

Journal of Engineering Research

ISSN 2764-1317

vol. 6, n. 2, 2026

... ARTICLE 6

Acceptance date: 03/03/2026

LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN, UN VINCULO DE INTEGRACIÓN PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y CULTURAL ENTRE DOS NACIONES MÉXICO – ESTADOS UNIDOS CASO: FRONTERA TIJUANA Y SAN DIEGO

María Susana Montes Olalde

Maestra en Ciencias en Ingeniería de la Construcción
Instituto Tecnológico de Tijuana, México

Rodolfo Martínez Gutiérrez

Doctor en Estudios del Desarrollo Global
Instituto Tecnológico de Tijuana, México

1.Cómo citar este artículo: Montes Olalde, María Susana; Martínez Gutiérrez, Rodolfo. (2026). LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN, UN VINCULO DE INTEGRACIÓN PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y CULTURAL ENTRE DOS NACIONES MÉXICO – ESTADOS UNIDOS CASO: FRONTERA TIJUANA Y SAN DIEGO. *Journal of Engineering Research*. 2026. Vol. 6, n. 2. ISSN 2764-1317



All content published in this journal is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).

Resumen: La industria de la construcción desempeña un papel estratégico como catalizador de la integración económica, social y cultural entre México y Estados Unidos, particularmente en las regiones fronterizas donde la interacción binacional es constante y dinámica. Este sector impulsa el desarrollo regional mediante la generación de empleo, la atracción de inversión en infraestructura y el fortalecimiento de las cadenas productivas, al tiempo que contribuye a la cohesión social y al intercambio cultural entre ambas naciones. El presente estudio analiza el papel de la construcción como un vínculo fundamental en los procesos de integración binacional, tomando como caso de estudio el corredor comercial “Puerta Internacional de las Américas”, ubicado en la frontera Tijuana–San Diego. Desde un enfoque analítico y descriptivo, la investigación examina los factores que explican la interdependencia sectorial, tales como los acuerdos comerciales, la movilidad de capitales, la transferencia tecnológica, la demanda de infraestructura y la circulación de mano de obra especializada. Asimismo, se evalúan los impactos urbanos, económicos y sociales derivados de este tipo de proyectos, considerando su influencia en la modernización de las ciudades fronterizas, el desarrollo de parques industriales y la construcción de infraestructura para el comercio, el transporte y los servicios. La metodología se basa en una revisión documental y bibliográfica, complementada con un estudio de caso y la aplicación de encuestas *in situ*, lo que permitió identificar percepciones sociales y transformaciones tangibles en el entorno urbano. Los resultados evidencian que los proyectos de infraestructura binacional contribuyen significativamente a la mejora de la imagen urbana, la reorganización de la movilidad,

el fortalecimiento de la seguridad y la promoción del desarrollo económico regional, además de reforzar la identidad cultural y la integración social en el espacio fronterizo.

Finalmente, el estudio concluye que la industria de la construcción se consolida como un sector estratégico para el desarrollo sostenible y la integración binacional, aunque enfrenta desafíos relevantes asociados a las discrepancias normativas, las políticas migratorias y comerciales, así como a los retos ambientales. Se subraya la importancia de una planeación integral y de la cooperación institucional binacional para maximizar los beneficios de este tipo de proyectos en regiones fronterizas complejas.

Palabras clave: Industria de la construcción, integración binacional, desarrollo económico, cooperación transfronteriza, infraestructura, regiones fronterizas, México–Estados Unidos.

INTRODUCCIÓN

La industria de la construcción constituye uno de los sectores estratégicos más relevantes para el desarrollo económico, social y territorial de las naciones, debido a su capacidad para dinamizar la inversión, generar empleo, fortalecer cadenas productivas y transformar el espacio urbano. Más allá de su dimensión técnica, la construcción se consolida como un instrumento de política pública y planeación territorial que incide directamente en la competitividad regional, la cohesión social y la calidad de vida de la población.

En los contextos fronterizos, estos impactos adquieren una complejidad particular, ya que la interacción constante entre territorios nacionales distintos intensifica la demanda de infraestructura para el inter-

cambio comercial, la movilidad transfronteriza, los servicios urbanos y la integración social y cultural. Las fronteras contemporáneas dejan de ser únicamente líneas de separación para convertirse en espacios dinámicos de interdependencia económica, circulación de personas, intercambio cultural y reconfiguración urbana. En este escenario, la planeación estratégica y la cooperación interinstitucional binacional resultan fundamentales para transformar proyectos de infraestructura en ventajas competitivas sostenibles a largo plazo.

La región fronteriza Tijuana–San Diego representa uno de los casos más emblemáticos de integración binacional a escala mundial. Con una población que supera los cinco millones de habitantes, esta región se caracteriza por una intensa movilidad humana, una fuerte interdependencia productiva y una dinámica económica que trasciende el modelo tradicional de la industria maquiladora. El constante flujo de bienes, capitales, servicios y trabajadores ha generado profundas transformaciones sociales, económicas y culturales, dando lugar a identidades híbridas y a una vida cotidiana transfronteriza en la que las fronteras se experimentan, negocian y resignifican de manera permanente.

No obstante, esta integración se desarrolla de forma asimétrica y enfrenta desafíos estructurales asociados a desigualdades socioeconómicas, problemáticas de movilidad, inseguridad, pobreza urbana y discrepancias normativas entre ambos países. En particular, el cruce fronterizo de San Ysidro, uno de los más transitados del mundo, evidencia la necesidad de infraestructura que no solo optimice la conectividad y la eficiencia del tránsito, sino que también mejore la imagen urbana, fortalezca la seguridad y promueva espacios de convivencia social y cultural.

En este contexto surge el proyecto del corredor comercial binacional “Puerta Internacional de las Américas”, concebido como una intervención estratégica en la frontera Tijuana–San Diego. Este proyecto se plantea como una obra de ingeniería civil y desarrollo urbano orientada a articular infraestructura comercial, movilidad, espacios públicos y elementos simbólicos y culturales, tales como la Puerta de las Américas y el Reloj Monumental (Arco del Milenio). Estos hitos urbanos no solo cumplen una función estética, sino que buscan resignificar la frontera como un espacio de bienvenida, identidad y encuentro, integrando referentes de la cosmogonía mesoamericana, la historia local y la dinámica migratoria contemporánea.

La relevancia del proyecto trasciende su dimensión física, al insertarse en un proceso más amplio de desarrollo económico, social y cultural de la región. La modernización del entorno urbano, el reordenamiento de la movilidad, la mejora de la infraestructura peatonal, el fortalecimiento de la seguridad y la promoción del turismo y el comercio forman parte de una estrategia orientada a consolidar la frontera como un espacio funcional, competitivo y culturalmente significativo.

Sin embargo, la implementación de proyectos binacionales de esta magnitud enfrenta retos importantes relacionados con la coordinación institucional, las diferencias administrativas y normativas, la viabilidad financiera y la aceptación social. Por ello, resulta indispensable evaluar estos proyectos desde una perspectiva integral que considere no solo la rentabilidad económica, sino también sus impactos urbanos, sociales, culturales y simbólicos, así como las percepciones de la población directamente involucrada.

Bajo esta perspectiva, el presente estudio tiene como objetivo analizar el papel de la industria de la construcción como un vínculo de integración económica, social y cultural entre México y Estados Unidos, tomando como caso de estudio el corredor comercial “Puerta Internacional de las Américas” en la frontera Tijuana–San Diego. La investigación se desarrolla a partir de un enfoque analítico y descriptivo, sustentado en una revisión documental y bibliográfica, un estudio de caso y la aplicación de encuestas ***in situ***, lo que permite identificar tanto transformaciones tangibles en el entorno urbano como percepciones sociales en torno al proyecto.

De esta manera, el trabajo busca aportar evidencia empírica y reflexiones académicas que contribuyan a comprender el papel estratégico de la infraestructura binacional en contextos fronterizos complejos, así como su potencial para convertirse en un catalizador del desarrollo regional, la cooperación transfronteriza y la construcción de identidades compartidas entre dos naciones.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los proyectos de infraestructura y construcción de carácter binacional representan una oportunidad estratégica para impulsar el desarrollo económico, urbano y social en las regiones fronterizas. Sin embargo, su concepción, financiamiento e implementación suelen enfrentar obstáculos estructurales que limitan su viabilidad y alcance. Entre los principales desafíos destacan las discrepancias administrativas y normativas entre los países involucrados, la complejidad en los procesos de coordinación institucional, la incertidumbre en la recuperación del

capital invertido y el riesgo percibido por los inversionistas, tanto nacionales como extranjeros (Baca Urbina, 2000).

En el caso de la región fronteriza Tijuana–San Diego, una de las más dinámicas y transitadas del mundo, estas problemáticas se intensifican debido al elevado flujo de personas, bienes y servicios, así como a las profundas desigualdades socioeconómicas que caracterizan la relación binacional. A pesar de la fuerte interdependencia económica y productiva entre ambas ciudades, persisten limitaciones en materia de movilidad, imagen urbana, seguridad, integración social y aprovechamiento del potencial cultural del espacio fronterizo.

El cruce fronterizo de San Ysidro, en particular, evidencia la necesidad de infraestructura que no solo responda a criterios de eficiencia operativa y conectividad, sino que también contribuya a la transformación urbana, al fortalecimiento de la identidad local y a la mejora de la percepción social del entorno fronterizo. En este contexto, los proyectos de gran escala, como el corredor comercial binacional “Puerta Internacional de las Américas”, se presentan como iniciativas con un alto potencial de impacto, pero cuya viabilidad y conveniencia requieren ser evaluadas de manera integral.

Asimismo, la literatura especializada señala que la evaluación de megaproyectos de infraestructura no debe limitarse al análisis financiero tradicional, sino que debe incorporar variables económicas, sociales, urbanas, culturales y simbólicas, así como las externalidades positivas y negativas que generan en el territorio. La ausencia de este enfoque integral puede conducir a decisiones de inversión poco sostenibles o a proyectos que no logren consolidarse como verdaderos motores de desarrollo regional.

