

Frontera norte de México: agenda de desarrollo e integración económica. Reflexiones sobre el Noreste de México-Texas¹

Ismael Aguilar Barajas

Introducción

La región de la frontera norte, conformada por los seis estados fronterizos, se ha venido designando como crucial para México, aunque sin una estrategia integrada de desarrollo económico. De hecho, la administración federal 2000-2006 estableció por primera vez una entidad para abordar la agenda de la región

¹ Este ensayo se enmarca en el trabajo desarrollado por la cátedra de investigación Economía de la Frontera Norte de México, auspiciada por el Tecnológico de Monterrey, cuyo apoyo se reconoce. La idea central de la agenda de desarrollo para la frontera norte procede de un trabajo previo del autor, publicado conjuntamente con Alejandro Jaime Flores Becerril, en *Comercio Exterior*, vol. 54, núm. 8, pp. 666-672. También se basa en el reporte “Integración Económica Noreste de México-Texas”, realizado para la Corporación de Proyectos Estratégicos del Gobierno del Estado de Nuevo León, a quien se agradece el financiamiento y el permiso para reproducir las ideas centrales. El Programa para el Desarrollo Regional del Noreste y su Vinculación con Texas, aportó supervisión técnica que enriqueció el estudio referido. Benjamín Hidalgo López y A. Jaime Flores Becerril colaboraron con trabajo estadístico y de ilustración, respectivamente. Los dos dic-taminadores anónimos proporcionaron observaciones muy valiosas para mejorar el ensayo, lo cual se agradece sobremedida. Por supuesto, los errores y omisiones que involuntariamente hayan quedado, son responsabilidad exclusiva del autor.

Norte de México: la Comisión para Asuntos de la Frontera Norte.² Esta comisión desapareció, al igual que otras creadas al principio de la administración, pero no la urgencia de contar con una agenda económica de largo plazo para la región fronteriza. Al desaparecer esta comisión, también quedó en la orfandad el Programa de Desarrollo Regional Frontera Norte 2001-2006.³

A pesar de los esfuerzos para atender integralmente los problemas de la región, los resultados han sido limitados; la falta de visión, voluntad política, recursos y perseverancia han dominado la escena.⁴ En este marco se ubican las iniciativas de los gobiernos estatales y municipales fronterizos en tratar de coordinar sus proyectos con miras a una mayor integración inter e intrarregional, que reditúe a los participantes mayores beneficios que los previsibles con acciones separadas.

Por otra parte, la discusión sobre la agenda económica de la frontera norte encaja perfectamente en la nueva arena internacional, en la que la cuestión fronteriza se ha venido revalorando. Por variadas razones la frontera México-Estados Unidos constituye un caso especial en el escenario internacional.⁵ Otros países están atentos a lo que hacen las dos naciones en el ma-

² Véase Decreto presidencial, 8 de febrero de 2001.

³ Se consultó este programa por su valor intrínseco y para contextualizar los datos que se indican más abajo. Comisión para Asuntos de la Frontera Norte, *Programa Región Frontera Norte 2001-2006*, México, 2001.

⁴ R. Rodríguez Barocio, "El desarrollo económico de la frontera México-Estados Unidos", en R. Fernández de Castro y E. Ruiz Sandoval (coords.), *La agenda internacional de México 2006-2012*, México, Ariel, 2006, p. 117.

⁵ Se tiene una amplia literatura que aborda estas cuestiones fronterizas internacionales, en general, y lo referente a la frontera México-Estados Unidos, en particular. La siguiente relación sólo ilustra una temática muy compleja. Ceglowski, Yarbrough y Yarbrough argumentan la continuada vigencia del papel económico de las fronteras políticas, basando su argumentación en la frontera Canadá-Estados Unidos. Véase J. Ceglowski, "Has Globalization Created a Borderless World?", en *Business Review*, Philadelphia, Federal Reserve Bank of Phi-

nejo de una frontera de más de tres mil kilómetros, y que abarca una amplia agenda de asuntos, del desarrollo económico local a la migración y al comercio, pasando por la inversión, los transportes, el medio ambiente y la energía. Salud, educación y vivienda también forman parte de esta agenda fronteriza, al igual que la cuestión agrícola y las telecomunicaciones.

Indicadores recientes muestran una marcada importancia de la región frontera norte, en relación con México:⁶ 18% de la población en 40% del territorio nacional, 25% del producto interno bruto (PIB), 29% de la inversión extranjera directa (IED)

ladelphia, marzo-abril de 1998, pp. 17-27; B.V. Yarbrough y R.M. Yarbrough, *The World Economy. Trade and Finance*, Fort Worth y Orlando, The Dryden Press, 1997. Para un análisis de las distintas facetas de la globalización y fronteras internacionales, véase M. Naím, "The Five Wars of Globalization", en *Foreign Policy*, enero-febrero de 2003, pp. 28-37. Más específicamente, la movilidad de capital y de personas en mercados globales se encuentra en J. Seabrook, "A Global Market for All", en *New Statesman*, 26 de junio de 1998, pp. 25-26. Martin presenta aspectos institucionales de desarrollo y de distribución del ingreso en la frontera México-Estados Unidos, en P. Martin, "Mexican-U.S. Migration Policies and Economic Impacts", en *Challenge*, marzo-abril de 1995, pp. 56-62. Herzog aboga por el manejo compartido del medio ambiente en la frontera México-Estados Unidos, en L. A. Herzog, "The Shared Borderlands", en L. A. Herzog (ed.), *Shared Space. Rethinking the U.S.-Mexico Border Environment*, La Joya, California, Center for U.S.-Mexico Studies, 2000, pp. 3-15. Cuestionamientos a las medidas de control fronterizo, así como el énfasis en la importancia de la cooperación binacional se encuentran en S. E. Flynn, "Beyond Border Control", en *Foreign Affairs*, vol. 79, núm. 6, 2000, pp. 57-68; P. Orrenius, "Illegal Immigration Along the U.S.-Mexico Border: An Overview", en *Economic and Financial Review*, Dallas, Federal Reserve Bank of Dallas, primer trimestre de 2001, pp. 2-11; J. Bhagwati, "Más allá del control fronterizo", en *Foreign Affairs en Español*, vol. 3, núm. 2, 2003, pp. 163-170. Una reflexión crítica sobre la inmigración a Estados Unidos en el siglo XXI se encuentra en R. Daniels y O. L. Graham, *Debating American Immigration 1882-Present*, Lanham y Oxford, Rowman & Littlefield, 2001.

⁶ Datos recientes tomados de fuentes oficiales. Los datos de población y de inversión extranjera directa corresponden a 2005. Los otros datos son de 2004. Véase OECD, *Mexico. Territorial Outlook*, París, Organization for Economic Cooperation and Development (OECD, por sus siglas en inglés; OCDE, por sus siglas en español), 2002, reporte sobre la cuestión territorial en México que aborda diferentes asuntos sobre la relevancia de la región norte de México.

registrada en los últimos siete años y el 32% durante 2005, 26% de los trabajadores registrados en el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), y 83% del empleo maquilador.

