

ANÁLISIS DEL TURISMO 3

SECTUR



SECRETARÍA DE TURISMO

LA NUEVA BASE 2003 DE LA CUENTA SATÉLITE DE TURISMO DE MÉXICO (CSTM)

MEDICIÓN DEL TURISMO: COMPARACIÓN DEL
ENFOQUE DE LA CST DE LAS NACIONES UNIDAS CON EL ENFOQUE
DEL CONSEJO MUNDIAL DE VIAJES Y TURISMO (WTTC)

EXPLORACIÓN DE LOS FACTORES QUE INFLUYEN
EN LA COMPETITIVIDAD DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA
EN LAS PRINCIPALES CIUDADES DE LA FRONTERA NORTE

ETAPAS FORMATIVAS DE LAS REDES TURÍSTICAS: UN ANÁLISIS CONCEPTUAL

TURISMO JUSTO: EN BUSCA DE UN MODELO DE TURISMO INCLUYENTE,
SUPERIOR Y EQUILIBRADO QUE GARANTICE QUE LO QUE PUEDA
LLEGAR A SER SUSTENTABLE SEA ANTE TODO JUSTO



Vivir Mejor

DICIEMBRE 2008

EXPLORACIÓN DE LOS FACTORES QUE INFLUYEN EN LA COMPETITIVIDAD DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN LAS PRINCIPALES CIUDADES DE LA FRONTERA NORTE

AUTORES:

NORA L. BRINGAS RÁBAGO
 PROFESORA-INVESTIGADORA EN EL DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS URBANOS Y MEDIO AMBIENTE Y DIRECTORA GENERAL DE DOCENCIA
 EL COLEGIO DE LA FRONTERA NORTE.
 CORRESPONDENCIA POSTAL EN MÉXICO: ABELARDO L. RODRÍGUEZ 2925, ZONA RÍO, 22320.
 CORRESPONDENCIA POSTAL EN ESTADOS UNIDOS: PO BOX "L", CHULA VISTA, CA., 91912.
 TELÉFONO Y FAX: (664) 631.63.67
 CORREO ELECTRÓNICO: nbringas@colef.mx

FRACISCO LARA-VALENCIA
 PROFESOR-INVESTIGADOR EN LA ESCUELA DE PLANEACIÓN Y EL DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA DE LA UNIVERSIDAD ESTATAL DE ARIZONA
 CORRESPONDENCIA: PO BOX 871905, TEMPE, AZ 85287-1905
 CORRESPONDENCIA POSTAL: 810 (NORTH BUILDING)/850 (SOUTH BUILDING) SOUTH FOREST MALL, TEMPE, ARIZONA
 TELÉFONO: (480) 965.04.96
 CORREO ELECTRÓNICO: fcolara@asu.edu

DJAMEL TOUDERT
 PROFESOR-INVESTIGADOR EN EL DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS URBANOS Y MEDIO AMBIENTE Y COORDINADOR DE LA MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN INTEGRAL DEL MEDIO AMBIENTE (MAIA)
 EL COLEGIO DE LA FRONTERA NORTE.
 CORRESPONDENCIA POSTAL EN MÉXICO: ABELARDO L. RODRÍGUEZ 2925, ZONA RÍO, 22320.
 CORRESPONDENCIA POSTAL EN ESTADOS UNIDOS: PO BOX "L", CHULA VISTA, CA., 91912.
 TELÉFONO Y FAX: (664) 631.63.19
 CORREO ELECTRÓNICO: toudert@colef.mx

RESUMEN.

En un contexto caracterizado por una tendencia a la baja de los flujos de visitantes estadounidenses hacia la frontera norte, tanto la previsión de la demanda como el estudio de los componentes de la competitividad turística se convierten en herramientas para la reflexión y la acción encaminadas a encontrar soluciones confiables para retomar el camino del crecimiento de la actividad en su conjunto. Por ello, en el presente trabajo se pretende explorar estas dos dimensiones desde una perspectiva empírica, sustentada en datos disponibles y tratando de contribuir al esclarecimiento del grado de pertinencia de los componentes de la competitividad y sus lógicas de estructuración. Lejos de pretender inscribir este trabajo en una aportación terminal, los hallazgos encontrados representan más bien una invitación a profundizar en la exploración de la competitividad, tanto en la esfera académica como en la operativa.

INTRODUCCIÓN.

En los últimos años, los destinos turísticos de la frontera norte mexicana han registrado un declive en la atracción de visitantes internacionales, principalmente estadounidenses. Lo anterior, interviene en una coyuntura marcada por sucesos relacionados principalmente con el impacto de las medidas de seguridad, la lentitud de los cruces, el incremento de los costos del viaje en Estados Unidos, el deterioro de la imagen del destino y la percepción del riesgo como consecuencia de los hechos cometidos por el crimen organizado. (Bringas y Verduzco, 2008)

Aunque ha habido una atenuación del impacto del 9/11, desde el 2004 otros hechos han obstaculizado un repunte en la actividad turística como la construcción del muro fronterizo, el alza de los precios de los energéticos, el recrudecimiento de la violencia y recientemente, la entrada en vigor de la exigencia del pasaporte para los estadounidenses que ingresan a su país desde el extranjero.

Tanto los funcionarios de los tres órdenes de gobierno como los operadores de la oferta turística coinciden en subrayar la persistencia de debilidades estructurales y organizacionales que no permiten proporcionar al sector, los mecanismos de operación necesarios para incrementar los niveles de atracción de los destinos turísticos fronterizos, mismos que se han visto agudizados por la ausencia de estrategias de promoción y comercialización idóneas, todo ello sin duda, ha repercutido en una disminución de los flujos turísticos hacia esta región. (COLEF-CESTUR, 2004)

En su conjunto, estos problemas han influido de manera distinta en el hecho de que el turismo haya perdido competitividad en la frontera norte. Por ello se puede afirmar que la competitividad no está asociada únicamente al factor inseguridad, sino a muchos otros y la reducción de su impacto depende, en gran medida, de los siguientes elementos:

- Lograr una visión integral y no sectorial de la actividad turística
- La capacidad del sector para disminuir, con una oferta de comercialización eficaz, los problemas del entorno.
- Las alianzas locales y regionales transfronterizas y el impacto de los productos que ofrecen.
- La capacidad del sector empresarial fronterizo de ofrecer un producto integral en función de la diversidad de la demanda.
- La adaptación del sector gubernamental y empresarial fronterizo mexicano a algunas iniciativas de la política de seguridad fronteriza de Estados Unidos.
- La oferta innovadora del sector turístico fronterizo.

Estos factores se conciben como oportunidades que pudieran permitir promocionar la capacidad competitiva del sector turismo en la frontera norte un contexto de restricciones. La implementación de tales oportunidades y su impacto en la competitividad turística depende de factores asociados a una gestión, política y planeación estratégica del sector, que considere su interdependencia con otros sectores y organismos. En este contexto, el gobierno, en sus tres ámbitos, tiene un papel fundamental para proponer, diseñar, implementar y evaluar una propuesta integral en materia de fomento de la competitividad turística. Un mayor impacto de la política gubernamental dependerá de la capacidad de fomentar sinergias con el sector empresarial, fundamentalmente bajo un enfoque de un turismo sustentable y con impacto social.

