestro país trató de fortalecer el sector secundario a través de inversiones que serían apoyadas

con dinero obtenido de divisas generadas por la actividad turística. En este sentido, Jiménez (Op. cit.) sugiere que, dada la precaria situación de la industria nacional y su necesidad de realizar crecientes volúmenes de importaciones de bienes de capital y otros insumos, el gobierno mexicano vio en el turismo una fuente de financiamiento que equilibraría la salida de divisas por concepto de importación.

Al iniciar el decenio de los cincuenta, se mantuvo la misma concepción económica del turismo, se promulgó la primera Ley Federal del Turismo y se creó la Dirección General de Turismo. En el año de 1958 se formó el Departamento de Turismo, cuando esta actividad adquirió de manera gradual una mayor importancia así como un perfil masivo. Las primeras inversiones estatales se centraron en la creación de infraestructura aeroportuaria, otorgamiento de créditos para la construcción de hoteles, la recuperación del patrimonio histórico y su divulgación (García, 1979).

En los años sesenta se inició la planeación de los grandes centros turísticos orientados a satisfacer la demanda extranjera y a competir en el mercado internacional. Así, la necesidad gubernamental de darle un cuerpo orgánico y planificado a la actividad turística llevó, en 1962, a la redacción del primer Plan Nacional de Turismo. Con la finalidad de incentivar las inversiones extranjeras en el sector, sin contravenir la norma constitucional que prohibía y prohíbe a los extranjeros adquirir propiedades en la zona costera y fronteriza, el gobierno federal creó, pocos años después, el instrumento jurídico del fideicomiso (Cabral, 1998).

En 1974, se creó el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y, desde ese año a la fecha, ha asesorado y financiado varios programas turísticos, mediante el otorgamiento de créditos destinados a la construcción de infraestructura y servicios turísticos, principalmente hoteles (Jiménez, Op. cit.).

Desde finales del siglo XX a la fecha, a través de diversos Planes de Desarrollo, se ha impulsado el crecimiento y diversificación de la planta turística en México, con espacios nuevos y especializados con mayor valor agregado. Además, con las recurrentes crisis económicas que vive México, el turismo se percibe aún como el sector que impulsará el desarrollo económico regional. En los últimos años, bajo los procesos de la globalización y neoliberalismo, el turismo es el sector que mayor inversión extranjera capta (Ibíd.).

En relación con el extremo noroeste de México, a finales del siglo XIX se promulgó la Ley de Colonización en Baja California, que otorgaba concesiones sobre terrenos baldíos a personas o empresas de capital extranjero para su urbanización, esto con el fin de impulsar el crecimiento poblacional de la región comprendida entre Tijuana y Ensenada. Así, esta zona estuvo, durante varios decenios del siglo XX, sujeta a los vaivenes de la economía estadounidense; en esta relación de dependencia, el turismo ha sido uno de los ejes principales de la dinámica económica y social de la región (Bringas, 1999; Gasca, 2000).

El auge económico del CTRE se desencadenó durante el periodo de la Ley Seca en Estados Unidos (1920-1933), debido a la presencia de negocios ligados a la diversión en las ciudades de Tijuana y Ensenada, situación que impulsó el incremento del aforo turístico local. Inicialmente los visitantes no eran atraídos por la existencia de playas sino por la existencia de negocios en donde se expendían bienes y se ofrecían servicios ya prohibidos en los Estados Unidos, tales como casinos, juegos de azar, apuestas y carreras de caballos, venta de alcohol, etc. Con las mejoras en la infraestructura urbana y de comunicación entre ciudades y el hecho de que el gobierno federal autorizara los juegos de azar, el CTRE reafirmó su papel como región receptora de grandes flujos de turistas, en 1924 Rosarito se sumó al corredor ya existente, con la construcción de su primer complejo turístico (Bringas, Op. cit.; INEGI, 2000).

La crisis estadounidense de 1929 afectó la dinámica económica señalada con anterioridad; los cruces fronterizos disminuyeron y esto se reflejó en el comercio y el turismo. La situación empeoró cuando, en 1933, el gobierno estadounidense derogó la Ley Seca y se volvió a legalizar la venta de licor en su territorio. Aunado a esto, la decisión del gobierno mexicano de cerrar en 1935, los bares, las cantinas, las casas de apuestas y las licorerías, llevó a una disminución de afluencia turística y desempleo para la población de Tijuana y, en menor medida, Ensenada. Para mitigar los efectos de la crisis que produjeron estos eventos en 1933, se implementó en Tijuana y Ensenada la política de perímetros libres, que concedía tarifas diferenciales en la importación de mercancías, lo que condujo a la afluencia de personas y mercancías. Además, en 1935,

la construcción de la carretera libre, que unió ambas ciudades, logró una mayor comunicación e integración económica de la región (Jiménez, Op. cit.; Gasca, Op. cit.; Ceballos, 2001).

Durante la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos puso en práctica su programa de "braceros", que ofrecía contratos a los mexicanos en los campos agrícolas. Esto provocó un desplazamiento importante de personas hacia el vecino país del norte en busca de trabajo, pero cuando, en 1964, culminó el programa, se produjo un incremento de población en lo que ahora son las ciudades que conforman el CTRE. Esta movilización de personas se favoreció con la inauguración de la ruta de ferrocarril Sonora-Baja California (Bringas, 1995; Gasca, Op. cit.; Ceballos, *Ibidem*).

En el decenio de los cincuenta, debido a la gran importancia turística que las ciudades fronterizas adquirieron, el gobierno federal apoyó su crecimiento a través de la construcción de carreteras que ligarían las principales ciudades, para el decenio de los sesenta fue concluida la carretera de cuota número 1 (escénica Tijuana-Ensenada), que posibilitó un mayor poblamiento e integración del CTRE, al comunicar los diferentes poblados situados a lo largo de la costa y, con ello se "descubre" el potencial turístico regional, lo que influyó en el cambio de uso del suelo. También, se abrieron nuevas rutas aéreas como las de México-Tijuana y Acapulco-Tijuana, que enlazaron de la zona con el resto del país (Bringas, 1993; Jiménez, Op. cit.).

Con las nuevas carreteras y cambios en el uso de suelo, en la década de los sesenta, se desencadenaron obras de infraestructura en materia de dotación de servicios; esto permitió la expansión de la ciudad de Tijuana hacia el sur y, junto con ello, en 1970 surgieron y se extendieron algunos campos turísticos. La actividad turística en el CTRE se llegó a convertir en un elemento fundamental para el crecimiento económico del estado de Baja California y consecuentemente, la administración estatal se ocupó de la seguridad de los visitantes, de modo que en 1977 la Procuraduría de la Defensa se encargó de dar seguimiento a las quejas de los turistas, sobre todo aquellas relacionadas con los abusos de los servidores; con ello la afluencia a las ciudades del corredor se incrementó (Bringas, 1995).

Es en los ochenta, con la creación de complejos turísticos alrededor de Rosarito, la localidad se erigió como un centro urbano de primer orden, lo que se reflejó en la cobertura de las necesidades básicas de la población de varias localidades costeras no muy cercanas. La dotación de parte de la infraestructura en los centros turísticos dependió de prestadores de servicios y no del gobierno del estado; así, surgieron las inmobiliarias y comenzó la especulación del suelo costero, de modo que la población rural tradicional no tuvo suficientes recursos para invertir en sus tierras y enfrentar la segregación de que fue objeto (Bringas, 1999).

En el último decenio del siglo pasado, el gobierno federal mexicano promovió intensamente la atracción de turistas extranjeros a la frontera norte. Durante este

tiempo, el Programa Nacional de Turismo, en apoyo a las ciudades fronterizas y sus alrededores, propuso adecuar la oferta, mejorar la imagen urbana e incrementar la estancia y el gasto de los visitantes; las estrategias fueron: impulsar el turismo carretero y cinegético, agilizar los trámites aduanales, desarrollar e incrementar la planta turística, permitir la entrada de vuelos *charter* y la internación de autobuses de pasajeros y de embarcaciones estadounidenses (Jiménez, Op. cit.).

En los últimos años, el turismo ha reafirmado su papel central en la economía de Baja California; una muestra clara de ello es la elaboración del Programa Regional de desarrollo urbano, turístico y ecológico del corredor costero Tijuana-Ensenada. Además, la localidad de Rosarito, perteneciente al municipio de Tijuana hasta 1995, fue constituida como la cabecera de un nuevo ayuntamiento gracias al propio crecimiento físico de la infraestructura turística irradiada a partir de Tijuana y Ensenada, y a tener autosuficiencia económica derivada, en gran parte, de los ingresos generados por la actividad turística (Propin, Sánchez y López., 1997; Bringas, 1999).

En la actualidad un sector de la ciudad de Tijuana, junto con Rosarito y Ensenada, han mostrado un crecimiento extraordinario evidente incluso en el ámbito turístico nacional; su corredor costero, perteneciente a la *Costa Dorada* de Baja California, recibe al menos 25 millones de personas procedentes, en su mayor parte, de Estados Unidos (Propin Sánchez y López, Op. cit. COTUCO, 2002).

¹ El valor turístico se define como el conjunto de deseos, gustos y preferencias que un turista le atribuye a un viaje u objeto. Está basado en cómo los viajeros perciben un paisaje según su bagaje cultural, ya que cada uno ordena de manera diferente los elementos que componen el espacio turístico (Lemos, 2001).

² Dentro del radio de acción de un corredor los turistas deben contar con los servicios de comunicación para desplazarse con facilidad entre los puntos de interés, que no deben estar muy distantes entre sí. Además, debe existir armonía estética causada por los usos de suelo y el tipo de equipamiento turístico.

Capítulo 2. Contexto geográfico del corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada (CTRE)

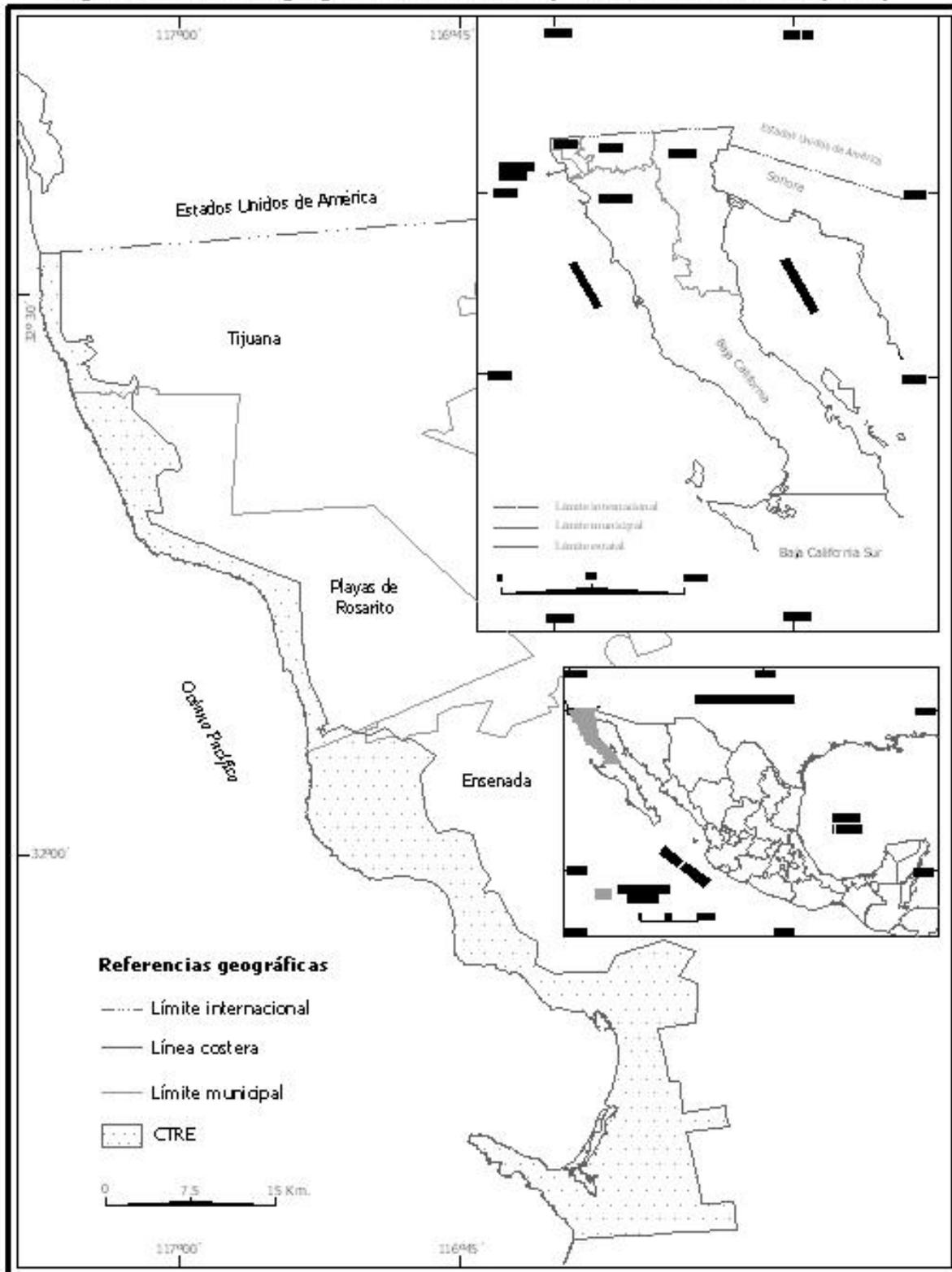
En el presente capítulo se considera que el turismo se soporta en las peculiaridades regionales y en la valoración social de sus componentes geográficos, por lo que se asume que no es posible interpretar la realidad de la actividad turística de un lugar, sin revisar el contexto geográfico que soporta la actual organización del turismo en el CTRE, en el primer apartado se delimita la zona de estudio, en el segundo el contexto geográfico mediante los componentes del medio físico y social que sustentan el CTRE, después, se trata la conformación de los sistemas urbano-regional de Baja California así como la posición de los asentamientos del corredor en el sistema estatal de ciudades.

2.1. Ubicación y delimitación del CTRE

El estado de Baja California se localiza al noroeste de la República Mexicana, ocupa la porción norte de la península del mismo nombre, limita al norte con Estados Unidos, al este con Sonora y el Golfo de California, al sur con Baja California Sur y al oeste con el Océano Pacífico. Baja California se conforma por cinco municipios: Mexicali, Tijuana, Tecate, Ensenada y Playas de Rosarito (Figura 2.1).

Es en el extremo noroccidental del estado donde se emplaza el CTRE; de acuerdo con la propuesta Boullón (1990), correspondería con un corredor turístico de estadía, cuyas características ya fueron referidas en el capítulo anterior. Esta superficie alargada se extiende en forma continua a lo largo de 140 kilómetros de litoral, desde el fraccionamiento Playas de Tijuana hasta la región de Punta Banda-La Bufadora, Ensenada; tiene un ancho de aproximadamente dos kilómetros tierra adentro que, en algunas zonas, se prolonga hasta los diez kilómetros y abarca una superficie de 613.15 km². Así, comprende la porción costera de los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y parte de Ensenada, en la llamada *Costa Dorada* de Baja California. Asimismo, al CTRE corresponde una porción marina con una anchura aproximada de seis kilómetros (tres millas náuticas) con respecto al litoral (Gobierno del Estado de Baja California, 1995; Bringas, 1999; COCOTREN, 2001; figura 2.1).

Figura 2.1. Situación geográfica del Corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada (CTRE)



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2002; Bringas, 1995; Sánchez, 1997; Boullón, 1990.

En esta delimitación se contemplan las localidades ligadas, de una u otra forma, a la actividad turística de litoral que se lleva a cabo en el corredor, no se incorporan áreas como el Valle de Guadalupe y la ciudad de Tijuana que, no obstante a la actividad turística de cada una de ellas, tienen dinámicas y atractivos distintos a los del corredor costero. Sin embargo, mantienen relaciones funcionales intensas que no hay que olvidar al tratar de interpretar el contexto del corredor.

2.2. Contexto geográfico del CTRE

Examinar los factores físico-naturales es imprescindible para la localización, utilización y organización de los espacios turísticos; éstos, aunados al componente cultural, son la base de la actividad turística, ya que juntos generan un paisaje integrado. Para el desarrollo turístico de un territorio se requiere un amplio conjunto de recursos, pero sólo un grupo de ellos en sentido estricto, son factores de atracción turística: el resto, son el soporte de la actividad turística, sobre todo cuando el viajero valora y percibe el conjunto de los componentes a través del paisaje: imagen global de un territorio determinado (Furio, 1996; Vera, et. al. 1997; Alonso, 2001).

2.2.1. Medio natural

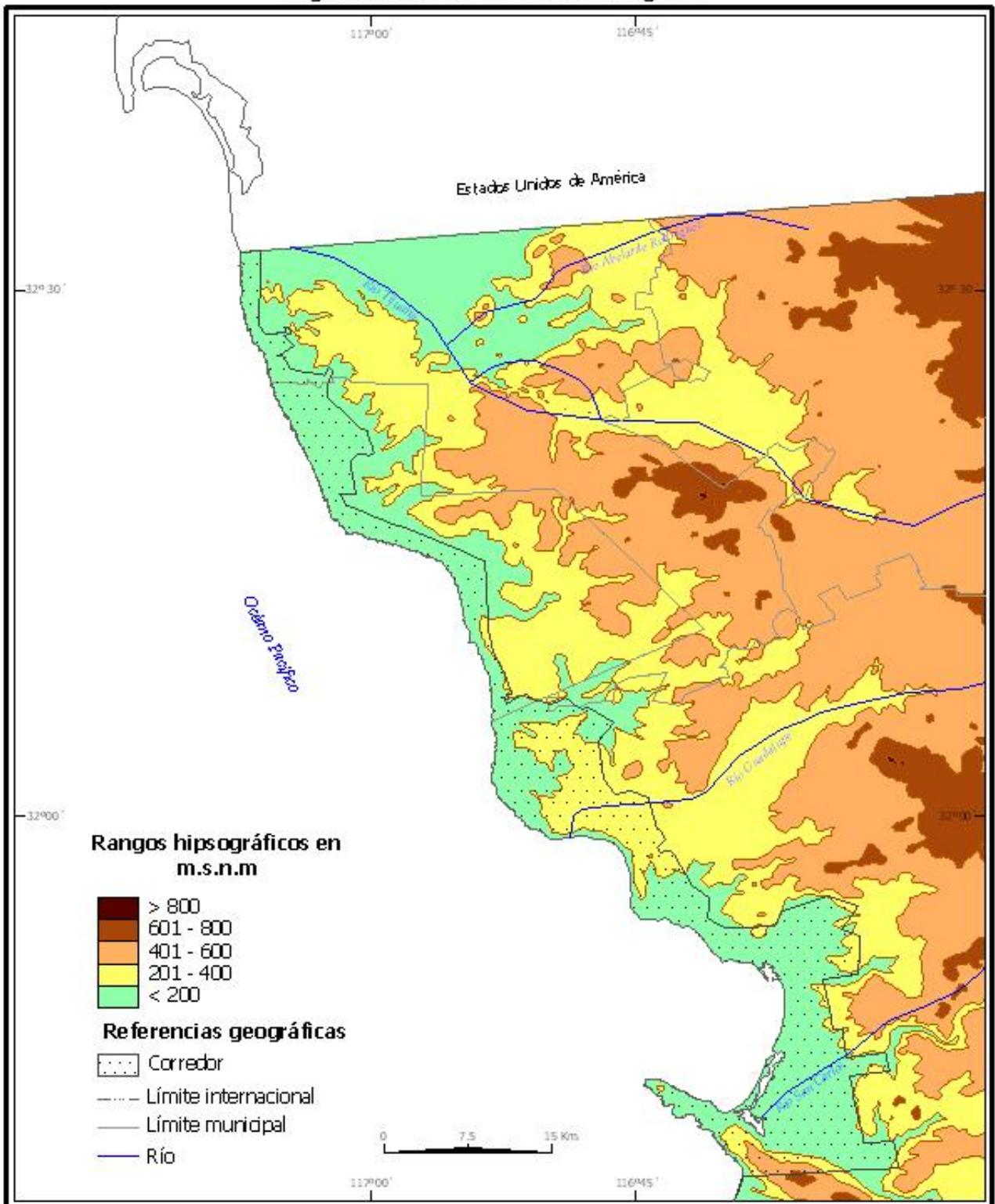
La península de Baja California ofrece paisajes singulares, pues se combinan océano-desierto-sierra; en su espacio se encuentran dos provincias fisiográficas: la península de Baja California y la llanura sonoreense. El relieve peninsular se compone de cadenas montañosas orientadas en dirección noroeste-sureste y de valles y llanuras costeras del

Pacífico. Dentro de la provincia Península de Baja California se localiza la subprovincia Sierras de Baja California Norte; en ésta se localiza el CTRE, emplazado sobre mesetas y lomeríos con altitud por debajo de 400 m.s.n.m, con pendientes suaves y medias, salvo en donde existen cañadas o fallas, cuyas pendientes son mayores al 25%. Al este del corredor la altitud aumenta hacia la Sierra de Juárez. En el CTRE existen formaciones geológico-geomorfológico que son de interés turístico y destacan los acantilados, las dunas de Primo Tapia y el cerro del Coronel (Figura 2.2).