En este sentido, el problema central de la investigación radica en determinar en qué medida un proyecto de infraestructura binacional, desarrollado desde la industria de la construcción, resulta viable, conveniente y capaz de contribuir efectivamente a la integración económica, social y cultural entre México y Estados Unidos. Particularmente, se busca comprender si el corredor comercial “Puerta Internacional de las Américas” puede consolidarse como un instrumento de desarrollo regional en la frontera Tijuana–San Diego, superando las limitaciones estructurales y respondiendo a las necesidades reales del entorno urbano y de la población que interactúa cotidianamente en este espacio transfronterizo.

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1. ¿El proyecto será atractivo para inversionistas mexicanos y extranjeros?
2. ¿Cuál es el impacto económico para México y para la región fronteriza?
3. ¿Puede un proyecto de esta magnitud contribuir a la integración de dos naciones?
4. ¿Es conveniente invertir en este tipo de proyectos para el desarrollo regional?
5. ¿Por qué se eligió la frontera Tijuana–San Diego para el corredor comercial?
6. ¿Cómo mejorará la imagen urbana de la ciudad de Tijuana?
7. ¿Qué país resultaría más beneficiado con el proyecto?

OBJETIVO GENERAL

Analizar la viabilidad y conveniencia de un proyecto de infraestructura binacional desarrollado desde la industria de la construcción, específicamente el corredor comercial “Puerta Internacional de las Américas” en la frontera Tijuana–San Diego, con el fin de evaluar su contribución a la integración económica, social y cultural entre México y Estados Unidos, así como sus impactos urbanos, regionales y simbólicos en un contexto fronterizo complejo.

MARCO REFERENCIAL

El análisis de proyectos de infraestructura binacional requiere la integración de enfoques provenientes del desarrollo regional, la planeación estratégica, la evaluación de proyectos y las ciencias sociales, debido a la complejidad territorial, económica y cultural que caracteriza a las regiones fronterizas. En este sentido, la infraestructura deja de concebirse únicamente como un soporte físico para convertirse en un factor determinante en la reconfiguración del espacio, la competitividad regional y la integración social.

Desde la perspectiva de la planeación estratégica, Mintzberg y Quinn (1996) señalan que una estrategia es el patrón o plan que integra las principales metas y políticas de una organización, y establece una secuencia coherente de acciones (p. 23), lo que resulta particularmente relevante para proyectos binacionales que involucran múltiples actores, escalas territoriales y marcos normativos diferenciados. Este enfoque permite comprender que la planeación de infraestructura no responde únicamente a de-

cisiones técnicas, sino a procesos dinámicos de adaptación al entorno.

Complementariamente, la evaluación de proyectos aporta criterios fundamentales para analizar la viabilidad y conveniencia de iniciativas de gran escala. De acuerdo con Baca Urbina (2013), **“la evaluación de proyectos tiene como objetivo proporcionar los elementos necesarios para decidir sobre la conveniencia de invertir o no en un proyecto (p. 3), enfatizando que dicho análisis debe considerar no solo aspectos financieros, sino también factores técnicos, económicos y sociales. En el caso de los proyectos de infraestructura fronteriza, esta perspectiva resulta indispensable para identificar riesgos, externalidades y beneficios de largo plazo.*

Desde el ámbito organizacional, Davis y Newstrom (2003) destacan que el com-

portamiento humano en el trabajo es el resultado de la interacción entre las personas y su entorno (p. 5), lo que subraya la importancia de la coordinación interinstitucional y del capital humano en la ejecución de proyectos complejos. En contextos binacionales, donde convergen culturas organizacionales distintas, este enfoque permite explicar las dificultades y oportunidades derivadas de la cooperación transfronteriza.

Asimismo, el análisis del comportamiento del consumidor y de los usuarios del espacio urbano resulta clave para la concepción de corredores comerciales y proyectos orientados al turismo y los servicios. Schiffman y Kanuk (2005) señalan que el comportamiento del consumidor está influido por factores culturales, sociales y psicológicos que determinan sus decisiones de uso y consumo (p. 15). Esta aportación permite comprender cómo los espacios fronterizos se



Figura 1: Majestuosa escultura de Sebastián en Tijuana

configuran no solo como zonas de tránsito, sino como escenarios de interacción social, cultural y económica.

En conjunto, estos enfoques teóricos permiten interpretar la infraestructura binacional como un sistema complejo en el que convergen decisiones estratégicas, dinámicas económicas, comportamientos sociales y significados culturales. Bajo esta perspectiva, el corredor comercial “Puerta Internacional de las Américas” (ver Figura 1) se analiza no solo como un proyecto de ingeniería civil, sino como un instrumento de integración regional capaz de incidir en la imagen urbana, la movilidad, la identidad cultural y la cooperación entre México y Estados Unidos.

DESARROLLO SOCIAL ENTRE TIJUANA Y SAN DIEGO

De acuerdo con información suministrada por la Administración Municipal de Tijuana (2024), el desarrollo social entre Tijuana y San Diego se caracteriza por una intensa integración binacional dinámica y asimétrica, conformando una región con más de 5.5 millones de habitantes que comparten elementos económicos, culturales y retos. Impulsada por la cooperación transfronteriza y la innovación, tiene como objetivo superar las desigualdades sociales mediante iniciativas como la Capital Mundial del Diseño 2024 y la creación de alianzas en los sectores de la salud y la vivienda.

Puntos Fundamentales en el Desarrollo Transfronterizo

- Integración Económica y Corporativa: Tijuana-San Diego representa una región de considerable importancia económica, distinguida por una interdependencia que

supera la maquila, ejerciendo un impacto considerable en las dinámicas culturales y la identidad de sus habitantes.

- Desarrollo Asimilado: La relación histórica “núcleo-periferia” propicia disparidades, en la que Tijuana a menudo asume una función de proveedor de mano de obra y servicios para el desarrollo de San Diego, aunque también se beneficia de remuneraciones superiores en comparación con el resto del país.
- Iniciativas de Cooperación: La región se enfoca en la ejecución de proyectos destinados a la optimización de la calidad de vida, que comprenden alianzas para el acceso a agua y saneamiento en comunidades en condiciones de vulnerabilidad.
- Tijuana y San Diego fueron seleccionadas conjuntamente para este reconocimiento, destacando su competencia en la utilización del diseño como catalizador para el desarrollo económico, social y cultural compartido.
- Desafíos vinculados a la Movilidad y la Pobreza: El flujo constante en la frontera terrestre más transitada a escala mundial, el cruce de San Isidro representa un desafío en términos de conectividad. A pesar del progreso económico, Tijuana afronta retos significativos en lo que respecta a la pobreza, exhibiendo índices elevados de población vulnerable (más de 450 mil individuos).

- En términos Académicos e Identidad: La cotidianidad se distingue por un proceso transfronterizo donde las familias y los estudiantes forjan identidades híbridas, interactuando y negociando culturalmente entre ambas naciones.

DESARROLLO ECONÓMICO ENTRE TIJUANA Y SAN DIEGO

De acuerdo con los datos estadísticos suministrados por la Administración Municipal de Tijuana en 2024, el desarrollo social en la región fronteriza entre Tijuana y San Diego se distingue por una integración binacional sumamente intensa, dinámica y asimétrica. Esta situación conduce a la formación de una región con una población que supera los 5.5 millones de residentes, quienes comparten no solo aspectos económicos y culturales, sino también retos compartidos. Impulsada por la colaboración transfronteriza internacional y la creatividad innovadora, la ciudad tiene como objetivo superar las discrepancias socioeconómicas mediante una serie de iniciativas, incluyendo la designación como Capital Mundial del Diseño en el año 2024, así como mediante la creación de alianzas estratégicas en los sectores de la salud y la vivienda. Elementos esenciales para tener en cuenta en el Proceso de Desarrollo Transfronterizo.

- Evolución de la Integración Económica y Corporativa en el Contexto Contemporáneo: La región fronteriza entre Tijuana y San Diego se caracteriza por una estrecha interconexión que trasciende la industria maquiladora, ejerciendo un impacto significativo en los as-

pectos culturales y la autoestima de los residentes de dicho territorio.

- Procedimiento de asimilación y adaptación de los diversos componentes del desarrollo en un contexto específico. La asimilación conlleva la integración y un entendimiento profundo de las variadas fases y dimensiones del desarrollo personal y social. La dinámica histórica de la relación “centro-periferia” genera desigualdades notables, en las que la ciudad de Tijuana frecuentemente desempeña un papel de suministrador de recursos humanos y servicios para el avance de San Diego, mientras se favorece de remuneraciones económicas más elevadas en comparación con otras regiones de México.
- En el contexto de las iniciativas colaborativas, resulta esencial promover la implicación activa de todos los participantes para alcanzar un impacto significativo en la comunidad. La cooperación entre diversos actores, ya sean organizaciones, instituciones o individuos, puede orientar la región hacia la implementación de proyectos orientados a la mejora significativa de las condiciones de vida. Estos incluyen alianzas estratégicas para promover el acceso a servicios de agua potable y sistemas de saneamiento en comunidades situadas en condiciones de extrema vulnerabilidad.
- Tijuana y San Diego fueron conjuntamente seleccionadas para recibir este distinguido reconocimiento, lo que subraya su notable

habilidad para emplear el diseño como un potente catalizador en la promoción del avance económico, social y cultural de ambas urbes de manera colaborativa.

- Retos e impedimentos asociados a la Movilidad y la Pobreza: La constante y persistente concurrencia de individuos en el punto de tránsito terrestre más concurrido a nivel global, el paso fronterizo de San Isidro constituye un reto considerable en términos de interconexión y comunicación. Pese al notable progreso económico logrado, la ciudad de Tijuana se halla actualmente enfrentando retos considerables en términos de pobreza, exhibiendo índices elevados de población en condiciones de vulnerabilidad, que exceden la cifra de 450 mil individuos.
- En el contexto académico y en relación con la construcción de

la identidad: La vida diaria de los individuos se caracteriza por un intrincado proceso transfronterizo en el que las familias y los estudiantes forjan identidades híbridas, involucrándose de manera activa en interacciones y negociaciones culturales que engloban ambas naciones.

