

Desarrollo e integración del norte de México y el sur de los EUA a partir del análisis de la evolución de las ciudades fronterizas

(Recibido: febrero/09—aprobado: julio/09)

*Ernesto Henry Turner Barragán**
*Alejandro Díaz-Bautista***

Resumen

El artículo establece el grado de desarrollo económico diferenciado que han alcanzado los estados y las ciudades de la frontera en los EUA y México, partiendo del estudio de la evolución histórica, económica y demográfica de territorios que se encontraban unidos hasta el primer tercio del siglo XVIII. Se hace referencia al avance de sus niveles de urbanización y al progreso de sus grandes ciudades con el fin de incorporar la hipótesis de Friedmann. Ello sirve para plantear que la separación territorial no pudo romper la integración económica y social de inicio que existía entre los estados fronterizos del sur de los EUA y los del norte de México, ésta se ha mantenido y aún acrecentado, particularmente con el desarrollo de la empresa maquiladora y luego, con el TLCAN, haciendo que la región del Sunbelt, sea la de mayor expansión económica y demográfica de los EUA. El artículo termina por plantear un conflicto de intereses entre la región fronteriza, a quien conviene una mayor integración y una mayor convergencia, y los intereses del Gobierno y nacionales de los EUA, interesados en mantener las diferencias y subordinar a México.

Palabras clave: integración, ciudades fronterizas, México, EUA.

Clasificación JEL: R11.

* Profesor-Investigador del Departamento de Economía de la UAM-Azcapotzalco (etb@correo.azc.uam.mx).

** Profesor-Investigador de El Colegio de la Frontera Norte (adiabau@hotmail.com).

Introducción

Estructura temática

Este artículo busca establecer el grado de desarrollo e integración que han alcanzado los estados y las ciudades de la frontera de los EUA y México. Iniciaremos por el estudio de la evolución histórica de los estados mencionados. Después, presentaremos el avance en sus niveles de urbanización y explicaremos cómo se fueron conformando las ciudades, analizando, en particular, el desarrollo y conformación de la estructura de las ciudades fronterizas mexicanas e incorporando los argumentos e hipótesis del enfoque de convergencia y las propuestas de Friedmann. En los últimos apartados se expondrán las características económicas y demográficas de los condados y municipios fronterizos y se estudia su evolución e interrelación, para señalar que los beneficios alcanzados por una mayor integración de la franja fronteriza han sido sobresalientes, convirtiéndola en la zona de desarrollo más dinámica de ambos países. Finalmente, se verá que los intereses nacionales y las reglas que el TLCAN impone, limitan y condicionan su desarrollo conjunto y, con ello, las posibilidades de incrementar el bienestar de los habitantes de esta región binacional.

Aspectos conceptuales

El análisis de los procesos de acumulación de capital y de desarrollo económico realizado en las últimas décadas, muestra que la convergencia económica absoluta no se da entre países y regiones, evocadas por el modelo de crecimiento de Sollow (1964) y que si existe convergencia, ésta es sólo relativa. Por lo que se confirman las hipótesis de desarrollo desigual y combinado del capitalismo, aludidas por los teóricos marxistas en el siglo XIX para el capitalismo actual, tanto a nivel nacional como regional, por medio de los estudios hechos por numerosos econométristas para diferentes países y regiones.

Estos resultados han llevado a que el análisis de los procesos de crecimiento y de convergencia se realice entre grupos de países (miembros de la OCDE, de América Latina, del Sureste Asiático, de Europa Occidental, etcétera) y entre regiones al interior de los éstos (el Snowbelt, el Sunbelt, los estados de la frontera norte de México, los estados del centro, etcétera) que sí parecen converger, estimulando con ello, el desarrollo de nuevos planteamientos y teorías, además de la incorporación de nuevas variables y conceptos.

Una de estas teorías surge de la llamada hipótesis de la ciudad mundial de John Friedman (1986), la cual plantea que las estrategias diseñadas en las ciuda-

des mundiales son la clave para determinar la forma de inserción y funciones que desempeña cada región en el proceso de producción y de acumulación, nacional y mundial.

Friedman considera que las perspectivas de desarrollo de los países y regiones, actualmente, está determinada por la interrelación que tienen entre sí y por las decisiones que se toman en las ciudades más importantes del mundo. De esta manera, para analizar los procesos de globalización, se crean unidades regionales de análisis que se sobreponen y suman a las interrelaciones entre los países.

Existen en el mundo sólo unas cuantas decenas de ciudades habitadas por más de ocho millones de habitantes, o megaciudades que se formaron debido al acelerado proceso de industrialización y de urbanización del orbe en el siglo XX. De acuerdo con Friedmann, ellas forman los nodos principales de un sistema mundial jerarquizado de ciudades nacionales interdependientes entrelazadas entre sí, donde las capitales y urbes de los países más desarrollados del mundo, es decir, las ciudades mundiales establecen y determinan las relaciones de interdependencia y parte de las funciones que cumplen las metrópolis de los países de menor desarrollo y sus capitales (Knox y Taylor, 2000: 317-331). De ello, se sigue que las estrategias diseñadas en las ciudades de primer rango, por medio de sus actores económicos y políticos, son clave para determinar la forma de inserción y las funciones que desempeña cada región en el proceso de producción y de acumulación, nacional y mundial, influyendo así en la determinación del ingreso de sus habitantes, en el empleo, en la inversión, vocación productiva y el crecimiento regional.

Hoy resulta indispensable incorporar al análisis económico la variable espacial y tener en cuenta la evolución de los procesos demográficos y urbanos, como plantea Friedman con su hipótesis sobre las ciudades mundiales. El presente artículo está dedicado a enfatizar que más allá del desarrollo económico de México y de los EUA, como países con organizaciones políticas, empresariales y niveles tecnológicos diferentes, se ha dado también el desarrollo de una franja fronteriza formada por cuatro estados de los EUA y seis de México, este territorio segmentado políticamente por un suceso de la historia, permanece aún unido económica, social y hasta culturalmente, a pesar de que lo separa un muro y de que es necesario hablar dos idiomas y poseer una visa para participar como ciudadano pleno de esta franja fronteriza. En Turner (2006) se analiza el impacto del TLCAN, antes y después de su firma, haciendo énfasis en la integración económica de estas ciudades y estados fronterizos, mediante el desarrollo de la industria maquiladora.

1. El Desarrollo de los estados fronterizos de los EUA

El desarrollo económico de estos territorios que formaron parte, primero de la Nueva España y luego de la República Mexicana, hasta el primer tercio del siglo XIX, se limitó al sector primario, a la producción agropecuaria y minera, a los servicios y al resguardo de las fronteras. La actividad agropecuaria fue impulsada, en la época colonial por la misión, y, en la época independiente, por medio de la hacienda, prevaleciendo relaciones de tipo colonial. Sin embargo, en estos territorios, una vez cedidos o anexados a los EUA, a partir de 1850, se dio en ellos un cambio profundo y una continua transformación como resultado de la modernización de su explotación y de su rápida incorporación a las actividades económicas de la nación capitalista, que es hoy, la más desarrollada del orbe.

1.1 Texas

El desarrollo del este de Texas, en su primera fase, se centró en las actividades agrícolas y en el cultivo del algodón en plantaciones libres o que utilizaban mano de obra esclava, posteriormente, se desarrolló el oeste del estado, apoyándose en la explotación de la industria ganadera en pastos abiertos que se expandió con suma rapidez. Muchos de los colonizadores de esos nuevos territorios eran inmigrantes, excombatientes de la guerra de independencia y aventureros que adquirieron rápidamente un manejo diestro del caballo y de las armas, como una base imprescindible para obtener el reconocimiento de la propiedad de sus territorios y evitar el robo de su ganado. La industria ganadera se desplegó en gran escala en una vastísima pradera. Cada año, miles de cabezas de ganado eran llevadas por vaqueros a la estación de ferrocarril, en Kansas, para ser embarcadas hacia los mercados del este. La venta del ganado en pie competía con la carne de res. El *boom* duró hasta 1885, sólo hasta esa fecha fue redituable la cría y cuidado del ganado, ello debido a los peligros que comportaba la travesía de mil o dos mil vacas para su venta a un precio de 50 o 60 centavos por cabeza. Texas fue una entidad preponderantemente rural hasta la salida de la guerra de secesión, ya que sólo 6.7% de la población vivía en localidades que superaban los 2,500 habitantes, pero, a finales del siglo XIX, conoció un proceso rápido de urbanización. Mientras que, en 1870, sólo dos ciudades poseían más de 10 mil habitantes, Galveston y San Antonio; en 1900, ya eran 11, y San Antonio había alcanzado los 53 mil (Richardson *et al.*, 1988: 150-162).

Con el descubrimiento del petróleo, la instalación de los ferrocarriles y la navegación, se desarrolló la industria, como consecuencia de ello las ciudades y puertos de Texas se integraron plenamente al sistema económico de los EUA. El

petróleo proporcionó un crecimiento impresionante a principios de siglo. Beaumont que contaba con nueve mil habitantes, incrementó su población a 50 mil en unos meses, debido al descubrimiento del yacimiento de Spindletop, a unas millas del poblado (Richardson *et al.*, 1988: 224). Con la explotación del petróleo vino la del gas, la instalación de tuberías y la creación de empresas refinadoras, en 1919 ya existían 43 de ellas. Además de la Standard Oil, se desarrollaron inmensas compañías como la Gulf, Texaco, Exxon y Mobil. Las industrias alimenticias, de la madera, los aserraderos y otras industrias ligeras también se desarrollaron. La vida en las ciudades texanas se modificó al instalarse la luz, la electricidad y la plomería en las casas, así como por el uso del automóvil en los años 20.

