

ANÁLISIS DE PERCEPCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL TIJUANA-SAN DIEGO CROSS BORDER XPRESS (CBX)

José Gabriel Ruiz Andrade, Universidad Autónoma de Baja California
Omaira Cecilia Martínez Moreno, Universidad Autónoma de Baja California
Ricardo Verján Quiñones, Universidad Autónoma de Baja California

RESUMEN

El documento que se presenta es una aproximación a la percepción que se tiene del Cross Border Xpress (CBX) un puente peatonal que conecta un aeropuerto de la ciudad de Tijuana–México con una terminal situada en la ciudad de San Diego–Estados Unidos, cuyo objetivo es identificar la percepción de la colectividad de Tijuana respecto a si el puente binacional tiene impacto económico en la ciudad, en la generación de mayores oportunidades de negocios, nuevos empleos, una proyección favorable de la ciudad de Tijuana a nivel nacional e internacional y la generación de mayor tráfico de pasajeros en la terminal aérea. Los resultados apuntan que la percepción está dividida en posiciones a favor y en contra del mismo. De la misma manera sucede con los aspectos relacionados con la generación de mayores oportunidades de negocios y la generación de nuevos empleos. Sin embargo, la balanza de porcentajes se inclina más hacia las personas que aprueban el proyecto como una opción beneficiosa para la economía de la ciudad y que, aunado a ello, puede impulsar ciertos negocios.

PALABRAS CLAVE: Turismo, Transporte, Aeropuerto, Percepción

PERCEPTION ANALYSIS OF TIJUANA-SAN DIEGO'S BINATIONAL BRIDGE CROSS BORDER XPRESS

ABSTRACT

This document analyzes the perception of people from the city of Tijuana-Mexico regarding construction of the Cross Border Xpress (CBX) a pedestrian bridge that connects an airport of Tijuana–México with a terminal located at San Diego–United States of America. The objective of this research is to identify the perception of the people of Tijuana about their view of the economic impact resulting from implementation of the binational bridge. Results indicate that people have contrary opinions. However, similar views were found regarding aspects related to businesses and jobs.

JEL: Z32, Z33

KEYWORDS: Tourism, Transport, Airport, Perception

INTRODUCCIÓN

En cada una de las ciudades fronterizas de México es posible encontrar pasos y puentes peatonales que permiten el acceso a Estados Unidos a través de las garitas de migración. Cross Border Xpress (CBX) es una obra caracterizada por un puente que conecta el Aeropuerto Internacional de Tijuana con una terminal del lado de San Diego, California; es un puente peatonal cerrado para pasajeros del

Aeropuerto de la ciudad de Tijuana que cruzan la frontera entre Estados Unidos y México, el cual comenzó a operar en diciembre de 2015. CBX es único en su estilo tanto nacional como internacionalmente, ya que a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos, no es posible encontrar otro puente peatonal que conecte un aeropuerto de una ciudad con una terminal situada en una ciudad contigua. Con una extensión de 119 metros, el paso elevado de CBX es el primero en la historia en conectar un edificio en Estados Unidos directamente con una terminal aeroportuaria extranjera y ayuda a evitar que los pasajeros tengan demoras imprevistas, y muchas veces, larga espera en los congestionados puertos de entrada terrestres de San Ysidro y Otay Mesa, en Tijuana; es para uso exclusivo de los pasajeros que arriban al aeropuerto de Tijuana y que desean ingresar a Estados Unidos inmediatamente, o bien, para personas provenientes de Estados Unidos, que quieran viajar a través de una aerolínea con salida desde Tijuana.

Dentro de la literatura existente sobre puentes peatonales, no se encontraron estudios relacionados con puentes peatonales que conecten aeropuertos entre dos países a través de sus fronteras, por lo que la contribución del presente artículo es relevante, por tratarse de un estudio enfocado en una infraestructura inédita para facilitar el traslado de personas provenientes de vuelos internacionales. El término que tanto las autoridades estadounidenses como mexicanas, han decidido acuñar a la obra arquitectónica, es el de Cross Border Express, sin tener hasta el momento una traducción oficial en el idioma español, pero que equivaldría aproximadamente a Cruce Fronterizo Rápido.

En las secciones subsecuentes comprendidas en la presente investigación, se presenta literatura que definen las diversas acciones en torno al funcionamiento de puentes aeroportuarios. En primer término, la sección de antecedentes, hace referencia a estructuras similares al CBX, para identificar similitudes en otras latitudes. En la sección de contextualización del turismo en México, se hace una breve reseña sobre la importancia que ha tenido y tiene el sector turístico para el desarrollo económico de México, como base para determinar la importancia del transporte aéreo en el desarrollo económico y social de las ciudades, siendo ésta última, la sección donde se describen aspectos interesantes e importantes que destacan en el transporte aéreo como motor de desarrollo y social de las ciudades en México.