Posicionándose en este contexto específico de la actividad turística fronteriza, el presente trabajo se fija como objetivo lograr una contribución a la exploración de dos dimensiones trascendentes para la reflexión y la acción relacionadas con los factores de captación, principalmente, del segmento de visitantes estadounidenses.

Como primer contribución se contempla indagar, en el marco de los datos disponibles, los niveles de determinación de las variables, generalmente, asociadas en la literatura académica y en el discurso operativo con la previsión o predicción de los flujos turísticos hacia un destino internacional. Lo anterior nos permite, en cierta medida, pronosticar el futuro de la demanda tomando como referente su evolución según un conjunto de variables independientes, abriendo también la posibilidad para un enfoque desde una perspectiva proactiva para cultivar cambios de interés tanto en volumen como en los componentes de los segmentos de visitantes.

Siendo la competitividad de la actividad turística una de las dimensiones aludidas por la tendencia a la baja de la influencia de visitantes estadounidenses a los destinos de la frontera, este trabajo realiza una evaluación comparativa que considera un conjunto de factores que inciden en la misma. Esta última contribución culmina con la confección de un índice de competitividad turística (ICT), el cual además de facilitar la lógica de estructuración de los diferentes componentes, permite también resaltar los contrastes existentes entre una ciudad y otra, reforzando la existencia de una frontera heterogénea.

I. EL CONTEXTO:

LAS CORRIENTES DE VISITANTES Y DIVISAS EN LA FRONTERA NORTE

La pérdida de competitividad de los destinos turísticos de la frontera norte se traduce en una evidente disminución tanto en el flujo de visitantes como en el volumen total del gasto turístico. Estas últimas variables que reflejan los niveles de desempeño general del sector, ponen en evidencia la urgente necesidad de revertir los impactos que ha sufrido el turismo en la región fronteriza.

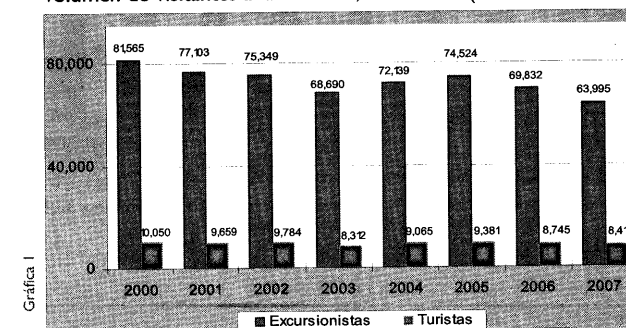
I.1. Reducción de las visitas

La disminución registrada en las corrientes turísticas hacia la frontera norte de México se ha agudizado a partir de la ofensiva terrorista del 9/11 en Estados Unidos y los conflictos bélicos internacionales suscitados por este hecho, además de la inestabilidad de la economía estadounidense, que en los últimos años ha registrado un desaceleramiento.

Del total de visitantes que recibió México en el año 2007, el 78.5% se concentró en la región de la frontera norte, mientras que el 21.5% (19.8 millones) restante tuvieron como destino el resto del país. Entre los 72.4 millones de visitantes internacionales que en ese año llegaron a la frontera, el 13.1% (8.4 millones) fueron turistas y el restante 88.4% (63.9 millones) excursionistas. (SECTUR, 2008)

Según datos de SECTUR (2008), durante el período 2001-2007 se observó un patrón de altas y bajas en la afluencia de visitantes a la frontera norte, no obstante la tasa media anual de crecimiento fue negativa para el período (3.0%). En el 2001 llegaron 86.7 millones de visitantes a la frontera y es a partir de ese momento que se presenta una disminución en los flujos, misma que se mantuvo hasta el 2003, periodo en el que se registró un descenso en números absolutos de 9.7 millones de visitantes. En el periodo 2004-2005 se tuvo un repunte en los flujos sin alcanzar el nivel presentado en el 2001, para empezar a disminuir nuevamente en el 2006 y continuar la tendencia decreciente hasta el 2007.

Volumen de visitantes a la frontera, 2000-2007 (miles de visitantes)



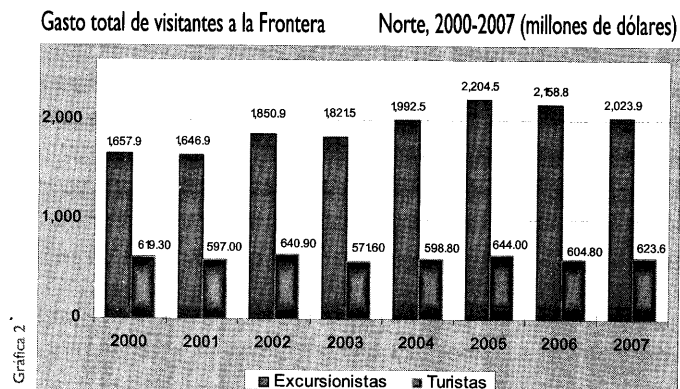
Fuente: Elaboración propia con base en datos de Banco de México del Proyecto: Viajeros Internacionales en la Zona Fronteriza, varios años.

Analizando el comportamiento de los flujos por tipo de visitante es notorio que la disminución en el número de visitantes ha sido más drástica en los excursionistas que en los turistas, pues mientras éstos últimos decrecieron durante el período 2001-2007 a un promedio anual del 2.3%, los excursionistas registraron una desaceleración del 3.1% anual.

La disminución en el flujo de visitantes está marcada por dos etapas, como puede observarse en la Gráfica 1, la primera de ella se inicia en el año 2001 y la segunda en el 2006, ambas relacionadas con eventos importantes en los Estados Unidos. Por un lado, los ataques terroristas de 09/11 de 2001 que provocaron un recrudecimiento de las medidas de seguridad en ese país. Por el otro, la recesión económica que afecta en ese país e impacta en el poder adquisitivo de sus habitantes y impide que puedan viajar con mayor frecuencia.

1.2. Contracción de la captación de divisas en los destinos fronterizos.

Durante el año 2007 ingresaron al país \$12,901 millones de dólares por concepto de visitantes internacionales, de los cuales 79.5% (10,253.5 millones de dólares) se debió al gasto generado por los viajeros que se internaron más allá de la frontera norte y el restante 20.5% (\$2,647.5 millones de dólares), corresponde a los visitantes fronterizos. (SECTUR, 2008). La mayor parte de los ingresos generados por los visitantes internacionales a la frontera norte fueron de los excursionistas, quienes aportaron el 76.4% (\$2,023.9 millones de dólares) de estos ingresos y el restante 23.6% fue generado por turistas (\$623.6 millones) (Véase Gráfica 2).



Fuente: Elaboración Equipo Colef con base en datos de Banco de México del Proyecto: Viajeros Internacionales en la Zona Fronteriza, varios años.

