

Situación geográfico-económica del turismo en el extremo norte de América Latina: El corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada

ENRIQUE PROPIN FREJOMIL
ALVARO SANCHEZ-CRISPIN
ALVARO LOPEZ LOPEZ

Instituto de Geografía, UNAM
Ciudad de México, MEXICO

RESUMEN

El presente trabajo examina las peculiaridades geográficas de una de las regiones turísticas mexicanas más dinámicas. Se trata de un corredor costero que se inicia en Tijuana y llega hasta las inmediaciones del puerto de Ensenada. En lo que va del decenio, en esta zona de México el turismo ha crecido a pasos agigantados, e incluso ha originado la creación de una nueva entidad municipal. La cercanía al mercado estadounidense, en especial el de California, y el precio comparativamente barato de los servicios y bienes que consume el turismo, representan rasgos distintivos de la situación geográfica en el territorio examinado.

ABSTRACT

This paper deals with the issue of tourism in one of the most dynamic regions in the whole of Mexico: the seaboard corridor comprising from Tijuana, in the northernmost tip of the country, to the port of Ensenada, some 140 kilometers south. In the last decade, the physical infrastructure for tourist activities in the area has experienced an extraordinary growth. This expansion can be explained in terms of the geographical vicinity of the area to the Californian market and the relatively cheap prices paid for services and goods consumed by foreign visitors.

INTRODUCCION

México es un país que, en la actualidad, atrae a millones de paseantes. Son varias las razones por las cuales el flujo turístico es intenso; las zonas arqueológicas, las selvas y playas del trópico, ciudades coloniales, entre otros atractivos, tanto naturales como culturales son responsables de tal circunstancia. Existen ya estudios geográficos que examinan la presencia del turismo y sus consecuentes relaciones territoriales, en distintas áreas del país (cf. Carrascal, 1976; García, 1979; Sánchez-Crispín y Propin, 1996).

En la península de Baja California se tiene un importante potencial turístico derivado de la presencia del binomio océano-desierto. Así, el corredor de Los Cabos, que es resultado de la política de los Centros Integralmente Planeados puesta en práctica en el decenio de los setentas¹, se ha convertido en una de las zonas con mayor desarrollo de infraestructura para el turismo en la región y el país (véase Sánchez, Propin y Luna, 1997). Otros

territorios de la península son especialmente atractivos para la práctica de actividades como el buceo, los paseos en yate y otras embarcaciones menores, y el surf. El contexto mexicano evidencia que mientras más al sur se encuentre el sitio de descanso, hay más posibilidades de atraer a turistas extranjeros; esto por el efecto de la latitud y su relación con el clima. Sin embargo, hay una zona ubicada en el extremo noroccidental del país que ha mostrado un crecimiento extraordinario de la economía turística nacional, se trata del corredor costero que va desde la ciudad fronteriza de Tijuana hasta el puerto de Ensenada, en la llamada Costa Dorada de Baja California².

PECULIARIDADES GEOGRAFICAS DEL CORREDOR TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA (CTRE)

La zona de estudio se extiende por cerca de 140 kilómetros que separan a la línea fronteriza

¹ Los Centros Integralmente Planeados fueron creados a mediados de los años setenta para impulsar el crecimiento del sector turístico en puntos clave: Cancún, Ixtapa-Zihuatanejo, Huatulco y dos lugares de la península bajacaliforniana, Los Cabos y Loreto. La mayoría de estos centros ha registrado un aumento importante en cuanto a infraestructura física y número de arribos; la excepción es Loreto, en Baja California Sur (Sánchez-Crispín, Propin y Luna, 1997).

