

EL ESTADO DEL COMERCIO, LA COMPETITIVIDAD Y EL BIENESTAR ECONÓMICO EN LA REGIÓN FRONTERIZA MÉXICO-ESTADOS UNIDOS

Christopher E. Wilson y Erik Lee

*Nuestra frontera común debe ser un motor
para el crecimiento económico y no un freno.*

PALABRAS DEL PRESIDENTE BARACK OBAMA
A SU HOMÓLOGO MEXICANO
FELIPE CALDERÓN, 19 DE MAYO DE 2010

RESUMEN EJECUTIVO

La historia del comercio entre Estados Unidos y México ha sido una de las más exitosas, pero también de las más subestimadas en el contexto de la economía global. De hecho, en 2011, el comercio de bienes y servicios entre ambos países alcanzó el medio billón de dólares y prácticamente no se expresó reconocimiento alguno.¹ Estados Unidos es el principal socio comercial de México, y este país —que ha ganado estabilidad macroeconómica y logrado incrementar el tamaño de su clase media en las últimas dos décadas— es el segundo mayor mercado de exportación de Estados Unidos y su tercer socio comercial. El 70 por ciento del comercio bilateral cruza la frontera en transporte de carga, lo que significa que la región fronteriza es, literalmente, el lugar donde “todo arranca” en las relaciones bilaterales. Esto también significa que tanto California y Baja California, como Michigan y Michoacán tienen interés en mejorar la administración de la frontera a fin de que sea eficiente y segura.

Lamentablemente, la infraestructura y la capacidad de los puertos de entrada de personas y productos en Estados Unidos no concuerdan con el ritmo de expansión del comercio bilateral ni con el crecimiento de la población en la región. Por otra parte, la necesidad de mejorar la seguridad en la frontera después de los ataques terroristas del 11 de septiembre propició un reforzamiento de la frontera, dividiendo a las ciudades gemelas, características de la región, a lo que se suman los costosos, largos e impredecibles tiempos de espera tanto para el cruce de las mercancías como de las personas. Este congestionamiento representa un lastre no sólo para la competitividad de la región, sino también para la de Estados Unidos y México en su totalidad. Se requieren soluciones que fortalezcan tanto la seguridad fronteriza como la eficiencia. El desarrollo de la iniciativa Frontera Siglo XXI por parte de los gobiernos de México y Estados Unidos ha significado algunos avances en esta dirección, pero deben redoblar esfuerzos.

Es claro que se requiere de inversiones moderadas para actualizar la infraestructura y proporcionar los recursos humanos necesarios en los puertos de entrada, ya que las largas filas y el personal sobrecargado de trabajo no abonan en favor de la eficacia ni de la seguridad; sin embargo, en una época de ajustados presupuestos federales, exigir más recursos no debe ser la única respuesta, se requieren, además, esfuerzos estratégicos para hacer más con menos, mejorar la eficiencia y reducir el congestionamiento. Los programas de viajeros y carga confiables (como SENTRI, FAST, C-TPAT y Global Entry) permiten el cruce expedito de personas y cargamentos con bajo riesgo a través de la frontera. La optimización de estos programas y la ampliación significativa de su cobertura podrían incrementar el rendimiento con inversiones mínimas en infraestructura y personal, mientras se fortalece la seguridad al dar más tiempo a los agentes fronterizos para enfocarse en las personas y los envíos desconocidos y potencialmente peligrosos.

Como consecuencia natural de las relaciones transfronterizas que facilitan el flujo de mercancías, la región tiende a organizarse en función de corredores comerciales norte-sur. Este fenómeno se manifiesta en el desarrollo de una variedad de aspectos, desde grupos de interés hasta planes maestros regionales. Sin lugar a dudas, el desarrollo económico y la competitividad en la región no son uniformes, como se observa en el contraste entre la gran riqueza de San Diego y las

áreas de pobreza extrema en el Valle del Río Grande o entre el *cluster* aeroespacial en Baja California y los vastos desiertos de Sonora y Coahuila. A pesar de esta gran diversidad e incluso con la existencia de cierta competencia para atraer flujos comerciales hacia una región en particular, las comunidades fronterizas tienen suficientes intereses comunes para justificar la planificación de toda la frontera, la organización de grupos de interés y hacer de las mejores prácticas algo común a ambos lados. Recientemente, el crimen y la violencia en algunas comunidades fronterizas mexicanas han pesado en la percepción nacional sobre la región, tanto en Estados Unidos como en México. En la medida en que las comunidades y los estados fronterizos hablen con una sola voz, tendrán mejores oportunidades de contar su propia historia y exigir las debidas modificaciones a las políticas públicas implementadas a nivel nacional que afectan la frontera.

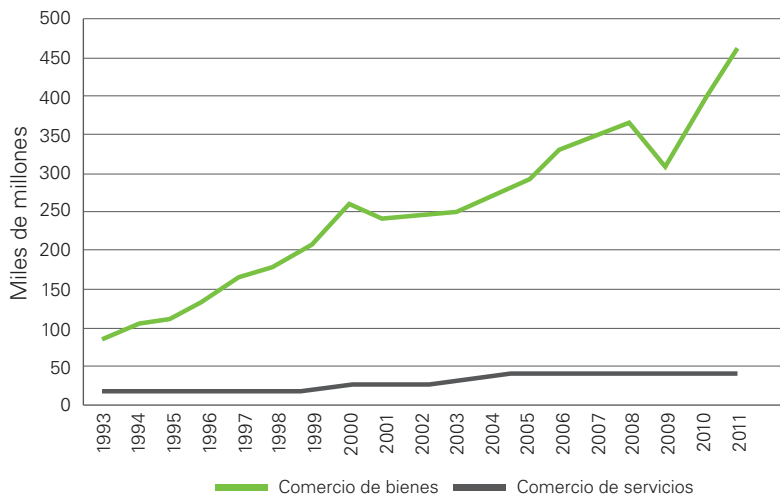
ECONOMÍA

El impacto del comercio bilateral y la gestión fronteriza en la economía nacional

La historia del comercio entre Estados Unidos y México ha sido una de las más exitosas y también de las más subestimadas en el contexto de la economía global. Estados Unidos es el principal socio comercial de México, y México —que ha dado pasos importantes en las últimas dos décadas hacia su estabilidad macroeconómica— es el tercer socio comercial de Estados Unidos en términos de su comercio total.

La vitalidad económica de la región fronteriza México-Estados Unidos —considerando entre otros elementos la manufactura, infraestructura, el capital humano y el turismo— es parte esencial de este éxito económico global. Con más de mil millones de dólares de flujo comercial cruzando diariamente, la frontera México-Estados Unidos es literalmente donde “todo arranca.” Esto se debe a que más del 70 por ciento del comercio bilateral cruza en transporte de carga. En las próximas décadas, se espera que este tránsito masivo de camiones se incremente de manera significativa (véase la gráfica 1).

Gráfica 1. Comercio bilateral de bienes y servicios, 1993-2011



Fuente: Información de la Oficina de Análisis Económico, la Oficina del Censo y el Departamento de Comercio de Estados Unidos.

Desde la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en 1994, el comercio total entre los dos países se ha más que quintuplicado, y el flujo de mercancías y servicios es ahora de medio billón por año. Se estima que en Estados Unidos dependen del comercio bilateral seis millones de empleos y probablemente en México esta cantidad sea aún mayor.²

Los seis estados fronterizos de México y los cuatro estadounidenses tienen estrechos lazos económicos bilaterales, pero lo que a menudo no se percibe es que su valor económico se extiende mucho más allá de esa región. México, por ejemplo, es el principal comprador de las mercancías de estados tan lejanos como New Hampshire (sobre todo computadoras y equipos electrónicos). De hecho, México ocupa el primer o segundo lugar entre los destinos de exportación de veintiún estados, que van desde Colorado hasta Ohio, y veinte estados venden a México bienes por un valor de más de mil millones de dólares cada año. Pero hay otras razones por las que Estados Unidos es su mercado más importante, pues el 79 por ciento de las exportaciones mexicanas se vende a ese país, incluyendo productos

generados en la región fronteriza y a lo largo del país.³ El petróleo, por ejemplo, que en su mayoría se extrae en las costas del golfo de México, es el principal producto de exportación hacia Estados Unidos, y los automóviles y autopartes, que representan una proporción aún mayor del conjunto de las exportaciones, se fabrican sobre todo en el centro y norte del país.⁴