A diferencia del volumen de visitantes que ha registrado una tendencia negativa en los últimos años, en lo que respecta a la captación de divisas por concepto de visitantes internacionales ha mostrado un patrón de crecimiento constante durante el período 2001-2007, siendo de 53.6% el aumento experimentado en el gasto. Lo anterior está asociado con un incremento en el gasto erogado por los turistas de internación, quienes incrementaron su gasto en un 64.4% durante ese lapso, pasando de \$5,941.4 a \$9,765.6 millones de dólares. Mientras los turistas fronterizos sólo aumentaron su gasto un 4.5% en el mismo período analizado y los excursionistas en un 22.9%. (SECTUR, 2008)

Durante el período analizado los turistas crecieron a una tasa promedio anual de menos del uno por ciento (0.7%) y los excursionistas al 3.4% anual. En general los visitantes fronterizos aumentaron a un ritmo del 2.8% anual. Si bien del 2006 al 2007 los turistas incrementaron su participación en un 3.1%, los excursionistas disminuyeron en un 6.2%. (Véase Gráfica 2)

Durante el 2007, el gasto promedio de los visitantes internacionales al país fue de \$139.90 dólares, mientras los turistas receptivos gastaron en promedio \$484.9 dólares, los fronterizos presentaron apenas un gasto de \$74.1 dólares. Lo que se traduce en que por cada dólar que gastan los turistas en la frontera, en el resto del país se derogan \$10.1 dólares. En ese año, el gasto promedio por visitante en la frontera se incrementó apenas \$5.6 dólares mientras que en el resto del país el aumento fue de \$40.3 dólares. (SECTUR, 2008)

Tijuana y Ciudad Juárez son las ciudades de la frontera norte que captan el mayor porcentaje de las divisas por concepto de viajeros en la zona fronteriza. En el 2006, el 42.6% de esas divisas se generaron en la ciudad de Tijuana, duplicado la captación de Ciudad Juárez, la segunda ciudad más importante, que tuvo una participación del 17.2% en el total. (Banco de México, 2007)

2. HACIA UN MODELO DE PREVISIÓN DE LA DEMANDA TURÍSTICA: EXPLORACIÓN DE LAS VARIABLES DETERMINANTES

La estimación de la demanda turística a través de modelos predictivos (o de previsión) es una práctica exploratoria que se da tanto en el campo académico como en la esfera operativa, permitiendo generar una base de conocimiento proyectada para dar sustento a diferentes motivos y finalidades. La estimación predictiva además de su interés meramente académico, constituye un instrumento de apoyo para las políticas públicas encaminadas a la toma de decisiones con relación a la planeación y regulación de la actividad en su conjunto y, en el marco de su interacción con los demás aspectos de la vida socioeconómica. También su apropiación por los negocios y corporaciones la promueve al rango de herramienta esencial para lograr una administración eficiente en el contexto de incertidumbre y de escasez de recursos (Frechtling, 2001).

Globalmente, la práctica de la predicción de la demanda turística se ha caracterizado por el uso tanto de estimaciones basadas en el análisis univariado de series de tiempo como de modelos econométricos. El análisis univariado de series de tiempo fue propio del periodo de inicio de las estimaciones de la demanda turística y permitió generar un conocimiento relativo que ha venido mejorando conforme al respaldo encontrado en los estudios de casos específicos a través de la aplicación de diferentes modalidades de ajustes (Song y Witt, 2000). Mientras tanto, el acercamiento por medio de los modelos econométricos ha venido evolucionado hacia estimaciones mucho más precisas, notablemente con la aplicación de los métodos como la variación del parámetro tiempo, modelo de corrección del error y la estimación según la maximaverisimilitud, entre otros (Li et. al., 2006).

En el marco del presente trabajo, la elección del tipo de modelo de predicción se desprende de la conceptualización del sentido de la demanda turística. En este sentido, esta demanda alude a la cantidad de los servicios turísticos que un grupo de consumidores está dispuesto y es capaz de comprar en un momento específico y bajo condiciones determinadas. De esta manera de enfocar la demanda turística, la noción convencional utilizada para modelar la demanda de servicios turísticos como una función de un conjunto discreto de variables toma la forma de $D = f(X_1, X_2, \dots, X_n)$, con D caracterizando la demanda de servicios turísticos cuya magnitud depende del valor que pudieran asumir, por ejemplo, variables como el ingreso de la población o el precio relativo de servicios de transporte, representados por X_n en la ecuación. Dependiendo de su grado de complejidad teórica, el modelo de estimación puede incluir un número reducido o grande de variables, adoptar diferentes formas funcionales (lineal o no-lineal), o incluir una o más ecuaciones. Sin embargo, la construcción final del modelo utilizado está determinada por la disponibilidad de información y la mayoría de los análisis prospectivos de la demanda de servicios turísticos utilizan modelos con una sola ecuación y aplican variantes de la forma lineal (Song y Witt, 2005).

En lo que respecta a la pertinencia de las variables independientes que integran los modelos de previsión de la demanda turística, la teoría económica postula el ingreso y los precios relativos de los servicios turísticos como los principales determinantes del nivel de demanda en el mercado. Desde luego, este postulado aplica también al turismo fronterizo, que como todas las actividades de ocio son vistas por los economistas como consumo suntuario. Sin embargo, la experiencia en diferentes ubicaciones nos enseña que el ingreso y el nivel de precios relativos explican parcialmente la demanda de los servicios turísticos. En este sentido, otros factores no-económicos o exógenos, tales como el ambiente político o social suelen ser importantes también para explicar una parte sustancial de la variación de la demanda turística.

En el caso del turismo fronterizo, tales factores exógenos influyen en la percepción del riesgo asociado con actos criminales, restricciones en el intercambio de divisas, el ambiente político y la presencia de condiciones que restringen la movilidad de personas y vehículos a través de la frontera. De acuerdo con Sauran (1978), la diferencia entre los factores económicos y los no-económicos es que las variables económicas generalmente explican la demanda total de un país de origen para todos los destinos turísticos alternativos, mientras que las variables no-económicas tienden a determinar la elección de un destino particular y el tipo de visitante que dicho destino recibirá.

Con base en estas consideraciones, la función de demanda de servicios turísticos fronterizos utilizada en este trabajo tiene la siguiente forma general: $DTF = f(\text{Ingreso, Precios, otros factores})$.

2.1. Construcción del modelo de previsión de la demanda turística

La construcción del modelo de predictivo de la demanda turística en la frontera se sustenta en la medición del número total de visitantes y excursionistas que visitaron alguna de las ciudades mexicana a lo largo de la frontera con los Estados Unidos cada año. Bajo esta perspectiva, el concepto de visitante es definido de forma tal que contiene dos categorías de visitantes: excursionistas y turistas. Los excursionistas fronterizos no pernoctan en las localidades visitadas, mientras que los turistas fronterizos presentan estadías superiores a un día y por lo mismo, pernoctan en la región. Los datos utilizados en este análisis es una serie de tiempo anual para el periodo 1990-2006 tomada de los reportes estadísticos de la Secretaría de Turismo.