Este relieve se sustenta en su mayoría por rocas de tipo ígneo: un cuerpo intrusivo batolítico de norte a sur a partir de la frontera con Estados Unidos hasta Ensenada y de derrames lávicos y depósitos piroclásticos del mesozoico y cenozoico. La existencia de rocas sedimentarias es reducida y se trata de conglomerados y areniscas del cuaternario ligadas con suelos del mismo periodo, justo es en estos donde se emplazan las principales ciudades del corredor (Figura 2.3).

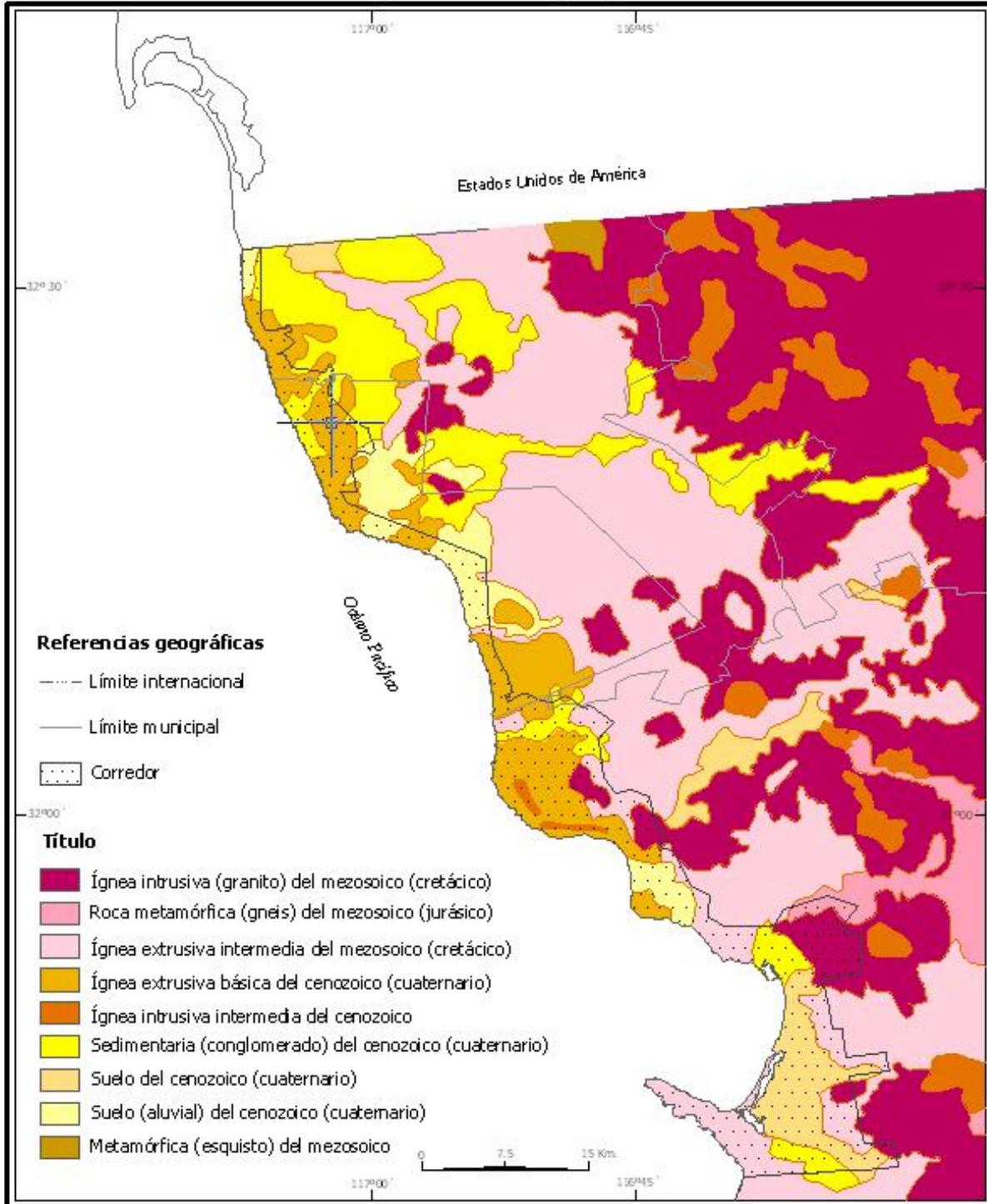
En relación con el clima, el estado de Baja California tiene diferentes tipos; el que predomina es el muy seco (BW), que abarca el noreste, centro y sur de la entidad; los secos (BS) comprenden la porción noroeste principalmente; los semifríos (C (E)), se localizan en las partes más altas de las sierras del norte y, alrededor de éstos, se registran los templados (Cs) (INEGI, 2001).

Figura 2.2. CTRE: relieve e hidrografía



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2002.

Figura 2.3. CTRE: geología



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2002.

El clima del CTRE es seco mediterráneo templado (BSk) (INEGI, Op. cit.). Su régimen de lluvias obedece a la interacción de los factores de latitud, relieve, altitud y corrientes marinas. La franja subtropical de alta presión, que tiene influencia en el corredor, en el verano se recorre hacia el norte; cuando esto ocurre queda bajo la influencia de los vientos alisios provenientes de una zona continental, de modo que llegan a la región con escasa humedad. Sin embargo, en el invierno, la franja subtropical se desplaza hacia el sur y los vientos del oeste, ya cargados con la humedad recogida en el Océano Pacífico, producen precipitaciones que, en el promedio anual, son de 216 milímetros para la ciudad de Tijuana y de 298 para Ensenada; de diciembre a marzo se registra la mayor cantidad de lluvia del año y de junio a agosto hay sequía casi absoluta.

En cuanto a la temperatura, la posición del corredor en la franja subtropical de México, asociada con el océano y sus corrientes marinas frías, permite la presencia de temperaturas poco extremosas. Durante el período cálido del año, que va de mayo a septiembre, las temperaturas máximas se encuentran por encima de los 20°C, aunque no exceden los 25°C; durante el invierno, las temperaturas no descienden a menos de 10°C y la oscilación térmica no es extremosa pues no sobrepasa los 10°C para ambas ciudades. En lo que respecta al espacio que media entre estas dos ciudades, mantiene las mismas características climáticas y de estado del tiempo; estas condiciones hacen del CTRE un lugar idóneo para el ejercicio recreativo (Figura 2.4 y 2.5).

Figura 2.4. Tijuana: climograma

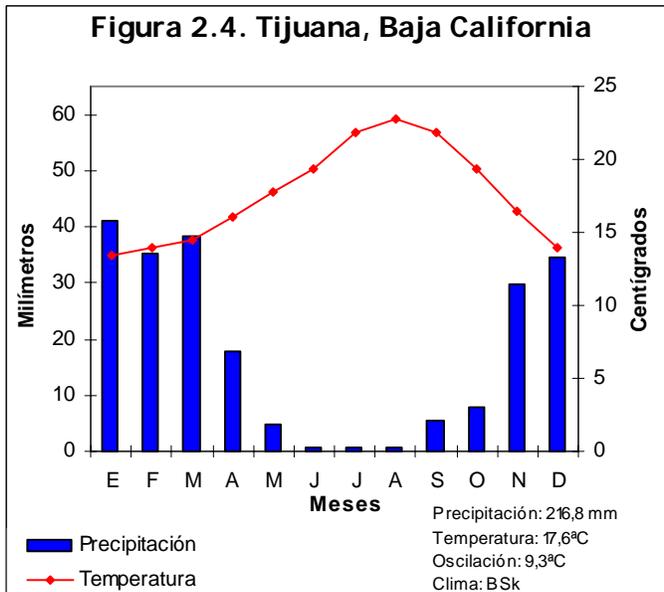
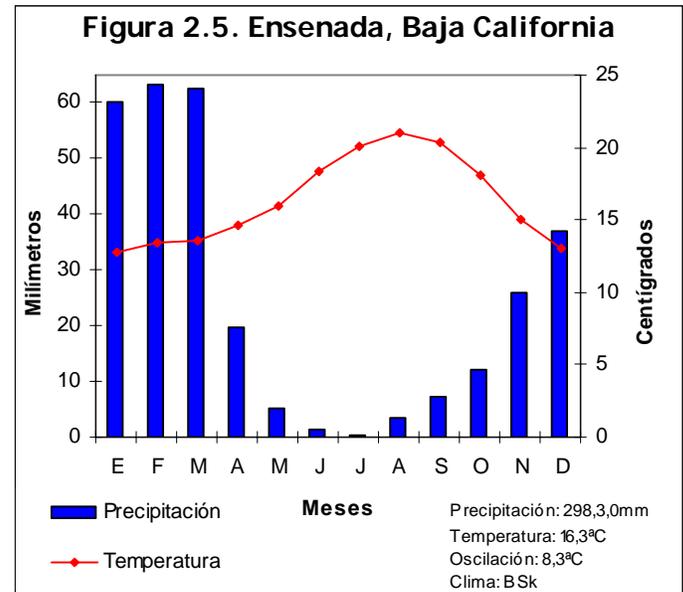


Figura 2.5. Ensenada: climograma

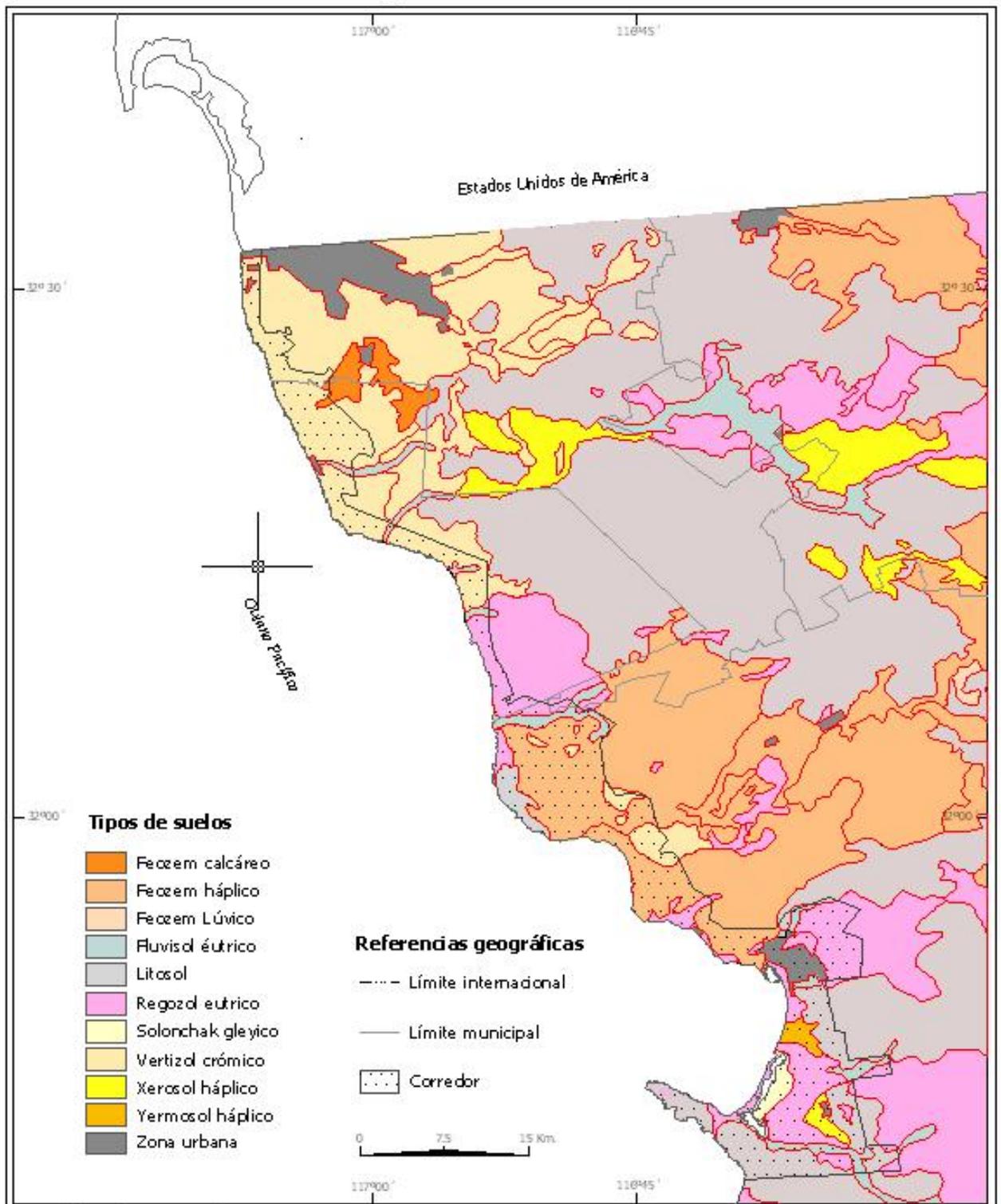


Fuente: elaboración propia con base en García, 2004.

El origen geológico y la variedad de ambientes que posee Baja California han redundado en la variedad de suelos que son el sustento de cualquier actividad que se quiera desarrollar en la zona (Figura 2.6):

- A. Los vertisoles se extienden al norte del corredor, en la parte correspondiente con el municipio de Tijuana en su totalidad y donde se emplaza el poblado Playas de Rosarito; se trata de suelos oscuros con alto contenido de materiales finos y arcillas expandibles.

Figura 2.6. CTRE : suelos



Fuente: elaboración propia con base en CCNABIO, 2002.

- B. Los regosoles se originan de las rocas sedimentarias como las areniscas y el conglomerado circundante; este suelo sustenta una amplia diversidad de vegetación natural y cultivada. Se encuentran en la porción centro y sur del corredor, es sobre estos que se sitúa la ciudad de Ensenada y la zona agrícola del valle de Maneadero, además, se encuentran en la barra arenosa del Punta Banda.
- C. Los feozem se localizan al norte del centro urbano de Ensenada y una pequeña porción al sur del mismo; se trata de suelos poco profundos susceptibles a erosionarse y de color oscuro
- D. Los litosoles son suelos pedregosos que se localizan en las partes altas del centro de población, en toda la sierra de formación Alisitos y en la zona de Punta Banda.
- E. Los fluvisoles y solonchak son los que tienen una presencia reducida en el corredor; los primeros son de origen hídrico con bajo contenido en materia orgánica, textura media y buen drenaje, localizados en las corrientes permanentes o intermitentes. Los solonchak son de alta concentración salina y textura arenosa por emplazarse en la zona costera, se localizan al este del estero de Punta Banda, de ahí su característica salino sódica.

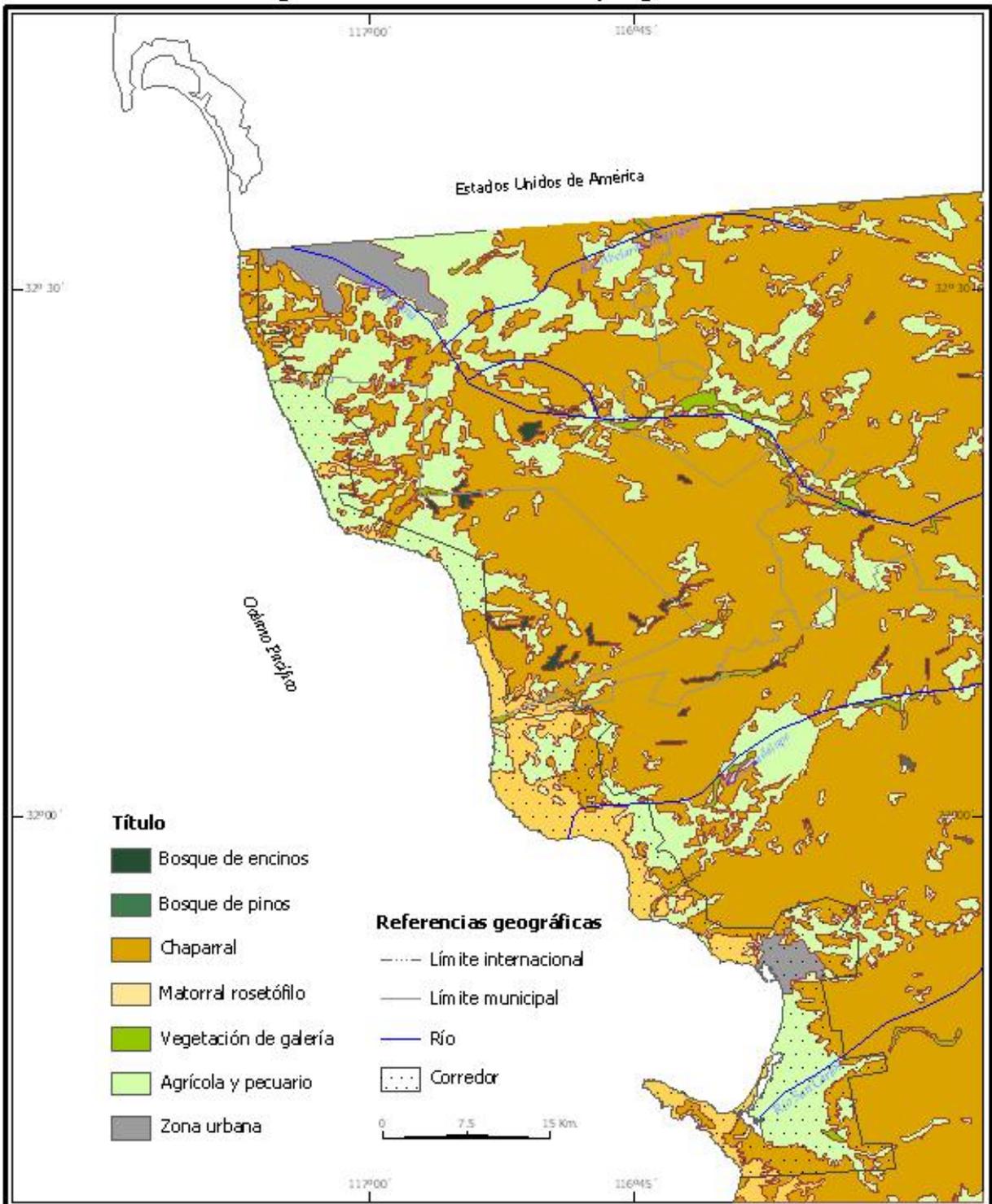
En relación con la vegetación han sido el clima, el sustrato geológico y los suelos los factores determinantes para la presencia de las siguientes asociaciones:

- A. El chaparral está integrado por numerosos arbustos de aproximadamente 0.6 a 4 metros, como la guata, el encino y la manzanita; los chaparrales de la zona han estado sometidos al desmonte provocado por la ganadería extensiva de bovinos; a lo anterior se suma el hecho de que, en los últimos años, se ha incrementado su explotación, deforestación y erosión, causados por el crecimiento de la zona urbana.

- B. El uso de suelo más abundante es de tipo agrícola y pecuario. Se trata de sitios donde la vegetación natural de chaparral ha sido eliminada intencionalmente para favorecer el crecimiento de gramíneas que proporcionan alimento para el ganado bovino y para agricultura, principalmente, de riego.

- C. El matorral rosetófilo costero es otro tipo de vegetación abundante en el CTRE, se trata de especies vegetales con la disposición de sus hojas en forma de roseta, se desarrollan bajo la influencia de vientos marinos y neblina; este tipo de vegetación contiene especies exclusivas de gran importancia ecológica y biogeográfica. Se distribuye sobre las dunas costeras y en paredes rocosas con influencia de brisa marina (Figura 2.7).

Figura 2.7. CTRE: uso de suelo y vegetación

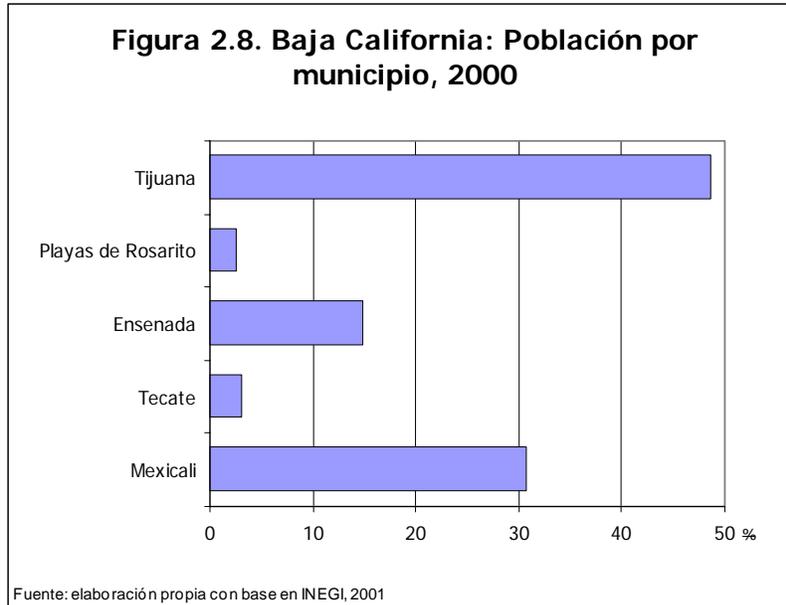


Fuente: elaboración propia con base en OCNABIO, 2006.