En 1929, ya había un automóvil por cada 4.3 texanos. El estado registró el crecimiento demográfico más alto en esa década, incrementando su población de 4.7 millones de habitantes a 5.8 millones. Houston, Dallas y San Antonio, las principales ciudades, alcanzaron entre 200 y 300 mil habitantes. A lo largo de la costa, un sistema de puertos de altura combinado con una red ferroviaria que se extendía a lo largo del estado habían sido construidos, y el Puerto de Galveston era el segundo puerto exportador después de Nueva York. El canal que liga a la ciudad de Houston con el Golfo de México se inició en 1899 y fue concluido en 1925, medía 55 millas y tenía una profundidad de 30 pies; costó 14 millones de dólares de entonces (Richardson *et al.*, 1988: 198-207).

Para 1929, la industria petrolera empleaba a 150 mil trabajadores y producía 500 mil millones de dólares y aunque durante los años 30, Texas sufrió una depresión como todo el país, su industria petrolera y refinadora continuó desarrollándose. En 1939, procesaba 80% del petróleo producido en los EUA. En lo que se refiere al sector agropecuario, entre 1947 y 1982, su importancia relativa decreció, pero su valor se multiplicó por cuatro, los alimentos representaban las $\frac{3}{4}$ partes y los cultivos $\frac{1}{4}$. El producto que aportaba más valor era el ganado, el cultivo más valioso era el algodón. Los productos de mayor importancia durante los años 30, siendo los dominantes en los 80 fueron: la refinación del petróleo, los químicos y los petroquímicos. En 1983, la industria del petróleo empleó a 350 mil personas y proporcionó la quinta parte de los ingresos impositivos del gobierno. Hoy los componentes aeroespaciales, la industria de la aviación, las computadoras y los productos de alta tecnología ocupan un lugar relevante. El transporte fue una de las industrias que más se desarrolló, así lo refleja el aumento en el número de automóviles registrados en Texas, que se incrementó de un poco más de 2 millones en 1947, a más de 13 millones en 1983. Entre 1947 y 1983, el empleo manufacturero se triplicó a un millón de trabajadores y el valor de su producción alcanzó 30 mil millones de dólares (Richardson *et al.*, 1988: 270-275).

1.2 California

La historia de California se remonta a los siglos XVII y XVIII con el establecimiento de las misiones, pero a raíz de la independencia de México en 1821, la secularización de la producción se desarrolló, por lo que la misión franciscana fue sustituida por el rancho o hacienda que se convirtió en la unidad económica más importante. En ella, un pequeño grupo de criollos, ayudados por un gran número de indígenas realizaban tareas agrícolas y ganaderas. Se estima que la cantidad de criollos existentes en la zona alcanzaba los 8 mil, de los cuales mil eran adultos hombres, ellos tenían sólo una centena de nombres patronímicos diferentes, por lo que puede sospecharse que provenían de 100 familias.

California pasó a formar parte de los EUA, a mediados del siglo XIX, con el Tratado de Guadalupe Hidalgo. Entre 1850 y 1870 su desarrollo fue lento, se centró en la ganadería y en la agricultura de cereales, cítricos y uva. Aunque la llamada fiebre del oro que atrajo muchos mineros a la región, le dio una reputación mucho mayor.

El estado inició su rápido desarrollo durante el último cuarto del siglo XIX, a partir de que las vías férreas constituyeron un sistema transcontinental de transporte, así lo muestra la evolución demográfica de la ciudad de los Ángeles. En 1850, esta ciudad contaba con 1,600 habitantes y para 1870, apenas alcanzó los 6 mil. Pero, en los años ochenta de ese siglo, logró casi quintuplicar su población, incrementándola de 11 mil a 50 mil habitantes, por lo que fue la segunda ciudad en expansión en los EUA. Entre 1890 y 1900 su población se duplicó para alcanzar los 100 mil habitantes. Durante las dos primeras décadas del siglo XIX, el número de habitantes de los Ángeles se quintuplicó, alcanzando el medio millón y un millón y cuarto en 1930. La ciudad redujo su crecimiento notablemente a partir de esa fecha, al contar con dos millones y medio de personas en 1960 (Andrew, 1995). En 1980, alcanzó 9.5 millones de personas y 11.5, en 1990. Hoy es la segunda ciudad más importante de los EUA y posee 14 millones de habitantes (Thorns, 2002: 54).

La expansión agrícola estuvo impulsada por los proyectos de irrigación, el desarrollo de la maquinaria agrícola, el empleo de mano de obra barata china y mexicana y por la red ferroviaria que conectaba a California con el resto del país. De los 200 mil trabajadores agrícolas que había en el estado para 1920, el 75% eran mexicanos. La construcción de la Presa Imperial lo llevó a convertirse en uno de los principales productores de algodón, frutas y vegetales del país, de manera que para 1929 el sudoeste producía 40% de todas las frutas y vegetales cosechados en los EUA (Vázquez, 1997: 75-77).

El desarrollo de California y de los Ángeles tuvo también un fuerte impulso en la explotación petrolera, ya que a finales del XIX, se encontraron ricos yacimientos

en la ciudad misma, a éstos se sumaron los descubiertos en el Condado de Santa Bárbara y en el Valle de San Joaquín. En 1920 la industria petrolera californiana ocupaba el primer lugar, con una producción valuada en 213 millones de dólares. En esa década, el valor de la producción de petróleo crudo rebasó los 2,500 millones, por lo que superó al de la cantidad de oro obtenida en California en todo tiempo, que fue de 2 mil millones de dólares. Las producciones petrolera y de gasolina desplazaron al carbón y al vapor como energéticos, promoviendo así, el desarrollo de todo tipo de máquinas de combustión y la difusión del automóvil como medio de transporte. El número de autos registrados en la ciudad de los Ángeles, en 1930, era de 800 mil, por lo que había un auto por cada tres habitantes. El turismo y la producción cinematográfica son algunas de las industrias que también iniciaron su desarrollo en la segunda década del siglo (Bean y Rawls, 1988: 279-291).

Aunque el crecimiento demográfico de los Ángeles se redujo en los años 30, la población de California siguió creciendo impulsada por el fortalecimiento económico que tuvo el estado durante la Segunda Guerra Mundial. Entre 1940 y 1960 la población pasó de 7 millones de habitantes a 16 millones, cifras que representaron, 5 y 9% de la población total de los EUA, respectivamente. La segunda guerra transformó gran parte de la economía californiana, a partir de entonces la industria militar y la defensa se convirtieron en pilar central de su desarrollo. Durante 1947-1957, los gastos de defensa proporcionaron la mitad de su crecimiento. En 1948, California ganó 48% de todos los contratos hechos en aviación por el Pentágono y, en los años sesenta, su industria aeronáutica se transformó en aeroespacial. En 1965, medio millón de personas trabajaban para esa rama, que incluía la producción de aviones y misiles, de equipo electrónico y de instrumentos. Con el presidente Reagan la industria aeroespacial entró en una nueva era de prosperidad. Los gastos de defensa aumentaron y la industria de la defensa se convirtió en la fuente de ingreso más importante del estado, generando 28 mil 500 millones de dólares. El Condado de los Ángeles captó en 1984, 14 mil millones de dólares en contratos. Al año siguiente, las empresas californianas recibieron cerca de la quinta parte del gasto total nacional en defensa. Sólo seis estados percibieron un presupuesto militar superior al del Valle del Silicón. La industria de defensa del estado aportaba 200 mil empleos directos, pero se estimaba que generaba medio millón de empleos indirectos, adicionales entre sus proveedores de bienes y servicios. El único sector que rivaliza con la industria de defensa en California es el turismo, al ser el estado que más viajeros recibe. Los turistas gastaron en California 28 mil 500 millones de dólares en 1984, proporcionando empleo a más de medio millón de trabajadores. Entre 1950 y 1980 el empleo en California creció notablemente, en tanto que otras regiones padecieron de desempleo. En la década de los 70 continuó el desplazamiento

de la población y de la economía americana del nordeste al sudoeste, mientras que la ciudad de los Ángeles generó medio millón más de empleos, la de Nueva York perdió 350 mil (Rolle, 1995: 132- 138).