En el grupo de dimensiones independientes, se incluyeron las variables siguientes:

- **Ingreso:** Caracterizado por estimaciones del ingreso personal per capita (IPPC) generadas por lo Oficina de Análisis Económico (Bureau of Economic Analysis) de los Estados Unidos como una medida del ingreso disponible. Estudios anteriores han encontrado que la demanda

turística es altamente elástica a variaciones en el ingreso, lo que indica que el número de visitantes internacionales se incrementa a una tasa porcentual mayor que los cambios en el ingreso (Gunhadi and Boey, 1986).

- **Precios Relativos:** En este estudio, se integraron bajo el concepto de tipo de cambio promedio anual estimado por el Banco de México para caracterizar la sensibilidad de los visitantes fronterizos a esta variable utilizada frecuentemente en el análisis prospectivo de la demanda de servicios turísticos. Lo anterior es corroborado por varios autores que coinciden en señalar el tipo de cambio como el indicador más apropiado para la medición de precios relativos, ya que la generalidad de los viajeros raramente tienen información sobre precios de mercado antes de su viaje de forma que el nivel de precios que ellos reconocen y en el que basan la mayor parte de sus decisiones es el tipo de cambio (Uysal and Crompton, 1984). Esto encuentra sentido también en el marco de la teoría económica que sugiere que el volumen de visitantes que recibe un destino turístico internacional es una función inversa de los precios relativos, de forma tal que entre más bajo sea el nivel general de precios en el país de destino con relación a los precios en el país de origen, mayor la demanda de servicios turísticos y viceversa.

- **Costos de Transporte:** Tomando en cuenta que un gran porcentaje de los visitantes que llegan a la frontera principalmente en vehículos particulares o tour guiados, para investigar el efecto de los costos de transporte sobre el número de visitantes, utilizamos el precio promedio minorista de la gasolina regular expendida en la región oeste de los Estados Unidos que incluye, entre otros, los estados de California, Arizona, Nuevo México, Nevada y Colorado. La inclusión del precio de la gasolina como variable independiente en el modelo se propone registrar la reducción del excedente que experimenta un visitante a la frontera como resultado de un incremento en los costos de transporte en los que incurre cuando viaja a la región.

- **Efecto de la frontera:** Es conocido que una alerta elevada produce inspecciones más rigurosas y prolongadas en los aeropuertos y en los puertos fronterizos internacionales, y se esperaría que esto tuviera un efecto negativo sobre la propensión a viajar y a cruzar la frontera entre los visitantes de los Estados Unidos. Este trabajo incluyó en el modelo económico una variable binaria para medir el impacto del recrudescimiento de las medidas de seguridad nacional adoptadas por el gobierno de los Estados Unidos después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Dicha variable es el número de días en el año que fueron declarados código naranja por el Departamento de Seguridad Doméstica de los Estados Unidos (Department of Homeland Security) con base en el sistema de alerta anti-terrorista adoptado en 2002.

Con la finalidad de potenciar el conjunto de las variables independientes tomando en cuenta la incidencia en viajes del tiempo de espera en los cruces fronterizos entre México y Estados Unidos, se optó por la inclusión de esta variable. El tiempo de espera fue estimado extrapolando información generada también por el Departamento de Seguridad Doméstica de los Estados Unidos y ajustada con estimaciones del Departamento de Transporte de Canadá. Los tiempos de espera estimados corresponden a los valores típicos que produce el cruce de vehículos particulares durante el período comprendido entre las 8 de la mañana y las seis de la tarde, y se obtuvieron agregando la información de los puertos fronterizos de toda la región para el período 1996-2001. Se supuso que los tiempos de espera para el período 1990-2000 fueron uniformes y equivalentes a los estimados para el año 2001.

Como se puede observar, la selección de las fuentes de datos estuvo basada tanto en argumentos conceptuales como en consideraciones prácticas. La disponibilidad de información y la confiabilidad de las fuentes de datos determinaron, en gran medida, la construcción del modelo e influye obviamente en su capacidad prospectiva.

2.2. Resultados: ¿Qué nos dice el modelo de previsión?

Los resultados empíricos de la estimación del modelo de demanda turística para la región fronteriza se presentan en el Cuadro 1. En general, el modelo parece desempeñarse satisfactoriamente. Las magnitudes y los signos de los coeficientes de las variables independientes incluidas son consistentes con los supuestos teóricos del análisis además de que son estadísticamente significativos en la mayoría de los casos. El valor de Durban Watson tampoco sugiere la presencia de auto-correlación. Aunque el modelo es más eficiente en el caso del flujo de excursionistas ($R^2 = 0.81$), logra explicar también una proporción sustancial de la variación en la demanda de visitantes en lo general ($R^2 = 0.68$).

En el corto plazo, la variación en el número de visitantes en general y de excursionistas en particular está determinada principalmente por cambios en el ingreso de la población residente en los Estados Unidos y cambios en los costos de transporte medidos por el precio de la gasolina. El primer factor tiene un efecto directo en ambos casos, mientras que el segundo mantiene una relación inversa con el flujo de visitantes y excursionistas. El tipo de cambio manifestó una relación inversa con la demanda turística, aunque no fue estadísticamente significativo en ningún caso.

Con respecto a los factores de frontera, el tiempo de espera para cruzar a Estados Unidos produjo el signo negativo esperado tanto para los turistas como para los excursionistas. El impacto de las dilaciones en los puntos de cruce como resultado de inspecciones prolongadas, no

obstante, parece ser mayor en el caso de los excursionistas como lo indica el coeficiente respectivo. En este último caso, la relación entre tiempo de cruce y el tamaño del flujo es estadísticamente significativa dentro de un intervalo de confianza del 95%, mientras que lo es al 90% en el caso del flujo de turistas. Por otra parte, la declaratoria de alerta elevada resultó con el signo esperado y fue estadísticamente significativa en ambos casos. El efecto del código naranja sobre los flujos de visitantes a las ciudades de la frontera mexicana es indirecto y se expresa en inspecciones más exhaustivas y esperas más largas en aeropuertos y puertos fronterizos.

Estimación de la demanda turística en la Frontera Norte de México

	Turistas	Excursionistas
Constante	37520.3 (3.79) ^a	20239.1 (2.26) ^b
Ingreso personal	3.3 (3.64) ^a	3.7 (4.47) ^a
Gasto de transporte	-107.6 (-2.54) ^b	-121.8 (-3.17) ^b
Tipo de cambio	-1481.6 (-1.68)	-1404.0 (-1.75)
Tiempo de espera en la frontera	-546.7 (-1.96)	-592.3 (-2.35) ^b
Declaratoria de código naranja	-9189.4 (-3.47) ^a	-9267.9 (-3.87) ^a
R ² ajustada	0.68	0.81
Estadístico F	6.89	12.60
Durbin Watson	1.97	1.84

Cuadro 1

Nota: Los valores en paréntesis indican los valores t-student asociados con los coeficientes correspondientes. Los superíndices a y b indican que el coeficiente es estadísticamente significativo al 1% y al 5%, respectivamente. La ausencia del superíndice indica que el coeficiente no es estadísticamente significativo.

Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida en diversas fuentes.

3. MEDICIÓN Y ANÁLISIS DE LA COMPETITIVIDAD TURÍSTICA EN LA FRONTERA NORTE

El concepto de competitividad turística se refiere a un fenómeno complejo que es difícil de capturar y representar en forma directa utilizando indicadores individuales y aislados (Mazanec et. al., 2007). Por lo mismo, es común que la competitividad de un destino turístico sea representada utilizando índices complejos que combinan y sintetizan una variedad de elementos que están correlacionados con la capacidad de un lugar para atraer y retener visitantes el tiempo suficiente para producir el impacto económico deseado (Blanke y Chiesa, 2008). Aunque idealmente, el índice debe integrar todos los factores relevantes para la competitividad, su construcción está fuertemente condicionada por la disponibilidad de información adecuada para la temporalidad y la escala analítica deseada. En consecuencia, el índice tiende a reflejar las especificidades de los destinos turísticos de interés, pero también las características de las fuentes de información disponibles a nivel regional.

Para dar sustento a este trabajo se elaboró un índice de competitividad turística (ICT) de las ciudades fronterizas del norte de México. La utilidad del índice radica en que proporciona un análisis de los factores que determinan el desempeño del sector turístico en la frontera y provee información que puede servir para estudios comparativos transversales (ciudad con ciudad) y longitudinales (una ciudad en el tiempo). Ambos objetivos son esenciales para que el sector turístico, incluyendo empresarios y actores gubernamentales de diferentes niveles, pueda diseñar acciones apropiadas para promover el desarrollo turístico de la frontera.

El ICT propuesto comprende seis componentes relacionados con la capacidad de las ciudades de la frontera para atraer y retener visitantes de los Estados Unidos: accesibilidad e infraestructura fronteriza, economía, medio ambiente, capital humano, desarrollo social e infraestructura urbana y turística. Una síntesis de estos temas y de los indicadores utilizados para su medición se presenta en la figura 1.

Índice de competitividad turística fronteriza y sus componentes

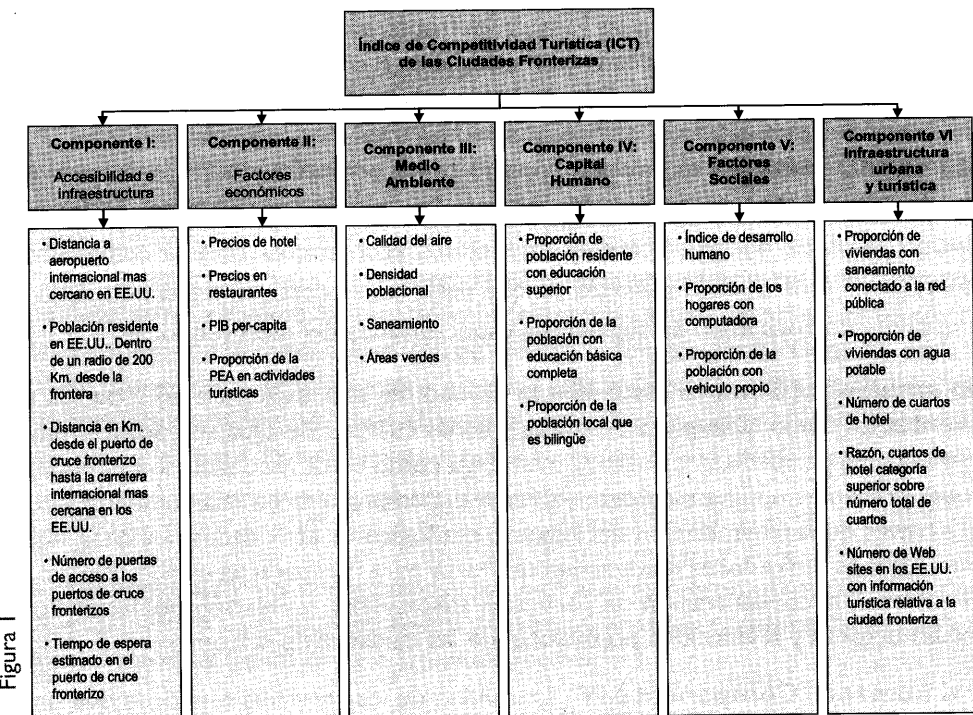


Figura 1

Fuente: elaboración propia

En forma breve, la importancia de estos componentes para la competitividad del sector turístico de la frontera es la siguiente:

• **Acceso e infraestructura fronteriza (Componente I):** La competitividad turística de las ciudades fronterizas depende fuertemente de los servicios e infraestructura para el movimiento de personas a través del límite internacional. El grado de movilidad de los visitantes está condicionado por el número de puertas de cruce fronterizo, los horarios de operación de los cruces fronterizos, los tiempos de espera para retornar a Estados Unidos, entre otros factores. La competitividad de una ciudad particular también depende de su accesibilidad como destino turístico, lo que está determinado por la proximidad a mercados potenciales, la cercanía de aeropuertos primarios, y la conectividad con el sistema carretero estadounidense.

• **Factores económicos (Componente II):** La competitividad es un concepto directamente ligado con los factores que determinan la demanda en el mercado turístico. Idealmente, la construcción del índice debería incluir los precios de los principales bienes y servicios demandados por los turistas transfronterizos, tales como alimentos y bebidas preparadas, entretenimiento, alojamiento, transporte urbano y souvenirs. Desafortunadamente, información sobre precios con este nivel de detalle no está disponible para todas las localidades fronterizas. En su lugar, utilizamos el índice de precios al consumidor que registra diferencias relativas en el costo general de los bienes y servicios que se pueden consumir localmente. Otro indicador que indirectamente afecta el costo relativo de bienes y servicios es la productividad de la economía local. Para medir la productividad de cada localidad fronteriza utilizamos el producto interno bruto per-capita y la razón empleo turístico/población de cada una de las localidades fronterizas. Esta combinación de indicadores ofrece una aproximación aceptable de los efectos de los factores económicos sobre la competitividad del sector turístico en cada ciudad fronteriza, aunque debe reconocerse su limitación dado que los turistas usualmente consumen en segmentos especializados del mercado local.

• **Medio ambiente (Componente III):** La calidad del aire, existencia de espacios abiertos y áreas verdes, así como la limpieza de playas y otros cuerpos de agua son activos muy importantes para que una ciudad se convierta y mantenga como un destino turístico. Las condiciones ambientales presentes en una localidad expresan el compromiso de una comunidad con la naturaleza a través de la minimización del impacto ecológico de actividades humanas, incluyendo el turismo. Algunos indicadores que pueden utilizarse para comparar el estado relativo del medio ambiente son la concentración de partículas suspendidas, la relación población residente/áreas verdes urbanas y la densidad poblacional de las ciudades de la frontera.

