

# **El impacto económico de la renegociación del TLCAN en la frontera de México y EUA: La región Tijuana-San Diego**

**Dra. María del Rosio Barajas Escamilla**  
**El Colegio de la Frontera Norte**  
**rbarajas@colef.mx**

***III Coloquio Internacional Las paradojas de la Megalópolis:  
Gobernar la incertidumbre***

**Centro de Estudios Sociales y de la Opinión Pública  
(CESOP) de la Cámara de Diputados**

**9 y 10 de Agosto de 2017, México, D.F.**

# Objetivo de la presentación

- Exponer algunos elementos que muestran el grado de integración que se ha alcanzado en algunas ciudades fronterizas como es el caso de la región Tijuana-San Diego
- Discutir los posibles efectos que en general puede tener para la región fronteriza entre México y Estados Unidos y en particular para la región Tijuana-San Diego, una mala renegociación por parte de México en relación con el TLCAN con los Estados Unidos y Canadá
- Plantear algunos elementos que dentro de la re-negociación del TLCAN podrían beneficiar a las zonas fronterizas y apoyar los procesos de integración transfronteriza

# **Globalización, restructuración del territorio y metrópolis**

- **La globalización ha producido el re-escalamiento del territorio, propiciado la integración económica, la fragmentación y la especialización de los territorios (Dicken, P., 2011)**
- **El espacio físico es a la vez el espacio de la producción y la reproducción (Lefebvre H., 2013); las personas siguen la localización de los mercados de trabajo**
- **Los principales articuladores de la economía mundial son los espacios sub-nacionales, la región y las ciudades (Delgadillo, 2004)**
- **Las bases sobre las que descansa la construcción de una región transfronteriza son la proximidad y la complementariedad (Jessop, 2004)**
- **Bajo la globalización, muchas de las fronteras se vuelven líquidas (Bauman, 2011)**

# De la ciudad a la metrópolis

- **El movimiento del campo a la ciudad**
- **Globalización y crecimiento de las ciudades**
- **La conformación de las grandes metrópolis**
- **La conformación de la metropolis como un mecanismo para mejorar la calidad de vida y articularse a los mercados de trabajo**
- **De metrópolis a metrópolis**

# El peso de la fragmentación productiva en el desarrollo del comercio mundial

- De acuerdo al FMI, el comercio mundial de *bienes intermedios* representa más de dos terceras partes del comercio total (FMI, 2013). Lo anterior ha dado lugar a la emergencia de las redes globales de producción (Mirodout & Yamano, 2013).
- En las últimas décadas, las firmas internacionales han logrado reducir costos de producción con base en: el avance de las TIC's y su uso para el desarrollo de la logística, a través de la expansión del transporte y por medio de la implementación de políticas para facilitar el comercio internacional, entre otros (Grossman, 2013)
- El proceso de fragmentación permite a las empresas la división de la producción en segmentos, países y regiones; a la vez que permite maximizar los beneficios de la integración vertical (Jones and Kierzkowski, 2001)

# La región fronteriza entre México y EUA



# Principales actividades económicas articuladas con la integración transfronteriza

- 1920, prestación de servicios turísticos
- 1930-1940, actividad agro-industrial (producción de algodón y manufactura de uniformes para la guerra)
- 1950-1970, crecimiento de actividades comerciales vinculadas al comercio transfronterizo
- 1965-2006, surgimiento y crecimiento de la Industria Maquiladora de Exportación (IME)
- 1980-2017, crecimiento y ampliación de un mercado de trabajo transfronterizo
- 1990-2017, crecimiento de comercio ilegal
- 1990-2017, crecimiento de la agricultura de exportación
- 2007-2017, conversión de la IME al régimen de la Industria Manufacturera de Exportación (IMMEX)
- 1990-2017, crecimiento de las actividades vinculadas a servicios industriales y el comercio
- 1990-2017, expansión actividades financieras y bursátiles

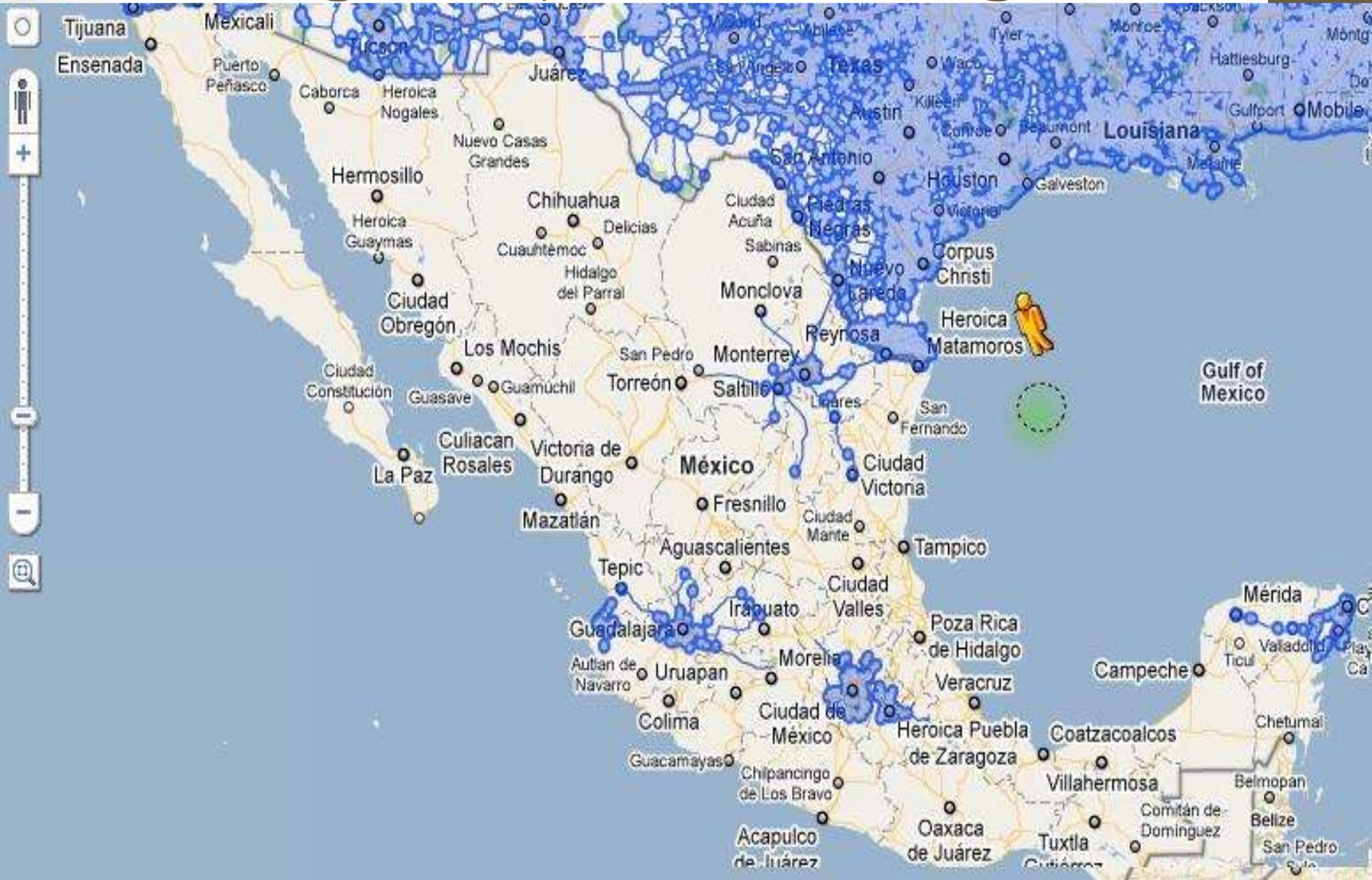
# La región transfronteriza México y Estados Unidos y el TLCAN

