

SEGURIDAD E IMAGEN EN GARITA INTERNACIONAL DE CRUCE PEATONAL: RETOS PARA USUARIOS Y TURISMO TRANSFRONTERIZO

Adriana Guillermina Ríos Vázquez, Universidad Autónoma de Baja California
Jesús Amparo López Vizcarra, Universidad Autónoma de Baja California

RESUMEN

El presente documento analiza e identifica los aspectos y situaciones reiteradas que afectan la seguridad e imagen en las garitas internacionales de cruce peatonal Este, Oeste y Puerta México Este en la frontera Tijuana, Baja California México/San Ysidro, California Estados Unidos a fin de precisar los hallazgos y propuestas tendientes a mejorar la percepción sobre la seguridad del turista en esta frontera. La información se deriva del informe del proyecto de investigación denominado “Promoción de imagen y certidumbre turística en la garita internacional de cruce peatonal Tij/SY/Tij”, que surge como una propuesta académica dentro de la Facultad de Turismo y Mercadotecnia de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC) ante la necesidad de crear un observatorio permanente en tiempo real del fenómeno cotidiano del cruce peatonal transfronterizo. A lo largo del tiempo, la experiencia vivencial de visitantes, turistas nacionales y extranjeros, así como la comunidad en ambos lados de la frontera detectan diferentes percepciones de la imagen y seguridad en el proceso de cruce hacia los Estados Unidos o bien de ingreso a México. De acuerdo al reporte del 2013 de la General Services Administration GSA a través de las 24 puertas de ingreso a los Estados Unidos por la garita de San Ysidro, California, todos los días cruzan alrededor de 50,000 vehículos y por el área peatonal 25,000 personas, según datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática INEGI 2010 y de la Oficina de Censos de Estados Unidos del Condado de San Diego, destacan que anualmente se dan más de 400 millones de cruces de pasajeros, destacándose el puerto transfronterizo Tijuana-San Ysidro como el más dinámico en todo el mundo, razón que motiva el presente estudio.

PALABRAS CLAVE: Imagen, Seguridad, Garita Internacional de Cruce Peatonal, Turismo Transfronterizo

SECURITY AND IMAGE IN INTERNATIONAL PEDESTRIAN BORDER CROSSINGS: CHALLENGES FOR USERS AND CROSS BORDER TOURISM

ABSTRACT

This document analyzes aspects and repeated situations that affect security and image at the international border crossing points East, West and East Mexico Gate at the Tijuana, Baja California México/San Ysidro, California. We examine the United States border to specify the findings and proposals aimed at improving the perception of tourist safety within this border. Information is derived from the research project “Promotion of image and tourist certainty at the international pedestrian crossing Tij/SY/Tij”. This study provides an academic proposal by the Facultad de Turismo y Mercadotecnia de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC). We examine the need to create a permanent observatory in real time of the daily cross-border pedestrian crossing phenomenon. Over time, the experience of visitors, national and foreign tourist, as well as the community on both sides of the border,

develops different perceptions of image and security in the process of crossing to the United States or entering Mexico. This paper examines these perceptions.

JEL: F52, K33, N40, Z32

KEYWORDS: Image, Security, International Pedestrian Crossing, Cross-Border Tourism

INTRODUCCIÓN

La frontera de México con Estados Unidos de América se extiende por más de 3000 kilómetros, está integrada por 6 entidades federativas y 38 municipios del lado mexicano así como por 4 estados y 23 condados estadounidenses, cuya población en esta zona según datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadística Geografía e Historia (INEGI, 2015) en concordancia con la Oficina de Censos de los Estados Unidos (*U.S. Census Bureau, 2011-2015*) se estima en 14.6 millones de habitantes; del total, 7.1 millones viven en México y 7.5 millones en los Estados Unidos., asimismo continuando con el mismo tenor, se indica que la población fronteriza del lado mexicano converge principalmente en el Estado de Baja California (38.5%) y en Estados Unidos, dentro de California (45.0%). Sin embargo, la mayor concentración de habitantes, que agrupa a 6.1 millones de personas, se ubica en los municipios de Mexicali, Tecate y Tijuana del Estado de Baja California, así como en los condados de San Diego e Imperial, del Estado de California. A lo largo de la frontera México-Estados Unidos, actualmente existen 56 puertos de entrada de los cuales, 53 se encuentran en operación y 3 están cerrados. Del total de puertos existentes 21 se clasifican como cruces dentro de la frontera terrestre y 35 son puentes que libran el Río Bravo. Según el tipo de tránsito los cruces se clasifican como turísticos con vehículos ligeros, comerciales con transporte de carga o mixtos donde se involucran ambos. De igual forma, se clasifican también en peatonales, para vehículos de carga o vehículos de uso personal.

El Instituto Mexicano del Transporte (2014), define el cruce o puerto fronterizo terrestre como infraestructura especializada con personal, instalaciones, equipo y procedimientos específicos para controlar el flujo de peatones, vehículos y mercancías entre dos países, asimismo retoma de acuerdo al modelo conceptual de un puerto fronterizo a *Regal Decision Systems, Inc., 2005*, quien determina que un puerto fronterizo terrestre es una infraestructura especializada para el control de los flujos de entrada y salida de un país, resaltando su importancia estratégica como las instituciones de asegurar el cumplimiento y detectar desobediencias a las leyes federales relativas al movimiento comercial, de personas, plantas y animales en la frontera, un punto de contacto con los viajeros que ingresan o salen de un país, con el fin de recaudar ingresos; evitar el ingreso de extranjeros ilegales; evitar el ingreso de plantas perjudiciales, plagas animales, enfermedades humanas y animales; y examinar documentos de comercio exterior, entre otros (p. 26).

Actualmente Baja California cuenta con 9 cruces fronterizos para tránsito vehicular, de personas y de carga en ambos sentidos por toda su frontera con California, más el cruce de peatones con mayor aumento se registra en dos Estados: California (43%) y Texas (41%), por ello es de gran relevancia la concentración poblacional fronteriza en la región California-Baja California que agrupa el 45% de la población binacional y en particular el principal cruce fronterizo Tijuana-San Ysidro no solo por el tránsito vehicular transfronterizo sino porque es el principal cruce utilizado por peatones (19%), seguido de Cd. Juárez-El Paso (16%), Mesa de Otay-Otay Mesa (8%) y Nuevo Laredo-Laredo (8%); estos cuatro puertos son utilizados por el 51% de los peatones que cruzan la frontera (BDAN, 2017), para Heyman (2012) las fronteras ciertamente son escenarios de una serie de movimientos expresados en cruces diarios, semanales o por días que no tienen por objetivo el establecimiento en el “otro lado”, sino dicho cruce y en palabras de Benedetti (2013), el cruce convierte a las fronteras en un recurso que proporciona ganancias que no se obtienen en el territorio nacional, esto dado por las asimetrías entre países.

El Plan Municipal de Desarrollo del Municipio de Tijuana 2014-2016, destaca que de acuerdo con cifras del censo de INEGI 2010 y datos de la Oficina de Censos de Estados Unidos, la población de la ciudad de Tijuana y el condado de San Diego se estima cercana a los 5 millones de habitantes, representa aproximadamente el 40 por ciento de la población de la frontera, considerada la subregión fronteriza más poblada, divididas por dos puertos fronterizos que anualmente registran más de 400 millones de cruces de pasajeros, haciendo de dicho tránsito el más dinámico en todo el mundo. La importancia de dichos cruces no solo radica en el número, sino en lo que representa en miles de personas que diariamente cruzan a otro país para realizar actividades de trabajo, estudio, consumo y recreo.

En el pasado cruzar la frontera Tijuana, Baja California México-San Ysidro, California Estados Unidos además de ser una peripecia nada agradable por el hecho de que en ocasiones esto implicaba en espera de largas horas para cruzar y que según Bringas (2008) después de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 (9/11), el vínculo entre migración clandestina y políticas de seguridad nacional se impuso con crudeza, un aspecto positivo desde el punto de vista del gobierno estadounidense, ya que incrementaron las inspecciones a vehículos de carga, de pasajeros y peatones que contribuyó en la demora en los tiempos de cruce, que a corto plazo generó menores volúmenes de tráfico, esto aunado a la crisis económica que se avecinó en esos momentos. Sin embargo, aun con el protagonismo de los dispositivos de control y seguridad, como bien señalan Zapata-Barrero & Ferrer-Gallardo (2012) las fronteras son espacios donde se desenvuelven actores que las habitan, las cruzan e interactúan entre sí, con identidades distintas desde los ámbitos regional, nacional, transfronterizo y transnacional.