• **Capital humano (Componente IV):** La calidad de los servicios turísticos que una localidad puede ofertar depende en particular de la calidad de su fuerza de trabajo y en general del capital humano acumulado. En este contexto, el nivel educativo de la población en general y la calificación de la fuerza laboral para el trabajo en el sector turístico son dos indicadores esenciales para la medición de la competitividad. La educación general de la población puede ser medida como la proporción de la población en edad laboral que completó estudios escolares

básicos y la calificación para las actividades turísticas puede aproximarse por la proporción de la población residente que es bilingüe.

• **Desarrollo Social (Componente V):** Es indudable que la calidad de vida en los destinos turísticos de la frontera tiene un efecto directo sobre su capacidad para atraer visitantes de Estados Unidos. La calidad de vida de una comunidad se expresa entre otras cosas en los niveles de violencia urbana y la hospitalidad que manifiestan los residentes hacia los visitantes que arriban a su ciudad. Dada la complejidad que supone la medición de la calidad de vida, un indicador apropiado puede ser el Índice de Desarrollo Humano (IDH) creado por la Naciones Unidas y calculado en México por el Consejo Nacional de Población (CONAPO). El IDH fue estimado por última vez utilizando datos de 2005 y mide el avance de cada municipio en el país en materia de esperanza de vida, educación e ingreso. Un indicador adicional del desarrollo social de las comunidades fronterizas consiste en la proporción de los hogares que han acumulado activos de valor alto como automóviles y computadoras. La acumulación de activos en el hogar esta correlacionada no solo con el nivel ingreso de las familias, sino también con su nivel de estabilidad y conexión con la comunidad.

• **Infraestructura Urbana y Turística (Componente VI):** La cantidad y la calidad del equipamiento y los servicios urbanos y turísticos que ofrece una localidad, también son considerados como factores esenciales en su capacidad para atraer y retener visitantes. Algunos indicadores esenciales en la medición de la infraestructura disponible en las ciudades de la frontera son la cobertura de los servicios de saneamiento domiciliario y la disponibilidad de agua entubada en las viviendas. La capacidad hotelera y la calidad del alojamiento ofrecido a los visitantes también son de gran relevancia. En el caso específico de las ciudades de la frontera, ambas dimensiones de la infraestructura turística existente puede ser aproximadas por lo reportes presentados a visitantes potenciales por operadores turísticos en los Estados Unidos. Un ejemplo es el número de hoteles y la categoría reportada por una búsqueda en el portal de la Asociación de Automovilistas de los Estados Unidos (AAA).

Los seis componentes y sus correspondientes indicadores fueron utilizados para capturar la multi-dimensionalidad de la competitividad del sector turístico en las ciudades de la frontera. El método utilizado se describe en la siguiente sección.

3.1. Método de integración del índice de competitividad turística fronteriza

Un total de 21 indicadores simples y derivados fueron utilizados para crear índices temáticos y un índice compuesto de competitividad global. La mayoría de los datos utilizados provienen de fuentes oficiales como el INEGI, CONAPO y Banco de México, tanto a nivel de localidad como

a nivel de municipio. Cuando la información no estuvo disponible a nivel de localidad y existen varias localidades adentro del mismo municipio, los datos de esta última unidad se generalizaron a todas las localidades. De igual forma, cuando los datos de un indicador sólo estuvieron disponibles para ciertas localidades y no a nivel municipal, el dato fue transferido a la comunidad vecina dentro de la misma municipalidad. Los datos sobre número de puertas fronterizas, horarios de operación y tiempos de espera en los cruces fronterizos fueron obtenidos de la Oficina de Aduana y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP-HSD) y la información sobre distancia a aeropuertos primarios en los Estados Unidos fueron obtenidos de la Oficina de Estadística del Transporte (BTS-DOT).

Para calcular la población en áreas urbanas estadounidenses próximas a las ciudades de la frontera se utilizó información del Censo de Población de los Estados Unidos y se establecieron las áreas urbanas estadounidenses y mexicanas existentes en un radio de 200 kilómetros utilizado en la identificación de la población estadounidense circunscrita. Todas las distancias fueron calculadas utilizando funciones básicas de un sistema de información geográfica (SIG), incluyendo la medición de distancias lineales, sobre-posición de capas, buffers y extracción de áreas de traslape. El límite de 200 km. se consideró apropiado ya que corresponde a la distancia que se recorre aproximadamente en dos horas de viaje por carretera en los Estados Unidos.

El procedimiento aplicado en la construcción del índice es similar al utilizado por el Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas (PDNU) y adoptado por CONAPO para el cálculo del Índice de Desarrollo Humano (IDH). El primer paso consiste en normalizar los valores de los indicadores de cada tema para hacerlos comparables entre las diferentes localidades de la frontera incluidas en el cálculo. El desempeño de cada localidad en cada uno de los indicadores es medido en relación al desempeño de las otras localidades, y cada índice toma un valor entre 0 y 100 para facilitar su interpretación. La fórmula utilizada para la normalización de los indicadores es la siguiente:

$$I_{X_n} = \frac{X_o - \min X_r}{\max X_r - \min X_r}$$

donde I_{X_n} es el valor normalizado de la variable de interés en cada localidad fronteriza y $\min X_r$ y $\max X_r$ son los valores mínimos y máximos de la misma variable en el conjunto de localidades incluidas en el análisis.

Una vez normalizados, los valores de los indicadores son agregados en el cálculo del índice

correspondiente para cada uno de los componentes de la competitividad. La agregación de los indicadores es una media aritmética simple calculada aplicando la siguiente fórmula:

$$I_{Y_c} = \frac{1}{n_c} \sum X_n$$

donde I_{Y_c} es el índice agregado para cada uno de los componentes ($c = 1$ a 6) y n es el número de variables asociados con cada uno de los componentes incluidos en el cálculo del ICT.

Finalmente, el ICT es calculado como el promedio simple de los índices de cada uno de los componentes. Los resultados de la aplicación de este procedimiento y el posicionamiento competitivo de cada localidad fronteriza se presentan a continuación.

3.2. Competitividad turística de las ciudades fronterizas: Un comportamiento heterogéneo y dispar.

La distribución de los factores que determinan el nivel de competitividad turística de las ciudades fronterizas del norte de México es heterogénea ya que algunas localidades tienden a desempeñarse considerablemente mejor que otras en algunos componentes y ninguna muestra un posicionamiento consistente en todos.

En términos de accesibilidad e infraestructura fronteriza Juárez, Tijuana, Nuevo Laredo y Mexicali son las ciudades mejor posicionadas tanto por su proximidad a grandes áreas metropolitanas en California y Texas, su conectividad a la red de carreteras interestatales del sur de Estados Unidos, el acceso a aeropuertos nacionales y la existencia de puertos fronterizos amplios y estratégicos para la relaciones comerciales entre México y los Estados Unidos. En el otro extremo figuran los destinos fronterizos de Puerto Peñasco, Tecate y Nogales que presentan una variedad de situaciones que van desde difícil acceso desde aeropuertos primarios o carreteras interestatales en el suroeste de los Estados Unidos hasta tiempos de espera prolongados en los cruces fronterizos.