La revisión del medio natural, muestra el potencial disponible que presentan las condiciones climáticas y las bellezas escénicas formadas por el conjunto de componentes naturales característicos de la región, por lo que es necesario tener conocimiento de sus componentes como soporte de la actividad turística para una mayor comprensión del desarrollo de la actividad en la zona.

2.2.2. Aspectos geográficos de la población

La estructura y distribución de la población se ve influenciada por las principales actividades productivas que se desarrollan en una región. En el estado de Baja California, el crecimiento de su población ha sido muy dinámico debido a su condición fronteriza; la distribución de la población muestra una concentración mayor en los municipios con espacios urbanos el de Tijuana que tiene casi el 50% de la población estatal, por su parte el municipio de Mexicali, que contiene a la capital del Baja California es el segundo con más población (30.7%), seguido de Ensenada (15%), Tecate (3.1%) y Playas de Rosarito (2.5%) (Figura 2.8).



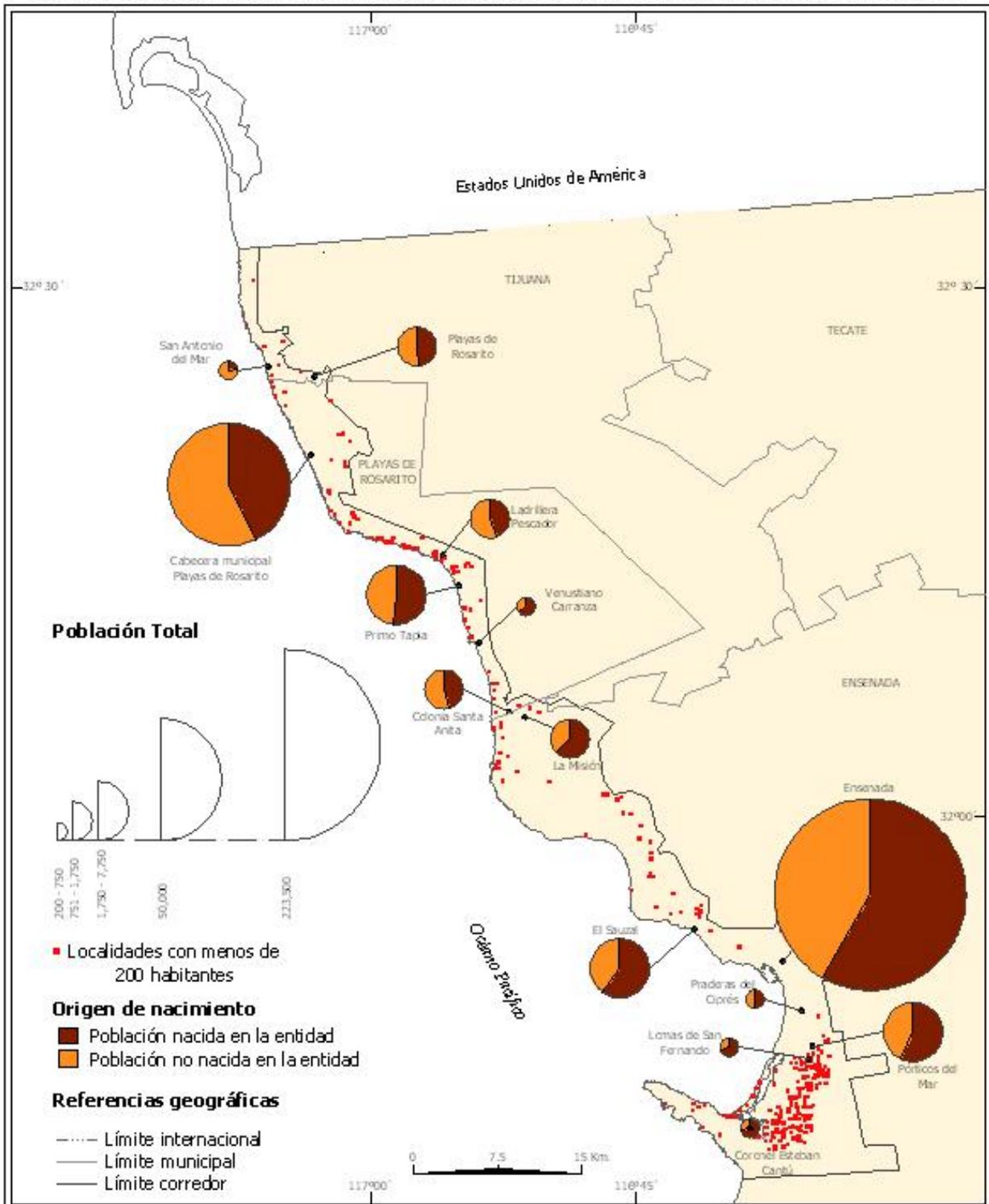
En lo que respecta al CTRE, tiene una población de 381,776 habitantes que representa el 23.2% de la población estatal contenida en un área aproximada de 613.15 Km², de modo que existe en el corredor una densidad de 622 habitantes por Km²; la población está concentrada en una parte de la ciudad de Tijuana: Delegación Playas de Tijuana y catorce localidades rurales y urbanas; el resto está dispersa en sitios con menos de 200 habitantes (Cuadro 2.1 y Figura 2.9).

Cuadro 2.1. CTRE: distribución de la población por municipio, 2000

Sector	Pob. Municipal	Pob. CTRE	%
Tijuana	1210820	38189	3.2
Playas de Rosarito	63420	60966	96.1
Ensenada	370730	282621	76.2
Total	1644970	381776	23.2

Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2001.

Figura 2.9. CTRE: distribución de la población total por localidad e inmigración, 2000



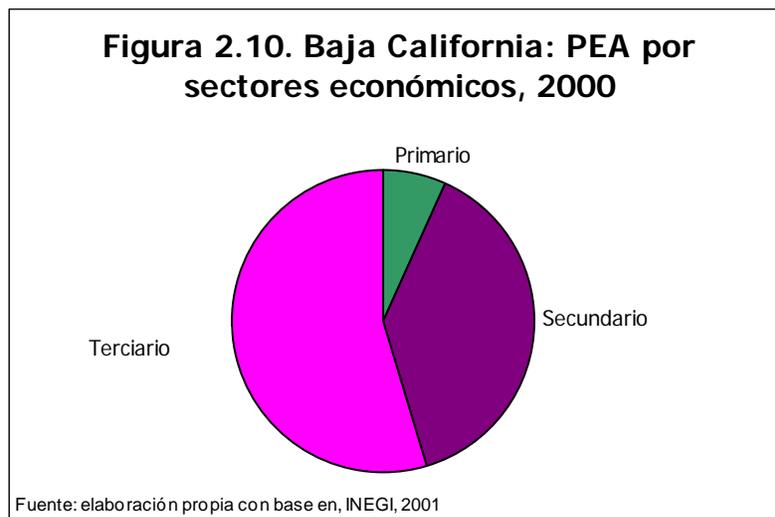
Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2002.

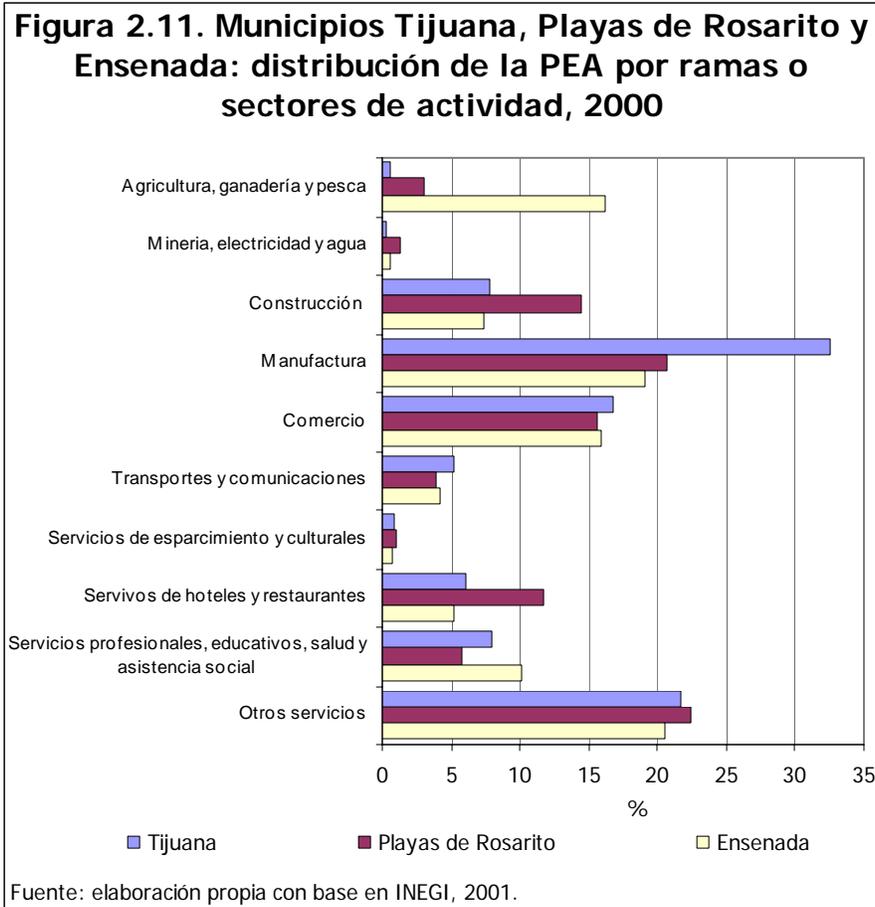
El corredor, por su localización geográfica, se encuentra inmerso en una dinámica migratoria intensa que se refleja en la composición y crecimiento de su población. Las localidades ubicadas en los municipios de Tijuana y Playas de Rosarito tuvieron los mayores ritmos de crecimiento anual (8.4%), debido, en gran medida, a la inmigración provocada por su acelerada dinámica económica. En el caso de Ensenada, la tasa de crecimiento es de 3.6% y el porcentaje de inmigrantes es menor, aunque tienen una participación importante, superior al 30% (Figura 2.9)

Con el fin de destacar la distribución de la población en el CTRE, cabe mencionar que el 96.1% de la población del municipio Playas de Rosarito está contenida en el corredor, en el caso del de Ensenada, es el 76.2% de la población municipal se encuentra en la zona de estudio, pero en el caso de Tijuana sólo 3.2% de la población municipal está en el CTRE (Cuadro 2.1).

En cuanto a la distribución de la población, de acuerdo con las actividades económicas, Baja California tiene un predominio de la empleada en el sector terciario, más del 54% de su PEA, 38% se ocupa en el secundario y 7% en el primario (Figura 2.10). Aunque no se tienen datos de la distribución de ramas por cada actividad económica, la distribución a escala municipal permite identificar los patrones generales que muestran una creciente especialización hacia las actividades terciarias derivadas de la demanda de servicios de apoyo a la industria y al turismo. Aunque por rama de actividad de estos tres municipios, la industria manufacturera asociada con la maquiladora es la

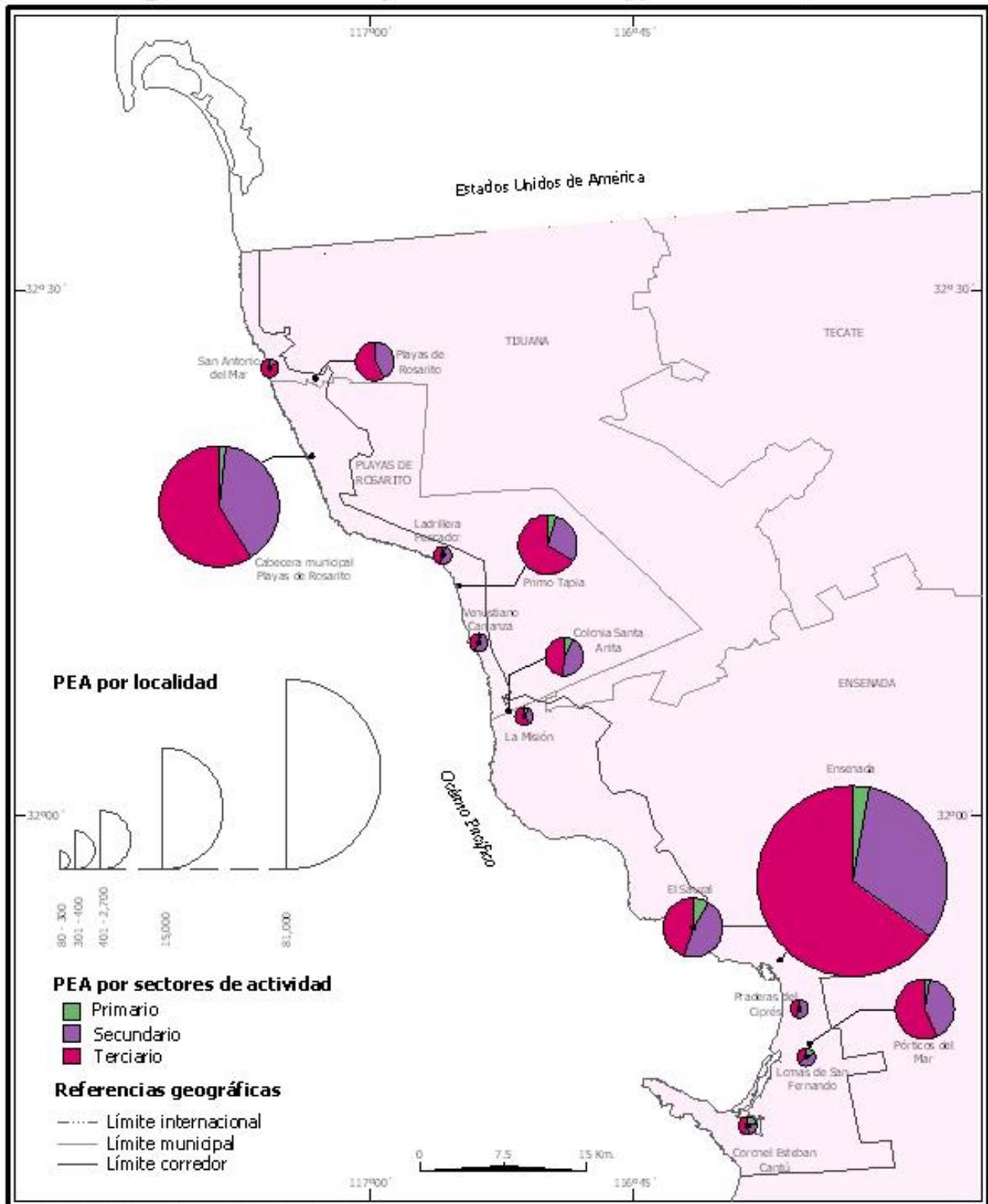
mayoritaria; al sumar las ramas involucradas en la actividad turística, superan el rubro anterior, sobre todo porque la industria de la construcción está muy asociada con la actividad turística; más del 15% se ocupa en el comercio, además, es de resaltar que en el caso de Tijuana y Playas de Rosarito es mayor el porcentaje de personas ocupadas en los servicios de esparcimiento, culturales, hoteles y restaurantes que en las actividades primarias, lo que demuestra una base económica municipal especializada y orientada a las actividades terciarias (Figura 2.11).





En el análisis de la información por localidad, en varios sitios del CTRE la PEA primaria es inexistente, como en San Antonio del Mar, Tijuana y Playas de Rosarito, en el municipio del mismo nombre, donde dominan las actividades terciarias; en Praderas del Ciprés y Ensenada, el sector secundario es el dominante; en el resto de las localidades rurales y urbanas del corredor, aunque los tres sectores figuran, predomina el de la PEA terciaria, debido al desarrollo del turismo, el comercio y los servicios (Figura 2.12).

Figura 2.12. CTRE: PEA por sector económico y por localidad, 2000



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2002.

2.3. Sistema de ciudades y vínculos turísticos

Según el Plan Estatal de Desarrollo Urbano, la conformación de los sistemas urbano-regional de Baja California y el sistema estatal de ciudades, responde a criterios de magnitud demográfica por localidad, e involucra aspectos que caracterizan las relaciones funcionales entre las localidades integrantes del sistema, tales como:

- Concentración de actividades económicas
- Infraestructura
- Aeropuertos
- Carreteras
- Telefonía
- Transporte terrestre, marítimo y aéreo
- Flujos telegráficos
- Aforo de vehículos
- Movilidad transfronteriza de personas, vehículos y mercancías
- Procesos de metropolización
- Instituciones públicas de servicio regional
- Instituciones de educación superior y de investigación

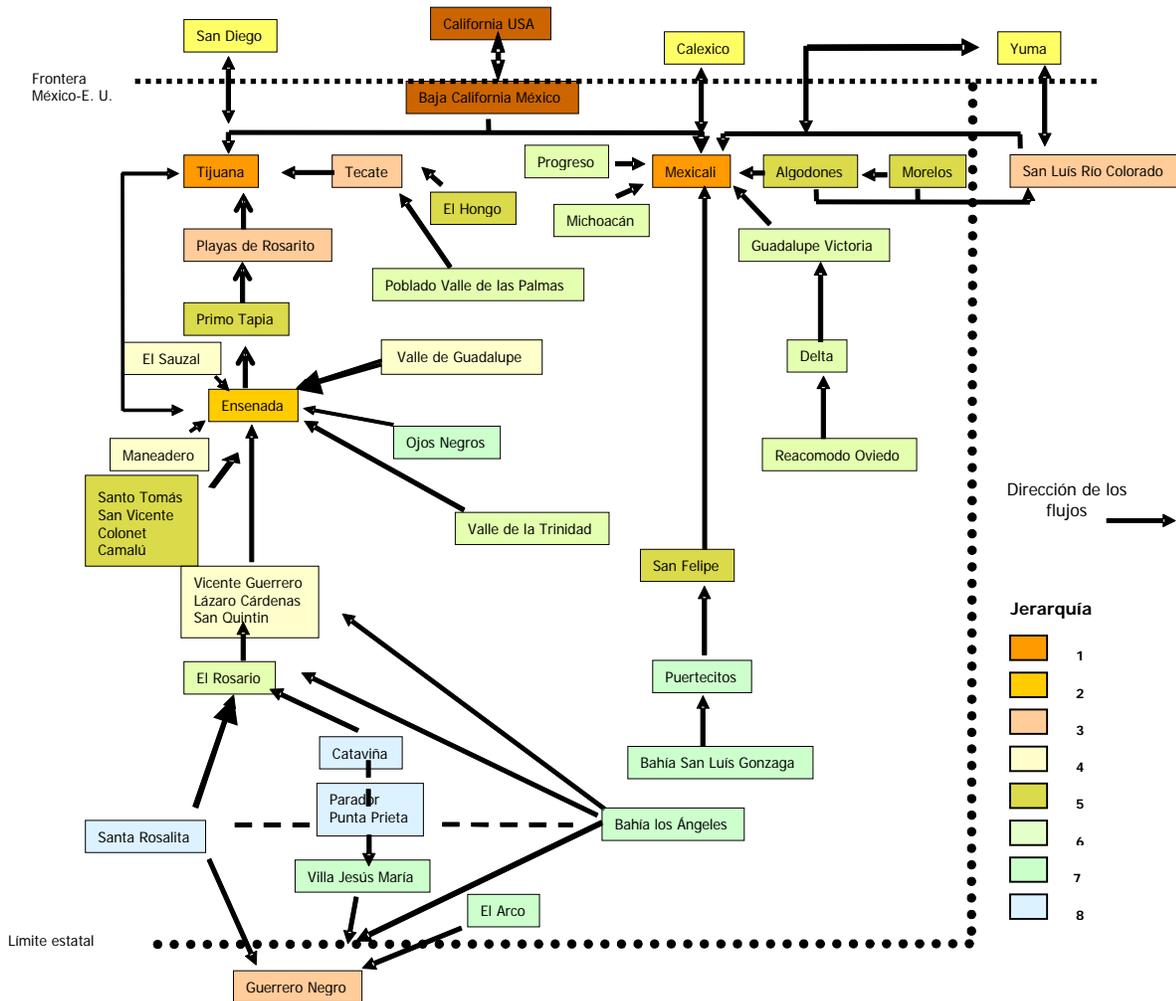
Con base en estos elementos, se identifican las relaciones funcionales, sus intensidades y se obtiene la dinámica económica y demográfica de Baja California; al respecto, las ciudades están agrupadas en ocho jerarquías. Las localidades que rigen el sistema son la capital económica Tijuana y la política Mexicali, luego Ensenada ocupa un grado de segundo orden y Tecate y Playas de Rosarito el tercero, finalmente El Sauzal, Maneadero, Valle de Guadalupe, Vicente Guerrero, Lázaro Cárdenas y San Quintín, el cuarto. Es de resaltar que de las 39 localidades contempladas, seis están contenidas en el CTRE, casi todas ellas con jerarquías muy elevadas, lo que evidencia la importancia económica y demográfica de la zona (Figura 2.13).