Así mismo, Estados Unidos implementó programas que de alguna manera favorecieron a los viajeros y usuarios frecuentes de los cruces y puertos fronterizos como han sido *Free and Secure Trade (FAST)* y *Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection (SENTRI)*, que permiten el cruce expedito de viajeros pre-aprobados y de bajo riesgo a través de carriles exclusivos. Debe destacarse, que en 2015 se creó una Conexión Peatonal Aeroportuaria (*Cross Border Xpress*) que comunica, mediante un puente peatonal, a los aeropuertos de Tijuana y San Diego y el nuevo cruce peatonal del puerto El Chaparral-San Ysidro, o puerto Oeste también conocido como *PedWest*, el segundo inaugurado en 2016, atiende el flujo peatonal en ambos sentidos en la frontera. En ese sentido, el progreso que se tuvo al remodelar e innovar los cruces fronterizos entre Tijuana y San Ysidro, ha impactado positivamente en los tiempos de cruce peatonal. Cabe subrayar que del lado mexicano no todo está concluido, aún quedan aspectos por corregir en los próximos meses, sobre todos en las áreas aledañas de ingreso de cruce peatonal en las garitas de los puertos fronterizos Tijuana-San Ysidro, para que los peatones utilicen mejor las nuevas, funcionales y modernas instalaciones de la Garita Oeste también conocida como *Pedwest* priorizando el tiempo, porque todo el proceso de construcción del puerto fronterizo en ambos países se tiene programado concluir para el año 2019. La relación transfronteriza de Tijuana, genera una serie de importantes retos, con alta migración e intenso flujo transfronterizo de personas documentadas e indocumentadas y también la más polarizada económicamente, donde la seguridad, el turismo, medio ambiente, comercio e inversión bilateral confluyen cotidianamente en una cultura fronteriza muy particular, una zona común interdependiente con diversas áreas de oportunidad relativas a la capacidad de cooperación con ciudades vecinas, y la suma de esfuerzos institucionales para gestionar en conjunto problemas públicos en ambos lados de la frontera que requieren y demandan soluciones funcionales en diversos temas de impacto regional a través de mecanismos locales, regionales y binacionales eficientes.

Conocer cuál es la percepción de la imagen y seguridad que detentan los usuarios, no solo los visitantes, turistas, sino aquellas personas locales y trabajadores transfronterizos que son los que cotidianamente que por diversos motivos cruzan y utilizan las garitas internacionales de cruce peatonal para ingresar hacia Estados Unidos o viceversa en el acceso peatonal Tijuana- San Ysidro, lo que implica en la mayoría de los casos estar "alerta", pues las condiciones que presenta dicho espacio va desde la falta de imagen, carencia de limpieza, ausencia de guardias de seguridad, sin dejar de mencionar la presencia de

vendedores ambulantes e individuos deportados que hacen de la actividad de cruce en ocasiones una experiencia estresante y desagradable.

Tal coyuntura da pauta a la Facultad de Turismo y Mercadotecnia de la Universidad Autónoma de Baja California, en principio con la participación de dos profesoras y 20 becarios, con la iniciativa de llevar a cabo la fase inicial del proyecto de investigación denominado “Promoción de imagen y certidumbre turística en la garita internacional de cruce peatonal Tij/SY/Tij”, que inició sus trabajos preliminarmente en agosto del 2016 y que hasta el momento en 2017 continúa trabajando en la zona indefinidamente, en proceso de crear el observatorio permanente en tiempo real del fenómeno cotidiano del cruce peatonal fronterizo en las garitas internacionales Este, Oeste y Puerta México Este en la frontera Tijuana/San Ysidro, donde el principal objetivo es analizar e identificar los aspectos y situaciones reiteradas que afectan la seguridad e imagen así como la percepción que detectan los usuarios que hace uso del cruce peatonal fronterizo. Por todo lo anterior, se expone el siguiente estudio, el mismo que se ha estructurado a partir de un orden y que a continuación se describe: Introducción donde se realiza un bosquejo general de la situación que prevalece en la garita internacional de cruce peatonal en la región Tijuana, Baja California México y San Ysidro, California, Estados Unidos, cuya frontera asimétrica constituye un reto constante en la relación bilateral entre ambos países.

La revisión literaria se construye a la luz de expertos en temas de imagen, seguridad, garitas y turismo transfronterizo, sin dejar de lado definiciones y conceptualizaciones. Dicha sección muestra los argumentos fundamentales que permiten la discusión del presente constructo. La metodología propuesta, inicia por la descripción del diseño, seguido de la muestra poblacional, la misma que se explica a partir de una ecuación infinita. Asimismo, se muestra una tabla de operacionalización de las variables, que de manera sencilla brinda una definición, y a la vez exhibe los ítems que se abordaron en el instrumento de medición y la unidad de medida. Se concluye este apartado con los procedimientos realizados en la fase empírica. En cuanto a los resultados, se incluyen graficas que demuestran los hallazgos de la investigación, profundizando en las ideas principales que fueron la razón del presente artículo. En las conclusiones se destaca la problemática y los retos que constituyen la dinámica de cruce para los usuarios de las garitas peatonales de cruce internacional, sin embargo el aporte principal son las áreas de oportunidad latentes que motivan y darán continuidad a la investigación de tal manera que la Universidad sea la vinculación con las autoridades y diferentes actores involucrados para proponer alternativas de acción en pro de la mejora e impacto positivo del turismo transfronterizo desde el ámbito internacional en las garitas de cruce peatonal como entrada y salida de México. Las opiniones y percepción de los usuarios en cuanto a imagen y seguridad, han sido recolectadas directamente donde se da el fenómeno, a partir de la aplicación de instrumentos que abordan las variables en estudio, y que han permitido reconocer los principales desafíos y retos que enfrenta la zona, con el objetivo de analizar los factores que repercuten en la imagen e identificar las necesidades que coadyuvan al desarrollo desde una certeza turística en la zona, por ello se deben concertarse las deficiencias entre los actores involucrados como áreas de oportunidad para implementar acciones y estrategias que contribuyan de manera positiva en la mejora de la imagen, confianza y seguridad para garantizar principalmente la seguridad del visitante y turista de la región.

REVISIÓN LITERARIA

La raíz etimológica de turismo, proviene de sus raíces latinas de las palabras *tour* y *turn* o del verbo *tornare* que significa girar, en latín vulgar, cuya connotación más próxima resultaría viaje circular, por otra parte, Arthur Haulot, advierte que el vocablo *tour* puede tener origen hebreo, sin embargo, cualquiera que sea la acepción de la palabra turismo, finalmente se retomaron del francés *tour* para ser utilizada en distintos idiomas (De la Torre, 1997, p.13). El turismo es un proceso de interacción de carácter asimétrico (Bringas, N., 1991, p. 285), esa definición atípica de lo tradicional pero perfectamente acertada para el turismo en la frontera donde en una región como la de Tijuana, San Diego se enfrenta asimétricamente con relaciones complejas diversas como la intensidad de las relaciones, idioma, impresiones,

sentimientos compartidos, percepciones e interacciones poder, ámbito socio cultural, moneda, infraestructura, derrama económica, seguridad, oportunidades, precios, migración, violencia, inseguridad, narcotráfico, prostitución, marginación, aduanas, corrupción, cruces fronterizos, tráfico, línea, desigualdad económica, interacción con diferentes actores de la sociedad en temas transfronterizos, nuevos nichos de mercado que finalmente pueden resultar atractivos para la industria turística de la región. Blanco Herranz (2004), supone que la seguridad es un concepto abstracto y polifacético; definiéndola en dos sentidos desde la percepción de la ausencia de riesgos que sería en un plano subjetivo y por su efectiva ausencia en el aspecto objetivo, en ese sentido precisa a la seguridad turística como un “conjunto de medidas, condiciones objetivas y percepciones existentes en el ámbito social, económico y político de un destino turístico, que permiten que la experiencia turística se desarrolle en un entorno de libertad, confianza y tranquilidad y con la mayor protección física, legal o económica para los turistas y sus bienes y para quienes contraten servicios turísticos en dicho destino” (pp. 13-14). Pero enfocándose en un destino de frontera Bringas y Verduzco (2007), resaltan que, el tema de la seguridad tiene por lo menos tres dimensiones: la seguridad de la población, la seguridad pública y la seguridad nacional.