² Este trabajo deriva del proyecto de investigación "Asimilación Económica del Territorio en la península de Baja California", que se desarrolla actualmente en el Departamento de Geografía Económica del Instituto de Geografía de la UNAM. En este contexto es que se han llevado a cabo dos trabajos de campo a la península, a principios de 1997.

de México con Estados Unidos de la Bufadora, al sur de Ensenada, y comprende, en promedio, un ancho de dos kilómetros respecto a la línea de costa, aunque en algunas zonas se adentra hasta diez kilómetros (Figura 1). Asimismo, al CTRE corresponde una porción marina cuya anchura promedio es de cinco kilómetros respecto al litoral. Con estas dimensiones, el CTRE posee una superficie de 595 km² (Gobierno de Baja California, 1995).

El corredor ocupa el territorio extremo noroccidental de la península de Baja California, donde "la Patria empieza", como suele decir la población local³. Se conforma por tres asentamientos urbanos de relevancia: Tijuana, Rosarito y Ensenada y 26 localidades rurales⁴, unidos por la carretera federal número 1, cuyo recorrido se extiende a través de la península de Baja California. El gobierno estatal reconoce la existencia de este corredor mediante el decreto publicado en el diario oficial del 2 de junio de 1995 que, a la vez, tiene como fin regular el crecimiento del turismo y su urbanización consecuente en la zona (Ibíd.).

El que Tijuana esté contenida en el corredor implica que, al menos desde el punto de vista potencial, lleguen a la zona más de 25 millones de personas, por motivos de descanso, procedentes en su mayor parte de Estados Unidos. Tijuana es la quinta aglomeración urbana de México que, en los últimos decenios, ha registrado índices de crecimiento demográfico superiores a los nacionales y que, a distancia, ejerce una atracción muy fuerte sobre los potenciales migrantes de regiones económicamente deprimidas, localizadas en el centro y sur del país.

Tijuana es el mayor centro maquilador mexicano (con casi 700 plantas), cuyo efecto en la generación de empleos es de significado y regula, en forma directa, el crecimiento de distintas actividades relacionadas con este sector industrial: transporte, comercio, servicios, la banca. Los en-

laces terrestres denuncian tales vínculos, así los transportes que ligan a Tijuana con Ensenada y Rosarito son evidencia de la interrelación espacial estrecha entre la mancha urbana más poblada y las ciudades incluidas en su *hinterland*. La complementación económica interurbana del CTRE también se muestra al examinar las comunicaciones marítimas entre Ensenada y los países asiáticos de la Cuenca del Pacífico (envíos de atún, televisores armados por las maquiladoras, arribo de chinos migrantes a México) y la llegada de cruceros, cuya frecuencia en los próximos años será más intensa, a lo que se suma el desarrollo del *boating* en las costas del corredor.

La frontera entre México y Estados Unidos se abrecha en distintos sitios de cruce, el más relevante de los cuales es el de Tijuana-San Ysidro (parte de la zona metropolitana de San Diego), tanto por el número de personas que por ahí transitan como por la derrama económica generada⁵. Diversos son los motivos por los que el paseante extranjero visita Tijuana; en forma común se busca diversión barata (alcohol, tabaco, prostitución, drogas, apostar en el hipódromo), a la vez que hay un interés por "asomarse" a otro mundo, a la pobreza, a México, a América Latina. La mayoría de los turistas extranjeros que ahí acuden no se adentra al interior del país; sin embargo, por su visita a la zona fronteriza de Tijuana, generalmente breve y sin pernoctar, el paseante puede afirmar, cuando esté de regreso en su lugar de origen, que ha visitado México aunque, *sensu stricto*, ello no sea así, ya que la imagen estereotipada del país, que se comercializa en las zonas de la frontera norte, no es más que una pincelada de lo que en realidad son la sociedad y la cultura mexicanas.