- **En términos poblacionales los estados fronterizos entre México y Estados Unidos han experimentado un crecimiento importante:**
  - **En 1980, el total de la población en los 4 estados del sur de EUA y 6 del norte de México ascendió a cerca de 53 millones de personas; en 2015 esta población creció a mas de 90 millones**
  - **De este total casi el 80% se localiza en la parte sur de los EUA y el restante 20% en el norte de México**
- **Desde 1980 las ciudades fronterizas del norte de México han sido espacio privilegiado de localización de la IED en el sector industrial (25% de la IED se localiza en los estados fronterizos)**

# **La región transfronteriza entre México y Estados Unidos y el TLCAN**

- **El crecimiento del sector industrial de exportación se basa no solo en los bajos costos de producción que se obtienen en los espacios sub-nacionales, sino también en la amplia red carretera que conecta las principales ciudades fronterizas de México y EUA**
- **En las regiones de frontera de EUA con Canadá y México se han conformado corredores industriales especializados en la producción de bienes intermedios (70% del comercio bilateral es con EUA)**
- **Desde la década de 1960, las ciudades fronterizas de Méx-EUA han sido espacio de localización de la IED en el sector industrial, a través de las redes globales de producción (25% de la IED se localiza en los estados fronterizos)**

# Sistema de conectividad carretera región Tijuana-San Diego



# TLCAN y región Transfronteriza

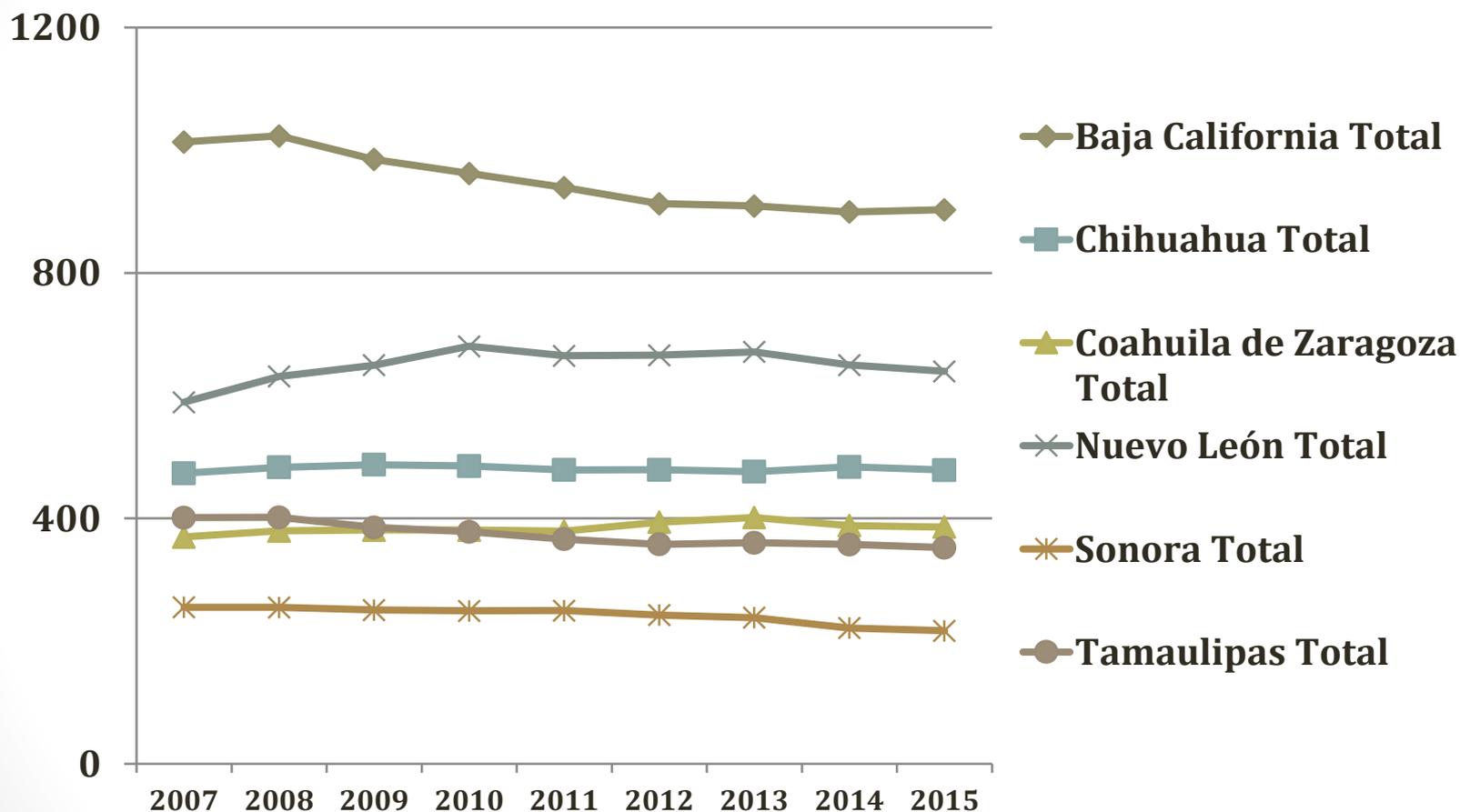
- **En 2015, el total del comercio bilateral entre México y Estados Unidos ascendió a \$472, 941 millones de dólares y en 2016, \$ 431,943; 70% transito por la frontera de México con EUA (INEGI, 2016)**
- **La producción de infraestructura urbana compartida y complementaria bajo esquemas de planeación binacional han sido importantes elementos articuladores del proceso de integración socioeconómica transfronteriza**
- **El movimiento de mercancías y personas en la frontera entre México y EUA y en particular en la región Tijuana-San Diego es intenso y a la vez complejo por la política de securitización que ha implementado el gobierno norteamericano**