Tanto la seguridad e imagen son aspectos importantes, al considerar un destino turístico, la utilización de un cruce fronterizo o simplemente llevar a cabo visitas que posteriormente conlleven a entrar en una dinámica de turismo transfronterizo frecuente, Kotler et al. (1994) definen la imagen como “un conjunto de creencias, ideas e impresiones que la gente tiene de un objeto o destino” (p. 137). Sin embargo, la imagen de un destino turístico forma parte de un mundo subjetivo, de toda aquella información interpretada desde la perspectiva del visitante; es una interpretación subjetiva de la realidad hecha por el turista, donde se involucra un proceso de interpretaciones racionales y emocionales que finalmente impactan sus expectativas, intención y decisión para elegir un destino turístico (Máñez Guaderrama et al., (2012, pp. 1215-1221). Baloglu y McCleary (1999) consideran la imagen turística como “una representación mental de las creencias, sentimientos y la impresión global de un destino turístico” (p. 869). En ese sentido, el gobierno de la República Mexicana propone el Programa Sectorial de Turismo, contemplado en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, donde considera que los atributos que afectan la percepción sobre la calidad de nuestros destinos, principalmente en el exterior, es la seguridad, este es un elemento decisivo para un turista que está seleccionando el lugar que visitará en sus próximas vacaciones, los conflictos internos y el inadecuado manejo de los mismos ha generado una percepción de inseguridad en el país, en dicho documento también prevalece la prioridad de promover un trabajo coordinado intersectorial, entre los distintos órdenes de gobierno alineando esfuerzos comunes, es trascendental el interés del gobierno ante el rezago de políticas públicas inadecuadas que no se han concretado desde la visión y problemática local como sucede en la frontera de Tijuana, al igual que las acciones en materia de turismo por parte del gobierno del Estado, pero aún más significativas las gestiones de acción u omisión que al gobierno municipal corresponde a través de la imagen municipal, infraestructura, vialidades, corrupción de los mandos policíacos, recolección de basura, concientización del comercio y prestadores de servicios directamente involucrados con la industria turística local.

Por otra parte, el Diagnóstico Estratégico del Plan de Desarrollo del Estado de Baja California 2014-2019, resalta que el Estado recibe anualmente más de 16 millones de visitantes internacionales y 11 millones de visitantes nacionales, gozando de un potencial turístico al contar con ventajas comparativas que se asocian a su ubicación geográfica privilegiada con respecto a Estados Unidos que se caracteriza por ser el tercer mayor emisor de turistas a nivel mundial según información de la Organización Mundial de Turismo, compartiendo una frontera de 265 kilómetros; cuenta con un gran potencial de conectividad con el resto del mundo, tan solo la ciudad de Tijuana se ubica en el segundo lugar nacional de conectividad aérea con vuelos directos a más de 30 destinos nacionales y dos internacionales, además de recibir 48 mil 688 vuelos, (80% estatal), con un flujo de cuatro millones 300 mil pasajeros; también, cuenta con un amplio inventario de destinos e infraestructura turística, así como una alta capacidad para generar productos innovadores y de calidad.

Desde el punto de vista histórico las fronteras han sido importantes centros de integración regional, actualmente las fronteras han asumido una renovada importancia para cualquier Estado, a consecuencia del desarrollo fronterizo, se vuelven imperativos los procesos de cooperación e integración fronteriza en diversos temas por parte de los gobiernos, en ese tenor, Oliveros (2002), destaca que el concepto de frontera como región de frontera o región fronteriza, constituye un escenario privilegiado, de avanzada sobre todo por el desarrollo fronterizo en comparación al desarrollo en su componente nacional, aludiendo a la importancia de la articulación de estrategias binacionalmente plateadas, para la integración regional en pro del desarrollo fronterizo que a su vez repercutiría a nivel nacional en cada uno de los países involucrados, en algunos temas urgentes a tratar y resolver a través de la cooperación que posteriormente trasciendan a otras áreas de negociación. Timothy (2001), señala que las fronteras son destinos que se perciben como extraordinarios, pues el territorio visitable abarca un espacio “mestizo” que se sitúa a ambos lados de la frontera, y en particular el turista transfronterizo se adentra al interior, recorre un área difusa que se percibe como una región.

En la región Baja California-California existe un intercambio de bienes con valor de más de 20 000 millones de dólares, con un cruce diario de más de 40, 000 trabajadores transfronterizos que se desplazan entre su lugar de trabajo y residencia (Conferencia Binacional Anual, citado por Aumedo Dorantes y Mundra, 2003), tal peculiaridad define a la zona como una región transfronteriza, con un modo de vida caracterizado por la continua interacción entre individuos que pertenecen a dos estructuras socioeconómicas y que comparten una frontera en común. De modo que lo transfronterizo se refleja en las transferencias de movimiento, el uso del espacio donde se dan viajes y compras, un escenario lleno de señales claras que simbolizan la frontera y es reconocido por habitantes como por el turismo que asiste (Newby, 2006). En este sentido, Orgaz Agüera, F. y Moral Cuadra, S. (2014), consideran que el concepto de turismo fronterizo va más allá del corto plazo, centrándose más de cerca en los beneficios, tanto de los viajeros como para las comunidades locales, así como sus entornos sociales, culturales y naturales, buscando un crecimiento compartido y una prosperidad basada en el largo plazo. Si bien, la importancia del turismo depende del nivel económico del país en cuestión. Así, en el caso de los países en vías de desarrollo, los recursos son empleados para satisfacer las necesidades básicas, por lo que no se dispone de una renta extra para viajes o actividades de ocio (p.50).

Según nos señala Valenzuela Arce (2003), el turismo fronterizo no solo se encuentra definido por la vecindad fronteriza, los hoteles o restaurantes, sino que es una continua interacción entre los distintos actores, convergiendo e integrándose diversas prácticas y experiencias tanto para los turistas como para los anfitriones. Al respecto, Bringas Rábago y González Aguirre (2003), resaltan que existen dos tipos de turistas que visitan las zonas fronterizas: el primero, el turista tradicional que viaja para satisfacer sus necesidades de esparcimiento en un ambiente de laxitud legal en diferentes ámbitos, y el segundo es el turista que viaja para realizar negocios. En la región Tijuana, Baja California México y San Diego, California Estados Unidos, es importante identificar los retos y desafíos para encontrar alternativas de solución a la inseguridad como variable crítica en un contexto transfronterizo interdependiente en que se circunscribe el compromiso bilateral en materia de seguridad en el turismo, delimitando en qué proporción las acciones de los involucrados pueden garantizar y promover la seguridad del turismo como detonante del desarrollo en la región transfronteriza.

METODOLOGÍA

Existen numerosos tipos de investigaciones cuantitativas dentro de las ciencias sociales, según el objetivo principal, puede clasificarse en descriptivas y en explicativas. Acorde al tiempo durante el cual se realiza el estudio se distinguen las investigaciones sincrónicas o transversales, que se refieren al objeto de investigación en un mismo período, y las investigaciones diacrónicas o longitudinales, en las cuales los individuos se analizan durante un cierto tiempo, de manera continua (Briones, 2002, p. 37). Por otro lado, para Kerlinger (1979), la investigación no experimental es aquella que se realiza sin manipular variables,

se concreta en observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. Dicho lo anterior, considerando que el objeto de estudio de la presente investigación se circunscribe durante un proceso como es el cruce fronterizo, fenómeno estrechamente relacionado con los sujetos de estudio que para efectos del este análisis, ambos sujeto-objeto se abordaron de manera constante *in situ*, cuando se encontraban en el espacio fronterizo de las garitas internacionales, realizando el cruce peatonal en las puertas Este, Oeste y Puerta México, en distintos horarios y diferentes días.