Algunas de las ciudades más importantes han desarrollado zonas metropolitanas, como en el caso de Tijuana, el cual forma parte del sistema metropolitano de Los Angeles-San Diego, mismo que trasciende la frontera hasta Tijuana y se continúa hasta Ensenada; estas ciudades tienen una elevada integración, en términos de los flujos de personas, bienes y servicios. La razón de esta composición se deriva de los vínculos históricos, más estrechos con el sur de California que con el resto de México. También, es de resaltar que a nivel regional, las ciudades de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, debido a su proceso acelerado de crecimiento experimentado desde el decenio de los noventa, permitió la constitución de una zona metropolitana que no tiene símil en Baja California, si se considera su actual dinámica económica.

Con el propósito de ordenar la conurbación antes referida, se elaboró el Programa Regional de Desarrollo Urbano del corredor Tijuana-Rosarito 2000, que oferta un derecho de vía multimodal a través de la garita de Otay para el tránsito binacional, desarrollar alternativas de circulación al tránsito turístico y de carga, así como propiciar la apertura de reservas territoriales (COLEF, 2004).

En cuanto a la distribución de la población, las actividades económicas, servicios, equipamiento e inversión en este sistema de ciudades, existe un desequilibrio muy importante, derivado de la alta concentración de estos aspectos en las cabeceras municipales y en las ciudades de más de 2500 habitantes, la mayoría ubicadas en la costa del Pacífico y en dirección a la frontera con Estados Unidos.

Figura 2.13. Baja California: sistema de ciudades,



Fuente: elaboración propia con base en Gobierno del Estado de Baja California 2004.

La importancia del CTRE es abordada en el Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Ensenada 2001; en éste se plantea la función estratégica del corredor en el desarrollo urbano y regional del estado y en la conformación de la zona metropolitana Tijuana-Tecate-Rosarito. Al ser el CTRE considerado como el eje rector del proceso de urbanización y crecimiento de la zona costera, se propone en dicho plan, fomentar el comercio vía carretera, marítima y área,

con las posibilidades de incorporar el transporte ferroviario. Lo anterior va dirigido a reforzar los flujos turísticos nacionales e internacionales con destino hacia el sur de la entidad o como puente de comunicación con la costa del Mar de Cortés, de modo que el propósito fundamental del programa es reforzar el sistema de ciudades y la consolidación de centros subregionales como Primo Tapia, Venustiano Carranza, La Misión, Maneadero y Esteban Cantú (COLEF, Op. cit.).

Con la distribución jerárquica de las ciudades contempladas en el sistema estatal, se establece que las del CTRE son prioritarias, en esta forma, no hay duda que la actividad turística se constituirá como una de las más importantes del corredor, tanto en las relaciones establecidas hacia el interior como al exterior.

Capítulo 3. Recursos turísticos y organización territorial del corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada

En este apartado se identifican los recursos turísticos naturales y culturales del CTRE, se analiza la distribución de estos en la zona y se revelan los patrones de ocupación de la actividad turística. Además, se considera la estructura y dinámica territorial del corredor, con base en su forma, el uso y valor del suelo, y los factores técnicos que posibilitan la actividad turística. Por último, se hace referencia a los flujos de turistas y los medios por los que discurren.

3.1. Recursos turísticos del CTRE

Desde antes de su reconocimiento y delimitación oficial, en lo que hoy es el CTRE ya se desarrollaba una importante actividad turística; los factores espaciales de atracción han evolucionado conforme a las demandas de los viajeros que arriban a esta región. En un primer momento se trataba de turistas que buscaban atractivos que no estaban relacionados en forma directa con el medio natural; ahora, la oferta se ha diversificado y se basa en atractivos naturales y culturales, así como en otras opciones que se encuentran en los alrededores, si bien, es el CTRE el que controla el flujo de los movimientos externos al este.

3.1.1. Atractivos naturales del CTRE

El corredor cuenta con 140 Km. de costa, 14 pertenecen a Tijuana, 45 a Playas de Rosarito y el resto a Ensenada. Las actividades turísticas del CTRE tienen como eje rector sus recursos costeros y marinos; las playas son uno de los principales y, aunque no todas ofrecen las condiciones ideales de clima y características del oleaje de las aguas para su uso como balneario, este litoral es muy buscado por los viajeros provenientes de latitudes más altas pues, entre otros aspectos, el clima es más benigno.

Según las características de las playas, las actividades realizadas pueden ir desde el descanso hasta la práctica de deportes extremos. Existen playas arenosas como Playas de Tijuana, Rosarito, Popotla, Medio Camino, Alisitos, La Misión, Malpaso y

La Salina; rocosas y mixtas como Miramar, Playa Encantada, el Morro, Puerto Nuevo y El Descanso; la altura promedio del oleaje, por tratarse de áreas expuestas, es de 1.40 m., lo que favorece la práctica de *surf* y otros deportes acuáticos (Figura 3.1).

En el caso de las costas protegidas de Bahía de Todos los Santos, la altura promedio del oleaje es de 0.5 m., lo que permite su utilización como balneario y para realizar deportes como el kayak de mar en el estero de Punta Banda y sus playas aledañas; asimismo, esta es una zona de llegada, escala o salida de regatas del internacionalmente conocido New Port Beach- Ensenada. La mayoría de las playas del CTRE se encuentran rodeadas de acantilados rocosos, de modo que su paisaje es resultante de la combinación montaña, desierto y cuerpos de agua costeros. A lo anterior se suma una vegetación y fauna singulares, lo que evidencia un equilibrio estético ampliamente usado para publicitar esta región.

El paisaje, como recurso turístico, es de carácter subjetivo ya que el turista percibe su entorno simultáneamente por medio de todos los sentidos y construye su imagen de belleza resultado de la fusión de los factores físico-naturales según su experiencia individual (Hiernaux, 2003). En el CTRE, el crecimiento de los asentamientos turísticos se ha incrementado en los territorios que poseen paisajes excepcionales, en donde es altamente atractivo invertir en fraccionamientos de lujo para turistas extranjeros en su mayoría.

Los paisajes del CTRE son apreciados de manera especial, a través de los miradores ubicados en puntos estratégicos, sobre todo en acantilados; sin embargo, destacan por su valor estético: a) las dunas de Primo Tapia, localizadas a la altura del arroyo El Descanso, son una combinación de arenas desérticas con las marinas y son visibles desde cualquier punto de la carretera a una distancia de aproximadamente 10 km. al norte y sur donde se ubican estas estructuras; conviene señalar que a estas dunas arriban turistas que practican carreras en motocicletas, cuatrimotor, *boogies* y *skydiving* en arena; b) La Bufadora tiene un mirador en un acantilado desde el que se aprecia un fenómeno natural peculiar: las olas chocan contra la roca y el agua se interna en una grieta que se comunica con un cañón submarino y expulsa el aire que está en su interior, lo que provoca una explosión de agua que alcanza unos 20 metros de altura y se genera un fuerte sonido característico que da origen a su nombre; además, hay venta de artesanías en el recorrido al mirador.

Las condiciones físicas de las aguas costeras del CTRE son propicias para albergar especies como picuda, bonito, macarela, *kelp bass*, jaurel, lenguado, roncadore, corvina, atún aleta amarilla y albacore. La pesca deportiva local se basa en estas especies y ha sido un importante atractivo turístico; se practica en Playas de Tijuana, Playas de Rosarito, La Salina, Ensenada y La Bufadora, que son puertos de altura con marinas de primer nivel o incluso embarcaderos rústicos con rampas

de boteo y servicios básicos; además, se organizan torneos anuales de pesca deportiva para impulsar esta actividad. La región forma parte, junto con otras cinco áreas, de una ruta turística de pesca deportiva propuesta por la SECTURE y en el Programa de Fomento y Modernización de la Pesca Deportivo-Recreativa, cuya intención es tener un control de las especies marinas y de la estacionalidad.

Por su parte, la observación de animales en su medio natural siempre se ha promocionado como un atractivo turístico. En las costas bajacalifornianas es posible observar una gran diversidad de especies, entre ellas, algunas endémicas, pero el interés turístico se centra en el avistamiento de mamíferos marinos como delfines, lobos marinos, foca común, nutria de mar y, desde luego, la Ballena Gris. Estas arriban a las aguas del corredor, entre enero y marzo de cada año; diversos tours se hacen con el fin de que los turistas se acerquen a estos animales; la Bahía y las Islas de Todos Los Santos son los mejores sitios en el CTRE para tal efecto.

3.1.2. Atractivos del medio humano del CTRE

Estos se concentran en las zonas urbanas del CTRE, la mayoría son localidades recientes por lo que contienen pocas construcciones antiguas, por lo que se promueven equipamientos turísticos específicos y culturales (Figura 3.1).

En la zona de playas de Tijuana hay una plaza de toros con vista al mar, donde se efectúan corridas y espectáculos artísticos. Hacia el sur de la costa tijuanaense se

encuentra el complejo turístico Real del Mar, que cuenta con un campo de golf, al que acceden sobre todo, turistas de ingresos medios o elevados.

En el caso del sector Playas de Rosarito, además de sus atractivos naturales, se promueve una infraestructura hotelera, *spa's*; galerías de arte, un mercado de artesanías de 200 establecimientos y, finalmente, su reconocida vida nocturna. Hacia el sur de la ciudad, en Popotla, se encuentran los estudios filmicos Baja Fox y Foxploration, parque temático enfocado a enseñar todo lo relacionado con la producción fílmica. En Primo Tapia, debido a que tiene una afluencia mayor de turistas que las localidades aledañas, se oferta gran variedad de artesanías nacionales y de la región.

Al norte del municipio de Ensenada, se ubica la marina de La Salina y El Sauzal y el complejo turístico Bajamar, el cual tiene un campo de golf con vista al mar. Por su parte el puerto de Ensenada ofrece al viajero complejos turísticos, artesanías, restaurantes, bares, discotecas, instalaciones deportivas y marinas con todos los servicios; algunos de los edificios históricos que se promocionan con fines turísticos son el Centro Cívico y Cultural Riviera del Pacífico, uno de los más bellos de la ciudad, en donde se emplaza el museo de historia de Ensenada; otro edificio antiguo es la cantina Hussong's, abierta desde 1892 y considerada la más antigua de las californias.

Varios paseos turísticos se han implementado para optimizar el tiempo de estadía de los turistas en un lugar, es el caso de los paseos peatonales que se ofertan en Playas de Rosarito y Ensenada, donde se visitan los puntos más relevantes de la zona, con una duración es de 2 o 3 horas y, eventualmente, pueden consumir todo el día, según los intereses de cada turista. En el CTRE también hay eventos programados, como la ruta ciclista de 50 millas de Rosarito-Ensenada y las regatas de South Western Yacht Club, Newport-Ensenada, Cantamares Fleet Four, Ensenada-Puerto Salina, en donde el puerto de Ensenada es considerado como punto de estadía en la ruta Escalera Náutica, a lo largo de la península.

Otro atractivo que se explota en Baja California es la comida tradicional y, en alusión a esto, se ha programado una ruta turística gastronómica, en la cual se promueven los platillos más representativos de la entidad; el CTRE está involucrado en este evento, que incorpora sitios como Puerto Nuevo, con la langosta que lleva el nombre local, la ensalada César en Tijuana y Ensenada con los tradicionales tacos de pescado.

3.1.3. Recursos turísticos externos al CTRE

Fuera del CTRE, hay varios atractivos del medio natural y humano a los que se puede acceder directamente desde el corredor o en tours programados por agencias de viajes locales; las rutas más visitadas son la del vino y la de ecoturismo y aventura.

La ruta del vino, se realiza en los valles de Calafia, Guadalupe y San Antonio de las Minas, así como en los valles de las Palmas, Santo Tomás y Vicente Ferrer; se visitan desde pequeñas fincas vinícolas hasta las que pertenecen a las grandes compañías de México. Existen hoteles y restaurantes, sitios para acampar, centros artesanales y museos a lo largo de la ruta, en la que también se organizan eventos programados alusivos a la producción del vino, por ejemplo, durante el mes de mayo se realizan las fiestas del viñedo en flor y en agosto las fiestas de las vendimias, donde la asociación de Vinicultores de Baja California organizan eventos culturales y artísticos.

La ruta de ecoturismo y aventura se desarrolla en las áreas naturales protegidas del estado, algunas próximas al CTRE, como el Parque Nacional Sierra San Pedro Mártir, localizado a 210 Km. de la ciudad de Ensenada; en él se pueden practicar el excursionismo, escalada, *rape/*, ciclismo de montaña, paseos a caballo, campismo, observación de flora y fauna y, además, la observación sideral en el Observatorio Astronómico Nacional. Otros sitios próximos propuestos por esta ruta son el Cañón de Guadalupe, Valle de los Cirios y la Isla Todos los Santos.

El conocimiento de los atractivos físicos y culturales del CTRE sienta las bases para explicar su conformación territorial y entender así su estructura lineal. La oferta de atractivos a lo largo del corredor es diversificada, sin embargo, es más intensa en,

Playas de Rosarito y la ciudad de Ensenada, donde se organiza articula la actividad turística; existen algunos proyectos como los de Real del Mar y Bajamar, enfocados a la demanda de extranjeros, cuyo vínculo con el resto de las localidades se limita a la contratación de fuerza de trabajo y al consumo mínimo de bienes y servicios. En este continuo también hay localidades que basan su actividad turística en la existencia de un atractivo, en torno al cual se ha dotado de equipamiento, sin embargo, en la realidad la mayoría de ellos no tienen una oferta de servicios de primer nivel.

3.2. Estructura territorial del CTRE

El turismo es una actividad que interviene activamente en la estructuración del espacio, se apropia de formas de uso de suelo específicas, modifica el paisaje existente y da origen a nuevas formas urbanas; además, causa modificaciones en el valor del suelo, lo que provoca un nuevo orden espacial que exige transformaciones e instalación de nueva infraestructura (Coriolano, 1998). Según la dinámica turística del CTRE, el uso de suelo turístico ha registrado un crecimiento constante basado en la construcción de centros y fraccionamientos turísticos que acaparan los espacios costeros y especulan con el precio de los mismos. Así, el turismo influye en el actual tipo de ocupación y costo del suelo del CTRE, mismos que serán tratados en el siguiente apartado.

3.2.1. Uso y valor del suelo en el CTRE

Los asentamientos urbanos del CTRE siguen un patrón lineal que tiene como ejes de articulación las principales vías de comunicación, la carretera de cuota Tijuana-Ensenada y la carretera libre Tijuana-Ensenada. En este continuo se han consolidado los centros urbanos más importantes, como Playas de Tijuana, Playas de Rosarito, El Sauzal, Ensenada y localidades de menor jerarquía como El Descanso, Popotla, El Morro, Primo Tapia, La Misión, Santa Anita, Ejido Chapultepec, Ejido Rodolfo Sánchez Taboada y Esteban Cantú; juntos conforman el sistema regional de ciudades del corredor (COCOTREN, 2001).

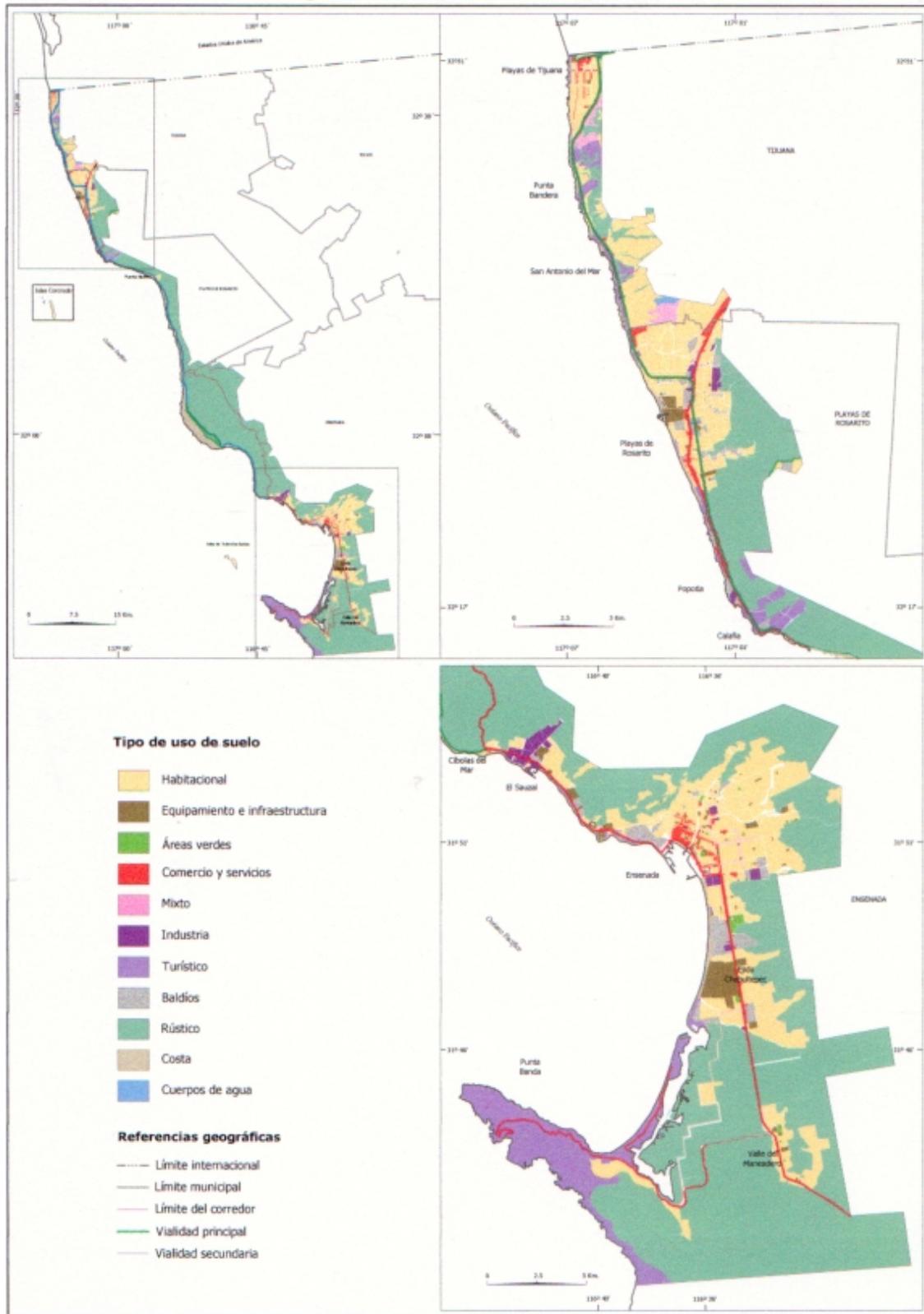
El acelerado crecimiento demográfico y la dinámica económica generados en torno a estos ejes carreteros, han fomentado la conurbación del sector Playas de Tijuana con el centro de población Playas de Rosarito, fenómeno que repercute directamente en el uso del suelo que se da en esta zona.

El sector de Playas de Tijuana no tiene una articulación vial con las áreas aledañas y no existe una integración con el centro de la ciudad; sin embargo, el nivel económico medio y medio alto, de los residentes han posibilitado una distribución de usos de suelo equilibrada, capaz de satisfacer las necesidades básicas de su población. El uso que predomina es el habitacional en el que se contemplan los fraccionamientos y condominios turísticos.

El uso comercial y de servicios se encuentra a lo largo de las principales avenidas; el turístico se encuentra en la sección costa y longitudinal a la carretera escénica Tijuana-Ensenada, en las localidades de La Joya, Punta Bandera, Real del Mar y San Antonio del Mar; también existe un uso de suelo rústico (conservación en mayor medida) en pequeños segmentos al este de la carretera (Figura 3.2).

La concentración de asentamientos urbanos de Playas de Rosarito se da en el norte del municipio y forma un continuo urbano con Tijuana, a lo largo de la costa. El uso del suelo que domina en esta parte del corredor es el habitacional y, frecuentemente de grandes zonas de baldíos que revelan una falta de consolidación urbana. Además, distribuidos en el centro, se encuentran predios destinados a la industria y equipamiento. El suelo dedicado a los comercios y servicios se localiza a lo largo de la carretera libre Tijuana-Ensenada que, al adentrarse a la ciudad, cambia de nombre a Boulevard Benito Juárez; es en esta vía donde se encuentran los comercios y servicios vinculados con la actividad turística, como los hoteles principales y restaurantes de la ciudad; también el uso turístico se ubica en el norte del centro de población, en el Oasis, Baja del Mar y Santa Mónica; hacia el sur, a lo largo de la costa en Popotla, El Morro y Primo Tapia predominan condominios turísticos. Existe además una gran porción de suelo de uso rústico (conservación y agricultura) hacia el este y sur de la ciudad (Figura 3.2).

Figura 3.2. CTRE: uso del suelo, 2006



Fuente: elaboración propia con base en Ayuntamiento de Playas de Rosarito, 2003; Ayuntamiento de Ensenada, 2005; IMPLAN, 2002.

En el sector del corredor que corresponde con el municipio de Ensenada, el uso de suelo que domina es el rústico (conservación y agricultura), seguido por el urbano, con sus correspondientes tipologías; este se extiende desde el Sauzal de Rodríguez, al norte de la ciudad de Ensenada, hasta el ex ejido Chapultepec, en un continuo a lo largo de la carretera transpeninsular que, sin duda, continuará su incremento hacia el sur.