MAPA DE LA FRONTERA ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS

De acuerdo con la investigación realizada por el reconocido medio de comunicación Orden Mundial en 2023, se ha establecido que el límite fronterizo entre Estados Unidos y México constituye una de las regiones con mayor flujo de personas a escala mundial. La región exhibe una actividad económica significativa, la cual se encuentra vinculada a un flujo migratorio constante de individuos en búsqueda de oportuni-

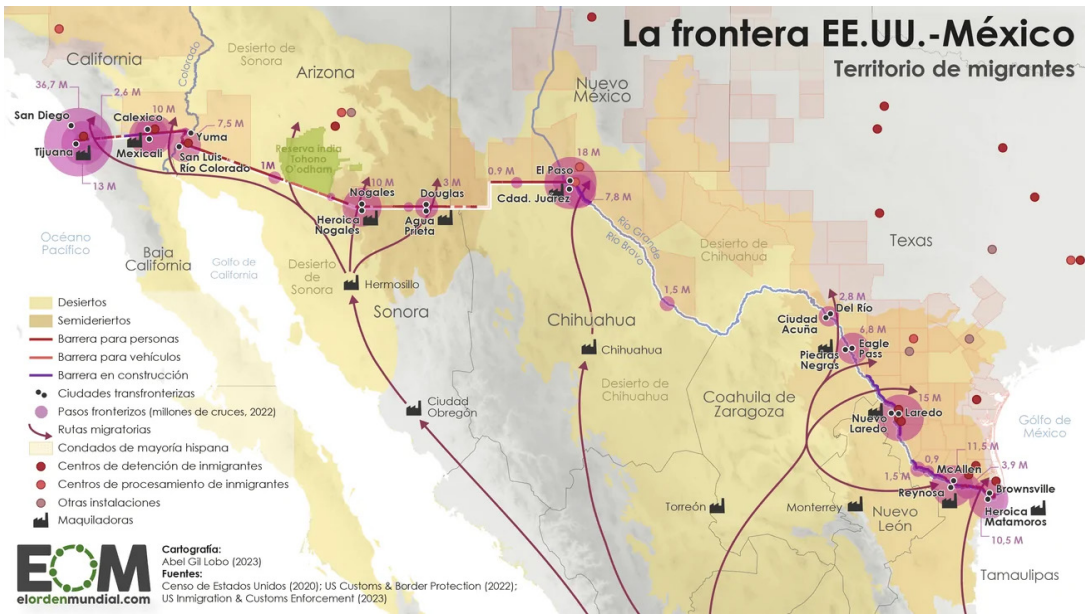


Figura 2: Mapa de la Frontera EE. UU. - México

des laborales y de desarrollo personal. Con un ancho que excede los tres mil kilómetros, la demarcación internacional entre México y Estados Unidos se establece como la décima más extensa a escala mundial, comprendiendo el territorio de Norteamérica desde las ondulantes costas del océano Pacífico hasta la desembocadura del río Bravo en el majestuoso golfo de México. (ver Figura 2), la representación cartográfica presenta una secuencia de líneas rectas que atraviesan vastos territorios desérticos en los estados mexicanos de Sonora y Chihuahua, las cuales solo son interrumpidas por los cauces de los imponentes ríos Colorado y Bravo, conocidos como Grande en el territorio estadounidense.

Se trata de una extensa demarcación en un territorio árido y escasamente poblado, cuya porción occidental no se encuentra con obstáculos naturales. Una demarcación de naturaleza porosa entre la economía más robusta del mundo y una nación en proceso de desarrollo, como México. Un emplazamiento idóneo para las migraciones humanas o el comercio ilegal. La región que actualmente se sitúa en la demarcación fronteriza entre Estados Unidos y México constituía, hasta mediados del siglo XIX, una porción de México. Con la expansión occidental de Estados Unidos, Washington finalmente arrebató a México la totalidad de dicho territorio, que representaba la mitad del país en ese momento. No obstante, la población hispana permaneció inmobilizada. Se conservaron comunidades significativas en la vega del río Bravo, también conocido como Grande, en lo que actualmente se conoce como Texas y Nuevo México —el único estado donde el español tiene el mismo estatus que el inglés—, aunque también se observa en California y, en menor grado,

en Arizona. Estas colectividades hispanas persistieron en vivir a través de las fronteras hasta que, tras la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos intensificó su política migratoria. Sin embargo, la migración de los hispanohablantes hacia Estados Unidos continuó, y en las regiones fronterizas se encontraron con comunidades hispanas en las que se facilitaba la integración, proporcionándoles nutrición y fomentándoles crecimiento frente a la mayor asimilación que experimentaban otras comunidades de migrantes por parte de la sociedad dominante anglosajona.

DESARROLLO CULTURAL ENTRE TIJUANA Y SAN DIEGO

Según la investigación de Meza Valdez, Aurelio, y Nieto Camacho, Ana Lilia. En el año 2014, el estudio titulado “El desarrollo de Arte, literatura y acción colectiva en Tijuana-San Diego” describe y examina la repercusión de las acciones colectivas en los ámbitos artístico-literarios de Tijuana-San Diego. Se indica que estos campos suelen ser constituidos por iniciativas colectivas, algunas de las cuales tienen un impacto local y a corto plazo (desde abajo), mientras que otras cuentan con el respaldo de entidades institucionales (desde arriba). Se hace una distinción entre colectivos formativos y consolidados, cada uno con una variedad de funciones. Los casos analizados (Colectivo Intransigente, Agitprop Art Space y Cognate Collective), debido a su naturaleza independiente, emergieron con roles formativos y sus acciones se efectuaban desde una perspectiva descendente. No obstante, su implicación en iniciativas colectivas ha facilitado su consolidación, ya sea de mane-

ra individual o colectiva, en áreas limitadas. Posteriormente, se delinea el marco teórico para caracterizar las acciones colectivas y las diversas categorías de colectivos existentes en función de su función. Se realiza un análisis de ejemplos de acción colectiva en los colectivos seleccionados, su objetivo y estrategia implementada, junto con sus consecuencias en los dominios artístico y literario. Finalmente, se realiza un resumen conciso de las posturas de sociólogos y filósofos respecto al arte contemporáneo, y cómo los casos examinados alteran o consolidan dichas reflexiones. La evolución cultural entre Tijuana y San Diego se distingue como una de las regiones transfronterizas más dinámicas a nivel global, distinguiéndose por una “identidad híbrida” que amalgama lo mexicano con lo internacional, lo tradicional con lo vanguardista. Esta región, con una población superior a los 7 millones de individuos, funciona como una conurbación internacional en la que artistas, músicos, chefs y creativos colaboran de manera constante, lo que resulta en un “estado-región” interdependiente.

Implementaciones y Proyectos Actuales (2024-2026)

- Capital World Design 2024 (WDC): Tijuana y San Diego fueron conjuntamente designadas como la Capital Mundial del Diseño 2024, constituyendo el primer dúo fronterizo en ser galardonado con esta distinción. Bajo la consigna “Belonging” (Pertenencia), el evento se enfrentó a desafíos como la migración y la sostenibilidad, poniendo de relieve la creatividad y el diseño binacional.
- Pavilion de Intercambio: En el marco del World Design Capital 2024, se inauguró una estructura colaborativa, concebida por Heleo Architecture + Design (San Diego) y Daniel Ruanova (Tijuana), instalada tanto en el Balboa Park como en el Palacio Municipal de Tijuana, simbolizando la unificación física y conceptual de ambas metrópolis.
- Arte Fronterizo: El muro fronterizo ha evolucionado hacia un espacio de expresión artística y resistencia, empleado para la creación de murales que promueven la conexión en lugar de la segregación.
- Previsión en el CECUT: Se han llevado a cabo exhibiciones de arte digital y actividades culturales en el Centro Cultural Tijuana (CECUT) y en la Casa de la Cultura, poniendo de relieve la historia local y el dinamismo cultural de la región.
- Southern/Border North (FSBN): Un proyecto cultural que emplea la técnica artística como herramienta de transformación social y fomento de la fuerza laboral artística en la región.
- Elementos Culturales Fundamentales Componentes Culturales Fundamentales
- Interculturalidad: La vida fronteriza conlleva una constante amalgama de tradiciones, lenguas y costumbres, en la que el tránsito para degustar comida genuina, visitar familiares o participar en eventos

culturales constituye una parte integral de la rutina diaria.

- **Collectivity and Urban Art:** A partir de la década de 1980, la producción artística visual ha centrado su atención en la frontera, con un desarrollo significativo de colectivos de arte y música, ilustrado por el movimiento Nortec.
- **Gastronomy and Craft Beer:** La innovación gastronómica en Tijuana, junto con el auge de la cerveza artesanal en San Diego, constituyen indicadores culturales compartidos que moldean la identidad de la comunidad bicultural.
- **Turismo de carácter cultural:** Iniciativas como Art Scene Baja fomentan excursiones artísticas que establecen vínculos entre los visitantes y artistas, diseñadores y arquitectos de ambas regiones, favoreciendo así la economía local y el intercambio cultural.
- **Instituciones y Colaboración:** Instituciones y Colaboración Instituciones y Colaboración Instituciones y Colaboración Instituciones y Colaboración Instituciones y Colaboración Instituciones y Colaboración
- **Cecut:** El Centro Cultural Tijuana se erige como el núcleo de la oferta cultural en la región noroeste, fomentando tanto la cultura tradicional como la moderna.
- **Comités de Bilingüismo:** Las autoridades de ambas metrópolis colaboran en comités de planificación para tratar asuntos relacionados con el arte, la cultura, el desarrollo

económico, la sustentabilidad y la educación.

- **Interacción Académica y Artística:** Implementación de programas pedagógicos artísticos binacionales, tales como el intercambio estudiantil y artístico, contribuye al fortalecimiento de las relaciones culturales a nivel transfronterizo.