No hubo manipulación de variables durante el lapso que duró la fase empírica. Se planteó un diseño descriptivo, de corte transversal diacrónica no experimental, pues se intentó identificar indicadores dentro del espacio fronterizo a las garitas internacional de cruce peatonal Tijuana/San Ysidro, que pueden influir en la percepción sobre imagen y seguridad en quienes realizan el cruce, de manera que se evaluó el grado de impacto, para enunciar oportunamente información que sustente los principales desafíos o retos a los que enfrentan los usuarios que se ven involucrados en la actividad del cruce internacional: visitantes, turistas, personas locales y trabajadores transfronterizos. El universo de estudio está constituido por usuarios que realizan el cruce internacional en las garitas peatonales Tij/SY/Tij, y que según el Comité de Turismo y Convenciones de Tijuana (COTUCO) en su informe de actividades 2014-2015 con datos del Plan Municipal de Desarrollo del Municipio de Tijuana 2014- 2016, en concordancia con las cifras del censo de INEGI 2010 y datos de la Oficina de Censos de Estados Unidos del Condado de San Diego, en el 2015 se dieron 48 millones de cruces peatonales. En consecuencia y según Ibarra (2009), siendo la población mayor a mil (1,000>) en gestión turística, la muestra debe ser determinada a partir de la siguiente ecuación:

$$n = \frac{z^2 pq}{e^2}$$

Dónde:

n = Tamaño de la muestra

Z =es el nivel de confianza= 96% = 2.05² Z^2 = 4.202

E = es la precisión o margen de error= 4% = .04

p =es la variabilidad positiva = .5

q = es la variabilidad negativa = .5

Sustituyendo los valores en la formula, se tiene:

$$n = \frac{(2.05)^2(0.5)(0.5)}{(0.04)^2} = \frac{1.05}{0.0016} = 656.25$$

Instrumento de medición: se diseñó una encuesta, que abordó preguntas que van desde opción múltiple, dicotómicas, nominales y en escala tipo Likert, con la intención de medir exclusivamente las variables que trata el estudio. Procedimiento: La encuesta se aplicó en las 3 garitas que integran el cruce peatonal fronterizo en la franja Tijuana/San Ysidro / Tijuana, para lo cual fue necesario dividir la muestra poblacional entre los 3 cruces, de forma que los datos arrojados fueran equitativos; significa que por cada puerta se aplicaron 218 encuestas. Para la aplicación del instrumento de medición, se contó con el apoyo de 20 becarios pertenecientes a la Facultad de Turismo y Mercadotecnia, asignados como prestadores de servicios social dentro de U.A.B.C. Dicho trabajo de campo se realizó durante los meses de septiembre a diciembre del 2016, durante los días de semana como fin de semana, cubriendo diferentes horarios en que es utilizada la franja fronteriza del cruce peatonal. La tabla 1 expone la operacionalización de las variables, su definición, items asociados y unidad de medida.

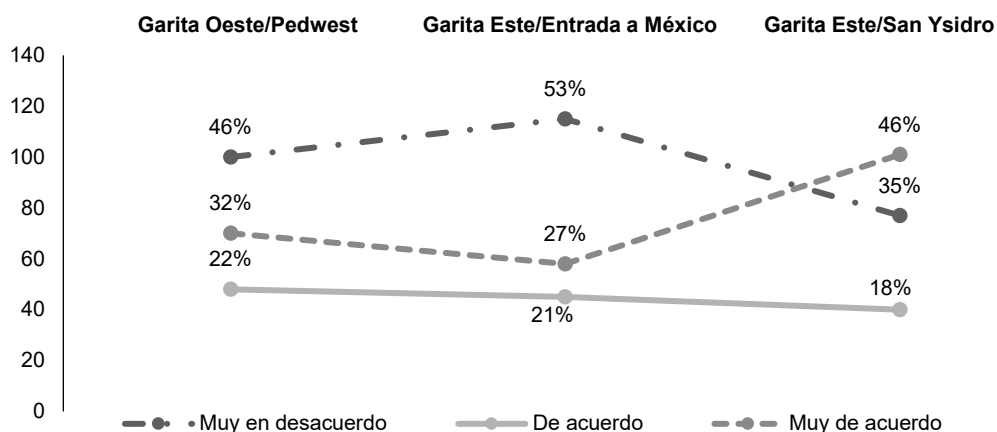
Tabla 1: Operacionalización de las Variables

Variable	Definición Operacional	Item	Unidad de Medición
Sociodemográfica	Hace referencia a las características de una población acorde a su ubicación geográfica.	1.- País/ lugar de origen. 2.- Género. 3.- Soy residente en Tijuana. 4.- Soy usuario transfronterizo.	Nominal. (1,2,3,4)
Diversidad funcional.	Termino para identificar que una persona funciona de forma distinta al realizar tareas habituales (desplazarse, agarrar algo, leer, comunicarse etc.)	5.- Considero que los trabajos de remodelación y modernización en los espacios públicos aledaños a la garita peatonal como en el interior de edificios, simplifican mi acceso y trayecto por la zona. 6.-Habilidades motrices del peatón.	Ordinal. (5,6,7,8,9)
Cruces fronterizos	Acción de cruzar de los peatones independientemente del motivo, horario y frecuencia con que se lleve a cabo.	7.-¿Cuán frecuente realiza el cruce fronterizo por esta garita?	
Imagen	Referente al conjunto de rasgos representativos de una cosa, y que permiten describir la apariencia o aspecto de algo.	8.- Señale el tipo de impacto que genera en su persona la Imagen que presentan los espacios públicos aledaños a la garita como el interior de edificios y uso de la zona del cruce peatonal.	
Seguridad.	Se dice de la propiedad de algo o alguien que brinda firmeza en la ausencia de peligro o riesgo.	9.- Considero que la seguridad que resguarda la zona, garantiza mi integridad.	
Retos	Referido al estado de las cosas que por características propias, se percibe como un desafío para quien lo enfrenta e implica de propósitos para resolverse	10.- ¿Usted realiza el cruce peatonal nocturno? 10.1.- Razón por las que no cruza durante el horario nocturno. 11.- ¿Desea hacer una sugerencia en pro de mejoras en la zona fronteriza y garitas peatonales?	Nominal. (10, 11)

Fuente: Elaboración propia.

RESULTADOS

Figura 1: Percepción de Seguridad en la Zona



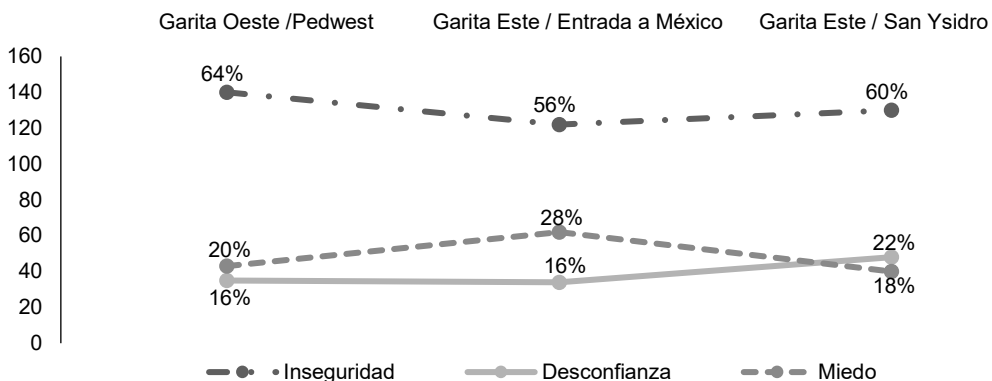
Esta figura muestra las 3 garitas peatonales en la franja fronteriza Tj/SY/Tij., así como los porcentajes en relación a los sujetos que representan la muestra poblacional. Se exhiben también las opciones de respuesta que abordó la encuesta. Fuente: Elaboración propia.

El instrumento abordó una afirmación: *Considero que la seguridad que resguarda la zona, garantiza mi integridad.* Se brindó respuesta de opción tipo Likert. El propósito de la afirmación fue evaluar la percepción del usuario en cuanto a seguridad al momento de realizar el cruce peatonal y que para Kotler, Haider y Rein, citado por De Alcántara, De Oliveira y Da Silva (2017) la investigación sobre la percepción contribuye a la identificación de elementos tanto falsos, verdaderos, fuerte y débiles que facilitan la elaboración de estrategias en la planeación, y aquí con la respuesta que arroja el 53% de los sujetos de estudio abordados en la *Garita Este/ Entrada México* y que seleccionaron *De acuerdo*, se detecta como un elemento fuerte relacionado a la seguridad y percibido positivamente por los encuestados en relación a la protección en la integridad, esto debido a la seguridad que resguarda la zona, pues cabe señalar que en dicha puerta hay presencia del personal del Ejército mexicano., y en este sentido, Arellano (2002, p. 81) señala que todo individuo sensibiliza los sentidos a partir del proceso de percepción., y el dato expuesto, exhibe el sentir que experimentan los peatones al paso por dicha sección. En contraste, la misma figura expone un 46% del total de población en estudio, evaluados en la puerta *Garita Oeste/Pedwest* que optaron por la respuesta *Muy en desacuerdo*, lo que se demuestra una percepción negativa del individuo en cuanto a la seguridad en su persona al momento de encontrarse en la zona durante el proceso de cruce. Es necesario enfatizar que, en dicha puerta, así como a lo largo y ancho en toda área aledaña hasta el punto del cruce *Oeste/Pedwest* y en algunas ocasiones también conocido por los locales como *el chaparral*, por el lado mexicano continúan, los trabajos de remodelación y modernización, los hechos evidencian espacios sucios y descuidados con montículos de materiales en desecho, y detalles incompletos.