La región frontera norte muestra un dinamismo económico y poblacional superior al promedio nacional. En términos absolutos, durante el periodo 1993-2004 el PIB de la región creció 57%, mientras que el resto del país lo hizo en 30%. También en términos absolutos, durante el periodo 1995-2005 el empleo maquilador en la frontera aumentó 36%, 10 puntos por encima del resto de México. El crecimiento poblacional fue asimismo superior al del país en su conjunto.⁷

En general, la frontera norte presenta niveles de bienestar superiores al resto del país. Particularmente, los contrastes con el sur evidencian bien este patrón de desarrollo diferenciado Norte-Sur, el cual parece haberse polarizado con la apertura comercial.

El acelerado crecimiento comercial entre México y Estados Unidos está imponiendo grandes presiones sobre la infraestructura fronteriza. Esto ocurre tanto a nivel regional (e interregional) como metropolitano, al ser las metrópolis puntos de enlace en los flujos de mercancías. Lo anterior exige una logística de primera clase. Esto es particularmente válido para el Noreste de México y Texas, dado que el grueso de la relación comercial entre los dos países gravita en torno a esta región binacional.

Las más recientes preocupaciones por la seguridad y el terrorismo han acentuado la atención sobre los tradicionales giros negros (narcotráfico, lavado de dinero, contrabando, tráfico de personas), y ha revalorado la importancia neurálgica

⁷ Para el periodo 2000-2005, la tasa para México se estima en 1.1% mientras que para Baja California es de 2.7%, de casi 2% para Tamaulipas y de 1.7% para Nuevo León.

de hacer eficientes los cruces fronterizos documentados de personas y de mercancías. Las implicaciones económicas de estos asuntos, si bien no son fácilmente cuantificables, sí son evidentes. Este tema es de absoluta importancia para la economía y el desarrollo de la región fronteriza binacional y para México.⁸ El papel crucial de la logística se ubica en este marco.

La discusión anterior conlleva la imperiosa necesidad de avanzar más en el entendimiento de los retos y las oportunidades que enfrenta la región Norte de México, incluyendo, por supuesto, la vecindad con Estados Unidos. Considerando el carácter geoestratégico de esta región del país, *la construcción y abordaje de su agenda de desarrollo* sigue siendo una asignatura pendiente, que mantiene importantes implicaciones en materia de investigación, así como del papel que deben jugar las instituciones académicas.

A continuación se presentan algunas reflexiones sobre la vertiente económica de esta agenda. Se subraya lo concerniente a la integración económica con Estados Unidos, detallada para el Noreste de México-Texas ante su peso gravitacional en la relación comercial de los dos países. Es por ello que se señala la importancia de la logística y de la infraestructura, en el marco del nuevo paradigma de la seguridad binacional.

Agenda económica de la frontera norte de México y sus vínculos con Estados Unidos

La agenda del desarrollo económico de la frontera norte de México es variada y compleja. Cada uno de los temas que la conforman tiene una agenda propia. La interrelación de cada

⁸ Por razones obvias se ha venido enfatizando este asunto. Véase R. Rodríguez Barocio, *op. cit.*, pp. 111 y 118, y L. Herrera-Lasso, "México y la administración de

uno de ellos con los otros elementos magnifica la escala de complejidad y hace más apremiante un entendimiento, siquiera básico, de los principales asuntos a abordar.

La dinámica poblacional fronteriza está muy marcada en los municipios y en las ciudades. Esto se observa en los datos más recientes del periodo 2000-2005. Mientras que el país en su conjunto creció a una tasa promedio anual de 1.1%, Reynosa lo hizo a una tasa 5.2%. Las cifras para Nogales, Tijuana y Nuevo Laredo, son, respectivamente, 4.4%, 3.2% y 2.9%. En conjunto, durante este periodo los municipios fronterizos crecieron a una tasa promedio anual de 2.7%, mucho más que el doble del promedio nacional.⁹

No sorprende que esta región haya aumentado su participación en la economía nacional. En el caso del PIB total, en el 2004, la frontera norte contribuía con casi una cuarta parte, como ya se expresó arriba (contra 21.5% en 1993). La contribución de la frontera a México es todavía mayor en el caso del PIB manufacturero (alrededor del 30%). De hecho, es ilustrativo que mientras a nivel nacional se ha reducido la participación de la manufactura al PIB total, esto no ha ocurrido en la frontera.¹⁰ La participación de la IED dirigida a la frontera en el total nacional también se ha recuperado, especialmente en los estados de Chihuahua, Nuevo León y Baja California. Lo mismo ha ocurrido con el empleo maquilador. En 2004 se estimaba la existencia

sus fronteras: una mirada al futuro”, en R. Fernández de Castro y E. Ruiz Sandoval (coords.), *La agenda internacional de México 2006-2012*, México, Ariel, 2006, pp. 123 y 125.

⁹ El Colegio de la Frontera Norte (Cofef), *Frontera norte. La urgencia de un desarrollo integral*, Tijuana, Cofef, 2006.

¹⁰ En el periodo 1970-2004 la industria manufacturera disminuyó su contribución al PIB total (de 24% a 18%). En la frontera norte esta participación relativa se aumentó, con la especial aportación del subsector 38 (maquinaria y equipo), reflejando el creciente peso de la industria automotriz.

de 924 000 empleos en la región, concentrados principalmente en Chihuahua, Baja California y Tamaulipas.

El marco anterior contiene oportunidades pero también limitaciones para la vida fronteriza, primordialmente en las ciudades. Una de ellas se refiere a la insuficiencia de servicios públicos e infraestructura, la cual se ve agravada por crecientes flujos migratorios a la región. Un reporte del Banco Mundial de principios de la presente década, enfatizaba precisamente la importancia nacional de las ciudades del norte, a la vez que subrayaba los retos financieros que seguramente enfrentaría el gobierno para manejar este rápido crecimiento económico-poblacional, así como los problemas ambientales y sociales que pudieran inhibir un mayor crecimiento económico de la región.¹¹ El asunto del agua es visto como crucial para el futuro desarrollo de la región Norte de México.

Entre las asignaturas pendientes que México tiene para la región frontera norte está la construcción de su prospectiva económica, la cual incluye, por supuesto, la vertiente binacional.¹² Como lo ha venido refiriendo reiteradamente la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) en sus

¹¹ World Bank, *Mexico. Urban Development. A Contribution to a National Urban Strategy*, Washington, Banco Mundial, Reporte núm. 22525-ME, 2002, resumen ejecutivo.