Los atractivos que el turista extranjero busca en Tijuana no están relacionados en forma directa con el medio natural. De hecho, el asentamiento de esta ciudad es de espaldas al mar y sobre lomeríos desnudos de vegetación, ocupados por viviendas que no siguen un patrón arquitectónico establecido *a priori*. Así, ni las playas de Tijuana, ni su clima son recursos que ejerzan influencia particular sobre los visitantes. Sin embargo, más al sur, rumbo a Ensenada, estas condiciones cam-

Este territorio atestigua el contraste entre dos mundos: América Latina y Estados Unidos. Es la última parada, dentro del mundo subdesarrollado, del migrante que quiere insertarse (legal o ilegalmente) a la economía más rica del planeta. Esta ciudad conjuga todo lo mexicano, todo lo latino. En ella están representadas todas las manifestaciones de la cultura de distintas partes de México, desde Yucatán hasta Sonora. Donde comienza la patria es un eufemismo que no sólo considera a la totalidad de México sino engloba a países localizados hacia el sur.

⁴ En México el criterio oficial para distinguir a las localidades urbanas de las rurales se basa en una consideración numérica. Si un sitio tiene más de 2.500 habitantes, entonces es una ciudad. Sin embargo, con fundamento en criterios funcionales, se tienen otras propuestas. Así, el Colegio de México acepta que 15 mil habitantes es el piso inferior para clasificar a una localidad como urbana.

⁵ Aunque hay un movimiento intenso desde Estados Unidos hacia México que fluye a través de este par de ciudades fronterizas, también se registra un desplazamiento de primera magnitud de Tijuana a la conurbación de San Diego, en búsqueda de comercios y servicios especializados (véase Herzog, 1991). No obstante la devaluación del peso mexicano, ocurrida a fines de 1994, y el consecuente encarecimiento de los bienes y servicios estadounidenses, que son apreciados por la población mexicana, el flujo no ha dejado de producirse en los últimos tres años.