La *cantidad* del comercio entre México y Estados Unidos es impresionante, pero su *calidad* lo hace único. Ambos países no sólo se venden bienes, sino que trabajan conjuntamente en su manufactura. A través de un proceso conocido como producción compartida, miles de materiales y partes cruzan la frontera de ida y vuelta entre fábricas ubicadas en cada lado, hasta que finalmente un producto es terminado y ensamblado. Como resultado, las importaciones estadounidenses procedentes de México contienen, en

promedio, un 40 por ciento de materiales estadounidenses, y las importaciones mexicanas desde Estados Unidos, un alto nivel de contenido mexicano.⁵

Este sistema de producción conjunta tiene dos importantes consecuencias. En primer lugar, da cuenta de la profunda vinculación de las dos economías. Solemos experimentar crecimiento y recesión conjuntamente, y las ganancias o pérdidas de la productividad en un lado de la frontera generalmente causan una ganancia o pérdida correspondiente en competitividad en el otro lado. En suma, tendremos éxito o fracasaremos juntos, por ello, debemos unir esfuerzos para incrementar la competitividad de la región. En segundo lugar, el hecho de que a menudo las mercancías crucen la frontera varias veces, en la medida en que son producidas, crea un efecto multiplicador de ganancias y pérdidas en la eficiencia fronteriza. Así, mientras que los bienes procedentes de China, por ejemplo, sólo atraviesan la aduana y son inspeccionados una sola vez al entrar a territorio es-

Los seis estados fronterizos de México y los cuatro estadounidenses tienen estrechos lazos económicos bilaterales, pero lo que a menudo no resulta tan evidente es que este valor económico se extiende mucho más allá de la región fronteriza.

tadunidense o mexicano, los productos elaborados por fabricantes regionales absorben los costos de los largos e impredecibles tiempos de espera y de los numerosos requerimientos aduanales cada vez que cruzan la frontera México-Estados Unidos.

El que las mercancías crucen la frontera varias veces y con frecuencia, en la medida en que son producidas, crea un efecto multiplicador de ganancias y pérdidas en la eficiencia fronteriza.

Los principales sectores industriales del comercio bilateral incluyen la industria automotriz, la aeroespacial, los aparatos electrodomésticos y los dispositivos médicos, por nombrar algunos. Con frecuencia es posible encontrar mano de obra altamente especializada involucrada en aspectos complejos del comercio bilateral, como la fabricación de piezas especiales, partes metálicas y productos que requieren este tipo de cualificación. Dichos procesos vinculan el trabajo de diseñadores, desarrolladores, productores de materias primas y manufacturas de partes en Estados Unidos con

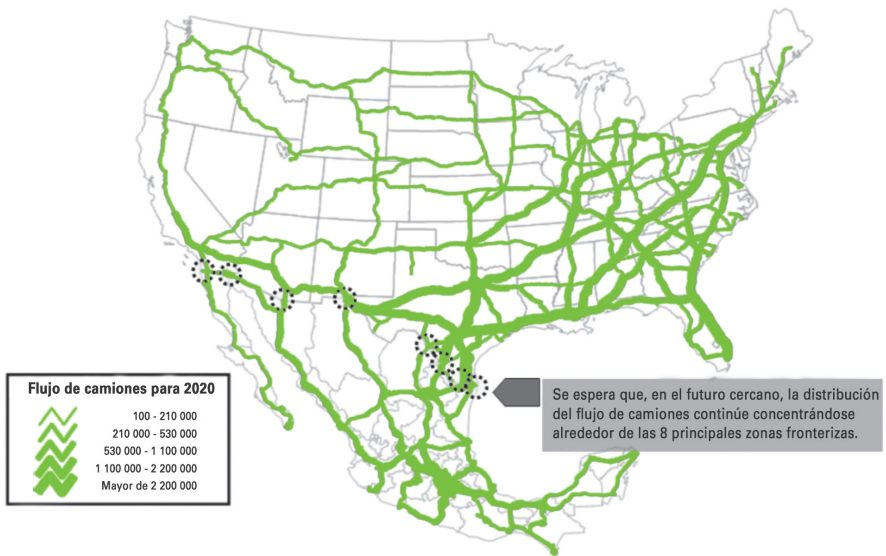
una fuerza laboral especializada en México, como ingenieros o gerentes de planta. Mientras que en realidad *ambos* países participan en todo el proceso de la cadena de suministro dependiendo del producto, éstas son algunas de las características más importantes que con frecuencia se observan en las diversas etapas de la manufactura en la que cada país está especializado.

Además de bienes manufacturados, también circulan productos agrícolas entre ambos países; esto incluye exportaciones de Estados Unidos de productos alimenticios (granos y alimentos procesados) de estados como Dakota del Sur, Nebraska y Iowa, así como frutas y vegetales mexicanos de estados productores importantes como Sinaloa y Michoacán.

Como último punto para ofrecer una visión amplia del comercio entre México y Estados Unidos, es necesario enfatizar que esta relación requiere de mayor infraestructura para funcionar de manera más eficaz. El corredor comercial más largo, con frecuencia llamado Nasco, une al centro y este de México con Texas, el medio

oeste estadounidense, el noreste y Ontario, utilizando los puertos de entrada (POE, por sus siglas en inglés) de Laredo-Nuevo Laredo. Otras importantes arterias comerciales son el corredor Canamex, que conecta al oeste de México con la zona intermontañosa de Estados Unidos y la provincia de Alberta, en Canadá, así como el corredor I-5, más corto pero de gran volumen, que conecta a California con Baja California. En la medida en que las economías de ambos países crezcan, es probable que estas redes de infraestructura y transporte de carga, así como los puertos de entrada que sirven de nodos para estas redes, experimenten un mayor congestionamiento (véase el mapa 1).

Mapa 1: Flujo de transporte de carga proyectado para 2020 (total de camiones por año)



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de México.

El turismo es otro de los motores económicos de la región. En efecto, México es el principal destino de los turistas estadounidenses, mientras que los mexicanos constituyen el segundo mayor grupo de visitantes a Estados Unidos cada año

(véase el cuadro 1). Las estadísticas sobre el gasto de los turistas mexicanos en Estados Unidos son incompletas dado el uso intensivo de tarjetas bancarias y de dinero en efectivo, por lo que resulta particularmente difícil realizar un análisis. Aun sin tener un panorama completo, el gasto de los turistas mexicanos en Estados Unidos ocupa el cuarto sitio en ingresos por este concepto, de acuerdo con las estadísticas del Departamento de Comercio de Estados Unidos de 2010.

Cuadro 1. Principales fuentes de turismo y gasto internacional para Estados Unidos en 2010

País	Visitas (millones)	Posición	Gasto (miles de millones de dólares)	Posición
Canadá	19.96	1	20.8	1
México	13.47	2	8.7	4
Reino Unido	3.85	3	11.6	3
Japón	3.39	4	14.6	2
Alemania	1.73	5	5.8	6
Francia	1.34	6	4.1	8
Brasil	1.2	7	5.9	5

Fuente: Oficina de la Industria de Viajes y Turismo, del Departamento de Comercio de Estados Unidos.

La gran mayoría (el 85 por ciento) de los ingresos de mexicanos a territorio estadounidense ocurren a través de puertos terrestres a lo largo de la frontera compartida. Estos turistas tienen un impacto económico significativo en las comunidades que visitan y en los estados que reciben ingresos por el consumo y los impuestos pagados por ellos. Tan sólo un ejemplo: de acuerdo con un estudio de la Universidad de Arizona sobre visitantes mexicanos a ese estado, en 2007 y 2008 ellos gastaron 2.69 mil millones de dólares, lo que generó en el estado 23 400 empleos directos y 7 000 indirectos.