La economía californiana durante el siglo XX no sólo se expandió, sino que ha tenido una profunda y constante transformación en el tipo de trabajo que la gente lleva a cabo en su preparación, así como en la maquinaria y en el equipo que emplea. La clave de la transformación ha sido la innovación tecnológica, cuyo impulso ha estado asociado con la industria de defensa. El desarrollo tecnológico ha sido impulsado por olas sucesivas de apoyos gubernamentales, de manera que el apoyo masivo recibido durante la Segunda Guerra Mundial continuó una vez terminada ésta. El influjo de la ayuda gubernamental ha tendido a concentrar en California tecnologías sofisticadas, tanto en el nivel más alto de experiencia como en el de habilidad técnica. El punto de desarrollo de la tecnología de punta ha sido el Valle de Santa Clara, también conocido como el Valle del Silicón, cuyo nombre evoca el chip elaborado de silicón, el cual es la base de los circuitos integrados de los aparatos electrónicos y de las computadoras. La industria de alta tecnología en California durante 1980, estaba formada por unas 3,700 empresas, cuyo producto anual era aproximadamente de 6 mil millones de dólares, más de 400 mil californianos tenían empleos en el sector de alta tecnología, lo que representaba la quinta parte del trabajo manufacturero del estado. Las empresas de California producen más de la tercera parte de la oferta mundial de circuitos integrados con ganancias brutas de 2 mil 700 millones de dólares (Bean y Rawls, 1988: 475-493).

1.3 Arizona

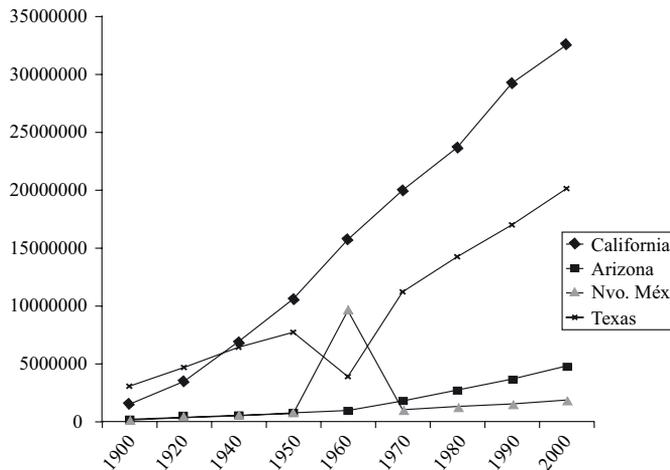
Este estado se separó de México en 1848 y en 1863 dejó de ser parte de Nuevo México, y para 1912 se convirtió en el miembro 48 de los EUA. Durante 1870-1940 su base económica fue eminentemente primaria, por lo que 75% de su población habitaba en pequeñas comunidades rurales, en esa época ganó fama como el estado de las cuatro c's: cobre (*cooper*), algodón (*cotton*), cítricos (*citrus*) y ganado (*cattle*). En el estado se desarrollaron dos grandes proyectos hidráulicos: la presa Roosevelt y el Canal Arizona, lo que posibilitó el desarrollo agrícola. En 1930, su población era de medio millón de personas y poseía una economía desvinculada del resto de la nación, pero en los años 40, el segundo conflicto bélico mundial dio un giro a su economía y tanto la industria como los servicios se desarrollaron, modificándose así el carácter de la población en urbana, por lo que su grado de urbanización aumentó de 33 a 56%, floreciendo sus dos principales ciudades, Phoenix y Tucson y sus localidades fronterizas de Nogales, Douglas y Yuma (Comeaux, 1981).

En la década de los cuarenta, se establecieron tres campos del ejército, seis bases aéreas y se instalaron varias empresas productoras de partes de avión en Tucson. Posteriormente, se ubicaron empresas que producían aviones en su totalidad, lo que llevó al estado a desarrollar una especialización manufacturera en industrias de alta tecnología, ya que se establecieron doce empresas más, líderes en los ramos de la informática y la electrónica, como IBM y Motorola. De los años 40 a los 70 el estado ocupó el tercer lugar por su alto ritmo de desarrollo, por lo que su grado de urbanización se elevó hasta alcanzar 80% (véase Gráfica 1). Arizona posee hoy un grado de urbanización de 90%, cercano al de California (Vázquez, 1997: 80).

1.4 Nuevo México

Desde el punto de vista demográfico, este es un estado pequeño, ya que su población en el año 2000 apenas alcanzó 1 millón ochocientas mil personas, asimismo es la localidad fronteriza más pobre, su ingreso personal per cápita, en 1999, fue de 21, 836 dólares, equivalente sólo a 75% del ingreso per cápita promedio en los EUA. Hasta 1950 fue predominantemente rural, pero posteriormente su tasa de urbanización se incrementó hasta alcanzar, en 1990, una tasa similar al promedio nacional, que era de 75%, menor a la de los demás estados de la frontera (véase Gráfica 1).

Gráfica 1
Población de los estados fronterizos de los EUA, 1990-2000



Fuente: Gasca (2002: 88 y 91).

2. Desarrollo de los estados fronterizos de México

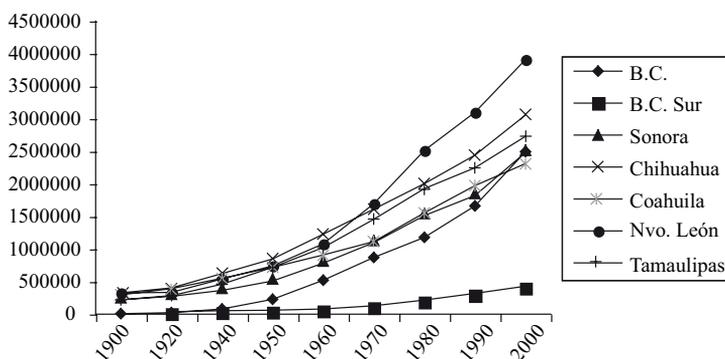
2.1 Desarrollo demográfico

A principios del siglo XX, México se encontraba escasamente poblado, ya que su población de 13.6 millones de habitantes estaba distribuida en forma dispersa y desorganizada sobre los 2 millones de km² que constituyen su territorio. La mitad de su población vivía en la franja central del país que va del Pacífico al Atlántico y representa 20% del territorio, ella está formada por siete estados: Jalisco, Guanajuato, Michoacán, Estado de México, Puebla, Oaxaca y Veracruz. Mientras que en los seis estados de la frontera norte de México que poseen 40% del territorio, sólo habitaba 10% de la población. En las 19 entidades restantes vivía el otro 40% de la población. A lo largo del siglo XX, la mitad de la población del país se ha mantenido asentada en las siete entidades más pobladas, ubicadas en su zona central, ella abarca hoy, sólo 15% del territorio nacional, mientras que los seis estados que forman la frontera norte incrementaron su participación relativa de 10 a 17%. De manera, que los 19 estados restantes, que ocupan hoy 45% del territorio, redujeron su participación demográfica a sólo un tercio de la población.

Si consideramos la población total de los estados de la frontera norte entre 1900 y 2000, ésta se multiplicó por 11, pasando de 1.4 millones de personas a 16.8 millones. La de Baja California se multiplicó por 311, Tamaulipas por 13, Nuevo León 12, Sonora 10, Chihuahua 9 y Coahuila, sólo por 8, la del país por 7 y la del Distrito Federal, 16. En el periodo que va de 1900 a 1940, la incipiente población de los seis estados de la frontera se incrementó sólo en 86% para alcanzar 2 millones 600 mil habitantes, mientras que entre 1940 y 1980, se cuadruplicó y en las dos últimas décadas del siglo, aumentó sólo en 56%, para alcanzar casi 17 millones de personas (véase Gráfica 2).

Gráfica 2

Población de los estados fronterizos de México, 1900-2000



Fuente: Gasca (2002: 89 y 91).

2.2 Desarrollo económico de los estados de la frontera norte

En el siglo XX, el PIB de la República Mexicana se multiplicó por 50, se distinguen tres etapas de crecimiento bien diferenciadas. De 1900 a 1940, el PIB (a precios constantes de 1993) se incrementó en 2.5 para alcanzar 78 mil millones de pesos entre 1940 y 1980, y aumentó en 11.5 hasta alcanzar los 891 mil millones en 1980. Entre 1980 y el año 2001 se incrementó en sólo 67% alcanzando únicamente un billón 474 mil millones de pesos.

Analicemos en este punto la participación relativa de las entidades en el producto nacional. En 1940, se observó un patrón muy elevado de concentración económica territorial, ya que las cinco entidades más importantes: Distrito Federal, Veracruz, Nuevo León, Jalisco y Tamaulipas participaron con 58%. Nuevo León figuró en tercer lugar por la relevancia que adquirió Monterrey como segundo polo industrial del país; Tamaulipas, estuvo en quinto lugar, debido a la importancia que adquirió la explotación de sus recursos petroleros. El Cuadro 1 presenta la participación relativa de los seis estados de la frontera norte, a lo largo del siglo XX, en el PIB nacional.

Cuadro 1
Participación relativa de los estados de la frontera norte en el PIB

Año	1990		1940		1980		2001	
	PIB (1993)	%	PIB (1993)	%	PIB (1993)	%	PIB (1993)	%
Baja California	281	0.91	1341	1.73	21337	2.39	48067	3.26
Sonora	946	3.06	1978	2.55	21655	2.43	41747	2.83
Chihuahua	1361	4.40	2628	3.39	25128	2.82	64158	4.35
Coahuila	1041	3.36	2921	3.76	23582	2.65	47239	3.21
Nvo. León	1257	4.06	3589	4.63	54403	6.11	101660	6.90
Tamaulipas	452	1.46	3297	4.25	27837	3.12	43698	2.97
Distrito Federal	3261	10.54	29305	37.77	241876	27.15	323711	21.97
<i>Total nacional</i>	<i>30939</i>	<i>100.00</i>	<i>77587</i>	<i>100.00</i>	<i>890994</i>	<i>100.00</i>	<i>1473690</i>	<i>100.00</i>

Fuente: Sobrino (2003, cuadros 5 y 25: 144-5, 294-5).

