

EL TLCAN Y LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA DE LA FRONTERA MÉXICO-ESTADOS UNIDOS: SITUACIÓN PRESENTE Y ESTRATEGIAS PARA EL FUTURO

JORGE EDUARDO MENDOZA

EL TLCAN Y LA INTEGRACIÓN MÉXICO-ESTADOS UNIDOS

COMO ESTÁ DOCUMENTADO EN DIVERSOS ESTUDIOS, el proceso de integración económica entre México y Estados Unidos se ha sustentado, en buena medida, en la dinámica de la inversión extranjera directa (IED) y el comercio exterior. El desarrollo de estas dos actividades económicas tuvo un notable impulso como resultado del establecimiento del TLCAN, que fue el instrumento que generó los acuerdos arancelarios preferenciales entre México, Estados Unidos y Canadá, y estableció los mecanismos regulatorios para dar seguridad a la inversión de los países participantes. En lo que toca al desempeño del comercio exterior entre México y Estados Unidos las cifras muestran que las importaciones provenientes de este último pasaron de 50 800 millones de dólares en 1994 a 97 500 en 2002; por otra parte, las exportaciones de México a ese país se incrementaron de 49 500 millones de dólares a 134 600, en el mismo periodo (véase cuadro 1 del anexo estadístico).

Cabe destacar que los estados fronterizos del norte de México han participado de manera importante en esta expansión del comercio exterior. Entre 1997 y 2000, las exportaciones de dichos estados tuvieron incrementos sostenidos en cuanto a su participación del PIB nacional, destacándose por su magnitud las de Baja California y Chihuahua (véase cuadro 2 del anexo estadístico). Considerando que la mayoría de las empresas que se localizan en los estados de la frontera tienen domicilio fiscal en la ciudad de México, es probable que esta cifra esté subestimada. Así pues, la frontera norte ha sido impactada de una manera directa por la aceleración del comercio entre México y Estados Unidos, como resultado tanto del establecimiento del TLCAN como de las políticas de liberalización comercial instrumentadas por la economía mexicana desde finales de la década de los

ochenta. La expansión del comercio exterior de los estados fronterizos de México ha tenido su contraparte más clara en los estados fronterizos estadounidenses de Texas y California (véase cuadro 3 del anexo estadístico).

Por lo que hace a la IED, también se aprecia un acelerado crecimiento durante la segunda mitad de la década de los noventa. No obstante, a partir de 2002 la captación de inversión extranjera exhibió un estancamiento con respecto al comportamiento de los años previos. El papel de la IED ha sido preponderante en la estrategia de crecimiento basada en las exportaciones y una fuente fundamental de financiamiento externo.

La dinámica de los sectores exportadores en la frontera norte ha estado acompañada de la IED. La IED de la región incrementó su participación en el total de la captada en México entre 1994 y 2002 de 19.2% a 25.7% (véase cuadro 4 del anexo estadístico). Lo anterior sugiere una vinculación entre la dinámica exportadora y el crecimiento de la inversión extranjera, en la región fronteriza, particularmente para los casos de Nuevo León, Chihuahua y Baja California.

Asimismo, es importante subrayar que la apertura comercial y de la inversión ha tenido un impacto directo en la actividad manufacturera de México. De acuerdo con el (véase cuadro 5 del anexo estadístico), en la estructura del destino de la IED por sectores se aprecia una concentración en la industria manufacturera (38%) y el sector de servicios financieros (39%). En particular se destaca que, del monto de IED orientado al sector manufacturero, alrededor de la mitad se centraba exclusivamente en los subsectores automotriz y de equipo eléctrico y electrónico. Lo anterior refleja la importancia que estas actividades tienen en el modelo exportador seguido por la economía mexicana (véase cuadro 6 del anexo estadístico).

Como resultado de la expansión del comercio y la inversión extranjera, derivados del impulso generado por el TLCAN, los estados fronterizos incrementaron su importancia en la dinámica del crecimiento regional de la economía mexicana durante la década de los noventa y, adicionalmente, se convirtieron en un espacio de mayor interacción económica con Estados Unidos. Lo anterior lleva a reconsiderar el análisis de los procesos específicos de integración en el contexto fronterizo y los mecanismos de organización y coordinación que pudieran instrumentarse entre ambos países.

CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA ECONÓMICA DE LA REGIÓN FRONTERIZA MÉXICO-ESTADOS UNIDOS

Durante la década de los noventa la frontera norte de México experimentó un acelerado crecimiento económico y de población. Este fenómeno se

ha relacionado con la apertura comercial y la cercanía al mercado de Estados Unidos, y ha impulsado la localización de las empresas manufactureras en las ciudades fronterizas de México. El proceso ha tenido implicaciones para la economía mexicana en lo relativo a la dinámica de las manufacturas, el crecimiento económico de la frontera norte, los mercados de trabajo y la integración económica transfronteriza con Estados Unidos.

Más allá de los conceptos tradicionales sobre la integración económica, que se relacionan fundamentalmente con los acuerdos institucionales para generar mercados y políticas económicas conjuntas (acuerdos preferenciales regionales, mercados económicos integrados, etc.), el término puede ser concebido también para analizar la vinculación económica en la frontera de México y Estados Unidos. En esta perspectiva, la integración se entiende como un fenómeno económico donde las variables de dos países o regiones tienden a seguir el mismo patrón de comportamiento (Shatz Howard y Luis Felipe López-Calva). Algunas actividades de la región cumplen con esta característica, al estar vinculadas a través de la producción conjunta de manufacturas, como es el caso de la industria maquiladora, o mediante los movimientos de los ingresos y el empleo de la fuerza de trabajo.

Puede afirmarse que la integración derivada del establecimiento del TLCAN, sumada a los factores regionales y la apertura, han determinado una aceleración del proceso de integración económica en la frontera México-Estados Unidos. Debido a la interacción económica y la proximidad geográfica existente entre las comunidades fronterizas de México y Estados Unidos, la apertura comercial y de inversión que se estableció a raíz de la instrumentación del TLCAN ha tenido una influencia mayor en el mencionado proceso de integración.

Por ejemplo, la expansión del empleo en la industria maquiladora se aceleró considerablemente a partir de 1994, en particular para los casos de Mexicali, Tijuana, Matamoros y Nogales (véase cuadro 7 del anexo estadístico). El crecimiento de este sector de la industria manufacturera en la frontera norte refleja el desplazamiento de la dinámica económica de los centros manufactureros tradicionales hacia los nuevos centros de la región (Mendoza y Martínez, 1999). Como resultado de ello, la inversión extranjera directa orientada a producir manufacturas para la exportación tuvo un importante impacto en la estructura y dinámica del empleo de las ciudades de la frontera norte.

El crecimiento de la industria maquiladora de exportación (IME) en las ciudades fronterizas del norte de México ha generado ingresos en el sector manufacturero y, en consecuencia, ha incrementado el comercio de insumos y al menudeo, lo que a su vez ha impulsado el crecimiento económico de las ciudades fronterizas de Estados Unidos. Asimismo, la actividad

manufacturera ha sido un factor importante en el proceso de integración económica, de lo cual se ha derivado la creciente vinculación del ciclo económico entre ambos países. Al respecto véase la gráfica 1 del anexo estadístico, donde se aprecia cómo las tendencias de las industrias manufactureras estadounidense y mexicana presentan similitudes.

Otra importante actividad económica, además de la manufacturera, fue la relativa al sector comercio, de restaurantes y hoteles que alcanzó porcentajes de 25.3 y 32.2 en Baja California y Chihuahua, respectivamente (véase cuadro 8 del anexo estadístico). La expansión de las actividades del sector servicios, junto con la dinámica manufacturera, se tradujo en un incremento importante del conjunto de las actividades económicas de las ciudades fronterizas. Como resultado, los porcentajes de participación del PIB de dichos estados en el total nacional se incrementaron entre 1994 y 2001 (véase cuadro 9 del anexo estadístico).

Una característica del crecimiento de las actividades manufactureras de las ciudades de la frontera norte de México es su relación con el crecimiento del comercio de insumos y bienes finales entre México y Estados Unidos.¹ Lo anterior ha impulsado el sector de servicios de las ciudades fronterizas de Estados Unidos. Así, se aprecia un importante incremento en el ingreso per cápita para algunas de las ciudades fronterizas de este país.

