

# Revista de Ciencias Sociales

# Frontera México-Estados Unidos: Un acercamiento a sus dinámicas de flujos

Martínez Chapa, Oshiel\*  
Salazar Castillo, Jorge Eduardo\*\*

## Resumen

A lo largo de la historia el tema de las relaciones entre México y Estados Unidos siempre ha sido importante. Las relaciones de los países a partir de las interacciones de fronteras han cobrado relevancia con la globalización. El presente estudio analiza la frontera México-Estados Unidos desde la vertiente de relación de flujos de personas, transporte, comercio e inversión. La metodología es de tipo cuantitativa, empleando el análisis de datos procedentes del Department of Transportation (Estados Unidos), Instituto Nacional de Geografía y Estadística (México) y Secretaría de Relaciones Exteriores (México); también es cualitativa, por cuanto recurre a información documental especialmente artículos científicos y libros. Los resultados muestran que los flujos se han intensificado con la integración económica y que, a pesar de los altibajos en cooperación y demás obstáculos, aquéllos siguen adelante. El trabajo es pertinente dada la coyuntura actual de transición de gobierno en Estados Unidos y revisión de temas centrales de la agenda bilateral, explorando los flujos de forma integrada. Se concluye en la necesidad de superar tales coyunturas a fin de alcanzar las metas que cada gobierno y agentes participantes tienen fijadas. El progreso en la agenda bilateral implica, voluntad de cooperación de ambos gobiernos y participantes.

**Palabras clave:** Integración fronteriza; transporte internacional; dinámica de la población; acuerdos de complementación, agenda bilateral.

---

\* Doctor en Economía. Docente en el Tecnológico Nacional de México, Ciudad de México, México y en la Universidad Autónoma de Tamaulipas, Reynosa, México. E-mail: [omartinez@uat.edu.mx](mailto:omartinez@uat.edu.mx) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9675-5472>

\*\* Maestro en Administración especialidad en Computación. Docente en la Universidad Autónoma de Tamaulipas, Reynosa, México. E-mail: [jorge@uat.edu.mx](mailto:jorge@uat.edu.mx) ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1138-2353>

# United States-Mexico border: An approach to its flow dynamics

## Abstract

Throughout history the issue of relations between Mexico and the United States has always been important. The relations of the countries from the interactions of borders have gained relevance with globalization. This study analyzes the United States-Mexico border from the perspective of the flow of people, transportation, trade, and investment. The methodology is quantitative, using the analysis of data from the Department of Transportation (United States), the National Institute of Geography and Statistics (Mexico) and the Ministry of Foreign Affairs (Mexico); It is also qualitative, since it uses documentary information, especially scientific articles and books. The results show that the flows have intensified with economic integration and that, despite the ups and downs in cooperation and other obstacles, they continue. The work is pertinent given the current situation of government transition in the United States and review of central issues on the bilateral agenda, exploring the flows in an integrated manner. It is concluded that it is necessary to overcome such situations in order to achieve the goals that each government and participating agents have set. Progress in the bilateral agenda implies a willingness to cooperate from both governments and participants.

**Keywords:** Border population; international transport; population dynamics, complementation agreements, bilateral agenda.

## Introducción

Por siglos, la relación entre México y Estados Unidos (EU) se ha transformado por voluntades de tipo económico, social, político y cultural, lo cual ha sido propicio para impulsar una agenda de temáticas diversas y complejas, con los altibajos que suponen el tratamiento de aquéllas. Esta parte de la geografía del mundo ha sido favorecida por flujos constantes en las dos direcciones. Ambos países, aunque con una diferencia de idioma oficial, tienen una población creciente que habla el castellano, comparten historia y geografía, además de problemas de diferente índole que requieren soluciones.

La región fronteriza representa una población combinada de aproximadamente 15 millones de personas. La cooperación entre México y los EU a lo largo de la frontera incluye la coordinación con los funcionarios estatales y locales sobre aspectos relativos a la

infraestructura transfronteriza, la planificación del transporte y la seguridad, la colaboración en materia de migración, recursos naturales, cuidado del medio ambiente, problemas de salud, entre otros.

En el contexto de los procesos de globalización e integración regional en el marco de la firma del Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN), México cambia su fisonomía en su región norte (Díaz-Bautista, 2003), aunque ello con ritmos diferenciados en los desempeños económicos de las entidades del norte del país. Díaz-Bautista, Avilés y Rosas (2003), lo describen en los siguientes términos:

A pesar de las grandes diferencias, la región fronteriza se ha transformado, en especial a partir de mediados de los ochenta, en una zona de desarrollo y convergencia económicos. Tal desarrollo se caracteriza por la expansión de la capacidad productiva (dadas ciertas dotaciones iniciales de factores), el aumento de los promedios de productividad por trabajador y de ingresos

por persona, los cambios en la estructura de clases y la distribución del ingreso de grupos, la organización social y los cambios en la infraestructura fronteriza. El crecimiento económico de la frontera norte se ha basado en un modelo de apertura comercial de carácter microrregional, especialización gradual del trabajo enfocada en la industria de exportación y los correspondientes cambios tecnológicos, y mayor utilización de la energía y los factores de cada región. (p.3)

El proceso de globalización e integración regional significa que las fronteras están expuestas a las transformaciones de sus funciones en su escala de influencia en la cual los gobiernos juegan sus respectivos roles, además de los propios de los organismos privados y de la sociedad civil (Barajas, 2016).

Más recientemente, en otra investigación en la que con datos de la Encuesta Nacional de Empleo Urbano y la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (1992-2016) (Aguilera y Castro, 2018), se analiza el impacto del TLCAN en el mercado de trabajo, así como las diferencias salariales en las principales ciudades de la frontera norte de México, dichos autores encuentran la existencia de un patrón de deterioro en las remuneraciones, acentuado por la apertura de la economía mexicana.

En términos de tamaño y desarrollo económico hasta antes de 1848 no existían pueblos o ciudades considerados importantes en la frontera norte de México (Alegría y Ordoñez, 2005). Así ocurrió prácticamente a lo largo del siglo XIX y parte del XX. Ya en la posguerra, algunas ciudades del norte del país comenzaron a experimentar un crecimiento importante, entre ellas Ciudad Juárez, Mexicali, Tijuana y Matamoros. La constante en la relación fronteriza México-EU ha sido el de la mutación, es decir, el carácter cambiante de las regulaciones y políticas públicas adoptadas por cada Estado nación.

El proceso de migración que les dio

forma a las ciudades fronterizas estuvo relacionado por factores como el negocio lucrativo de la minería, la construcción de las vías férreas y el reparto de tierras para migrantes europeos en California, EU. Estos procesos fueron supervisados e impulsados por los respectivos gobiernos federales (Alegría y Ordoñez, 2005).

México y EU también tienen una larga historia de cooperación en las temáticas diversas aquí señaladas, particularmente en el área fronteriza, donde existen desafíos causados por fenómenos como el rápido crecimiento de la población, la urbanización y la industrialización. Las actividades de cooperación entre ambos países se llevan a cabo bajo una serie de acuerdos, como el Banco de Desarrollo de América del Norte, la Comisión de Cooperación Ambiental de América del Norte, la Comisión de Salud Fronteriza, además de otros acuerdos relativos a la salud de los residentes fronterizos, vida silvestre, aves migratorias, parques nacionales y temas similares (Office of The United States Trade Representative, 2020).