Entre 1940 y 1960 se acrecentó la concentración del producto, ya que el Distrito Federal incrementó su importancia relativa de 38 a 42%, como también lo hizo el producto de las cinco entidades más importantes del país: Distrito Federal, Nuevo León, Veracruz, Jalisco y Chihuahua, cuyo producto representó 62%. Para

1980, el Distrito Federal disminuyó su participación de 38 a 27%, como también las cinco entidades más importantes del país: Distrito Federal, Estado de México, Jalisco, Nuevo León y Veracruz quienes elaboraron 57% del PIB. Los estados de la frontera norte incrementaron su participación relativa en el PIB nacional en 2.5% entre 1940 y 1960, incremento que perdieron entre 1960 y 1980, participando con la quinta parte de la producción, en esta última fecha. Entre 1980 y 2001, la concentración continuó reduciéndose, ya que las cinco entidades más importantes: Distrito Federal, Estado de México, Nuevo León, Jalisco y Chihuahua, elaboraron sólo la mitad de la producción, el Distrito Federal, 22%, seguido por el Estado de México, con 11%. Los estados de la frontera norte, incrementaron su participación relativa en 3%.

3. Desarrollo de las franjas fronterizas México-EUA

Después de la pérdida de la mitad del territorio a favor de los EUA, las pugnas políticas entre liberales y conservadores continuaron, esta vez, cuestionando no sólo el poder sino la propiedad de la tierra. Aunque el conflicto favoreció en sus inicios a los conservadores, quienes impusieron a Maximiliano como emperador, finalmente se resolvió a favor de los liberales, que, apoyados por el presidente Juárez y basados en la Constitución de 1857, expropiaron la propiedad de las comunidades religiosas e indígenas y declararon el Estado laico, expulsando, además a los religiosos, no sólo del poder sino del país. Este hecho, sin embargo, no modificó la estructura económica, ya que con Porfirio Díaz la tierra se le otorgó a unos cuantos latifundistas, surgiendo inmensas haciendas que empleaban “peones acasillados” para producir, los cuales eran explotados sin recibir prácticamente dinero, bajo relaciones semif feudales, recibiendo sólo albergue, alimentación y los enseres que les proporcionaba la tienda de raya.

A lo largo de ese periodo, la política de los EUA se centró en apoyar a un gobierno liberal amigo que facilitara, ya no su expansión política territorial, sino, esta vez, su expansión económica. Este tipo de gobierno lo encontró, por varias décadas, bajo la dictadura del general Díaz. En este periodo florecieron la minería, el transporte ferroviario, la agricultura de exportación y el comercio vinculados a las inversiones y al mercado estadounidense, lo que significó que la mitad de las vías férreas tendidas hasta 1900 estuvieran localizadas en las zonas fronterizas, tendidas muchas de ellas más para vincular los estados fronterizos mexicanos con los EUA que con el centro del país. De manera que si en 1870, el 60% del comercio exterior

se realizaba con Europa y sólo 30% con los EUA, esta relación se invirtió en 1900 con la construcción de vías férreas.

La revolución fue un movimiento social prolongado y violento que afectó a la economía, al comercio y a la propiedad de la tierra, cobrando, además, un millón de vidas. Uno de sus efectos mayores fue generar una primera oleada de migrantes hacia los EUA.

Se estima que en 1908 entre 60 y 100 000 mexicanos entraron en el vecino país para incorporarse a la construcción de las vías de ferrocarril, la minería y el trabajo agrícola [...] Para la década de 1910-1920 alrededor de 900 000 mexicanos habían llegado a territorio estadounidense, 30% como ilegales y 70% como trabajadores temporales [...] La incorporación de EUA a la primera guerra mundial (1914-1918) y el auge de los años veinte significaron una gran apertura para la fuerza laboral mexicana. El resultado fue que entre 1900 y 1930, 10% de la población mexicana había migrado a los Estados Unidos (Gasca, 2002: 86).

Después de la revolución, la inestabilidad económica y política que se prolongó hasta finales de los años veinte y la crisis de económica de 1929, incidieron en forma negativa sobre las relaciones entre ambos países, se estima que como resultado de la Gran Depresión, entre 1929 y 1937, medio millón de mexicanos fueron deportados. Sin embargo, durante la etapa de la prohibición en los EUA, a principio de los años 30, ciudades fronterizas como Tijuana, Nogales y Ciudad Juárez recibieron un fuerte impulso turístico, ya que en ellas se fomentaron la producción y venta de licores, los casinos, las carreras y un gran número de giros asociados a estas actividades. Durante el gobierno de Cárdenas, que expropió el petróleo y nacionalizó los ferrocarriles, las relaciones se volvieron particularmente tensas.

En las primeras cuatro décadas de siglo la población total de la franja fronteriza México-EUA se triplicó, pasando de 6.3 millones de habitantes en 1900 a 17 millones, en 1940. La población fronteriza de los EUA pasó de 4.8 a 14.7 millones consolidándose cuatro grandes ciudades de alta jerarquía, las cuales encabezan el sistema urbano de la franja fronteriza: Los Ángeles, Houston, San Antonio y San Diego. La población mexicana observó un incremento de 1.4 a 2.7 millones y sólo una ciudad, Monterrey, se consolidó (véase Cuadro 2).

Cuadro 2
Población total de las franjas fronterizas México-EUA, 1900-2000

<i>Año</i>	<i>1990</i>	<i>1920</i>	<i>1940</i>	<i>1950</i>	<i>1960</i>	<i>1970</i>	<i>1980</i>	<i>1990</i>	<i>2000</i>
B.C.	7553	23537	78907	226965	520165	870421	1177866	1660855	2496659
B.C. Sur		39294	51474	60864	81594	128019	215139	317764	429942
Sonora	221682	275127	364176	510607	783378	1098720	1513731	1823606	2484559
Chihuahua	327784	401622	623944	846414	1226793	1612525	2005477	2441873	3057265
Coahuila	296968	393480	550717	720619	907734	1114956	1557265	1972340	2313239
Nvo. León	327937	336412	541147	740191	1078848	1694689	2513044	3098736	3909951
Tamaulipas	218948	286904	458832	718167	1024812	1456858	1929484	2249581	2732143
<i>Front Mex.</i>	<i>1400872</i>	<i>1756373</i>	<i>2669197</i>	<i>3823827</i>	<i>5623324</i>	<i>7976188</i>	<i>10907026</i>	<i>13564755</i>	<i>17442758</i>
California	1485053	3462861	6907387	10586223	15717204	19971000	23668000	29218000	32521000
Arizona	122931	334162	499261	749587	951023	1775000	2718000	3665000	4798000
Nvo. Méx.	195310	360350	531818	681187	9579677	1017000	1303000	1515000	1860000
Texas	3048710	4663228	6414824	7711194	3876542	11199000	14229000	16986000	20119000
<i>Front EUA</i>	<i>4852004</i>	<i>8784601</i>	<i>14753290</i>	<i>19728191</i>	<i>27550065</i>	<i>33962000</i>	<i>41918000</i>	<i>51384000</i>	<i>53554000</i>
<i>Total</i>	<i>6252876</i>	<i>10540977</i>	<i>17022487</i>	<i>23552018</i>	<i>33173389</i>	<i>41938188</i>	<i>52825026</i>	<i>64948755</i>	<i>70976758</i>

Fuente: Gasca (2002: 88 y 91).

A partir de los años cuarenta se dio un profundo cambio que estimuló el desarrollo y crecimiento de la frontera y de los estados fronterizos en ambos países. Los dos elementos que detonaron el enorme crecimiento, fueron la participación de los EUA en la Segunda Guerra Mundial y la implantación del modelo de sustitución de importaciones, en México. El crecimiento de los EUA, en los años cincuenta, generó una insuficiencia de la fuerza laboral en los sectores agrícola y manufacturero, por lo cual se creó el Programa Bracero en 1942, que permitió el ingreso de miles de trabajadores, hasta su culminación en 1964. Por su parte, las ciudades de California atrajeron 2 millones de migrantes para incorporarlos a la industria bélica, a la fabricación de acero, de naves, textiles y en los servicios. Las relaciones bilaterales se mejoraron a partir de entonces, ya que los subsiguientes mandatarios de México concentraron sus programas en el desarrollo económico y aunque pretendieron impulsarlo, por medio de la sustitución de importaciones, ello lo hicieron estimulando el comercio con los EUA y la inversión proveniente de ese país, así como la participación de las filiales de empresas de los EUA en México.

Entre 1940 y 2000, la población de las franjas fronterizas México-EUA se incrementó de 17 a 71 millones de habitantes; pasando de 14.8 a 53.5 millones de personas en los estados fronterizos de los EUA, y de 2.7 a 17.4 millones, en los de México (véase Cuadro 2). Por lo que se observa un crecimiento absoluto mayor en los EUA y uno relativo mayor en México.