# Estadísticas básicas de la Industria Maquiladora 1980-2006

Periodo	% Empleos Maquila/ Empleos Manufactura	Insumos Domésticos/ Total Insumos	Salarios/ Valor Agregado	Plantas en la Frontera/Total	Exportación de Maquila/ Exportación Total	Exportación Maquila/ Importación Total
1980-1984	6.00	1.37	54.36	6.65	14.07	15.09
1985-1989	11.47	1.37	48.60	13.75	27.76	26.14
1990-1994	15.42	1.72	53.82	26.57	39.37	24.36
1995-1999	25.11	2.32	48.83	35.97	42.09	34.55
2000	31.48	3.07	50.77	40.16	47.84	35.16
2001	30.75	3.49	50.17	39.92	48.42	34.02
2002	29.45	3.73	48.63	40.06	48.49	34.93
2003	30.08	3.17	46.10	39.72	47.02	34.37
2004	31.81	3.06	46.34	38.61	46.25	34.14
2005	30.72	3.42	46.39	38.17	45.47	33.77
2006	30.10	3.57	44.88	42.35	44.73	33.78

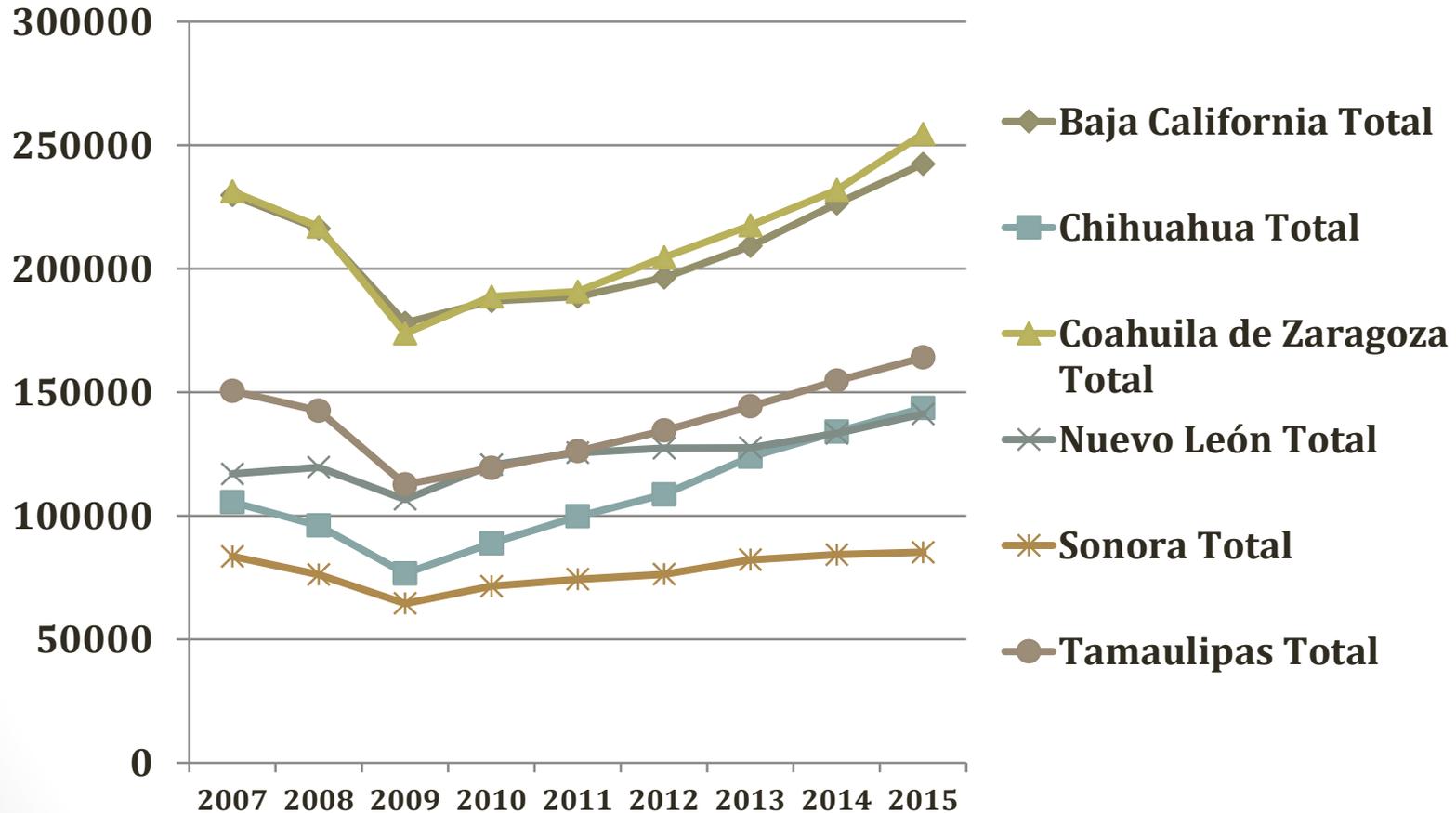
Fuente: Basado en INEGI y BANXICO, Sistema de Indicadores Económicos. Barajas, R. y M. Sotomayor, SASE 2017.