Así pues, los puertos de entrada terrestres cumplen un papel de suma importancia al facilitar el intercambio comercial entre México y Estados Unidos, por lo que

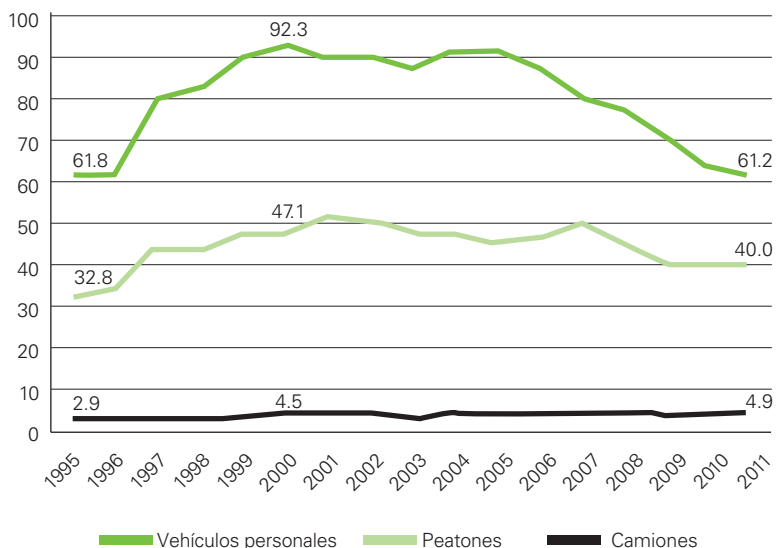
la salud de ambas economías nacionales y de las fronteras descansa en la correspondiente salud o la debilidad de estos sitios.

La gestión de los puertos terrestres: aumentar su capacidad para acabar con cuellos de botella

En las últimas décadas, dos hechos significativos han transformado la dinámica del comercio bilateral y la gestión fronteriza, y un tercero más puede estar gestándose. La entrada en vigor del TLCAN en 1994 eliminó la mayoría de los aranceles y elevó de manera impresionante el comercio bilateral. En efecto, el comercio de mercancías que se ha quintuplicado, pero este crecimiento no ha sido del todo constante. Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre y del ingreso de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2001, el comercio regional y las manufacturas se paralizaron. La imperiosa necesidad de vigilar las fronteras en el lado estadounidense ha tenido un costo para las manufacturas regionales y las comunidades fronterizas.⁶ Largos e impredecibles tiempos de espera en la frontera han disminuido la competitividad de las industrias regionales y de muchas fábricas estadounidenses y mexicanas que se han reubicado en Asia.⁷ Mientras que el comercio bilateral creció a una tasa anual del 17 por ciento de 1993 a 2000, en el periodo 2000-2008 aumentó sólo un 4.5 por ciento anual.

Cada año, los largos e impredecibles tiempos de espera en los puertos de entrada están costando a las economías de Estados Unidos y México muchos miles de millones de dólares.

Gráfica 2. Cruces hacia el norte en los puertos fronterizos, 1995-2011 (millones)



Fuente: Departamento de Transporte de Estados Unidos, Administración de Investigación e Innovación Tecnológica, Oficina de Estadísticas de Transporte, con base en datos del Departamento de Seguridad Interna, Aduanas y Protección Fronteriza, y Oficina de Operaciones de Campo, 2012.

La reciente crisis económica ha demostrado la urgente necesidad de realizar esfuerzos para incrementar la competitividad de la industria regional, lo que podría dar lugar a un énfasis renovado de la misión de Aduanas y Protección Fronteriza (Customs and Border Protection, CBP) en torno a la facilitación del comercio. El hecho de que el sector manufacturero de América del Norte está integrado vuelve indispensable eliminar la congestión fronteriza para mejorar la competitividad regional. La crisis económica global forzó a los productores a reducir costos. Tomando en cuenta factores como el incremento en los costos del combustible, el de los salarios en China y la capacidad de automatizar una parte mayor del proceso de producción, muchas empresas estadounidenses decidieron trasladar (lo que se conoce como *nearshore*) sus fábricas a México o reforzarlas (*reshore*) en Estados Unidos, aprovechando la existencia de un vigoroso capital humano y cadenas

de suministro más cortas. El comercio bilateral cayó de manera significativa durante la recesión, pero se ha recuperado con fuerza, creciendo significativamente más rápido que el comercio con China.⁸ Como se observa en el mapa anterior (mapa 1), el crecimiento del comercio agregó presión sobre los ya congestionados puertos de entrada y en los corredores de transporte.

Imagen 1. Vehículos esperando cruzar el puerto de entrada de San Ysidro



Foto: Matt H. Wade.

A pesar del crecimiento del comercio, el número de camiones de carga que cruzan la frontera ha permanecido relativamente estable desde el año 2000. Como se observa en la gráfica 2, los vehículos personales y el tránsito de personas muestran un contraste más marcado, con un claro punto de inflexión en el año 2000. Varios estudios han intentado cuantificar los costos del tráfico en la zona en las economías de ambos países. Quizá sea un testimonio de la naturaleza fragmentaria y geográficamente dispersa de esa región, pero la mayoría de estos estudios se ha enfocado en los corredores de comercio y tráfico norte-sur, más que en ofrecer una visión amplia de la frontera. Los resultados específicos de estos es-

tudios (resumidos en el cuadro 2, que se expone más adelante) son muy variados y no debemos conceder mucho valor a un número aislado; no obstante, el mensaje es claro: cada año, largos e impredecibles tiempos de espera en los puertos de entrada están costando a las economías de Estados Unidos y México muchos miles de millones de dólares.

Cuadro 2. Los costos de los tiempos de espera y del tráfico

Estudios sobre el costo de los tiempos de espera y el tráfico en las economías de México y Estados Unidos						
Región de cruces	Región de impacto económico	Tiempo de espera (minutos)	Año de impacto potencial	Costo para la economía regional (miles de millones de dólares)	Costo en el empleo	Fuente
San Diego-Tijuana	Estados Unidos y México	—	2007	7.2	62 000	SANDAG, 2007 Update
Imperial Valley-Mexicali	Estados Unidos y México	—	2007	1.4	11 600	HDR HLB IVAG 2007
Tijuana	México	180	2007-2008	1.9	57 000	Del Castillo Vera, El Colegio de la Frontera Norte, 2009
Ciudad Juárez	México	132	2007-2008	1.5	87 600	Del Castillo Vera, El Colegio de la Frontera Norte, 2009
Nuevo Laredo	México	174	2007-2008	3.7	133 800	Del Castillo Vera, El Colegio de la Frontera Norte, 2009
Nogales	México	66	2007-2008	0.2	18 000	Del Castillo Vera, El Colegio de la Frontera Norte, 2009

Cuadro 2. Los costos... (continuación)

Estudios sobre el costo de los tiempos de espera y el tráfico en las economías de México y Estados Unidos						
Región de cruces	Región de impacto económico	Tiempo de espera (minutos)	Año de impacto potencial	Costo para la economía regional (miles de millones de dólares)	Costo en el empleo	Fuente
Frontera México-Estados Unidos	Estados Unidos	63	2008	5.8	26 000	Accenture Draft, marzo de 2008
Frontera México-Estados Unidos	Estados Unidos	99	2017	12.0	54 000	Accenture Draft, marzo de 2008
El Paso/Cd. Juárez	El Paso/Cd. Juárez	2008 horas pico: -45-220	2035	54.0	850 000	Cambridge Systematics Inc., junio de 2011

Nota: El año de impacto potencial es aquel en el que se presentan efectos monetarios y en el empleo. En el caso de los años anteriores a 2009, se consignan los costos estimados para el año de estudio. Tratándose de fechas posteriores, se menciona el costo estimado en caso de no hacer más eficiente la frontera.

Fuente: Cambridge Systematics, *El Paso Regional Ports of Entry Operations Plan*, Departamento de Transporte de Texas y Cambridge Systematics, junio de 2011; Gustavo del Castillo Vera, "Tiempos de espera en los cruces fronterizos del norte de México: una barrera no arancelaria," *Comercio Exterior* 59, no. 7, julio de 2009, 555; SANDAG, *Economic Impacts of Wait Times in the San Diego-Baja California Border Region Fact Sheet: 2007 Update*; Accenture, Draft: "improving Economic Outcomes by Reducing Border Delays"; Accenture and Department of Commerce, marzo de 2008; HDR|HLB, *Imperial Valley-Mexicali Economic Delay Study*, HDR, Asociación de Gobiernos de Imperial Valley y Departamento de Transporte de California, Distrito 11, 19 de noviembre de 2007.