¹² Véanse, sólo como referencia, los siguientes trabajos: R. Villarreal, *México 2010. De la industrialización tardía a la reestructuración industrial*, México, Diana, 1988; M. Mazzar, *Mexico 2005. The Challenges of the New Millenium*, Washington, CSIS, 1999; J. A. Millán y A. A. Concheiro, *México 2030. Nuevo siglo, nuevo país*, México, Fondo de Cultura Económica, 2000. Véase, también, literatura sobre prospectos económicos globales en OECD, *The World in 2020*, París, Organization for Economic Cooperation and Development (en español OCDE), 1997; World Bank, *Global Economic Prospects and the Developing Countries. Making Trade Work for the World's Poor*, Washington, World Bank, 2002; J. Micklethwait y A. Wooldridge, *A Future Perfect. The Challenge and Promise of Globalization*, Nueva York, Random House, 2003. R. Rodríguez Barocio, *op. cit.*, pp. 119-121 y L. Herrera-Lasso, *op. cit.*, pp. 131-134, actualizan esta preocupación.

reportes sobre México, la inclusión de prospectiva económica en los planteamientos gubernamentales ayudaría a enfocar las decisiones de política en prioridades de más largo plazo y no solamente en fenómenos cíclicos o de coyuntura.¹³

El análisis prospectivo disponible sugiere la acentuación de la problemática ligada a los temas de agenda referidos. Por ejemplo, las proyecciones de población indican que entre 2000 y 2030, la población de la región Norte de México pasará de 17 a 26 millones de personas.¹⁴

La presión de este aumento en el resto del sistema socioeconómico ambiental será igualmente retardadora, como también lo será la cuestión de su financiamiento y de una política fiscal responsable, por lo que el federalismo fiscal cobrará mayor relevancia aún, como uno de los grandes retos del desarrollo nacional y regional futuros.¹⁵ Esto amerita el estudio cuidadoso de las finanzas públicas y de las relaciones fiscales intergubernamentales de los gobiernos subnacionales fronterizos. Estas temáticas han venido señalándose de manera reiterada como prioritarias para el desarrollo nacional.

Esta mirada al futuro de la región frontera norte mexicana también puede extenderse, con los matices pertinentes, a la frontera compartida. La frontera México-Estados Unidos crecerá significativamente, agravando los fuertes rezagos y abultando una agenda que ya de suyo es variada y compleja. Parte

¹³ Véanse los siguientes reportes: *Estudios económicos de la OCDE. México 1999*, París, OCDE, 1999; *Estudios económicos de la OCDE. México 2000*, París, OCDE, 2000; *Estudios económicos de la OCDE. México 2002*, París, OCDE, 2002.

¹⁴ R. Tuirán, "Los desafíos demográficos de México en el siglo XXI", en *Este País*, núm. 139, octubre de 2002.

¹⁵ En el estudio de la OCDE para el año 2000, *op. cit.*, se destaca la necesidad de mantener cohesión en un país tan heterogéneo como México, al reconocer que algunas regiones no podrán financiar el gasto para el desarrollo. También se pide prudencia, de tal forma que las finanzas de estados y municipios no representen un riesgo para el equilibrio macroeconómico.

de esta complejidad estriba en que más que tratarse de una frontera monolítica, en realidad se tienen dinámicas diferentes a lo largo y ancho de la región binacional. Es decir, los asuntos de la agenda binacional están interrelacionados en variadas y complejas maneras. Así lo reflejan las múltiples dimensiones mostradas por el medio ambiente y la economía a lo largo de la frontera entre los dos países¹⁶ y más particularmente en el caso del agua. Los centros urbanos y las actividades económicas que éstos sostienen, la agricultura y la supervivencia misma de los ecosistemas no tienen futuro sin un plan regional sostenible de largo plazo.

Ante los enormes retos para el diseño de este plan, queda claro que la gestión de las aguas transfronterizas tiene y tendrá el mayor significado en la agenda de los dos países. La relativa improvisación con la que, en los inicios del 2001, se abordó la crisis binacional entre México y Estados Unidos, mostró desconocimiento del marco institucional del agua, así como la magnitud de la tarea educativa que en esta temática habrá que realizarse.¹⁷

¹⁶ Hay mucha literatura que se ha venido publicando sobre el tema. Véase, especialmente, el reporte del Aspen Institute, de una reunión binacional justamente en torno a esta temática: *El medio ambiente y la economía en la frontera entre México y Estados Unidos*, Washington, 2000. Tres grandes temáticas sirvieron de base para esta reunión y en todas ellas se observan múltiples interconexiones: medio ambiente, infraestructura institucional del medio ambiente de la frontera y el sector privado y la movilización del capital privado.

¹⁷ Desde febrero de 2001 y por varios meses, la cuestión del agua ocupó los primeros espacios en la prensa nacional. Esta exposición mostró altos grados de desconocimiento del marco institucional. De pronto se aprendió que había un acuerdo binacional que desde 1944 gobierna la administración de los recursos hidráulicos entre México y Estados Unidos, y que la gestión del agua era de jurisdicción diplomática, pero que se enmarcaba en un contexto pleno de complejidades. La anécdota que cuenta el ex embajador de Estados Unidos en México ilustra bien esta situación: en la reunión de febrero de 2001, en el rancho de San Cristóbal, Guanajuato, Davidow cuenta que de las delegaciones nacionales, nin-

A diferencia de la experiencia de la integración europea, en la frontera México-Estados Unidos no se ha contado con los mecanismos compensatorios que atenuaran los impactos territoriales más adversos de la apertura. En todo caso, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) se ha insertado en la estructura económica, sectorial y regional existente, polarizando en la frontera las diferencias existentes entre y dentro de los dos países. La fuerte interrelación económica entre el Noreste de México y Texas (especialmente con sus localidades fronterizas) resulta de interés para mostrar los diferentes ritmos de la integración, y señalar con ello las complejidades de la integración económica.

En consecuencia, uno de los grandes retos —y de gran relevancia para este ensayo— es la necesidad de conocer mejor los procesos e impactos de la apertura y la integración económicas. Más aún, resulta obligado poner especial atención al Noreste del país y su interrelación comercial con Texas, toda vez que sobre esta región funcional gravita mucho del peso comercial entre los dos países. Las implicaciones de esta relación en términos de logística son, o deberían ser, evidentes.

gundo de los presentes sabía hacer la conversión de pies cúbicos a metros cúbicos, y que hubo la necesidad de hablar con técnicos en Washington. Véase J. Davidow, *El oso y el puercoespín*, México, Grijalbo, 2003, pp. 310-311. En opinión de un alto funcionario de la Cancillería mexicana, en comunicación personal con el autor de este ensayo, la delegación mexicana también tuvo que contactar a sus propios técnicos. Anecdótico y todo, lo anterior pretende mostrar que la crisis del agua y los conflictos derivados, tomaron por sorpresa a muchos funcionarios. Hubo necesidad de un proceso educativo sobre la marcha: enterarse que había tratados internacionales firmados con Estados Unidos, y una participación diplomática central en la gestión del recurso. Más allá de su propia responsabilidad, la práctica de culpar a la Comisión Nacional del Agua de la crisis ignoraba que había un marco normativo que le da atribuciones sobre la materia a la Secretaría de Relaciones Exteriores, a través de la Comisión Internacional de Límites y Aguas.

Dinámicas fronterizas subnacionales y la nueva visión de frontera: el Noreste de México-Texas

Por obvio que parezca, es importante subrayar que la frontera norte no representa un espacio homogéneo, sino que es más bien un mosaico de diferencias. Se tienen distintas dinámicas económicas, así como distintos grados de interacción fronteriza y transfronteriza. Al interior de la región y entre ésta y los espacios subnacionales vecinos con Estados Unidos se dan una serie de interrelaciones cuya dinámica es necesario entender, a efecto de poder diseñar coordinadamente las mejores políticas públicas para el desarrollo inter e intrarregional. La vecindad con Texas, por ejemplo, proporciona una gama amplia de retos y oportunidades tanto para México como para cuatro de los seis estados que conforman la región frontera norte (Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas). En ambos casos (México y el Noreste), Texas es el socio comercial más importante.