En las secciones esfuerzos internacionales y esfuerzos realizados en México, se hace una breve rúbrica sobre algunos de los proyectos aeroportuarios a escala internacional y nacional, que han contribuido a mejorar el servicio de transporte y/o traslado de pasajeros. En las secciones: Tijuana: turismo y transporte aéreo, y estadísticas recientes del flujo de pasajeros por medio del puente; se presentan estadísticas sobre el flujo de pasajeros en el aeropuerto de la ciudad de Tijuana, antes y después de la implementación del puente CBX, con el fin de comprender el impacto que ha tenido en el desplazamiento de los pasajeros. Asimismo, en la sección sobre sectores y/o personas que resultan favorecidos/desfavorecidos por la implementación del CBX, se hace referencia sobre los actores que se consideran beneficiados o afectados por la implementación del puente binacional. La sección de metodología, detalla el instrumento de recolección de datos aplicado, así como su validación y muestra aplicada. Finalmente, en la sección de resultados se presentan los hallazgos más relevantes de la presente investigación, para llegar a la última sección de conclusiones, donde se presentan algunas premisas sobre la percepción de la implementación del puente CBX.

LITERATURA

Antecedentes

Al buscar proyectos similares desarrollados en otras partes del mundo, no se identificaron algunos equiparables al CBX. Solo se encontraron resultados de cientos de puentes que conectan una ciudad con otra, ubicadas incluso en países diferentes, que se sitúan sobre calles, casas y/o ríos y mares. Los puentes han sido construidos de diferentes materiales tales como madera, hierro o concreto y que los más impresionantes llegan incluso a fusionarse con túneles, como es el caso del puente de Oresund que une los

países de Dinamarca y Suecia que consta de tres secciones principales, comienza con un puente, una isla artificial y posteriormente, el túnel (Lara, 2015). Todos éstos sirven para el traslado tanto de vehículos automotores terrestres, así como de transeúntes, además de que no tienen ningún tipo de conexión con terminales aeroportuarias. Una de las obras que podrían asemejarse aunque no en su totalidad al CBX, es el EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, que consiste en un aeropuerto compartido entre dos países europeos, Francia y Suiza que ha funcionado desde mediados de 1946. Para la realización de dicho proyecto, Francia aportó los terrenos donde se llevó a cabo la construcción de las pistas y los edificios por parte del gobierno suizo. Consecutivamente, ha sufrido varias modificaciones y ampliaciones en diferentes años, hasta lograr que el aeropuerto esté técnicamente dividido en dos, con un área dentro del territorio suizo y la otra perteneciente al gobierno francés. Este aeropuerto fue construido de esa manera con el objetivo de representar una corporación trinacional a nivel mundial, ya que posteriormente también se involucró Alemania, además de que es un símbolo internacional de cooperación entre las naciones mencionadas, que se volvió vital desde finales de la Segunda Guerra Mundial en esa región (EuroAirport, 2016).

Contextualización del Turismo en México

De acuerdo con los datos proporcionados por la Secretaría de Turismo (SECTUR, 2016) el crecimiento del turismo y la diversificación de la oferta en los destinos mexicanos han hecho que el sector continúe participando activamente en la economía del país. En los últimos datos reportados en la Cuenta Satélite del Turismo de México, el Producto Interno Bruto Turístico (PIBT) tuvo una participación del 8.7% del total de la economía en valores corrientes para el año 2013. En el PIBT los servicios de alquiler y negocios representan 21.8% del total; el transporte de pasajeros participa con el 17.4%; los bienes y artesanías 16.0%; los restaurantes, bares y centros nocturnos 10.0%; el comercio 8.6%, el alojamiento 8.4%; las segundas viviendas 3.6%; los servicios de esparcimiento 1.8%; las agencias de viaje y los tour operadores, así como los tiempos compartidos 0.9%, respectivamente.

En el año 2013 la actividad turística generó aproximadamente 2.3 millones de puestos de trabajo, lo cual equivale al 5.9% del turismo en México. La mayor participación de actores turísticos corresponde principalmente a centros nocturnos, bares y restaurantes con un 36.3%; con 15.7% en orden de importancia, le siguen el transporte de pasajeros; con 13.6% las artesanías y los bienes, con 11.0% el comercio, con 6.0% el alojamiento, con 3.8% los negocios y servicios de alquiler, con 2.3% los servicios de esparcimiento; con 0.8% los tour operadores y las agencias de viajes; con 0.5% los tiempos compartidos; y con un 0.1% las segundas viviendas. El 9.9% remanente lo constituyen los servicios diversos (SECTUR, 2016). A través de estos datos, se refleja la importancia del turismo en la economía de México como instrumento de apoyo en su crecimiento y desarrollo.

Importancia del Transporte Aéreo en el Desarrollo Económico y Social de las Ciudades

La aviación es uno de los medios de transporte más rápido y seguro que existe actualmente. Por tal razón, es muy común que sea utilizado en el traslado de personas debido a su eficiencia y principalmente porque el utilizar este medio de transporte conlleva un gran beneficio a diferentes sectores de la población. El desarrollo del transporte aéreo en México se inició en el año 1924, cubriendo la trayectoria desde México a Tampico; posteriormente se añadieron las rutas de Tampico a Matamoros y de México a Tuxpan. En las ciudades de Torreón, Guadalajara y Pachuca, en el año 1927, se constituyeron los primeros aeropuertos; en el año 1929 se terminó e inauguró el aeropuerto de la Ciudad de México. Para el año 2005, en México ya existían 53 aeropuertos internacionales. En orden de importancia, los que transportan mayor número de pasajeros son: Ciudad de México, Cancún, Guadalajara, Monterrey y Tijuana; que en conjunto albergan cerca del 68% del total de pasajeros en México (INEGI, 2005).

La Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) en su informe denominado Aviación Mexicana en cifras 1993-2015, publicó respecto a la operación regular doméstico a escala internacional, que durante el año 2015, en México las empresas extranjeras y nacionales transportaron más de 73 millones de pasajeros, lo cual equivale a un crecimiento del 12.5% más que en el año previo 2014. Quienes lograron un crecimiento del 15.4%, al pasar de 40.7 a 47.0 millones de pasajeros transportados de los años 2014 a 2015, fueron las empresas nacionales. Paralelamente, las empresas extranjeras crecieron un 7.6%, transportando 26.3 millones de pasajeros desde y hacia el territorio nacional, comparado con los 24.4 millones de pasajeros transportados en el año 2014 (SCT, 2017).

Esfuerzos Internacionales

El 18 de marzo de 2013 la Organización Mundial de Turismo (OMT) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) firmaron una declaración especial conjunta sobre aviación y turismo, reconociendo la intención de los dos organismos de las Naciones Unidas por mejorar las condiciones y proveer de facilidades para la mejora de las condiciones en los dos rubros. Acorde con esto, los Secretarios Generales de ambas organizaciones aseveraron que en el año 2012 más de un billón de turistas cruzaron fronteras internacionales y más de la mitad por aire, lo que permitió hacer un cálculo estimado de 1.8 billones de pasajeros en 2030, incluyendo viajeros de negocios y placer.

Esto promoverá el incremento de la demanda de servicios de traslado aéreo y duplicará el número de despegues de aeronaves al año, pasando de 30 a 60 millones para esa misma fecha. Asimismo, hacen referencia que mientras que la OACI genera políticas de seguridad y estándares para la seguridad en la aviación, seguridad, eficiencia, protección al ambiente y el desarrollo económico del transporte aéreo, la OMT promueve al turismo como un conductor al crecimiento económico y al desarrollo sustentable, ofertando liderazgo y apoyo al sector, en el avance de las políticas de conocimiento y el turismo en todo el mundo. En consecuencia, OACI y OMT han decidido fortalecer sus esfuerzos colaborativos a través de la construcción de un futuro más sustentable en los tres pilares de la definición de sustentabilidad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU): social, medio ambiente y económico y posicionar el transporte aéreo y el turismo como estrategia de sectores interrelacionados que beneficien a la sociedad global a la que sirven (OMT & OACI, 2013). Con esta información se puede evidenciar que el turismo y el transporte aéreo tienen mucha relación entre sí, y sobre todo, que el transporte aéreo es de los más utilizados para realizar viajes turísticos.

Esfuerzos Realizados en México

La Secretaría de Turismo reporta que los turistas vía aérea, principal segmento del turismo de internación, incrementaron en 9.4%, pasando de 11.0 a 12.0 millones en el referido periodo de septiembre a junio de 2016; en tanto que en el año 2015 se internaron al país por esa vía 13.5 millones de personas (SECTUR, 2016). En el análisis integral del turismo de la misma Secretaría, se indica que la conectividad aérea es un elemento que ayuda a tres aspectos fundamentales: abona al crecimiento económico del país, contribuye a la competitividad del sector turístico y alimenta la demanda que el turismo necesita (DATATUR, 2016). Partiendo de esto, se puede considerar al turismo como el principal motivador de la transportación aérea y principalmente, identificar la gran correlación entre ambos rubros que acarrearán beneficios económicos para los diferentes sectores de la población involucrados con el turismo y el transporte aéreo.

Tijuana: Turismo y Transporte Aéreo

El Aeropuerto Internacional de Tijuana pertenece al Grupo Aeroportuario del Pacífico que es el segundo más importante después del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y se encuentra dentro de los cinco aeropuertos internacionales más importantes de México. En la página oficial de Descubre Baja California se menciona que la principal puerta aérea del estado es este mismo aeropuerto,

donde operan seis aerolíneas que conectan con diversas partes del país y en donde se realizan un promedio de 120 vuelos diarios (Descubre Baja California, 2011). Cabe mencionar que actualmente el aeropuerto tiene la capacidad instalada para prestar el servicio de hasta 10 millones de pasajeros al año y 360 vuelos por día (Grupo Aeroportuario del Pacífico, 2016). Al respecto, en la Tabla 1 se muestran estadísticas de flujos de pasajeros en el aeropuerto internacional de la ciudad de Tijuana.

Tabla 1: Estadísticas de Flujo de Pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Tijuana