PRINCIPALES PROGRAMAS DE VIAJEROS Y CARGA CONFIABLES EN LA FRONTERA

Red Electrónica Segura para la Inspección Rápida de Viajeros (SENTRI, por sus siglas en inglés). Este programa inició en 1995 y ofrece a peatones y vehículos de pasajeros preaprobados una entrada expedita a Estados Unidos en la frontera suroeste. El registro cuesta 122 dólares y el aspirante se debe someter a una verificación de antecedentes, toma de huellas digitales y una entrevista con un funcionario de la CBP, a fin de demostrar que es un viajero de bajo riesgo. En abril de 2012, había 282 536 inscritos en el programa, un 71 por ciento más que los 165 166 registrados en 2008.¹ El incremento de las membresías ha originado un aumento del porcentaje de cruces fronterizos, pues representa un crecimiento del 9 por ciento en 2008 al 18 por ciento en 2012.² Actualmente existen 17 carriles SENTRI en 12 de los mayores puertos de entrada a lo largo de la frontera México-Estados Unidos.

Comercio Libre y Seguro (FAST, por sus siglas en inglés). Este programa de carga confiable opera en ambas fronteras de Estados Unidos, con Canadá y México, agilizando la entrada a territorio estadounidense de los camiones de carga comercial registrados. Desde su inicio de operación en 2002, el número de usuarios inscritos en el programa FAST creció a 92 604 en 2008, pero hacia 2012 se experimentó una caída al reducirse a 77 999.³ Las razones no son del todo claras, pero la explicación más probable es que los usuarios consideraban que los beneficios recibidos no compensaban el esfuerzo y costo de inscripción (50 dólares por cinco años). Para que un usuario pueda recibir los beneficios de una entrada expedita a lo largo de la frontera sur, además de estar registrado en el programa FAST, el fabricante e importador debe contar con la certificación de CTPAT y la carga, tener un sello de seguridad.⁴

Alianza Aduanas-Empresarial contra el Terrorismo (C-TPAT, por sus siglas en inglés). Creada en 2002, como “respuesta directa al 11 de septiembre”, el C-TPAT es un programa voluntario orientado a la seguridad de la cadena de suministro y está abierto a compañías de todo el mundo que hacen negocios con Estados Unidos.⁵ Para obtener una certificación C-TPAT, una empresa debe comprometerse a poner en práctica una serie de procedimientos de seguridad que van desde el

transporte seguro hasta alentar a los proveedores a fortalecer su seguridad. Como resultado del creciente nivel de confianza que tienen las autoridades de Estados Unidos en las importaciones de las empresas inscritas en C-TPAT, es de cuatro a seis veces menos probable que la carga sea sometida a un examen de seguridad o de cumplimiento, lo que agiliza la entrada a Estados Unidos.⁶ El número de empresas registradas ha crecido constantemente desde la creación de este programa, por lo que en 2012 ya eran 10 291, incluyendo más de 1 000 fabricantes y más de 900 transportistas mexicanos.⁷ Las empresas registradas en el C-TPAT son responsables de alrededor del 50 por ciento de todas las importaciones de Estados Unidos.⁸

Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC). En diciembre de 2011, México anunció la creación de su propio programa de seguridad de cadenas de suministro con el propósito de reforzar la seguridad mientras se agilizan los trámites de las importaciones a México. El programa es recíproco, lo que significa que una certificación C-TPAT califica a una compañía para participar en el NEEC.⁹

NOTAS

- 1 Los datos de 2012 provienen de la CBP y el Department of Homeland Security (DHS), en <www.cbp.gov>; la información de 2008 puede consultarse en CBP, "Trusted Traveler Programs", Department of Homeland Security, 23 de mayo de 2008, en <[http://www.naunewz.org/spp-docs/DHS-CBP-TrustedTraveler por ciento280508 por ciento29_0.pdf](http://www.naunewz.org/spp-docs/DHS-CBP-TrustedTraveler%20por%20ciento280508%20por%20ciento29_0.pdf)>.
- 2 Ídem.
- 3 Para los datos de 2012, véase CBP, DHS, 2012; y para los de 2008 CBP, DHS, 2008, en <[http://www.cbp.gov/xp/cgov/PrintMe.xml?xml=\\$/content/newsroom/press_releases/2008/february/02152008.ctt&location=/newsroom/news_releases/archives/2008_news_releases/feb_2008/02152008.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/PrintMe.xml?xml=$/content/newsroom/press_releases/2008/february/02152008.ctt&location=/newsroom/news_releases/archives/2008_news_releases/feb_2008/02152008.xml)>.
- 4 CBP, DHS, 2012.
- 5 Véase CBP, *Securing the Global Supply Chain: Customs and Trade Partnership Against Terrorism Strategic Plan*, Department of Homeland Security, noviembre de 2004.
- 6 CBP, "Customs and Trade Partnership Against Terrorism: A Guide to Program Benefits", Department of Homeland Security, en <<http://www.ngjensen.com/ctpat/ProgramBenefitsGuide.pdf>>.
- 7 CPB, DHS, en <www.cbp.gov>, 2012.
- 8 CBP, "C-TPAT: Program Overview", DHS, 2011, <http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ctpat_program_information/what_is_ctpat/ctpat_overview.ctt/ctpat_overview.pdf>.
- 9 Anthony Wayne, embajador de Estados Unidos en México, citado en *Voz de América*, "Promoting Cross-Border Trade", 12 de enero de 2012, <<http://www.voanews.com/policy/editorials/americas/Promoting-Cross-Border-Trade-136968258.html>>; véase también <ftp://ftp2.sat.gob.mx/asistencia_servicio_ftp/publicaciones/folletos11/Trip_NEEC_14122011.pdf>.

Inteligencia y programas de viajeros confiables

Muchos de los oficiales que integran la Oficina de Operaciones de Campo (OFO, por sus siglas en inglés) cuentan con años de experiencia, lo que les permite identificar instintivamente anomalías en un individuo o un vehículo que pudieran ser sospechosos; no obstante, su trabajo podría ser más efectivo si existiera información adicional disponible sobre una persona o carga en particular cuando se cruza el puerto de entrada. Los lectores de placas, por ejemplo, permiten a los oficiales de la OFO acceder al historial de cruces del vehículo, lo que facilita identificar patrones sospechosos y verificar electrónicamente las declaraciones de los individuos. En el mundo posterior al TLCAN y al 11 de septiembre, la inteligencia se ha convertido en una herramienta vital para una administración eficiente y segura de la frontera, considerando el aumento del comercio bilateral y las amenazas de ataques por parte de actores no vinculados con el Estado.

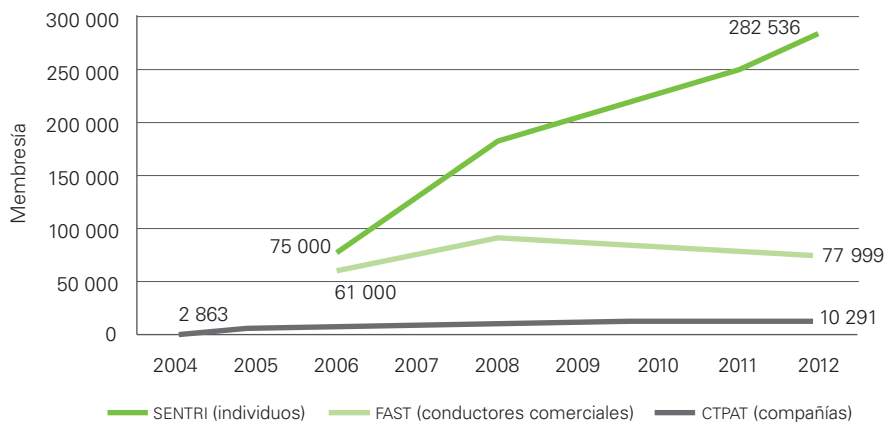
Los programas de viajeros y carga confiables proveen la inteligencia necesaria a la CBP a fin de evaluar de manera más precisa los riesgos que podría representar alguna persona que busque entrar a Estados Unidos (para mayor información véase el recuadro “Principales programas...”). Los viajeros frecuentes pueden inscribirse proporcionando documentación adicional a la CBP, sometiéndose a una verificación de antecedentes y tomando medidas para incrementar la seguridad en la cadena de suministro. Este tipo de inspección agiliza el cruce de individuos y embarques, y de esa manera los oficiales de la OFO pueden enfocarse en el tráfico desconocido o de alto riesgo, esto es, tienen mayores posibilidades de encontrar una aguja en un pajar.

