



# NUESTRA FRONTERA COMPARTIDA:

CRÓNICAS DE ÉXITO EN LA COLABORACIÓN  
Y LA INNOVACIÓN BINACIONAL

GALARDÓN A LA INNOVACIÓN Y LA COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA MÉXICO-ESTADOS UNIDOS • UNA PUBLICACIÓN DE LA ALIANZA PARA ESTUDIOS TRANSFRONTERIZOS

# **NUESTRA FRONTERA COMPARTIDA:**

**CRÓNICAS DE ÉXITO EN LA COLABORACIÓN  
Y LA INNOVACIÓN BINACIONAL**

**GALARDÓN A LA INNOVACIÓN Y LA COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA MÉXICO-ESTADOS UNIDOS  
UNA PUBLICACIÓN DE LA ALIANZA PARA ESTUDIOS TRANSFRONTERIZOS**

Autor: Robert Donnelly

Editores: Carlos de la Parra, Erik Lee, Andrew Selee, and Rick Van Schoik

Traductora: Julia Constantino

Referencia Bibliográfica: Donnelly, Robert. *Our Shared Border: Crónicas de Éxito en la Colaboración y la Innovación Binacional*, Washington, D.C.: La Alianza para Estudios Transfronterizos/Woodrow Wilson International Center for Scholars, enero 2012.

ISBN# 1-933549-72-6

Imagen de la Portada: El Rio Grande/Rio Bravo al atardecer. Fotografía de Big Bend National Park, Texas. (Fotografía por Ian Shive/Getty Images)

Portada diseñada por Diana Micheli, Woodrow Wilson Center

Woodrow Wilson International Center for Scholars  
One Woodrow Wilson Plaza  
1300 Pennsylvania Avenue NW, Washington, DC 20004-3027  
[www.wilsoncenter.org](http://www.wilsoncenter.org)

© 2012, Border Research Partnership/Woodrow Wilson International Center for Scholars



## CONTENIDO

---

<b>AGRADECIMIENTOS</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>CAPÍTULO 1 /</b> Punto de Encuentro Cultural entre los Estados Unidos y México	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO 2 /</b> Plan maestro de la frontera entre California y Baja California	<b>15</b>
<b>CAPÍTULO 3 /</b> Educación Ambiental sin Fronteras	<b>19</b>
<b>CAPÍTULO 4 /</b> Cooperación regional por medio de educación global	<b>23</b>
<b>CAPÍTULO 5 /</b> Una visión compartida para Arizona y Sonora: 2011-2015	<b>27</b>
<b>CAPÍTULO 6 /</b> El logro de eficiencia transfronteriza en el siglo XXI a través del Grupo de Trabajo del Corredor de Nogales	<b>31</b>
<b>CAPÍTULO 7 /</b> Ampliación de la garita de Lukeville	<b>35</b>
<b>CAPÍTULO 8 /</b> Dando esperanza a niños que padecen cáncer	<b>39</b>
<b>CAPÍTULO 9 /</b> Innovaciones en esfuerzos de recuperación binacionales: en busca de “te reno compartido” para recuperar la cuenca baja del río Colorado	<b>43</b>
<b>CAPÍTULO 10 /</b> La región fronteriza San Diego-Tijuana: Estudio de seguimiento de la basura transfronterizo en el cañón Los Laureles/Goat Canyon	<b>47</b>
<b>CAPÍTULO 11 /</b> Cooperación ambiental interestatal entre Texas y Nuevo León	<b>51</b>
<b>CAPÍTULO 12 /</b> Palabras alentadoras de una Kennedy	<b>55</b>
<b>APÉNDICE A /</b> Sobre el autor, el comité de selección y el Wilson Center	<b>57</b>

## AGRADECIMIENTOS

*Nuestra frontera compartida* reúne doce extraordinarias “historias de éxito” de colaboración transfronteriza entre México y los Estados Unidos. Antes que nada queremos agradecer a esas doce experiencias innovadoras por permitir que exista esta publicación, así como por hacer del Galardón a la Innovación y la Cooperación Transfronteriza entre México y Estados Unidos un éxito tan grande en este año en que inauguramos la iniciativa.

También queremos resaltar de manera especial las siguientes cuatro experiencias que obtuvieron los galardones:

- “Punto de encuentro cultural entre los Estados Unidos y México”  
*Museo de Arte de Ciudad Juárez y Museo de Arte de El Paso (Nuevo México, Texas y Chihuahua)*
- “Plan maestro de la frontera entre California y Baja California”  
*Departamento de Transporte de California, Distrito 11 y Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano de Baja California (California y Baja California)*
- “Educación ambiental sin fronteras”
- Proyecto bio-regional de educación ambiental y Proyecto fronterizo de educación ambiental (California y Baja California)
- “Cooperación regional por medio de educación global”  
”El Club del Modelo de las Naciones Unidas de Arizona (Sonora y Arizona)

También debemos un agradecimiento a los otros ocho finalistas de los galardones, cuyas excelentes participaciones ayudaron a diversificar las áreas de interés que aborda esta publicación y la mejoraron. Gracias a estos finalistas cuya participación representó modelos de colaboración binacional de los estados de Arizona, California, Baja California, Nuevo León y Texas. Además

queremos agradecer a los otros 33 participantes cuyo interés contribuyó en gran medida a difundir con éxito la iniciativa a lo largo de la región fronteriza. Esperamos que puedan participar en la convocatoria del próximo año.