Por lo que respecta a los determinantes económicos, Juárez, Piedras Negras, Puerto Peñasco y Tijuana son el grupo de las ciudades mejor posicionadas considerando que reportaron niveles de precios comparativamente menores que otras ciudades de la frontera, lo mismo que niveles altos de productividad de su fuerza de trabajo y de especialización en actividades turísticas. En el otro extremo se ubican localidades de Matamoros, Nuevo Laredo y Reynosa que registraron niveles de precios relativamente altos y comparativamente están menos especializadas en el sector turístico.

La consideración del componente ambiental produce un panorama contrastante ya que las ciudades tamaulipecas de Matamoros, Nuevo Laredo y Reynosa se ubicaron como las más competitivas en este tema, seguidas de Piedras Negras. En general, la región del valle bajo del Río Bravo tiene menores problemas de contaminación atmosférica y de saneamiento comparado con otras áreas urbanas de la frontera. En contraste, Puerto Peñasco y Mexicali tienen el posicionamiento más bajo en el componente ambiental debido a los fuertes problemas de contaminación atmosférica que resultan de una intensa actividad agrícola en el área y al déficit en pavimentación de calles residenciales y caminos rurales. Puerto Peñasco, registró el mayor déficit en cobertura de drenaje domiciliario entre las ciudades fronterizas incluidas en el análisis.

Mexicali, Piedras Negras, Reynosa y Nogales tienen mejores condiciones en los indicadores relacionados con capital humano como resultado de un menor número de personas sin educación básica y mayores porcentajes de población adulta con educación superior. El posicionamiento opuesto correspondió a Puerto Peñasco y Tecate, localidades con poblaciones relativamente pequeñas y de bajo crecimiento.

En general, Mexicali y Tijuana presentan los mejores indicadores de desarrollo social, mientras que Matamoros y Reynosa se ubican en el otro extremo del espectro. De acuerdo al índice de desarrollo humano, las localidades fronterizas del noroeste de México han logrado niveles de bienestar relativamente altos. El nivel de bienestar está correlacionado con una acumulación también relativamente alta de activos en los hogares.

Como podría esperarse, los indicadores de disponibilidad de infraestructura urbana y turística tienden a ser más favorables en las ciudades grandes como Juárez, Tijuana y Mexicali. La única excepción a esta regla es Puerto Peñasco, que dispone de una oferta hotelera considerable en comparación con el tamaño de su población. Sin embargo, la ubicación en la parte más baja del espectro de ciudades de tamaño menor como Nogales y Tecate, confirma esta regla.

El Cuadro 2 resume el valor de los indicadores agregados a nivel de cada componente y agrupados por estado fronterizo. Generalmente, las ciudades grandes de Baja California y Juárez tienden a posicionarse mejor que el resto de las localidades en términos de accesibilidad, infraestructura, capital humano y desarrollo social. Estas ciudades forman parte de corredores metropolitanos transfronterizos que aglomeran grandes volúmenes de población, concentran actividades económicas y acumulan fuertes inversiones en infraestructura de transporte y frontera, lo que facilita el intercambio comercial a través del corredor. Estas características están ausentes en localidades no metropolitanas como Tecate y Puerto Peñasco que experimentan un aislamiento relativo de los grandes núcleos de población en Estados Unidos y no pueden cifrar el desarrollo de su sector turístico en los flujos inerciales que resulta de la proximidad de un mercado metropolitano próximo.

Componentes de competitividad de las principales localidades fronterizas

Estado y localidad Fronteriza	Componentes					
	I	II	III	IV	V	VI
Baja California						
Tijuana	71.9	63.3	55.8	74.8	73.0	84.7
Tecate	46.5	48.0	55.	56.4	61.7	34.7
Mexicali	65.2	41.2	33.3	98.1	100.0	82.5
Sonora						
Puerto Peñasco	44.9	67.0	1.4	43.1	68.7	71.0
Nogales	49.0	46.6	67.9	80.3	58.0	12.3
Chihuahua						
Juárez	76.2	76.2	72.0	71.1	69.0	90.9
Coahuila						
Piedras Negras	59.7	69.5	84.5	81.4	66.2	67.3
Tamaulipas						
Nuevo Laredo	69.2	41.0	95.8	76.1	58.2	52.6
Reynosa	57.1	40.9	90.7	81.1	38.3	61.6
Matamoros	55.8	38.6	94.4	73.3	39.2	52.5

Cuadro 2

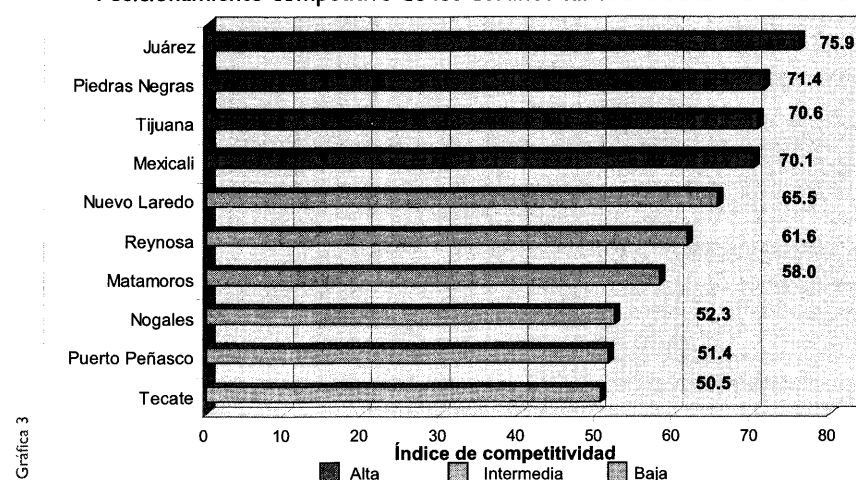
Fuente: Elaboración propia.

El ICT construido a partir de la agregación de los índices temáticos o por componentes valida las observaciones anteriores. La Gráfica 3 resume el posicionamiento de cada localidad fronteriza en relación con todas las demás. Tres agrupamientos son fácilmente discernibles:

- Localidades con niveles de competitividad alta: La localidad más competitiva es Ciudad Juárez, quien registró 75.9 de un total de 100 puntos posibles. Junto con Juárez se agrupan Piedras Negras, Tijuana y Mexicali. La competitividad de estas localidades se deriva de su accesibilidad, conectividad, infraestructura y jerarquía urbana. Con la única excepción de Piedras Negras, todas estas ciudades tienen una población de al menos medio millón de residentes.
- Localidades con niveles de competitividad intermedia: Este grupo lo integran las ciudades tamaulipecas de Nuevo Laredo, Reynosa y Matamoros. En términos de su tamaño, las ciudades en el grupo son muy diversas, lo mismo que en sus atractivos como destino turístico. Un rasgo común de estas localidades es su distancia y el acceso desde los centros de población más grandes en el sur de Estados Unidos.
- Localidades con niveles de competitividad baja: Nogales, Puerto Peñasco y Tecate. Forman el grupo de localidades fronterizas menos competitivas. Del conjunto de localidades analizadas son éstas las que presentan mayores barreras a los viajeros en términos de accesibilidad e infraestructura turística. Con excepción de Puerto Peñasco, que es un destino de playa, no contiguo a la línea divisoria, que ha recibido grandes inversiones y apoyo del gobierno estatal y federal para dotarlo del equipamiento e infraestructura turística necesaria para atraer a residentes del suroeste de Estados Unidos. Desafortunadamente, ésta no ha sido la situación de las otras dos ciudades, quienes han desarrollado escasamente su capacidad turística en términos de infraestructura y reconocimiento como destinos turísticos en la región fronteriza.