Adicionalmente, el crecimiento económico y poblacional² de las ciudades fronterizas de México no sólo ha impulsado la integración económica, sino que ha convertido dichas ciudades en polos de atracción para la migración interna del país, lo que ha acelerado el crecimiento de la población en la región. Cabe destacar la creciente migración interna de los estados del centro y sur de México hacia las principales ciudades fronterizas de los estados del norte del país.³

¹ Para determinar la información estadística de las ciudades fronterizas de Estados Unidos se utilizó información sobre los condados en los que se localizan dichas ciudades: para la ciudad de Calexico es el condado Imperial, para San Diego el de San Diego, para Brownsville el de Cameron, para Laredo el de Webb, para Eagle Pass el de Maverick, para McAllen el de Hidalgo, para El Paso el de El Paso y finalmente para Nogales es el condado de Santa Cruz.

² De acuerdo con los censos de población 1990 y 2000 del INEGI, la tasa de crecimiento promedio anual de la población urbana de las ciudades de la frontera norte fue de 2.7%, mientras que la nacional fue de 2.2%. Asimismo, se destaca el acelerado crecimiento de ciudades como Tijuana, Ciudad Juárez y Reynosa, con promedio anual, entre 1990 y 2000, de 5.5%, 4.9% y 4.3%, respectivamente.

³ Véanse los movimientos migratorios de residentes que en 1995 vivían fuera de la región. De acuerdo con estimaciones propias, basadas en datos del censo de población 2000, INEGI, 6.2% de la población de los estados fronterizos, de ese año, provenía de otros estados de la república, mientras que la media nacional era de 4.6%.

Al analizar el comportamiento económico de las ciudades fronterizas de Estados Unidos, se observa que el crecimiento promedio anual del ingreso per cápita de los condados de San Diego y Calexico en el estado de California, y Nogales en Arizona, fue mayor en el periodo 1994-2000 que en el periodo 1990-1994. Por su parte, aunque menores en el inicio, las áreas urbanas de McAllen y Brownsville en Texas mostraron tasas de crecimiento dinámicas (véase cuadro 10 del anexo estadístico). El fenómeno del crecimiento urbano de algunas ciudades fronterizas de Estados Unidos ha sido impactado por las relaciones económicas con sus contrapartes en México; éste es el caso de la demanda mexicana de bienes finales de consumo, o de los flujos comerciales de exportaciones manufactureras por medio de camiones de carga.

La distribución del ingreso de los condados fronterizos de Estados Unidos se caracteriza por una importante dispersión, tanto en cuanto al ritmo de crecimiento como a los niveles de ingreso per cápita. En particular se destaca los altos niveles de ingreso del condado de San Diego en California de 32 910 dólares en 2000 (véase cuadro 10 del anexo estadístico). Lo anterior se refleja en las elevadas desviaciones estándar exhibidas en dichos años y demuestra una relativa diversidad en la dinámica económica de las ciudades fronterizas de Estados Unidos.

El incremento de la actividad económica de los condados fronterizos de Estados Unidos se aprecia en el crecimiento del empleo. Al respecto, es importante destacar la dinámica del comercio al menudeo, del transporte y del empleo en los gobiernos estatales y locales. En cuanto al peso de las fuentes de empleo generadas, el comercio al menudeo es importante en las ciudades de Nogales, San Diego, McAllen e Eagle Pass. Por su parte, el sector manufacturero ha tenido un peso significativo en los condados de El Paso, San Diego y Brownsville. No obstante, su participación no es la más destacada dentro de la estructura de empleo (pues alcanza entre 5% y 9% del total).⁴

La profundización de las relaciones económicas y sociales en las ciudades de la frontera norte se aprecia, de manera indirecta, en el crecimiento de la afluencia de cruces fronterizos, tanto de peatones como de camiones de carga. La tasa de crecimiento promedio anual de cruces de peatones fue de 3% entre 1994 y 2002, siendo los puertos con mayor volumen al respecto los de El Paso, San Ysidro, Calexico, Nogales y Laredo (véase cuadro 11 del anexo estadístico).

Por lo que toca a los cruces de camiones de carga, éstos se incrementaron a una tasa promedio de 5.9%. En particular, se destaca el acelerado

⁴ De acuerdo con la información del ingreso per cápita del Regional Economic Information System, Bureau of Economic Analysis.

crecimiento del transporte de carga en la ciudad de Laredo, que exhibió una tasa promedio de 9.6% en el periodo 1994 a 2002 (véase cuadro 12 del anexo estadístico). Lo anterior muestra la intensidad de los flujos en la garita de Nuevo Laredo-Laredo, la cual tuvo el mayor número de cruces de transporte de carga de todos los puertos fronterizos entre ambos países, seguido de Ciudad Juárez-El Paso y Tijuana-Otay. Estas ciudades pares se caracterizan por ser el principal puerto de entrada y salida de los flujos comerciales. Tanto la estructura del empleo en los condados estadounidenses como la dinámica del flujo de cruces fronterizos nos indican que, a lo largo de la frontera norte, el impacto del crecimiento manufacturero de México está relacionado con el crecimiento de los servicios de transporte y de almacenamiento de Estados Unidos.

De esta manera, la intensidad de los flujos de personas, vehículos y camiones de carga en la década de los noventa refleja una tendencia a la integración de las actividades económicas derivadas de la expansión del comercio que, conjuntamente con los movimientos cíclicos similares de las principales variables de ambos países, constituye un fenómeno que es necesario regular más atentamente y con mayor coordinación binacional.

LIMITACIONES EN LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA MÉXICO-ESTADOS-UNIDOS

Las economías de México, Estados Unidos y Canadá han cumplido diez años de integración en el marco del TLCAN. Los resultados son mixtos. Por una parte, se han apreciado importantes avances en el proceso de integración comercial y de inversión, lo cual, según los autores del diseño y definición del marco institucional del acuerdo, ha cumplido cabalmente con los objetivos básicos de este último.

No obstante, desde una perspectiva histórica, hay que mencionar que, en la estrategia de consolidación de un área geográfica integrada económicamente en América del Norte, se observan varias omisiones y carencias, en particular, en el diseño del TLCAN, que se relacionan con la falta de mecanismos para prevenir las fallas de mercado, como la sucedida en la crisis financiera de diciembre de 1994. Así, desde ese año, se presentaron turbulencias económicas que reflejaron las limitaciones en la estructura y alcances del TLCAN. En este contexto de desequilibrios entre las dinámicas económicas de México y Estados Unidos, se destaca la falta de atención, en el texto del acuerdo, a las grandes diferencias económicas entre México y los otros dos países firmantes.

En esta perspectiva, otros aspectos relevantes para ambos países también fueron dejados de lado, como es el caso de la migración y de la regula-

ción de las relaciones laborales en las que están involucrados. La falta de mecanismos regulatorios y de instituciones, dentro del TLCAN, que le dieran gobernabilidad y manejo político y administrativo al proceso de integración, sin duda lo ha frenado y ha limitado las posibilidades de expansión organizada en América del Norte.

El nuevo contexto de la política internacional, desde el 11 de septiembre de 2001, ha modificado las condiciones y términos bajo los cuales es posible organizar e impulsar el proceso de integración económica entre México y Estados Unidos. En primer término, es indispensable que los agentes privados y públicos de México, relacionados con el desarrollo de dicha integración, establezcan criterios claros sobre el manejo del tema de la seguridad, que es un objetivo primordial del gobierno de Estados Unidos. Deben establecerse mecanismos institucionales para que este aspecto pueda ser un factor de vinculación, como ha sucedido en el caso de la relación de Estados Unidos y Canadá, y no un freno a la integración. Estos obstáculos a la intensificación de los vínculos económicos llevan a pensar finalmente en la posibilidad, al parecer lejana, pero posibilidad al fin, del establecimiento de una unión aduanera, tal y como lo ha propuesto Robert Pastor (2001), en la que el comercio sea regido por tarifas uniformes entre los tres países, y de un verdadero acuerdo laboral que rija el fenómeno migratorio que, de facto, ya existe entre estas economías.

Por otra parte, las diferencias económicas entre México y Estados Unidos son un aspecto que debe ser abordado con seriedad, a fin de generar nuevas oportunidades y potenciar y dar continuidad al proceso de integración económica. Asimismo, la heterogeneidad y las tendencias hacia la divergencia en las tasas de crecimiento regional en México obligan a generar los recursos financieros necesarios para desarrollar la infraestructura que se requiere para el establecimiento de condiciones de competitividad económica.

La expansión de las actividades comerciales y de inversión se ha dado en un marco que no ha estado exento de puntos de conflicto. Estas controversias han sido resueltas, en gran medida, por los mecanismos institucionales creados para tal efecto dentro del TLCAN. Sin embargo, el contexto de la desigualdad económica entre México y Estados Unidos ha desembocado en la falta de definición ante algunas desavenencias relacionadas con el cumplimiento del acuerdo.