La frontera México-EU cuenta con 54 puestos de control y su población es de 14 millones de personas que viven a lo largo de 3 mil 200 kilómetros (Secretaría de Relaciones Exteriores, 2015). La frontera en cuestión une a 10 estados, cuatro en territorio estadounidense y seis del lado mexicano que, conjuntamente, conforman un territorio de 2 millones 525 mil 569 kilómetros cuadrados y es el hogar de más de 90 millones de personas, en el que se desarrollan diversas actividades (Ramírez, 2020). El tránsito de personas, vehículos, bienes y demás flujos crecen cada día. En ese sentido, la frontera es una realidad de la que no se puede sustraer y que atañe también a otras poblaciones no necesariamente fronterizas de cada región respectiva de ambos países (véase Mapa I).



Fuente: Royalty Free (123RF, 2021).

### Mapa I: La frontera México-Estados Unidos

Dado lo anterior, el objetivo que se persigue en este trabajo es analizar las dinámicas de los diversos flujos de personas, transporte, comercio e inversión, fundamentalmente. En este artículo se emplean como metodologías, en primer término, al análisis cualitativo, que consiste en analizar las regiones fronterizas en el contexto internacional a partir de la información documental especialmente de artículos científicos, y de divulgación, así como de libros de texto.

En segundo término, el análisis cuantitativo se centra en aspectos relativos a la dinámica de los diversos flujos, para lo cual se lleva a cabo un análisis de la información empleada relativa a los datos suministrados por fuentes tales como: El Departamento de Transporte de EU (DOT), el Instituto Nacional de Geografía y Estadística de México (INEGI) y la Secretaría de Relaciones Exteriores de México.

## 1. Fundamentación teórica

### 1.1. Fronteras internacionales

Los procesos de apertura comercial o liberalización deben entenderse en la lógica de la globalización y las manifestaciones de dicho proceso se relacionan desde perspectivas como el crecimiento del comercio internacional, el rol de las corporaciones y las corrientes financieras (Villegas, 2000). En esa misma línea de pensamiento se ubican a Molero et al. (2020), los cuales sostienen que la apertura comercial y el fomento a las exportaciones son cruciales para generar un crecimiento económico dado que se potencian los diversos recursos con que cuentan los países. González et al. (2019); y, Quintero, Almanza-Vides y Pimienta (2021), por su parte, puntualizan la necesidad de adecuar las infraestructuras a fin de potenciar la competitividad de los puertos marítimos dada la coyuntura de la

globalización en la manufactura y el comercio.

En lo que concierne a las fronteras, a nivel mundial, debe señalarse que la historia de éstas es muy antigua y no siempre se dispone de información precisa y suficiente del pasado remoto. Las relaciones entre los países colindantes han tenido diversidad de experiencias: Unas positivas y fructíferas donde ha imperado la cooperación y el progreso consecuente; otras donde ha sido todo lo contrario, pues una de ellas se ha erigido sobre la(s) otra(s), acentuándose así las desigualdades económicas y sociales. Las fronteras tienen implícitos aspectos complejos de descifrar a primera vista, por lo que en diferentes geografías del mundo se ha profundizado su abordaje.

Los estudios sobre la frontera han adquirido relevancia en prácticamente toda la geografía del mundo. Las fronteras, idealmente, no debieran ser obstáculos sino más bien los medios para favorecer la cooperación y el desarrollo. La historia de las relaciones México-EU es diversa en cuanto a lecciones que advierten de inercias y obstáculos, pero también de progresos en diferentes agendas. Las teorías sobre la frontera, por su parte, permiten conocer sus abordajes para entender mejor la dinámica de su historia remota y presente. Las ciudades y regiones de ambos lados han sido propicias para la adquisición de diversidad de bienes y servicios como medicamentos, consultas de especialistas médicos, oportunidades para la educación, empleo, comercio y diversos asuntos. Además de lo mencionado, los lazos culturales estrechan las relaciones y tienen un impacto significativo en la agenda del desarrollo.

En las fronteras ocurren estos cambios a partir de la lógica de la producción basada en la racionalidad que impone la cercanía geográfica, aun cuando prevalezcan condiciones de desigualdad en las regiones subnacionales y supranacionales (Jessop, 2004).

La frontera hace referencia al frente o a la parte delantera de algo; sin embargo, este concepto se ha venido acotando con el paso del

tiempo. Las fronteras entrañan relaciones entre las personas de trasfondos culturales diferentes y que involucran eventos e instituciones de diversas nacionalidades (Bustamante, 1989).

La cuestión fundamental planteada es si la asimetría comercial y económica entre México y EU ha determinado la jerarquía del poder. Las preguntas relativas al origen y evolución de las relaciones económicas pueden ser, entre otras: 1) ¿Ha existido una política comercial en la agenda bilateral con sentido de convergencia?; 2) ¿acaso un actor ha impuesto su agenda sobre el otro, obligándolo a negociar con evidente ventaja para sí mismo?; 3) ¿las relaciones comerciales entre los países proceden de instituciones internacionales apegadas a la equidad y a la cooperación? (Riguzzi, 2003).

De acuerdo con en la postura absoluta newtoniana, el espacio y el lugar son fenómenos que ocurren paralelamente, es decir, son sinónimos. Por otra parte, en la postura relacional el espacio tiene como constante la asociación entre los otros objetos. El lugar se vuelve como algo que agrega valor al desarrollo económico. La calidad del lugar es estratégica, en el sentido que las empresas productoras e inversionistas se ubiquen e incrementen su competitividad en el mercado mundial (Amin y Thrift, 1996).

Lo estratégico tiene que ver en la forma en la cual los países vecinos sean capaces de obtener beneficios de su proximidad física, considerando sinergias como los costos de traslado menores y el sentido de complementariedad en la producción y la satisfacción de necesidades mutuas. A manera de ejemplo sírvase señalar la forma en la que se instalaron las maquiladoras, las cuales, en su mayoría lo ha hecho en las zonas fronterizas de México. Sin embargo, en la contraparte de los Estados Unidos han florecido bodegas, oficinas y logística, así como demás trámites de comercio internacional y servicios de apoyo para el funcionamiento de este tipo de actividades.

Existe diversidad de motivaciones de los gobiernos respecto a las implicaciones de la agenda internacional. Para los EU es la

conquista del mercado externo, para lo cual obliga a los demás participantes a aceptar sus condiciones, presionando a los políticos y funcionarios para lograr tal propósito. Para México, el propósito fundamental respecto a EU se centra en cuestiones como la buena vecindad, la reducción de asimetrías, la estabilidad política, la ausencia de conflictos militares y, por supuesto, la obtención de beneficios del comercio bilateral (Riguzzi, 2003).

Cerca de 97 millones de personas viven en esta región: En el sur de EU, 76 millones, y en el norte de México, 21 millones. La población de mexicanos tiende a ser más joven, con una edad promedio de 27 años, en tanto que la de EU es de 38. Una alta proporción de mexicanos tiene una escolaridad equivalente a tercer grado de secundaria, mientras que en EU el mínimo exigido es el de preparatoria concluida (Perryman, 2018).