A lo largo de la frontera binacional, los pares de ciudades reflejan la interdependencia funcional entre ambos países, pero ésta se hace mucho más evidente en la frontera misma. El caso del Noreste de México y sus interrelaciones económicas con Texas ilustra tanto la complejidad de la frontera México-Estados Unidos, y la necesidad de entenderla mejor, como el potencial de desarrollo. Es por ello que se privilegia su atención en este ensayo.

Noreste de México-Texas

Indicadores relativamente recientes muestran una significativa importancia del Noreste en relación con México:¹⁸ 12% de la

¹⁸ Datos tomados de fuentes oficiales. La población es de 2005. El empleo manufacturador es para 2003. Los otros datos corresponden a 2004. La región se constituye por Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas.

población en 28% del territorio nacional, 19% del PIB, 24% del PIB manufacturero, 45% del PIB del subsector 38 (productos metálicos, maquinaria y equipo), 19% de los trabajadores registrados en el IMSS, y 55% del empleo maquilador. El peso relativo del Noreste de México respecto de los seis estados que conforman la región frontera norte es muy alto, pues sus indicadores oscilan del 63% en el caso de la IED al 75% en lo concerniente al PIB.

Sin embargo, las consideraciones anteriores exigen una concepción de región fronteriza mucho más comprensiva. La economía de varias localidades del sur de Texas está fuertemente asociada a la economía del Noreste mexicano y a su papel integrador con amplios espacios nacionales que llegan a estados más allá de esta región. Por ejemplo, la interacción entre Monterrey y Saltillo-Ramos Arizpe se ha acentuado en los últimos años, en parte por su propia cercanía y el desarrollo de sus fuerzas productivas, pero también por el hecho de que la carretera que une estas zonas metropolitanas es una de las más importantes desde el punto de vista del comercio exterior entre la nación y su vecino. Esta ruta enlaza directamente el Centrooccidente del país con Estados Unidos vía el Noreste de México.

El caso de la planta de Toyota en San Antonio subraya lo anterior y señala la necesidad de visualizar el funcionamiento económico de la frontera México-Estados Unidos desde una perspectiva más comprensiva. La instalación misma de la planta tomó en cuenta una vasta red de proveedores en México, especialmente ubicados en el norte.¹⁹ Metalsa, empresa regional montana que le surte de chasis y que importa de Estados Unidos acero para su fabricación, muestra con gran nitidez las

¹⁹ Toyota, el mayor vendedor de vehículos en el mundo, adquirirá en 2008 autopartes en México por 2000 millones de dólares (MDD), duplicando las compras de 2002. La firma japonesa tiene 50 proveedores directos en el país. Véase *El Norte*, 27 de julio de 2007, p. 1, sección Negocios.

necesidades fundamentales de una frontera. Estar a la altura de una cadena de suministros competitiva implica una logística de primer nivel, y ello pasa necesariamente por el papel económico que desempeña la frontera.²⁰ Una situación parecida se presenta en Ramos Arizpe con la planta de General Motors, y sus enlaces intraindustria, e intrafirma con Detroit.

Retrasos en cualquier dirección redundarían en pérdida de eficiencia económica.²¹ En este sentido, se perderían las ventajas comparativas dadas por la proximidad geográfica. Visto desde esta óptica, el traslado de insumos y bienes intermedios, para su ensamblaje final, dista de ser un asunto exclusivamente empresarial o local, para convertirse en una cuestión extremadamente compleja que involucra una amplísima gama de actores e instituciones, en diferentes escalas territoriales. Por supuesto que esta discusión se aplica tanto a la inversión extranjera directa como a la doméstica asentada en el país (así como a la que lo haga en el futuro).²² Esto es muy relevante

²⁰ Toyota estima fabricar 200 000 camionetas tipo *pick-up* Tundra al año. Se calcula que Metalsa consumirá cerca de 106 000 toneladas de acero al año. Los chasis fabricados son enviados a San Antonio vía ferrocarril, ciudad en la que la empresa tiene un centro de secuenciado que permite el traslado a la planta de Toyota, para una entrega justo a tiempo. Véase *El Norte*, 26 de julio de 2007, p. 1, sección Negocios. Estos envíos, sin embargo, no están libres de problemas. De hecho, la empresa ha enfrentado retrasos derivados de las concesiones ferroviarias y su operación —derechos de propiedad y la prioridad a sus clientes— entre las dos compañías (KCS y Ferromex), lo que ha implicado envíos a San Antonio vía Piedras Negras y no vía Nuevo Laredo. De hecho, cuando la situación se ha complicado, se han tenido que enviar chasis por carretera, lo que resulta mucho más costoso.

²¹ Originados por una amplia variedad de razones (desde descoordinación entre las compañías ferroviarias en México y sus conexiones con Estados Unidos, hasta lentitud en los cruces por tecnologías o arreglos institucionales inadecuados, pasando por congestionamientos intrametropolitanos).

²² Recientemente se ha anunciado que Lenovo realizará en Nuevo León su mayor inversión foránea, para producir cinco millones de computadoras al año, y aumentar su penetración en el mercado norteamericano. Véase *El Norte*, 27 de julio de 2007, p. 1.

ante la elevada presencia de IED en el Norte de México, en general, y en el Noreste en particular.

Texas como principal socio comercial de México y del Noreste

Todo lo anterior adquiere más importancia si se considera que Texas es el principal socio comercial de México. Texas ocupa la primera posición entre los 10 principales estados exportadores de la Unión Americana a México, con poco más de 74000 millones de dólares (MDD) en 2004, y representa poco menos del doble del comercio de California, el estado que le sigue en importancia.²³ Michigan mantiene la tercera posición, aunque en 2004 acusó una caída de sus niveles de 2003. Arizona se suma a Texas y a California para dar un total de tres estados de la Unión Americana, fronterizos con México, que están entre los primeros cuatro de la lista de los 10 estados con mayor comercio terrestre.

Sin contar las cifras correspondientes a California, las exportaciones texanas a México son superiores a las conjuntas de los otros ocho estados. Un hecho adicional es que Texas ha mantenido un mayor dinamismo en su comercio con México. Sólo Tennessee registró una tasa de cambio más alta para los años 2003 y 2004. Resulta claro, también, que el comercio de Texas ha crecido más que el de Estados Unidos a México.