El sector transporte

Existen diversas controversias de carácter comercial o de inversión, pero un problema no resuelto que se destaca, a diez años de vigencia del TL-

CAN, ha sido la liberalización de los servicios de transporte. Las barreras a la liberalización del transporte de carga se pueden resumir de la siguiente manera:⁵ las provisiones del TLCAN señalan que Estados Unidos eliminará gradualmente las barreras legales para permitir la operación de los camiones de carga de México más allá de la frontera. No obstante, el 15 de diciembre de 1995 la organización International Brotherhood of Teamsters demandó una suspensión de esta disposición argumentando cuestiones de seguridad, con el fin de que los solicitantes cumplan con ciertas normas a ese respecto y en materia de medio ambiente.

En mayo de 2000, se constituyó un panel compuesto por cinco miembros de ambos países con el objeto de resolver este caso. El reporte final emitido en febrero de 2001 reconoció que Estados Unidos violaba la reglamentación del TLCAN; en particular, la obligación de otorgar un trato nacional a los servicios de carga transfronteriza. Sin embargo, también reconoció que tenía el derecho a imponer estrictas medidas de seguridad a los camiones mexicanos.

La solución de la controversia del transporte de carga entre ambos países tiene importantes implicaciones para las oportunidades de crecimiento económico y comercial. La información del Board of Transportation Statistics⁶ de Estados Unidos muestra que el valor de las exportaciones mexicanas transportadas en automotores aumentó considerablemente entre 1994 y 2002. Esto significa que 67.3% del total exportado por México a Estados Unidos es transportado en camión de carga. En cuanto a las importaciones de México por vía terrestre, éstas se incrementaron de 19 900 a 40 000 millones de dólares en el mismo periodo. Dado el impacto del factor distancia en la determinación de los costos de transporte, las posibilidades de inversión regional transfronteriza y el desarrollo del sector de servicios de transporte están relacionados con la reducción de barreras institucionales que faciliten el flujo del comercio por medio de camiones de carga.

Cabe destacar que en marzo de 2002 se publicaron las reglas que deberán cumplir los transportistas mexicanos que deseen operar en territorio estadounidense. Las unidades autorizadas se someterán a rígidas medidas de seguridad que incluirá la supervisión en México y Estados Unidos; ha-

⁵ Para una explicación más detallada, véase Department of Transportation, Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA): 49 CFR Part 365, Application of Certain México-Domiciled Motor Carriers To Operate beyond United States Municipalities and Commercial Zones on the United States-Mexico Border; Final Rule, *Federal Register*, vol. 67, núm. 53, 19 de marzo de 2002.

⁶ U.S. Department of Commerce, Census Bureau by the U.S. Department of Transportation Bureau of Transportation Statistics, Transborder Surface Freight Dataset, disponible en: <http://www.bts.gov/ntda/tbscd/prod.html>.

brá una supervisión intensa dentro de los 18 meses siguientes a la autorización; sólo se podrá cruzar la frontera cuando haya inspector de seguridad de turno; habrá que pasar las pruebas relativas a alcohol y drogas; se tendrá que cumplir con los requisitos en cuanto a horas de servicio; se deberá contar con sistemas de manejo de datos y seguridad adecuados, así como contratar un seguro con una compañía registrada en Estados Unidos.

No obstante lo anterior, el Departamento de Transporte no ha desarrollado un plan operacional conjuntamente con los estados fronterizos de ese país, a fin de que los camiones mexicanos cumplan con los estándares de seguridad (argumento para incumplir con lo estipulado en el TLCAN), y tampoco ha designado espacio suficiente en los 25 puertos fronterizos para que los camiones mexicanos puedan entrar en Estados Unidos (con excepción de la Mesa de Otay en California).

En el caso del estado de Texas, que recibe el mayor volumen del transporte de carga de México, las regulaciones estatales han sido muy estrictas. Sin embargo, dicho estado no ha establecido estaciones de inspección de estándares de seguridad (aparentemente influenciado por el Teamster Labor Union). Esta norma regulatoria, pues, se ha convertido en una barrera al comercio de carga y al libre flujo de camiones mexicanos. Adicionalmente, la política de inspección actual, derivada del 11 de septiembre de 2001, no parece ir en esa dirección. Por el contrario, las inspecciones continuas a las aduanas mexicanas traen consecuentes retrasos.

Amén de la disputa en el marco del TLCAN, entre los factores que han limitado el crecimiento del comercio de carga entre México y Estados Unidos se encuentra la falta de compatibilidad en la infraestructura pública, en particular en lo relacionado con las vías de comunicación y transporte.⁷

El acelerado crecimiento del comercio de bienes entre México y Estados Unidos, con un ineficiente sistema de transporte de carga por tren en México, ha desembocado en un mayor uso del servicio de autotransporte. Aunque en México se ha construido un buen sistema de carreteras que va de la frontera norte al centro del país, éstas se realizaron con capital privado, lo que ha implicado elevadas tarifas que encarecen el transporte de carga por esa vía. Por otro lado, el sistema de carreteras público se encuentra en un proceso de deterioro y no está suficientemente desarrollado para atender el creciente flujo de camiones de carga.

Además, existen incompatibilidades técnicas en cuanto a los diferentes contenidos de sulfuro en el diesel de México, lo cual es un factor que

⁷ Prentice, E. Barry y Mark Ojah (2003), "Transportation: Bottlenecks and Possibilities", en Ted Chambers y Peter Smith (eds.), *NAFTA in the New Millennium*.

limita la posibilidad de que camiones de Estados Unidos y Canadá se internen a mucha distancia de la frontera con México, ya que afecta la ignición, la efectividad de las maquinas y el mantenimiento.

A diez años de vigencia del TLCAN, la liberalización de los servicios de transporte sigue todavía pendiente. Lo anterior supone la existencia de un efecto "frontera", que podría estar afectando negativamente la dinámica comercial entre ambos países.

El sector de energía

Un aspecto que se relaciona con el proceso de integración económica México-Estados Unidos es el que tiene que ver con el sector de energía. El desarrollo económico de largo plazo de la región fronteriza está sustentado en la existencia de fuentes de energía accesibles. Entre éstas se destacan por su importancia el petróleo y las gasolinas, el gas natural y la electricidad. México no cuenta con una infraestructura adecuada para enfrentar la creciente demanda de gas natural y de otras formas de energía en el futuro. El total de reservas de gas natural disponible es de alrededor de 78 286 millones de pies cúbicos.⁸ Para el periodo 2001-2010 la inversión requerida es de más de 20 000 millones de dólares.

El gobierno federal mexicano ha buscado instrumentar una estrategia para expandir la producción de gas natural, y también está tratando de establecer las condiciones legales para permitir la inversión extranjera en el sector. Hasta ahora, el gobierno es el único agente que ha explorado y explotado el gas natural en México, aunque la inversión privada está permitida en su transporte, distribución y almacenamiento. Pero, debido a los limitados recursos financieros públicos, se requiere una mayor participación del sector privado. En específico, para la región de la frontera norte, la imposibilidad de desarrollar la producción y distribución de gas natural está también relacionada con la generación de electricidad, la actividad industrial y las actividades exportadoras.

La producción de electricidad en la frontera norte puede significar importantes oportunidades para los inversionistas en los sectores eléctrico y de gas natural. En particular, la consolidación de un sistema de producción de electricidad a lo largo de la frontera y la expansión de las empresas públicas y privadas en la producción de gas natural pueden tener un considerable impacto en el desarrollo económico de la región.

⁸ Al respecto, véase El Colegio de la Frontera Norte y Secretaría de Gobernación (2001).

DESARROLLO ECONÓMICO DE LA REGIÓN FRONTERIZA MÉXICO-ESTADOS UNIDOS

Los fenómenos económicos derivados de la integración fronteriza se han extendido a diferentes facetas, lo que ha implicado la necesidad de abordarlos desde distintos ángulos y perspectivas teóricas. A fin de comprender los determinantes de la integración regional fronteriza, es importante considerar que el eje central de la dinámica exportadora de México en la década de los noventa fue la expansión de las manufacturas y, en particular, de la IME. Diversos trabajos han analizado el impacto que el mercado estadounidense ha tenido en el crecimiento de este sector en la frontera norte (Gerber y Patrick, 2001; Mendoza, 2002a). De acuerdo con estos estudios, aunque se presentan factores locales para la ubicación de la IME en la frontera norte, se observa una correlación entre el crecimiento de la demanda, medido por la producción industrial o manufacturera y el PIB de Estados Unidos, y el crecimiento de la producción maquiladora de México.