Por otro lado, la *Garita Este /San Ysidro* apuntala con un 46% que representa casi la mitad de la población que utiliza dicha Puerta de cruce internacional. La muestra de sujetos de investigación optó por la opción muy *Muy de acuerdo*, interpretado como percepción positiva hacia la protección de su integridad por la seguridad en la zona. Cabe enfatizar que dicho cruce peatonal, hasta antes de la modernización era la única garita peatonal de entrada al país vecino por la zona San Ysidro, la misma que siempre estuvo bajo el resguardo de oficiales de migración por parte del Gobierno de Estados Unidos y siempre se cuidó el aspecto urbano que incluye entre otras cosas, alumbrado público y limpieza en la zona. Hoy en día, aun con todo lo que implica remodelar y modernizar las garitas, en la parte estadounidense se puede observar que la percepción de la seguridad en el sentir del individuo es positiva. El estudio realizado por Crompton

en el año de 1979, arrojó que los individuos que habían visitado la frontera con México: percibieron un mínimo grado de ansiedad al saber y conocer de la seguridad brindada por los E.U (p. 420). En ese mismo tenor Arellano, 2002: “la percepción es la forma en que el individuo observa lo que le rodea, y le permite seleccionar de forma coherente y con significado”. (p. 101).

Figura 2: Razones Por las Que No Cruzaría



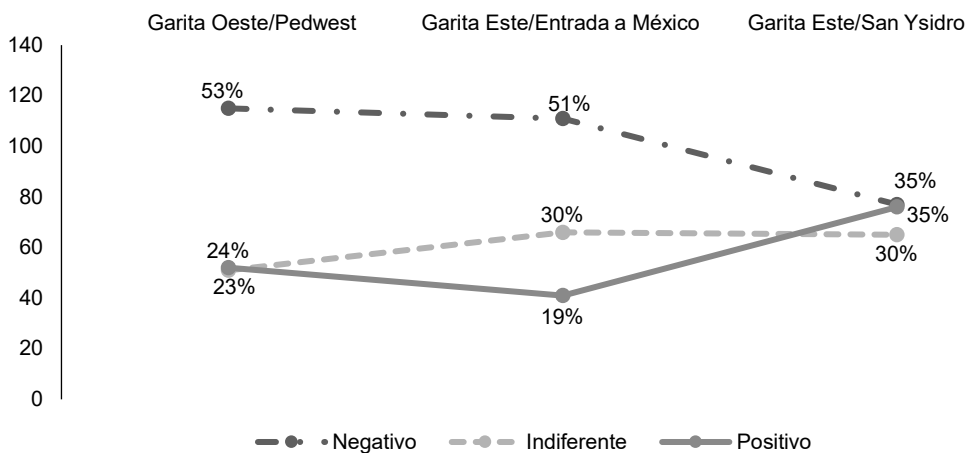
Para efectos de esta figura, se abordó un cuestionamiento dicotómico de opción de respuesta Si/ No respecto del horario de cruce nocturno. Al surgir la respuesta No, se invitó al usuario a expresar la razón por la cual no utiliza la garita durante el horario nocturno. La información en la figura muestra los 3 indicadores de más alta frecuencia que expresan la razón por la cual usuario no realizar el cruce por las garitas peatonales fronteras Tijuana/San Ysidro/Tijuana. Fuente: Elaboración propia.

Se puede constatar sin excepción que, en las tres garitas, la razón principal que influye en los sujetos a no llevar a cabo el cruce durante el turno nocturno, está relacionada a la variable inseguridad, y aquí se pueden traer a relación las conclusiones a las que llego Jasso (2013, p.23-28) en su estudio sobre la percepción de la inseguridad, cuyo documento a la letra versa lo sig. “En México, más de la mitad (66.1%) de las personas se sienten inseguras en la entidad en la que habitan, y esto ha repercutido en que dejan de realizar actividades cotidianas... donde un 55% de la población la actividad cotidiana que ha dejado de hacer es salir de noche”, y ciertamente, este análisis muestra que más del 50% de los sujetos en estudio y que hace uso de los cruces peatonales en las 3 garitas, se sienten inseguros, a esto Kessler (2009, p.35) señala que el juicio de valor sobre la inseguridad deriva de la emoción generada por aquello a lo que se le teme, y que por ciertas razones se percibe como peligroso y amenazante.

Sobre la misma figura, pero en la garita Este/Entrada a México, un 28% de los sujetos encuestados señalaron que *miedo* es el principal factor que los empuja a no utilizar el cruce fronterizo, y según Jasso (2013, p.15) se atribuye miedo a algo que se considera una amenaza y nos hace sentir vulnerables ante el riesgo, y ciertamente el peatón al salir de la Puerta México, en su recorrido por andadores peatonales y uso de zonas aledañas a la garita, se enfrenta a pedigüños, vendedores ambulantes y deportados aunado a la ausencia de vigilancia en la zona, y aquí Stanko (1995, p.47) señala que definitivamente los individuos asocian inseguridad a zonas urbanas y lugares donde se sienten potencialmente vulnerables, lo que predispone al sujeto a una actitud negativa, y que para Arellano (2002) actitud es la idea que un individuo se forma sobre algo o alguien, lo que conlleva a un acto de rechazo. Por otro lado, se observa que un 22% de la muestra de estudio, abordados en la en la garita Este/San Ysidro, perciben como *desconfianza*, evitando el cruce fronterizo durante el turno de noche, pues para ello necesitan de recorrer largos tramos y áreas aledañas a la garita y durante el trayecto enfrentándose a condiciones que actualmente no son las más favorable a lo que Arellano (2002), señala “el proceso perceptivo permite al individuo analizar todo un contexto, y según los motivos selecciona e interpreta lo que constituye como una realidad” (pp.102-106), por otro lado Walklate (1998, p.552) afirma que tal percepción puede ser multifactorial y puntualiza sobre la necesidad de contextualizar y cuestionarse si la percepción de

inseguridad como desconfianza es resultado de la ausencia de mecanismos en la sociedad lo que genera espacios para el miedo, o porque la gente no confía en otros.

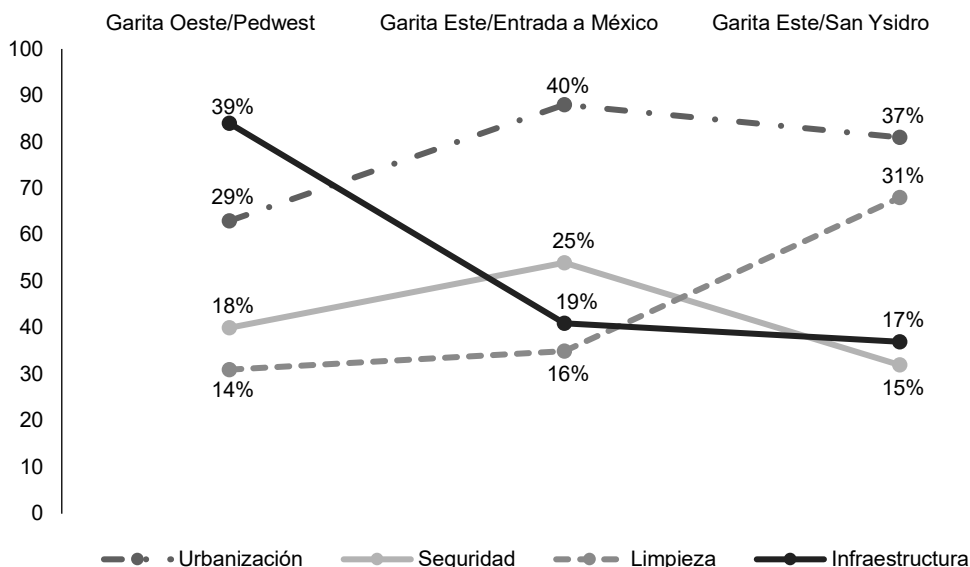
Figura 3: Opinión Respecto a la Imagen



Esta figura expone el tipo de impacto que ocasiona la imagen en la percepción del sujeto. En el instrumento se propone la opción múltiple con valores: Negativo/ Indiferente/ Positivo. Fuente: Elaboración propia.