Exportaciones terrestres de Texas a México por entidad federativa

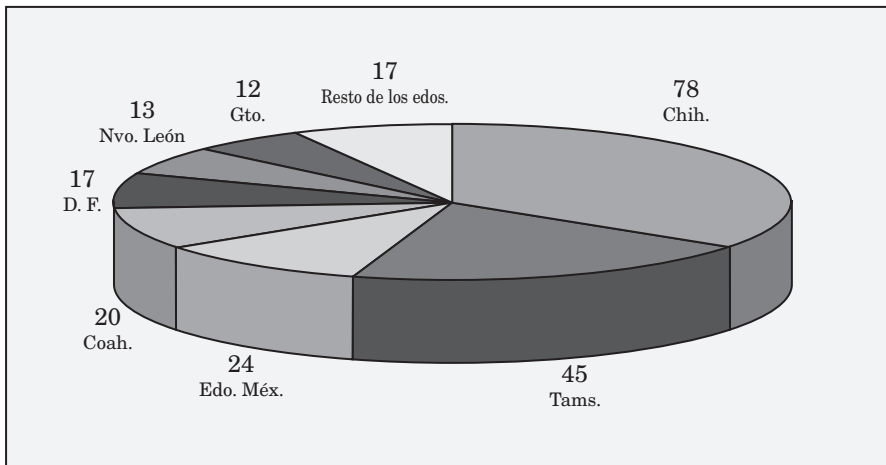
Las exportaciones de Texas a México alcanzan amplios espacios del territorio nacional, aunque se concentran primordialmente

²³ Se refiere a comercio terrestre, cuyo modo es el más importante en el comercio total. Véase U. S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, *U. S. North American Trade and Freight Transportation Highlights, Transborder Freight Data, April, 2005*, Washington, 2005, Tabla A2.

en el Noreste y en el Centro del país. Durante 1996-2002 Texas exportó a México mercancías con un valor total de 225 000 MDD. Chihuahua es, claramente, el socio número uno de Texas, seguido por Tamaulipas, Estado de México, Coahuila y el Distrito Federal, que ocupa el quinto lugar. Nuevo León ocupa la sexta posición, con casi trece mil MDD. Desde el punto de vista regional, el Noreste es el destino más importante, como puede verse en la Gráfica 1. El Centro del país también ocupa un lugar importante, con la presencia del Estado de México, el Distrito Federal y Guanajuato.

Gráfica 1

México: principales estados receptores de las importaciones terrestres totales de Texas, 1996-2002
(las cifras representan miles de millones de dólares)



Nota: La lectura de la figura sigue a las manecillas del reloj. Chihuahua tiene la primera posición, con 78.

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Bureau of Transport Statistics, en <http://www.bts.gov> (mes de consulta: mayo de 2006).

Exportaciones terrestres de México a Estados Unidos

México no cuenta con la información disponible respecto a sus exportaciones para realizar un análisis similar al del punto anterior. No se tienen los datos de los flujos comerciales hacia Estados Unidos, según la entidad federativa de origen, ni los correspondientes a los principales productos comerciados en este nivel subnacional. Los datos disponibles se tienen sólo agregadamente para todo el país, aunque se cuenta con el registro del estado de la Unión Americana al que van destinados. Esto es, en sí mismo, un hallazgo, y un área de oportunidad en la que debería avanzarse si es que se quiere contar con una radiografía más completa de los flujos comerciales entre los dos países y sus envoltentes territoriales.

Texas es el principal receptor de mercancías mexicanas, con 152 000 MDD acumulados durante el periodo 1996-2002.²⁴ Este dato no sorprende, sino sólo confirma lo ya expresado arriba en torno a la posición de Texas como el socio comercial más importante de México. El segundo lugar le corresponde a Michigan, con 117 000 MDD, seguido por California con 109 000 MDD. Arizona queda en un lejano cuarto lugar, con 31 000 MDD de importaciones mexicanas.

Concluyendo esta sección, es razonablemente seguro expresar que la vinculación de Texas con el país gira preponderantemente hacia la región Noreste.²⁵ Más todavía, la integración de Texas y el *cluster* del Noreste es muy probablemente el eje geográfico que explica, en gran parte, la creciente integración

²⁴ Datos del Bureau of Transportation Statistics, en <http://www.bts.gov> (mes de consulta: junio de 2006).

²⁵ Lamentablemente, no se cuenta con estadísticas de las exportaciones de México a Estados Unidos, o a Texas, por estado mexicano de origen. Sin embargo, la impresión general que deja el presente análisis muy probablemente cambiaría poco, aun con ellas.

económica entre México y Estados Unidos. Esta gran actividad comercial se refleja en el número de vehículos automotores que cruzan la frontera México-Estados Unidos. Los datos relativos a los cruces de tráileres para el año 2004 muestran que Texas registró poco más de tres millones, muy por encima de las cifras correspondientes a las otras entidades fronterizas con México.²⁶

Es claro, pues, que el abordaje de la agenda de desarrollo, en general, y de la integración económica, en particular, no son tareas sencillas. Si bien se parte de un conocimiento de facto sobre procesos de integración económica inter e intrarregionales, se necesita un diagnóstico más acabado de la interrelación económica que se ha venido conformando y, en última instancia, de los impactos en el bienestar socioeconómico de la región. La integración económica implica procesos de largo plazo y de gran complejidad. Para entender, describir, medir, evaluar y pronosticar estos efectos, se requiere de un amplio marco teórico, y de un conocimiento relativamente profundo de las interacciones económicas que se dan entre los espacios participantes.

Por ejemplo, desde la perspectiva económica, generalmente los flujos producidos por la integración se entienden como cantidades monetarias. Sin embargo, puede ser que en ciertos casos la intensidad física de los flujos sea más relevante que su dimensión monetaria.²⁷ La cuantificación de la relación entre el grado de integración, medido por la intensidad de los flujos de carga terrestre, y el crecimiento de la economía, pudiera ser-

²⁶ Las otras entidades tuvieron los siguientes registros: California, 384 594; Arizona, 323 196, y Nuevo México, 33 716. Fuente: <http://www.bts.gov/border-crossings> (mes de consulta: junio de 2006).

²⁷ Por ejemplo, la saturación de la infraestructura de transporte, o las externalidades generadas por los medios de transporte, son función de la intensidad física de los flujos de trenes y camiones, pero no del valor económico de los embarques. Véase a N. Sisto, "Integración económica Noreste de México-Texas: modelo conceptual, medición y aplicación a flujos terrestres de carga", en *Comercio Exterior* (en prensa). Este párrafo y el anterior se apoyan en esta fuente.

vir diversos propósitos, entre otros, evaluar la oportunidad de invertir en acciones u obras tendientes a agilizar el flujo internacional de carga terrestre.

Es razonable subrayar que la interacción económica entre México y Estados Unidos, ejemplificada aquí con el Noreste de México-Texas, requiere de una logística de clase mundial. Si no se está a la altura requerida, pueden perderse fácilmente las ventajas de la proximidad geográfica. Es a estos asuntos que ahora se les presta atención.

Logística e infraestructura

El comercio de México con sus socios de América del Norte ha tomado, desde 1994, especialmente con Estados Unidos, una gran aceleración. Este hecho ha revalorado la importancia de la logística y de la infraestructura de comunicaciones y transportes. Cuatro años antes de la entrada en vigor del TLCAN se transportaban mercancías entre México y Estados Unidos de América por un valor de aproximadamente treinta mil MDD. En 2005 este intercambio ya era de 275 000 MDD, cifra casi diez veces mayor.

El medio de transporte dominante en el comercio con Estados Unidos es el carretero. Lo anterior tiene especiales implicaciones. Por ejemplo, un incremento de 10 veces el comercio entre ambos países, concentrado en casi 80% en el transporte carretero, significa una mayor cantidad de vehículos de carga circulando por los estados del Norte (y especialmente del Noreste) en su camino a y desde Estados Unidos.