Puerta de las Américas: escultura del espacio fronterizo

Según el Colegio de la Frontera Norte (COLEF, 2024), la Puerta de las Américas es una escultura monumental de 48 a 60 metros de altura, concebida por el artista mexicano Sebastián y situada en la garita de El Chaparral, en la frontera Tijuana-San Diego, posee un significativo significado cultural y simbólico significativo. La escultura representa una creación artística conceptual que integra componentes de la tradición cosmogónica mesoamericana, poniendo en relieve a Nahui Ollin, representado por el sol en movimiento, como emblema de los orígenes y la identidad indígena de la región. Adicionalmente, simboliza las corrientes migratorias y la movilidad laboral que atraviesa la frontera, transmitiendo un mensaje de bienvenida y cohesión cultural. El objetivo de la obra es que los visitantes identifiquen la diversidad cultural de Tijuana y su diversidad, trascendiendo la frontera física. La escultura alcanzará una altura estimada de entre 48 y 60 metros, superando incluso a la Estatua de la Libertad en términos de visibilidad visual. La instalación se realizará en terreno federal en la garita de El Chaparral, punto de entrada de San Diego hacia Tijuana, y será visible desde ambas partes de la frontera, incluyendo el sur del estado de California. La construcción se realiza en placa

de acero revestida con pintura roja, simbolizando la sangre mexicana y el movimiento migratorio. El escultor Enrique Carbajal, identificado como Sebastián, goza de reconocimiento a nivel global por sus creaciones escultóricas de gran envergadura. La Puerta de las Américas fue escogida entre tres propuestas presentadas al Colegio de la Frontera Norte (Colef) con motivo de su treinta aniversario, con el objetivo de transformarse en un emblema emblemático de la ciudad. El proyecto demanda una inversión que supera los 10 millones de pesos, con financiamiento proyectado mediante contribuciones del Servicio de Administración Tributaria y la sociedad en su conjunto. La obra posee no solo una relevancia estética, sino que también fomenta la reflexión sobre la frontera, transformando un espacio de separación en un emblema de comunicación y convergencia cultural. Las extremidades de la escultura contienen cuatro conos que simbolizan los puntos cardinales y los cuatro elementos, consolidando su vinculación con la tradición y la naturaleza. En síntesis, la Puerta de las Américas representa un proyecto arquitectónico que amalgama arte, cultura y mensaje social, con el objetivo de transformarse en un emblema emblemático de Tijuana y de la interacción transfronteriza.

EL ARCO Y RELOJ MONUMENTAL: NUEVO SIMBOLO FRONTERIZO

El cabildo formó un comité ciudadano para determinar el diseño del proyecto por medio de un concurso. El diseño ganador fue el “Reloj Monumental Tijuana 2000” (ver Figura 3) de los arquitectos Leodegario Silva López, Edgar Iván Rodríguez Llerenas y Moisés López Smith. Su propuesta era un

arco de acero con construcción de cobre. En la Ciudad de Tijuana del Estado de Baja California, ver Figura 4 para la ubicación geográfica.

Historia detrás del hito: el arco y reloj monumental de Tijuana

Según lo expuesto por Parra en su estudio reciente (2022), el paisaje urbano de la ciudad fronteriza de Tijuana, ubicada en el estado de Baja California, se distingue por la presencia imponente de un arco metálico reluciente, el cual se erige majestuoso para recibir con calidez a los visitantes provenientes de diversas partes del globo que llegan a esta importante urbe del noroeste de México. Para los habitantes de Tijuana, el arco icónico simboliza un nuevo comienzo en la rica y fascinante historia de esta emblemática ciudad fronteriza de México. La construcción de la majestuosa obra arquitectónica, reconocida oficialmente como el imponente Reloj Monumental de Tijuana, el emblemático Arco del Milenio o simplemente el grandioso Arco, tenía como principal propósito presentar a esta vibrante frontera como una metrópoli cosmopolita y vanguardista en la costa del vasto Océano Pacífico. A pesar de haber sido objeto de controversia desde el momento de su creación, el Arco también ha adquirido un significado trascendental como uno de los emblemas más relevantes para la identidad de esta región fronteriza.

UBICACIÓN GEOGRÁFICA ESTADO BAJA CALIFORNIA

El Estado de Baja California está situado en la región noroeste de la república y en la parte septentrional de la Península del mismo nombre. Está ubicado en el extremo noroeste de México en la península de **Baja**



Figura 3: Reloj Monumental (Arco del Milenio) como hito urbano asociado a la revitalización del corredor. Nota. Sugerencia de inserción: imagen disponible en Wikimedia Commons bajo licencia CC BY-SA 4.0 (B.jars, 2022). Inserte la fotografía y mantenga la atribución y licencia en esta nota.

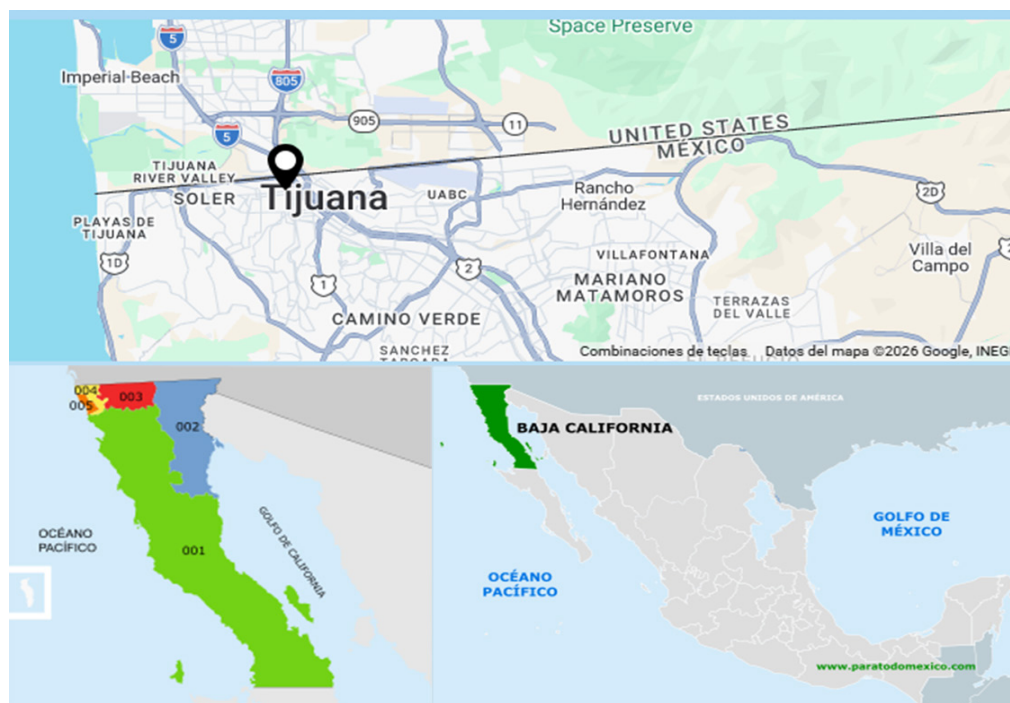


Figura 4: Mapa esquemático de referencia: conexión Tijuana–San Ysidro y trazo conceptual del corredor

California, la cual comparte con el estado de Baja California Sur. Su capital es la Ciudad de **Mexicali**, ubicada en el municipio del mismo nombre. El nombre de California proviene de un libro de caballería titulado “Las Sergas de Esplandián”, publicado en 1510 en Sevilla, España. En donde hace referencia a una isla llamada California muy cerca de un costado del paraíso terrenal, ver Figura 5.

Su división política se compone de 5 municipios que son:

1. Ensenada
2. Mexicali
3. Tecate
4. Tijuana
5. Playas de Rosarito

Coordenadas geográficas extremas

Al norte 32° 43', al sur 28° de latitud norte

Al este 112° 45', al oeste 117° 19' de longitud oeste

Superficie

Baja California tiene una extensión de 71.450 kilómetros cuadrados (Km²), ocupando el lugar 12 a nivel nacional

Litorales

Baja California cuenta con 1.493 km de litorales, lo que representa el 13.4% del total nacional.

Porcentaje territorial

El estado de Baja California representa 3.6% de la superficie del país

Colindancias

El estado de Baja California colinda al norte con el estado de California en los Estados Unidos de América, estableciendo una frontera de gran importancia geográfica y cultural. Al este limita con el estado de Arizona en los Estados Unidos, mientras que al oeste se encuentra el mar de Cortés o golfo de California y el estado de Sonora. Al sur, limitando con el estado de Baja California Sur, y al oeste, bañado por las aguas del imponente océano Pacífico. La extensión de la frontera entre México y Estados Unidos es de 251,9 kilómetros en total, distribuidos en 233,4 kilómetros colindantes con el estado de California y 28,5 kilómetros que limitan con el estado de Arizona a lo largo del cauce del río Colorado. En el año 2014, después de un prolongado debate, los comerciantes aledaños finalmente lograron persuadir al alcalde Jorge Astiazarán Orcí para que implementara medidas que mejoraran significativamente el mantenimiento del monumento, con el objetivo de revitalizar y renovar la imagen de esta importante frontera. La reconocida corporación surcoreana Samsung procedió a sustituir el reloj defectuoso por un moderno televisor de mayor tamaño y especialmente diseñado para resistir las inclemencias del tiempo en exteriores. Este generoso donativo fue parte de una loable iniciativa de responsabilidad social de 5 años de duración, durante los cuales la reconocida empresa Samsung realizó una significativa inversión de \$100 millones de dólares en la próspera ciudad de Tijuana. Tanto los anuncios publicitarios como los eventos deportivos han sido transmitidos en esta pantalla desde que fue instalada en febrero del año 2015. En la Figura 6 y Figura 7 se plantea la proyección de desarrollo del Proyecto Puerta de las Américas. Así mismo