Las fronteras comunes se han reconfigurado a través del tiempo. En lo que concierne a la política comercial México-EU de los siglos XIX y XX, se advierte una secuencia de negociaciones donde se ha buscado destruir conflictos de comercio al reducir los aranceles y demás medidas proteccionistas. Este tipo de acercamientos han sido de carácter formal e informal.

A mitad del siglo XX, México adoptó una política de zonas libres, permitiendo el acceso de las localidades de las zonas fronterizas de México a diversidad de bienes y precios más bajos y sin pagar aranceles. De cualquier modo, ello favoreció la transición hacia un capitalismo industrial, la base del programa de maquiladoras y la firma del TLCAN. En 1933 se retomó el modelo de zonas libres, aunque de forma parcial en Baja California y parte de Sonora. Entre 1985 y 1991 se creó el régimen aduanal de la franja fronteriza con el que se benefició a ciudades del interior del país.

Los desarrollos urbanos siguieron un patrón desigual, siendo el oeste del país el de mayor crecimiento y, por ende, de dependencia respecto a EU. La infraestructura en las comunicaciones a lo largo de la franja fronteriza fue creciendo en ambos lados,

aunque con diferencias evidentes en la calidad de obras (Barajas, 2016). Desde entonces, se siguen observando en el interior de las ciudades estas realidades de enormes asimetrías en la dotación de infraestructuras.

La dinámica de crecimiento de las localidades mexicanas no ha logrado solventar las limitaciones de planeación y capacidad de respuesta para satisfacer las necesidades de la población y adecuación de la presión demográfica. Las asimetrías que por ahora se señalan no se limitan a los presupuestos y tipos de obras de infraestructura: Van más allá y se expresan en el ingreso familiar, consumo, impuestos a pagar, oportunidades de acceso a vivienda y demás satisfactores esenciales que tienen los residentes de ambas fronteras.

## **1.2. Flujos transfronterizos**

Los procesos de integración comercial significan mayores flujos en las fronteras. Estos tuvieron como propósito reducir los costos de transacción y operación, aunque no siempre ello se obtiene de manera expedita. Las largas filas por saturación de puentes internacionales, las revisiones exhaustivas en los cruces, el endurecimiento de la política migratoria y demás regulaciones de los EU se dejan sentir diariamente, revelando su papel hegemónico. Ello revela la necesidad de cooperación y coordinación entre las partes formales de los gobiernos e informales o para el ámbito de la diplomacia (Nava y Córdoba, 2018).

En esta dinámica descrita, cada una de las partes ha definido sus espacios de negociación en las diferentes temáticas, aunque en lo fundamental éstas han tenido que ver con la intensificación de las relaciones comerciales, o bien, con el replanteamiento de los términos de los acuerdos cuando no se es favorecido. Las relaciones diplomáticas han jugado un rol crucial en los esquemas de negociación, pues sin ellas no se podría avanzar en este tipo de agenda. En lo esencial, las estrategias adoptadas han tenido que ver con la intención de favorecer a sectores económicos estratégicos determinados.



Otra contribución importante es la de Amuedo-Dorantes y Mundra (2003), la cual analiza la situación relativa a los cruces de la frontera México-EU, en particular los de Tijuana y de Ciudad Juárez. Los autores utilizan una muestra de ciudadanos que frecuentemente cruzan hacia los EU. El levantamiento de dicha encuesta ocurre en 1998 en las cuatro ciudades y exploran variables de interés relativas a la condición laboral, ocupación actual, salarios devengados, entre otras. El trabajo en cuestión analiza los desafíos que viven a diario quienes cruzan la frontera por razones de trabajo, familia o negocios y se hallan relacionados con el perfil demográfico de los trabajadores. Entre los hallazgos se advierte que este tipo de trabajadores transfronterizos ha incrementado su escolaridad promedio, adquirido vehículos y demás bienes de los EU, además de extender sus relaciones de familia y amistad en aquel país.

Por otra parte, al estudiar datos de trabajadores transfronterizos en la forma de inmigrantes y también como trabajador documentado, usando datos de los años 2000 y 2010, se ha encontrado que esta población de trabajadores es más joven, cuenta con mayor nivel de escolaridad formal y suele competir por puestos de remuneración mayor en EU (Orraca, 2015).

En otro trabajo que muestra las relaciones entre ciudades de ambos lados de la frontera (Vega, 2016), se analiza el perfil sociodemográfico de los trabajadores transfronterizos de este par de ciudades gemelas de México y EU, para lo cual se emplea datos del Censo de Población y Vivienda de 2010, además de información etnográfica derivada de entrevistas profundas de estas poblaciones.

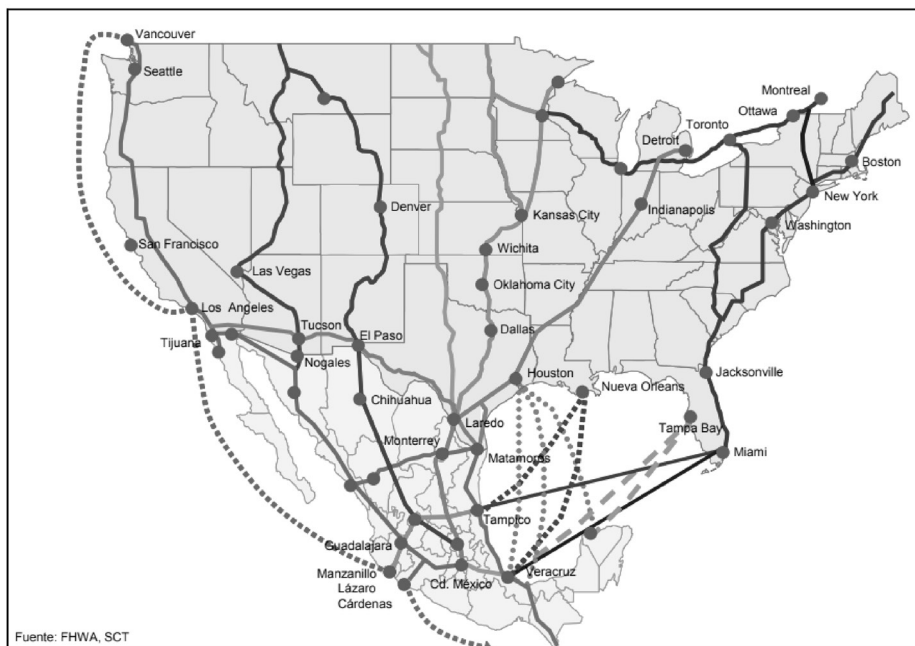
El documento revela que este tipo de interacciones se entienden a partir de consideraciones estratégicas que toman los individuos en cuanto a variables como

el acceso a bienes y servicios de ambos lados. Factores como los ingresos, gustos, preferencias y el criterio de racionalidad en las decisiones tienen, igualmente, un peso importante en la lógica de buscar dónde vivir y trabajar, así como dónde pueden nacer, crecer y estudiar los hijos. El autor sostiene la existencia de una ardua lucha librada en esta parte de la geografía por cuanto los ingresos del grueso de la población en cuestión son insuficientes, además del trabajo duro y de los cruces complicados.