Se presentan desafíos complejos y profundos para lograr y mantener niveles adecuados de competitividad. Sin duda, dos de los aspectos esenciales de estos desafíos son la saturación/subutilización y el deterioro de la infraestructura existente de

comunicaciones y transportes, por un lado, y la carencia de infraestructura en una amplia zona de la región fronteriza, por otro.

Lo anterior es congruente con lo que se ha venido entendiendo, en el sentido de que los beneficios que los países derivan de la apertura e integración económicas, son principalmente determinados por lo que hacen o dejan de hacer las naciones, sus regiones y ciudades.²⁸ Como lo encuentran Casares y Sobarzo para el caso de México, en su trabajo colectivo acerca de los 10 años del TLCAN: “el cabal aprovechamiento de las ventajas potenciales del acuerdo comercial con Estados Unidos y Canadá exigirá avanzar en distintos procesos de reforma interna”.²⁹ Éste es, ciertamente, el caso del sector transporte cuyo pobre desempeño se asocia especialmente a rezagos de naturaleza fundamentalmente interna.

Un acercamiento más detallado a la relación transporte y comercio sugiere que un aumento en la eficiencia del primero tiene efectos significativos en el desempeño de la economía mexicana.³⁰ En el agregado, los autores estiman que un aumento en la eficiencia del sector transporte se refleja en el incremento significativo de las exportaciones, de alrededor de 6%, se tienen casos con crecimientos superiores al 10%. No sorprende que los sectores más consolidados como exportadores sean los que aprovechen mejor el comercio y el transporte de manera más eficiente.

²⁸ Véase a P. K. Kresl, *The Urban Economy and Regional Trade Liberalization*, Nueva York y Londres, Praeger, 1992, quien desde principio de los años noventa mostraba esto para el caso canadiense.

²⁹ E. R. Casares y H. Sobarzo (comps.), *Diez años del TLCAN en México. Una perspectiva analítica*, México, Fondo de Cultura Económica (Lecturas 95), 2004, p. 15.

³⁰ H. Sobarzo y M. L. Plá, “Ajuste regional, transporte y comercio frente al TLCAN”, en E. R. Casares y H. Sobarzo (comps.), *op. cit.*, pp. 145-168.

Igualmente, las capacidades de vialidad intrametropolitana son esenciales, al servir de enlace con los mercados nacionales e internacionales. Esto se observa nítidamente en las principales ciudades fronterizas y transfronterizas localizadas a lo largo y ancho de la frontera compartida. En este sentido, hacer más eficiente el transporte en ciudades como Monterrey y Chihuahua, por ejemplo, tiene implicaciones de fondo en el desempeño comercial de México y Estados Unidos; justamente porque estas ciudades sirven de tránsito para las mercancías. Lo mismo puede decirse de ciudades sobre la frontera y más allá de la línea fronteriza.

Finalmente, debe subrayarse que las recientes preocupaciones sobre la seguridad fronteriza y transfronteriza han venido afectando adversamente las operaciones del comercio exterior entre México y Estados Unidos. También se ha impactado desfavorablemente el cruce de personas. La frontera México-Estados Unidos muestra que la inmensa mayoría de estos cruces pertenece a habitantes fronterizos. No es difícil sostener que la eficiencia/ineficiencia con que estos flujos atraviesan la frontera le pasa la factura a los dos países y a sus regiones fronterizas. En este sentido, el flujo documentado, libre y seguro, de personas y de mercancías es uno de los grandes temas de la agenda binacional.

Una nueva visión de frontera compartida implica aprovechar las ventajas comparativas de los dos países. Aquí encaja el caso de los puertos californianos de Los Ángeles y Long Beach, y su relativa saturación —frente al potencial de puertos mexicanos del Pacífico. Este último hecho es muy bien visto por estados como Texas y sus empresas (utilizar los puertos mexicanos en lugar de Long Beach). Por otra parte, están los puertos de Houston y Brownsville, como importantes para el comercio exterior de México.

Ante el peso del modo terrestre en el comercio de los dos países, es claro que deberá privilegiarse la atención a este tipo

de cruce, tanto en el diagnóstico como en la prospectiva, de tal forma que los enlaces verticales y horizontales sean considerados. Por supuesto que la conectividad aérea mantiene variadas y profundas implicaciones para la economía y vida fronteriza y transfronteriza.³¹ Es por esto que se debe prestar atención a los puertos de entrada comercial entre México y Estados Unidos. Éste es un tema poco analizado en las relaciones económicas de los dos países pero que mantiene una relevancia fundamental para entender estas relaciones y para priorizar la toma informada de decisiones, especialmente en el nuevo paradigma de la seguridad y su preeminencia en la agenda binacional.

Puertos de entrada en la frontera México-Estados Unidos

La Oficina de Estadísticas de Transporte del gobierno de Estados Unidos mantiene información sobre el comercio del país con el resto del mundo según puerto de entrada. Particularmente útil es la relación de los principales 25 puertos, jerarquizados por el valor de los embarques y el modo de transporte.³² Los datos para 2004, muestran que dos terceras partes del valor de las mercancías comerciadas por todos los puertos de entrada corresponden a esta lista.³³

³¹ Varios aeropuertos del lado de Estados Unidos reciben carga que es después introducida por tierra y llevada a destinos en México. Éste es, ciertamente, el caso del aeropuerto de Laredo, el cual sirve a muchas empresas de Monterrey. Tal ejemplo muestra áreas de oportunidad para el lado mexicano.

³² Bureau of Transport Statistics, en <http://www.bts.gov> (mes de consulta: mayo de 2006).

³³ En esta relación, 25 puertos de entrada comerciaron en 2004 una cantidad estimada en 1478 miles de MDD, lo cual representa el 64.7% de la comerciada por todos los nodos (2286.2 miles de MDD).

El Aeropuerto Internacional John F. Kennedy, en Nueva York, encabeza la lista de estos 25 puertos, con 125 000 MDD, la cual es ligeramente superior a la carga movilizada por los puertos de Los Ángeles y de Long Beach, en California. Detroit ocupa la cuarta posición, con un volumen de 114 000 MDD, y Buffalo-Niagara Falls, Nueva York, tiene la octava posición. Estos dos puertos terrestres reflejan el peso de la relación comercial con Canadá. Resulta de gran interés para este ensayo que Laredo ocupe la sexta posición como puerto de internación de carga en todo Estados Unidos (con casi noventa mil MDD). El combinado de Laredo y El Paso supera el valor de la carga que pasa por el Aeropuerto JFK de Nueva York.

Puertos de entrada terrestres de Estados Unidos

Como ya se expresó, el grueso del comercio entre México y Estados Unidos es por modo terrestre. Razón de más para analizar, aunque sea brevemente, los puertos de entrada terrestres de Estados Unidos y sus socios comerciales del TLCAN. La Tabla 1 contiene los 10 principales puertos de comercio terrestre de Estados Unidos con Canadá y México para 2003 y 2004.