Este tipo de programas son una estrategia de ganar-ganar, porque disminuyen los tiempos de espera, minimizan la necesidad de contar con más personal y carriles e incrementan la seguridad fronteriza. Si bien han sido muy exitosos, no se aprovecha lo suficiente su potencial. El Programa Viajero Confiable SENTRI, por ejemplo, acelera el paso del 18 por ciento del tráfico hacia el norte. Éste es un porcentaje significativamente mayor que el de años anteriores, pero ya que la mayoría del tráfico lo integran viajeros frecuentes que viven en comunidades fronterizas, la CBP podría considerar establecer una meta del 40 al 50 por ciento

en los próximos años, pero para alcanzar esta elevada expectativa, la CBP necesitaría trabajar con las autoridades locales y federales de México, a fin de ampliar el aforo de los carriles para que los inscritos a tales programas no tengan que esperar en el tráfico antes de alcanzar el carril exprés. La afiliación a los programas de viajero y carga confiables puede incrementarse si se amplía, quizá otorgando cupones libres de impuestos a viajeros frecuentes, y si dicho programa se hace extensivo a otros puertos de entrada.

El Programa FAST para embarques comerciales necesita especial atención. Si bien ha crecido desde su puesta en marcha en 2002, se ha registrado un declive desde 2008 (véase la gráfica 3). Las causas deben estudiarse y atenderse dado el valor potencial para la seguridad y la competitividad de la manufactura regional. Dado que los carriles FAST sólo pueden usarse cuando se transportan bienes de un proveedor C-TPAT, debe desarrollarse una estructura de incentivos que fomente la participación en ambos programas.

Gráfica 3. Inscripción a los programas Viajero y Carga Confiables, 2004-2012



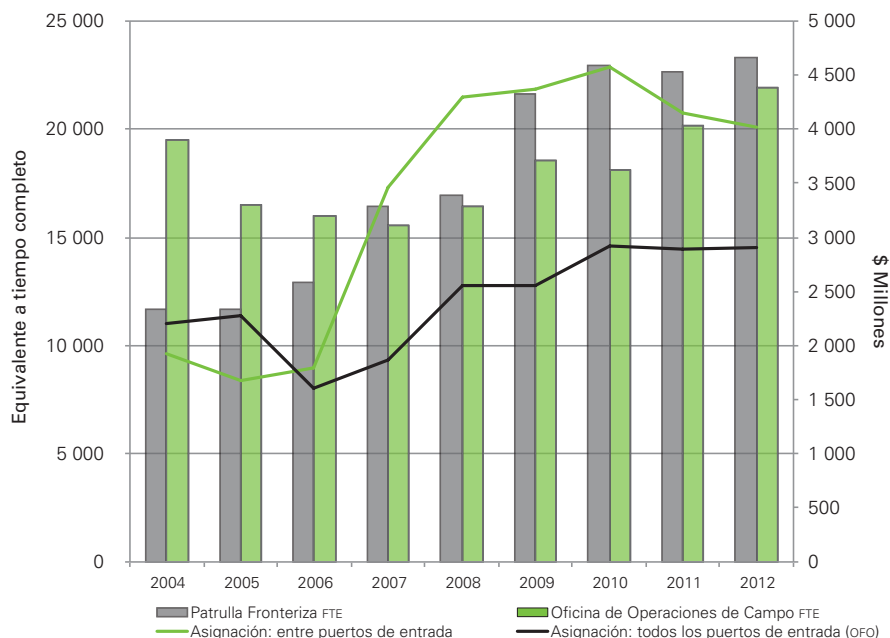
Fuente: CBP, DHS, <www.cbp.gov>, 2012.⁹

Promover e implementar en mayor medida estos programas (SENTRI, C-TPAT, FAST y el uso de Carriles Ready para quienes poseen documentos de conformidad con la Western Hemisphere Travel Initiative [WHTI]) ayudaría mucho a mejorar las prácticas en favor de la seguridad y la facilitación del comercio.

Asignación de personal operativo en los puertos de entrada

Después del 11 de septiembre y del incremento de la seguridad en los puertos de entrada a México, uno de los puntos más polémicos para las comunidades fronterizas, los grupos de interés regionales y Washington es la preocupación sobre la cantidad de personal que debe ubicarse en dichos puntos de entrada y sus efectos en las economías locales. Mientras que en la década pasada el número de agentes de la Patrulla Fronteriza se ha más que duplicado, el personal de la Oficina de Operaciones de Campo (los oficiales de CBP de uniforme azul que laboran en los puertos de entrada) ha permanecido relativamente constante (véase la gráfica 4). En 2007, el Congreso de Estados Unidos otorgó cuantiosos fondos a la vigilancia de las áreas entre los puertos de entrada proporcionándoles más seguridad que a los propios puertos. Lo anterior sorprende dado el aumento del comercio bilateral, los significativos incrementos en los tiempos de espera en la frontera desde el 11 de septiembre, y la evidencia sugiere que los puertos de entrada, más que los tramos entre ellos, son los puntos más probables de cruce de drogas e individuos peligrosos (véase el capítulo tercero sobre seguridad fronteriza). La oficina encargada de la fiscalización de las actividades del gobierno federal (GAO, por sus siglas en inglés) ha sugerido que el número y capacitación del personal de CBP ha disminuido.¹⁰ Del mismo modo, ciertos grupos de interés de comunidades fronterizas han señalado el marcado incremento del personal, infraestructura y la implementación de tecnología para la Patrulla Fronteriza y han criticado la poca innovación —en términos relativos— que se observa en los puertos de entrada.

Gráfica 4. Personal y asignaciones destinados a la seguridad fronteriza. Comparativo de recursos en y entre los puertos de entrada, 2004-2012



Nota: El total de asignaciones entre los puertos incluye los gastos en la Patrulla Fronteriza, la valla fronteriza, la infraestructura y la inversión en tecnología.

FTE: Equivalente a tiempo completo.

Fuente: Marc Rosenblum (Congressional Research Service), "Testimony on Measuring Border Security before the Subcommittee on Border and Maritime Security, Committee on Homeland Security"; U.S. Congress, 8 de mayo de 2012.

Además de lo importante que resulta debatir sobre la dotación de personal (la Ley de Puertos del representante Silvestre Reyes ha pedido cinco mil empleados más para los puertos de entrada terrestres, por ejemplo), se debe reflexionar sobre la *naturaleza* de estos importantes puestos. La dificultad de la tarea y las numerosas horas extra generan un ambiente realmente difícil para estos empleados federales clave que protegen a las comunidades fronterizas y la nación, al tiempo

que facilitan el comercio entre Estados Unidos y México. En respuesta, y a menudo como un tema suplementario a la cuestión de la dotación de personal, algunos analistas han sugerido que la seguridad y la competitividad económica fronterizas podrían fortalecerse si se hacen esfuerzos para mejorar la calidad del empleo —lo que ayudaría a conservar elementos muy calificados— en el caso de los puestos de Oficial de CBP.¹¹ El uso cada vez mayor de la tecnología y el desplazamiento de algunas de las operaciones de inspección y entrada hacia México (como la preautorización en las aduanas) también podrían ser pasos hacia la configuración de un oficial fronterizo del siglo XXI.

Aduanas

Del mismo modo que sucede con los largos e impredecibles tiempos de espera que agregan costos a las transacciones fronterizas, los múltiples requisitos de docu-

mentación que deben cumplir los importadores y exportadores para aprovechar las tarifas preferenciales garantizadas por el TLCAN dificultan ahorrar costos, algo que con el tratado se pretendía lograr. Las reglas de origen estipulan que sólo los productos de Estados Unidos, Canadá y México deben tener un trato preferencial. De este modo, las compañías tienen que mantener registros muy detallados sobre el origen de sus productos, algunas veces incluyendo el de las partes y materiales. Esta carga burocrática puede ser particularmente onerosa y actúa como una barrera para la exportación por parte de pequeñas y medianas empresas.

Los requisitos de documentación que enfrentan los importadores y exportadores para aprovechar las tarifas preferenciales garantizadas por el TLCAN dificultan ahorrar costos, algo que con el tratado se pretendía lograr.

En teoría, la solución es una unión aduanera (como la Unión Europea) con un arancel externo común aplicable a los países no miembros, pero como no existe una tarifa intrarregional ni la necesidad de verificar el origen de los productos que

transitan por la región, el traslado de los bienes comerciales entre la frontera México-Estados Unidos sólo requeriría de un mecanismo de seguridad básico; sin embargo, sería muy difícil lograrlo en América del Norte, debido a los numerosos acuerdos comerciales que cada país ha negociado y a las industrias que cada cual busca proteger.