# Número de establecimientos industriales en los estados fronterizos del norte de México (IMMEX, 2007-2015)



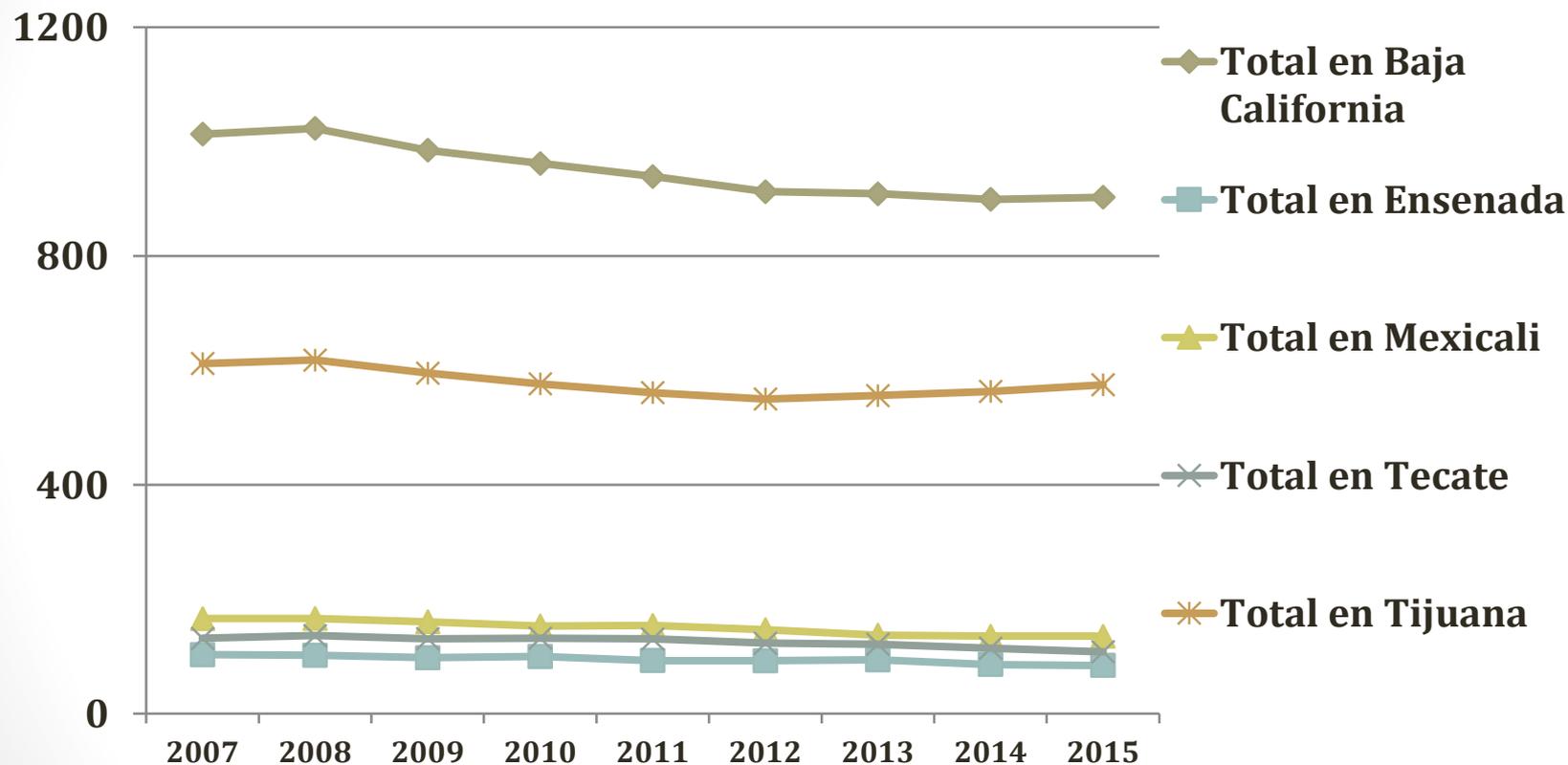
Fuente: INEGI, BIE, 2015. Data consulted in: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