Nuestro comité de selección binacional, presidido por el Honorable José Guadalupe Osuna Millán, gobernador del estado de Baja California, y por Denise Moreno Ducheny, ex senadora por el estado de California, fue fundamental para reducir el total de 41 participaciones a una cantidad manejable, y después para elegir a los cuatro galardonados. Gracias a los dos presidentes y a los 19 miembros del comité por dedicar con gusto parte de su tiempo, energía, conocimientos y prestigio a los galardones. Esperamos poder seguir contando con su participación en el comité. *Para conocer la lista completa de integrantes del comité de selección, véase el Apéndice A.*

El Consejo de Gobiernos Estatales-Oeste ha sido un socio colaborador invaluable de la Alianza para Estudios Transfronterizos. Debemos un agradecimiento especial a Edgar Ruiz, el director ejecutivo del consejo, pues su apoyo ha sido crucial para el éxito del galardón y de esta publicación. Gracias, Edgar.

También queremos agradecer a la XXIX Conferencia de Gobernadores Fronterizos y especialmente al presidente de la conferencia en 2011, el gobernador Osuna Millán, y a la vicepresidenta, la Honorable Susana Martínez de Nuevo México. El apoyo de la conferencia y de los representantes de los gobernadores fue decisivo para que la ceremonia de entrega de los galardones pudiera realizarse conjuntamente con la conferencia de este año en Ensenada. Queremos agradecer de manera especial al licenciado Juan Tintos Funcke, el representante del gobernador Osuna Millán en la conferencia.

Por último, queremos agradecer a nuestros compañeros integrantes de la Alianza para Estudios Transfronterizos por su arduo trabajo durante el año que duró este proceso.

Congratulations! ¡Enhorabuena!  
The Border Research Partnership

## INTRODUCCIÓN / La importancia de la colaboración y la innovación

---

La colaboración binacional se presenta prácticamente en todas las áreas de la relación entre México y los Estados Unidos; sin embargo, es algo que se siente de manera especial en la frontera que comparten los dos países. La frontera es el sitio donde se realiza la mayor parte del comercio binacional –80% del comercio bidireccional de productos cruza por tierra—, y esto requiere coordinación en cuanto a flujos de transporte, facilitación del comercio y planeación de infraestructura. La frontera también alberga interfluvios y ecosistemas compartidos, que exigen una colaboración intensa debido a las serias amenazas que implican la contaminación, la sequía y otros peligros ambientales. La extensión fronteriza de casi 3200 km también es donde se están llevando a cabo progresos sin precedente en la cooperación en materia de seguridad entre México y los Estados Unidos; son esfuerzos que reconocen que el desafío compartido de la violencia de los cárteles no puede ser resuelto por ninguno de los dos países solo.

Los gobiernos, instituciones y organizaciones locales impulsan la colaboración entre México y los Estados Unidos. En los dos países, las entidades locales que trabajan para alcanzar metas comunes tienden puentes en la frontera de maneras en que no pueden hacerlo las capitales nacionales. Sus esfuerzos crean una confianza que resuena en toda la relación binacional y promueven el consenso en cuanto a políticas entre los actores estatales y federales. Al mismo tiempo, la colaboración fomenta soluciones que a menudo son creativas e innovadoras, pues son diseñadas con una comprensión

única de las posibilidades regionales por partes interesadas que están comprometidas con su éxito a largo plazo. Para ambos países, la colaboración entre participantes locales produce beneficios que no sería posible obtener de enfoques unilaterales o impuestos desde una posición superior.

*Nuestra frontera compartida* celebra las historias de éxito en la colaboración transfronteriza en los niveles local y estatal. El objetivo de esta publicación es hacer justicia a estos esfuerzos y alentarlos, así como continuar con la programación, presencia pública y sensación de orgullo de las personas y organizaciones que están detrás de ellas. También esperamos que las experiencias innovadoras, creativas y llenas de vida que señalamos aquí ofrezcan lecciones de colaboración en la frontera que puedan repetirse, y, además, que presenten una contranarrativa a las frecuentes descripciones de los medios de comunicación que retratan la frontera como una región inundada por el narcotráfico, la violencia de los cárteles y el saqueo ambiental. Aunque estas preocupaciones son muy reales, consideramos que las experiencias que destacamos en *Nuestra frontera compartida* tienen un valor periodístico igualmente significativo, y esperamos que este libro y la iniciativa de reconocimientos de la que surge representen un tributo apropiado a estos importantes esfuerzos.