Una exploración detallada de las condiciones prevalecientes en cada localidad, permite observar que Juárez no sólo es la ciudad fronteriza con el ICT más alto, sino también la localidad de menor variabilidad en los componentes de la competitividad. En una situación comparable se encuentran Tijuana y Piedras Negras. El resto de las ciudades de la frontera ofrecen un pano-

Posicionamiento competitivo de los destinos turísticos de la Frontera Norte



Fuente: Elaboración propia.

rama de gran variabilidad en la que destacan ciudades con buena infraestructura y niveles de desarrollo pero limitada accesibilidad y condiciones ambientales no propicias (Mexicali), buena infraestructura turística pero limitada accesibilidad y desarrollo (Puerto Peñasco) y restricciones en casi todas las dimensiones de la competitividad (Tecate).

CONSIDERACIONES FINALES.

Tomando en cuenta la robustez del modelo de estimación de la demanda, la evolución de los flujos de visitantes estadounidenses parece estar sujeta a la variación de los ingresos y el costo de los energéticos. Aunque estos dos factores están más bien relacionados con el origen de las visitas, la introducción de medidas de atenuación de sus impactos en los destinos visitados a través de adecuadas políticas de precios y descuentos puede potencialmente contrarrestar las variaciones repentinas y razonables.

En el mismo orden de ideas, el tiempo de espera para cruzar de regreso a Estados Unidos resulta también determinante para el flujo de visitantes, afectando más al excursionista que al turista que dispone de una mayor relación entre tiempo de estancia y tiempo de espera. En este sentido también, aunque el tiempo de espera se da en el territorio nacional, la decisión de

agilizar el tráfico fronterizo depende de la autoridad estadounidense. Sin embargo, tomando en cuenta que un poco más del 88% del flujo de visitantes está compuesto por excursionistas provenientes de las ciudades vecinas estadounidenses y que éstos en su mayoría realizan estancias iterativas en los destinos fronterizos, convierte este segmento turístico en conocidos miembros de la comunidad transfronteriza, cualidad que se puede aprovechar en el marco de los mecanismos de cooperación binacional para explorar la posibilidad de una solución similar a la implementada con las líneas especiales SENTRI.

Con respecto al análisis de la competitividad turística en 10 localidades fronterizas, el índice resultante representa una muy útil contribución, considerando la complejidad del fenómeno turístico fronterizo y la dificultad de obtener datos suficientes y confiables para un análisis de escala local. No obstante, el índice puede servir para identificar las fortalezas y debilidades competitivas de las ciudades de la frontera que permiten resaltar que las ciudades con mejor accesibilidad y conectividad son Juárez, Tijuana, Mexicali y Nuevo Laredo. Todas ellas forman nodos de corredores metropolitanos transfronterizos y desempeñan una función de gran relevancia en los flujos comerciales y económicos entre México y los Estados Unidos.

La competitividad económica de Juárez, Piedras Negras, Puerto Peñasco y Tijuana les otorga una ventaja comparativa respecto al resto de las ciudades en la región. Los precios relativos que pagan los consumidores, incluidos los excursionistas y turistas, son seguramente menores que los que pagarían en otras localidades de la frontera.

Las ciudades fronterizas de Tamaulipas tienen una ventaja competitiva en materia ambiental. El valor de los indicadores ambientales utilizados fueron favorables en Matamoros, Nuevo Laredo y Reynosa y en abierto contraste con los resultados de las ciudades bajacalifornianas, especialmente Mexicali. Sin embargo, el capital humano de Mexicali, Piedras Negras, Reynosa y Nogales ubican a estas ciudades en una posición competitiva favorable y el desarrollo de infraestructura urbana y turística en Mexicali, Tijuana, Juárez y Puerto Peñasco contribuye a acentuar la posición competitiva de estas ciudades.

A los aspectos centrales del contexto actual que afectan el turismo en la frontera norte se suma también, la falta de cuidado y atención de la imagen urbana de las ciudades, la inseguridad y la falta de agilización de los cruces fronterizos, lo que genera demoras e incomodidad para ingresar a Estados Unidos. A esta situación se deben agregar las dificultades para encontrar información oportuna y precisa sobre la oferta disponible, estrategias de comercialización inapropiadas y dificultades para la contratación de servicios en línea o mediante el pago de tarjeta de crédito. Todos estos factores combinados crean un ambiente propicio para que los visitantes que buscan diversión, entretenimiento o que por otros motivos podrían visitar la región fronteriza se abstengan de hacerlo, desaprovechando así el potencial de un mercado turístico muy grande.

Bibliografía:

Banco de México (2007). Proyecto Viajeros Internacionales en la Zona Fronteriza, México, DF.

Blanke, J. & Chiesa, T. (2008). "The travel and tourism competitiveness index 2008: measuring key elements driving the sector's development" in 2008 World Economic Forum (Ed). The Travel and Tourism Competitiveness Report 2008. Chapter 1.1.

Bringas Rábago, Nora L., y Basilio Verduzco Chávez (2008). "La construcción de la frontera norte como destino turístico en un contexto de alertas de seguridad", en *Región y Sociedad*, Volumen XX, Núm. 42, 3-36

COLEF-CESTUR (2004). Turismo fronterizo: caracterización y posibilidades de desarrollo. Reporte de Investigación de El Colegio de la Frontera Norte.

Frechtling, D. C. (2001). *Forecasting Tourism Demand: Methods and Strategies*. Oxford: Butterworth-Heinemann.

Li, G., Wong, K.F., Song, H. & Witt, S.F. (2006). "Tourism demand forecasting: A time varying parameter error correction model", in *Journal of Travel Research*, 45: 175-185

Gundahi, H. & Boey, C.K. (1986). "Demand elasticity's of tourism Singapore", in *Tourism Management*, 7(4), 239-253.

Mazanec, J., Wober, K. y Zins, Andrea (2007). "Tourism destination competitiveness: from definition to explanation?" in *Journal of Travel Research*, 46 (1):86-95.

Sauran, A. (1978). "Economic determinants of tourism demand: a survey", in *The Tourist Review*, 3(1): 2-4.

SECTUR (2008). Resultados acumulados de la actividad turística. Enero- diciembre 2007. Cifras preliminares, Dirección General de Información y Análisis. México, D. F.

Song, H. & S. F. Witt (2000). *Tourism Demand Modelling and Forecasting: Modern Econometric Approaches*. Oxford: Pergamon.

Uysal, M. & Crompton, J. (1984). "The demand for international tourist flows to Turkey" in *Tourist Management*, 5:288-297.