| (Miles de Personas) | | 2011 | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | | 2016 |
|---------------------|-----------------|-------|-------|---|-------|---|-------|---|-------|---|-------|
| Diciembre | Nacionales | 342,5 | 386,9 | ↑ | 461,3 | ↑ | 414,8 | ↓ | 537,8 | ↑ | ND |
| | Internacionales | 1,6 | 1,7 | ↑ | 2,1 | ↑ | 2,1 | = | 4,9 | ↑ | ND |
| Enero | Nacionales | 295,3 | 304,9 | ↑ | 342,7 | ↑ | 411 | ↑ | 377,9 | ↓ | 499 |
| | Internacionales | 2,2 | 1,7 | ↓ | 1,6 | ↓ | 2 | ↑ | 1,9 | ↓ | 5 |
| Febrero | Nacionales | 248,6 | 252,2 | ↑ | 256,1 | ↑ | 306,6 | ↑ | 290,8 | ↓ | 408,1 |
| | Internacionales | 1,5 | 1,4 | ↓ | 1,3 | ↓ | 1,8 | ↑ | 2 | ↑ | 4 |
| Marzo | Nacionales | 280,9 | 291,3 | ↑ | 328,7 | ↑ | 360,1 | ↑ | 355,2 | ↓ | 500,7 |
| | Internacionales | 2,2 | 1,7 | ↓ | 2,2 | ↑ | 2,5 | ↑ | 3,1 | ↓ | 4,5 |
| Abril | Nacionales | 283,2 | 295,4 | ↑ | 309,6 | ↑ | 370,9 | ↑ | 367,1 | ↓ | 476,5 |
| | Internacionales | 2,2 | 1,8 | ↓ | 1,8 | = | 2,5 | ↑ | 3,2 | ↑ | 5 |
| Mayo | Nacionales | 274,4 | 295,1 | ↑ | 238,7 | ↓ | 362,9 | ↑ | 382 | ↑ | 501,7 |
| | Internacionales | 2,4 | 1,9 | ↓ | 2,1 | ↑ | 2,7 | ↑ | 4,1 | ↑ | 5,6 |
| Junio | Nacionales | 272,9 | 328,1 | ↑ | 348,2 | ↑ | 352,3 | ↑ | 399,2 | ↑ | 522 |
| | Internacionales | 2,6 | 2,2 | ↓ | 2,2 | = | 2,9 | ↑ | 5 | ↑ | 5,9 |
| Julio | Nacionales | 350,3 | 388,5 | ↑ | 457,1 | ↑ | 451,9 | ↓ | 485,5 | ↑ | ND |
| | Internacionales | 3,2 | 2,2 | ↓ | 2,1 | ↓ | 3,4 | ↑ | 5,1 | ↑ | ND |

La información presentada da cuenta que durante los meses anteriores a la apertura del CBX, el flujo de pasajeros mantenía altibajos constantes. Fuente: Elaboración propia con base en las estadísticas publicadas por el Grupo Aeroportuario del Pacífico (2016).

No obstante, el número de usuarios del aeropuerto se incrementó desde el inicio de operaciones del puente. El reporte publicado por el Grupo Aeroportuario del Pacífico (2016) indicó que para el mes de diciembre de 2015 se estableció un récord histórico en el número de operaciones hasta ese momento.

Estadísticas Recientes del Flujo de Pasajeros Por Medio del Puente

El Grupo Aeroportuario del Pacífico presenta informes mensuales de la afluencia de pasajeros en cada una de sus terminales donde compara la afluencia de pasajeros por mes y periodo respecto al año anterior. En el caso del CBX, presenta el número de pasajeros en los meses de enero, febrero, marzo y abril. La Tabla 2 presenta el flujo de pasajeros del aeropuerto y el CBX en el primer semestre del año 2016.

Tabla 2: Flujo de Pasajeros del Aeropuerto y el CBX en el Primer Semestre del Año 2016

| Mes | Pasajeros del Aeropuerto | CBX | % |
|---------|--------------------------|--------|--------|
| Enero | 504,000 | 78,002 | 15.50% |
| Febrero | 412,200 | 63,000 | 15.00% |
| Marzo | 505,200 | 97,084 | 19.20% |
| Abril | 461,500 | 84,872 | 18.40% |
| Mayo | 507,200 | 95,354 | 18.80% |
| Junio | 528,000 | 99,264 | 18.80% |

Como se puede observar, el número de personas que cruzan el puente va muy relacionado con la afluencia de pasajeros del aeropuerto, sin embargo, la variación entre uno va principalmente en aumento. Los datos de mayo y junio son calculados con base en una media entre marzo y abril por ser los meses de mayor afluencia en lo que va del año y los más cercanos, sin embargo, se cree que el número puede ser mayor a 100,000. Fuente: Elaboración propia con base en las estadísticas publicadas por el Grupo Aeroportuario del Pacífico (2016).

Sectores y/o Personas Que Resultan Favorecidos/Desfavorecidos Por la Implementación del CBX

La cantidad de personas que transitan anualmente las garitas de San Ysidro y Otay superan los dos millones de personas. Al representar el CBX, una opción para todas las personas que viajando por el aeropuerto internacional de Tijuana, buscan ingresar a los Estados Unidos, es una solución directa para disminuir la cantidad de horas de espera que supone el esperar el turno en el cruce. Desde el punto de vista de las autoridades mexicanas y estadounidenses, disminuye la cantidad de personas en filas peatonales o vehiculares y por ende los procesos de prevención, revisión y control de situaciones irregulares. Uno de los elementos más considerables es la disminución del CO₂ generado en el ambiente por el parque automotor utilizado para los cruces vehiculares. Las tiendas de alimentos y bebidas, suvenires, agencias de viaje, tiendas de ropa, alquileres de autos, tiendas de autoservicio y restaurantes ubicados en el aeropuerto de Tijuana, son otros actores que se beneficiarán, ya que las personas pasarán más tiempo dentro del aeropuerto si quieren tomar este puente. Para los ciudadanos estadounidenses, el puente ha venido a convertirse en una opción cómoda y segura para acceder a los diferentes destinos que ofrece México por medio de esta terminal aérea, ya que utilizando éste, no es necesario salir a la calle a conseguir un taxi o tener que llegar con mayor tiempo de anticipación a la misma (Paredes, 2015).