Un enfoque más apropiado puede ser analizar la situación producto por producto.¹² En el caso de las mercancías que ya causan aranceles externos similares en cada uno de los países del TLCAN, las negociaciones podrían lograr que comenzaran a disminuir los aranceles hasta alcanzar las tarifas más bajas de los tres países. Los acuerdos comerciales dificultan a los países incrementar la mayoría de sus tarifas. Al fijar un arancel común externo para un producto, entonces quedaría exento de la mayoría de los requisitos aduanales en las fronteras sur y norte de Estados Unidos.

Actualmente se trabaja para simplificar la gestión de los requerimientos aduanales con miras a diseñar un proceso que permita llenar en línea las múltiples formas aduaneras sin repetir pasos. Estos sistemas son conocidos como “ventanilla única”, solución aplicada por Estados Unidos, y México acaba de poner en marcha su propia versión, pero sólo para las importaciones, aunque necesita llevar a cabo mejoras continuas para convertirla en un sistema real de ventanilla única para los trámites aduanales.

Equilibrar la doble misión

La administración de la frontera cambió significativamente a partir del 11 de septiembre, y la misión primaria de la CBP ahora consiste en evitar que el terrorismo y sus instrumentos penetren en Estados Unidos, lo que, obviamente, resulta fundamental para la seguridad nacional; no obstante, día con día la CBP también debe facilitar el tráfico comercial, pues es parte de su misión, e impedir el flujo de inmigrantes indocumentados y contrabando. En el mejor de los casos, los supervisores, agentes y oficiales de la CBP encuentran maneras de lograr un equilibrio entre la necesidad de proteger la seguridad de Estados Unidos y favorecer la economía. Como claramente se observa en el desempeño de algunos supervisores ubicados en

los puertos de entrada, en esta doble misión de la CBP el liderazgo consiste en buscar las mejores prácticas y permitir a los oficiales ensayar maneras creativas de facilitar los viajes y el comercio mientras se garantiza la seguridad nacional. Con demasiada frecuencia, la primacía del tema de la seguridad se usa como justificación para que los transportistas, vehículos y personas que intentan cruzar la frontera toleren largos tiempos de espera.

Infraestructura de los puertos de entrada

Una de las soluciones más obvias, con frecuencia propuesta para reducir los cuellos de botella, es actualizar y ampliar la infraestructura de dichos cruces, y el crédito de esta iniciativa es tanto del gobierno de Estados Unidos como de las

La oficina de Aduanas y Protección Fronteriza considera que “las asignaciones federales no van al ritmo de las necesidades” y subraya que falta una inversión de seis mil millones de dólares para realizar una “modernización completa” de los puertos de entrada terrestre a lo largo de las fronteras norte y sur de Estados Unidos.

comunidades fronterizas, a quienes se deben los significativos avances de los últimos tiempos. Después de una década en la que no se construyeron nuevos puertos de entrada, en 2010 se abrieron tres: Anzaldúas, San Luis II y Donna-Río Bravo.¹³ En 2011, fueron abiertos siete nuevos carriles en el Puente del Comercio Mundial, el cruce más importante para el tráfico comercial entre México y Estados Unidos. Se están haciendo ampliaciones importantes en San Ysidro, el cruce de personas con mayor flujo, así como en Nogales-Mariposa, pero, a pesar de estos avances, queda mucho trabajo por hacer. En promedio, los puertos de entrada en Estados Unidos tienen más de cuarenta años y algunos hasta setenta años.¹⁴ La CBP considera que “las asignaciones federales no van al ritmo de las necesidades” y subraya que falta una

inversión de seis mil millones de dólares para realizar una “modernización completa”

a los puertos de entrada terrestre a lo largo de las fronteras norte y sur de Estados Unidos.¹⁵

Tomando en cuenta que las mejoras a dichos puertos ofrecen beneficios tangibles y significativos a las comunidades locales y las industrias dependientes del comercio, algunas entidades privadas, locales y estatales con frecuencia muestran disponibilidad a contribuir con fondos para proyectos de infraestructura fronteriza. En el contexto de las actuales limitaciones presupuestarias, a las agencias federales les conviene aprovechar estas fuentes de financiamiento alternativas. A lo largo de la frontera México-Texas, la mayoría de los puertos de entrada son propiedad de la ciudad o el condado donde están localizados. Este modelo de inversión en infraestructura podría replicarse en otras partes de la frontera México-Estados Unidos, pero se necesitaría realizar cambios a la legislación federal para permitir a la CBP “aceptar reembolsos de otras fuentes que no sean el Congreso.”¹⁶ Como se observó anteriormente, es necesario aumentar el personal, dado que el comercio también se incrementa. Con el activo apoyo de los actores interesados de la frontera a lo largo de la región, una propuesta en este sentido, diseñada en colaboración con agencias federales, podría obtener apoyo legislativo y abrir oportunidades significativas para la inversión a pesar de los duros tiempos presupuestarios.

Coordinación y cooperación: planes maestros fronterizos y proceso intersecretarial

La gestión de la frontera México-Estados Unidos es particularmente difícil debido al número de entidades de gobierno locales, estatales y federales que administran y protegen la frontera y la infraestructura del transporte.

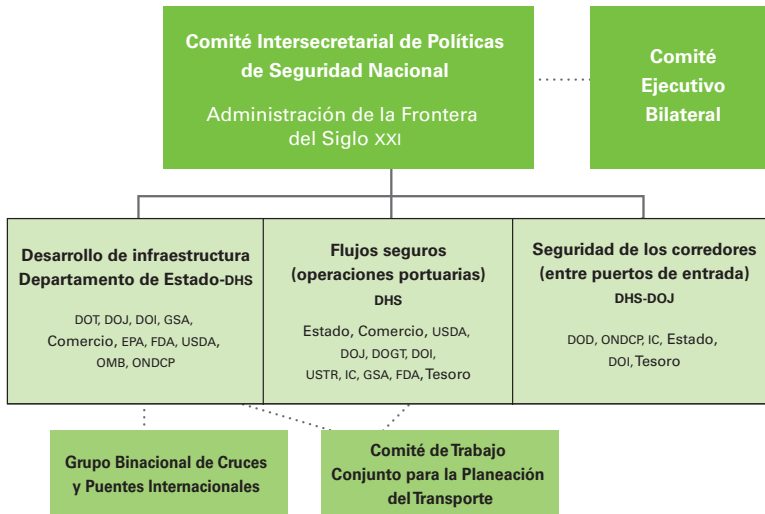
Si bien la atención de la mayoría de los asuntos bilaterales depende del Departamento de Estado y la Secretaría de Relaciones Exteriores, en el caso de la frontera se debe trabajar con agencias y dependencias federales como el Departamento de Comercio y la Secretaría de Economía, el Departamento de Seguridad Interna y la Secretaría de Gobernación, la Agencia de Protección Ambiental y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, por nombrar algunas. Considerando las quejas sobre la desaceleración del comercio transfronterizo debido a la cre-

ciente preocupación por el terrorismo y la violencia asociada al tráfico de drogas, en 2010 ambos gobiernos reconfiguraron sus procesos interagenciales y crearon el Comité Ejecutivo Bilateral para la Administración de la Frontera del Siglo XXI (ESC, por sus siglas en inglés) como un esfuerzo para mejorar la coordinación binacional e interagencial. Funcionarios de ambos lados de la frontera consideran que la ESC es un gran avance en la coordinación federal de la administración fronteriza.