Otro texto que merece citarse es el de Fullerton, Sprinkle y Tinajero (2003), quienes analizan los flujos comerciales transfronterizos en el distrito aduanal del Paso, Texas. El estudio echa mano de una metodología econométrica de series temporales para cuantificar los flujos comerciales de la citada ciudad, empleando datos mensuales en el periodo 1995-2002. El citado trabajo concluye señalando la necesidad de llevar a cabo investigaciones similares en otras ciudades de enormes transacciones de ambos países.

Por otra parte, el proceso de integración de México con la economía de EU en términos de comercio binacional México-EU ocurre de forma terrestre pero también marítima y aérea. Debe señalarse que éstos siguen en crecimiento, pero privilegiando más a unas regiones que a otras. El Mapa II, muestra el corredor comercial y cómo ocurren estos flujos, para lo cual se ha hecho indispensable crear y aun modernizar las infraestructuras de carreteras, puertos, aeropuertos, aduanas, telecomunicaciones y demás arreglos institucionales para que el transporte de carga y de personas se desplace de manera ordenada, así como segura. El mapa en cuestión advierte de flujos marítimos, aéreos y terrestres, los cuales cubren y abastecen las principales ciudades y regiones de México, EU, pero también de Canadá.





Fuente: Secretaría de Relaciones Exteriores de México (2015).  
**Mapa II: Corredor comercial México-EU**

## 2. Las regiones fronterizas en la escala global

Las ciudades fronterizas participan en la dinámica de integración de los procesos productivos a escala internacional. Estas ciudades globales tienen un rol crucial en la provisión de bienes y servicios en tiempo y forma. Las fronteras no son algo ajeno, pues ahí se producen las sinergias y puntos de encuentro asociadas a las economías de escala y a la reducción de los costos de transacción. El lugar se vuelve estratégico en la red mundial a través de lo que denomina jerarquías, identificadas como: 1) Ciudades globales; 2) instituciones bancarias; 3) distritos de tecnología; y, 4) zonas orientadas hacia las

exportaciones (Sassen, 2000).

Las escalas se expresan en las dimensiones económicas, políticas y sociales. La primacía del Estado y de la economía nacional fue algo que ocurrió hasta que la globalización se hizo presente con una mayor fuerza. Dichas escalas se entienden a partir de factores como la finalización de la Segunda Guerra Mundial, el quiebre del modelo soviético, el ascenso de China, además de la inevitable realidad de los “Estados fallidos” y, en general, el proceso expansivo de la globalización.

Las instituciones internacionales, la producción y el consumo masivo, plantearon el desafío de la adaptación de los actores políticos y gubernamentales a dicha agenda. Según lo

referido, los problemas económicos de los países no se pueden resolver implementando políticas nacionales o globales, sino que cada región requiere la adopción de políticas tendientes a impulsar su competitividad, el capital social, el aprendizaje, el uso de las tecnologías y demás (Jessop, 2004).

Las transacciones ocurridas en los espacios fronterizos muestran un patrón de expansión a partir de las redes, de modo que el Estado-Nación tiende a perder su capacidad para gobernar los asuntos que le competen. Su soberanía se ve disminuida dada la existencia de instituciones internacionales como el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial (BM) y las corporaciones globales cuya agenda visible exige que los demás actores sociales y políticos se plieguen a sus determinaciones (Fuentes y Peña, 2010).

La economía abierta entraña desafíos para los gobiernos, pues en éstos se diluye su capacidad para resolver por sí mismos los problemas. Tales gobiernos no pueden por sí mismos supervisar y asegurar el cumplimiento de las leyes y normas de esta agenda. Tratándose de corporaciones poderosas, los gobiernos nacionales -y locales- suelen actuar más a modo de aquéllas en la concesión de permisos para su instalación, operación y aun salida de dicho territorio. La soberanía nacional se vuelve más vulnerable cuando éstas corporaciones amenazan con trasladarse a otros países más competitivos y menos inseguros. En ese tenor, elevar los impuestos y crear estrictas regulaciones no necesariamente se presentan como atractivos y, por tanto, suelen desalentarlas en sus planes de expandir sus inversiones (Castells, 1999).

Las remesas en dólares de trabajadores mexicanos hacia su país de origen son parte significativa de la economía de este. Por décadas, estos ingresos han contribuido notoriamente al desarrollo de varias regiones del país. Factores como la disminución en las tasas de desempleo, el proceso de vacunación, así como los estímulos económicos propios de la administración Biden, pueden dar fuerte impulso al crecimiento de las remesas. Éstas tienen un impacto especialmente positivo en

entidades de mayor recepción como Jalisco, Michoacán, Guanajuato, pero también Quintana Roo, Campeche, Baja California, Baja California Sur, Tabasco, entre otras (Li Ng, 2021).

Existen diversos actores que participan activamente en la construcción de las regiones fronterizas. Así, ocurren casos como el de la cooperación, o bien, el de la resistencia a aquélla. Sin embargo, la nación poderosa impone su agenda a la otra parte para obtener prerrogativas determinadas. Ésta es la historia constante de la relación entre las potencias y las naciones colonizadas. En las relaciones México-EU debieran privilegiarse esfuerzos para alcanzar las metas de desarrollo comunes fijadas en los gobiernos en los tres niveles, además del rol tan importante de la llamada paradiplomacia en ambas fronteras (Nava y Córdova, 2018).

De lo anterior se observa qué tipo de dinámicas se insertan en la agenda de las relaciones internacionales. De hecho, la globalización es esa fuerza que también se impone sobre los espacios. De este modo, los bloques comerciales formados y sus rondas de comercio constituyen un claro ejemplo de los intereses impuestos por las corporaciones de clase mundial. En ese sentido, la frontera México-EU ha experimentado un crecimiento importante en los diversos flujos en la producción, el comercio, la inversión, la movilidad laboral, estudiantil, entre otros. Al ser estos elementos intrínsecos del crecimiento económico, producen transformaciones en los espacios urbanos, aunque reflejan las desigualdades sociales. Existen, como en otros espacios fronterizos del mundo, algunos ganadores.

Las regiones y las ciudades compiten por atraer inversiones dado lo que representa en términos de ingresos y oportunidades de crecimiento económico. Ello impone la necesidad de realizar inversiones en las infraestructuras necesarias a fin de adecuarse a los requerimientos de los inversionistas y de la ciudadanía. Esta presión hacia las autoridades de dichas localidades requiere de respuestas eficaces a fin de no verse rebasados.

### 3. La dinámica de los flujos y cruces fronterizos de México-EU

En la frontera México-EU se experimenta una mayor cantidad de flujos, resultado de las dinámicas asociadas a los procesos de integración de esta región. Tal proceso requiere de la adecuación de las instituciones, con lo cual las economías de estos países se transforman permanentemente. Aquí mismo, la política y la economía tienen sus determinados roles de desempeño, circunscribiéndose en arreglos políticos y diplomáticos. En este tipo de procesos se

revalúan o, en otro caso, se devalúan los espacios urbanos (Sassen, 2000).

Los cruces de camiones de carga muestran un patrón de crecimiento importante según se desprende de la Tabla 1. Por su volumen, destacan Laredo, Texas y Otay Mesa, California. El crecimiento es exponencial en Hidalgo, Rio Grande City, Roma, Presidio, Eagle Pass; todos ellos en Texas, pero también Santa Teresa, en Nuevo México y en California, EU; todos ellos también siguen esta dinámica descrita. En general el crecimiento no altera la variabilidad observada entre los diferentes puertos internacionales.