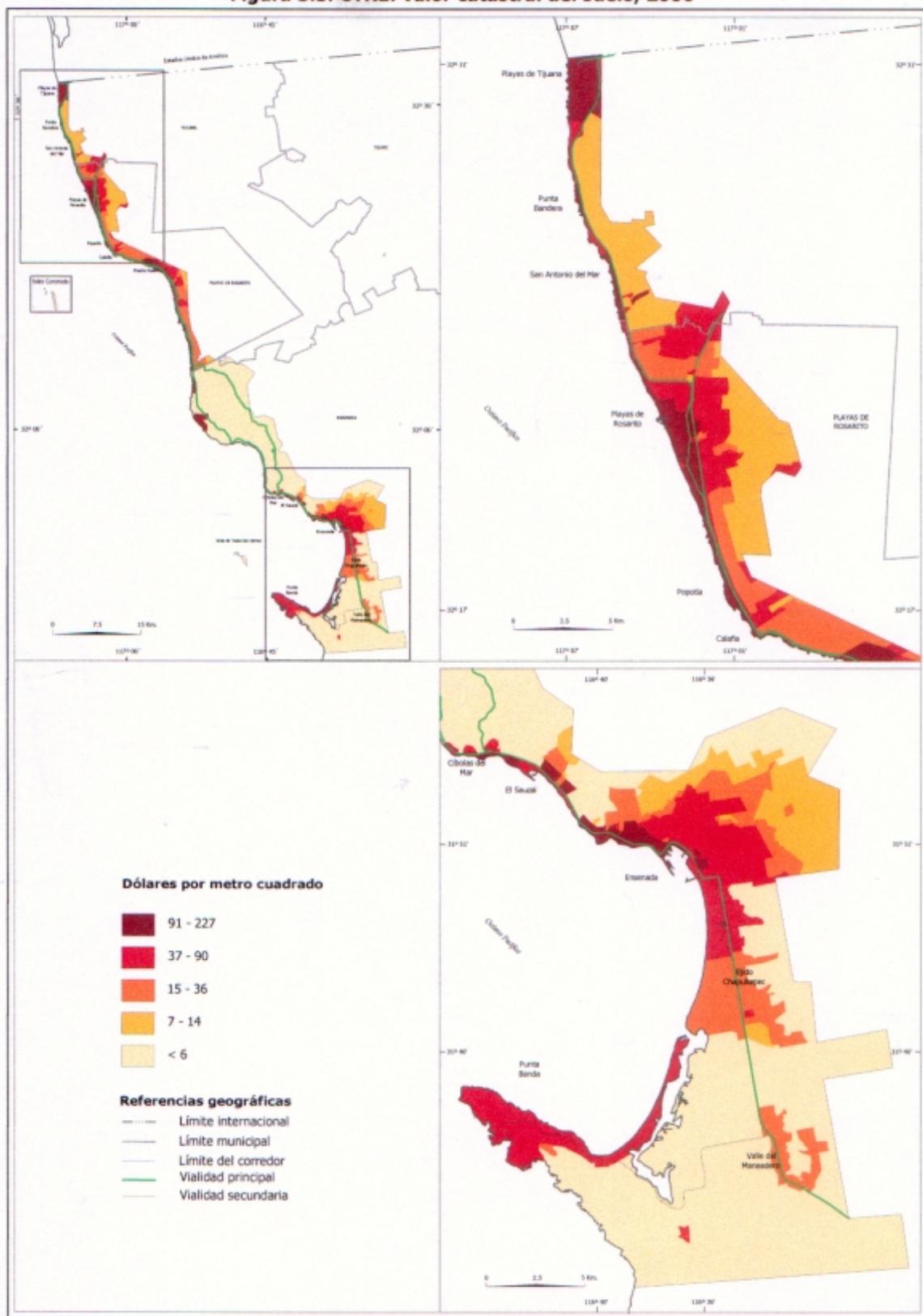
En el caso del Sauzal, el uso de suelo mayoritario es el industrial y habitacional y, en la porción costera entre esta población y Ensenada, domina el tipo turístico; en la ciudad de Ensenada el uso habitacional es el más extendido, pero en el centro histórico y el puerto se concentran comercios y servicios, enfocados en su mayoría, a la actividad turística. Hacia el sur de la ciudad, en el ex ejido Chapultepec, predomina el uso habitacional y resalta el de equipamiento, con la presencia del aeropuerto de Ensenada. En el Valle de Maneadero existen zonas agrícolas de alto rendimiento y de conservación, las cuales se han visto disminuidas a causa de la presión de desarrolladores de vivienda.

Hacia el sur del estero Punta Banda en la Joya, se localiza un uso de suelo habitacional que, en su mayoría, se trata de fraccionamientos turísticos. En Punta Banda y en la barra que separa el estero de la bahía es dominante el tipo de uso de suelo turístico debido a sus particulares atractivos naturales (Figura 3.2).

En cuanto al valor por metro cuadrado del suelo, la figura 3.3 muestra la distribución de los precios catastrales; en el caso de los predios rústicos, se consideran grades zonas de valor, en tanto que para los predios urbanos se toma como unidad de área la colonia o fraccionamiento. La definición de los costos tiene como base el mapa de zonas homogéneas del municipio de Playas de Rosarito y la tabla de valores autorizados en la Ley de ingresos de Baja California para el año 2006¹ (Ayuntamiento de Playas de Rosarito, 2000).

Para la determinación de los valores del suelo se toman en cuenta distintos factores como: densidad y altura máxima de construcción; espacios libres, estacionamientos, infraestructura y equipamiento; imagen urbana y situación jurídica de los predios; además, los planes de desarrollo existentes son también agentes de especulación del valor del suelo, el cual se incrementa con el potencial desarrollo de infraestructura y equipamiento en zonas específicas (IMPLAN, 2002). En el caso de los espacios turísticos, centros de ciudades y las franjas costeras se caracterizan por tener un alto valor de uso de suelo en donde participan en su conformación propietarios, instituciones gubernamentales, inmobiliarias, constructoras y los usuarios (Bringas, 1995a).

Figura 3.3. CTRE: valor catastral del suelo, 2006



Fuente: elaboración propia con base en Ley de Ingresos Baja California, 2006; Consejo del Catastro Inmobiliario Playas de Rosarito, 2005.

El CTRE es un espacio donde el turismo es el eje principal de desarrollo actual, el cual es articulado por los centros urbanos y costeros. Enseguida se señalan las determinantes del valor del suelo que influyen en este territorio:

A. Las zonas de máximo valor tienen un costo que oscila entre los 91 y 217 dólares por metro cuadrado y corresponden con: a) los centros turísticos de primer orden de Playas de Tijuana, Playas de Rosarito y el centro y puerto de la ciudad de Ensenada, que son los que tienen la mejor localización, accesibilidad, presencia de infraestructura y una intensa actividad comercial y turística, b) los desarrollos turísticos de menor jerarquía que conectados a los núcleos ya señalados por las carreteras costeras libre y de cuota Tijuana-Ensenada han logrado tener una infraestructura mínima a partir de sus atractivos, fraccionamientos, condominios y fideicomisos turísticos, como los de Punta Bandera, San Antonio del Mar y Baja Malibú en Tijuana, El Oasis, Baja del Mar y Santa Mónica al norte del municipio de Playas de Rosarito y, hacia el sur, dos continuos, uno va de Popotla hasta Cantamar y el otro de Misión Viejo hasta la Playa La Misión; en el municipio de Ensenada se encuentran La Salina, Bajamar, la playa de Cíobolas del Mar y El Sauzal.

B. Las áreas colindantes a las de máximo valor alcanzan entre 37 y 90 dólares por metro cuadrado; se trata de lugares que: a) están estrechamente vinculados

con lugares costeros que median entre los centros de máximo valor y con potencial de desarrollo turístico, b) sitios que por estar emplazados a lo largo de las principales vías de comunicación, registran una dinámica comercial intensa, como las franjas aledañas a la carretera libre Tijuana-Ensenada, c) zonas con el más elevado grado de urbanización dentro de los centros de población, como es el caso de Playas de Rosarito y Ensenada y d) las áreas que están relacionadas directamente con la actividad turística, de los municipios de Playas de Rosarito y Ensenada (Punta Banda), donde los atractivos turísticos naturales únicos son influencia de primer orden en la determinación del costo del suelo.

C. Los predios que actualmente están en un proceso de instalación de infraestructura urbana, tienen costos de entre 15 y 36 dólares por metro cuadrado; son zonas hacia donde se expanden los centros urbanos y turísticos, lo que causa especulación del suelo y, por lo tanto, incrementos constantes de precios.

D. El costo de la tierra sin servicios va de los 7 a los 14 dólares por metro cuadrado y corresponde con las zonas rústicas al este de la carretera de cuota Tijuana-Ensenada, en el sector Playas de Tijuana y los pertenecientes al del de Playas de Rosarito, al este del centro de población. También están incluidas las

zonas periféricas a la ciudad de Ensenada, en una fase de transición de su uso rural a habitacional.

E. El último grupo sólo se encuentra en el sector correspondiente con el corredor del municipio de Ensenada; se trata de suelo rústico de conservación o ejidal dedicado a la agricultura, cuyos valores son menores a seis dólares por metro cuadrado. En las zonas de conservación se llevan a cabo actividades relacionadas con el turismo y la recreación.

En la mayoría de los casos el valor catastral del suelo refleja la influencia de diversos agentes como el uso de suelo rural o urbano, la ubicación, la accesibilidad, los paisajes y la presencia o ausencia de infraestructura. Además, el cambio de uso de suelo de rural a urbano promueve un aumento en su valor, por la presión de desarrolladores estatales o privados, lo que incrementa a su vez el valor de las áreas circunvecinas, derivado de la especulación que se da respecto a estos predios. Esta situación también se observa en la actividad turística donde se vive una intensa competencia por los mejores lugares, que tiene como consecuencia la segregación extrema del espacio por la disposición y utilización del suelo (Bringas, Op. cit.; López, A., 2001; Texiera, 1996).

Aunque el valor del suelo no es el único indicador que refleja las diferencias y la estructura de un territorio, al estar combinado con el uso de suelo y la presencia

comercios y servicios especializados, si puede evidenciar la primacía de una u otra actividad económica; en el caso del CTRE es el turismo el agente organizador del espacio costero regional.

3.3. Factores técnicos del turismo en el CTRE

Los factores técnicos son los principales indicadores de la consolidación, transición de un espacio turístico y comprenden la infraestructura y los servicios del destino turístico, que facilitan la estadia y movimiento personas, así como la circulación de bienes e información entre las zonas emisoras y receptoras (Lozato, 1990; Vera, et. al. 1997).

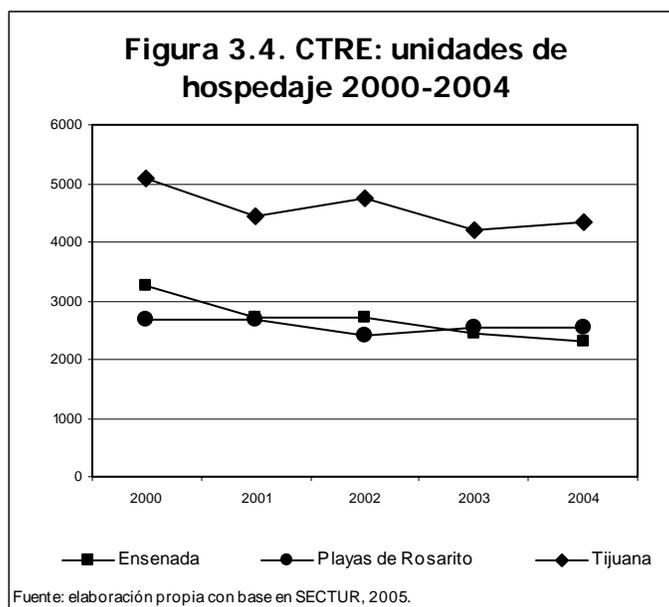
3.3.1. Infraestructura de hospedaje

En la interpretación de los espacios turísticos, contemplar la distribución de la infraestructura de alojamiento es fundamental, pues en torno a ella se ofertan otros servicios; junto con estos complejos la presencia de atractivos naturales o culturales que funcionan como un factor de localización (Aznar, 1993; López, A. Op. cit.).

Desde el decenio de los veinte, con la implementación de la Ley Seca en Estados Unidos comenzó el auge turístico de lo que hoy es el CTRE; en este periodo, cuando se construyó el primer hotel en Rosarito, se asentaron las bases de lo que sería el centro turístico más importante del estado. Aunque hacia Ensenada, el

flujo de turistas fue menor, por encontrarse más alejada de la frontera, la necesidad de pernoctar para aquellos que llegaban a la localidad, fomentó el establecimiento de hoteles para cubrir esta demanda.

La oferta de unidades de hospedaje en el CTRE² entre el 2000 y el 2004, ha presentado pequeñas fluctuaciones, con tendencia a la baja, debido a que se ha incrementado la llegada de visitantes a otros tipos de alojamiento como *trailer park*, campamentos, condominios turísticos y fraccionamientos de lujo destinados a segundas residencias de extranjeros, de modo que se dificulta mantener un registro preciso de la cantidad de turistas recibido, y, en este sentido, las cifras están subestimadas (Figura 3.4).



Al inicio del 2006 fueron registrados en el CTRE 6050 habitaciones, de las cuales, 8.1% se encuentran en el sector de Playas de Tijuana (en catorce establecimientos), 37.8% (35 establecimientos) la sección de Playas de Rosarito y 54.1% (83 establecimientos) en el municipio de Ensenada; esta distribución porcentual evidencia la oferta y demanda que se da en cada sector del corredor (Cuadro 3.1).

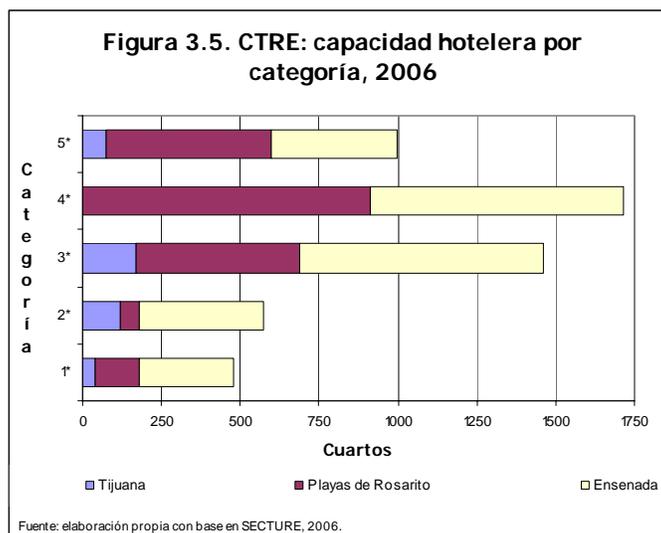
Cuadro 3.1. CTRE: unidades de hospedaje por categorías, 2006

Sección	Categoría en estrellas	Establecimientos	Cuartos	% del total
Tijuana	5	1	75	1.2
	4	0	0	0.0
	3	4	169	2.8
	2	3	119	2.0
	1	2	41	0.7
	Otra	4	86	1.4
Playas de Rosarito	5	3	523	8.6
	4	10	913	15.1
	3	8	521	8.6
	2	3	59	1.0
	1	6	138	2.3
	Otra	5	134	2.2
Ensenada	5	4	397	6.6
	4	13	801	13.2
	3	16	770	12.7
	2	17	393	6.5
	1	9	298	4.9
	Otra	24	613	10.1
Total		132	6050	100

Fuente: elaboración propia con base en SECTURE, 2006.

La mayoría de las unidades de hospedaje son de cuatro y tres estrellas; sólo ocho de los 132 establecimientos del corredor son de cinco estrellas, lo que denota que

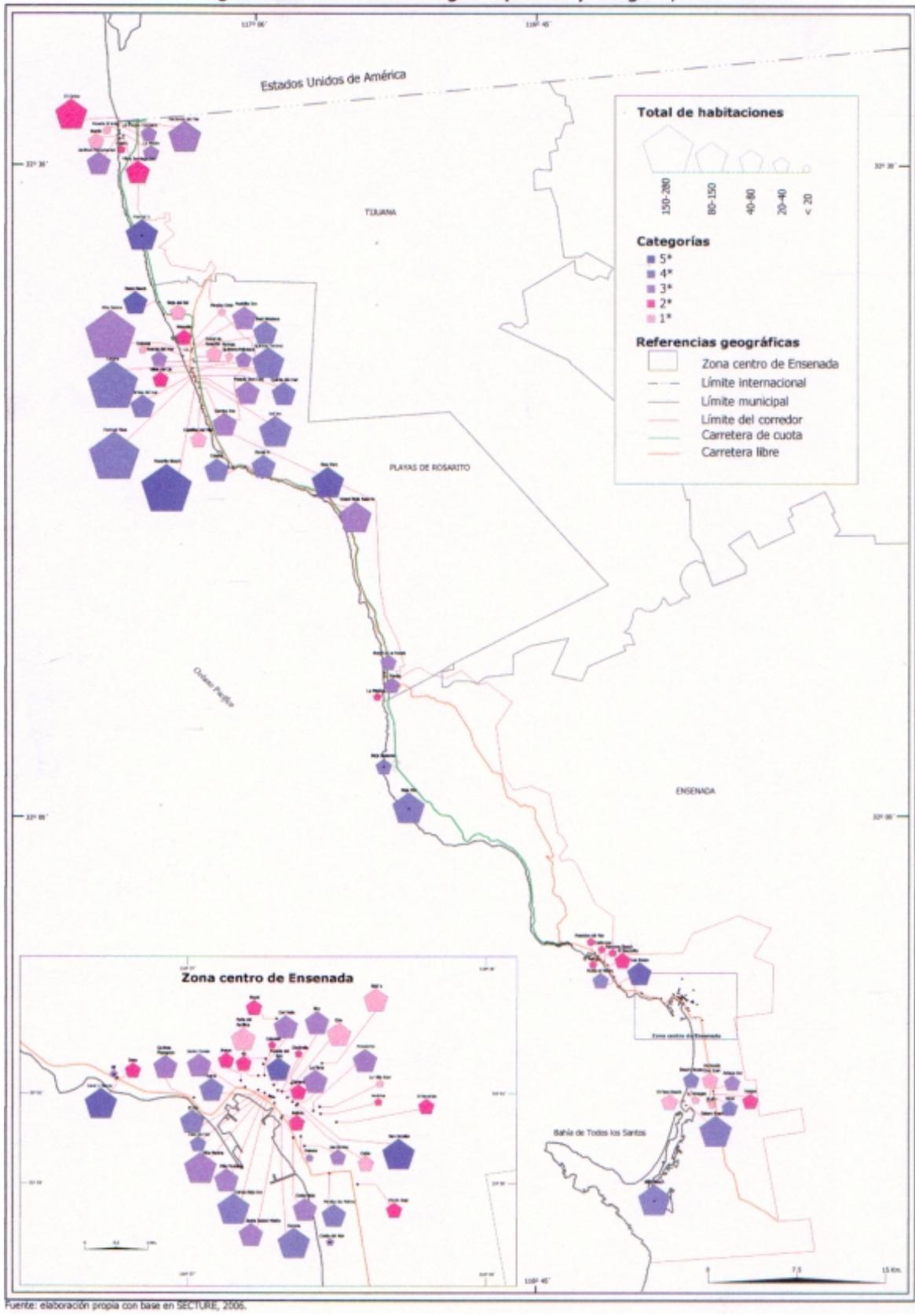
en este corredor predomina la presencia de turistas de una menor capacidad adquisitiva, que el de otros centros litorales mexicanos de lujo como Los Cabos o la Riviera Maya donde hay varias unidades de clase especial y gran turismo; esto se debe, en parte, a que los turistas con más alto poder económico no son registrados en hoteles, pues en su gran mayoría ocupan residencias en fraccionamientos de lujo; en su mayoría se trata de extranjeros que compran bajo el régimen de fideicomiso³ (Figura 3.5; COCOTREN, Op. cit.)



Como ya se mencionó líneas arriba, existe una oferta diferenciada en cantidad y calidad de establecimientos como se señala enseguida (Figura 3.6).

A. Los establecimientos de cinco estrellas son escasos dentro del CTRE, consecuentemente, su oferta es reducida situación que se observa al comparar el número de habitaciones que existe en Playas de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada con valores de 75, 523 y 397 respectivamente. El precio de este

Figura 3.6. CTRE: hoteles según capacidad y categoría, 2006



tipo de servicio oscila entre los 1100 y 1650 pesos y es en Rosarito que se alcanza el mayor récord.

- B. Las habitaciones de cuatro y tres estrellas son las más abundantes en el corredor (52% del total de existencias). En Ensenada está el mayor número de unidades de hospedaje de estas categorías, en el caso de Playas de Tijuana ésta no cuenta con establecimientos de cuatro estrellas. El costo de la habitación por noche está entre 380 y 860 pesos, y, los precios máximos se dan en las unidades que existen en Playas de Tijuana y Rosarito.
- C. Los hoteles con categoría menor a tres estrellas son más abundantes en Ensenada, le siguen Playas de Rosarito y, por último, Tijuana. Los costos por habitación son inferiores a los 350 pesos, sin embargo, en el caso de Rosarito los valores se elevan hasta los 407 pesos.