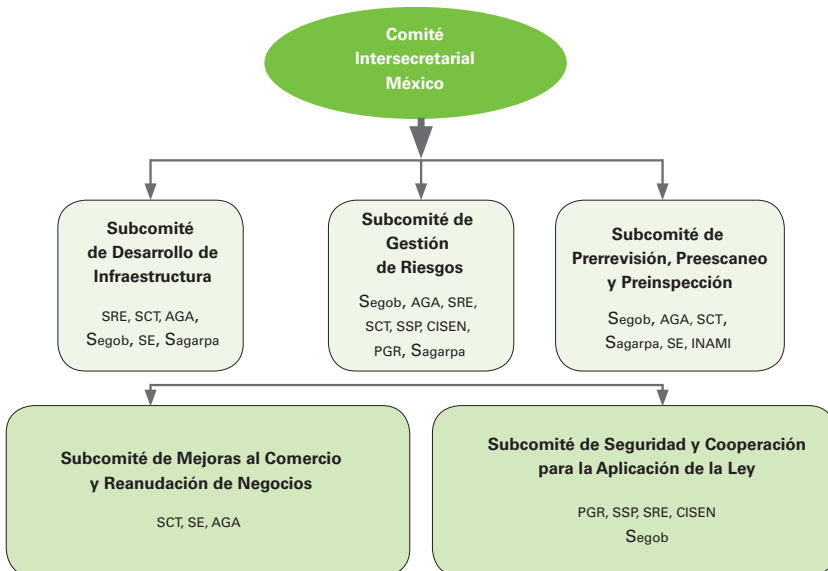
En el caso de Estados Unidos, el Comité Intersecretarial de Políticas de Seguridad Nacional es el nexo con el nuevo Comité Ejecutivo Bilateral y sus tres sectores más importantes: Desarrollo de infraestructura, Operaciones Portuarias y Seguridad de los corredores. El creciente involucramiento de la Casa Blanca en los asuntos fronterizos refleja la convicción de que sólo el liderazgo de alto nivel puede hacerse cargo de las varias dependencias y agencias con intereses en la frontera.

Un componente clave para entender cómo se facilita el comercio en la frontera México-Estados Unidos es la planeación del transporte. La ausencia de una planeación sólida y coordinada, la inversión en infraestructura en un lado de la frontera o en una región pueden simplemente provocar que el tráfico se vuelva un problema para otra área. Este proceso lo aborda el Comité Conjunto de Trabajo para la Planeación del Transporte, una entidad binacional presidida por las agencias de transporte de ambos países, pero que también incluye a representantes de otras agencias de transporte federales y estatales. En tanto que estas comunidades se sienten cada vez más afectadas por las decisiones tomadas en Washington y la ciudad de México, su insistencia en ser incluidas en estas discusiones condujeron a diseñar un plan maestro para la región en el que los departamentos de transporte de los estados discuten con los interesados las prioridades de la infraestructura fronteriza. Mientras que este proceso tiene sentido desde la perspectiva estadounidense ante la ausencia de un plan nacional de transporte —los departamentos de Transporte estatales gestionan y ejercen la asignación federal— resulta incompatible con el sistema político mexicano, que es más centralizado. El sistema parece dar mejores resultados en ciertas comunidades transfronterizas que en otras, como se ha observado en California y Baja California y su premiado plan maestro.

Esquema 1. Estructuras intersecretariales México-Estados Unidos participantes en el Comité Ejecutivo Bilateral



Fuente: Departamento de Estado.



Fuente: Gobierno de México, 2012.

No hay respuestas sencillas al tan complejo reto de coordinar, planificar y gestionar la frontera, pero se identifican algunos aspectos clave para su éxito. En primer lugar, los actores fronterizos tienen que estar presentes en las mesas de negociación —los expertos en el tema de la frontera que radican en Washington y en la ciudad de México no viven a diario las implicaciones de la política fronteriza— no obstante, el papel de los gobiernos federales es central. Con frecuencia las comunidades de la región trabajan juntas, pero también compiten para atraer recursos federales y flujos de comercio. Las agencias federales están en un buen lugar para analizar y equilibrar las necesidades de esa competencia, especialmente en el diálogo con las comunidades fronterizas. Finalmente, y con optimismo, obviamente, la colaboración transfronteriza resulta vital. A fin de fortalecer la competitividad regional y la seguridad, se necesita fomentar la coordinación regional.

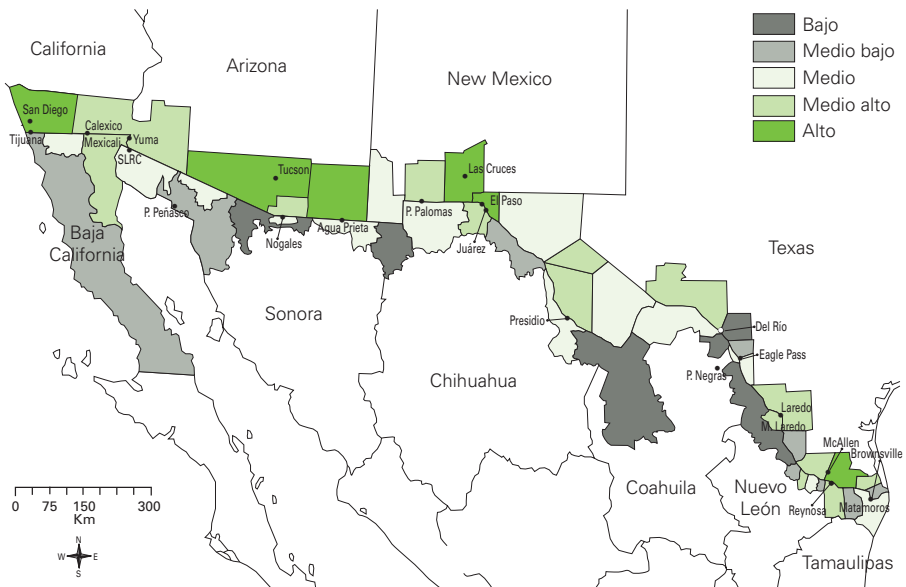
Impacto de la gestión fronteriza en el desarrollo económico en la región transfronteriza México-Estados Unidos

Los intensos flujos comerciales entre México y Estados Unidos pasan por la región fronteriza, cuya economía es tan compleja que puede considerarse tanto próspera como pobre. Varias organizaciones, entre las que se incluyen la Conferencia de Gobernadores Fronterizos, han hecho notar que los diez estados, vistos como un conjunto, podrían constituir la cuarta mayor economía del mundo. Otras organizaciones señalan que la región posee una composición económica muy variada, con San Diego-Tijuana y el El Paso-Ciudad Juárez como los principales polos de bienestar, mientras que hay otras ciudades, y particularmente las regiones rurales, que disfrutan de menor prosperidad. El Colegio de la Frontera Norte, asentado en Tijuana, y el investigador Francisco Lara, de la Universidad Estatal de Arizona, han desarrollado un índice que mide muchas de las variables de la competitividad. El siguiente mapa confirma en gran medida los resultados anteriores, y la investigación establece una importante línea de base para medir los esfuerzos emprendidos para fortalecer la competitividad regional. La investigación sugiere que en el lado estadounidense generalmente se cuenta con mayores herramientas para lograr una alta productividad, pero los principales centros

poblacionales del lado mexicano también tienden a ser competitivos. Los esfuerzos para fomentar el desarrollo de infraestructura, capital humano, innovación y economías regionales en ciudades gemelas clave de la región fronteriza fortalecería no sólo la competitividad de la región, sino otras áreas atendidas por los corredores comerciales por los que atraviesa el comercio (virtualmente todo el territorio de ambos países).

Si bien este capítulo se ha enfocado en las respuestas nacionales y binacionales para abordar los retos fronterizos, existen otros actores centrales que cumplen un papel de suma importancia en el ámbito económico, como los gobernadores, legisladores estatales y autoridades locales, entre otros. La región comprende municipalidades rurales y pequeñas zonas urbanas, por lo que el desarrollo económico de estas áreas con frecuencia suele ser más de naturaleza *interna* que *binacional*, por ejemplo, en el caso de la educación primaria y secundaria.

Mapa 2. Índice compuesto de competitividad transfronteriza



Fuente: Índice de desarrollo transfronterizo elaborado por El Colegio de la Frontera Norte y Francisco Lara-Valencia, en colaboración con la Asociación de Investigación Fronteriza (Border Research Partnership).

Aunque varios estudios encargados por las entidades locales (véase el cuadro 2) señalan la impresionante importancia económica de los puertos de entrada, son pocos y aislados quienes ponen énfasis en las mejores prácticas para aprovechar el comercio transfronterizo y éstas deben considerarlas quienes toman las decisiones sobre la región fronteriza a nivel local. Esto puede explicarse porque se considera que las ciudades de la frontera México-Estados Unidos históricamente suelen competir en la misión de atraer negocios. Con frecuencia, se discute el desarrollo económico en la región en términos de una rigurosa suma cero (por ejemplo, cuando la ciudad A espera quedarse con algún negocio de la ciudad B).