# Total de trabajadores y personal técnico ocupado en la IMMEX de los estados fronterizos del norte de México



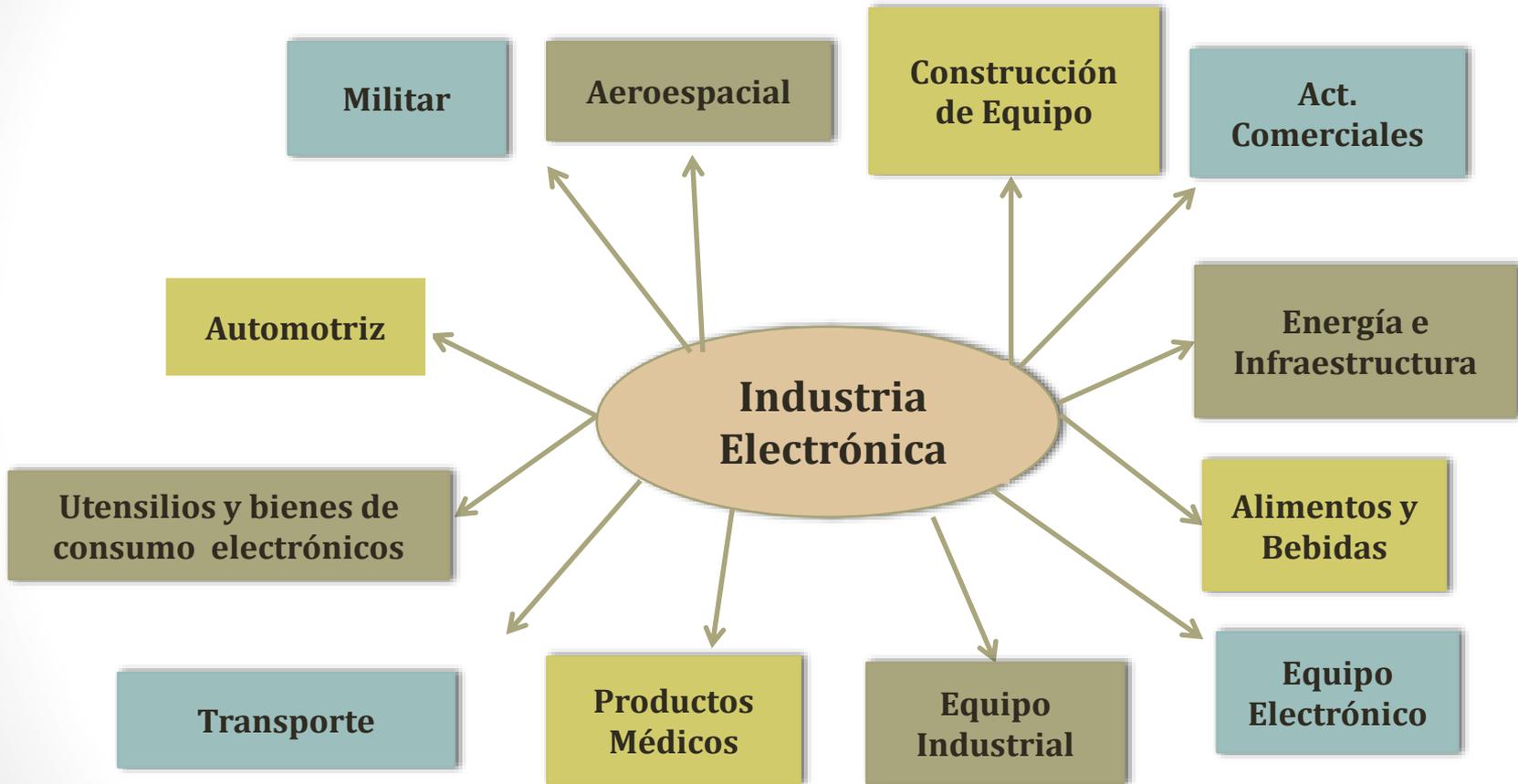
Fuente: INEGI, BIE, 2015. Data consulted in: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

# Número de establecimientos industriales de la IMMEX localizadas en las ciudades de Baja California (2007-2015)

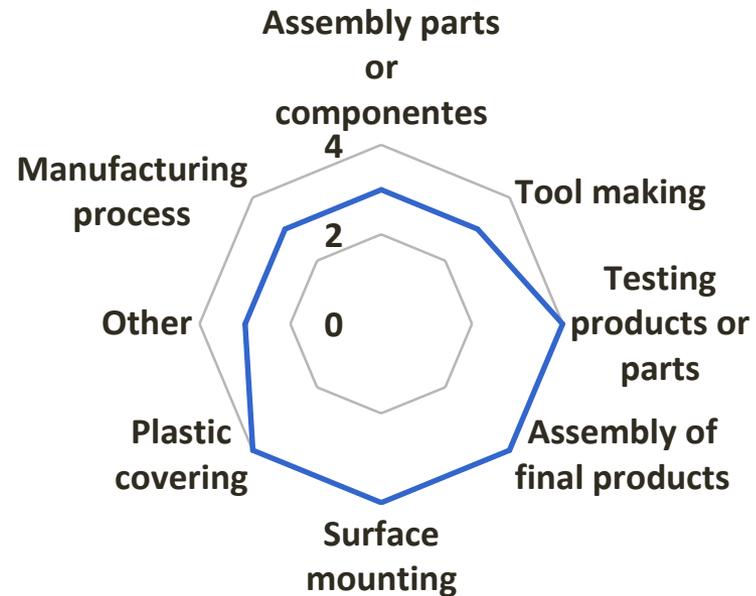
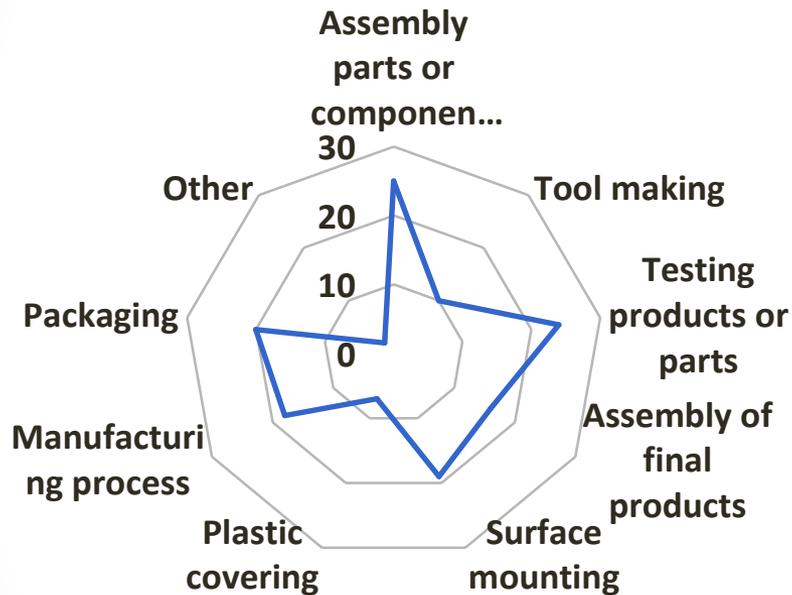