Estos puertos representan una parte muy significativa del comercio terrestre total de Estados Unidos con Norteamérica (461 vs. 634 000 MDD o el 70%). Detroit ocupa la primera posición. Se aprecia el peso económico de Laredo, pues es el segundo en el comercio Estados Unidos-Norteamérica, y el primero en el comercio entre México y Estados Unidos. Es decir, Estados Unidos tiene en Detroit y en Laredo la cara más visible de su comercio terrestre con Canadá y con México, respectivamente. El Paso ocupa la quinta posición como puerto de entrada de América del Norte, con un comercio estimado en 43 000 MDD, y la segunda como principal puerto de entrada en el comercio México-Estados Unidos.

Tabla 1
Estados Unidos: principales puertos de comercio terrestre
con Canadá y México, 2003 y 2004
(miles de millones de dólares, precios corrientes)

Puerto	2003	2004	Cambio %
Comercio EU-Norteamérica	563	634	12.6
<i>Principales 10 puertos</i>	<i>412</i>	<i>461</i>	<i>11.7</i>
Detroit, MI	102	114	11.7
Laredo, TX	79	90	13.6
Buffalo-Niagara, NY	59	68	15.1
Port Huron, MI	62	66	5.8
El Paso, TX	39	43	9.1
Otay Mesa, CA	20	22	12.8
Champlain-Rouses Pt., NY	14	16	10.6
Hidalgo, TX	14	16	10.0
Blaine, WA	12	14	18.1
Nogales, AZ	10	12	16.6

Fuente: Elaboración propia con base en U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, *U.S.-North American Trade and Freight Transportation Highlights, Transborder Freight Data, June, 2005*, Washington, Apéndice A3, p. 13, en <http://www.bts.gov> (mes de consulta: junio de 2006).

Tres de los 10 principales puertos de comercio terrestre de América del Norte se encuentran en Texas. Es por esto que no sorprende que se hable de este estado como uno de los lentes más interesantes para analizar el TLCAN. Más específicamente, el valor de los embarques de Laredo prácticamente iguala al combinado de los otros cuatro puertos de entrada más grandes de la frontera México-Estados Unidos (véase el siguiente mapa).

**Estados Unidos: principales cinco puertos de comercio terrestre Estados Unidos-México, 2004
(miles de millones de dólares, precios corrientes)**



Fuente: Elaboración propia con base en U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, *U.S.-North American Trade and Freight Transportation Highlights, Transborder Freight Data, June, 2005*, Washington, 2005, Apéndice A3, p. 13, en <http://www.bts.gov> (mes de consulta: junio de 2006).

Si bien con números pequeños, que no se muestran, la inclusión de Brownsville-Cameron, Eagle Pass y Del Rio significa que seis de los 10 principales puertos de comercio de Estados Unidos con México están en Texas. Los otros cuatro puertos son la

Mesa de Otay y Calexico East, en California; Nogales, en Arizona, y Santa Teresa en Nuevo México. De hecho, la suma de Laredo y El Paso es muy superior al comercio combinado de los otros ocho puertos. Dejando a El Paso de lado, el volumen comercial manejado por estos ocho puertos es inferior al que pasa por Laredo. El dinamismo de Laredo es también sobresaliente. Entre 2003 y 2004 Laredo aumentó el valor de su comercio en 13.6%. Sólo Nogales tuvo un mayor crecimiento.³⁴

Conclusiones

La región Norte de México desempeña un papel estratégico para el país. Su trascendencia rebasa los límites nacionales para ser parte de la agenda compartida con Estados Unidos. La agenda para el desarrollo de la región fronteriza involucra una amplia variedad de asuntos, complejos e interrelacionados.

Si bien ha habido avances, México no cuenta con un diagnóstico comprensivo sobre la cuestión frontera norte, que tome en cuenta la realidad y dinámica fronteriza. Si de lo que se trata es del desarrollo económico y social binacional, entonces la agenda fronteriza debe dar cabida a análisis bien informados en materia demográfica, económica, ambiental, financiera e institucional.

El considerar el carácter geoestratégico de la región (incluyendo esta vertiente binacional), el entendimiento de la dinámica de integración económica, de sus principales tendencias, así como de las consecuentes acciones de política pública, siguen siendo tareas pendientes. Las potencialidades y restricciones en materia de integración no solamente involucran aspectos de

³⁴ La tasa fue de 16.6%. El caso de Nogales es significativo, ya que es un puerto de entrada muy importante para productos agrícolas a Estados Unidos.

infraestructura física. Debe contarse con un marco más comprensivo para analizar los alcances y limitaciones, que incluya asuntos de corte legal, de coordinación programática e institucional, de capital humano y de capacidades de negociación política. Vale la pena subrayar que muchos de estos asuntos son de responsabilidad interna y que la apertura por sí misma no los resolverá. La experiencia con más de diez años del TLCAN es clara en esta dirección.

Se trata de contar con una base lo más informada posible que oriente la toma de decisiones en planteamientos concretos, permanentemente monitoreables. Esta premisa es congruente con las discusiones en materia de análisis económico regional, en el sentido de que las regiones deben tomar un papel más activo en la carrera de la competencia internacional y de la supervivencia económica.³⁵

En este marco, es importante reconocer que la armonización de ventajas comparativas (influenciadas por el entorno de las empresas, como la cercanía geográfica) y competitivas (más en el ámbito de lo que hacen las firmas) para una mayor competitividad comercial internacional, requiere de un enfoque de frontera que vaya mucho más allá de la línea fronteriza —y de su ámbito local. Esto debe ser parte de estrategias de desarrollo regional fronterizo internacional, coordinadas por los gobiernos centrales federales y estatales, y con una amplia consulta y coordinación con las esferas locales. Conceptualmente, esta precisión reviste la mayor de las importancias.

Las consideraciones anteriores enmarcan el caso particular de la región binacional formada por el Noreste de México con Texas. En el trabajo se mostró la importancia que guarda el

³⁵ Véase a Stimson *et al.*, *Regional Economic Development. Analysis and Planning Strategy*, Heilderberg y Nueva York, Springer, 2002, sobre las perspectivas del desarrollo regional.

Noreste para México y cómo su vecindad con Texas le confiere un carácter estratégico. El comercio entre México y Estados Unidos se ha acelerado, principalmente a raíz de la firma del TLCAN. Lo relevante para este ensayo es que estos crecientes flujos comerciales tienen en la región Noreste de México-Texas un fuerte centro gravitacional.

Por esta razón es que estos flujos se detallan, además de que confirman la existencia de dinámicas económicas distintas a lo largo y ancho de la frontera entre los dos países. Es en este marco que tienen sentido las iniciativas de los estados fronterizos por acercarse más entre ellos mismos y con sus contrapartes al otro lado de la frontera.³⁶ Y es también en este marco que se inscribe el Programa para la Integración del Desarrollo Regional del Noreste y su Vinculación con Texas.