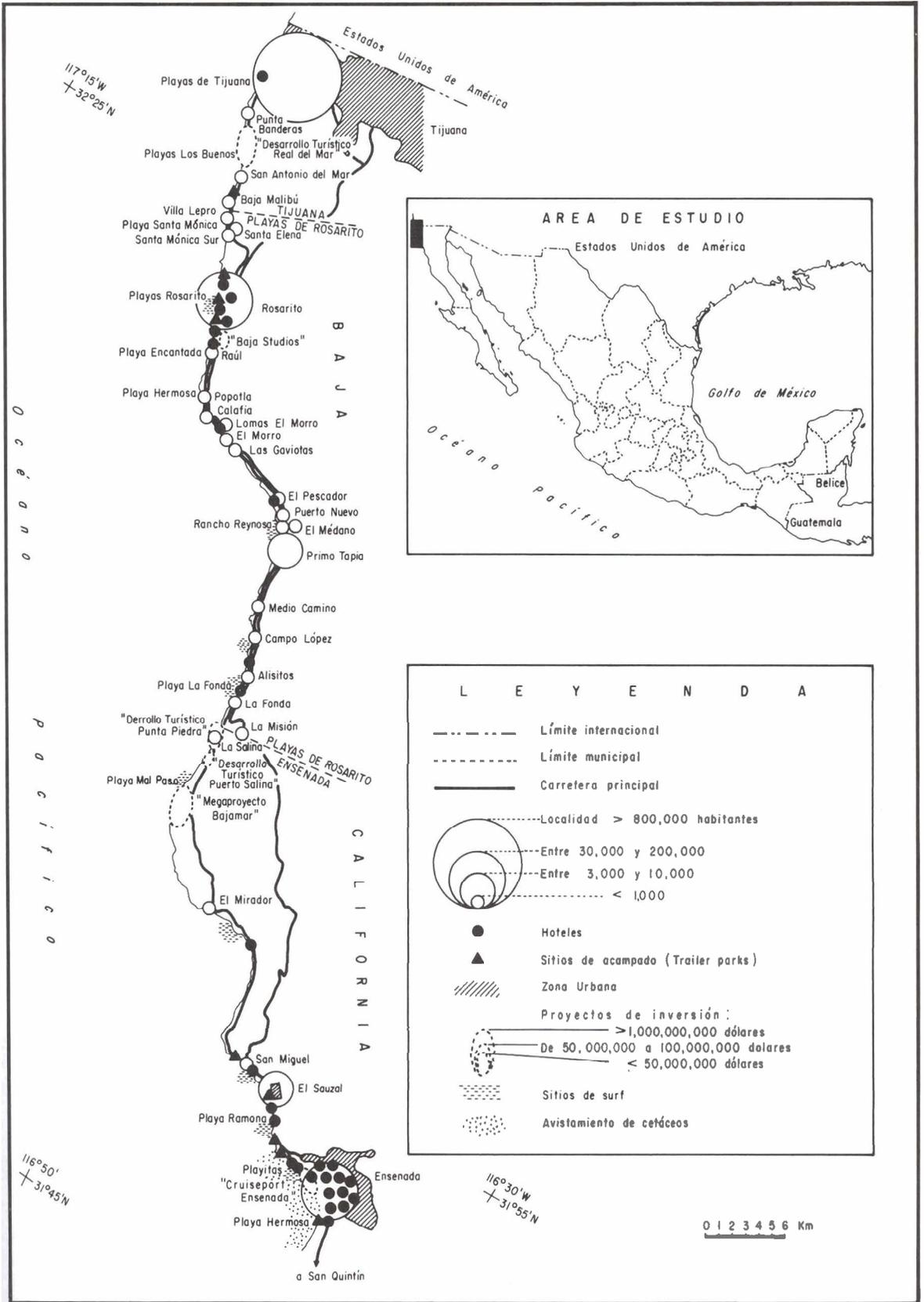


Figura 1: Corredor turístico Tijuana-Rosarito-Ensenada.

bian y el turista se siente atraído por la conjunción de elementos del medio geográfico-físico de la región: la sierra junto al mar, un clima de tipo mediterráneo y su correspondiente asociación vegetal. Aunque las playas no son particularmente atractivas, ni por el color ni por la textura de las arenas, el hecho de viajar hacia una zona litoral es ya suficiente atractivo para el visitante.

En 1995 vivían en esta porción de la península un poco más de 1,2 millones de personas, que representaban casi el 60% de la población del estado. Es clara la concentración de habitantes en los tres núcleos urbanos: Tijuana (un millón de personas), Ensenada (192 mil) y Rosarito (37 mil), es decir más del 95% del total del corredor vivía en esas ciudades (INEGI, 1996). Las otras localidades son todas menores a 2.500 habitantes y, con ello, se clasifican oficialmente como rurales. Es en estas donde se ha registrado un crecimiento y modificación de uso del suelo mayor, generado por el turismo en los últimos años.

Hasta 1995, la zona de estudio estaba compartida por dos municipios: Tijuana y Ensenada. En ese año, como consecuencia del crecimiento físico de la infraestructura destinada al turismo, centrada en la ciudad de Rosarito, diversos actores locales comenzaron a promover la formación de una nueva entidad municipal. Entre los argumentos esgrimidos para tal efecto se decía que Rosarito enviaba importantes sumas de dinero al municipio de Tijuana, por concepto de ingresos derivados del sector turístico, y que no recibía mucho en correspondencia. Así, el caso fue llevado a las autoridades de la capital estatal, sitas en la ciudad de Mexicali; en la actualidad, la petición se encuentra en proceso de legalización, lo que significa que en un año más habrá un nuevo municipio, el de Playas de Rosarito, de muy corta extensión, encajado entre los de Tijuana y Ensenada, y cuya conformación evidencia, en forma clara, su asociación estrecha con el crecimiento de las zonas destinadas al esparcimiento.

Con el respaldo a su separación como municipio, las nuevas autoridades de Playas de Rosarito han iniciado una agresiva campaña para atraer el turismo a su demarcación. Se arguye que Rosarito ha sido un lugar de esparcimiento desde los años treinta, con condiciones climáticas casi perfectas, que favorecen la práctica de deportes acuáticos. Con más de 30 kilómetros, las playas de Rosarito han servido de continente a la expansión física del crecimiento urbano, cuya impronta en el uso del suelo ha sido examinada en otros estudios (véase Bringas, 1988 y Verduzco *et al.*, 1993). Tal desarrollo se prolonga hasta la zona de la Bufadora, al sur de Ensenada (Figura 1).