Fuente: INEGI, BIE, 2015. Data consulted in: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>

# Principales actividades productivas en la región Tijuana-San Diego



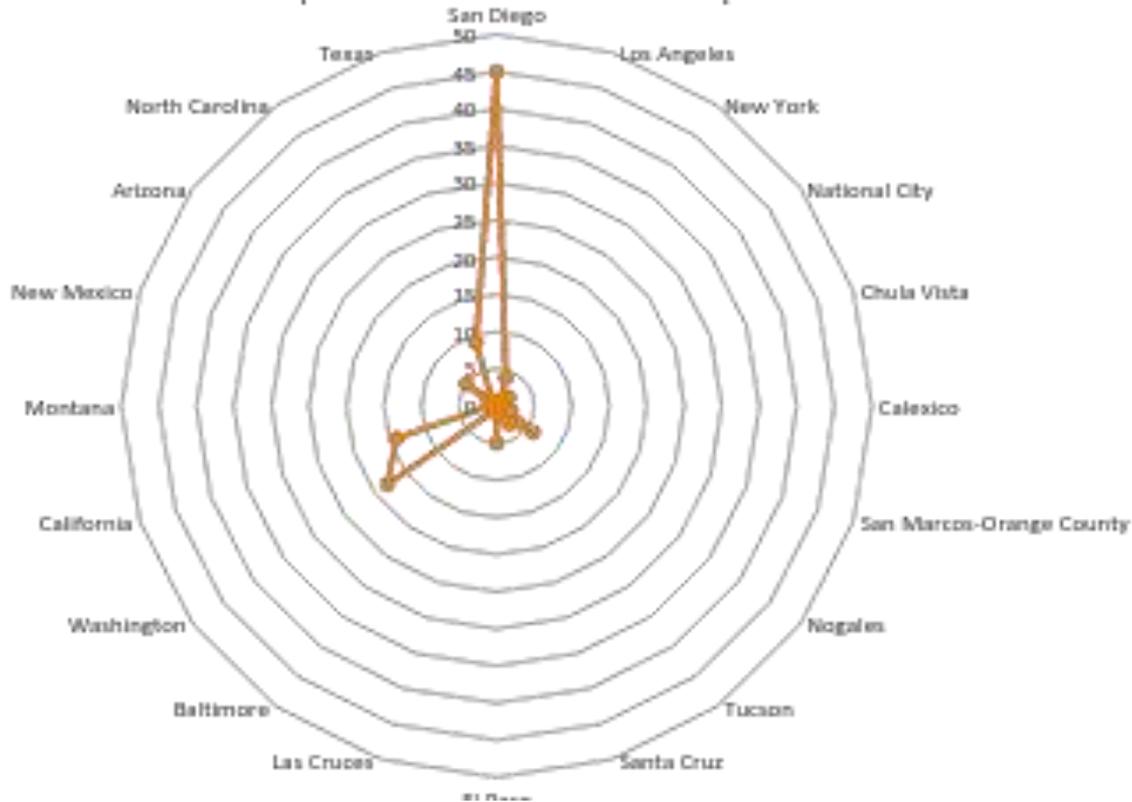
# Proceso de transformación de capacidades productivas en una muestra de empresas de la rama electrónica en el año 2000 y 2016



Source: Own elaboration based on the survey: "Firm Networks in the Electronics Industry in a Binational region: Tijuana-San Diego. (2000 y 2016) .

# U.S. border cities and states represented in the relationships of the socio-economic organizations

Graphic 10. US border cities and states represented in the relationships of the socio-economic organizations



# Cruces de intercambio comercial y personal en la frontera MEX-EUA

Tipo de Cruce	2012	2016	% Dif
Camiones con mercancía	3,459,592	4,066,598	18%
Pasajeros en autobuses	2,866,637	2,269,415	-21%
Automóviles particulares	62,702,503	75,625,000	21%
Personas en automóviles particulares	115,049,585	140,702,408	22%
Cruce de peatones	41,141,640	42,169,228	2%

Fuente: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, based on data from the Department of Homeland Security, U.S. Customs and Border Protection, Office of Field Operations.

# Cruces de intercambio comercial y personal entre Tijuana y San Diego

Tipo de Cruce	Otay Mesa			San Ysidro		
	2012	2016	% Dif	2012	2016	% Dif
<b>Camiones con mercancía</b>	544,173	675,511	24	0	0	
<b>Pasajeros en autobuses</b>	163,672	57,058	-65	583,589	241,875	-59
<b>Automóviles particulares</b>	5,346,210	7,722,264	44	11,481,951	13,701,967	19
<b>Personas en automóviles particulares</b>	9,297,601	13,583,328	46	19,944,913	24,014,192	20
<b>Cruce de peatones</b>	3,205,792	3,504,800	9	8,134,479	7,382,363	-9

**Fuente:** U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, based on data from the Department of Homeland Security, U.S. Customs and Border Protection, Office of Field Operations.



# Los efectos de los 23 años del TLCAN para México y EUA

- Desde la firma del TLCAN en 1994, la interdependencia económica entre México, Estados Unidos y Canadá se ha incrementado; entre 1993 y el 2000, el comercio internacional entre los tres países creció a una tasa promedio anual del 12% (Vega, 2013 and 2014)
- Se han conformado varias mega-regiones: Tijuana-San Diego, Nogales-Nogales, Ciudad Juárez-El Paso, entre otros
- La pérdida de empleos en EUA ha sido principalmente en segmentos de producción que ocupa trabajo no calificado al mismo tiempo que se ha incrementado la demanda de empleo calificado (Feenstra & Hanson, 1995, 1996)
- Esta transformación productiva ha traído a los EUA también un incremento en la productividad (Bjerring, 2006; Morrison & Yasar, 2009; Chongvilaivan & Hur, 2011).