La relación comercial del Noreste con Estados Unidos y con Texas requiere de una logística física y de procesos (o de gestión, como también se le conoce) de primera clase. De otra manera el país seguirá sin aprovechar del todo la ventaja comparativa dada por la proximidad geográfica. Especial atención se le tiene que dar al transporte carretero, toda vez que el grueso del comercio binacional es a través de este modo de transporte. La acción o inacción afecta la competitividad del país y de la región. Aquí también cabe la cuestión metropolitana y su esencial papel al conformar nodos de enlace para el comercio exterior, algo que a menudo se pasa por alto o se considera implícito. Es por ello que la vialidad intra y las conexiones intermetropolitanas son fuentes de eficiencia económica.

Por supuesto que ante las nuevas exigencias impuestas por la seguridad a raíz del 11 de septiembre, como ya se expresó

³⁶ Un ejemplo de estos esfuerzos lo constituye la Conferencia de Gobernadores Fronterizos que se desarrolla cada año. La más reciente, celebrada en septiembre de 2007, tuvo lugar en Puerto Peñasco, Sonora.

más arriba, el flujo documentado, libre y seguro de personas y de mercancías es uno de los grandes temas de la agenda binacional. Lo anterior es especialmente relevante para la región Noreste de México-Texas, dada la fuerte interrelación comercial ya referida, y que se manifiesta claramente en el hecho de que los puertos de entrada texanos representan el corazón de la relación comercial entre los dos países. Los casos de Laredo y El Paso lo confirman.

A este tema de los puertos de entrada se les debe dar más atención en México, precisamente ante el nuevo paradigma de la seguridad y su preeminencia en la agenda binacional. Es decir, si se quiere avanzar en la mayor eficiencia de estos cruces entre los dos países, es claro que se debe enfatizar el caso del Noreste de México y Texas.

Por otra parte, el hecho de que México no cuente con estadísticas de sus exportaciones hacia el país vecino, según estado de origen, limita el análisis de los flujos comerciales, por lo que, de entrada, se tiene una clara recomendación de política, precisamente la de generar y hacer disponible esta información.

Uno de los grandes desafíos de la frontera norte de México es la ausencia de prospectiva integrada en torno a los principales asuntos de su agenda de desarrollo. Las tendencias que se observan apuntan a un agravamiento en la prestación de servicios, así como en la infraestructura básica que permita sostener el acelerado ritmo de crecimiento económico y poblacional. La gran interrogante que emerge tiene que ver con el tipo de región que se quiere y con los patrones de desarrollo que son deseables y factibles.

Responder esta interrogante implica la atención a una compleja serie de asuntos interrelacionados, y tomar decisiones que resultan cada vez más inaplazables. Aprovechar la vecindad geográfica con Estados Unidos, reconociendo que más que una frontera homogénea se trata de distintas dinámicas fron-

terizas y transfronterizas, y enmarcar las acciones de política pública en el nuevo contexto de seguridad, son dos premisas indispensables en el diseño de estas acciones.

El tema de facilitación del comercio y de la seguridad —con su énfasis en fronteras seguras, con comercio libre— es muy complejo y requiere de cooperación al más alto nivel federal, así como a niveles gubernamentales subfederales y de las cámaras y las empresas mismas.³⁷ Los costos en los retrasos de los cruces fronterizos a partir del 11 de septiembre lo justifican. Esto coexiste con una realidad mexicana en la que, tanto a nivel de conceptualización como de acciones coordinadas, hay mucho por hacer en materia de seguridad y comercio. Esta falta de coordinación y fuerza política en México han hecho que el país se rezague de las acciones bilaterales llevadas a cabo por Canadá y Estados Unidos.

Otro ejemplo de esta agenda compleja lo da el agua, como serio condicionante al desarrollo futuro de la región binacional. Quizá más que en el lado estadounidense, para México resulta de absoluta necesidad considerar el agua como un asunto de seguridad nacional, y no solamente como una cuestión de significancia regional o de coyuntura, como ha sido generalmente el caso.

Resulta de valía estudiar la experiencia internacional en materia de cooperación fronteriza. El caso mismo de la frontera Canadá-Estados Unidos debe ser de gran interés para México. Parece razonable afirmar que falta análisis comparativo trinacional sobre asuntos que podrían ser de utilidad para la

³⁷ A. Ibarra Yúnez, “Integración y facilitación del comercio: fronteras seguras con comercio libre”, en I. Aguilar y A. J. Flores (coords. y eds.), *Integración económica del Noreste de México con Texas. Diagnóstico y prospectiva*, Monterrey, Nuevo León, Gobierno del estado de Nuevo León (Programa INVITE y Fondo Editorial Nuevo León), 2007, pp. 123-137.

frontera México-Estados Unidos, no sólo en términos de seguridad. Un ejemplo es el manejo de recursos naturales compartidos o la energía. Esta consideración conduce al papel de la investigación.

En este sentido, vigorizar más coordinadamente la investigación sobre la frontera norte es uno de los grandes desafíos para México. De hecho, es en el ámbito académico donde más se nota la gran diferencia entre México y Estados Unidos, particularmente por los enormes recursos de que disponen los centros de reflexión estadounidenses.³⁸ En consecuencia, el fortalecimiento de una red académica nacional que haga eficientes los escasos recursos públicos y privados para la investigación, y que ayude a optimizar las relaciones con instituciones académicas del otro lado de la frontera, es ineludible para el país.

Es importante señalar que se presentan amplias áreas de oportunidad para *la potenciación de alianzas estratégicas ya existentes* y para *nuevas y más intensivas* formas de colaboración.³⁹ Pero esto debe hacerse desde una perspectiva más integrada que capitalice de mejor manera lo que ya se hace en torno a estos asuntos. El papel desempeñado por El Colegio de la Frontera Norte (Colef) —institución que ya cuenta con 25 años de vida— en esta dirección no sólo es aleccionador, sino que es marco de referencia obligado. De igual modo, el Sistema Tecnológico de Monterrey ha venido llevando a cabo diferentes iniciativas sobre el desarrollo de la frontera, que van del agua, a la energía, a la vivienda, a la economía y a la administración pública.

³⁸ J. Montaña, “Nuevos actores en la relación México-Estados Unidos”, en R. Fernández de Castro y E. Ruiz Sandoval (coords.), *La agenda internacional de México 2006-2012*, México, Ariel, 2006, pp. 109 y 110.

³⁹ En este marco se incluyen actividades compartidas de docencia, investigación, publicación, dirección y codirección de tesis de grado, intercambio de alumnos y de profesores, consultoría, extensión y educación continua.

Las dos instituciones podrían reforzar aún más sus lazos de colaboración interinstitucional y articular una red académica nacional, con sus contrapartes en el otro lado de la frontera, que incida más fuertemente en el diseño de la política económica para la frontera norte.⁴⁰ Y, por supuesto, está el trabajo que otras instituciones académicas mexicanas, fronterizas o no, han venido llevando a cabo sobre esta región binacional, pero que no pareciera ser parte de una agenda integrada de desarrollo económico para la frontera. Es justamente en esta dirección en la que México debe avanzar.

⁴⁰ Véase R. Rodríguez Barocio, *op. cit.*, p. 120, quien subraya el papel de estas instituciones en el fortalecimiento de esta red académica nacional y binacional; al concluir sobre el futuro de la economía fronteriza, y este rol académico, subraya que “no habrá mejor fórmula para el acercamiento y la mayor armonía en la vecindad”.