Uno de los sectores más amenazados por la construcción y puesta en marcha de este puente, es el del transporte terrestre privado (taxis), debido a que miles de personas ya no se trasladarán del aeropuerto a la garita y viceversa, afectando lo que era hasta ahora su recorrido habitual. También se consideran afectados los hoteles, restaurantes, y varios negocios que conseguían en estos clientes, la posibilidad de incrementar sus ventas, por la logística que implicaba su viaje (Martínez, Ruiz, Robledo y Verján, 2017).

METODOLOGÍA

La presente investigación utilizó un proceso metodológico no experimental, transversal, exploratorio y descriptivo. Se buscó conocer la percepción de los habitantes de Tijuana sobre el puente Binacional Tijuana-San Diego (CBX). La Tabla 3 muestra en resumen el proceso metodológico utilizado y la Tabla 4 incluye información demográfica de la muestra.

Tabla 3: Proceso Metodológico Utilizado

| Metodología | Descripción |
|--------------------------------------|--|
| Tipo de instrumento | Encuesta |
| Forma de recolección de datos | En personal y virtual (Internet) |
| Escala | Likert, cinco categorías (totalmente en desacuerdo, hasta totalmente de acuerdo) |
| Validez y confiabilidad | Alpha Cronbach 93% |
| Fechas de levantamiento de encuestas | |
| En persona | Del 8 agosto a 25 de noviembre de 2016 |
| Internet | Del 5 de octubre a 25 de noviembre de 2016 |
| Muestra | |
| En Persona | 384 |
| Internet | 66 |

Para el levantamiento de la información, se aplicaron encuestas personalmente y virtualmente, por medio de Internet en diversos sectores de la localidad y a ciudadanos de diferentes niveles socioeconómicos. El instrumento utilizado fue diseñado de tal manera que permitió obtener información categorizada en tres diferentes ámbitos: económico, socio-demográfico y ambiental y se manejó una escala Likert de cinco categorías que iban desde totalmente en desacuerdo, hasta totalmente de acuerdo. Para corroborar su validez y confiabilidad, supuso el juicio de expertos y la aplicación de una prueba piloto, alcanzando con esto, un alpha de Cronbach de 93%.

Tabla 4: Distribución de Aplicación de Encuestas

| Lugar de Aplicación | Encuestas Aplicadas |
|---|---------------------|
| Empleados Federales | 90 |
| Zona Río | 68 |
| Plaza de la Tecnología | 72 |
| Plaza de la Mujer | 80 |
| Avenida Revolución | 74 |
| Universidad Autónoma de Baja California | 66 |
| Total | 450 |

La población se definió como infinita, ya que la comunidad tijuana rebasa los 100,000 habitantes; se trabajó con un nivel de confiabilidad del 95% y el tamaño de la muestra quedó determinado en 384 individuos. Por la receptividad de las personas, se aplicaron 450 encuestas en diferentes puntos estratégicos de la ciudad. El trabajo de campo fue posible, gracias a la colaboración de cinco estudiantes participantes del programa del Verano de la Investigación Científica DELFIN 2016.

RESULTADOS

La investigación presentada, tuvo por objetivo conocer la percepción que tiene la población de la ciudad de Tijuana, respecto a la implementación del puente aéreo binacional entre las ciudades de Tijuana y San Diego. En esta primera aproximación, se planteó identificar la percepción de la colectividad de Tijuana respecto a si el puente binacional tiene impacto económico en la ciudad, en la generación de mayores oportunidades de negocios, nuevos empleos, una proyección favorable de la ciudad a nivel nacional e internacional y la generación de mayor tráfico de pasajeros en la terminal aérea.

Una vez aplicadas las 405 encuestas, se decidió utilizar el software PASW Statistics (SPSS) para crear una base de datos y hacer el análisis de los mismos. La muestra estuvo caracterizada por los siguientes datos: el 47.5% fueron del género femenino y el 52.0% del género masculino; el 57.1% de la muestra tiene entre 18 y 27 años, el 19.5% entre 28 y 37 años y el 12.6% entre 38 y 47 años. La actividad a la cual se dedican las personas que contestaron la encuesta es 28.1% estudiante y 26.6% estudiante/trabajador, 11% pequeño empresario, 9.9% empleado ejecutivo y 8% profesional independiente. El 16% trabaja en el sector educativo académico, y el 13.8% en el sector empresarial. El 51.7% tiene licenciatura, el 25.6% preparatoria y el 13.1% posgrado.

Cabe señalar que la muestra tiene un porcentaje elevado de participantes en un nivel medio a alto, por lo que los resultados se circunscriben a describir la percepción de ese sector socioeconómico. Respecto al análisis de los datos, en la Tabla 5 es posible identificar algunos contrastes en la posición de los encuestados respecto al puente. Por ejemplo, el 43% de los ciudadanos que trabajan en el sector Educativo/Académico, así como el 71.4% de los trabajadores del sector empresarial, piensan que el Puente Binacional Tijuana-San Diego traerá más beneficios económicos para Tijuana. Sin embargo, un 35.4% de los trabajadores en el sector Educativo/Académico no está de acuerdo con que el puente vaya traer beneficios económicos para Tijuana y el resto no sabe si traerá o no beneficios.