# Los efectos de las redes globales de producción en el TLCAN

- Las empresas multinacionales han retenido aquellos segmentos de producción que incorporan conocimiento e innovación (clasificadas como actividades de alto valor agregado)
- Caliendo and Parro (2015) estimaron que el incremento del bienestar para México ha sido de un 1.18% para México, para los Estados Unidos, un 0.08% y en el caso de Canadá este ha declinado en un 0.06%
- Amato and McNeess (2014) han demostrado que un decremento en las tarifas tiene un efecto positiva en la productividad a nivel firma
- Blecker (2014) ha argumentado que la pérdida de empleos en EUA se explica mas por el déficit con China que por la integración comercial con México
- Para México, el principal reto sigue siendo como generar mayores ganancias a partir de crear un desarrollo industrial sustentable a través de la producción fragmentada

# **Acuerdos de la negociación que podrían afectar dinámica económica que da lugar a la integración transfronteriza**

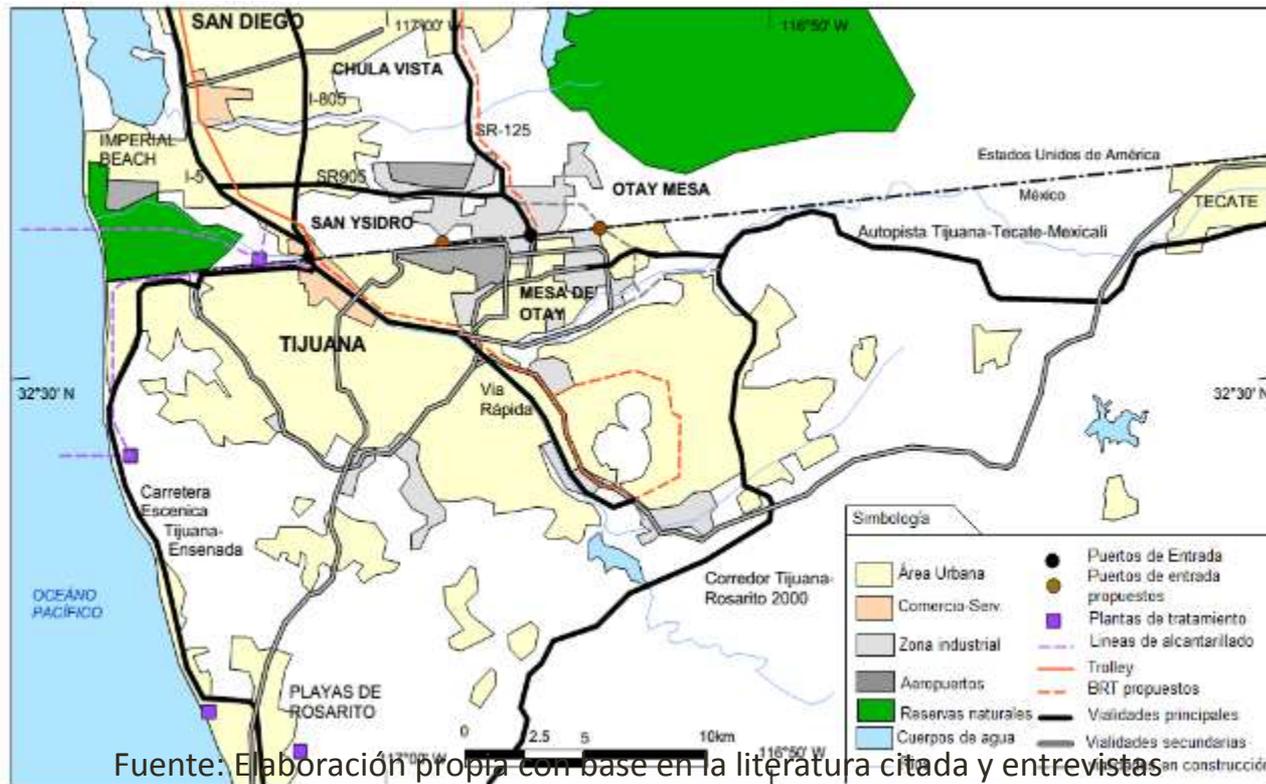
- **La imposición de un impuesto fronterizo, no solo desalentaría la IED en México, también generaría incremento en precios, tanto de bienes intermedios como en productos finales**
- **Romper la cadena de producción en la industria automotriz: Canadá-EUA-México**
- **La eliminación de mecanismos de resolución de conflictos en su forma trilateral**
- **La reducción del déficit comercial de EUA con México por medio de penalizar la IED de origen estadounidense que viene a México**
- **Un incremento a la securitización de la frontera, que ya se ha visto afecta cruces de personas y mercancías**
- **Permitir la pérdida de valor agregado en los procesos de exportación (caso azúcar)**
- **Disminuir la inversión en NADBANK para proyectos de infraestructura**



CALIFORNIA

BI-NATIONAL MEGA-REGION

# La configuración territorial de la región Tijuana-San Diego



Fuente: Hugo Enrique Aguilar Hernández, (2014). *La planeación transfronteriza y la integración urbana en la región Tijuana-San Diego*, Tesis presentada para obtener el grado de Maestro en desarrollo regional, Tijuana, B.C., México, agosto.

# “Procesos de gestión de infraestructura urbana compartida encaminada a consolidar el espacio fronterizo como componentes clave de una creciente integración”



Puerto de entrada  
Tijuana-San Ysidro

Fuente: Hugo Enrique Aguilar Hernández, (2014). *La planeación transfronteriza y la integración urbana en la región Tijuana-San Diego*, Tesis presentada para obtener el grado de Maestro en desarrollo regional, Tijuana, B.C., México, agosto.