En relación a la petición en la encuesta: “Señale el tipo de impacto que genera en su persona la Imagen que presentan los espacios públicos aledaños a la garita como el interior de edificios y uso de la zona del cruce peatonal”, se aprecia que la gente que utiliza la garita Oeste/Pedwest y garita Este/ Entrada a México (53 y 51% respectivamente), afirman que partiendo de la imagen, perciben un impacto negativo, en este contexto se confirma la idea sobre la necesidad de poner atención a tal atributo en la zona, y de acuerdo a Crompton (1979) la imagen de un lugar es dado por un conjunto de impresiones, ideas y creencias, en lo que concuerdan a Echtner y Ritchie (2003, p. 4), pues señalan que la percepción de la imagen es el proceso multisensorial construido a partir de avalancha de información, percepción a través de los sentidos e impresiones holísticas y ciertamente a lo largo y ancho de dicha puerta, así como en toda área aledaña hasta el punto del cruce, conocido como *el chaparral o Pedwest*, las condiciones que se observan como resultado de los trabajos de remodelación y modernización: espacios sucios y descuidados con montículos de materiales, desechos, malos olores y detalles incompletos, evidencian la forma tan negativa en que influye sobre los sujetos la imagen, y efectivamente para Dichter (1985), es un todo lo que genera una impresión en la mente de los demás, y no características o cualidades individualizadas. Es interesante observar que el 30% de sujetos encuestados (que representa la mitad de la población) y que hacen uso del puerto de entrada garita Este/Entrada a México, apuntó al valor *indiferente*, como respuesta a que todo cuanto observa y percibe en su andar por las zonas aledañas a dicha puerta de cruce internacional, no le afecta, no tiene reacción alguna, lo que contrasta con lo señalado en la Figura 2, donde expresaron sentir desconfianza ante lo que se expone al recorrer en dicha área (se enfrenta a un escenario con presencia de pedigüños, vendedores ambulantes y deportados, aunado a la ausencia de vigilancia). Ante esta actitud, Arteta (2010) dice “el espectador que no actúa ni reacciona ante la situación observada, minimiza su poder para hacerle frente... se convierte en un espectador cómplice, que no desea tener responsabilidad” (p. 319). El valor positivo, representado por el 35% de población que se encontró en la puerta de cruce internacional garita Este / San Ysidro, coincide con la respuesta a la variable *seguridad* que se abordó en la gráfica 1, y donde se expusieron las razones del sentirse seguro como aquí positivo.

Figura 4: Retos Que Enfrenta



Aquí se exponen los datos sobre el último punto del instrumento: Se solicitó al sujeto de estudio hiciera una sugerencia en pro de mejoras en la zona fronteriza y garitas peatonales. La figura exhibe los indicadores que arrojaron más frecuencia, los mismos que se relacionan directamente con las variables de estudio imagen y seguridad. Fuente: Elaboración propia.

Tal y como se expuso al inicio del presente trabajo: el principal objetivo de estudio es identificar los factores que inciden en la imagen y seguridad en las garitas internacionales de cruce peatonal Este, Oeste y Puerta México Este en la frontera Tijuana, Baja California, entonces fue necesario considerar la opinión de la muestra poblacional, a quien se le pidió sugerir sobre lo que hoy en día esta desatendido y requiere cuidado. Aquí el porcentaje más alto con un 40% de la muestra, correspondiente a usuarios que utilizan la Entrada a México, así como el 39% de usuarios detectados en la garita Este San Ysidro, coinciden y enfatizan sobre mejoras en infraestructura y urbanización situación detectada y reconocida por el Gobierno Estatal (2014) y que en el *Diagnostico Estratégico* Del Plan Nacional de Desarrollo, en su página 26 a la letra versa “ un reto importante de la actual Administración Estatal es proporcionar a la población de estas regiones la oferta de infraestructura social básica.... y urbanización, además de la promoción turística y del mejoramiento de su imagen, y al día de hoy, la muestra poblacional ciertamente enfatizó sobre la necesidad de luminarias, sanitarios públicos, orden en el uso de espacios por locatarios y comerciantes, botes de basura y servicios de recolección de residuos sólidos, así como mantenimiento en áreas verdes. Al respecto de la urbanización, Borja & Castells (2000), indican que desde la planeación, dicho aspecto debe estar orientado fundamentalmente a la organización de elementos en la ciudad, de forma tal que aporten y ofrezcan un bienestar a la población. Entre dichos elementos se encuentran aspectos tales como fuentes, bancas de descanso, áreas verdes, módulos de información, entre otros, pues es un todo conocido como imagen urbana. En ese sentido, se observa que un alto porcentaje de la población encuestada y en referencia a las figuras expuestas previamente, perciben como desagradable la imagen urbana, y que para Echtner y Ritchie (2003) la gestión de la imagen que permita una percepción atractiva del lugar, es uno de los retos más importantes en materia de promoción.

El 39% de personas que se encontraban en la garita Oeste/Pedwest, opinó sobre consideraciones en cuanto a infraestructura, que va de la mano con la urbanización. Los sujetos agregaron que es necesario atender aspectos específicos que requieren personas con capacidades limitadas, con sobrepeso y de la 3ra edad, entre dichos aspectos, indicaron la necesidad de otras puertas adecuadas en acceso a los edificios como abatibles o con sensores, semáforos sonoros y marcas táctiles en los andadores. Aquí es oportuno resaltar a Palafox (2003), “La falta de una política de planificación integral hace que la modernización

acentúe los problema políticos y socioeconómicos y culturales” (pp. 104 -107). Existe la necesidad de adoptar políticas públicas que promuevan y amplíen las facilidades a los usuarios, que a la vez mejorarán los atributos de la imagen, Echtner y Ritchie (2003), señalan la necesidad de políticas que promuevan y amplíen las facilidades, así como las mejoras.

CONCLUSIONES

El objetivo que se planteó en esta investigación a través de los resultados obtenidos en el proyecto “Promoción de imagen y certidumbre turística en la garita internacional de cruce peatonal Tij/SY/Tij”, fue analizar e identificar las variables que inciden en la seguridad e imagen en la garita internacional de cruce internacional de Tijuana, Baja California, México con San Ysidro, California Estados Unidos de América en sus tres puertos de entrada, los retos y desafíos que enfrentan cotidianamente los usuarios y turismo transfronterizo, que permite reflexionar sobre la coexistencia de diversos aspectos presentes en contexto de frontera como la interdependencia, política, economía, seguridad, comercio, imagen, medio ambiente, paisajes, atractivos socioculturales, idiomas, que de alguna manera enriquecen los distintos escenarios con particulares cualidades, por ello la situación de frontera no debería percibirse como amenazas o debilidades, más bien como oportunidades y fortalezas.

Bajo este escenario y con la necesidad de fortalecer la organización y participación social la Facultad de Turismo y Mercadotecnia de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), dará continuidad a esta investigación desde el ámbito académico con creación de un observatorio permanente en tiempo real del fenómeno cotidiano del cruce peatonal transfronterizo, para evaluar las posibilidades de desarrollo y crecimiento a partir de distintas redes de cooperación y colaboración que permitan lograr la vinculación con los diferentes actores involucrados, en la zona a fin analizar e identificar los factores de la seguridad e imagen que impactan el turismo en la región Tijuana, Baja California México y San Diego, California Estados Unidos. Aprovechar las áreas de oportunidad e intercambio ideas, propuestas pertinentes que contribuyan positivamente de manera concertada con los desafíos y retos que exigen atención, análisis y posibles soluciones, de los principales actores como responsables políticos, prestadores de servicios turísticos que contribuyen de manera directa en acciones y decisiones de políticas públicas, cuya aspiración final debe ser una transformación significativa que beneficie a la comunidad garantizando la seguridad del turismo como detonante del desarrollo en la región transfronteriza en el área de estudio, en ese sentido Silveira y Silveira (2009), destacan que no es posible conseguir el éxito en la gestión si no se considera al entorno, los actores y a las variables.