Las ciudades fronterizas y los Sistemas de Ciudades que se configuran en torno a estos territorios son los ejes centrales tanto económicos como políticos y culturales que nutren, dirigen y dan forma a esta región binacional, cuya integración se fragmentó cuando se estableció la nueva frontera que separaba a los EUA y México, pero que ha permanecido integrada, a pesar de las diferencias políticas, lingüísticas y culturales, pero unida por las vías férreas y las carreteras que se empezaron a construir a finales del siglo XVIII, así como por la fuerte interacción social y económica y a la vida cotidiana que ha hecho de esta zona una región propia con problemas y perspectivas comunes y singulares. El desarrollo económico más acelerado de los estados fronterizos de los EUA, la baja participación de sus similares mexicanos en el desarrollo económico nacional y su lejanía del centro ha propiciado que se integren y desarrollen fuertes vínculos con los estados vecinos, y de esta manera, coparticipen parcialmente en el desarrollo de los EUA. Como señalan Arreola y Curtis (1993):

[...] la mayor parte de los ciudadanos norteamericanos que viven en los Estados Fronterizos consideran a las ciudades fronterizas mexicanas como la frontera espacial de sus actividades sociales, económicas y turísticas cotidianas y ello, no sólo por la facilidad con que cruzan la frontera, sino también, porque muchas de las ciudades de la frontera han tenido su origen y se han desarrollado sirviendo como centros productivos y de servicios a la demanda americana.

La primera ola de expansión de las ciudades fronterizas se apoyó en el turismo y en los servicios recreativos creados por inversores americanos que no pudiendo instalar bares, casinos y cabarets en los EUA, por lo prohibición; así, aprovecharon la cercanía y depresión económica para instalarlos en México, desarrollando sus negocios en este país, donde las leyes eran más relajadas o en todo caso, su aplicación estaba condicionada al rigor de los representantes locales. Como señalan Arreola y Curtis (1993), en su etapa inicial, la llamada “cultura del pecado” impulsó el crecimiento de las principales ciudades fronterizas, triplicando su población de 1900 a 1930. Posteriormente, el crecimiento no se detuvo a pesar de la crisis económica y depresión mundiales, sólo tres ciudades, de carácter preponderantemente minero, de las dieciocho que analizan Arreola y Curtis: Nogales, Piedras Negras y Agua Prieta, perdieron población, debido a la caída de la actividad económica y de la producción minera, las demás crecieron.

La segunda ola de crecimiento de las ciudades fronterizas mexicanas fue impulsada por el desarrollo militar y el crecimiento de la economía de los EUA, hasta convertirse en la primera potencia mundial, al duplicar su producto, en la década de los cuarenta. De las 15 ciudades que aparecen en el Cuadro 3, cinco son fronterizas, están muy cerca de la frontera, como también: Tecate, San Luis Río Colorado, Sanoita, Nogales, Naco, Agua Prieta, Las Palomas, Ojinaga, Ciudad Acuña, Piedras Negras, Miguel Alemán y Camargo. Muchas de ellas se encuentran situadas a sólo horas de camino de las instalaciones militares americanas, por lo que el personal allí recluido se constituyó en una nueva demanda agregada. Como consecuencia, su población se sextuplicó entre 1930 y 1960 (Arreola y Curtis, 1993: 24-25).

La tercera ola de crecimiento se ha centrado en el desarrollo de la industria maquiladora y en la consolidación de un sistema de ciudades fronterizo, el cual impulsa el desarrollo del norte de la República y sirve de enlace con la economía de los EUA, convirtiéndose en una fuerza que permite un crecimiento regional y desarrollo demográfico más equilibrado, al vincularse con las actividades económicas de las principales ciudades del noreste y del occidente, Monterrey y Guadalajara. Bajo esta tercera ola de crecimiento demográfico, la población de las principales ciudades fronterizas se incrementó en tres veces y media de 1960 a 1990, pasando de un millón de personas a tres millones y medio.

4. Urbanización en los estados de la frontera norte de México

A principios del siglo XX, el grado de urbanización de tales estados era reducido, sólo 10% de la población vivía en las cuatro ciudades que contaban con más de 15 mil habitantes: Monterrey, Chihuahua, Saltillo y Tampico. Durante las primeras décadas del siglo, estos estados se urbanizaron más lentamente que el centro, pero más rápidamente que el resto, por lo que en 1940, un 30% de la población vivía en ciudades de más de 15 mil habitantes.

En la segunda mitad del siglo XX, las tasas de crecimiento poblacional de la frontera han excedido sus respectivos promedios nacionales, creando algunos densos núcleos. El número de ciudades con más de 15 mil habitantes se incrementó de 16 a 48, entre 1940 y 1980, y a 58 en el año 2000. En 1980 nueve rebasaban 250 mil habitantes, Torreón y Juárez tenían más de medio millón de personas y Monterrey, un millón.

En el año 2000, todas ellas rebasaron el medio millón de habitantes y sólo cuatro superaban un millón: Monterrey, Tijuana, Juárez y Torreón. Si se considera como urbana a la población que vive en localidades de más de 2, 500 habitantes, la tasa de urbanización de los estados de la frontera norte se elevó de 30% en 1900

a 55%, en 1950; a 72% en 1970; para alcanzar 88% en el año 2000; por encima de la media nacional que fue de 12% en 1900; de 43% en 1950; de 59% en 1970, y de 75% en 2000.

Cuadro 3
Población de las principales ciudades de los estados de la frontera norte, 1950-2000

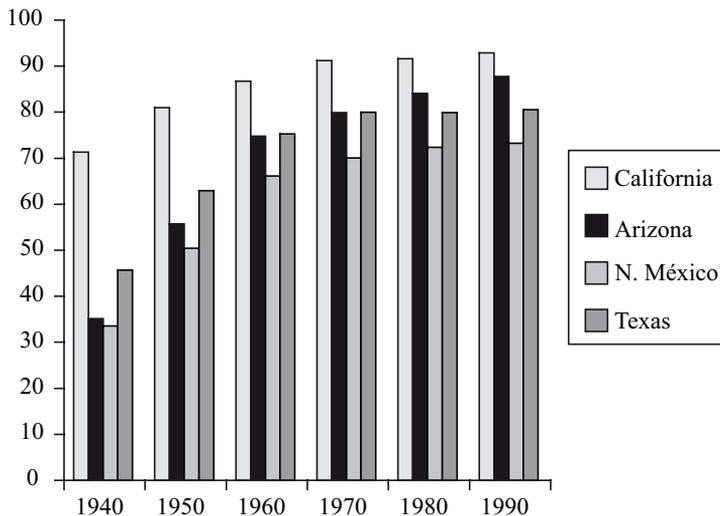
<i>Año</i>	<i>1950</i>	<i>1960</i>	<i>1970</i>	<i>1980</i>	<i>1990</i>	<i>2000</i>
<i>Baja California</i>	<i>143851</i>	<i>370404</i>	<i>625136</i>	<i>921405</i>	<i>1649538</i>	<i>2461966</i>
Tijuana	59952	153303	283951	435454	747381	1274240
Mexicali	65749	174540	263498	341559	601938	764602
Ensenada	18150	42561	77687	120483	259979	370730
<i>Sonora</i>	<i>153115</i>	<i>348547</i>	<i>597895</i>	<i>929370</i>	<i>1393508</i>	<i>1789781</i>
Hermosillo	43519	95978	176596	297175	448966	609829
Obregón	30991	67956	114407	165572	311443	356290
<i>Chihuahua</i>	<i>519838</i>	<i>1091223</i>	<i>1687926</i>	<i>2338465</i>	<i>3212128</i>	<i>4542776</i>
Juárez	122566	262119	407370	544496	798499	1218817
Chihuahua	87000	192624	282155	411922	534699	677117
<i>Coahuila</i>	<i>372105</i>	<i>649049</i>	<i>909690</i>	<i>1393360</i>	<i>2030151</i>	<i>2449811</i>
Torreón	188203	345929	438461	689195	878289	1007291
Saltillo	69842	98839	161114	284937	486580	637273
Monclova	19049	43077	78134	154788	281628	302899
<i>Nuevo León</i>	<i>354114</i>	<i>695504</i>	<i>1285656</i>	<i>2075905</i>	<i>2687764</i>	<i>3390328</i>
Monterrey	354114	695504	1242558	1988012	2573527	3243466
<i>Tamaulipas</i>	<i>599146</i>	<i>1230899</i>	<i>1638112</i>	<i>2402920</i>	<i>3105083</i>	<i>4251011</i>
Tampico	135419	302863	298337	469286	560890	655760
Reynosa	34087	74140	137383	194693	265663	524692
Matamoros	45846	92327	137749	188745	303293	418141
Nuevo Laredo	57668	92627	148867	201731	219468	310895

Fuente: NAFINSA (1981) y Garza (2003).

5. Urbanización de los territorios fronterizos de los EUA

En los EUA, el grado medio de urbanización (poblaciones que superan los 15 mil habitantes) de los estados fronterizos se incrementó de 57 en 1940 a 88% en 1990. En México aumentó de 43 en 1940 a 85% en 1990. En los EUA, California y Arizona, las poblaciones con más de 15 mil habitantes, alcanzaron tasas de urbanización de 90%, como también, los estados de Baja California y Nuevo León, en México. Sólo un estado fronterizo, el de Nuevo México tenía una tasa de urbanización inferior a 75%, que era la media en los EUA para 1990. En México todos los estados de la frontera norte habían superado la tasa de urbanización media nacional, que era de 70%, superándola, en promedio, en 15%.