Adicionalmente, el crecimiento acelerado de la IME durante los noventa tuvo importantes efectos en los mercados de trabajo de la región fronteriza del norte de México. Calderón y Mendoza (2000) elaboraron un modelo de demanda de empleo regional de la IME, en el que se destaca que el crecimiento del habido en la industria maquiladora ha sido el principal factor explicativo de la expansión del empleo manufacturero en el norte del México, además de la tendencia hacia la creciente calificación de la fuerza de trabajo en la IME.

De acuerdo con Hanson (1995), las relaciones comerciales han afectado la localización industrial no sólo en México sino también en Estados Unidos. El autor ha presentado evidencia del impacto que ha tenido el establecimiento de la industria maquiladora de exportación en las ciudades fronterizas. Así, del establecimiento y la expansión de la IME a lo largo de la frontera norte de México ha resultado un crecimiento de actividades manufactureras complementarias en las ciudades fronterizas de Estados Unidos.

La región fronteriza de México y Estados Unidos se ha caracterizado por un acelerado crecimiento relativo de la población, como resultado de la migración no sólo hacia Estados Unidos sino también a las mismas ciudades fronterizas mexicanas (Anderson, 2003). Este fenómeno ha impactado la integración económica transfronteriza en lo relativo a la demanda de bienes de consumo final, en particular de los residentes de México que realizan sus compras en las ciudades estadounidenses ubicadas en la frontera. Gerber y Patrick (2001) estimaron una función de demanda transfronteriza que mide el efecto de los ingresos reales de México y Estados

Unidos, así como el movimiento del tipo de cambio entre ambos países. Los resultados del estudio muestran una alta sensibilidad de los mercados binacionales con respecto al tipo de cambio, así como una alta respuesta y participación de la demanda de los consumidores mexicanos, en particular en las comunidades relativamente más pequeñas.

Relaciones económicas transfronterizas

Por la importancia derivada de la vecindad geográfica con la economía estadounidense, la frontera norte se considera una región fundamental para impulsar el desarrollo económico de México. La dinámica económica de la región requiere el establecimiento de mecanismos para promover la inversión, en un entorno económico y tecnológico propicio para la generación de negocios, y que se soporte en una política regional que sirva de instrumento generalizado para el desarrollo de la zona fronteriza.

La integración económica también se está acrecentando como consecuencia de las interacciones de las economías de ambos lados de la frontera. Lo anterior se refleja en el crecimiento de los cruces de personas. Los cruces fronterizos de personas y vehículos a lo largo de la frontera están relacionados con aspectos comerciales, laborales y financieros que requieren ser analizados.

Un aspecto importante en la interacción transfronteriza se relaciona con el comercio al menudeo experimentado en las ciudades limítrofes de Estados Unidos y México. En particular, en las áreas urbanas densamente pobladas, como Tijuana-San Diego y Ciudad Juárez-El Paso, se observa que una de las motivaciones principales para los cruces fronterizos de México hacia Estados Unidos es la compra al menudeo (Gerber y Patrick, 2001).

El TLCAN y sus acuerdos complementarios sobre aspectos laborales incluyen cláusulas relativas a los sectores económicos de Estados Unidos y a los niveles mínimos de seguridad en el trabajo, y los mercados laborales en la región de la frontera han experimentado importantes cambios desde la instrumentación del acuerdo. Por un lado, el TLCAN ha tenido un impacto indirecto, al incrementar la participación de trabajadores concentrados en los sectores exportadores (maquiladora). Adicionalmente, la dinámica de la industria maquiladora ha estimulado el flujo de trabajadores migrantes hacia las ciudades de la frontera norte de México. Como resultado, los mercados laborales de dicha frontera han experimentado un aumento en el empleo de trabajadores sin contrato y de trabajadores transfronterizos temporales (*commuters*). Se estima que alrededor de 50 000 trabajadores cruzan

diariamente de Tijuana a San Diego.⁹ Las oportunidades de empleo y de ingresos laborales, así como las diferencias en los costos de vida, han promovido el creciente número de trabajadores que cruzan la frontera.

Estrategias de desarrollo de la frontera norte de México

Durante la década de los ochenta, el comportamiento de los mercados fue concebido como el eje articulador de la estrategia de crecimiento económico basada en la expansión de las exportaciones y la apertura económica. El marco institucional para apoyar este proceso se estableció mediante el TLCAN.

La posibilidad de instrumentar una política económica regional y un entorno económico-institucional en la frontera norte del país se vincula con las ventajas locales de mano de obra, materias primas, cercanía a Estados Unidos y la oportunidad de promover la calificación de la mano de obra, la organización del sistema empresarial y el marco institucional fronterizo.

En esta perspectiva, es importante resaltar que las políticas de estabilización macroeconómica y de ajuste estructural de la década de los ochenta estimularon el crecimiento del comercio y la inversión, pero no atendieron problemas estructurales tales como:

- Pobreza.
- Falta de infraestructura física y social.
- Insuficiente desarrollo de fuerza de trabajo calificada y capital humano.

Para combatir estos problemas, la política de desarrollo regional fronteriza deberá aplicarse a los objetivos de incrementar la descentralización y redistribución de los recursos fiscales. Con la meta de definir las acciones requeridas para potenciar las ventajas particulares de la zona, se tendrán que establecer criterios generales que guíen los objetivos de dicha política económica regional.

Política económica regional para la frontera norte

El reto que implica adaptar el marco institucional a las necesidades locales y a las estrategias competitivas requiere del fortalecimiento de las activida-

⁹ Jeffrey Kaye, "Bicycle Border has Created a Southbound Bike Lane", *San Diego Union Tribune*, 1° de enero de 2002.

des económicas y de la capacidad de vincular a los actores económicos públicos y privados locales. Lo anterior, con el fin de regionalizar las políticas nacionales horizontales de carácter estructural y sectorial (industria, comercio, turismo y tecnología).

La política de desarrollo económico requiere que su ejecución se lleve a cabo en dos niveles:

Estrategias del gobierno federal

- i) Política industrial que integre las estrategias macroeconómicas y las metas sectoriales con las condiciones y requerimientos regionales.
- ii) Coordinación de las políticas regionales y las políticas de crecimiento en el ámbito sectorial.

Estrategias de las autoridades locales

- i) Establecer mecanismos que mejoren el ambiente para la inversión local.
- ii) Establecer una comisión interinstitucional de coordinación del gobierno federal.
- iii) En el ámbito regional (estatal o municipal), establecer consejos de gobierno que sean mecanismos de coordinación regional.

La forma que toma el sistema de políticas correspondiente oscila entre dos grandes vertientes:

- 1) Desarrollo sustentado en el fortalecimiento del sistema productivo existente.
- 2) Promoción orientada a la creación/atracción de nuevas actividades y agentes económicos.

De esta manera, la organización de los esfuerzos de los gobiernos federales y locales estaría enmarcada en la estrategia de descentralización de las políticas de fomento regional. Lo anterior, debido a las ventajas que este enfoque tiene en relación con la reducción de costos, el incremento de la efectividad de las políticas públicas y la posibilidad de tomar mejores decisiones, debido al conocimiento más completo de la problemática regional. En este contexto, las acciones para el desarrollo contarían con mecanismos de desconcentración y transferencia de capacidad de decisión con respecto al apoyo logístico y financiero para el establecimiento de programas fronterizos.

POLÍTICAS BINACIONALES PARA LA REGIÓN TRANSFRONTERIZA

La dinámica de la región fronteriza de México y Estados Unidos ha presionado para que los gobiernos locales y de los estados limítrofes desempeñen un papel más importante en la determinación de políticas de carácter bilateral que en otras regiones de México. Lo anterior se refleja en la colaboración, en materia de planeación urbana, entre las ciudades fronterizas de San Diego y Tijuana, Ciudad Juárez y El Paso y Laredo y Nuevo Laredo. Otro reflejo de lo anterior son las reuniones periódicas de gobernadores de los estados fronterizos de ambos países.

Aunque existen limitaciones constitucionales para que los estados fronterizos se involucren en relaciones económicas o políticas con Estados Unidos, la intensificación de los nexos tras el establecimiento del TLCAN, las tendencias hacia la descentralización y fortalecimiento de federalismo y las reformas políticas han incrementado la capacidad de los estados y los municipios para relacionarse con los gobiernos federal y de otros países. No obstante, se observa que las instituciones financieras federales han tenido un impacto limitado en el desarrollo de las actividades económicas y en el equipamiento de infraestructura de los estados fronterizos. Este problema se intensifica debido a la falta de un sistema fiscal que permita solucionar las diferencias en la captación y uso de los recursos fiscales para promover el desarrollo regional. Por lo anterior, los esfuerzos por establecer programas binacionales en el ámbito fronterizo han carecido de los recursos financieros necesarios para hacer frente a los problemas de infraestructura y servicios derivados del crecimiento económico y la integración comercial de la región.