**Tabla 1**  
**Cruces de camiones de carga en las ciudades de la frontera sur de EU**

Estado	Ciudades de EU	1996	2020	Diferencia	Cambio porcentual
Arizona	Douglas	8.703	14.852	6.149	70,65
	Nogales	155.146	258.948	103.802	66,91
	San Luis	23.652	25.960	2.308	9,76
California	Calexico East	69.368	207.582	138.214	199,25
	Otay Mesa	270.565	712.100	441.535	163,19
	Tecate	23.081	41.460	18.379	79,63
New Mexico	Santa Teresa	6.712	80.806	74.094	1.103,90
Texas	Ysleta	nd	291.128	nd	nd
	Hidalgo	93.660	436.671	343.011	366,23
	Rio Grande City	9.284	34.299	25.015	269,44
	Progreso	8.142	28.493	20.351	249,95
	Eagle Pass	34.582	105.437	70.855	204,89
	Laredo	563.145	1.629.156	1.066.011	189,30
	Presidio	2.018	5.461	3.443	170,61
	Roma	5.207	12.297	7.090	136,16
	Del Rio	28.053	47.492	19.439	69,29
	Brownsville	113.868	116.710	2.842	2,50
El Paso	280.867	138.256	-142.611	-50,78	

**Nota:** nd: No disponible.

**Fuente:** Elaboración propia, 2022 a partir de Department of Transportation of the United States (2021).

La región del norte de México y sur de EU cuentan con una posición geográfica favorable para continuar con esta dinámica. Ello explica el crecimiento poblacional y urbano de ciudades mexicanas como Matamoros, Reynosa y Nuevo Laredo en Tamaulipas, Ciudad Juárez en Chihuahua y Tijuana en Baja California.

Esencialmente la frontera sur de EU se halla sujeta a una mayor vigilancia, advirtiéndose mayor endurecimiento de las políticas contra la migración indocumentada y las drogas. Sin embargo, justo en el inicio de la administración del presidente Joe Biden, se ha propiciado una crisis migratoria, alentada por la posibilidad de una gran reforma de este tipo con la cual se regularizaría la situación de millones de indocumentados en EU. Su planteamiento de detener tanto la construcción del muro fronterizo como las deportaciones puede ser interpretado como aliciente a la inmigración indocumentada hacia EU. Como quiera que sea, el hecho es que los espacios fronterizos convenientes para ambos países se hacen permeables, es decir, siguen permitiendo los flujos formales de comercio e inversión, gracias a lo cual el capital se afianza en el

propósito de acumulación capitalista.

En la frontera México-EU se experimenta una mayor cantidad de flujos, resultado de las dinámicas asociadas a los procesos de integración de esta región. Tal proceso requiere de la adecuación de las instituciones, con lo cual las economías de estos países se transforman permanentemente. Aquí mismo, la política y la economía tienen sus determinados roles de desempeño, circunscribiéndose en arreglos políticos y diplomáticos. En este tipo de procesos se revalúan o, en otro caso, se devalúan los espacios urbanos (Sassen, 2000).

En lo que respecta a los cruces fronterizos a través del ferrocarril con carga, según se observa en la Tabla 2 el crecimiento es sostenido y la mayoría de ellos se ha registrado en Texas. En 1996 se alcanzaron 140.302, en tanto que para el 2020 se totalizaron 450.800. Sin embargo, este crecimiento fue comparativamente menor con respecto a 2015. Entre los diferentes cruces fronterizos de ferrocarril no se presenta diferencia significativa en su media en los años comparados.

**Tabla 2**  
**Cruces fronterizos de ferrocarril con carga (1996-2020)**

Estado	Ciudad	1996	2020	Diferencia	Cambio Porcentual
Arizona	Nogales	13.430	26.369	12.939	96,34
	Eagle Pass	37.820	149.203	111.383	294,51
Texas	Laredo	69.204	239.017	169.813	245,38
	El Paso	8.208	22.951	14.743	179,62
	Brownsville	11.640	13.260	1.620	13,92
Suma de cruces		140.302	450.800	310.498	221,31

**Fuente:** Elaboración propia (2022) a partir de Department of Transportation of the United States (2021).

En lo que concierne a los flujos de producción y comercio de las entidades federativas de México respecto a EU, la Tabla 3 muestra un patrón de crecimiento sostenido generalizado. Por su magnitud los mayores son Baja California, Chihuahua, Nuevo León, Tamaulipas y Jalisco. Otros han crecido de manera significativa como Guanajuato,

Querétaro, San Luis Potosí, entre otros. Las nuevas inversiones realizadas en materia de manufacturas en estas entidades han estimulado dicho crecimiento. Sin embargo, otras entidades muestran un crecimiento menor con lo que el cambio en la media no es estadísticamente significativo.

**Tabla 3**  
**Exportaciones anuales por entidad federativa en miles de dólares**

Estado	2007	2019	Diferencia	Cambio porcentual
Michoacán	357.291	5.617.378	5.260.087	1.472,21
Colima	79.553	657.377	577.824	726,34
Sinaloa	324.833	2.661.904	2.337.071	719,47
Guerrero	142.118	966.030	823.912	579,74
Nayarit	37.114	223.956	186.842	503,43
Guanajuato	6.425.251	24.771.155	18.345.904	285,53
Querétaro	3.410.507	12.857.107	9.446.600	276,99
San Luis Potosí	4.788.268	15.515.110	10.726.842	224,02
Durango	878.704	2.632.599	1.753.895	199,60
Coahuila	17.469.635	47.607.175	30.137.540	172,51
Aguascalientes	4.389.841	11.781.889	7.392.048	168,39
México	8.643.137	19.997.404	11.354.267	131,37
Puebla	7.781.314	17.480.765	9.699.451	124,65
Chihuahua	28.094.744	57.012.321	28.917.577	102,93
Nuevo León	19.803.476	39.835.234	20.031.758	101,15
Tlaxcala	746.244	1.460.836	714.592	95,76
Hidalgo	1.300.634	2.299.850	999.216	76,83
Quintana Roo	40.567	66.071	25.504	62,87
Baja California Sur	148.998	233.474	84.476	56,70
Veracruz	4.270.075	6.641.095	2.371.020	55,53
Morelos	2.044.922	3.086.001	1.041.079	50,91
Jalisco	14.445.974	21.548.425	7.102.451	49,17
Sonora	12.980.383	19.325.883	6.345.500	48,89
Zacatecas	2.114.570	2.865.876	751.306	35,53
Baja California	31.858.677	41.950.544	10.091.867	31,68
Tamaulipas	22.517.429	29.051.963	6.534.534	29,02
Oaxaca	623.321	709.115	85.794	13,76
CDMX	2.713.215	2.658.594	-54.621	-2,01
Yucatán	1.146.549	1.085.922	-60.627	-5,29

Cont... Tabla 3

Chiapas	908.251	763.490	-144.761	-15,94
Tabasco	8.272.595	5.003.724	-3.268.871	-39,51
Campeche	29.051.551	16.572.777	-12.478.774	-42,95

**Fuente:** Elaboración propia, 2022) con base en Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI, 2021).

Por otra parte, los cruces fronterizos totales entre México y EU en el período 2015 a 2020 muestran la dinámica de los flujos, los cuales parten del proceso de integración de ambos países. Entre el año 2019 y 2020, atribuido al cierre de cruces no esenciales por la contingencia del Covid-19, aunque se manifiesta una disminución, esta no es

significativa y van desde los 624.770 en Naco, Arizona y Naco, Sonora hasta los casi 35 millones en San Ysidro, California-Tijuana, Baja California. Los mayores cruces los tiene Texas con 13 puentes y es el estado con mayor territorio en los EU. Arizona-Sonora y New México-Chihuahua tienen los menores cruces (ver Tablas 4 y 5).