Gráfica 3
Tasas de urbanización de los estados fronterizos de los EUA, 1950-1990



Fuente: Karl y Gappert (1995: 192, 193).

5.1 Los condados fronterizos de Texas

Texas es el estado más grande de los EUA y comparte la más larga frontera con México. A él pertenecen 16 de los 25 condados fronterizos de los EUA. Aproximadamente, 80% de todo el comercio terrestre entre México y los EUA atraviesa por los condados de Texas, 38% del cual, se realiza a través de Laredo. El 10% de la población de Texas, 21 millones, durante el año 2000, vivía en estos 16 condados adyacentes a la frontera. Su ingreso personal per cápita en 1999, fue de 26, 834 dólares, siendo inferior en las ciudades fronterizas: El Paso tuvo un ingreso promedio de 17, 216; Brownsville de 14, 280; Laredo obtuvo 14, 112 y McCallen de sólo 13,339 dólares (Clement, 2002: 14-16).

La ciudad más grande de la región fronteriza en Texas es El Paso, el Condado de El Paso tuvo, en el año 2000, 680 mil habitantes, gran parte de los sectores en expansión en esta ciudad reflejan los fuertes lazos comerciales e industriales que existen con Ciudad Juárez y en especial con su industria maquiladora. Laredo, que está localizado en medio del área fronteriza de Texas, tuvo en el año 2000, una

población cercana a los 200 mil habitantes. Por su parte, la cercana ciudad de Eagle Pass, tuvo una población de 22 mil quinientos habitantes. Las dos áreas estadísticas metropolitanas situadas en el Valle del Río Grande: Brownsville-Harlingen-San Benito y McCallen-Edinburg-Mission, poseían una población aproximada de 335 mil y 570 mil habitantes, respectivamente, en 2000.

A lo largo de los noventa, la población de los condados fronterizos texanos creció a una tasa muy superior a la estatal, por ello su población, entre 1990 y 1999, se incrementó en 32%, frente a un incremento de 18% para todo el estado. La expansión del comercio entre EUA y México, el comercio fronterizo y la inversión son las fuerzas que explican el crecimiento superior. Las economías de los condados fronterizos han incrementado sus interrelaciones comerciales y de servicios con México. El comercio fronterizo, los servicios y los servicios de embarque (transporte y almacenaje), representan una proporción muy alta de las actividades económicas en Laredo, Brownsville y Eagle Pass. En El Paso y McCallen las actividades económicas están más diversificadas.

5.2 Los condados fronterizos de California

Considerado como el estado más poblado de todos los EUA, su población alcanzó 34 millones en el año 2000, la de sus dos condados fronterizos: San Diego e Imperial fue de 2.8 millones y de 140 mil habitantes, respectivamente, por lo que representó 9%.

Estos condados son muy diferentes, San Diego tiene una economía mucho más amplia y diversificada, su fuerza laboral posee una elevada educación, industrias modernas de alta tecnología y el ingreso per cápita más alto de todos los condados fronterizos, 29, 500 dólares en 1999 (Clement, 2002: 14-15). Su economía ha dependido fuertemente del gasto militar, ya que posee grandes bases y una industria aeroespacial muy desarrollada. La economía de San Diego, sin embargo, se ha venido diversificando, desde el final de la guerra fría, y especializando en las industrias biotecnológica y farmacéutica, en telecomunicaciones, en la manufactura electrónica y de computadoras, y en servicios médicos, además de servicios de computo y software y turísticos, tales como hoteles restaurantes, así como en las industrias del entretenimiento y la diversión. El Condado Imperial se especializó históricamente en negocios agrarios, pero más recientemente ha diversificado su economía con la construcción de dos grandes prisiones federales y el incremento del tráfico comercial producto del TLCAN. En 1998, su tasa de desempleo fue de 26% y su ingreso personal per cápita alcanzó los 17, 353 dólares (Clement, 2002: 14).

5.3 Los condados fronterizos de Arizona

Aunque Arizona es un estado pequeño comparado con California, recientemente ha venido creciendo rápidamente, su población rebasó los 5 millones de habitantes en el año 2000, registrando un incremento de 40% en relación a 1990. La tercera parte de sus residentes viven en las ciudades de Phoenix y Tucson. Aunque esta última se encuentra a 90 km de la frontera, no puede ser considerada como una ciudad típicamente fronteriza. Estas dos ciudades se han convertido en centros de alta tecnología. El resto del estado es predominantemente rural y se dedica a actividades agrícolas. Las actividades principales del estado son los servicios, el comercio y la manufactura. La minería y la agricultura son, también, actividades importantes e intensivas en capital. El sector servicios es el mayor empleador. El ingreso personal per cápita del estado fue de 25 mil dólares en 1999. Ese mismo año, el condado fronterizo de Yuma tuvo un ingreso menor de sólo 18 mil quinientos dólares. La población del condado en el año 2000 fue de 160 mil personas, de los cuales 77 mil quinientos residían en la ciudad. El turismo es la actividad más importante de este condado y representa cerca de la cuarta parte de la actividad económica, aunque la mayor parte de su ingreso corresponde al gasto que realizan durante el invierno los visitantes provenientes de Canadá y el noreste de los EUA (Clement, 2002: 20).

De octubre a noviembre la población de Yuma aumenta debido a los visitantes que capta a razón de 215 mil personas, aumentado las ventas al por menor y los impuestos crecen significativamente. La agricultura y los servicios gubernamentales son las otras dos actividades principales. La agricultura irrigada de alta tecnología genera entre 700 y 800 millones de dólares cada año y representa entre 35 y 40% del producto regional. Las fuertes variaciones estacionales en los dos sectores clave del turismo y la agricultura, en Yuma, se traducen en una elevada tasa de desempleo que a menudo alcanza 30% (Clement, 2002: 20).

Con 21 mil habitantes en el año 2000, la ciudad de Nogales, Arizona, es una comunidad fronteriza relativamente pequeña. Posee más de la mitad de los habitantes del Condado de Santa Cruz, uno de los más pequeños del estado. A pesar de ello, es el más grande de los seis puertos de entrada de Arizona a México, contabilizando 60% del tráfico comercial y del pedestre que se mueve entre las fronteras de Arizona y Sonora. Nogales es el puerto principal de entrada de los productos frescos provenientes de México y maneja 60% de todos los vegetales de invierno y frutas embarcadas desde México a los mercados de los EUA y Canadá. Más de 5 mil millones de dólares de vegetales y frutas cruzan la frontera a los EUA por Nogales, Arizona cada año. El sector de ventas al por menor es altamente dependiente de las compras de los residentes de la ciudad gemela adyacente de Nogales, Sonora. Un

sector maquilador en expansión hacia el sur de la frontera ha esparcido una amplia gama de nuevos empleos en la manufactura y los servicios. La mayor parte de la fuerza laboral está empleada en el comercio, 40%, y el gobierno, 23%. Los servicios proporcionan trabajo a 15% más de los trabajadores, mientras que la manufactura sólo emplea 9% de la fuerza laboral. El carácter estacional de la industria de productos frescos es altamente responsable de las elevadas tasas de desempleo, que alcanzan más de 25 en el condado y 20%, en la ciudad. Nogales está posicionado favorablemente sobre la Interestatal 19 que conecta con la carretera federal mexicana 15. La vía férrea que atraviesa la frontera EUA-México es una de las más antiguas, conecta al ferrocarril Union Pacific de los EUA con el Ferrocarril Mexicano del Pacífico, el cual es corrientemente utilizado para transportar las autopartes de la Ford Motor Company en Hermosillo, Sonora, y regresar los carros ensamblados a los EUA (Clement, 2002: 30).

5.4 Los condados de Nuevo México y la región de El Paso del Norte

Esta región se formó a partir de un acuerdo regional entre los estados de Chihuahua en México y de Nuevo México y Texas en los EUA, con el fin de impulsar el desarrollo conjunto y una política de amistad y buena vecindad. Las porciones de Nuevo México incluyen el Condado de Doña Ana que posee las ciudades de Sunland Park, Las Cruces Mesilla y Hutch Village. Las porciones de Texas incluyen el Condado de El Paso que posee las ciudades de El Paso, Socorro, Clint, Horizon City, Anthony y Vinton Village. La población total de esta zona en los EUA alcanza los 700 mil habitantes. Del lado mexicano, la región está formada por los municipios de Ciudad Juárez, Praxedis G. Guerrero y Guadalupe con sólo una localidad, Ciudad Juárez, cuya población alcanza 1 millón 200 mil habitantes. El Paso del Norte es una región situada en la mitad del desierto de Chihuahua, por lo que su clima fuerza a sus pobladores a vivir con aire acondicionado la mayor parte del año, lo cual aumenta el costo de los servicios. El agua es escasa y las tasas de bombeo amenazan con extinguir el agua en unas cuantas décadas. La infraestructura es mediocre y se desarrolla en forma tardía buscando satisfacer las necesidades humanas que continuamente rebasan la oferta de servicios. De acuerdo con el Departamento de Servicios Humanos de El Paso, en mayo de 1992, más de la cuarta parte de la población vivía en la pobreza y arriba de la quinta parte recibía ayuda alimentaria. Entre las razones que generaban esta situación se encontraban: las altas tasas de desempleo, la falta de capacitación, los bajos niveles educativos y los estereotipos fronterizos que atraen a las corporaciones que pagan bajos salarios, ya que la frontera es considerada barata. El desempleo en El Paso se sitúa alrededor de 10%, la

violencia, las enfermedades y los riesgos ambientales son una continua amenaza para sus residentes (Clement, 2002).