Las posibilidades de coordinar esfuerzos a fin de establecer políticas destinadas a enfrentar los problemas que resultan de las tendencias hacia la integración económica de ambos países, por parte de las autoridades locales y federales, pasan necesariamente por el esfuerzo de las comunidades y gobiernos fronterizos por organizarse conjuntamente con las autoridades federales.

Integración económica, seguridad nacional y flujos fronterizos

Las tendencias hacia la creciente integración comercial y de inversión entre México y Estados Unidos, y aspectos tales como los relativos a la migración, los trabajadores temporales, los cruces fronterizos y el cuidado del medio ambiente, entre otros, caracterizan la frontera de los dos países como una de las más activas y problemáticas del mundo. Es por ello por lo

que las posiciones de política bilateral más importantes de Estados Unidos con respecto a México están relacionadas con temas que atañen a la frontera. En particular, desde la instrumentación del TLCAN, las políticas estadounidenses hacia México están enfocadas en la organización del cruce de mercancías y personas entre ambos países, así como en el control de la migración ilegal y de los estupefacientes.

Adicionalmente, el contexto internacional surgido a partir del 11 de septiembre de 2001 ha impuesto un nuevo condicionante a las relaciones bilaterales entre México y Estados Unidos: el tema de la seguridad nacional. Así, esta nueva etapa de las relaciones entre los dos países requiere también de nuevos mecanismos que, buscando atender los problemas de seguridad, puedan incorporar este objetivo de política internacional de Estados Unidos y promover la cooperación en el manejo de los cruces fronterizos.

Como observamos en la revisión de la situación actual de las tendencias hacia la integración económica en la frontera, a partir del establecimiento del TLCAN el comercio fronterizo ha tenido un rápido crecimiento; asimismo, este proceso de integración tiene una importante expresión en el cruce de personas, automóviles y camiones de carga. En este sentido, un primer tema que abarca el conjunto de las relaciones bilaterales se relaciona con la reorganización del control de los flujos. Esto tiene un efecto determinante en el curso de las relaciones económicas entre ambos países. Por ello es importante establecer una estrategia que, dentro del control de la migración indocumentada, permita reducir las barreras fronterizas al comercio y, en general, desarrollar vínculos económicos.

De acuerdo con Andreas (2005), los congestionamientos y retrasos derivados de los estrictos controles en los cruces fronterizos han tenido efectos negativos en el comercio intraindustrial entre plantas de insumos electrónicos, textiles y químicos. Considerando la importancia que revisten las actividades comerciales en la dinámica económica de México, resulta conveniente impulsar una estrategia binacional para el manejo de los flujos fronterizos. Cualquier esfuerzo de control fronterizo pasa por una cercana coordinación e intervención activa de los gobiernos de ambos países para evitar los flujos ilegales y facilitar las actividades económicas.

En este sentido, un primer paso tendiente a establecer dicha estrategia sería el de concretar los mecanismos propuestos en el Smart Border Accord, de 2002, los cuales subrayan la importancia del mejoramiento de la infraestructura de inspección fronteriza y el establecimiento de mecanismos de preinspección, con el fin de reducir los congestionamientos en la frontera y discriminar entre flujos de bajo y alto riesgo. Para llevar a cabo esta estrategia es necesario emplear nuevas tecnologías de inspección de

camiones de carga y rastreo de conductores, establecer medidas internas de seguridad e introducir el sello de carga transportada, así como expandir los mecanismos de investigación previa de viajeros fronterizos, como lo es la línea Sentri en Tijuana y Ciudad Juárez.¹⁰

Adicionalmente, uno de los aspectos de la agenda bilateral que requieren de mayor atención, en particular en el ámbito fronterizo, tiene que ver con las relaciones laborales que se desarrollan como resultado de la cercanía geográfica y su impacto en los flujos migratorios. La creación de un mecanismo para garantizar la seguridad y regular las relaciones laborales en la región permitiría organizar el mercado transfronterizo y mejorar las condiciones de los flujos migratorios. En todo caso, un buen inicio podría partir de la instrumentación del acuerdo del año 2002, a fin de que, en el contexto de la seguridad para la infraestructura, los flujos de personas y los flujos de mercancías, se logre coordinar los vínculos económicos entre ambos países.

Estrategias de articulación de políticas binacionales

Como se mencionó anteriormente, el rápido crecimiento de las ciudades fronterizas de México no ha estado acompañado de un incremento en los recursos fiscales. Por ello se aprecia una dificultad para financiar la infraestructura pública, de habitación, educación y salud. Los problemas del medio ambiente generados por la rápida industrialización deben ser igualmente atendidos, si se quiere establecer las condiciones para un desarrollo económico sostenible a largo plazo.

Dada la vecindad geográfica y las interrelaciones sociales de México y Estados Unidos, la coordinación de las estrategias de desarrollo económico regional tendría que ser operada en forma binacional. Un esfuerzo conjunto es requerido a fin de resolver los problemas económicos transfronterizos.¹¹

¹⁰ El programa Sentri (Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection) fue establecido por el US Customs and Border Protection, en la frontera entre Tijuana y San Ysidro (Otay Mesa en 1995 y San Ysidro en 2000). Los pasajeros de vehículos en este programa han sido investigados rigurosamente por las autoridades de Estados Unidos y considerados de bajo riesgo, por lo que pueden pasar rápidamente la frontera al ser revisados por la tecnología del sistema automatizado de identificación (AVI).

¹¹ Como ejemplo de lo anterior tenemos la organización San Diego Dialogue que involucra coordinación entre académicos, funcionarios y empresarios de ambos países en la búsqueda de soluciones a problemas fronterizos, y la junta de gobierno del condado de San Diego (SANDAG) que estableció un comité fronterizo, del cual el cónsul de México en San Diego es miembro consultivo de la junta directiva.

Al hacer un recuento de los fenómenos económicos que afectarán el desarrollo de la región, se destacan los aspectos sectoriales que involucran a ambos lados de la frontera, como son: el problema de transporte, tanto en lo relacionado con la infraestructura para conectar los sistemas viales de los dos países como en cuanto a la resolución de las restricciones a la circulación de transporte de carga de México; la posibilidad de aprovechar las tendencias hacia la integración energética, mediante la operación de plantas eléctricas en la frontera norte del país, libres de contaminación, y la coordinación para generar infraestructura para el transporte y distribución del agua proveniente de los ríos Colorado y Bravo, principalmente.

La estrategia para hacer frente a éstos y otros problemas como son los del medio ambiente, requiere de la articulación de los gobiernos federales y locales de los dos países. La intervención de los gobiernos de los estados fronterizos de Estados Unidos es de vital importancia para instrumentar políticas de integración regional tendientes a apoyar las actividades económicas que conciernen a ambos lados de la frontera. A continuación se presentan algunas líneas generales de acción, las cuales son de carácter normativo pero reflejan las necesidades concretas derivadas de la integración económica de la región, expuestas a lo largo del artículo:

1. Desarrollar infraestructura para apoyar la expansión de los flujos comerciales y de población regional y binacional. Adicionalmente, en el caso de la economía mexicana y con el apoyo de instituciones creadas en el marco del TLCAN (NADBANK, BECC y otras), se debe promover la infraestructura social y la protección al medio ambiente para compensar los efectos negativos de la expansión industrial.

2. Establecer un programa regional de asistencia a proyectos de desarrollo económico para las comunidades fronterizas, con la participación estatal y federal de los gobiernos de Estados Unidos y México.

3. Establecer formas de inspección que estimulen el flujo de bienes y servicios como mecanismo para expandir el comercio transfronterizo; particularmente, los servicios médicos, el entretenimiento, el turismo, los bienes raíces y el comercio al menudeo.

4. Desarrollar vínculos productivos transfronterizos para fomentar el establecimiento de firmas oferentes de insumos para la industria maquiladora. La estrategia puede ser financiada por instituciones como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Con esta perspectiva, los gobiernos locales y federales de ambos países podrían unir esfuerzos para apoyar a los proveedores locales con información y asistencia técnica.

5. Crear bases de datos económicos, sociales y demográficos. Esto es importante, pues así se puede proveer información acerca del proceso de integración, particularmente, con respecto al comercio y la inversión regional.