Figura 5: Mapa Ubicación Geográfica Estado de Baja California

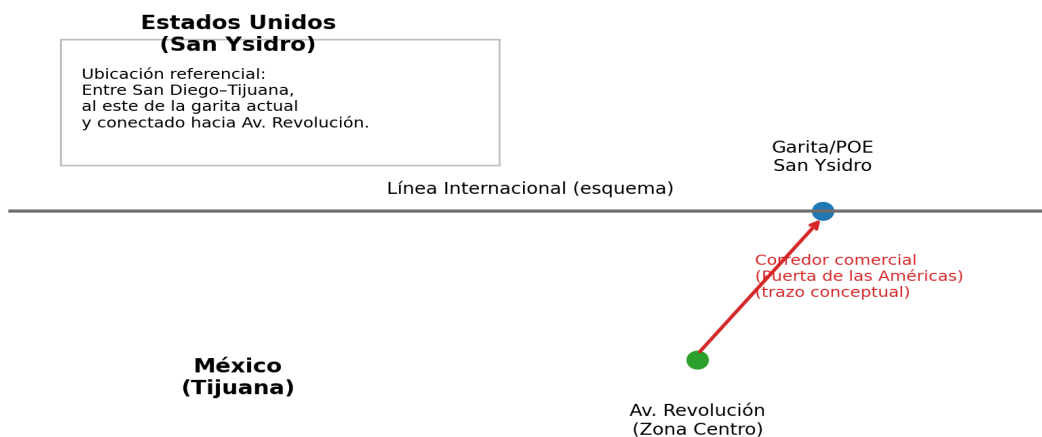


Figura 6: Mapa ubicación geográfica del Proyecto de Modernización del Proyecto Puerta de las Américas entre Tijuana y San Ysidro

la ubicación del majestuoso Arco y Reloj Monumental fueron sometidos a un proceso de revitalización que la ciudad de Tijuana inició una nueva etapa en su rica y fascinante historia. Recordándonos constantemente del vertiginoso crecimiento demográfico que ha experimentado la ciudad de Tijuana en los últimos años, especialmente destacando su notable evolución hasta convertirse en el 2020 en la segunda urbe más poblada de México, resulta imprescindible resaltar la trascendencia cultural que ostenta esta metrópoli y sus casi 2 millones de residentes. Este fenómeno no solo evidencia el impacto significativo de la región fronteriza norte en la configuración de la identidad mexicana, sino que también subraya la diversidad y riqueza de su tejido social.

PUERTO FRONTERIZO TIJUANA – SAN ISIDRO

Puerta de las Américas se localizará enfrente del flujo vehicular norte-sur (de San Diego a Tijuana), para que la obra destaque como mensaje visual y estético en la entrada hacia México y a América Latina, ver Figura 8 y Figura 9.

PROYECTO CROSS BORDER XPRESS

El Cross Border Xpress (CBX), también conocido como *la Puerta de las Californias*, constituye uno de los ejemplos más innovadores de infraestructura binacional en la frontera México–Estados Unidos. Este proyecto, en operación desde diciembre de 2015, conecta de manera directa a la ciudad de San Diego, en Estados Unidos, con el Aeropuerto Internacional de Tijuana, en México, mediante un puente peatonal ex-

clusivo de aproximadamente 120 metros de longitud que cruza la línea fronteriza en la zona de Otay Mesa, ver Figura 10.

El CBX representa una solución estratégica a los problemas de saturación, tiempos de espera y complejidad operativa que caracterizan a los cruces fronterizos tradicionales. Su diseño permite a los pasajeros realizar los procesos de documentación, migración y control aduanal de manera diferenciada y eficiente, optimizando la experiencia de viaje y reduciendo significativamente los tiempos de traslado. Los usuarios que salen desde Estados Unidos realizan el check-in en territorio estadounidense, cruzan el puente peatonal y completan los controles correspondientes en México, mientras que los pasajeros que arriban a Tijuana efectúan los trámites migratorios y aduanales en la terminal ubicada en San Diego antes de incorporarse al sistema de transporte estadounidense.

Desde una perspectiva de desarrollo regional, el CBX trasciende su función como infraestructura aeroportuaria para consolidarse como un **modelo de cooperación transfronteriza**, en el que convergen inversión privada, coordinación institucional binacional y planeación estratégica. Este proyecto evidencia cómo la industria de la construcción puede materializar soluciones innovadoras que articulan movilidad, logística, comercio y servicios, fortaleciendo la competitividad regional y la conectividad internacional de la frontera Tijuana–San Diego (ver Figura 11, Figura 12).

Asimismo, el CBX se inserta en un proceso más amplio de transformación del espacio fronterizo, al contribuir a la integración funcional entre ambas ciudades y a la redefinición de la frontera como un espacio de articulación y oportunidad, más

Planteamiento de conectividad y usos mixtos
(para discutir viabilidad e impactos)

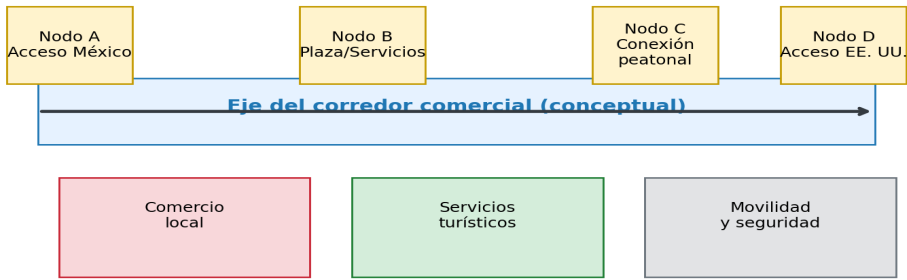


Figura 7: Plano conceptual del corredor comercial del Proyecto Puerta de las Américas



Figura 8: Imagen del Puerto Fronterizo Tijuana y San Isidro antes de la modernización

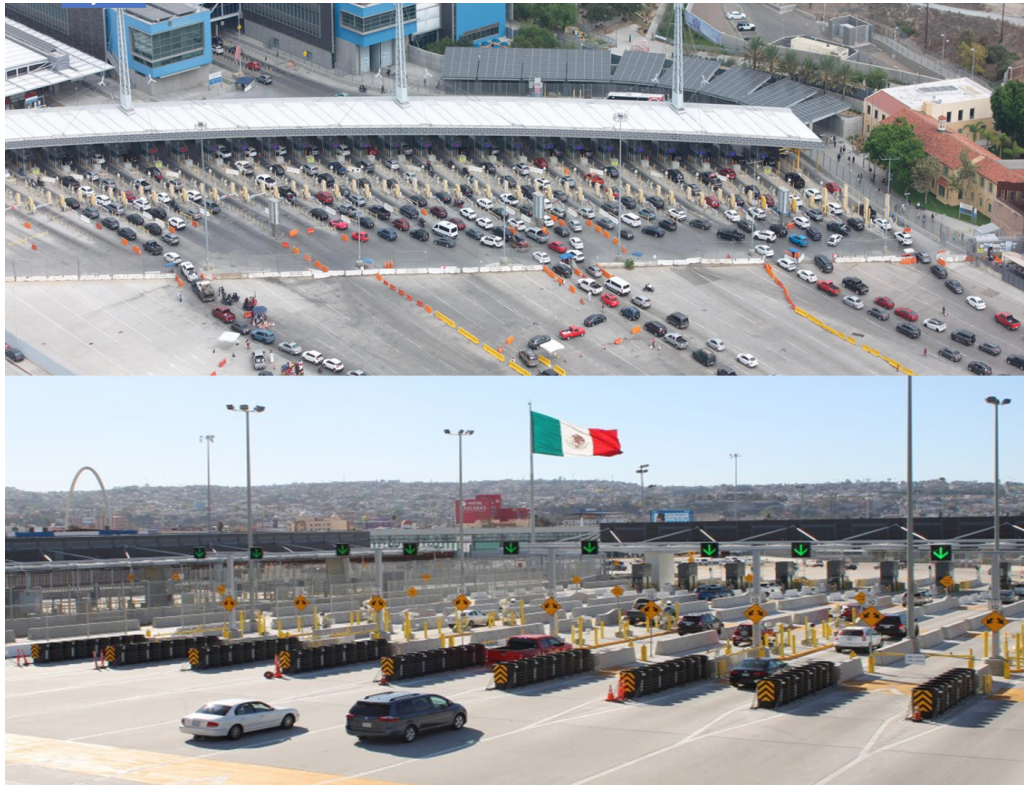


Figura 9: Modernización del Puerto Fronterizo de Tijuana y San Isidro

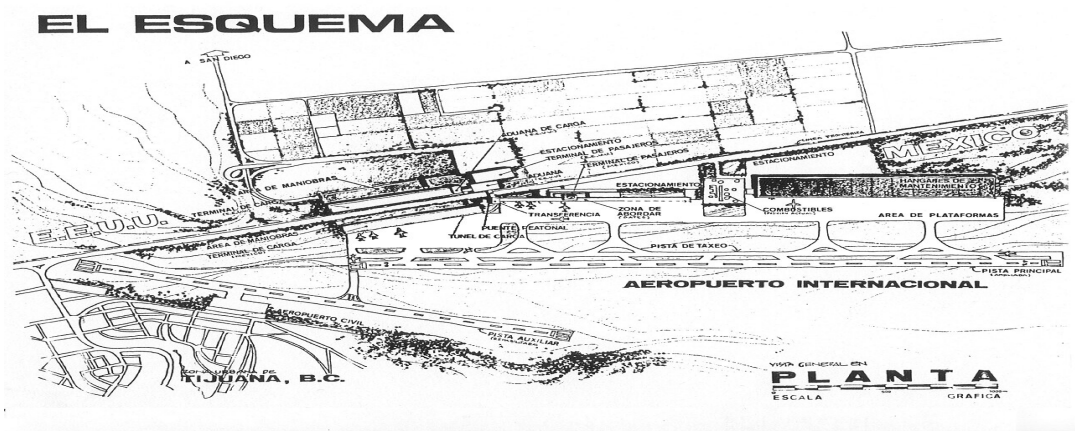


Figura 10: Proyecto del CROSS BORDER XPRESS en Aeropuerto Internacional de Tijuana

que como una barrera física. En este sentido, su implementación ofrece elementos comparativos relevantes para el análisis del corredor comercial “Puerta Internacional de las Américas”, al demostrar que los proyectos de infraestructura binacional, cuando se desarrollan bajo esquemas de planeación integral y cooperación institucional, pueden generar impactos positivos en la movilidad, el desarrollo económico y la integración social y territorial de la región (ver Figura 13 y Figura 14).