Tabla 4  
 Número de cruces fronterizos totales México-EU

Puerto	Año				% cambio	
	2015	2016	2019	2020	2015 a 2016	2019 a 2020
San Ysidro, Cl.	14.435.252	45.376.612	51.742.169	34.897.172	214	-32.56
El Paso, Tx.	13.005.894	42.171.794	38.901.738	18.131.800	224	-53.39
Otay Mesa, Cl.	7.763.053	26.706.980	23.484.670	15.972.787	244	-31.99
Laredo, Tx.	7.239.829	25.032.087	25.532.685	15.971.961	245	-37.45
Brownsville, Tx.	4.545.620	17.190.592	17.789.907	9.828.600	278	-44.75
Hidalgo, Tx.	5.140.557	18.216.687	16.206.271	9.831.062	254	-39.34
Calexico, Cl.	4.294.156	16.449.609	17.698.450	11.771.071	283	-33.49
Nogales, Ar.	3.790.218	14.903.980	14.555.152	7.884.014	293	-45.83
Calexico East, Cl.	3.959.689	11.962.231	10.421.102	4.925.678	202	-52.73
San Luis, Ar.	3.140.456	11.171.167	10.506.944	7.602.190	255	-27.65
Eagle Pass, Tx.	2.824.760	9.644.454	10.468.415	6.364.727	241	-39.20

**Nota:** Cl= California; Tx= Texas; Ar= Arizona. Incluye a pasajeros de autobuses, peatones, vehículos personales, contenedores de ferrocarril vacíos y con carga, así como a camiones con vacíos y con carga.

**Fuente:** Elaboración propia, 2022 a partir de Department of Transportation of the United States (2021).

**Tabla 5**  
**Pruebas simultáneas de Games-Howell para diferencias de las medias del**  
**Número de cruces fronterizos totales México-EU**

Diferencia de niveles Años	Diferencia de las medias	EE de diferencia	IC de 95%	Valor T	Valor p ajustado
2016 - 2015	15335155	3848822	(3931952, 26738359)	3.98	0.008
2019 - 2015	15197093	4116155	(2943631, 27450554)	3.69	0.014
2020 - 2015	6640143	2805875	(-1494474, 14774761)	2.37	0.129
2019 - 2016	-138063	5377049	(-15194569, 14918443)	-0.03	1.000
2020 - 2016	-8695012	4454533	(-21294333, 3904309)	-1.95	0.243
2020 - 2019	-8556949	4687447	(-21881342, 4767444)	-1.83	0.296

Fuente: Elaboración propia, 2022.

#### 4. Resultados y discusión

En esta sección debe destacarse la realidad de que los procesos de integración tienen diversos abordajes (el económico, social y cultural fundamentalmente). Se han presentado inercias, obstáculos, pero también avances para beneficio de ambos países. El crecimiento de la población y sus necesidades diversas han propiciado mayores flujos en ambas direcciones, además de explicar por qué han crecido las ciudades y regiones de la frontera norte de México y del sur de Estados Unidos.

La dinámica de flujos es el resultado de la creación de las infraestructuras requeridas de cada país para dar lugar a una mayor eficacia. Sirva de ejemplo el sistema de infraestructura de transporte de México, EU y Canadá antes de la firma del TLCAN. Cada país contaba con su respectiva infraestructura ideada para condiciones orientadas, en buena medida, a la atención de un mercado interno en constante crecimiento. Esta infraestructura se construyó de acuerdo con necesidades y realidades específicas.

Sin embargo, con la entrada en vigor del TLCAN se intensificaron los flujos y se advirtieron situaciones de congestión y retrasos masivos. Estos cuellos de botella muestran que, pese a las negociaciones para hacerlos más ágiles, persisten retrasos. Debe señalarse

que los flujos de comercio y transporte se han multiplicado en las fronteras desde entonces. Esencialmente, debe mencionarse que el volumen de comercio trilateral ha crecido más de lo que proporcionalmente lo ha hecho la infraestructura de carreteras, vías férreas, puertos y aeropuertos.

La política de infraestructura de Canadá se basó en criterios nacionalistas y de atención a las necesidades de las provincias confederadas. Lo mismo ocurrió con EU, pues la intención era comunicar el territorio en todos los sentidos posibles. El comercio exterior se atendió con la construcción de puertos y aeropuertos, especialmente en lo que concierne al comercio con Europa, Asia y demás países, entre ellos México. El sistema de transporte de México se desarrolló de manera centralizada, es decir, que todas las ciudades y regiones convergieran hacia el Valle de México en primera instancia. La infraestructura de comunicaciones del norte de México vino después, pues desde el siglo XIX los gobiernos federales tenían pocas expectativas de crecimiento en la frontera, especialmente en el contexto de la guerra de 1848.

Lo anterior cambió una vez que la agenda de las relaciones bilaterales incorporara temas específicos de comunicaciones, transporte y demás infraestructura. El TLCAN fue determinante en el cambio de visión de los gobiernos de estos países. La frontera norte de



México se integró decididamente a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX. La red de ferrocarriles desempeñó un papel importante en el propósito de lograr la más alta interconexión a lo largo de la geografía del país. La red de carreteras comenzó a modernizarse, aunque en forma lenta y con recursos insuficientes; ello ocurrió en los noventa del siglo pasado, a la luz de la puesta en marcha del TLCAN. Buena parte de la inversión en esta infraestructura fue de tipo privado, con consecuencias de esperar, pues los costos de transportar carga en el sistema han sido considerablemente elevados (Barajas, 2016).

No obstante, la mayor debilidad en el sistema continental de transporte está asociada a factores como: 1) Largas filas y congestión en los cruces fronterizos; 2) falta de tramitación e inspección expedita; 3) pérdidas de productos y retrasos en las entregas; 4) insuficiente conectividad con el resto de las instalaciones e infraestructura de las ciudades donde se localizan los puertos fronterizos. Según Martínez, Salazar y Quispe (2022), esto se observa en las fronteras de los tres países que conforman el TLCAN. Las infraestructuras de las fronteras son insuficientes, otras están subutilizadas, o bien, con poco espacio para expandir las operaciones. Por si fuera poco, hace falta inversión para modernizarlas y así atender oportunamente la creciente demanda.

Las mayores dificultades de los sistemas de transporte en la frontera norte de México son varias: La necesidad de armonización; manejo de materiales peligrosos; tipos de cargas; años de uso del transporte de carga; requerimiento de licencias para conducir de los transportistas y demás regulaciones que deben satisfacerse.