CONCLUSIONES

El establecimiento del TLCAN ha permitido impulsar las relaciones económicas entre México y Estados Unidos, en particular, en la región fronteriza de ambos países. El impacto del acuerdo se relaciona con el crecimiento del empleo en los sectores de comercio de bienes intermedios y finales, y con el crecimiento de la inversión en dicha región.

No obstante, la estructura institucional que rige las relaciones económicas y el manejo operativo del TLCAN debe mejorarse para ordenar el proceso de integración económica entre ambas economías. Se requiere elevar el grado de eficiencia e imparcialidad de las decisiones de los paneles sobre inversión y comercio, así como procurar su cabal acatamiento. Podrían discutirse también los temas no desarrollados de manera directa dentro del TLCAN y que ameritan ser abordados, particularmente, los relativos a la regulación de flujos migratorios y a los mercados laborales transfronterizos.

Las políticas binacionales para establecer una estrategia de desarrollo regional fronterizo exigen la coordinación de los gobiernos federales y locales de los dos países. La intervención de los gobiernos de los estados limítrofes de México y Estados Unidos es de vital importancia para instrumentar políticas de integración regional tendientes a apoyar las actividades económicas que involucren a ambos lados de la frontera, con una visión transfronteriza.

Es importante señalar que la posición actual del gobierno de Estados Unidos está caracterizada por el objetivo de buscar la organización del cruce de mercancías y personas entre ambos países y el control de la migración ilegal y de los estupefacientes, en un contexto que otorga prioridad al tema de la seguridad. Es por ello por lo que la coordinación entre ambos países, y por tanto de la región, pasa por la reorganización del control de los flujos fronterizos.

La estrategia de control fronterizo supone una estrecha coordinación y una activa intervención de los gobiernos de los dos países, que, a la vez que regule los flujos, facilite las actividades económicas transfronterizas. El creciente fenómeno de integración que se refleja en el comportamiento cíclico de las variables económicas de ambos países y, en el ámbito fronterizo, en una expansión del comercio de bienes manufacturados de consumo, sugieren la conveniencia de establecer políticas de coordinación binacional para el desarrollo futuro de la región.

En términos generales, los fenómenos económicos que están afectando el desarrollo de la región fronteriza se ubican en sectores interrelacionados como son los que corresponden al transporte de carga, la infraestructura

vial, la generación de energía, la distribución del agua y el control de los flujos migratorios. La coordinación de proyectos de infraestructura para la comunicación entre ambos lados de la frontera, en apoyo a proyectos comunitarios y a mecanismos del impulso al comercio, necesariamente deberán ser parte de cualquier política binacional fronteriza.

Así pues, la tendencia a la integración entre México y Estados Unidos requiere del establecimiento de una política que impulse el desarrollo económico de la frontera. A fin de establecer los mecanismos de operación de dicha estrategia, es importante articular el enfoque regional y los instrumentos que brinden incentivos a la inversión, y promover las ventajas locales. Y no estará de más insistir en que, aquí, la coordinación de los gobiernos locales de México y Estados Unidos es decisiva.

BIBLIOGRAFÍA

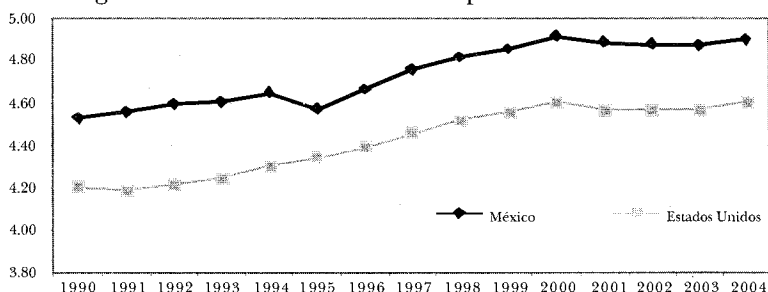
- Alegría, Tito (2002), "Demand and Supply of Mexican Cross-border Workers", en *Journal of Borderlands Studies*, vol. 17, núm. 1, 2002, pp. 37-55.
- Amuelo, Catalina y Kusum Mundra (2003), "Perfil de los trabajadores transfronterizos de México", *Comercio Exterior*, vol. 53, núm. 12, pp. 1140-1147.
- Anderson, Joan (2003), "U.S.-Mexico Border: A Half Century of Change", *Social Science Journal*, vol. 40, pp. 535-554.
- Andreas, Peter (2005), "U.S.-Mexico Border Control in a Changing Economic and Security Context", *The Woodrow Wilson International Center for Scholars, Policy Bulletin*, núm. 1.
- Armstrong, M., S. Cowan y J. Vickers (1994), *Regulatory Reform: Economic Analysis and British Experience*, Cambridge, MIT Press.
- Atkinson, G. (1998), "Regional Integration in the Emerging Global Economy: The Case of NAFTA", *Social Science Journal*, vol. 35, pp. 159-168.
- Brook, K. y J.T. Peach (1981), "Income, Employment and Population Growth in the US-Mexican Border Counties", *Texas Business Review*, vol. 55, pp. 136-140.
- Calderón, Cuauhtémoc y Eduardo Mendoza (2000), "Demanda regional de trabajo de la industria maquiladora de exportación en los estados de la frontera norte," *Frontera Norte*, núm. 24, julio-diciembre, El Colegio de la Frontera Norte.
- Clark, D.P., T.M. Fullerton y D. Burdorf (2001), "Intraindustry Trade between the United States and México, 1993-1998", *Estudios Económicos*, núm. 16, pp. 167-183.
- Comisión de Asuntos de la Frontera Norte (2002), "Programa de Desarrollo Regional Frontera Norte 2001-2006. Resumen ejecutivo", México, Presidencia de la República, febrero de 2002.
- Comisión Federal de Electricidad (1993), *Desarrollo del mercado eléctrico*.
- Comisión Reguladora de Energía (1996), *Directive on the Determination of Prices and Rates for Natural Gas Regulated Activities*, México.
- Diario Oficial de la Federación, Comisión Reguladora de Energía (1998), *Resolution*

- and Methodology to Determine Power Transmission Charges*, traducción de la "Resolución núm. RES/083/98 sobre la aprobación de la metodología para la determinación de los cargos por servicios de transmisión de energía, 15 de mayo. El Colegio de la Frontera Norte y Secretaría de Gobernación (2001), *Diagnóstico integral de la frontera norte. Una perspectiva regional, microrregional y temática*.
- Feinberg, Richard y Gretchen Schuck (2001), "San Diego, Baja California, and Globalization", disponible en: <http://www.pacificcouncil.org>.
- Fullerton, Thomas (2003), "Recent Trends in Border Economics", *Social Science Journal*, vol. 40, pp. 583-592.
- Fullerton, Thomas, R. Sprinkle y R. Tinajero (2003), "Flujos comerciales en el distrito aduanal de El Paso", *Comercio Exterior*, vol. 53, núm. 12, pp. 1106-1110.
- Gerber, James y Michael Patrick (2001), "Shopping on the Border: The Mexican Peso and US Border Communities", San Diego State University y Texas A and M International University.
- Graizbord, Boris y Crecencio Ruiz (1999), "Reestructuración regional sectorial en México, 1980-1993: una evaluación", *Comercio Exterior*, vol. 49, núm. 4, pp. 321-330.
- Hanson, Gordon H. (1997), "The Effects of Offshore Assembly on Industry Location: Evidence from U.S. Border Cities", en Robert C. Feenstra (ed.), *The Effects of US Trade Protection and Promotion Policies*, The University of Chicago Press y National Bureau of Economic Research, pp. 297-322.
- (1998), "North American Economic Integration and Industry Location", National Bureau of Economic Research, Working Paper 6587.
- (2002), "What Happened to Wages in Mexico since NAFTA?", *Journal of Political Economy*, núm. 100, pp. 1126-1152.
- Henderson, Vernon, Ari Kuncoro y Matthew Turner (1995), "Industrial Development in the Cities", *Journal of Political Economy*, vol. 103, núm. 5.
- Krugman, Paul y Raúl Livas (1992), "Trade Policy and the Third World Metropolis", National Bureau of Economic Research, Working Papers 4238.
- Livas, Raúl (1992), "Regional Implications of International Trade in México", mimeo, MIT.
- Mendoza Eduardo (2002a), "Agglomeration Economies and Urban Manufacturing Growth in the Northern Border Cities of México", *Economía Mexicana*, vol. XI, núm. 1, pp. 163-190.
- (2002b), "Educación, experiencia y especialización manufacturera en la frontera norte de México", *Comercio Exterior*, vol. 52, núm. 4, pp. 300-308.
- Mendoza, Eduardo y Gerardo Martínez (1999), "Un modelo de externalidades para el crecimiento económico regional", *Estudios Económicos*, vol. 14, núm. 2, El Colegio de México.
- Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2003), *La inversión extranjera*, LC/MEX/L.599.
- Ortiz Mena, Antonio (2003), "Dispute Settlement under NAFTA", en Ted Chambers y Peter Smith (eds.), *NAFTA in the New Millennium*, University of Alberta Press y Center for U.S.-Mexican Studies, pp. 425-446.
- Pastor, Robert (2001), *Toward a North American Community*, Washington, DC, Institute for International Economics.