Tabla 5: Percepción de Beneficios Económicos Para Tijuana a Partir de la Implementación del Puente Binacional (CBX) Versus Sector Donde Trabaja la Población Encuestada

| | | Percepción de Mayores Beneficios Económicos | | | | | | Total |
|----------------------------|---------------------------------|---|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| Usted trabaja en el sector | Transporte y Telecomunicaciones | 9.1% | 27.3% | 4.5% | 36.4% | 22.7% | 0.0% | 100.0% |
| | Restaurantero | 8.3% | 16.7% | 12.5% | 33.3% | 20.8% | 8.3% | 100.0% |
| | De recreación y ocio | 0.0% | 18.2% | 0.0% | 36.4% | 45.5% | 0.0% | 100.0% |
| | Empresarial | 7.1% | 7.1% | 14.3% | 39.3% | 32.1% | 0.0% | 100.0% |
| | Medico | 10.0% | 5.0% | 20.0% | 25.0% | 35.0% | 5.0% | 100.0% |
| | Espiritual/Religioso | 50.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Industrial | 23.8% | 4.8% | 23.8% | 33.3% | 9.5% | 4.8% | 100.0% |
| | Hotelero | 50.0% | 0.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Educativo/Académico | 20.0% | 15.4% | 21.5% | 29.2% | 13.8% | 0.0% | 100.0% |
| | Cultural/Musical/Fílmico | 20.0% | 0.0% | 40.0% | 20.0% | 0.0% | 20.0% | 100.0% |
| | Construcción | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 60.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Deportivo | 0.0% | 33.3% | 33.3% | 0.0% | 33.3% | 0.0% | 100.0% |
| | Comercio | 21.7% | 4.3% | 17.4% | 26.1% | 13.0% | 17.4% | 100.0% |
| | Gobierno | 22.2% | 22.2% | 11.1% | 44.4% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| | Belleza | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% |
| Sin información | 9.8% | 9.0% | 29.3% | 30.8% | 18.8% | 2.3% | 100.0% | |
| Total | | 54 | 45 | 85 | 129 | 80 | 12 | 405 |
| | | 13.3% | 11.1% | 21.0% | 31.9% | 19.8% | 3.0% | 100.0% |

En varios sectores se puede notar un porcentaje representativo de personas que están en desacuerdo con que el CBX no traerá beneficios, entre los que destacan el sector de Comercio con un 36%, el Restaurantero con un 25%, el de Transportistas y Telecomunicaciones con 36.4%, y el Industrial con 28.6%. Analizando los totales, el 51.7% piensan que traerá algún beneficio económico, al 24% les es indiferente el tema y el 24.4% piensa que no traerá ningún beneficio. Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Investigación de Mercados desarrollada (2016).

En la Tabla 6 se analizan los reactivos donde los encuestados opinaron acerca de que si consideraban que el CBX genera nuevos empleos y que a su vez brinda mayores oportunidades de negocios.

Tabla 6: Considera Que el Puente Binacional (CBX) Genera Nuevo Empleo vs. Se Brindan Mayores Oportunidades de Negocios

| | | Oportunidades de Negocios | | | | | Total | |
|----------------------|---------------------------------|---------------------------|---------------------|---------------------------------|------------|-----------------------|---------|-----------------------|
| | | Totalmente en Desacuerdo | Moderado Desacuerdo | Ni en Acuerdo, Ni en Desacuerdo | De Acuerdo | Totalmente de Acuerdo | | No Sabe/ No Respondió |
| Genera nuevo empleo | Totalmente en desacuerdo | 42 | 6 | 14 | 15 | 14 | 1 | 92 |
| | | 45.70% | 6.50% | 15.20% | 16.30% | 15.20% | 1.10% | 100.00% |
| | Moderado desacuerdo | 7 | 27 | 17 | 7 | 3 | 1 | 62 |
| | | 11.30% | 43.50% | 27.40% | 11.30% | 4.80% | 1.60% | 100.00% |
| | Ni en acuerdo, ni en desacuerdo | 4 | 7 | 36 | 26 | 15 | 5 | 93 |
| | | 4.30% | 7.50% | 38.70% | 28.00% | 16.10% | 5.40% | 100.00% |
| | De Acuerdo | 2 | 9 | 15 | 50 | 21 | 1 | 98 |
| | | 2.00% | 9.20% | 15.30% | 51.00% | 21.40% | 1.00% | 100.00% |
| | Totalmente de acuerdo | 4 | 1 | 6 | 12 | 23 | 0 | 46 |
| | | 8.70% | 2.20% | 13.00% | 26.10% | 50.00% | 0.00% | 100.00% |
| No sabe/No respondió | 1 | 0 | 2 | 3 | 4 | 4 | 14 | |
| | 7.10% | 0.00% | 14.30% | 21.40% | 28.60% | 28.60% | 100.00% | |
| Total | | 60 | 50 | 90 | 113 | 80 | 12 | 405 |
| | | 14.80% | 12.30% | 22.20% | 27.90% | 19.80% | 3.00% | 100.00% |

Considerando los grandes totales de la tabla, se encontró que 19.80% de los encuestados manifestó estar totalmente de acuerdo, y el 27.90% de acuerdo con que el CBX genere nuevos empleos y a su vez brinde mayores oportunidades de negocios. En contraparte, un 14.80% de los encuestados consideró estar totalmente en desacuerdo con dicha situación y un 12.30% estuvo en desacuerdo. Por lo que 47.70% manifestó estar de acuerdo, mientras que 27.10% estuvo en desacuerdo. Se observó una diferencia de 20.6% a favor de los beneficios que genera el CBX, de acuerdo a la percepción de los encuestados. Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Investigación de Mercados (2016).