Los hallazgos del estudio señalan la ausencia de movimiento transfronterizo en ciertas áreas, afectando la actividad económica en negocios medianos, y pequeños comerciantes, lo que deduce que se deben implementar acciones, planes y programas en los que deben formar parte los 3 órdenes de gobierno federal, estatal y municipal, así como los mismos comerciantes, empresarios y organizaciones relacionadas a la dinámica turística, que auxilien directamente a subsanar aspectos relacionados con seguridad e imagen que han venido mermando el interés de los visitantes y turistas, por realizar el cruce en determinados horarios, tal situación repercute en familias que viven de la actividad turística, en este escenario, es pertinente señalar lo observado por la Organización Mundial del Turismo (O.M.T. 1999) en relación a la planificación como principal forma de obtener ganancias reales y duraderas para todos los actores que participan del turismo.

A partir del inicio de obras de remodelación e innovación de las garitas peatonales se afectaron atractivos como plazas comerciales y lugares de entretenimiento del área. Retomando la investigación y resultados antes descritos la Universidad Autónoma de Baja California, en el intento de lograr una integración con los actores relacionados al turismo fronterizo en la zona de intervención, realizó una reunión informativa con los principales actores, en el Comité de Turismo y Convenciones de Tijuana e hizo entrega de los resultados obtenidos, con el propósito de que la información compartida se promueva, utilice y permita

una transformación loable y detonante del desarrollo turístico en la región, como acertadamente señala Pforr, (2006) los procesos de relación entre los diversos agentes involucrados, debe suponer una transformación. El turismo y su dinamismo, impacta de manera global, por ser una de las actividades más lucrativas que inciden directamente las economías de los países, México ha fortalecido el turismo llevando acciones para garantizar la seguridad en su territorio, sin embargo, no ha sido suficiente; en los últimos años el turismo ha experimentado una débil vinculación interinstitucional de los tres niveles de gobierno, empresarios, comerciantes y la sociedad civil, y en la agenda binacional son muchos los temas a negociar siendo prioridad lo que respecta a los cruces y puertos fronterizos a lo largo de la frontera en particular aspectos de seguridad, agilización de los cruces tanto de carga como de pasajeros y peatonales.

Las principales alertas de seguridad nacional y hemisférica de la mayoría de los países incluyendo a México son el crimen organizado, narcotráfico, tráfico de armas, de personas, los problemas ambientales, como parte de la influencia de la globalización y los nuevos conceptos de seguridad internacional. Después de los hechos ocurridos el 11 de septiembre del 2001, en los Estados Unidos se valora el hecho de que la seguridad interior puede verse afectada por entornos que se generan desde el exterior inquietando a Estados Unidos la porosa frontera sur con México, por ello surgen bajo los conceptos de combate al terrorismo los nuevos esquemas de seguridad, reestructurando sus instituciones y conceptos sobre seguridad, buscando responder a nuevos esquemas preventivos que prioricen el *Homeland security*.

México hasta cierto punto ha tenido una postura ambivalente, en cuestiones de seguridad, pero ha tenido que implementar acciones de seguridad transfronteriza no solo por la vecindad, sino por el esquema de intereses y el perímetro de seguridad e influencia de la política estadounidense después de los actos terroristas perpetrados en su territorio, que ha precisado definir el resguardo y protección de sus fronteras principalmente en las más vulnerables como es la región Tijuana-San Diego. Asimismo, un reto importante son cooperación y agenda bilateral relacionada con la planeación e instrumentación de proyectos conjuntos como ha sido recientemente la modernización de puertos y cruces fronterizos entre México y Estados Unidos, no solo por asimetría preexistente entre ambos países sino porque la toma de decisiones que conlleve al logro de los objetivos en tiempo y forma, implica tener buena disposición para negociar considerando aspectos susceptibles de seguridad y soberanía, así como reflexionar sobre cuestiones económicas, políticas, sociales y culturales.

Sin embargo, existen ciertos detonadores que impulsan la caída del turismo en México, por la problemática de índole social y de falta de seguridad al turista que desencadenan una imagen negativa del país, además de la percepción del destino que está íntimamente integrada por las creencias de los turistas sobre los atributos del punto a visitar, igualmente la difusión de la narcoviolencia que impacta particularmente en la frontera México-Estados Unidos, donde se redujo drásticamente el flujo fronterizo de turistas estadounidenses, Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, experimentaron una ausencia casi total de turistas debido a los índices de inseguridad (Martínez, Ruiz, y Verján, 2010). Cuestionar el impacto de la seguridad en el turismo resulta complejo ya que implica un sinfín de posibilidades en la certidumbre del turista, puede contradecirse la realidad ofertada como destino turístico e influenciada en ocasiones por los medios de comunicación masivos que ejercen temor y desconfianza, en relación con la seguridad personal, jurídica, económica, sanitaria, social e incluso de derechos humanos y psicológica, que repercuten severamente en la industria turística.

A pesar de todo lo planteado, la revista *National Geographic Traveler*, en su edición de noviembre del 2015, ha nombrado a la región binacional de San Diego/Tijuana, uno de los mejores destinos de viaje para el 2016, en el listado de "*Best of The World*" en el que se eligieron solo 20 lugares de todo el mundo, resaltando el flujo de cultura, cocina y arte entre las dos ciudades, principalmente entre otros tantos atractivos, aspecto interesante como en el artículo se recomienda tomar el trolley en San Diego y dirigirse a la frontera en Tijuana, donde es preferible caminar o pedir un taxi para transitar por la Avenida Revolución, ya que es una de las calles más conocidas y de mayor interés histórico para la ciudad, se le

llama “La ciudad más visitada del mundo”, es importante resaltar que también existe percepciones positiva para promover el turismo en la región con una percepción positiva de la seguridad, aspectos que debemos retomar como retos para mejorar la seguridad y sus repercusiones en el turismo en la región Tijuana, B.C.–San Diego, California.

REFERENCIAS

Arellano, R. (2002). *Comportamiento del Consumidor*. Mc.GrawHill: México.

Arteta A. (2010). *La complicidad del espectador indiferente*. Madrid: Alianza Editorial.

Aumedo Dorantes y Mundra (2003). “Perfil de los trabajadores transfronterizos en México”. *Revista de Comercio Exterior*. Vol. 53, Núm. 12. Diciembre de 2003. Recuperado el 10 de noviembre de 2017 en: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/60/8/RCE.pdf>

Baloglu, S. y McCleary, K. (1999). *A model of destination image formation*. *Annals of Tourism Research*, pp. 868-897.

BDAN (2017). *Análisis de los Proyectos de Puertos Fronterizos en la Frontera México–Estados Unidos*. Banco de Desarrollo de América del Norte BDAN. Recuperado el 10 de noviembre de 2017, en: http://www.nadb.org/Reports1/Press_Releases/spanish/2017/POES.pdf

Blanco Herranz, F. J. (2004). *Reflexiones sobre seguridad, poderes públicos y actividad turística*. *Estudios Turísticos*, 160, pp. 5-29.

Benedetti, A. (2013). *Los espacios fronterizos binacionales del sur sudamericano en perspectiva comparada*. Recuperado el 12 de septiembre de 2017 en: <https://www.colef.mx/deap/wp-content/uploads/2015/02/2013-Geopantanal.pdf>

Borja J. & Castells M. (2000). *Local y global, La gestión de las ciudades en la era de la información*. Taurus: México.

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

Bringas, N. (1991). *Diagnóstico del sector turístico en Tijuana* en Nora Bringas y Jorge Carrillo (Coord.). *Grupos de visitantes y actividades turísticas*. Tijuana, México, Departamento de Estudios Sociales. El Colegio de la Frontera Norte. México. Serie Cuadernos.

Bringas Rábago, N. y González Aguirre, J. I. I. (2003). *Algunos aspectos sobre el turismo en la frontera norte de México*. En Valenzuela Arce, J. M. (Comp.): *Por las fronteras del Norte: Una aproximación cultural a la frontera México-Estados Unidos*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Arte. México, D. F., pp. 272-301.

Bringas, N. y Verduzco, B. (2008). *La construcción de la frontera norte como destino turístico, en un contexto de alertas de seguridad*. El colegio de México. México. Recuperado el 24 de agosto de 2017 en: <http://lanic.utexas.edu/project/etext/colson/42/1.pdf>

Briones, G. (2002). *Metodología de la Investigación Cuantitativa en las Ciencias Sociales*. Bogotá, Colombia: ARFO Editores.

Crompton, J. (1979). "Motivations for Pleasure Vacations", *Annals of Tourism Research* 1979, VI (4): 408–424.