- Peach, J. T. (1997), "Income Distribution along the US-Mexico Border", *Journal of Borderlands Studies*, pp. 1-16.
- Prentice, E. Barry y Mark Ojah (2003), "Transportation: Bottlenecks and Possibilities", en Ted Chambers y Peter Smith (eds.), *NAFTA in the New Millennium*, op. cit.
- Richardson, Harry (1978), *Economía regional y urbana*, Madrid, Alianza Editorial.
- Robertson, Raymond (2000), "Wage Shocks and North American Labor-Market Integration", *The American Economic Review*, vol. 90, núm. 4.
- Shatz, Howard y Luis Felipe López-Calva (2004), *The Emerging Integration of the California-Mexico Economies*, Public Policy Institute of California.
- Spolaore, Enrico y R. Wacziarg (2002), "Borders and Growth", National Bureau of Economic Research, Working Paper 9223.
- U.S.-Mexico Border Partnership Agreement (2002), US Department of State, <http://www.state.gov/p/wha/rls/fs/8908.htm>

ANEXO ESTADÍSTICO

GRÁFICA 1
Logaritmo natural del índice de la producción industrial



CUADRO 1
Comercio México-Estados Unidos
(millones de dólares)

	Importaciones	Exportaciones	Balance
1994	50 843.50	49 493.70	1 349.80
1995	46 292.10	62 100.40	-15 808.30
1996	56 791.60	74 297.20	-17 505.60
1997	71 388.50	85 937.60	-14 549.10
1998	78 772.60	94 629.00	-15 856.40
1999	86 908.90	109 720.50	-22 811.60
2000	111 349.00	135 926.30	-24 577.30
2001	101 296.50	131 337.90	-30 041.40
2002	97 470.10	134 616.00	-37 145.90
Jul-03	54 508.30	78 758.50	-24 250.20

Fuente: U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division, Data Dissemination Branch, Washington, DC, 20233.

CUADRO 2
Porcentajes de participación de las exportaciones en el PIB por estado

	1997	1998	1999	2000
Aguascalientes	0.12	0.13	0.16	0.16
Baja California	2.85	3.80	3.43	3.59
Baja California Sur	0.02	0.02	0.02	0.02
Campeche	0.01	0.01	0.01	0.01
Chiapas	0.08	0.06	0.05	0.04
Chihuahua	3.39	3.93	4.47	4.99
Coahuila	1.06	1.27	1.26	1.27
Colima	0.00	0.01	0.01	0.00
Distrito Federal	9.21	8.91	8.78	11.72
Durango	0.20	0.25	0.21	0.19
Guanajuato	0.33	0.40	0.38	0.45
Guerrero	0.02	0.02	0.02	0.02
Hidalgo	0.08	0.09	0.07	0.11
Jalisco	0.59	0.42	0.43	0.48
México	0.75	0.89	1.15	0.94
Michoacán	0.28	0.31	0.25	0.35
Morelos	0.09	0.12	0.11	0.14
Nayarit	0.01	0.01	0.01	0.01
Nuevo León	1.62	1.92	1.88	1.80
Oaxaca	0.01	0.01	0.01	0.01
Puebla	1.07	1.57	2.15	2.03
Querétaro	0.41	0.45%	0.36	0.36
Quintana Roo	0.01	0.02%	0.01	0.01
San Luis Potosí	0.15	0.19%	0.24	0.26
Sinaloa	0.18	0.21%	0.18	0.19
Sonora	1.13	1.33%	1.34	1.37
Tabasco	0.00	0.01%	0.00	0.00
Tamaulipas	2.17	2.51%	2.79	2.47
Tlaxcala	0.07	0.08%	0.07	0.06
Veracruz	0.33	0.28%	0.22	0.26
Yucatán	0.11	0.11%	0.13	0.15
Zacatecas	0.03	0.03%	0.03	0.03

Fuente: elaboración propia con datos del World Trade Atlas y el Banco de Información Económica de INEGI.

CUADRO 3
Comercio exterior de California y Texas, 2000
(millones de dólares)

	California Exportaciones	%	Texas Exportaciones	%
Total	129 939		68 746	
Canadá	15 162	11.70	10 461	15.20
México	14 404	11.10	24 623	35.80
Japón	17 976	13.80	2 938	04.30

Fuente: US International Trade Administration.

CUADRO 4
Porcentajes de participación de los estados de la frontera en el total
de la inversión extranjera directa

<i>Periodo</i>	<i>Baja</i>		<i>Nuevo</i>			<i>Distrito</i>		<i>Frontera</i>
	<i>California</i>	<i>Coahuila</i>	<i>Chihuahua</i>	<i>León</i>	<i>Sonora</i>	<i>Tamaulipas</i>	<i>Federal</i>	<i>Norte</i>
1994	2.13	0.96	2.89	8.79	1.00	3.40	71.46	19.18
1995	6.45	1.44	6.34	8.44	1.86	4.72	53.72	29.24
1996	5.47	1.89	6.84	4.29	1.37	4.28	61.11	24.14
1997	5.56	0.94	4.14	19.32	1.31	2.33	55.33	33.60
1998	8.73	1.62	7.45	7.57	2.04	4.16	48.31	31.57
1999	8.84	1.62	4.57	10.41	1.54	3.50	45.10	30.47
2000	5.79	1.75	6.40	13.13	2.41	2.91	48.59	32.40
2001	3.03	0.64	2.65	6.97	0.64	1.25	73.43	15.18
2002	6.04	1.25	3.97	8.83	1.11	2.11	62.19	23.32
2003	5.84	0.97	6.23	8.86	1.09	2.67	60.16	25.67

Fuente: elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía, Dirección General de Inversión Extranjera.

CUADRO 5
Inversión de Estados Unidos en México
(miles de millones de dólares)

	<i>1999</i>	<i>2003/a</i>	<i>Cifras</i>	<i>%</i>
			<i>acumuladas</i> <i>1999-2003</i>	
Industria manufacturera	4 681.1	731.7	18 133.1	38
Comercio	808.6	411.4	4 758.8	10
Transporte y comunicaciones	146.0	226.8	3 084.8	6.5
Servicios financieros	603.0	86.3	18 915.2	39.7
Otros servicios	584.9	43.5	2 389.6	5

Fuente: elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía.
a/ a marzo de 2003.

CUADRO 6
Inversión de Estados Unidos en el sector manufacturero de México
(miles de millones de dólares)

	<i>1999</i>	<i>2003/a</i>	<i>Cifras</i>	<i>%</i>
			<i>acumuladas</i> <i>1999-2003</i>	
Automotriz	719.5	34.6	2 790.2	5.9
Equipo eléctrico y electrónico	1 038.2	117.5	3 829.5	8.0
Productos químicos	262.3	183.4	1 469.9	3.1
Electricidad y agua	-2.7	0.0	-5.0	0.0

Fuente: Secretaría de Economía.
a/ a marzo de 2003.

CUADRO 7
Evolución del empleo de la industria maquiladora de exportación en las principales ciudades de la frontera norte (empleados)

	<i>Matamoros, Tamaulipas</i>	<i>Reynosa, Tamaulipas</i>	<i>Nogales, Sonora</i>	<i>Nuevo Laredo, Tamaulipas</i>	<i>Tijuana, Baja California</i>	<i>Mexicali, Baja California</i>	<i>Juárez, Chihuahua</i>
1990	37172	22363	17694	15246	56489	20847	120854
1994	43379	39375	19560	18361	84627	23287	146990
TCPA 1990-1994	3.86%	14.14%	2.51%	4.65%	10.11%	2.77%	4.89%
2000/12	66154	64877	40320	22050	189690	65044	255531
TCPA 1994-2000	7.03%	8.32%	12.06%	3.05%	13.45%	17.12%	9.22%
2001	54697	65468	32204	19061	150067	48995	205963
2002	54867	69593	23425	18381	138748	51945	190871
TCPA 2000-2002	-9.35%	3.51%	-27.15%	-9.10%	-15.64%	-11.24%	-14.59%
2003	52201	72492	26746	18312	141938	49373	196933
2004	52507	77828	28783	19765	150815	50487	204922
TCPA 2002-2004	-2.20%	5.59%	10.30%	3.63%	4.17%	-1.42%	3.55%

Fuente: INEGI, Estadística de la industria maquiladora de exportación.