La interacción entre las ciudades fronterizas de los EUA y México es tan fuerte que, usualmente, se considera que las metrópolis de ambos países forman una sola región económica y ambiental. Algunos análisis consideran que Ciudad Juárez genera cerca de 20% de la actividad económica y, al menos, la mitad del comercio al por menor en la ciudad de El Paso. Constantes esfuerzos son llevados a cabo por líderes empresariales, por las comunidades y aun por funcionarios locales para crear lazos regionales que buscan una estrategia de planeación y desarrollo regional. Entre los ejemplos relevantes se encuentran, el proyecto del Camino Real para integrar a Chihuahua, al sudeste de Texas y a Nuevo México con el turismo y las artes; la Operación Buen Vecino que incluía grupos empresariales y gubernamentales locales y la formación de un Consejo para el Desarrollo Industrial promovido por la Cámara de Comercio Hispánica, con el fin de enseñar a los mexicanos cómo hacer negocios en los EUA y viceversa. En 1992, 10 Universidades en Texas, Nuevo México y Chihuahua crearon el Consorcio de Instituciones de Educación Superior, para intercambiar estudiantes y profesores y crear programas binacionales conjuntos. Así mismo, los contactos familiares entre residentes de ambos países son frecuentes y muchos de ellos tienen familiares “del otro lado”, lo que propicia los frecuentes cruces, que se estima en promedio en dos mensuales por persona (Clement, 2002). A pesar de estos, múltiples contactos, la realidad muestra que las ciudades no están integradas, que la comunicación entre los funcionarios y autoridades es superficial o no existe y que aparentemente no hay conciencia sobre la necesidad de desarrollar una planeación conjunta, consecuentemente, no se observan iniciativas políticas para desarrollar un esfuerzo de planeación regional integrado, ni para aprovechar las oportunidades conjuntas del TLCAN.

Nuevo México sólo tiene tres pequeños puertos de entrada a los EUA, los cuales no poseen un área urbanizada significativa en la frontera y mantienen un volumen de comercio bajo con México, sin embargo, se encuentran algunos desarrollos a lo largo de la frontera de ese estado con nuestro país cercanos a Nuevo México, que pueden proporcionar una infraestructura favorable para el desarrollo urbano y del comercio. Un puerto de entrada, relativamente nuevo, fue abierto al oeste de El Paso, Texas, el puerto Santa Teresa–San Jerónimo que posee instalaciones para la inspección comercial, no comercial y el paso de ganado, el puerto está conectado a una carretera pavimentada que comunica con la parte sur de Ciudad Juárez, además, posee hoy un carretera de cuatro carriles y de alta velocidad que conecta a Santa Teresa con el sistema interestatal de carreteras de los EUA. Como el puesto

mencionado evita la travesía por las densamente pobladas y congestionadas urbes de El Paso y Ciudad Juárez, se espera que pueda convertirse en un importante punto de cruce que tendrá a futuro un rápido desarrollo.

6. El Desarrollo de la región fronteriza y sus perspectivas

El Cuadro 4 nos muestra la evolución de la población y del ingreso personal per cápita de los ocho principales condados fronterizos, comparados con los mismos datos de los cuatro estados fronterizos y los de EUA, entre 1993 y 2000. Como se puede observar, la población de los condados se incrementó en 17.3% entre 1990 y 1998, sin embargo, con excepción de San Diego, estos condados tienen un ingreso per cápita, una tasa de participación de la fuerza laboral y un grado de escolaridad menores, así como una tasa mayor de desempleo que los promedio de sus respectivos estados y de EUA.

Esta situación no tendió a mejorarse con el TLCAN, ya que el incremento del ingreso en los condados fronterizos (2.99%) fue superior al de la nación (2.69%) antes de la firma del tratado, entre 1990 y 1993, fue inferior después de la firma, de 2.74 frente a 3.66% para toda la nación (véase Cuadro 4).

Cuadro 4
Región fronteriza de los EUA: población e ingreso personal

Estado	Población		Cambio %		ING per cápita		Cambio %		Desempleo %
	2000	1990-1993	1994-1998	1990-1998	1999	1990-1993	1994-1997		
<i>EUA</i>	281421.9	1.11	0.96	8.4	28456	2.69	3.66	4.5	
California	33871.6	1.34	1.1	9.2	29856	1.25	3.66	3.5	
Arizona	5130.6	2.85	3.14	26.9	25173	2.5	3.75	4.1	
Nuevo Méx.	1819	2.09	1.26	14.3	21836	3.59	3.13	6.2	
Texas	20851.8	1.89	1.92	15.9	26834	3.35	4.18	4.8	
<i>Ciudad</i>									
San Diego Ca.	2813.8	1.28	1.46	10.6	29849	1.57	3.35	3.5	
Yuma Az.	160	3.5	2.53	22.8	18452	3.83	2.26	27.9	
Tucson Az.		2.16	1.92	18.3		3.3	3.19	2.7	
Las Cruces N.M	174.7	3.77	2.1	23.9	17003	2.34	2.38	8.5	
El Paso Tx.	679.5	2.63	1.59	18.0	17216	2.84	3.02	10.2	
Laredo Tx.	193.1	5.36	3.81	39.9	14112	5.46	2.53	9.2	
McAllen Tx.	569.5	4.69	3.35	35.0	13339	3.07	3.01	17.7	
Brownsville Tx.	335.2	3.36	2.47	24.7	14280	4.01	2.35	9.2	
<i>Ar. No Met</i>	1370.6	3.96	1.74	23.2		2.03	1.94	18.6	
<i>Front. Tot.</i>	6296.5	2.33	1.87	17.3		2.99	2.74	7.6	

Fuente: Clemente (2002: 27 y 28).

Por su parte, en los estados y ciudades fronterizas mexicanos, se observa una mejoría hasta el 2000, la que parece estar asociada con el fuerte crecimiento de la industria maquiladora y con el dinamismo que tuvo la economía de los EUA en la década de los noventa, ya que no sólo aumentó el producto, también lo hicieron la población, los salarios y el empleo, en tanto que la escolaridad registró niveles superiores al promedio nacional.

Pero esta situación sufrió un fuerte deterioro como producto de la caída que observó la industria maquiladora en el 2000, y por el estancamiento de la economía de los EUA.

En efecto, las expectativas que había generado el TLCAN, respecto a una mejoría progresiva y sostenida de la economía de los estados de la frontera y de la economía mexicana, que se traduciría en un incremento rápido y sostenido de la actividad económica, y del empleo que reduciría las enormes diferencias de ingreso entre ambos países, abatiendo las tasas migratorias, no se han cumplido.

Estas expectativas reposaban en: 1) El TLCAN debería tener un impacto positivo mayor en los salarios e ingresos en México que en los EUA, debido al tamaño de la economía mexicana. Por ello, cabía esperar que los empleos e ingresos crecieran de forma más acelerada en México que en los EUA, reduciendo la presión migratoria hacia los estados de la frontera y hacia los EUA. El TLCAN incrementaría el volumen y valor de los envíos de mercancías que cruzan la frontera (exportaciones e importaciones) para los EUA y Canadá, por lo que el empleo en el sector comercial, el transporte y el sector público aumentarían en las comunidades y ciudades fronterizas. Sin embargo, esta expansión comercial tendrá un impacto negativo en la infraestructura y sobre el medio ambiente debido al tráfico incrementado. 2) La inversión extranjera se vería incrementada en México, particularmente en la frontera donde se halla establecida y difundida la industria maquiladora, debido a las reglas de origen impuestas por el TLCAN, concernientes a los insumos necesarios para lograr el *status* TLCAN con una tasa tarifaria baja o cero, por lo que estimularía el desarrollo del sector manufacturero y el empleo en la región fronteriza de los EUA. 3) El efecto total sobre la prosperidad, medido como ingreso real per cápita en la región fronteriza EUA-México sería positivo, particularmente del lado mexicano. Es decir, la pobreza bajaría y la prosperidad aumentaría.

Conclusiones: bienestar interdependiente de los territorios fronterizos

Los impactos positivos esperados del TLCAN sólo han tenido un éxito parcial y temporal y en su lugar se ha impuesto una lógica factual más cruda. La economía mexicana no ha logrado recuperarse de las crisis económicas que viene

padeciendo desde 1982, el cambio hacia el modelo exportador, la apertura, la firma del TLCAN y los continuos programas de ajuste han llevado a una elevada polarización, permitiendo que el sector moderno se integre y participe mediante el comercio en las actividades económica de ambos países, pero dejando fuera de la actividad económica, del progreso y de la modernidad a la pequeña empresa y al sector informal.