En contraparte, en la tabla 7 se presenta el cruce de respuestas obtenidas para conocer la percepción respecto a si el CBX hace más visible a Tijuana contra la percepción de incremento de número de pasajeros.

Tabla 7: El Puente Binacional (CBX) Hace Más Visible a Tijuana Nacional e Internacionalmente vs. Se Incrementa el Número de Pasajeros

| | | Se Incrementa el Número de Pasajeros | | | | | | Total |
|--|---------------------------------|--------------------------------------|---------------------|---------------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|----------------|
| | | Totalmente en Desacuerdo | Moderado Desacuerdo | Ni en Acuerdo, ni en Desacuerdo | De Acuerdo | Totalmente de Acuerdo | No Sabe/No Respondió | |
| Más visible a Tijuana, nacional e internacionalmente | Totalmente en desacuerdo | 4 14.80% | 3 11.10% | 4 14.80% | 9 33.30% | 7 25.90% | 0 0.00% | 27 100.00% |
| | Moderado desacuerdo | 4 13.30% | 5 16.70% | 7 23.30% | 7 23.30% | 6 20.00% | 1 3.30% | 30 100.00% |
| | Ni en acuerdo, ni en desacuerdo | 5 7.50% | 8 11.90% | 13 19.40% | 29 43.30% | 12 17.90% | 0 0.00% | 67 100.00% |
| | De Acuerdo | 5 4.60% | 6 5.60% | 18 16.70% | 50 46.30% | 27 25.00% | 2 1.90% | 108 100.00% |
| | Totalmente de acuerdo | 9 5.60% | 6 3.70% | 11 6.80% | 43 26.70% | 91 56.50% | 1 0.60% | 161 100.00% |
| | No sabe/No respondió | 1 8.30% | 0 0.00% | 1 8.30% | 1 8.30% | 5 41.70% | 4 33.30% | 12 100.00% |
| | Total | 28 6.90% | 28 6.90% | 54 13.30% | 139 34.30% | 148 36.50% | 8 2.00% | 405 100.00% |

Contrario a las respuestas evidenciadas en las tablas anteriores, se puede observar que el 83.20% y el 71.3% está totalmente de acuerdo o de acuerdo en que el puente binacional respecto a que sí hace más visible a Tijuana tanto nacional como internacionalmente, además de que con su puesta en marcha, se incrementa el número de pasajeros que circulan por el aeropuerto internacional de la ciudad. Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la Investigación de Mercados, Puente Binacional Tijuana-San Diego (2016).

CONCLUSIONES

Con base en los resultados obtenidos, se puede concluir que la percepción sobre los beneficios generados por la implementación y operación del puente binacional CBX, están divididos entre posiciones a favor y contra del mismo. De la misma manera, sucede con los aspectos relacionados con la generación de mayores oportunidades de negocios y la generación de nuevos empleos. Sin embargo, la balanza de porcentajes se inclina más hacia las personas que aprueban el proyecto como una opción beneficiosa para la economía de la ciudad y que, aunado a ello, puede impulsar ciertos negocios. Las personas afiliadas al sector transporte, se identifican como verdaderos detractores de la obra, puesto que esto vino a afectar directamente su fuente de empleo y estabilidad económica. Adicionalmente, de los ejercicios cualitativos que se realizaron a la par de la investigación cuantitativa, se puede concluir que existe en muchos sectores de la ciudad un desconocimiento de la creación y puesta en marcha de esta obra arquitectónica. Algunas personas indican que no conocen la obra y que no tienen referencia de los impactos que a nivel económico pudiera tener para la sociedad y todos sus actores. Algunos afirman que el mayor de los beneficios que se pueden recibir gracias al CBX, es para el vecino país, Estados Unidos.

Por la envergadura del proyecto y la importancia que reviste para la ciudad, se requiere una mayor estrategia comunicacional que integre a la colectividad y haga del dominio público, la información referente a los objetivos perseguidos por el grupo aeroportuario que tiene a su cargo la Administración del Aeropuerto Internacional de la ciudad de Tijuana y de las autoridades involucradas. Adicionalmente, se planea realizar el análisis de datos para obtener resultados sobre la percepción que se tiene en las dimensiones que conforman la definición de sustentabilidad: social, económico y medioambiental.