TCPA: Tasa de crecimiento promedio anual.

CUADRO 8
Porcentajes de participación sectorial en el PIB de los estados de la frontera norte, 2000 (miles de pesos a precios de 1993)

	<i>Total Nacional</i>	<i>Baja California</i>	<i>Coahuila</i>	<i>Chihuahua</i>	<i>Nuevo León</i>	<i>Sonora</i>	<i>Tamaulipas</i>
Total	1473692340	48067128	47238978	64158179	101659625	41747044	43698109
Agropecuario, silvicultura y pesca	5.8	3.0	3.8	6.4	1.4	11.0	4.9
Minería	1.3	0.2	3.2	0.6	0.4	1.9	1.3
Manufacturas	20.7	21.4	36.1	19.8	27.8	17.2	22.7
Construcción	4.0	3.0	1.9	3.8	2.9	3.4	4.2
Electricidad, gas y agua	1.7	3.0	2.9	1.0	1.3	2.7	2.4
Comercio, restaurantes y hoteles	21.6	25.3	18.9	32.2	20.9	23.7	20.2
Transporte, almacenaje y comunicaciones	11.7	12.0	10.7	11.5	12.6	8.6	16.1
Servicios financieros, seguros, actividades inmobiliarias y de alquiler	16.3	17.2	10.7	11.8	15.0	13.3	13.0
Servicios comunales, sociales y personales	19.9	16.7	13.3	14.2	20.4	18.0	16.3

Fuente: INEGI, Banco de Información Económica.

CUADRO 9
Producto interno bruto de los estados fronterizos
(en pesos de 1993)

<i>Entidad</i>	<i>1994</i>	<i>2001</i>	<i>TCPA (%)</i>	<i>% de los estados en el nacional 1994</i>	<i>% de los estados en el nacional 2001</i>
Total nacional	1 206 135 039	1 473 692 340	2.90%		
Baja California	34 661 341	48 067 128	4.70%	2.90%	3.30%
Coahuila	34 900 322	47 238 978	4.30%	2.90%	3.20%
Chihuahua	47 869 331	64 158 179	4.20%	4.00%	4.40%
Nuevo León	78 156 160	101 659 625	3.80%	6.50%	6.90%
Sonora	32 424 060	41 747 044	3.60%	2.70%	2.80%
Tamaulipas	34 648 523	43 698 109	3.30%	2.90%	3.00%

Fuente: INEGI, Banco de Información Económica.

TCPA: Tasa de crecimiento promedio anual.

CUADRO 10
Ingreso per cápita de los condados fronterizos
(a precios constantes de 1990)

	<i>Imperial</i>	<i>San Diego</i>	<i>Santa Cruz</i>	<i>Zapata</i>	<i>Hidalgo</i>	<i>Cameron</i>	<i>Maverick</i>
1990	16 018	20 852	12 000	8 032	12 893	9 853	7 023
1991	15 496	21 168	12 170	8 531	13 952	10 324	7 259
1992	15 369	21 831	12 568	9 005	15 031	11 120	7 826
1993	16 283	22 157	12 923	9 071	16 091	11 596	8 093
1994	16 051	22 687	13 470	9 868	16 774	11 984	8 962
1995	16 313	23 533	13 597	9 939	16 883	12 143	8 960
1996	15 986	24 846	14 399	10 428	16 502	12 524	9 219
1997	16 820	26 196	15 170	10 932	17 014	13 125	9 818
1998	18 090	28 490	16 107	11 531	17 320	13 767	10 526
1999	18 571	30 236	16 520	11 347	15 959	14 072	10 930
2000	17 753	32 797	16 871	12 209	15 857	14 915	11 512
TCPA 1990-1994	0.05%	2.11%	2.89%	5.15%	6.58%	4.89%	6.10%
TCPA 1990-2000	1.68%	6.14%	3.75%	3.55%	-0.94%	3.65%	4.17%
TCPA 1994-2000	1.03%	4.53%	3.41%	4.19%	2.07%	4.15%	4.94%

Fuente: Regional Economic Information System, Bureau of Economic Analysis.

TCPA: Tasa de crecimiento promedio anual.

CUADRO 11
Entrada de peatones de México a Estados Unidos

<i>Puerto de entrada</i>	<i>1994</i>	<i>2002</i>	<i>TCPA (%)</i>
<i>Arizona</i>	7 779 089	9 682 233	1.82
Douglas	554 333	648 989	1.31
Lukeville	68 228	78 336	1.15
Naco	66 088	72 628	0.79
Nogales	4 948 152	5 911 866	1.48
Sasabe	4 405	2 136	-6.03
San Luis	2 137 883	2 968 278	2.73
<i>California</i>	8 244 261	18 628 200	6.79
Andrade	1 076 367	1 703 862	3.83
Calexico	6 469 371	6 894 820	0.53
Calexico East	ND	2 398	
Otay Mesa	361 159	1 684 117	12.83
San Ysidro	ND	7 903 483	
Tecate	337 364	439 520	2.20
<i>New Mexico</i>	102 216	264 165	7.91
Columbus	102 216	250 968	7.49
Santa Teresa	ND	13 197	
<i>Texas</i>	18 822 178	21 703 683	1.19
Brownsville	3 769 738	3 204 848	-1.35
Del Rio	226 397	167 153	-2.53
Eagle Pass	398 354	691 904	4.60
El Paso	5 672 036	9 301 395	4.12
Fabens	38 703	33 723	-1.15
Hidalgo	3 057 580	1 958 914	-3.71
Laredo	4 257 086	4 648 046	0.73
Presidio	16 300	34 065	6.14
Progreso	866 836	1 288 506	3.30
Rio Grande City	30 126	129 752	12.17
Roma	489 022	245 377	-5.75
<i>EUA-Mexico</i>	34 947 744	50 278 281	3.03

Fuente: U.S. DOT, BTS based on data from U.S. Customs Service, Mission Support Services, Office of Field Operations, Operations Management Database.

TCPA: Tasa de crecimiento promedio anual.

ND: no disponible.

CUADRO 12
Cruce de camiones de carga en la frontera México-Estados Unidos

<i>Puerto de entrada</i>	<i>1994</i>	<i>1998</i>	<i>2002</i>	<i>TCPA (%)</i>
<i>Arizona</i>	282 482	349 194	311 907	1.2
Douglas	37 140	35 656	24 362	-5.3
Lukeville	2 498	3 769	1 552	-5.9
Naco	5 240	8 197	4 078	-3.1
Nogales	191 902	258 828	242 237	2.9
Sasabe	1 230	2 131	2 007	6.1
San Luis	44 472	40 613	37 671	-2.1
<i>California</i>	657 457	865 569	1 067 411	6.1
Andrade	3 678	2 160	2 075	-7.2
Calexico	178 428	2	ND	ND
Calexico East	ND	206 218	276 390	ND
Otay Mesa/San Ysidro	439 654	606 384	731 291	6.4
Tecate	35 697	50 805	57 655	6.0
<i>New Mexico</i>	1 229	30 974	32 603	41.0
Columbus	1 229	3 886	4 652	16.6
Santa Teresa	ND	27 088	27 951	ND
<i>Texas</i>	1 821 952	2 700 806	3 014 672	6.3
Brownsville	267 316	276 779	248 869	-0.9
Del Rio	33 462	53 623	72 039	9.6
Eagle Pass	57 012	90 822	89 856	5.7
El Paso	573 933	605 980	705 199	2.6
Fabens	525	165	ND	ND
Hidalgo	164 900	266 547	390 282	10.8
Laredo	667 907	1 352 198	1 441 653	9.6
Presidio	4 744	7 417	6 605	4.1
Progreso	23 423	15 503	23 886	0.2
Rio Grande City	16 720	17 872	26 3305.7	
Roma	12 010	13 900	9 953	-2.3
<i>EUA-Mexico</i>	2 763 120	3 946 543	4 426 593	5.9

TCPA: Tasa de crecimiento promedio anual.

ND: No disponible.

Los datos incluyen los cruces fronterizos tanto de los camiones cargados como descargados.

Fuente: Bureau of Transportation Statistics, Customs Service, Mission Support Services, Office of Field Operations, Operations Management Database.