EL TIPO DE TURISTA QUE VISITA EL CTRE

A inicios del presente decenio, FONATUR y el Colegio de la Frontera Norte (1990) realizaron una investigación acerca de las características del visitante en el corredor. A partir de ese trabajo se hacen las siguientes consideraciones: la edad de los turistas refleja estratos de población joven, entre los que predominan los varones. Esta peculiaridad se asocia con los atractivos que Tijuana ofrece: alcohol, prostitución, drogas. La mayor parte de los visitantes que llegan al CTRE son anglosajones (57%) y chicanos, es decir estadounidenses de origen mexicano, (30%). Del total de turistas en el corredor, la mayor parte se queda estacionada en Tijuana, en tanto que el 40% se desplaza hacia las playas tanto de Rosarito como de Ensenada.

De los turistas que salen de la zona fronteriza rumbo al litoral, sólo entre un 20 y 40% se aloja en hoteles. Esto se explica, en parte, porque el crecimiento físico de esta actividad se ha basado, en buena proporción, en la construcción de inmuebles de tiempo compartido o condominios y casas de propiedad privada. De hecho, la promoción de ventas de bienes raíces en el CTRE se articula alrededor de este tipo de oferta. La otra explicación de tal circunstancia es que los turistas que ingresan al corredor también buscan los llamados *trailer parks*, para afinar su vehículo (un coche-casa) y hacer ahí su base para explorar la región.

Hay contrastes importantes a lo largo del año entre el tipo de turistas que arriba al CTRE. La "temporada alta" veraniega, que se extiende entre julio y agosto, así como los períodos vacacionales de Navidad y de *Spring break* y los fines de semana largos, se distingue del resto del año o temporada baja. Esta diferencia se refleja en la edad de los turistas que visitan el corredor, en el tipo y monto de gastos que realizan y en los lugares preferidos para descanso. Así por ejemplo, los estadounidenses de origen anglosajón prefieren viajar a Ensenada y Rosarito durante la temporada baja; la mayor parte de estos visitantes llegan en sus propios vehículos (automóviles o camionetas) y viajan, por lo menos, con otra persona y gastan, en promedio, menos de 200 dólares en una estancia que puede prolongarse entre una y tres noches (Ibíd.). Como era de esperarse, la gran mayoría de los turistas en el CTRE es de origen extranjero: de California (82%) y del resto de Estados Unidos (13%). De otros países proviene sólo un 4% (XIV Ayuntamiento de Tijuana, 1995).

CONCLUSIONES

El sector turístico desempeña un papel fundamental en el contexto del CTRE, al participar en

forma dinámica en la conformación regional de la economía. Empero, el turismo no es único articulador territorial, la existencia de maquiladoras así lo demuestra. A lo largo de los años noventa, las actividades recreativas han demandado espacios para su expansión física, en particular a lo largo de la costa del Pacífico. En consecuencia, se han fraccionado importantes tramos del CTRE, en particular cerca de la ciudad de Rosarito y hacia el sur de esta. Algunas corporaciones hoteleras, de condominios y de otros bienes raíces, con el apoyo del gobierno estatal, han aprovechado tales circunstancias para construir, rentar o adquirir propiedades para el alojamiento y distracción de turistas, en su mayoría extranjeros. El escenario geográfico-físico de la expansión del turismo en esta región de México garantiza el crecimiento sostenido del sector en los próximos años: hay condiciones climáticas idóneas y se presenta una singular mezcla entre las asociaciones vegetales (mediterráneas y de desierto) y el mar, lo que consolida los atractivos naturales del CTRE (semejantes a los de Grecia o España), además de contar con la ventaja comparativa de la proximidad geográfica al poderoso mercado estadounidense.