REFERENCIAS

- DATATUR (2015). *Reporte Semestral de Conectividad Aérea de México*. México: SECTUR. Recuperado el 21 de julio, 2016, DATATUR: <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/ReportesConectividadAerea.aspx>
- Descubre Baja California (2011). *¿Cómo llegar?*. México. Recuperado el 21 de julio 2016, SECTURE: <http://www.descubrebajacalifornia.com/index.php/info-turistica/2011-10-11-23-46-33>
- EuroAirport (2016). *Serving the needs of the RegioTriRhena*. EuroAirport. Recuperado el 22 de julio, 2016 en <http://www.euroairport.com/en/about-us/presentation.html>
- González, E. (2012). *La historia de 28 impresionantes puentes que merece la pena conocer*. iBytes-Conocer la Tierra abre la mente. Recuperado el 28 de junio, 2016 en http://ibytes.es/blog_no_quiero_dormir_debajo_de_un_puente.html
- Grupo Aeroportuario del Pacífico (2015). *Reporte de Tráfico Diciembre 2015*. Recuperado el 22 de julio, 2016, GAP: https://www.aeropuertosgap.com.mx/images/files/reportes-traffic/2015/Traffic_Dic_2015_SPA_FINAL.pdf
- Grupo Aeroportuario del Pacífico (2015). *Tijuana*. México. Recuperado el 21 de julio, 2016, GAP: <https://www.aeropuertosgap.com.mx/es/tijuana.html>
- Grupo Aeroportuario del Pacífico (2016). *Estadísticas del flujo de pasajeros en los aeropuertos*. México. Recuperado el 22 de julio, 2016, GAP: <https://www.aeropuertosgap.com.mx/es/tijuana/estadisticas.html>
- INEGI (2005). *Transporte aéreo*. México: Cuéntame INEGI. Recuperado el 20 de julio, 2016, INEGI: <http://cuentame.inegi.org.mx/economia/terciario/transporte/aereo.aspx?tema=E>
- Instituto Nacional de Estadísticas (2008). *Indicadores sociales y Marcos Conceptuales para la Medición Social*. Recuperado el 26 de julio, 2016, INEGI: http://www.ine.cl/canales/sala_prensa/revistaseconomicas/documentostrabajo/30_06_09/documento_de_trabajo_indicadores_sociales.pdf
- Lara, I. (2015). *El espectacular puente de Oresund que une Dinamarca y Suecia*. Hipertextual. Recuperado el 27 de junio, 2016 en <https://hipertextual.com/2015/08/puente-de-oresund-dinamarca-suecia>
- Martínez, O., Ruiz, J., Robledo, J. y Verján R. (2017). *Tijuana-San Diego binational bridge "Cross Border Xpress (CBX)". Reflections environment at its setting up*. International Journal of Advanced Engineering and Management Research, Vol. 2, Issue 6. Recuperado el 7 de agosto de 2017, IJAEMR: http://ijaemr.com/uploads/ijaemr_01_231.pdf
- OACI, OMT (2013). *Aviation and Tourism. Hand in Hand for Sustainability*, p. 1, Montréal. Recuperado el 21 de julio, 2016, en <http://media.unwto.org/es/press-release/2013-03-20/la-oaci-y-la-omt-confirman-cooperacion-en-metas-conjuntas-de-aviacion-y-tur>
- Paredes, M. (2015). *Todo lo que debes saber sobre el nuevo puente Tijuana-San Diego*. Dinero en Imagen. Recuperado el 22 de julio, 2016 en <http://www.dineroenimagen.com/2015-12-09/65728#view-4>

SCT (2017). *Aviación Mexicana en Cifras*. México. Recuperado el 20 de julio, 2017, SCT: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC-archivo/modulo5/amc-2017-i.pdf>

SECTUR (2015). *Tercer informe de labores 2014-2015*. México. Recuperado el 20 de julio, 2016, Secretaría de Turismo: http://www.sectur.gob.mx/PDF/InformesL/3er_Informe_de_Labores_Sectur.pdf

SECTUR (2016). “Puente express en Tijuana permitirá llegada de 5 millones de pasajeros”, Radio Fórmula, Abril, 7. Recuperado el 22 de julio, 2016 en <http://www.radioformula.com.mx/notas.asp?Idn=584427&idFC=2016>

BIOGRAFÍA

José Gabriel Ruiz Andrade es Doctor en Ciencias Administrativas por la Universidad Autónoma de Baja California. Profesor e Investigador de Tiempo Completo en la Universidad Autónoma de Baja California. Se puede contactar en la Facultad de Turismo y Mercadotecnia de la Universidad Autónoma de Baja California, Calzada Universidad 14418, Parque Industrial Internacional, Tijuana, Baja California, México C.P. 22427.

Omaira Cecilia Martínez Moreno es Doctora en Ciencias Administrativas por la Universidad Autónoma de Baja California. Profesora e Investigadora de Tiempo Completo en la Universidad Autónoma de Baja California. Se puede contactar en la Facultad de Turismo y Mercadotecnia de la Universidad Autónoma de Baja California, Calzada Universidad 14418, Parque Industrial Internacional, Tijuana, Baja California, México C.P. 22427.

Ricardo Verján Quiñones es Maestro en Mercadotecnia por la Universidad Autónoma de Aguascalientes. Profesor e Investigador de Tiempo Completo en la Universidad Autónoma de Baja California. Se puede contactar en la Facultad de Turismo y Mercadotecnia de la Universidad Autónoma de Baja California, Calzada Universidad 14418, Parque Industrial Internacional, Tijuana, Baja California, México C.P. 22427.