La inversión extranjera y la industria maquiladora impulsaron el empleo y el crecimiento de los estados del norte, pero su crecimiento se vio limitado por dos factores, uno externo, los niveles salariales existentes en otras partes del mundo, particularmente, en Centroamérica y en China, y otro interno relacionado al tamaño del ingreso, del ahorro y de la inversión en México. Estos factores condicionan la capacidad de desarrollo del país y de la industria maquiladora, determinando los niveles de desarrollo de los estados y de las ciudades fronterizas.

Del análisis realizado aquí, se infiere que la actividad económica, la prosperidad y el bienestar de los municipios y ciudades fronterizas mexicanos ha estado ligado históricamente a la actividad económica y al bienestar de los condados y principales ciudades de los EUA, como los Ángeles, San Diego, Houston, San Antonio, etcétera, y que esa dependencia se acrecentó enormemente durante las dos últimas décadas con el desarrollo de la industria maquiladora que constituye hoy, el corazón de la actividad económica de los estados fronterizos. De ahí que su bienestar esté fuertemente determinado tanto por la dinámica económica del vecino país, como por la de ciudades mundiales de primer o segundo rango; por la dinámica de los estados y condados fronterizos de los EUA, en segundo término, y por la dinámica nacional y de las ciudades mexicanas, tal vez, en tercer término.

En el caso de los estados fronterizos de los EUA, su situación económica y desarrollo depende fundamentalmente de la actividad económica global de ese país, es decir, nuevamente como señala Friedman: de las estrategias que se diseñan en las ciudades de primer rango, por medio de sus actores económicos y políticos. Pero, cabe mencionar que también, se benefician de su posición geográfica, obteniendo alimentos, materias primas y trabajo a bajo costo en México, incrementando así su competitividad, mediante el apoyo que les ofrece la industria maquiladora. Los condados fronterizos de los EUA, adquieren beneficios, adicionales, por la demanda de productos manufactureros y el elevado poder de compra que tienen ciudades fronterizas altamente pobladas como Tijuana, Ciudad Juárez, Nuevo Laredo, Reynosa, etcétera, localidades alejadas de los principales centros manufactureros mexicanos del centro. Por ello, su bienestar sí depende y está ligado al bienestar y situación económica de los estados y municipios mexicanos, mientras éstos tengan mayor bienestar, mayor será su poder de compra.

De lo anterior, se deduce que los habitantes, empresarios y funcionarios de ambos lados de la frontera poseen intereses comunes en realizar acciones conjuntas de mutuo beneficio, en desarrollar actividades económicas, sociales y políticas que les permitan aprovechar economías de escala y lograr un mejor aprovechamiento de los recursos fronterizos y del medio ambiente, realizando, de ser posible, planes comunes que pueden llevar a un mayor y más equitativo desarrollo regional, en lograr una mayor integración económica, social y hasta cultural.

Este tipo de acciones, sin embargo, parece oponerse a los intereses nacionales de ambos países, que han supeditado totalmente, desde los años 40, el interés regional y local al nacional. En el caso de los EUA, la política externa parece estar dominada por el Ministerio de Defensa, por la lucha contra el terrorismo, contra el tráfico de drogas y contra la criminalidad y por el control de la inmigración mexicana. Estas políticas limitan la integración e interacción entre ambas partes de la franja fronteriza, están encaminadas a mantener las enormes diferencias salariales entre ambos países, como clave de subordinación económica de México al vecino país, por lo que no se concibe una política de desarrollo mutuo, de solidaridad, de apoyo e integración creciente, como la clave de una política que permita a los EUA mantener su hegemonía mundial en el siglo XXI.

Este tipo de política, que es la que han seguido en forma predominante los países desarrollados del mundo, es la que hace fracasar la convergencia postulada por Sollow y propicia que las diferencias de precios, salariales, ventajas tecnológicas y económicas de toda índole se conciban como ahorros en los costos que sustentan la productividad, por lo que se intenta mantener las diferencias permanentemente, con el fin de capitalizarlas, haciendo que la divergencia de ingresos y la inequidad en el mundo se amplíe cada vez más.

El TLCAN no es un acuerdo político-social de apoyo mutuo entre amigos que haya reconocido niveles tecnológicos y económicos iniciales y la posibilidad de reducirlos, sino un acuerdo económico entre socios que busca garantizar las ganancias de las empresas trasnacionales, de las maquiladoras y de las grandes empresas mexicanas, para eso existen los acuerdos y las instituciones que vigilan el equilibrio de los grandes agregados macroeconómicos y, si fuera necesario, los ajustes económicos y aún los pactos de solidaridad; aunque se tengan que congelar los salarios y el nivel de vida de los mexicanos se deteriore. Urge cambiar estos principios políticos en ambos países como base de negociación, si se quiere lograr una verdadera integración y un mundo más equitativo y justo.

En resumen, esta política es errónea en el largo plazo, porque acrecienta la inequidad, las divergencias, la polarización económica e impide una verdadera integración entre México y los EUA. Urge cambiar los diseños de esta política

y alinearla con los intereses regionales, ya que ello, a la postre, redundará en un aumento de la productividad conjunta y en una mayor generación de riqueza y crecimiento del PIB de ambos países.

Referencias bibliográficas

- Alarcón Cantú, E. (2000). *Estructura urbana en ciudades fronterizas*, México: El Colegio de la Frontera Norte.
- Arreola, Daniel y James Curtis (1993). *The mexican Border Cities*, EUA: The University of Arizona Press.
- Bassols Batalla, Angel (1993). *México. Formación de Regiones Económicas*, México: UNAM.
- Bean, W. y J. Rawls (1988). *California: an interpretive history*, EUA: Mc Graw Hill.
- Begg, Iain (2002). *Urban Competitiveness*, England: The Policy Press.
- Bustamante Lemus, Carlos (1982). “Las regiones fronterizas del Norte y Noreste de México” en Bassols Batalla, Angel (*et al.*), *Lucha por el espacio social: regiones del Norte y Noreste de México*, México: UNAM.
- Clement, Norris C. (2002). *The U.S.–Mexican Border environment: U.S. Mexican border communities in the NAFTA era*, EUA: San Diego, University Press.
- Comeaux, M. (1981). *Arizona*, EUA: Westview Press, Inc.
- Dendrinos, Dimitrios. (1992). *The dynamics of cities: Ecological determinism and chaos*, New York: Routledge, Chapman and Hall Inc.
- Dunning, J. (2000). *Regions, globalization and the knowledge based economy*, New, York: Oxford University Press.
- Dussel, E., M. Piore y C. Ruiz (1997). *Pensar globalmente y actuar regionalmente*, México: UNAM-Friederich Ebert.
- Friedmann, John (1986). “The World City Hypothesis”, *Development and Change*, num. 17, pp. 69-83, USA.
- Ganster, Paul (2000). *The U.S.–Mexican Border environment: A road map to a sustainable 2020*” San Diego, U.S.A: University Press.
- Garza, Gustavo (2003). *La urbanización de México en el siglo XX*, México: El Colegio de México.
- Garza, G., P. Filon, G. Sands (2003). *Políticas urbanas en grandes metropolis: Detroit, Monterrey y Toronto*, México: El Colegio de México.
- Gasca Zamora, José (2002). *Espacios trasnacionales. Interacción, integración y fragmentación en la frontera México-Estados Unidos*, México: Miguel Ángel Porrúa-UNAM.

- Gilbert, A (1996). *The Mega-city in Latin America*, Tokio, Japón: United Nations University Press.
- Karl Kresl, P. y Gary Gappert (1995). "North American cities and the global economy", *Urban Affairs Annual Review*, num. 44, SAGE Publications, California, EUA.
- Knox, P. y P. Taylor (2000). *World Cities in a World-System*, England: Cambridge University Press.
- NAFINSA (1981). *La Economía Mexicana en cifras*, México: NAFINSA.
- Polèse, M. (1998). *Economía urbana y regional*, Costa Rica: Libro Universitario Regional, Editorial Tecnológica de Costa Rica.
- Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (1996). *Programa Frontera XXI México-Estados Unidos*, México, noviembre, p. III.3.
- Richardson, Wallace and Anderson (1988). *Texas: the lone star state*, EUA: Prentice Hall.
- Rolle, A. (1995). *Los Angeles: from pueblo to city of the future*, EUA: Norris & Scultz, Inc.
- Sobrino, Jaime (2003). *Competitividad de las ciudades en México*, México: El Colegio de México.
- Thoms, D. (2002). *The Transformation of cities*, N. Y.: Palgrave-MacMillan.
- Turner Barragán, E. (2006). "Influencia de la Industria Maquiladora y el TLCAN en la demografía y el desarrollo económico de la frontera norte de México", *Análisis Económico*, vol XXI, núm. 46, 1er cuatrimestre, México.
- y Juan Froilán Martínez P. (2007). "Desarrollo Demográfico, Económico y Competitividad de las Regiones, Estados y Ciudades de la República Mexicana en el Siglo XX", Capítulo 1 de *El Modelo de Desarrollo Económico de México y Taiwán*, México: UAM-Azcapotzalco-Editorial Eón.
- Vázquez Ruiz, Miguel Ángel (1997). *Fronteras y globalización. Integración del noroeste de México y el suroeste de Estados Unidos*, México: IIEc-UNAM.