Es indudable la relación estrecha que existe entre la demanda del otro lado de la frontera y el CTRE en cuanto a los eslabonamientos, hacia atrás y hacia adelante, del turismo. Los precios de bienes raíces (en renta o propiedad), el traslado hacia y dentro de la zona turística, así como los referidos a alojamiento y alimentación son más bajos que lo que se paga por ellos en San Diego u otros lugares de Estados Unidos. Al turismo extranjero conviene que el peso mexicano continúe devaluado. En contraste, para el turista nacional el CTRE es casi desconocido e inaccesible; para un habitante de la Ciudad de México el precio que tendría que pagar por visitar esta zona de la península es más alto que el necesario para ir a otros puntos turísticos del país. Los habitantes de regiones más próximas a la península prefieren destinos distintos al CTRE, por ejemplo La Paz o la misma ciudad de Tijuana, pero como punto de referencia para cruzar a Estados Unidos. En consecuencia, la oferta del CTRE está orientada básicamente a los turistas de California, en particular, o de Estados Unidos, en general. Con ello, la estructura territorial de esta actividad en el CTRE

dependerá en el futuro inmediato de qué es lo que se decida para agrandar al turista extranjero.

BIBLIOGRAFIA

- BAJA EXPLORER (1991): *Baja Explorer topographic atlas directory*. Baja Explorer. San Diego, California.
- BRINGAS N. (1988): *Tipología de los usos del espacio litoral: el corredor turístico Tijuana-Ensenada*. Tesis de maestría en Desarrollo Regional. Colegio de la Frontera Norte. Tijuana, México.
- CARRASCAL I. (1976): "Zihuatanajo y su hinterland turístico" *Boletín del Instituto de Geografía*, 7. Instituto de Geografía, UNAM. México. pp. 45-84.
- XIV Ayuntamiento de la ciudad de Tijuana (1995): *Plan estratégico de Tijuana*. Ayuntamiento de Tijuana. Tijuana, México.
- FONATUR (1990): *Caracterización del turista residente en el extranjero que visita el corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada*. Colegio de la Frontera Norte-FONATUR. Tijuana, México.
- GARCIA A. (1979): *Cancún: turismo y subdesarrollo regional*. Serie cuadernos. Instituto de Geografía, UNAM. México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA (1995): *Programa regional de desarrollo urbano, turístico y ecológico del corredor costero Tijuana-Ensenada*. Gobierno del estado de Baja California. Mexicali, México.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA (1996): *Proyectos de inversión en el estado de Baja California*. Secretaría de Turismo del gobierno de Baja California. Tijuana, México.
- HERZOG L. (1991): "The transfrontier organisation of space along the US-Mexico border" *Geoforum*, 22. Pergamon Press. London. pp. 255-269.
- INEGI (1991): *XI Censo General de Población y Vivienda, 1990*. Tomo Baja California. INEGI. Aguascalientes, México.
- INEGI (1996): *Conteo de Población y Vivienda, 1995. Resultados definitivos*. Tomo Baja California. INEGI. Aguascalientes, México.
- SANCHEZ-CRISPIN A., PROPIN E. (1996): "Estructura territorial de la actividad turística en la Riviera Mexicana a fines del siglo XX". *Memorias del IV Congreso Internacional de Ciencias de la Tierra*. Instituto Geográfico Militar. Santiago, Chile (en prensa).
- SANCHEZ-CRISPIN A., PROPIN E., LUNA A. (1997): "Turismo y territorio: el caso del corredor turístico de Los Cabos, Baja California Sur". Ponencia presentada en el *49 Congreso Internacional de Americanistas*. Pontificia Universidad Católica de Ecuador. Julio de 1997. Quito, Ecuador.
- VERDUZCO B., BRINGAS N., VALENZUELA M. (1995): *La ciudad compartida. Desarrollo urbano, comercio y turismo en la región Tijuana-San Diego*. Universidad de Guadalajara y Colegio de la Frontera Norte. Guadalajara, México.