En Tijuana, las estadísticas sobre ocupación hotelera refieren toda la oferta hotelera contenida en la ciudad, pero puede generalizarse la tendencia para Playas de Tijuana que es de 39% para las habitaciones con categoría menor a cuatro estrellas, las más abundantes en este sector. En Playas de Rosarito destaca la ocupación de habitaciones de categoría de dos estrellas con 62% y en segundo lugar están las unidades de cinco estrellas con 41.5%. Ensenada presenta un uso máximo en las habitaciones de tres estrellas con 49% (Cuadro 3.2)

Cuadro 3.2. CTRE: distribución porcentual de la ocupación por categoría hotelera, 2004

Centro turístico	Categoría	%
Tijuana	Promedio	49.0
	5 estrellas	57.6
	4 estrellas	68.3
	3 estrellas	48.1
	2 estrellas	32.3
	1 estrella	38.3
Playas de Rosarito	Promedio	40.0
	5 estrellas	41.5
	4 estrellas	38.4
	3 estrellas	30.3
	2 estrellas	61.7
	1 estrella	26.6
Ensenada	Promedio	39.0
	5 estrellas	39.3
	4 estrellas	47.0
	3 estrellas	49.4
	2 estrellas	31.6
	1 estrella	25.5

Fuente: elaboración propia con base en SECTUR, 2004.

Otras formas de alojamiento

En el CTRE hay 33 establecimientos que no entran en la categorización en estrellas de SECTUR; se trata de moteles, cabañas, villas y tiempos compartidos, modalidades que se concentran en Ensenada, donde existen 24 de estos sitios y, en menor medida, en Tijuana y Rosarito suman nueve lugares (Cuadro 3.1).

Otra forma de alojamiento para turistas extranjeros, de un mediano a alto poder adquisitivo, son las residencias de lujo adquiridas con el régimen de fideicomisos; este tipo de desarrollos inmobiliarios abundan en el sector de Playas de Rosarito, con 30 de los 40 existentes en el CTRE; estos sitios ofrecen ventajas en cuanto a la dotación de infraestructura y servicios, además, de las mejores vistas y acceso a las playas.

Otro tipo de alojamiento presente en el CTRE es el de los *trailer park*, que dan cabida a casas rodantes o vehículos recreativos. En el corredor hay 64, de los cuales, 33 se localizan en Playas de Rosarito, 30 en Ensenada y uno en Tijuana; el tiempo de arrendamiento varía de una noche a diez años, y durante los periodos más largos la casa se instala de forma permanente sobre estructuras fijas que funcionan como segundas residencias, para un perfil específico de visitantes. El atractivo que los usuarios encuentran al permanecer en estos espacios es el contacto con la naturaleza y la movilidad que pueden tener los propietarios de los vehículos (COCOTREN, Op. cit.; COLEF, 2004).

Además, en el CTRE existen dieciséis terrenos habilitados para acampar, localizados en áreas cercanas a las playas y los acantilados o en zonas de conservación que ofrecen los mejores paisajes y escenarios costeros, donde la vista al mar es el atractivo más valorado; se trata de zonas rústicas que cuentan con servicios sanitarios básicos y se rentan por día; en Playas de Rosarito se localizan seis

sitios con 197 plazas y en Ensenada, principalmente en Punta Banda, diez lugares con 1605 plazas (COCOTREN, Op. cit.).

En síntesis, en el sector Playas de Tijuana es limitada la diversidad de hospedaje; al norte se localizan unidades con categoría de tres estrellas y menos y en el sur las de mayor lujo. En el caso de Playas de Rosarito, ésta contiene la mayor oferta hotelera de cinco y cuatro estrellas y presenta una especialización hacia los fraccionamientos residenciales de lujo, así como en la renta de espacios para *trailer park*. En función a las características de alojamiento antes mencionadas, se confirma Playas de Rosarito como el sector del corredor de más alto nivel. En Ensenada la oferta hotelera es de establecimientos de categorías menores a dos estrellas y sin categoría, además, en este sector existe el mayor número de espacios para acampar, localizados en la zona de Punta Banda.

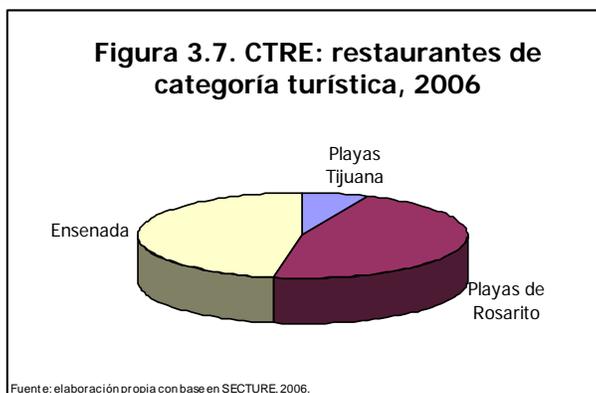
3.3.2. Servicios de alimentos, bebidas y diversión

Los servicios de alimentación juegan un papel principal en la oferta turística del CTRE. La Secretaría de Turismo del Estado (SECTURE) tiene registrados 138 establecimientos de alimentos con categoría turística (Cuadro 3.3), de los cuales, el 7% se encuentra en Playas de Tijuana, el 46% en Playas de Rosarito (en su mayoría restaurantes de comida internacional) y en Ensenada el 47% (aglutina dos en la zona centro de la ciudad; figura 3.7).

Cuadro 3.3. CTRE: catálogo de restaurantes con categoría turística, 2006

Playas de Tijuana	Restaurantes		Comida internacional			Comida rápida y cafeterías		
	Playas de Rosarito	Ensenada	Playas de Tijuana	Playas de Rosarito	Ensenada	Playas de Tijuana	Playas de Rosarito	Ensenada
El Corral	Mi Casita	Acambaro	Rincón San Román	Ortega's	Alfonso's Pizza	Tertulias Café		Café del Centro
Restaurant Pedrin's	Azteca	El Charro	Mariscos Tito's	Rene's	Casino Royal	El Gran Taco		Cafeteria Ingrid
Carnitas estilo Michoacano	Los Arcos	La cueva de los Tigres	El Yogurt Place	Calafia	El Asadero			Jr. Fried Chicken
	Juice n' Juice	Las Brisas	Sanborn's Café Playas	La Casa de la Langosta	El Rey y El Sol			Super Pollo
	Carnaval	Macho's		Mariscos de Rosarito Vince's	El Rincón Gallego			Magyc Burger
	El Jardín	Los Amigos		Camello	El Taste Steak House			Pizza Hut
	Mexicano	Sano's Café		Los Pelicanos	La Cochinita Delante			La Holandesa
	Amor	Mi Kasa		La Fachada	La Forcheta			Las Brsas
	Puerto Langosta	Las Cazuelas		Dragón del Mar	La Muralla China			
	El Patio	Victor's		El Nido	Mariscos Bahía de Ensenada			
	Ortega's	La Olas		El Mesón	Mariscos Playa Azul			
	Ortega's Bar	Las Fuentes		La Leía	La Palapa			
	La Perla del Nilo	El As		La Costa de San Antonio	China Land			
	Brisa Marina	El Campanario		El Calamar	Casamar			
	La Fachada	La Hacienda del Charro		Jatay	Mandarin			
	Vista el Mar	El Osito		La Casa de la Langosta	Halioti's			
	Nacho	Las Carabelas		La Perilita	Ho Wah			
	Puerto Viejo	Las Rejas		Puerto Nuevo No.2	Imperial			
	El Pescador	Las Terrazas		El Galeón	Mel Sim de Ensenada			
	Puerto Nuevo II	El Pelicano		Las Brisas	Muy Lam			
	Vince's	Bronco's Steak House		Rosamar	Señor Salud			
		El Corralito No. 1		Vista al Mar	Sorrento			
		Oxidos Café		Toia	Nuevo Hong Kong			
		Sofia y Alma		Luis	Nuevo Pekin			
				Maria's	San San			
				Ortega's 5	Kaia			
				Ortega's 1	La Palmas Grill			
				Sandra's	La Cochinita Centro			
				Terrazas	El Cid			
				Josefina's y Negro	Casa Blanca			
				La Ponderosa	Las Rosas			
				Miramar	La Tortuga			
				Costa Azul	Antares			
				Viva González				
				La Escondida				
				Vista del Sol				
				Beach Comber				
				Bajamar Popotia				
				La Misión				
				Nautilos				
				Chabert				
				Pepe&Penelope's				
				La Palapa				

Fuente: elaboración propia con base en SECTURE, 2006



En el CTRE existen 42 establecimientos turísticos asociados con la diversión: bares, cantinas y discotecas. Rosarito tiene veintiuno, de ellos los más frecuentados por los turistas son los que se encuentran en la zona de la playa; en Ensenada, de los veinte establecimientos registrados, los ubicados en la calle primera y sus alrededores son los más concurridos, como la cantina Hussong's; por último, en el sector de Playas de Tijuana sólo existe un bar de categoría turística.

3.3.3. Infraestructura de comunicaciones

Vías de comunicación terrestre

Baja California cuenta con una red de caminos que suman una longitud de 11,504.75; su distribución está vinculada con la mayor ocupación del territorio, en función de las principales actividades económicas de la entidad y los principales asentamientos humanos cercanos a la frontera con Estados Unidos. La red federal de libre circulación se compone de las carreteras Tijuana-Ensenada, Tijuana-Tecate-Mexicali, Tecate-El Chinero y Mexicali-San Felipe; por su parte, las carreteras federales de cuota son las de Tijuana-Ensenada, Tijuana (Mesa de

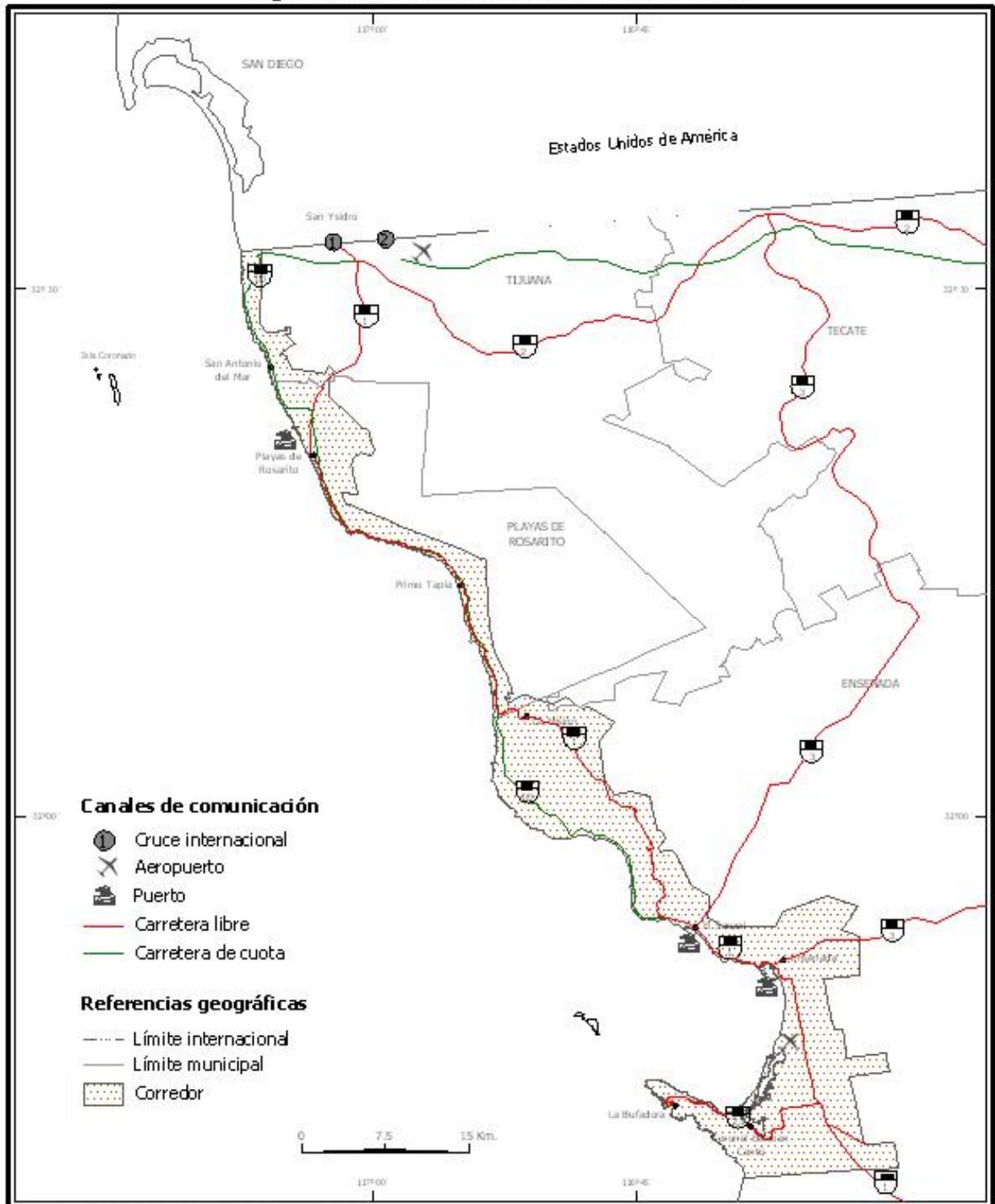
Otay)-Tecate, Tecate-La Rumorosa y La Rumorosa-Mexicali (La Rosita), (COLEF, Op. cit.; Ayuntamiento de Playas de Rosarito, 2003; figura 3.8).

Las vías de comunicación terrestre más relevantes son, por un lado, la número 2 Tijuana-Tecate-Mexicali (260 Km.) pues es la que se conecta con el resto del país y, por el otro la número 1 (transpeninsular) que, a lo largo de 713 Km, enlaza a las poblaciones de Tijuana-Rosarito-Ensenada-San Quintín-Bahía de los Ángeles-La Paz-Cabo San Lucas. En el primer tramo de Tijuana a Playas de Rosarito cuenta con cuatro carriles y, de esta última localidad hasta Los Cabos se mantienen sólo dos (Ayuntamiento de playas de Rosarito, Op. cit.).

Asociada con la carretera transpeninsular, la escénica de cuota Tijuana-Ensenada es una de las principales vías del CTRE; tiene cuatro carriles de acceso controlado, inicia en el extremo noroeste de Tijuana cruza de norte a sur el municipio de Playas de Rosarito y finaliza en el norte de la ciudad de Ensenada; su flujo vehicular es predominantemente turístico y es utilizada en forma significativa por los visitantes procedentes de Estados Unidos.

Sin duda, los asentamientos urbanos del corredor tienen un patrón lineal de localización determinado por las dos vialidades antes señaladas. En el sector de Playas de Tijuana, la carretera escénica es la única vía de comunicación de primer orden existente, misma que se extiende por su parte este al centro de la ciudad y

Figura 3.8. CTRE: vías de comunicación, 2006



Fuente: elaboración propia con base en SCT, 2005.

los cruces internacionales San Ysidro y Mesa de Otay y, hacia el sur, con el municipio de Playas de Rosarito.

La porción de Playas de Rosarito, también está articulada linealmente a partir de la carretera número 1 que, proveniente del norte, cruza el ejido Plan Libertador, justo donde toma el nombre Boulevard Benito Juárez; la vialidad señalada continua hasta la cabecera municipal de Playas de Rosarito, donde se concentran múltiples comercios y servicios asociados con el turismo. La falta de vialidades paralelas al Boulevard Benito Juárez, en el centro de la ciudad, dificulta su funcionalidad urbana. El boulevard señalado con anterioridad, al salir de la zona urbana, en la Cañada Rosarito, retoma su carácter carretero y se adentra hacia el poblado La Misión; en su recorrido une los principales centros turísticos del municipio.

La carretera 1D es otra vialidad que cruza de norte a sur el municipio de Playas de Rosarito; se trata de una vialidad de cuota paralela a la costa y a la carretera 1. En consideración con que la 1D es una vialidad de alta velocidad y que cruza la parte urbana de la cabecera de Rosarito, se ha convertido en una barrera artificial que dificulta los vínculos de comunicación este-oeste; luego continúa su trayectoria a lo largo de la costa hasta el arroyo La Misión e ingresa al municipio de Ensenada.

Aunque por la forma geométrica que guarda el municipio de Playas de Rosarito, sería factible que tuviera vialidades directas con Tecate o Mexicali, lo cierto es que

las ligas con estas ciudades deben ser a través de la carretera número 1, luego cruzar Tijuana hasta la carretera libre o de cuota Tijuana-Tecate y luego de ahí a Mexicali, pero por otra parte se debe reconocer la ventaja que tiene el municipio ya que al estar ligado con Tijuana, facilita el tránsito transfronterizo a través de las garitas internacionales, principal vía de llegada de turistas estadounidenses a esta zona.

La situación de las vialidades 1 y 1D cambia al entrar al municipio de Ensenada; si bien se mantienen relativamente paralelas a la costa, luego la carretera 1 se aleja misma. Por su parte, la autopista 1D se mantiene como costera y enlaza diferentes centros turísticos del municipio. Después de unos 20 kilómetros, ambas vías se unen en El Sauzal, al norte de la ciudad de Ensenada, a partir de este punto se convierten en la carretera transpeninsular, principal vía de la ciudad y del sur del municipio, sobre todo con el valle del Maneadero, donde inicia la carretera estatal número 23 que se dirige a Punta Banda y a la Bufadora, destinos turísticos tradicionales del estado de Baja California. Además de la carretera transpeninsular, Ensenada mantiene comunicación directa con Tecate a través de la carretera número 3.

Vías de comunicación aérea

En Baja California existen cuatro aeropuertos internacionales tres de carácter comercial regular: Tijuana, Mexicali y San Felipe, hay uno más llamado Ciprés,

ubicado en Ensenada y es de carácter militar. Desde el punto de vista de la infraestructura y su alcance territorial, el Abelardo Rodríguez de Tijuana es el más importante del estado y quinto más destacado del país, si se considera el número de pasajeros de arribo y salida. El Ciprés atiende ocasionalmente algunos vuelos comerciales, privados de pasajeros, en embarcaciones pequeñas. También existe una aeropista en Punta Banda en la cual se reciben pequeñas aeronaves turísticas, donde son transportados los socios del club privado La Grulla (INEGI, 2000; COCOTREN, Op. cit., COLEF, Op. cit.; Figura 3.8).

Vías de comunicación marítimas

De los cinco puertos del estado, los de Ensenada, El Sauzal, Rosarito e Isla de Cedros, tienen instalaciones adecuadas para tráfico de altura y cabotaje; el puerto de San Felipe sólo es de cabotaje. En todos ellos se pueden realizar actividades pesqueras, comerciales y turísticas, particularmente, en los ubicados en el CTRE (COCOTREN, Op. cit.; Figura 3.8).

El puerto de Rosarito mantiene enlaces con diferentes puertos de México y el extranjero; su importancia, entre otras cosas, se deriva del hecho de que su área de influencia se extiende desde la frontera norte hasta La Misión. El transporte marítimo se concentra en el muelle de PEMEX, desde el que se suministra combustible a Baja California; en cuanto al movimiento de pasajeros localmente es más importante el muelle del Hotel Rosarito Beach, pues de ahí parten

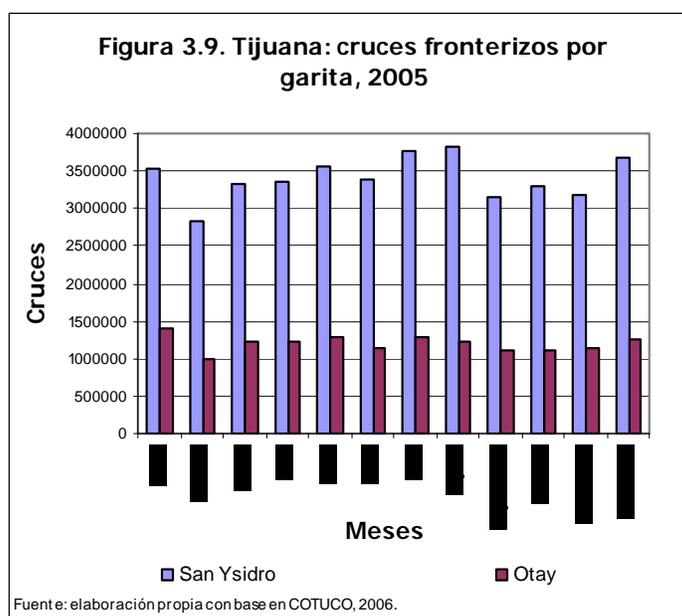
embarcaciones dedicadas a la pesca deportiva, uno de los principales atractivos turísticos, conviene señalar que, dentro del municipio de Playas de Rosarito, se ha planeado la consolidación de una marina en varadero de Popotla, sitio en donde se emplazan los estudios cinematográficos Fox (Ayuntamiento de Playas de Rosarito, Op. cit.).