METODOLOGÍA

La investigación se está realizando de acuerdo con un enfoque analítico y descriptivo exhaustivo, con el propósito de analizar minuciosamente los datos recopilados y detallar con precisión los hallazgos obtenidos en el estudio. Se lleva a cabo una exhaustiva revisión documental y bibliográfica con el objetivo de contextualizar de manera detallada y precisa el papel fundamental que desempeña la industria de la construcción en el proceso de integración binacional. Además, se emplea un riguroso estudio de caso centrado específicamente en el corredor denominado “Puerta Internacional de las Américas” con el fin de identificar de forma minuciosa y detallada los diversos factores de viabilidad e impactos relevantes que se presentan en dicho contexto. Se incorporan numerosas evidencias empíricas a través de exhaustivas observaciones realizadas in situ, así como mediante encuestas detalladas aplicadas de manera sistemática en la extensa zona de influencia del estudio, ver Tabla 1, Tabla 2, Tabla 3 y Tabla 4.

El diseño metodológico se fundamenta en los principios y directrices fundamentales de la investigación social, así como en

la minuciosa elaboración y exhaustiva planificación detallada de proyectos de investigación (Hernández Sampieri et al., 2001; Ibáñez Brambila, 2001).

En el análisis del desarrollo regional y de los proyectos de infraestructura binacional resulta pertinente incorporar la **Metodología de la Quinta Hélice Sistémica (QHS)**, desarrollada en la ciudad de Tijuana como respuesta a la complejidad productiva, social y territorial característica de la región fronteriza. Esta metodología parte del supuesto de que el desarrollo económico, social y cultural no puede explicarse desde una lógica sectorial aislada, sino a partir de la interacción sistémica entre cinco hélices fundamentales: gobierno, sector productivo, academia, sociedad y entorno territorial. De acuerdo con Martínez (2012), la QHS permite identificar los **factores estructurales y dinámicos que determinan la competitividad regional**, integrando variables económicas, institucionales y sociales en contextos altamente interdependientes como el Tijuana–San Diego. Ver Figura 15 de la posición nacional de Tijuana como el Municipio mas poblado de México de acuerdo con INEGI (2024).

Posteriormente, el autor amplía el enfoque metodológico al señalar que la QHS constituye una herramienta analítica para evaluar procesos de innovación, cooperación transfronteriza y desarrollo sostenible en regiones complejas (Martínez, 2020), destacando su utilidad para el diseño y evaluación de políticas públicas y proyectos estratégicos. Más recientemente, Martínez (2021) subraya que la metodología QHS ofrece un marco robusto para el análisis de sectores productivos y proyectos de infraestructura, al permitir comprender las relaciones sistémicas que inciden en el desarrollo eco-

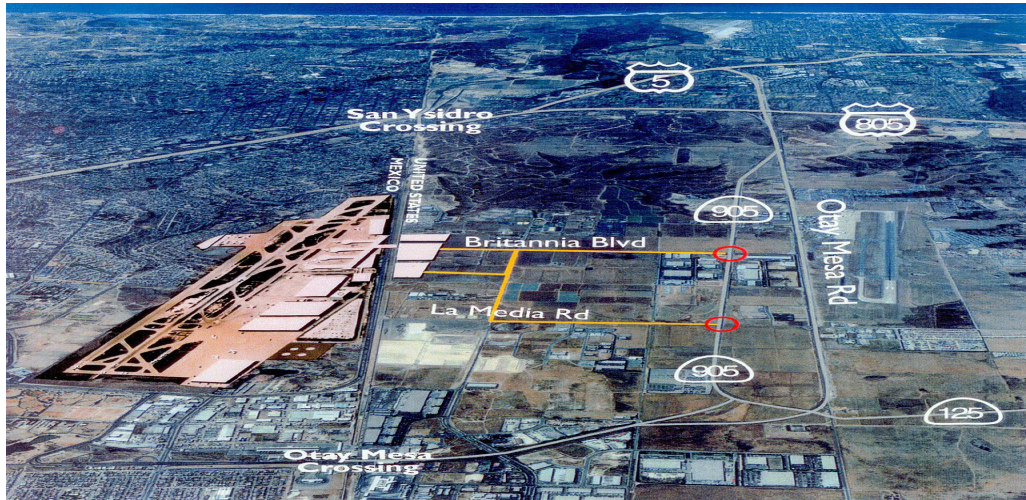


Figura 11: Ubicación geográfica de CROSS BORDER XPRESS en Aeropuerto Internacional de Tijuana



Figura 12: Distribución del puente binacional del CROSS BORDER XPRESS



Figura 13: Modernización de la infraestructura del Aeropuerto Internacional de Tijuana

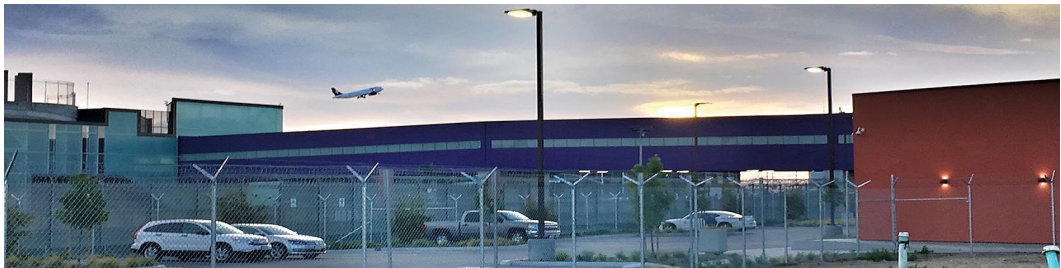


Figura 14: Puente Transfronterizo del Aeropuerto Internacional de Tijuana, Baja California y Otay Mesa, California

Indicador	Resultado
Población que considera que cambiaría la relación Tijuana–San Diego	46%

Tabla 1: Percepción social del impacto del proyecto en la relación Tijuana–San Diego

Acción / Intervención	Evidencia o área descrita
Mejoramiento de imagen urbana	Calle Coahuila (zona de influencia)
Construcción/instalación de hito urbano	Reloj Monumental (Arco/Reloj)
Reordenamiento de movilidad local	Reubicación de zonas de taxis
Mejoramiento de infraestructura peatonal	Remozamiento de banquetas
Mejoramiento del entorno construido	Mejoramiento de fachadas
Servicios y seguridad	Mayor número de policías bilingües para atención a turistas

Tabla 2: Mejoras urbanas asociadas al corredor comercial reportadas en el estudio.

Pregunta	Resultado
¿Cruzas la frontera?	Sí (71%) No (29%)
¿Cómo cruza la frontera?	Auto (60%) Pie (24%) Bicicleta (16%)
¿Dónde trabaja en Estados Unidos?	San Isidro (24%) otro lugar (42%) Ninguno (34%)
¿Conoce el proyecto las Americas?	No (80%) Sí (20%)
Necesidades antes de la modernización de la zona fronteriza Tijuana – San Diego (Proyecto de Puerta de las Americas)	Necesidad de vías de comunicación Inseguridad Falta de áreas culturales Falta de lugares familiares Problemas de salud ambiental Mala imagen urbana Poca fluidez en cruce de Garitas
Opinión después de la modernización de la zona fronteriza Tijuana – San Diego (Proyecto de Puerta de las Americas)	Mayor infraestructura Zonas seguras y limpias Desarrollo bicultural Integración familiar Mejoramiento ambiental y social Mejoramiento de imagen urbana Fluidez en el cruce de fronterizo

Tabla 3: Preguntas de estudio económico de la frontera Tijuana y San Diego

Proyecciones estadísticas	Datos de acuerdo a CONAPO (2024)
Población de Mujeres	2 millones 005 mil 415 (49.3%)
Población de Hombres	2 millones 066 mil 457 (50.7%)
Edad Promedio	31 años
Tasa global de fecundidad	1.56 hijos por mujer

Tabla 4: Datos estadísticos en Baja California 2024

nómico, social y cultural, particularmente en territorios fronterizos donde convergen múltiples actores, escalas y marcos normativos. En este sentido, la incorporación de la QHS refuerza el enfoque integral del presente estudio, al proporcionar bases conceptuales y metodológicas para interpretar el corredor comercial “Puerta Internacional de las Américas” como un instrumento de integración binacional y desarrollo regional. Casi 25 millones de peatones cruzaron a Estados Unidos, desde México en 2020, 49% menos que un año antes de acuerdo a la Figura 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24.

RESULTADOS

Los resultados del estudio evidencian que los proyectos de infraestructura con orientación binacional, particularmente aquellos asociados a la industria de la construcción, generan impactos significativos en el desarrollo económico, urbano y social de la región fronteriza Tijuana–San Diego. A partir del análisis del caso del corredor comercial “Puerta Internacional de las Américas” y de las encuestas aplicadas ***in situ***, se identifican percepciones sociales favorables y transformaciones tangibles en el entorno urbano inmediato.

En términos de percepción social, el ***46%* de la población encuestada considera que el proyecto tiene el potencial de modificar positivamente la relación entre Tijuana y San Diego****, lo que refleja un reconocimiento ciudadano del valor estratégico de este tipo de iniciativas para fortalecer la integración transfronteriza. Si bien un porcentaje significativo de la población aún no conoce plenamente el proyecto, los resultados sugieren que su implementación y

difusión podrían incrementar su aceptación y legitimidad social.