Crompton, J. (1979). *An assessment of the image of Mexico as a vacation destination and the influence of geographical location upon that image*. Recuperado en 17 de enero de 2018 en:<http://agrilibecdn.tamu.edu/cromptonrpts/files/2011/06/Full-Text67.pdf>

De la Torre Padilla, Oscar. 1997. *El turismo: fenómeno social*. México: Fondo de Cultura Económica.

Descubre Baja California (2015). *Primera etapa del cruce fronterizo El Chaparral*. Descubre Baja

Echtner, C. M. & Ritchie, J. R. B. (2003). *The meaning and measurement of destination image*. Recuperado el 17 de enero de 2018 en:
https://www.jcu.edu.au/__data/assets/pdf_file/0006/122487/jcudev_012328.pdf

Dichter, E. (1985). *What's in an image? Journal of Consumer Marketing*. Recuperado el 16 de enero de 2018 en:<http://www.emeraldinsight.com/doi/abs/10.1108/eb038824>

Gobierno del Estado de Baja California (2014). *Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Baja California 2014-2019*. Recuperado el 27 de agosto del 2017, en:
www.bajacalifornia.gob.mx/portal/gobierno/ped/doctos/infraestructura.pdf

Gobierno de Baja California (2015). *Diagnóstico Estratégico (Archivo PDF)*. En línea. Recuperado el 21 de septiembre de 2017 en:
http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/gobierno/ped/doctos/diagnostico_estrategico.pdf

Gobierno de la Republica (2013). *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Programa Sectorial de Turismo*. Recuperado el 27 de agosto del 2017, en:
[file:///C:/Users/UABC1/Downloads/programa_turismo%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/UABC1/Downloads/programa_turismo%20(4).pdf)

Heyman, J. (2012). *Construcción y uso de tipologías: movilidad geográfica en la frontera México-Estados Unidos*. El Colegio de la Frontera Norte.

Ibarra, O. (2009). *Estadística para la Administración Turística*. Trillas: México.

INEGI y U.S. Census Bureau (2015). *INEGI Tabulados y Micro datos de la Encuesta Intercensal 2015*. U.S. Census Bureau, 2011-2015 American Community Survey 5-Year Estimates.

Jasso, C. (2013). *Percepción de Inseguridad en México*. *Revista Mexicana de Opinión Pública*. En línea. Recuperado el 19 de enero del 2018 en:<https://libcon.rec.uabc.mx:4432/journal/revista-mexicana-de-opinion-publica/vol/15/suppl/C>

Kerlinger, F. (1979). *Enfoque conceptual de la investigación del comportamiento*. México, D.F., Editorial Interamericana.

Kessler, G. (2009). *El sentimiento de inseguridad*. Sociología del temor al delito, Siglo XXI: Argentina.
Kotler, P. et al. (1994). *Mercadotecnia de localidades*. México: Diana.

Martínez, O. C., Ruiz, J. G. y Verján, R. (2010). *Vive México: estrategia de promoción para reactivar el sector turístico en México*. Perspectiva de un mercado emisor. Universidad Autónoma de Baja California.

Máynez Guaderrama, A. I. et al. (2012). *La relación entre la competitividad y la imagen percibida de los destinos turísticos mexicanos*. Estudios y Perspectivas en Turismo. Pp. 1215-1221.

Municipio de Tijuana. *Plan Municipal de desarrollo 2014-2016*. Recuperado el 18 de octubre de 2017 en: <http://www.tijuana.gob.mx/pmd/pmd%202014%20a.pdf>

National Geographic (2015). “Best trips 2016. San Diego/Tijuana. Coolest Border Crossing”. National Geographic Travellers. Recuperado el 18 de octubre de 2017 en: <http://travel.nationalgeographic.com/travel/best-trips2016/#/bowtijuana-mexico>

Newby, A. (2006). *Border Crossing and Settlement in El Paso, Texas: Understanding Transborder Actors*. Annual Meeting, Montreal, Canada

Oliveros, L. A. (2002). *El concepto de frontera en el contexto y en la perspectiva de la integración andina*, Documentos sobre la Integración Andina – CAN. Recuperado el 09 de octubre de 2017 en: www.comunidadandina.org

OMT (1999). *Agenda para planificadores locales: turismo sostenible y gestión municipal*, edición para América Latina y Caribe. Madrid. Recuperado el 21 de enero del 2018 en: http://www.academia.edu/9391482/Agenda_para_Planificadores_Locales_TURISMO_SOSTENIBLE_Y_GESTI%C3%93N_MUNICIPAL_EDICI%C3%93N_PARA_AM%C3%89RICA_LATINA_Y_EL_C_A_RIBE

Orgaz Agüera, F. y Moral Cuadra, S. (2014). “El mercado binacional como recurso turístico en la frontera dominico-haitiana”. Un análisis cuantitativo. *Investigaciones Turísticas* N°8, julio-diciembre 2014, pp. 46-62. ISSN: 2174-5609.

Palafox, A. (2003). *Desarrollo Sustentable del Turismo*. CA Turismo: México

Pforr, C. (2006). “Tourism policy in the making. An Australian network study”. *Annals of Tourism Research*, 33 (1), pp. 87–108.

Instituto Mexicano del Transporte (2014). *Modelo conceptual de un puerto fronterizo y plataformas para simular su operación*. Secretaria de Comunicaciones y Transporte. Publicación Técnica No. 408 Sanfandila, Qro. Recuperado el 18 de noviembre de 2017 <http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt408.pdf>

Silveira, J. M. & Silveira, C. E. (2009). *La evolución del marketing de destinos: su sinergia con la planificación turística*. Estudios y Perspectivas en Turismo. Recuperado el 20 enero de 2018 en: <http://www.scielo.org.ar/pdf/eyp/v18n5/v18n5a02.pdf>.

South County Economic Development Council. (2016). *PedWest Border Crossing*. Retrieved from South County Economic Development Council filed a letter with the US Consul regarding safety concerns with the new PedWest: Recuperado el 18 de septiembre de 2017 en: <https://www.facebook.com/PedWestBorder/photos/a.1801048640129171.1073741828.1800964173470951/1807955766105125/?type=3&theater>

Stanko, E. (1995). “*Women, Crime and Fear*. *Annals of the American of Political and Social Science*”, vol. 539. Recuperado el 27 de enero de 2018 en: <http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0002716295539001004>

Timothy, J. (2001). *Tourism and Political Boundaries*. Londres y Nueva York: Routledge.

Tribune, S. (2015). *Chronology: San Diego-Tijuana border región*. sandiegouniontribune.com. Recuperado el 18 de octubre de 2017 en: <http://www.sandiegouniontribune.com/news/border-baja-california/sdut-chronology-us-mexican-border-tijuana-history-2015mar23-story.html>

Valenzuela Arce, J. M. (2003). *Por las fronteras del norte. Una aproximación cultural a la frontera México-Estados Unidos*. México: Fondo de Cultura Económico.

Walklate, S: (1998). *Crime and Community: Fear or Trust?*. The London School, of Economics and Political Science. PDF. Recuperado el 03 de febrero de 2018 en:<http://libcon.rec.uabc.mx:3953/stable/pdf/591288.pdf>

Watson, D. (2000). *Mood and temperament*. New York: Guilford Press.

Zapata-Barrero R. & Ferrer-Gallardo, X. (2012). *Las fronteras en la época de la movilidad*. Barcelona, España: Editoriales Bellaterra.

RECONOCIMIENTO

Los autores agradecen el apoyo brindado a la Facultad de Turismo y Mercadotecnia de la Universidad Autónoma de Baja California, asimismo los comentarios y sugerencias de los árbitros y editores del IBFR, los cuales contribuyeron a mejorar la calidad de esta investigación.

BIOGRAFÍA

Adriana Guillermina Ríos Vázquez, es Doctora en Estudios de Desarrollo Global por la Universidad Autónoma de Baja California UABC, actualmente es profesora de tiempo completo en la Facultad de Turismo y Mercadotecnia de la UABC, con líneas de investigación y estudio en: Cooperación y Seguridad Transfronteriza, Política Exterior, Políticas Públicas, Migración, Turismo y Mercadotecnia; Derechos: Internacional Público, Humanos, Diplomático y Consular.

Jesús Amparo López Vizcarra, es Maestra en docencia con énfasis en lingüística, profesor de asignatura en la Facultad de Turismo y Mercadotecnia de la UABC, con líneas de investigación y estudio en: Turismo, Mercadotecnia y Traducción.