Lo expresado anteriormente es deseable y para su cumplimiento es indispensable que los gobiernos y los grupos de interés cooperen en la búsqueda de este propósito; debe escucharse a cada una de las partes involucradas. Es necesario continuar trabajando en un sistema uniforme de estándares para mejorar la logística y el comercio internacional. En ese contexto, debe señalarse la existencia de temas de competencia exclusiva de los

gobiernos, como aquellos que tienen que ver con la seguridad, la protección de los recursos naturales, la inmigración y demás.

Entre los diferentes retos deben destacarse la modernización de la infraestructura, la cooperación para agilizar los trámites en los cruces y la disminución de los costos de transportación. La cooperación y la coordinación entre las agencias y los grupos de interés deben trabajarse aún más, pues la infraestructura carretera, así como ferroviaria tiene costos elevados y aún es limitada, especialmente en el caso de México. En éste último, se ha experimentado un proceso de privatización de puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles. De hecho, esta experiencia no necesariamente ha sido benéfica en términos de abatir costos e incrementar la eficiencia en la transportación de cargas.

En la era de la economía abierta actual existen factores que han contribuido a su explicación, como los medios de transportes; la mayor movilidad en los procesos de producción; la adecuación de las regulaciones para atraer la inversión; así como la integración en la cadena de suministros en la manufactura global. La cuestión crucial es alcanzar mayores economías de escala, utilizando para ello programas de mercadeo minuciosamente coordinados para alentar dichos procesos. Están cooperando con creces *Internet*, la inteligencia artificial, la robótica, así como la economía de redes de comunicación, fundamentalmente.

Durante décadas, las remesas han contribuido claramente al desarrollo de varias regiones en México; adicionalmente, el turismo procedente de residentes de Norteamérica en México constituye otro tipo de flujos, los cuales tienden a crecer. El territorio mexicano se ha vuelto atractivo para que norteamericanos, además de otros extranjeros, fijen su residencia, pues el costo de la vida es menor que el de otros países. Otros flujos igualmente importantes lo conforman quienes estudian en los EU y pasan a diario o con cierta frecuencia al citado país.

Según se advierte los primeros puertos internacionales se construyeron en 1898;

para 1938 ya existían 25, del total actual de 50. En 1994, una vez que se firmó el TLCAN se construyeron 13 nuevos puertos internacionales; 9 de los cuales se edificaron a partir del año 2000. Las dinámicas

transfronterizas ocurridas en esta región del sur de EU y norte de México son cada vez más intensas, revelándose así la inevitable integración regional aun cuando han surgido obstáculos (ver Tabla 6).

**Tabla 6**  
**Cruces fronterizos**

Año	Conteo	Porcentaje	Conteo Acumulado	Porcentaje acumulado
1898	3	6,00	3	6,00
1900	1	2,00	4	8,00
1902	2	4,00	6	12,00
1903	1	2,00	7	14,00
1905	2	4,00	9	18,00
1906	2	4,00	11	22,00
1909	1	2,00	12	24,00
1913	1	2,00	13	26,00
1914	1	2,00	14	28,00
1916	1	2,00	15	30,00
1917	1	2,00	16	32,00
1919	2	4,00	18	36,00
1926	1	2,00	19	38,00
1927	1	2,00	20	40,00
1928	2	4,00	22	44,00
1930	1	2,00	23	46,00
1936	1	2,00	24	48,00
1938	1	2,00	25	50,00
1949	1	2,00	26	52,00
1950	1	2,00	27	54,00
1952	1	2,00	28	56,00
1954	1	2,00	29	58,00
1967	1	2,00	30	60,00
1969	1	2,00	31	62,00
1973	1	2,00	32	64,00
1976	1	2,00	33	66,00
1983	1	2,00	34	68,00
1991	1	2,00	35	70,00
1992	2	4,00	37	74,00
1994	1	2,00	38	76,00
1996	1	2,00	39	78,00
1999	2	4,00	41	82,00
2000	1	2,00	42	84,00
2009	1	2,00	43	86,00
2010	2	4,00	45	90,00
2013	1	2,00	46	92,00
2014	1	2,00	47	94,00
2015	2	4,00	49	98,00
2016	1	2,00	50	100,00

**Fuente:** Elaboración propia, 2022.

Existen otros flujos de turismo de mexicanos y de consumidores e inversionistas que visitan y aún radican temporal o permanentemente en EU. De todos estos flujos se han realizado investigaciones de enorme

valor desde hace décadas, sin embargo, escapan al propósito del presente trabajo.

Por otra parte, las soluciones a los problemas de la frontera ameritan la intervención de los actores designados a fin de

lograr acuerdos, destrabar conflictos, romper inercias burocráticas y agilizar trámites. Es indispensable para tal fin tener presencia en la agenda bilateral. A lo largo de la frontera entre México y EU se vienen reportando disminuciones en las ventas, atribuidas a las políticas adoptadas en materia de inmigración y seguridad fronteriza (Roncal y Calderón, 2018; Ramírez, 2020). Es un hecho que menos consumidores acuden a adquirir bienes en el sur de EU y ello se ha agravado por el cierre parcial de la frontera adoptada por el gobierno de EU a partir de marzo de 2020 a causa de las restricciones internacionales asociadas al Covid-19.

## Conclusiones

En las relaciones de la frontera existen iniciativas diversas que se dan en ambos lados y ello se advierte a partir de los constantes acercamientos de organizaciones diversas: Académicas, empresariales, religiosas, medioambientales, culturales -como el caso de la Comisión Sonora-Arizona-, entre otras. Asimismo, existen proyectos conjuntos en materia de historia, geografía y economía. En esta parte del mundo se tienen problemas comunes, por lo que se deben abordar desde una perspectiva compartida. Las reuniones entre alcaldes, funcionarios públicos, gobernadores y demás, también forman parte de estos acercamientos. En las relaciones de la frontera norte se consideran relevantes diversas agendas, entre ellas la de integración económica con las respectivas cadenas de suministro, empleos y demás flujos.

En esta parte de la geografía se privilegia la relación de seis estados de México con cuatro de EU. Como es de esperarse, ocurren convergencias y divergencias en las diversas actividades de dichos países. El debate sobre la agenda de comercio exterior, migración, seguridad fronteriza y lucha contra el narcotráfico, se ha intensificado y se advierten sus complicaciones para destrabarlo, así como privilegiar la cooperación y el desarrollo mutuo.

La economía mexicana revela importantes asimetrías respecto de la estadounidense, lo cual ha sido una constante advertida posterior a la Segunda Guerra Mundial. EU ha obtenido ventajas en las relaciones de comercio con México y con los demás países. Cuando ha enfrentado obstáculos a sus políticas expansionistas ha recurrido a una amplia variedad de prácticas, desde la diplomacia suave hasta las presiones, incluso de carácter militar.

Entre los problemas más urgentes de resolver en la frontera en cuestión se encuentran ahora mismo el de los cruces en los puentes internacionales y las consecuentes largas filas de automovilistas y transportistas, provocando innumerables quejas entre los residentes de ambos lados de la frontera, lo cual incluso ha desalentado los cruces hacia los dos lados. Esta situación presiona al gobierno mexicano en sus tres niveles a fin de resolver esta incómoda situación. Las cámaras de comercio y otros grupos de interés de ambos países también presionan a las autoridades competentes a fin de dar mayor celeridad a las revisiones de carácter migratoria y demás.