Desde la dimensión urbana, se constataron ***mejoras visibles en la imagen y funcionalidad del espacio público***, especialmente en la zona de influencia del corredor. Entre las principales intervenciones destacan el remozamiento de banquetas y fachadas, la reorganización de la movilidad local mediante la reubicación de zonas de taxis y el fortalecimiento de la seguridad urbana, evidenciado por la presencia de policías bilingües orientados a la atención turística. Estas acciones contribuyen a generar condiciones más favorables para la convivencia social, el turismo y la actividad comercial.

En el ámbito de la movilidad transfronteriza, los datos recopilados muestran que una proporción significativa de la población cruza la frontera de manera recurrente, principalmente en vehículo particular y a pie, lo que refuerza la necesidad de infraestructura que optimice la conectividad, reduzca la congestión y mejore la experiencia de cruce. La percepción posterior a la modernización de la zona fronteriza señala avances en términos de mayor infraestructura, zonas más seguras y limpias, así como una mayor fluidez en el cruce fronterizo.

Finalmente, los resultados permiten inferir que el corredor comercial y los hitos urbanos asociados, como el Reloj Monumental y la Puerta de las Américas, no solo cumplen una función estética o simbólica, sino que actúan como ***elementos articuladores del desarrollo urbano, la identidad cultural y la integración binacional***, reforzando el carácter estratégico de la industria de la construcción en contextos fronterizos complejos.



El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) dio a conocer los resultados del Censo de Población y Vivienda 2020, donde señala que la población total del país es de 126,074,024 y en el estado de Baja California de 3,769,020 personas. Resalta que Tijuana, Baja California, cuenta con una población de 1,922,523 habitantes, es el municipio más poblado a nivel nacional, seguido de Iztapalapa en Ciudad de México y León, Guanajuato.



Figura 15: Municipios más poblados de México (INEGI, 2024)

En movimiento

Casi 25 millones de peatones cruzaron a Estados Unidos, desde México en 2020, 49% menos que un año antes.

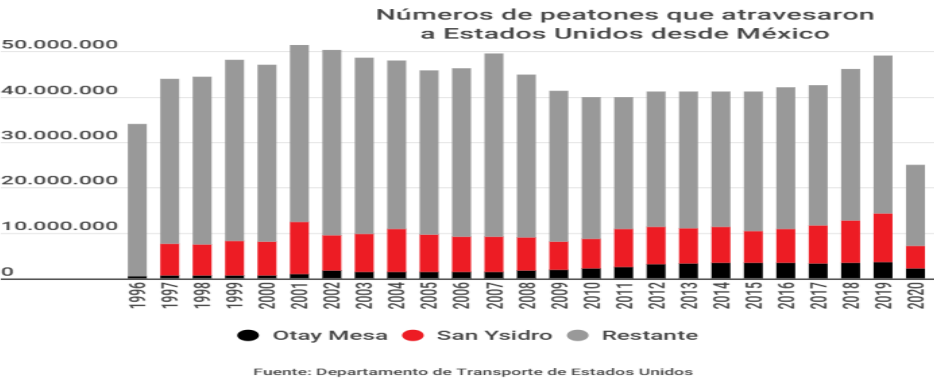


Figura 16: Estadística de cruces de personas en el Puertos Fronterizos de Tijuana y San Diego

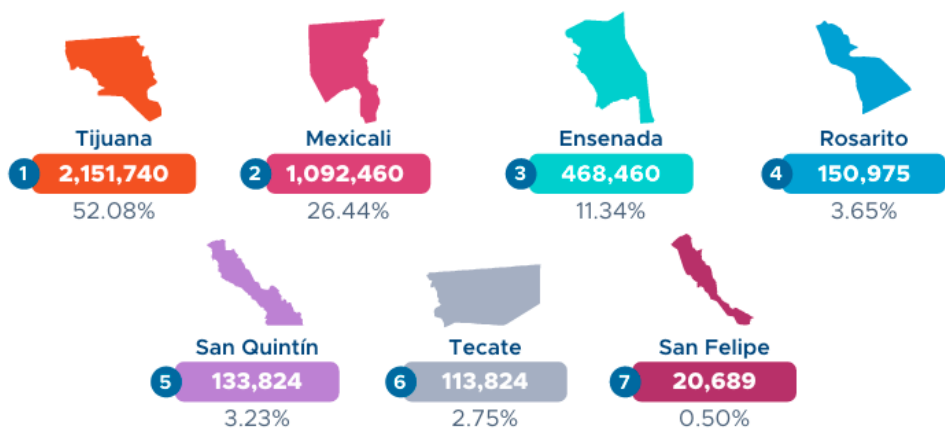


Figura 17: Población por municipio (CEMDI, 2025)