En Ensenada, el puerto de altura y cabotaje El Sauzal cuenta con tres muelles marginales, un rompeolas y un espigón; en consideración con que Ensenada tiene una actividad industrial de cierta importancia, los movimientos de carga registrados en el puerto son de cemento, enlatados y productos perecederos enviados a puertos nacionales; las operaciones al exterior son limitadas pues no tienen un recinto portuario fiscalizado. Sin duda, el puerto de Ensenada es el más importante de Baja California, debido a su zona de aduanas, frigoríficos, astilleros, pesca comercial y pesca deportiva, asimismo, contiene instalaciones de la Armada de México y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En su terminal de usos múltiples, se hacen circular combustibles péticos y minerales, así como cruceros turísticos. Estos, por el número de embarcaciones recibidas anualmente, es el segundo en importancia, después de Cozumel (Ayuntamiento de Ensenada, 2005; COCOTREN, Op. cit.).

3.4. Movimientos turísticos en el CTRE

3.4.1. Movimientos turísticos terrestres

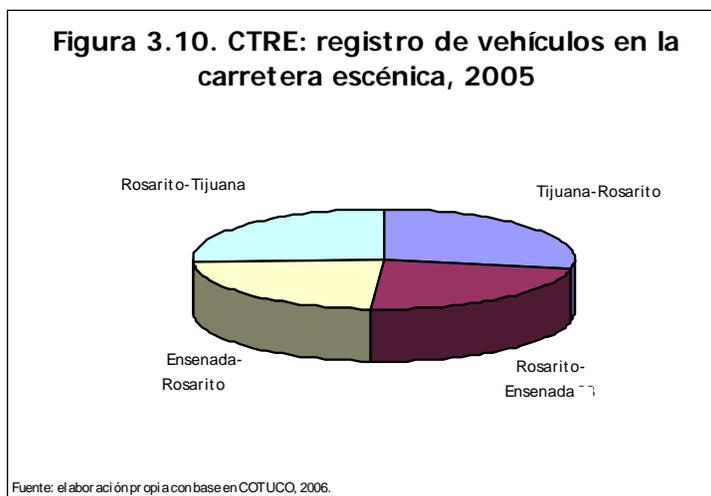
El 80% de los turistas que llegan a Baja California lo hacen por vía terrestre; los internacionales en su mayoría, procedentes del sur de California, discurren por las seis garitas internacionales del estado, cuyo sistema carretero se enlaza con las principales vialidades del lado mexicano; en el caso del CTRE, la ciudad de Tijuana sirve como medio de enlace entre el mercado estadounidense y la zona reconocida como el corredor, a través de las garitas internacionales de San Ysidro y Otay (COLEF, Op. cit.; Figura 3.9).



Por la garita de de San Ysidro fluyen, fundamentalmente, vehículos de pasajeros, autobuses y peatones; y por la de Otay circulan, esencialmente, vehículos de carga. Debido a la naturaleza del flujo de cada cruce, puede afirmarse que la mayor parte de los turistas que llegan al CTRE, ingresaron por la garita de San

Ysidro; asimismo, la mayor afluencia de personas se da vía terrestre en los periodos vacacionales de diciembre-enero y julio-agosto.

Los automovilistas pueden acceder al corredor desde la garita de San Ysidro, a través del distribuidor Puente México, luego continuar por la autopista a Playas de Tijuana, primer sector del corredor, después se pueden incorporar a la carretera de cuota 1D (escénica Tijuana-Ensenada), luego hacia Playas de Rosarito y, finalmente, Ensenada. La carretera escénica es la de mayor flujo anual a Baja California: 9, 281, 296 vehículos fueron registrados en el 2005. El aforo vehicular en las casetas de cobro se distribuyó de la siguiente forma: en el sentido Tijuana-Rosarito y Rosarito Ensenada el 28 y el 23% del total de afluencia, respectivamente, y en sentido contrario, 23% y 25% en Ensenada-Rosarito y Rosarito Tijuana, en ese orden (COLEF, Op. cit.; COTUCO, 2006; figura 3.10).



El hecho de que sea más transitado el tramo Tijuana-Rosarito, denota la importancia turística que la ciudad de Playas de Rosarito tiene dentro del corredor, tal flujo se verá incrementado con la conclusión de la carretera Tijuana-Rosarito 2000, que hará más eficiente el tránsito turístico y de carga. En lo que se refiere al trayecto Rosarito-Ensenada, la mayoría de las personas se dirigen a la ciudad de Ensenada y sus alrededores, no tanto al sur del municipio (Ayuntamiento de Playas de Rosarito, Op. cit.; Ayuntamiento de Ensenada, Op. cit.).

3.4.2. Movimientos turísticos aéreos

Como ya se aludió, la oferta aeroportuaria del corredor es limitada, en cuanto a infraestructura se refiere, pues el aeropuerto que está contenido en el CTRE (el Ciprés) es de corto alcance y sólo atiende vuelos comerciales en naves pequeñas; aunque, el aeropuerto Abelardo Rodríguez de Tijuana, está fuera del CTRE, por su cercanía con el corredor, puede atender la demanda de los turistas que a él se dirigen y de su población en general.

En el aeropuerto de Tijuana cada año se realizan 3, 463, 877 movimientos de pasajeros, de los cuales el 54% son llegadas y el 46% salidas, el mayor movimiento de personas se efectúa durante los meses de julio y agosto, con un registro total de 709,691 individuos (Cuadro 3.4).

En enero de 2006, en el aeropuerto de Tijuana se registraron 62 vuelos de llegada (25 directos y 37 con escala) y 66 de salida (31 directos y 35 con escala). En ambos casos, las principales ciudades de donde proceden y hacia donde se dirigen más vuelos directos son México, Guadalajara, Morelia y León, lo que evidencia los fuertes vínculos con el centro del país (COTUCO, 2006).

Cuadro 3.4. Aeropuerto de Tijuana: movimientos de pasajeros, 2005

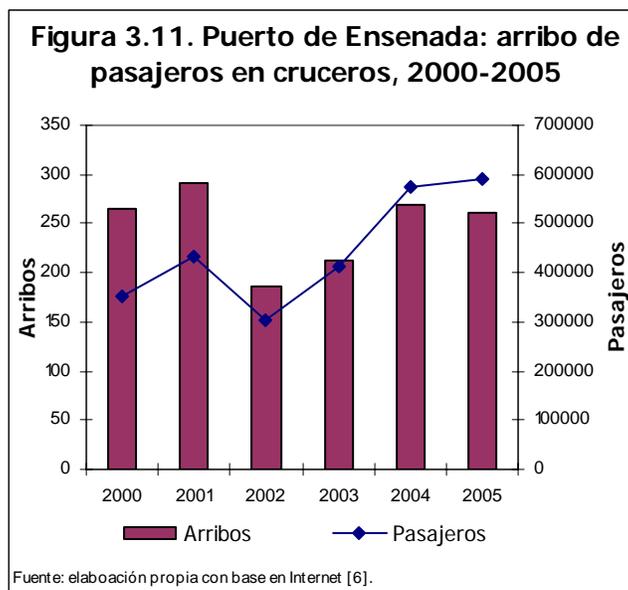
Mes	Llegadas	Salidas
Enero	173,799	112,510
Febrero	144,407	99,883
Marzo	160,903	129,247
Abril	156,794	111,708
Mayo	155,339	123,446
Junio	142,692	140,129
Julio	192,032	171,628
Agosto	194,400	151,631
Septiembre	134,208	110,075
Octubre	133,041	128,015
Noviembre	134,855	128,460
Diciembre	148,776	185,899
Total	1,871,246	1,592,631

Fuente: elaboración propia con base en COTUCO, 2006.

3.4.3. Movimientos turísticos marítimos

En el puerto de Ensenada se que registra el mayor número de movimientos turísticos marítimos del corredor, debido a su infraestructura para el arribo de cruceros; este puerto, junto con la marina de La Salina en Ensenada, han hecho que se considere al municipio de Ensenada como un territorio con alto potencial para el mercado del turismo náutico. En Rosarito, como ya se señaló en los

muelles del Hotel Rosarito y el varadero Popotla, es donde se reciben embarcaciones turísticas propias para regatas o pesca deportiva (Ayuntamiento de Playas de Rosarito, Op. cit.; Figura 3.11).



En Ensenada, el arribo de pasajeros vía marítima ha mantenido una tendencia constante de crecimiento a partir del año 2002, cuando se registraron 305, 338 personas en 186 cruceros; esta cifra modificó significativamente en el año 2005, cuando se registraron 261 cruceros y casi 600, 000 personas vía marítima. A través de la actividad de los cruceros se generaron más del 50% de los ingresos del puerto, lo que evidentemente manifiesta la vocación y el potencial del turismo náutico para Ensenada. Los turistas que llegan por este medio a Ensenada realizan recorridos peatonales o en vehículos de pasaje turístico a las zonas comerciales y turísticas del puerto (COCOTREN, Op. cit.; Ayuntamiento de Ensenada, Op. cit.).

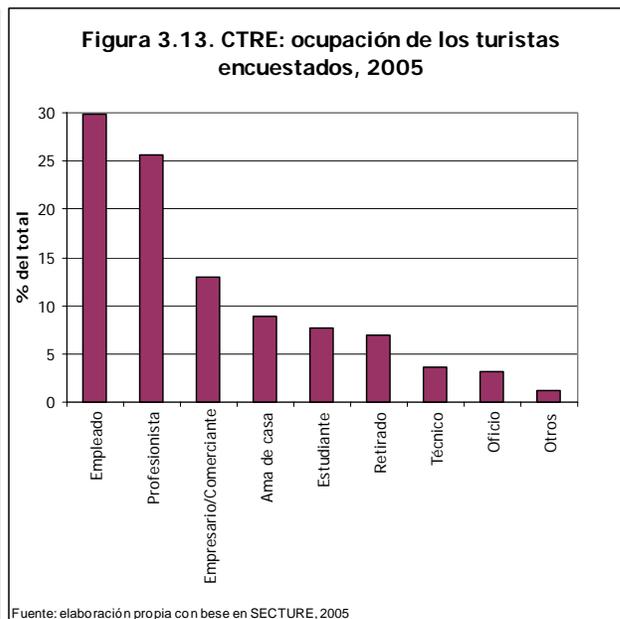
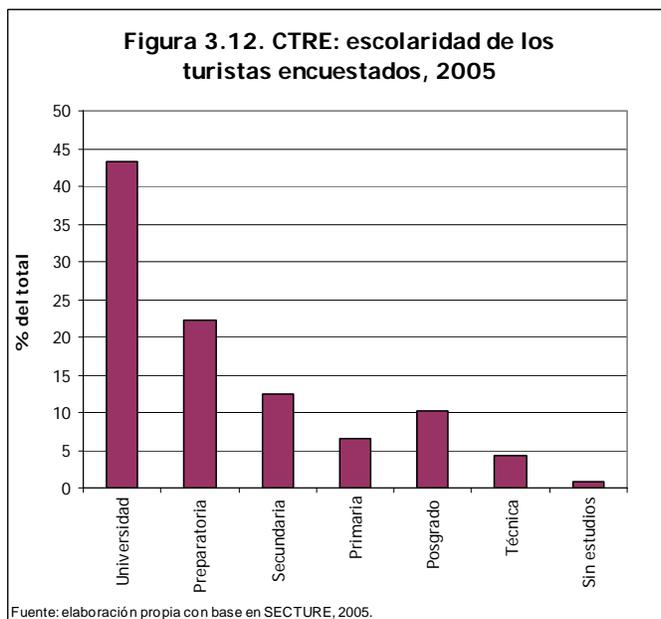
3.5. Flujos de turistas al CTRE

La distancia entre el espacio emisor y el receptor es un factor determinante para el flujo de turistas a una región; aunado a esto, las relaciones, influencias, motivaciones, deseos y representaciones así como la diferencia social, económica y cultural, condicionan la cantidad de personas que llegan a un sitio (Bringas 1995a; Coriolano, Op. cit.).

Una vez que se ha tratado como se estructura la actividad turística en el CTRE, conviene analizar el movimiento y características de los turistas que visitan el corredor, con la finalidad de tener un cuadro completo de como se organiza el turismo en esta zona de Baja California. Para cumplir el objetivo de conocer el perfil del turista que llega al CTRE, se interpretaron, desde el punto de vista geográfico, los resultados obtenidos en una encuesta aplicada por la Secretaría de Turismo en el año 2005, en las ciudades de: Tijuana, Tecate, Ensenada, Mexicali, Playas de Rosarito y San Felipe. Debido a que no existe un estudio específico del CTRE, se seleccionó y procesó la información existente de 1203 cuestionarios para las tres principales ciudades del corredor, misma que se hizo extensiva a la interpretación del fenómeno en todo el CTRE.

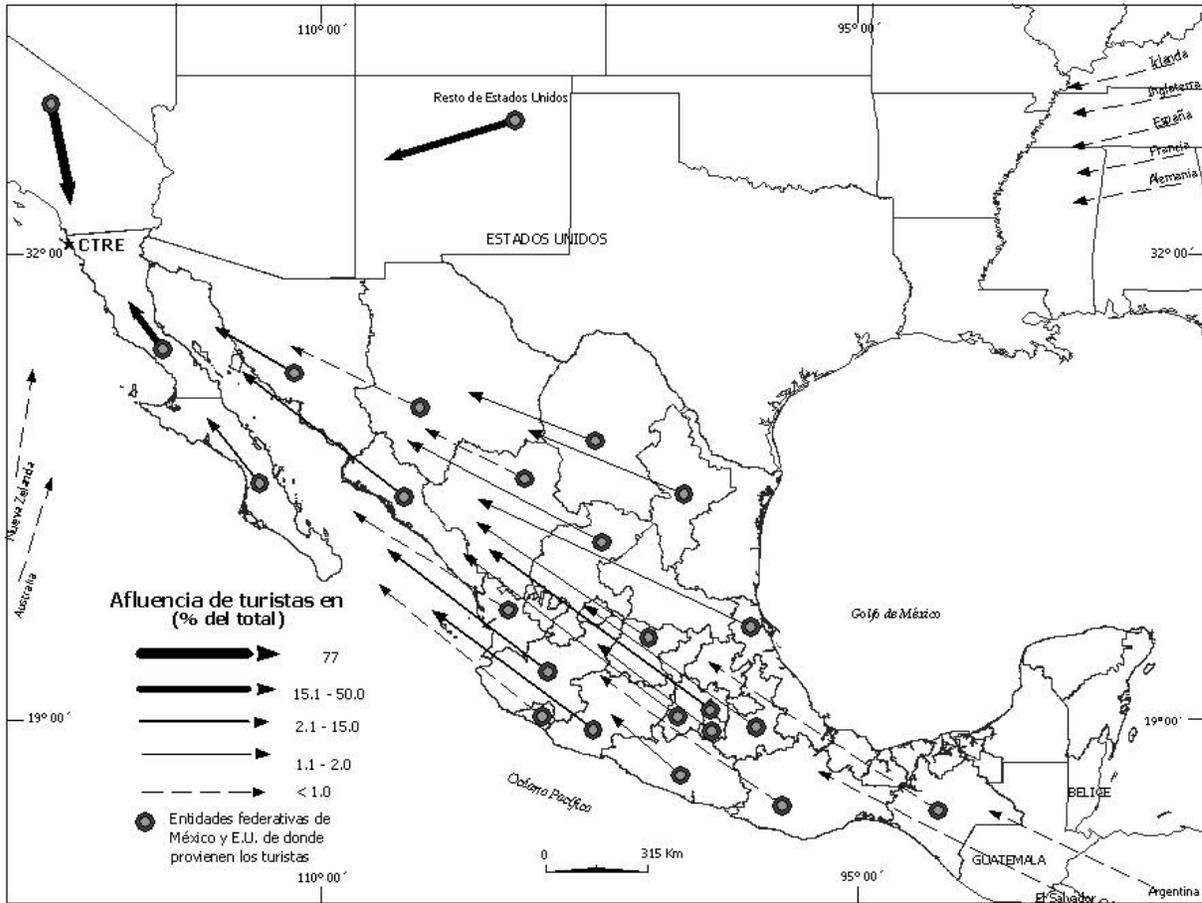
En relación con los aspectos generales de los encuestados, el 61% fueron hombres y el 49% mujeres; el 65% tuvo una escolaridad correspondiente al nivel preparatoria o universidad; en cuanto a las ocupaciones, 30% fueron empleados y

25% profesionistas. En su conjunto, todas las características generales reflejan que los visitantes pertenecen a clases medias o medias altas con un poder adquisitivo elevado (Figura 3.12 y 3.13).



Por razones históricas y geográficas, la gran mayoría de los turistas que arriban al CTRE provienen de Estados Unidos, motivados por la cercanía, el tipo de cambio de divisa favorable para ellos, atractivos del medio natural, entre otros; el estado de California, con un aporte de casi el 80% del total de los visitantes al CTRE, es el que más turistas aporta al corredor, le siguen un conjunto de 22 entidades federativas de México, de las que a Baja California aporta la mayoría, seguida del Distrito Federal, Jalisco y Puebla (Figura 3.14).

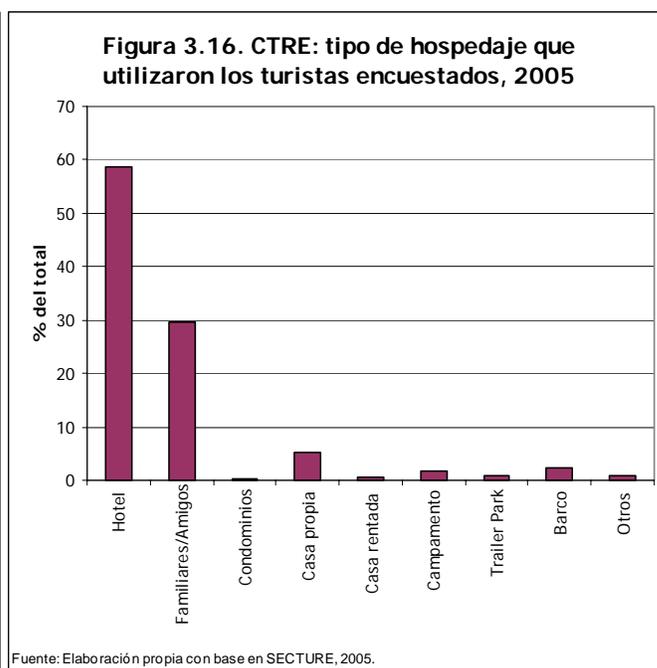
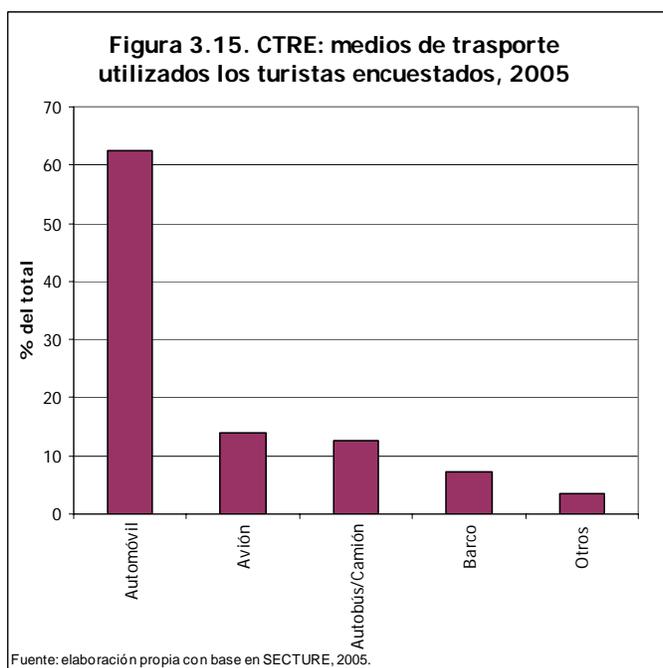
Figura 3.14. CTRE: procedencia de los turistas encuestados, 2005



Fuente: elaboración propia con base en SECTURE, 2005.