# Planeación transfronteriza Tijuana-San Diego

Planeación	Instituciones			Mecanismo de cooperación transfronteriza	Tipo de planeación
	instituciones	nivel de decisión	campo de acción		
Plan Maestro Fronterizo California –Baja California 2008 (BMP)	CALTRANS-SIDUE	Estatal	infraestructura y transportes	JWC	planeación racional/estratégica
Plan indicativo para el desarrollo de la región transfronteriza Mex.-EE.UU.	COLEF/ Instituto Woodrow Wilson	Transfronterizo	orientación de políticas públicas	Conferencia de gobernadores fronterizos	Planeación estratégica
Plan estratégico binacional Otay-Mesa	SANDAG	Local	Planeación urbana	COBRO	Planeación estratégica
Plan Estatal de Desarrollo urbano 2009-2013	SIDUE	Estatal	Infraestructura y desarrollo urbano	Acuerdos inter-institucionales	Planeación racional/estratégica
CALTRANS estrategic plan 2005-2012	CALTRANS	Estatal	Transporte	Acuerdos inter-institucionales	Planeación estratégica
Regional Comprehensive Plan for the San Diego Region	SANDAG	Local	Planeación urbana	Acuerdos inter-institucionales	Planeación estratégica
Plan Estratégico Metropolitano Tijuana-Tecate y Playas de Rosarito	IMPLAN	Local	Planeación urbana	Acuerdos inter-institucionales	Planeación estratégica

Fuente: Hugo Enrique Aguilar Hernández, (2014). *La planeación transfronteriza y la integración urbana en la región Tijuana-San Diego*, Tesis presentada para obtener el grado de Maestro en desarrollo regional, Tijuana, B.C., México, agosto.

# Infraestructura transfronteriza

infraestructura	Lugar	Problemática	plan	tipo de planeación	tipo de colaboración	gestión y gobernanza	contribución a la integración
Planta internacional de Tratamiento de Aguas residuales	Línea internacional-San Diego	transfronteriza	ya construida	Pragmática	Top-Down	Bilateral	Medio
Planta de tratamiento Punta Bandera	Tijuana	Local	ya construida	Pragmática	Top-Down	Bilateral	Bajo
Plantas de tratamiento y mejoras al sistema de alcantarillado	ZM Tijuana	Local	PEM Tijuana	Pragmática	Top-Down	Bilateral	Bajo
Infraestructura pluvial cañon de los laureles	Tijuana	Local-transfronteriza	PEM Tijuana	Pragmática	Top-Down	Paradiplomacia	Medio
Ampliación de la garita de San Ysidro	San Diego	transfronteriza-internacional	BMP	Colaborativa	Mixto	Multinivel	Alto
Garita del Chaparral	Tijuana	transfronteriza-internacional	BMP-PEM Tijuana	Colaborativa	Mixto	Multinivel	Alto
Ampliación garita de Otay	Línea internacional	transfronteriza	BMP- Plan Otay Mesa	Colaborativa	Mixto	Multinivel	Alto
Garita de Otay II (Este)	Línea internacional	transfronteriza	BMP-PEM Tijuana-PEDU-Plan Otay Mesa	Colaborativa	Mixto	Multinivel	Alto
Puente transfronterizo del aeropuerto de Tijuana	Línea internacional-Tijuana	transfronteriza-Local-Nacional	PEM Tijuana	Racional-colaborativo	Top-Down-Mixto	Multinivel	Alto
Ruta 905	San Diego	Local	Plan Otay Mesa-BMP	Colaborativa	Bottom-Up	Paradiplomacia	Medio
Ruta 125	San Diego	Local	Plan Otay Mesa-BMP	Colaborativa	Bottom-Up	Paradiplomacia	Medio
Ruta estatal 11	San Diego	Local	Plan Otay Mesa-BMP	Colaborativa	Bottom-Up	Paradiplomacia	Medio
Av. Internacional Otay II	Tijuana	Local	Plan Otay Mesa-BMP	Racional	Bottom-Up	Paradiplomacia	Medio
Via Rápida el Alamar	Tijuana	Local	Plan Otay Mesa-PEM Tijuana	Racional	Bottom-Up	Paradiplomacia	Bajo
BRT SouthBay Otay-San Diego	San Diego	Local	Plan Otay Mesa	Colaborativa	Bottom-Up	Paradiplomacia	Alto
BRT Tijuana-el Florido	San Diego	Local	PEM Tijuana	Racional	Bottom-Up	Paradiplomacia	Medio

Fuente: Hugo Enrique Aguilar Hernández, (2014). *La planeación transfronteriza y la integración urbana en la región Tijuana-San Diego*, Tesis presentada para obtener el grado de Maestro en desarrollo regional, Tijuana, B.C., México, agosto.

# **Renegociación del TLCAN y la frontera México-EUA**

- **La frontera sigue siendo un espacio privilegiado para la localización de la producción compartida**
- **Se requiere concebir un plan binacional de desarrollo industrial que incremente el valor agregado de la producción vía encadenamientos productivos**
- **Elevar la inversión en NADBANK y CEE para mejorar infraestructura de conectividad en la frontera norte de México con el centro del país y los principales centros industriales**
- **Agregar a NADBANK recursos para la formación recursos humanos de alta calificación en México y mayor apoyo a la educación media y superior**

# **Renegociación del TLCAN y la frontera México-EUA**

- **Incorporar al acuerdo el desarrollo conjunto de las TIC's**
- **Evitar el uso de políticas monetarias distorsionadoras de la economía**
- **Retomar avances en leyes laborales negociados en TTP para fortalecer la capacidad de negociación y gestión de la fuerza laboral (mejores salarios y condiciones de trabajo)**
- **Mejorar la aplicación de estándares ambientales en procesos industriales, de crecimiento urbano, etc.**
- **Acordar esquemas de cooperación formal que permitan mejorar la gestión de la infraestructura urbana compartida y la resolución de conflictos (gobernanza transfronteriza)**