Figura 18: Imagen del Puerto Fronterizo entre Tijuana y San Diego



Figura 19: Imagen del Puerto Fronterizo entre Tijuana y San Diego

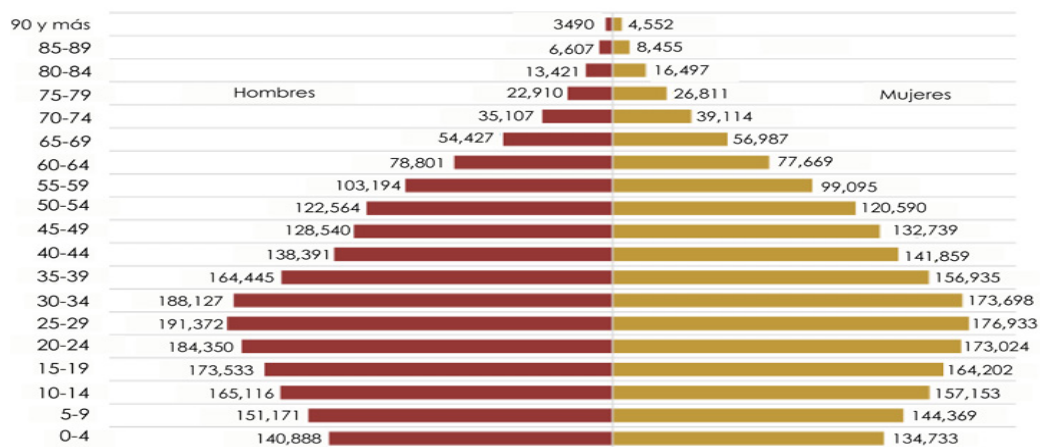


Figura 20: Pirámide de población de Baja California

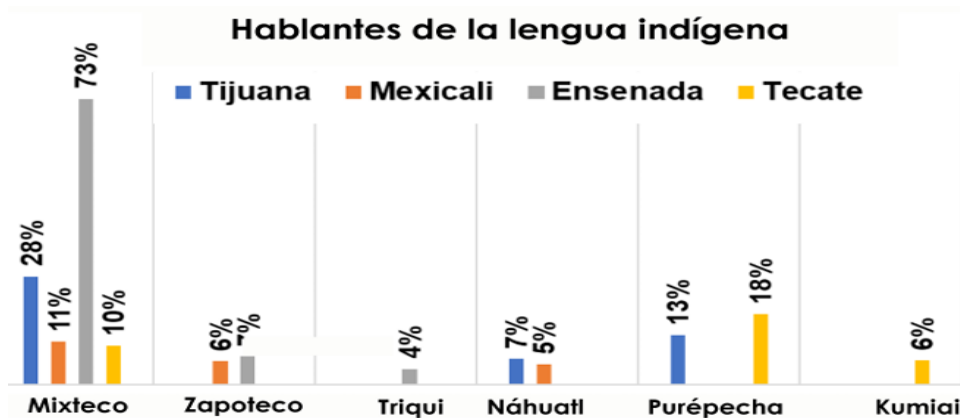


Figura 21: Población con lenguas indígenas en 1990

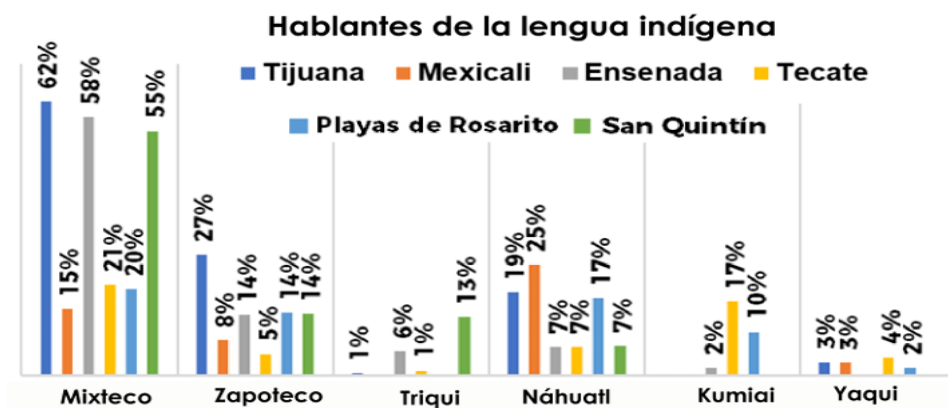


Figura 22: Población con lenguas indígenas en 2020

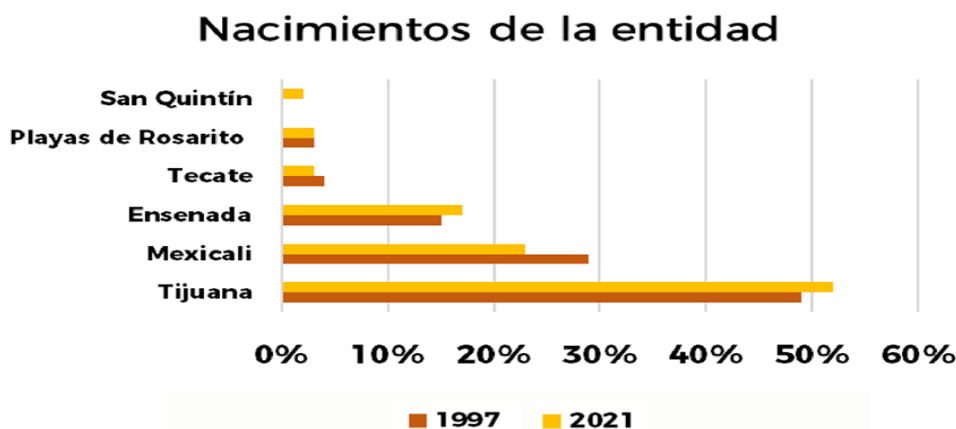


Figura 23: Nacimientos por entidad en Baja California

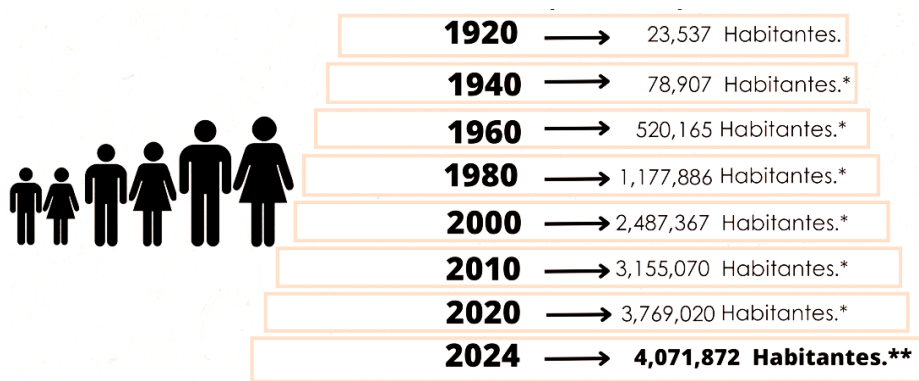


Figura 24: Evolución de Población en Baja California (1920 – 2024)

CONCLUSIONES

La investigación confirma que la industria de la construcción desempeña un papel estratégico en los procesos de integración binacional entre México y Estados Unidos, al fungir como un vínculo articulador entre el desarrollo económico, la cohesión social y la identidad cultural en regiones fronterizas. En el caso específico de Tijuana–San Diego, los proyectos de infraestructura binacional, como el corredor comercial “Puerta Internacional de las Américas”, evidencian su capacidad para detonar transformaciones urbanas y fortalecer la cooperación transfronteriza.

Los resultados obtenidos demuestran que este tipo de proyectos contribuyen a la mejora de la imagen urbana, la reorganización de la movilidad, el fortalecimiento de la seguridad y la creación de condiciones propicias para el turismo y la actividad económica. Asimismo, la percepción social favorable identificada en el estudio sugiere que la población reconoce el potencial de estas iniciativas para redefinir la relación entre ambas ciudades, más allá de una lógica meramente funcional de cruce fronterizo.

Desde una perspectiva económica y regional, la construcción de corredores comerciales binacionales favorece la atracción

de inversión, la generación de empleo y el fortalecimiento de cadenas productivas, consolidando a la región Tijuana–San Diego como un espacio altamente interdependiente. No obstante, el estudio también pone de manifiesto la persistencia de desafíos estructurales, tales como las diferencias normativas, la coordinación institucional y la necesidad de esquemas de planeación estratégica de largo plazo.

En el ámbito social y cultural, los hitos urbanos analizados adquieren un valor simbólico relevante al transformar la frontera de un espacio de separación en un referente de encuentro, identidad y pertenencia compartida. La integración de elementos culturales y artísticos en proyectos de infraestructura contribuye a resignificar el territorio fronterizo y a fortalecer los lazos sociales entre ambas naciones.

En conclusión, la industria de la construcción se consolida como un sector clave para el desarrollo sostenible y la integración binacional en regiones fronterizas. Para maximizar sus beneficios, resulta indispensable reforzar los mecanismos de colaboración binacional, promover una planeación integral que incorpore criterios económicos, sociales, culturales y ambientales, y garantizar la participación de los distintos actores

involucrados. De esta manera, los proyectos de infraestructura podrán trascender su función material y convertirse en verdaderos catalizadores del desarrollo regional y la cooperación transfronteriza.

REFERENCIAS

Ayuntamiento de Tijuana, TODOS SOMOS CAPITAL MUNDIAL DE DISEÑO 2024 <https://sedeti.tijuana.gob.mx/wdc2024>

Arco del Milenio (Reloj Monumental Tijuana 2000),” *Observatorio Turístico de Baja California* (<http://www.observaturbc.org/node/21735>)

Baca Urbina, G. (2000). Evaluación de proyectos (4.ª ed.). McGraw-Hill. Bounds, & Woods. (1998). Supervisión. International Thomson Editores.

Baja California y su desarrollo económico <https://www.ceieg.bajacalifornia.gob.mx/wp-content/uploads/2024/01/Infografia-historica-de-Baja-California.pdf>

CDT - Consejo de Desarrollo de Tijuana (2024) Crece integración económica entre Tijuana y San Diego <https://cdt.org.mx/noticias/crece-integracion-economica-entre-tijuana-y-san-diego/>

Davis, K., & Newstrom, J. W. (1996). Comportamiento humano en el trabajo (8.ª ed.). McGraw-Hill.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2001). Metodología de la investigación. McGraw-Hill.

Ibáñez Brambila, B. (2001). Manual para la elaboración de tesis. Trillas. Indicadores de Población por Municipio en Baja California (2025) CEMDI infografía https://app.cemdi.org.mx/Content/Files/Publications/preview_Infograf%C3%ADa%20-%20Indicadores%20de%20Poblaci%C3%B3n%20Tijuana%202025.pdf

Joel Carrillo, “Reloj monumental – Tijuana, BC, MX,” *¿Soñando o la realidad?* (March 26, 2012), (<http://span413jcarrillo.umwblogs.org/2012/03/26/520/>); “Reloj Monumental Tijuana 2000,” *Archinect* (<https://archinect.com/pi9.arquitectos/project/reloj-monumental-tijuana-2000>); Vega de Lamadrid photograph, *Invest in Baja* (<http://www.investinbaja.gob.mx/en/vision/message-from-the-governor>) .

El Orden Mundial (2023) El mapa de la frontera entre México y Estados Unidos La frontera entre Estados Unidos y México es de las más transitadas del mundo. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/mapa-frontera-mexico-estados-unidos/>

Martínez Gutiérrez, R. Quinta Hélice Sistémica (QHS), un Método para Evaluar la Competitividad Internacional del Sector Electrónico en Baja California, México. *Revista Investigación Administrativa* 2012, 110, 34–48. Available online: <https://iadministrativa.escasto.ipn.mx/index.php/IA/article/view/123/865>

Martinez-Gutierrez, R., “Methodology of the Fifth Helix Systemic, A Decade of Sectorial Investigations 2010-2020”, in IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 2021, vol. 690, no. 1, p. 012061. DOI 10.1088/1755-1315/690/1/012061 Available online: <https://ui.adsabs.harvard.edu/abs/2021E%26ES..690a2061M/abstract>

Martinez-Gutierrez, R. (2020). Methodology of Dictionaries of Sector Competences (DCS), to Design Standards of Professional Competences, Research and Labor. In: Nazir, S., Ahram, T., Karwowski, W. (eds) *Advances in Human Factors in Training, Education, and Learning Sciences*. AHFE 2020. *Advances in Intelligent Systems and Computing*, vol 1211. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-50896-8_46

Majestuosa escultura de Sebastián en Tijuana <https://zetatijuana.com/2014/04/majestuosa-escultura-de-sebastian-en-tijuana/>

Mendoza Cota, Jorge Eduardo. (2017). Integración económica y organizaciones económicas transfronterizas: El caso de San Diego-Tijuana. *Estudios fronterizos*, 18(35), 22-46. <https://doi.org/10.21670/ref.2017.35.a02>

Meza Valdez, Aurelio, & Nieto Camacho, Ana Lilia. (2014). Arte, literatura y acción colectiva en Tijuana-San Diego. *Culturales*, 2(1), 95-123. Recuperado en 22 de febrero de 2026, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-11912014000100004&lng=es&tlng=es.

Mintzberg, H., & Quinn, J. B. (1996). Biblioteca de la planeación estratégica (Tomo 1). Prentice Hall.

Parra Carlos Francisco (2022), La Historia Detrás del Hito: El Arco y Reloj Monumental de Tijuana <http://www.nomadicborder.com/la-historia-detraacutes-del-hito-el-arco-y-reloj-monumental-de-tijuana.html>

Patiño Tovar, E., & Castillo Palma, J. (Comps.). (1999). Globalización y reestructuración territorial. UAM; Red de Investigación Urbana.

Puerta de las Américas: una escultura que lleva a la reflexión del espacio fronterizo <https://www.colef.mx/estemes/puerta-de-las-americas-una-escultura-que-lleva-la-reflexion-del-espacio-fronterizo/>

Robbins, S. P. (1996). Comportamiento organizacional: Teoría y práctica (7.ª ed.). Prentice Hall.

Schettino Yañez, M. (2001). Introducción a las ciencias sociales y económicas (1.ª ed.). Prentice Hall.

Schiffman, L. G., & Kanuk, L. L. (2001). Comportamiento del consumidor (7.ª ed.). Prentice Hall. Bjars. (2022, 26 de febrero). Vista del Reloj-Arco monumental en Tijuana [Fotografía]. Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vista_del_Reloj-Arco_monumental.jpg

OpenStreetMap contributors. (s. f.). Copyright and License. OpenStreetMap. <https://www.openstreetmap.org/copyright/>

Puerta de las Américas: una escultura que lleva a la reflexión del espacio fronterizo <https://www.colef.mx/estemes/puerta-de-las-americas-una-escultura-que-lleva-la-reflexion-del-espacio-fronterizo/>

Tijuana y San Diego: El camino para ser un tercer país entre Estados Unidos y México <https://cdn-3.expansion.mx/infographyc/2022/01/25-19/32/47-0000017e-79e8-df0a-a77f-fbee20750002-default/index.html>

Tijuana International Airport https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b8/Tijuana_Airport_Cross-border_Commerce_Center.jpg

Cross Border Xpres https://en.wikipedia.org/wiki/Cross_Border_Xpres