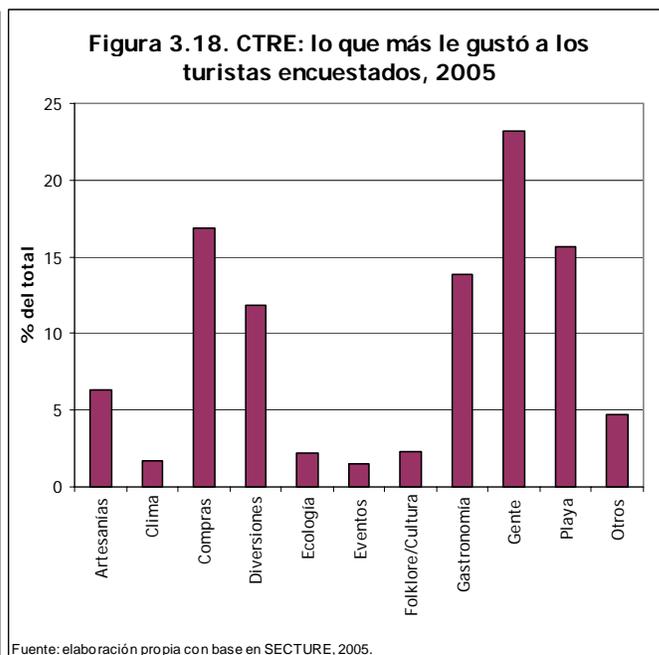
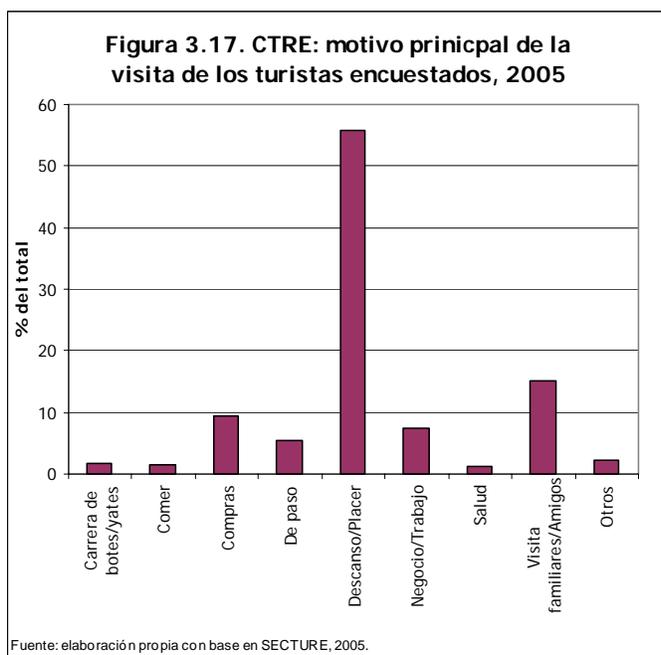
Los encuestados arribaron al corredor en automóvil (62%), avión (14%), autobús (13%) y barco (7%). Es evidente, que la mayor parte de los extranjeros, sobre todo los procedentes de California, se internan al CTRE vía terrestre; en cuanto a los provenientes del resto del mundo, es probable que su primer destino sea alguna ciudad estadounidense en California y, de ahí, cruce vía terrestre del lado mexicano. Los nacionales, debido a la distancia recorrida desde sus lugares de origen, llegan al corredor, vía aérea o en autobús. En menor proporción que los

anteriores, se encuentran aquellos que llegaron en barco, tanto en embarcaciones propias como en cruceros, a los principales puertos y marinas de la zona (Figura 3.15).



Al considerar si el turista viajó sólo o acompañado, se encontró que en promedio viajan en grupos de 2 personas y que tienen un gasto total per cápita de unos 2,250 pesos; esto se relaciona directamente con su tiempo de estadía en alguna zona del corredor: 51% estuvieron menos de 24 horas y el resto más de una noche. De los encuestados que se quedaron al menos una noche, utilizaron como principal medio de alojamiento el hotel, seguido de casas de familiares o amigos, luego las segundas residencias y, el resto, en espacios de estancia como *trailer park*, tiendas de campaña, etc. (Figura 3.16).

La principal motivación para visitar el CTRE fue el descanso o placer (56%), en segundo lugar el encuentro con familiares y/o amigos (15%), y en tercer lugar realizar compras (9%); otros intereses estuvieron asociados con los negocios, salud, gastronomía, carreras de botes, académicos, religioso, surfing, etc. Es evidente la multifuncionalidad turística que, desde hace un siglo, mantiene el CTRE (Figura 3.17).



De lo que más les gustó a los turistas encuestados en el CTRE, fue la hospitalidad de la gente de la región y los precios accesibles de mercancías, lo que más les atrajo fueron aspectos del medio físico como la playa, luego la gastronomía, las artesanías procedentes de la región o del país, como las más importantes (Figura 3.18).

Por último, se hace referencia a las cosas negativas que los turistas percibieron durante su estancia en el CTRE y los aspectos más citados fueron: la actitud de la policía, inseguridad, corrupción y falta de limpieza; este aspecto es prioritario a mejorar en un futuro inmediato sobre todo porque es una situación que ha tendido a desalentar a los turistas nacionales y extranjeros a visitar la región, formada sobre todo por carteles de la droga y redes de prostitución infantil (SECTURE, 2005).

¹ El dólar estadounidense se cotizó en México en \$10.559 en diciembre de 2005, fecha en que fueron autorizados los costos del suelo para cada municipio en la Ley de Ingresos de Baja California.

² En esta sección se utiliza la información correspondiente al centro turístico de Tijuana que contempla las unidades de hospedaje que existen en la ciudad y no sólo en el sector de Playas de Tijuana, debido a que no se cuenta con los datos exclusivos de esta zona.

³ El fideicomiso es un instrumento jurídico que permite a los extranjeros adquirir bienes raíces en las costas y fronteras mexicanas por un período de 50 años prolongables hasta 100, sin contravenir el artículo 27 constitucional.

Conclusiones

Los espacios litorales de México aún mantienen una posición preferencial en el contexto nacional; tal afirmación se deriva de la intensa afluencia de viajeros, bienes y capitales, así como de las cuantiosas ganancias generadas a partir de la implantación de la actividad turística costera. En el caso del CTRE, además de ser un lugar turístico-litoral, su vecindad fronteriza con California, entidad que posee una de las poblaciones con mayor capacidad adquisitiva dentro de Estados Unidos,

le otorga un carácter único, en tanto que los visitantes provenientes de este territorio han influido e influirán en el dinamismo económico regional caracterizado, los últimos años, por ser uno de los nodos turísticos mexicanos de mayor expansión y proyección en Norteamérica.

A pesar de la importancia del CTRE ha adquirido por su actividad turística, en el ámbito internacional, lo cierto es que se ha explotado de forma intensiva el espacio estrictamente de litoral. En este sentido, no se han integrado otro tipo de recursos, ubicados tierra adentro de la península. Esto ha supuesto una carga turística elevada que convendría revisar en un futuro mediato, con la intención de evitar consecuencias negativas al medio ambiente.

Desde antes de su reconocimiento y delimitación oficial, el CTRE ya mantenía una actividad turística intensa, misma que ha evolucionado y se ha adaptado a las demandas actuales de un turismo predominantemente masivo. En consideración con el hecho de que la mayoría de los turistas provienen de Estados Unidos, se puede aseverar que este país tiene un peso fundamental en la organización territorial del CTRE, tanto en los tipos, como en las formas que han adquirido los diferentes sectores del corredor. Con tal escenario, se corrobora la hipótesis de la tesis, misma que resalta el hecho de las determinantes económicas-políticas ocurridas en el vecino país del norte, determinan los procesos territoriales del turismo en el extremo noroeste de México.

Aunque las segundas residencias son parte indisoluble de la oferta inmobiliaria en espacios turístico-litorales del mundo, en general, y México, en particular, lo cierto es que en el CTRE han crecido en forma extraordinaria, sobre todo por la facilidad de compra y acceso que la población radicada en Estados Unidos tiene en la zona. En consecuencia, se han creado extensas áreas de fraccionamientos en fideicomiso, la mayoría de ellos de lujo, separados notablemente de otras áreas habitacionales. En la medida que ésta tendencia se mantenga, en el CTRE se genera un proceso de segregación territorial que hará más evidentes las diferencias sociales, económicas, de servicios e infraestructura.

El incremento demográfico y la dinámica económico-turística que se ha generado en torno a los principales ejes carreteros del corredor, han fomentado la conurbación del sector Playas de Tijuana con las áreas más densamente pobladas del de Playas de Rosarito. Este proceso de ocupación costera permite prever que en un futuro mediano se formará un continuo urbano desde Playas de Tijuana hasta Ensenada. Este fenómeno se presenta en una gran cantidad de costas de México y, sin embargo, poco se ha hecho al respecto para valorar las consecuencias del mismo, pero por lo pronto la península de Baja California es ya uno de los espacios donde esta situación se empieza a considerar adversa al desarrollo regional.

El proceso de expansión urbana en el CTRE se agravará toda vez que entre en marcha el megaproyecto Escalera Náutica (FONATUR, 1999). De concretarse, el CTRE soportará una importante corriente de pasajeros, vía marítima, Playas de Rosarito y Puerto Salina. Tal será la magnitud de los flujos de embarcaciones, que para estudios futuros se sugiere atender la capacidad de carga marítima en el CTRE.

Las relaciones funcionales entre el CTRE y localidades urbanas y rurales ubicadas fuera de su actual delimitación, hacen pensar en una reconsideración de sus límites, de acuerdo con las interacciones de carácter económico y social que inciden directamente en el desarrollo del corredor; aunado a lo anterior, se sugiere incluir áreas próximas con un potencial de aprovechamiento turístico diverso, con la intención de reducir la carga de turistas de la zona costera e integrar a otras poblaciones en una dinámica turística planeada.

Fuentes de consulta

Alonso, J. (2001) *Geografía Turística: General y de España*. Centro de Estudios Ramón Areces. Madrid.

Ayuntamiento de Ensenada (2005) Actualización del programa del centro de población de Ensenada, 2005-2025. Baja California, México.

Ayuntamiento de Playas de Rosarito (2000) Plan municipal de desarrollo urbano del centro de población Playas de Rosarito, Baja California, México.

Ayuntamiento de Playas de Rosarito (2003) Plan municipal de desarrollo urbano Playas de Rosarito, 2000-2020. Baja California, México.

Ayuntamiento de Tijuana (2000) Programa de desarrollo urbano del centro de población de Tijuana, 2000-2025. Baja California, México.

Aznar, J. (2003) *"Análisis estructural del sector turístico en Almería"*. Cuadernos de Turismo. Número 11. Universidad de Murcia, España Pp. 21-39

Bassols, A. (1999) *La gran Frontera*. Tomo I. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. México.

Boullón, R. (1990) *Planificación del espacio turístico*. Trillas, México.

Bringas, N. (1991) *Grupos de visitantes y actividades turísticas en Tijuana*. El Colegio de la Frontera Norte. Tijuana, Baja California, México.

----- (1992) *"Población flotante: Tipología de visitantes en Tijuana"*. Estudios fronterizos. Revista del Instituto de Investigaciones Sociales. N. Pp. 135-165

----- (1993) *Uso del suelo y configuración turística del corredor Tijuana-Ensenada. Urbanización y servicios*. Vol. I Colegio de la Frontera Norte, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Pp. 69-95

----- (1995) *"Turismo municipio y desarrollo regional en la frontera norte: el caso del corredor turístico Tijuana-Ensenada"*. El municipio y el desarrollo social de la frontera norte. Pp. 93-129

----- (1995a) *La ciudad compartida. Desarrollo urbano comercio y turismo en la región Tijuana- San Diego*. Universidad de Guadalajara, El Colegio de la Frontera Norte.

----- (1997) *"El turismo fronterizo en el marco de la integración comercial con Norteamérica"*. Desarrollo fronterizo y globalización. Universidad de Sonora. Pp. 59-76

----- (1997a) *"Las dos caras del turismo: beneficios económicos contra costos socio-culturales y ecológicos: el caso de México"*. FERMENTUM, Revista venezolana de sociología y antropología. Año 7 No. 18. Mérida, Venezuela. Pp. 89-116

- (1999) *Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano*. El Colegio de Sonora. Sonora, México.
- (1999a) "*Políticas de desarrollo turístico en dos zonas del Pacífico mexicano*". *Región y Sociedad* Vol. XI No. 17 Enero-Junio. Colegio de Sonora. Pp. 3- 52
- (2000) "*El ecoturismo: ¿una nueva modalidad del turismo de masas?*" *Economía Sociedad y Territorio*, Vol. II, núm. 7 El Colegio Mexiquense. Pp.373-403
- Cabral, M. (1998) *La soberanía y el fideicomiso de inmuebles para extranjeros en Baja California Sur*. Universidad Autónoma de Baja California Sur. La Paz, BCS.
- Callizo, J. (1991) *Aproximación a la Geografía del Turismo*. Síntesis. Madrid.
- Carmona, R. (2004) Organización territorial del turismo en Tijuana, Baja California, 2003. Tesis de Licenciatura. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México.
- Castrogiovanni, A. (2001) "*Turismo y ordenamiento del espacio urbano*". Turismo urbano. Contexto. Sao Paulo, Brasil.
- Ceballos, M. (2001) *Encuentro en la frontera: mexicanos y norteamericanos en un espacio común*. El Colegio de México, Colegio de la Frontera Norte, Universidad de Tamaulipas. México.
- COCOTREN (2001) Programa de desarrollo urbano, turístico y ecológico del corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada. Secretaría de asentamientos humanos y obras públicas. Baja California, México.
- Colegio de la Frontera Norte (COLEF) (2004) *Programa de Ordenamiento Territorial*. Baja California, México
- Comité de Turismo y Convenciones de Tijuana (COTUCO) (2002) *Manual para Convenciones y Eventos Especiales*. H. Ayuntamiento Tijuana, Tijuana.
- (2006) *Anuario estadístico 2005*. H. Ayuntamiento Tijuana, Tijuana.
-

Coriolano, L. (1998) De lo local a lo global: el turismo litoral Crearense. Papyrus editora. Sao Paulo, Brasil.

Díaz, J. (1993) *Geografía del turismo*. Síntesis. Madrid.

Fernández, L. (1985) *Introducción a la teoría y técnica del turismo*. Alianza. Madrid.

Furio, (1996) *Economía turismo y medio ambiente*. Universidad de Valencia. España.

Gallegos y López (2004) "*Turismo y estructura territorial en Ciudad Juárez*" Investigaciones Geográficas 53. Instituto de Geografía, UNAM. Pp.141-162.

Gamir, A.; Ramos, D. (2002) *Transporte aéreo y territorio*. Ariel. Barcelona.

García, A. (1970) "*Clasificación de los recursos turísticos*" Boletín. Núm 3. Instituto de Geografía, UNAM. Pp.211-214.

----- (1970a) "*El campo de la Geografía del Turismo*" Boletín. Núm 3. Instituto de Geografía, UNAM. Pp. 61-65.

----- (1979) *Cancún: turismo y subdesarrollo regional*. Serie Cuadernos. Instituto de Geografía, UNAM. México.

García, E. (2004) *Modificaciones al sistema de clasificación climática de Köppen (para adaptarlo a las condiciones de la República Mexicana)*. Serie libros, Número 6. Instituto de Geografía, UNAM. México.

Gasca, J. (2000) *Organización e integración del espacio binacional: el caso de la frontera México-Estados Unidos*. Tesis de doctorado en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM. México.

- (2002) *Espacios transnacionales. Interacción, integración y fragmentación en la frontera México-Estados Unidos*. Colección Jesús Silva Herzog. Instituto de investigaciones económicas, UNAM. Porrúa, México.
- Gobierno del Estado de Baja California (1995) *Programa regional de desarrollo urbano, turístico y ecológico para el corredor costero Tijuana-Ensenada*. Baja California México.
- (2004) *Plan de desarrollo urbano*. Baja California México.
- (2005) "*Ley de ingresos para el municipio de Ensenada para el ejercicio fiscal, 2006*". Tomo CXII. Sección V. Pp. 121-158. Mexicali, Baja California, México.
- (2005a) "*Ley de ingresos para el municipio de Playas de Rosarito para el ejercicio fiscal, 2006*". Tomo CXII. Sección VII. Pp. 3-141. Mexicali, Baja California, México.
- (2005b) "*Ley de ingresos para el municipio de Tijuana para el ejercicio fiscal, 2006*". Tomo CXII. Sección IV Pp. 3-121. Mexicali, Baja California, México.
- Hiernaux, D (1989) "*El espacio reticular del turismo en México*" Geografía y desarrollo. Año 2. Vol.2. Núm. 3. México. Pp. 31-39.
- (1989a) "*La dimensión de las actividades turísticas*" Teoría y praxis del espacio turístico. Universidad Autónoma metropolitana. México. Pp. 109-119.
- (2003) "*Turismo e imaginarios*" *Imaginarios Sociales y Turismo Sostenible*. FLACSO. Costa Rica. Pp. 7-36.
- INEGI (1999) *Cuaderno Estadístico Municipal*. Tijuana, Baja California. Aguascalientes, México.
- (1999a) *Cuaderno Estadístico Municipal*. Playas de Rosarito, Baja California. Aguascalientes, México.
-

- (1999b) *Cuaderno Estadístico Municipal*. Ensenada, Baja California. Aguascalientes, México.
- (2000) "Tijuana-Ensenada, México". *Guía turística urbana*. Instituto Nacional de Estadística e Informática. Aguascalientes, México.
- (2001) *Síntesis de información geográfica del Estado de Baja California*. Aguascalientes, México.
- Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) (2002) "*Programa del Desarrollo urbano de centro de población Tijuana, B.C. 2002-2025*". Periódico Oficial del estado de Baja California. Tomo CIX. Mexicali, México.
- (2004) *Programa parcial para el centro de la zona metropolitana de la ciudad de Tijuana*. Tijuana, Baja California. México.
- Jiménez, A. (1993) *Turismo: estructura y desarrollo: la estructura funcional del turismo internacional y la política turística de México: desarrollo histórico, 1945-1990*. Mc. Graw-Hill. México.
- Jiménez, A. (2005) *Una aproximación a la conceptualización del turismo desde la teoría general del sistemas*. Universidad del Caribe, Quintana Roo, México.
- Kostrowiki, J. (1986) *Un concepto clave: organización espacial*. Versión al español de Elizabeth Holt. Instituto de Geografía, UNAM.
- Lemos, L. (2001) "*O turismo e as informações de mercado: o enfoque na demanda*". Turismo urbano. Contexto. Sao Paulo, Brasil.
- López, A. (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.
- López, A; Sanchez, A. (2003) "*Visión geográfica del turismo en la frontera norte de México*". La Geografía y la gestión del turismo. Tomo II. Universidad de Santiago de Compostela, España.
- Lozato, J. (1990) *Geografía del turismo*. Masson. Barcelona.
-

- Marchena (1999) "Turismo cultural: el caso de Sevilla". Cuadernos de Turismo. Número 4. Universidad de Murcia, España. Pp. 33-50
- Méndez, R. (1997) *Geografía económica: la lógica espacial del capitalismo global*. Ariel. Barcelona.
- Ozuna, F. (2002) *Clasificación tipológica de los sitios turísticos en México para el ordenamiento territorial*. Tesis de Maestría en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, UNAM.
- Pérez, (2003) *Turismo en la sociedad de la información: modelos emergentes. El entorno general*. UOC.
- Propin, Sánchez, López (1997) "*Situación geográfico-económica del turismo en el extremo norte de América Latina: el corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada*". Revista de Geografía Norte Grande. Universidad Católica de Chile, Santiago.
- Propin, López, Sánchez (2004) "*Territorios preferenciales de los grupos hoteleros internacionales en América Latina y el Caribe a principios del siglo XIX*". Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía, UNAM. México.
- Propin, E., Sánchez, A. (1998) "Tipología de los destinos turísticos de México a fines del siglo XX". *Geographica*. Universidad de Zaragoza, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Zaragoza. Pp. 147-157.
- Rand McNally (1999) *Answer Atlas*. Rand McNally company. United States of America.
- Rodríguez, A. (1999) Turismo e espaço, rumbo a um conhecimento transdisciplinar. Hucitec. Sao Paulo, Brasil.
- Sánchez, A., Pérez, G. (1999) "*Territorio y economía en el México árido al terminar el siglo XX*". Actas. Tomo 22. Pp. 43-63
- Secretaría de Turismo (1999) 100 Facts that confirm tourism in México is national priority. Secretaría de desarrollo turístico. Distrito Federal. México.
-

----- (SECTUR) (2004) *Compendio estadístico del turismo en México*. Distrito Federal, México.

Secretaría de Turismo de Baja California (SECTURE) (2000) *Programa Integral de desarrollo turístico para Baja California (2002-2007)*. Gobierno del estado de Baja California. México.

----- (2005) *Estudio del perfil del visitante a Baja California*. Gobierno del estado de Baja California. México.

----- (2006) Estadísticas de servicios de alojamiento, alimentación, vida nocturna y arrendadoras de autos en Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, 2006. No publicado.

Texiera, A. (1996) "El Turismo y su influencia en la ocupación del espacio litoral". Turismo e Geografía. Reflexiones teóricas y enfoques regionales. Hucitec. Sao Paulo, Brasil.

Vera, J., et.al. (1997) *Análisis territorial del turismo*. Ariel. Barcelona.

Cartografía

Atlas de Planeación del Área Fronteriza Internacional Tijuana-San Diego (2000) Uso del Suelo de Puerta México-San Ysidro.

IMPLAN (2002) Delegación Playas de Tijuana (uso de suelo). Escala 1:50 000. Tijuana.

IMPLAN (2002) Valores de suelo. Escala 1:25 000. Tijuana.

Ayuntamiento de Playas de Rosarito (2006) Plano de zonas homogéneas y valores catastrales, 2006. Consejo municipal del catastro inmobiliario. Playas de Rosarito, Baja California.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (1999) Baja California: mapa de comunicaciones y transportes. Escala 1: 530 000. México.

Sitios de Internet

- [1] www.conabio.gob.mx
- [2] www.descubrebajacalifornia.com
- [3] www.ensenada.gob.mx
- [4] www.inegi.gob.mx
- [5] www.municipiodeplayasderosarito.gob.mx
- [6] www.sectur.gob.mx
- [7] www.tijuana.gob.mx
- [8] www.tijuana.gob.mx/Dependencias/implan