A pesar de la increíble diversidad de la región fronteriza, muchas comunidades de frontera enfrentan retos similares. Están tratando de fortalecer sus bases de proveedores locales para que haya más procesos locales con valor agregado, lo que favorecería el empleo. Otro reto compartido es la generación de capital humano—incluyendo educación, capacitación laboral y estrategias para atraer y retener trabajadores altamente calificados—. La atracción de talento, empresas y turismo se vuelve más difícil por las percepciones (a veces reales) sobre la violencia en la región y, por supuesto, las comunidades de la frontera se beneficiarían de una mejor infraestructura y puertos de entrada más eficientes. Lo anterior es indicativo de que hay incentivos para mayor colaboración con miras al desarrollo económico no sólo a lo largo de la frontera, sino también de un lado al otro. Se espera que la recientemente creada Asociación de Alcaldes Fronterizos México-Estados Unidos afronte este enorme y singular reto de articular una amplia visión sobre el desarrollo económico de la región basada en las necesidades de las comunidades locales de compartir las mejores prácticas del desarrollo económico.

Conclusión: la salud económica de la región fronteriza México-Estados Unidos

La situación de la frontera es dinámica. Los años noventa fueron la década del TLCAN y del impresionante incremento del comercio. A partir del 2000 predominaron las preocupaciones sobre la seguridad y la recesión económica. La nueva década apenas ha comenzado, pero hay potencial para el resurgimiento de la competitividad y la integración regional. Aunque recientemente ambos gobiernos federales han diseñado importantes políticas para ponerse al día en cuanto a la realidad de la crisis económica global y sus efectos en el desarrollo de la economía y la seguridad, es claro que ambas naciones necesitan intensificar sus esfuerzos para hacer de la frontera México-Estados Unidos un motor del crecimiento. La Declaración sobre la Administración de la Frontera del Siglo XXI por parte de la Casa Blanca y Los Pinos ha dotado a ambos países de una herramienta para el futuro, rompiendo la falsa disyuntiva que lleva a elegir entre la seguridad y la economía. Hay iniciativas importantes con mucho potencial, como los programas de Viajeros y Carga Confiables, la preautorización, la armonización aduanera y las alianzas público-privadas. Ahora el reto para las heterogéneas y dispersas comunidades transfronterizas es encontrar cómo hablar con una voz común y, para los legisladores y gobernantes en Washington y la ciudad de México, orientar la planificación de la competitividad regional. Todos los actores interesados deben participar enérgicamente en el diálogo y la cooperación binacionales.

Notas

- 1 Oficina de Análisis Económico y Oficina del Censo del Departamento de Comercio de Estados Unidos, 2012.
- 2 Trade Partnership Worldwide, LLC, y U.S. Chamber of Commerce, 2010, con base en la composición de la economía en 2008.
- 3 Secretaría de Economía de México, 2012, en <<http://www.economia.gob.mx/files/Totalporcentaje202011.zip>>.
- 4 Cálculos de los autores, con base en las estadísticas de comercio exterior del Censo de Estados Unidos, 2012.
- 5 Robert Koopman, William Powers, Zhi Wang y Shang-Jin Wei, "Give Credit Where Credit Is Due: Tracing Value Added in Global Supply Chains", National Bureau of Economic Research, Working Paper no. 16426, Cambridge, Massachusetts, septiembre de 2010, en <www.nber.org/papers/w16426.pdf>, consultado en marzo de 2011, 38.
- 6 Para un análisis más profundo sobre este tema, véase Edward Alden, *The Closing of the American Border: Terrorism, Immigration and Security Since 9/11* (Nueva York: Harper Collins, 2008), así como Robert Pastor, *The North American Idea: A Vision of a Continental Future* (Nueva York: Oxford University Press, 2011).
- 7 Otros factores del declive del comercio y las manufacturas fronterizas son la recesión de la economía estadounidense, las tasas de cambio y la política fiscal vinculada con las maquiladoras. Véase GAO, "Mexico's Maquiladora Decline Affects U.S.-Mexico Border Communities and Trade; Recovery Depends in Part on Mexico's Actions", GAO-03-891, julio de 2003.
- 8 En 2008-2009, el comercio México-Estados Unidos cayó un 16.8 por ciento, pero se recuperó al crecer a una tasa anual del 23.7 por ciento de 2009 a 2011. El comercio entre Estados Unidos y China creció un 17.3 por ciento de 2009 a 2011. Cálculos hechos por el autor con datos del Departamento de Comercio de Estados Unidos, Censo y Estadísticas de Comercio Exterior, 2012.
- 9 La información sobre C-TPAT proviene de CBP, DHS, 2012. Véanse los datos de SENTRI y FAST acerca de 2006 en Audrey Adams, Deputy Assistant Commissioner, Office of International Affairs, U.S. Customs and Border Protection, U.S. Department of Homeland Security, "Statement to the Subcommittee on the Western Hemisphere of the Committee on International Relations", House of Representatives, 26 de abril de 2006, en <http://commdocs.house.gov/committees/intrel/hfa27229.000/hfa27229_of.htm>. Los datos de 2008 de FAST se hallan en Customs and Border Protection, "CBP Moves to New Online Applications for Members of Trade Program", DHS, 15 de febrero de 2008, en <[http://www.cbp.gov/xp/cgov/PrintMe.xml?xml=\\$/content/newsroom/press_releases/2008/february/02152008.ctt&location=/newsroom/news_releases/archives/2008_news_releases/feb_2008/02152008.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/PrintMe.xml?xml=$/content/newsroom/press_releases/2008/february/02152008.ctt&location=/newsroom/news_releases/archives/2008_news_releases/feb_2008/02152008.xml)>. Las cifras SENTRI de 2008 véanse en Customs and Border Protection, "CBP Announces Additional Benefits for Trusted Travelers, Membership Surpasses 500 000", DHS, 15 de diciembre de 2008, en

<[http://www.cbp.gov/xp/cgov/PrintMe.xml?xml=\\$/content/newsroom/press_releases/2008/december/12152008_6.ctt&location=/newsroom/news_releases/archives/2008_news_releases/december_2008/12152008_6.xml](http://www.cbp.gov/xp/cgov/PrintMe.xml?xml=$/content/newsroom/press_releases/2008/december/12152008_6.ctt&location=/newsroom/news_releases/archives/2008_news_releases/december_2008/12152008_6.xml)>. Los datos de SENTRI 2011 pueden consultarse en Customs and Border Protection, "Expansion of Hours for Sentri Lanes at Calexico Downtown Port", DHS, 22 de noviembre de 2011, en <http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/news_releases/archives/2011_news_releases/november_2011/11222011_10.xml>. La información sobre 2012 puede verse en Customs and Border Protection, DHS, 2012.

- 10 Training: Government Accountability Office, "Border Security: Additional Steps Needed to Ensure that Officers Are Fully Trained, GAO-12-269" (Washington, D.C., diciembre de 2011), en <<http://www.gao.gov/assets/590/587314.pdf>>. Staffing: Government Accountability Office, *Border Security: Despite Progress, Weaknesses in Traveler Inspections Exist*, GAO-08-329T, 3 de enero de 2008.
- 11 Armand Peschard-Sverdrup, "CBP: Challenges and Opportunities"; memo preparado para el secretario de Economía de México, U.S.-Mexico Border Facilitation Working Group (Washington, D. C.: Peschard-Sverdrup & Associates, enero de 2008); Colleen M. Kelley, "Inadequate Port of Entry Staffing Drives CBP Morale Down, Kelley Says"; National Treasury Employees Union press release, 22 de marzo de 2012.
- 12 Véase Gary Hufbauer y Jeffrey Schott, *NAFTA Revisited: Achievements and Challenges*, Institute for International Economics (Washington, D. C., octubre de 2005), 473-474; también véase Carla Hills, "Working Together: Economic Ties between the United States and Mexico"; Conference at the Woodrow Wilson Center, Keynote Address, Washington, D. C., 14 de febrero de 2012, en <<http://www.wilsoncenter.org/event/north-american-integration-essential-to-renewed-us-manufacturing-prowess>>.
- 13 Embajador Carlos Pascual, transcripción del discurso en la American Chamber of Commerce, 21 de marzo de 2011, en <<http://mexidata.info/id2977.html>>.
- 14 Mikhail Pavlov, Customs and Border Protection, DHS, "Meeting Land Port of Entry Modernization Needs in Constrained Budgetary Environment"; presentación ante el Joint Working Committee, 14 y 15 de marzo de 2012, en <<http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov/filemanager/filemanager.aspx>>.
- 15 *Ibid.*
- 16 *Ibid.*