Pese a la complejidad experimentada en la región se pone de manifiesto un crecimiento significativo en los flujos de personas, mercancías y vehículos hacia y desde los dos lados de la frontera. La situación descrita en el presente trabajo muestra cómo los procesos de integración no se pueden detener aun con líneas divisorias y demás acciones y políticas.

## Referencias bibliográficas

- Aguilera, A. y Castro, D. (2018). NAFTA and wage inequality in Mexico: An analysis for border cities, 1992-2016. *Frontera Norte*, 30(60), 85-109. <https://doi.org/10.17428/rfn.v30i60.1363>
- Alegría, T., y Ordoñez, G. (2005). *Legalizando la ciudad: Asentamientos informales y procesos de regularización en Tijuana*. El Colegio de la Frontera Norte.

- Amin, A., y Thrift, N. (Eds.) (1996). *Globalization, institutions, and regional development in Europe*. Oxford University Press.
- Amuedo-Dorantes, C., y Mundra, K. (2003). Perfil de los trabajadores transfronterizos de México. *Comercio Exterior*, 53(12), 1140-1147. <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/60/8/RCE.pdf>
- Barajas, M. D. R. (2016). La frontera México-Estados Unidos: Dinámicas transfronterizas y procesos de gobernanza. *Nóesis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 25(49-1), 111-128. <https://doi.org/10.20983/noesis.2016.12.8>
- Bustamante, J. A. (1989). Frontera México-Estados Unidos: Reflexiones para un marco teórico. *Frontera Norte*, 1(1), 7-24.
- Castells, M. (1999). *El espacio de los flujos: La era de la información, economía, sociedad y cultura* (Vol. 1). Siglo XXI Editores.
- Department of Transportation of United States (2021). *Border crossing entry data*. <https://explore.dot.gov/views/BorderCrossingData/CrossingRank?isGuestRedirectFromVizportal=y&embed=y>
- Díaz-Bautista, A. (2003). El TLCAN y el crecimiento económico de la frontera norte de México. *Comercio Exterior*, 52(12), 1090-1097. <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/60/2/RCE.pdf>
- Díaz-Bautista, A., Avilés, J. A., y Rosas, M. A. (2003). Desarrollo económico de la frontera Norte de México. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, (9), 1-17. <https://core.ac.uk/download/pdf/6817592.pdf>
- Fuentes, C. M., y Peña, S. (2010). Globalization, transborder networks, and U.S.-Mexico border cities. In K. Staudt, C. M. Fuentes and J. E. M. Frago (Eds.), *Cities and Citizenship at the U.S.-Mexico Border* (pp. 1-19). Palgrave Macmillan. [https://doi.org/10.1057/9780230112919\\_1](https://doi.org/10.1057/9780230112919_1)
- Fullerton, T. M., Sprinkle, R. L., y Tinajero, R. (2003). Flujos comerciales transfronterizos en el distrito aduanal de El Paso. *Comercio Exterior*, 53(12), 1106-1110. <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/60/4/RCE.pdf>
- González, F., Freire, M. J., Pais, C., y López, B. (2019). Análisis de redes complejas del transporte marítimo en el Océano Atlántico. *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, XXI(E-1), 42-61. <https://doi.org/10.31876/rcs.v25i1.29596>
- Instituto Nacional de Geografía y Estadística - INEGI (2021). *Exportaciones anuales por entidad federativa en México*. <https://www.inegi.org.mx/temas/exportacionesef/>
- Jessop, B. (2004). La economía política de la escala y la construcción de las regiones transfronterizas. *EURE*, XXIX(89), 25-41. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612004008900002>
- Li Ng, J. J. (2021). Estimaciones del flujo de remesas por entidad federativa para 2021. *BBVA Research*. <https://www.bbvarresearch.com/publicaciones/mexico-estimaciones-del-flujo-de-remesas-por-entidad-federativa-para-2021/>
- Martínez, O., Salazar, J. E., y Quispe, S. R. (2022). Comercio y desarrollo México-Estados Unidos: Una aproximación. *Revista de la Universidad del Zulia*, 13(36), 28-55. <https://doi.org/10.46925/rdluz.36.03>
- Molero, L. E., Anchundia, J. C., Patiño, R. J., y Escobar, Y. M. (2020). Crecimiento económico y apertura comercial: Teoría, datos y evidencia (1960-

- 2017). *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, XXVI(4), 476-496. <https://doi.org/10.31876/rcs.v26i4.34675>
- Nava, K. M., y Córdoba, G. (2018). Paradiplomacia y desarrollo económico en la región transfronteriza de Reynosa-McAllen. *Estudios Fronterizos*, 19, e004. <https://doi.org/10.21670/ref.1804004>
- Office of The United States Trade Representative (2020). México: U.S.-México Trade Facts. <https://ustr.gov/countries-regions/americas/mexico>
- Orraca, P. P. (2015). Immigrants and cross-border workers in the U.S.-Mexico border region. *Frontera Norte*, 27(53), 5-34.
- Perryman, R. (8 de marzo de 2018). The symbiotic U.S./Mexico border region relationship. *The Monitor*.
- Quintero, M., Almanza-Vides, K., y Pimienta, S. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de puertos marítimos en contextos globalizados. *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, XXVII(3), 250-271. <https://doi.org/10.31876/rcs.v27i3.36768>
- Ramírez, I. (20 de marzo de 2020). En jaque millones de fronterizos: restringen los cruces entre EU y México. *La Verdad*. <https://laverdadjuarez.com/2020/03/20/en-jaque-millones-de-fronterizos-restringen-los-cruces-entre-eu-y-mexico/>
- Riguzzi, P. (2003). *¿Reciprocidad imposible? La política del comercio entre México y Estados Unidos (1857-1938)*. El Colegio Mexiquense-Instituto Mora.
- Roncal, X., y Calderón, C. (2018). Los dilemas proteccionistas de Trump. *Investigación y Negocios*, 11(18), pp. 32-42.
- Royalty Free - 123RF (12 de mayo de 2021). *Unitedstate Mexico border map*. [https://www.123rf.com/photo\\_40627821\\_stock-vector-unitedstate-mexico-border-map.html](https://www.123rf.com/photo_40627821_stock-vector-unitedstate-mexico-border-map.html)
- Sassen, S. (2000). The global city: Strategic site/new frontier. *American Studies*, 41(23), 79-95.
- Secretaría de Relaciones Exteriores (2015). Frontera México - Estados Unidos. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/9494/Presentaci\\_n\\_Frontera\\_Junio\\_2015\\_pdf.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/9494/Presentaci_n_Frontera_Junio_2015_pdf.pdf)
- Vega, G. (2016). Población commuter de la frontera norte: El caso de Mexicali-Calexico y Tijuana-San Diego. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 31(1), 207-238. <https://doi.org/10.24201/edu.v31i1.1508>
- Villegas, E. (2000). Elementos definitorios de la globalización económica (consideraciones sobre gobernabilidad y desarrollo). *Revista de Ciencias Sociales (Ve)*, VI(2), 243-256.