No hay duda de que la creación a nivel federal de políticas sobre asuntos fronterizos ha sido notable y sin precedentes durante las administraciones de los presidentes Felipe Calderón y Barack Obama. En mayo de 2010, los dos gobiernos emitieron una Declaración de la Frontera del Siglo XXI, y por primera vez coincidieron oficialmente en cuanto a la necesidad de realizar esfuerzos conjuntos para mejorar el manejo de la frontera entre México y los Estados Unidos. La declaración pide la modernización de la infraestructura de las garitas, una segmentación de riesgos inteligente en lo que corresponde

a viajeros y productos, y el desmantelamiento del tráfico de contrabando, con la finalidad de hacer que la frontera sea más segura y competitiva económicamente para el comercio y los viajeros legales.

La Frontera del Siglo XXI es sólo un ejemplo del aumento de coordinación binacional en la frontera. Hay otros ejemplos importantes en el área de cooperación en materia de seguridad, como una iniciativa conjunta para, mediante el desarrollo comunitario, fortalecer las ciudades fronterizas ante el crimen organizado. En cuanto al comercio, otro progreso reciente en el nivel federal es el logro del paso de camiones de carga este año, que permitirá que los vehículos transportistas realicen entregas transfronterizas.

Sin embargo, las soluciones más innovadoras a los desafíos transfronterizos surgen en los niveles local y estatal. Esta innovación se produce porque los residentes de la región fronteriza están muy comprometidos con el mejoramiento de la frontera y, por otra parte, porque son los ciudadanos más directamente afectados por las consecuencias de las malas políticas fronterizas.

Las innovaciones locales benefician a la frontera, pues producen enfoques novedosos en el nivel federal, mejoran las políticas ya existentes y ofrecen marcos para mediar los desafíos imprevistos. El *Plan maestro de la frontera entre California y Baja California*, por ejemplo, muestra cómo un modelo innovador para la coordinación de infraestructura a nivel estatal puede influir sobre un nuevo enfoque federal que se centra en la planeación de las garitas a lo largo de toda la frontera. De manera parecida, otras dos historias de éxito relacionadas con la infraestructura y que aparecen en *Nuestra frontera compartida* muestran cómo el ingenio local ha mejorado el funcionamiento de las garitas de Lukeville y de Nogales en el oeste, ambas en el límite entre Sonora y Arizona. Los desafíos no previstos a menudo provocan soluciones innovadoras; por ejemplo, algunas instituciones ubicadas en ciudades hermanas han reaccionado ante los desafíos de la frontera con una colaboración más estrecha entre ellas, como se muestra en las exhibiciones conjuntas de las que han sido sede los museos de arte de El Paso y de Ciudad Juárez, y también en la filantropía transfronteriza de la Fundación Castro Limón en Tijuana.

Estas experiencias y muchas otras muestran los beneficios tangibles que ha producido la colaboración transfronteriza innovadora; sin embargo, el proceso de llegar a soluciones innovadoras puede en sí mismo producir beneficios. La solución creativa de problemas entre las partes interesadas en el nivel local fortalece a la sociedad civil en ambos lados de la frontera física, como se muestra en el ejemplo del proyecto conjunto entre Tijuana y San Diego llamado *Educación ambiental sin fronteras*, y en los esfuerzos transfronterizos de alcance comunitario del *Modelo de las Naciones Unidas de Arizona*. Este proceso de innovación también ayuda a establecer coaliciones en torno a asuntos específicos que unen a diferentes grupos en torno a una causa común, con lo que se reúne la fuerza colectiva de lo que en otra situación serían aliados improbables. Un ejemplo de esta creación de coaliciones es la Yuma Crossing National Heritage Area Corporation, que ha reconciliado las metas ambientales y de seguridad para recuperar una extensión del río Colorado, y cuya presentación en *Nuestra frontera compartida* puede ser aleccionadora para enfrentar desafíos semejantes en otros puntos de la frontera.

Al reunir a las partes interesadas para debatir asuntos de interés mutuo, definir prioridades y metas y determinar estrategias de acción, los procesos innovadores de colaboración binacional también proporcionan una válvula de escape importante para el sector privado al encauzar la frustración en cuanto a la eficacia de las políticas fronterizas federales hacia recomendaciones y planes realizables. Estos procesos proporcionan plataformas duraderas para que los intereses comerciales resuelvan los retos logísticos, de transporte y de otros tipos que afectan el comercio, y también ayudan a unir las agendas binacionales relacionadas con la prosperidad económica de ambos países. *Nuestra frontera compartida* presenta varios casos sobre el papel del sector privado en el diseño de soluciones innovadoras para desafíos transfronterizos. Sin embargo, un ejemplo que merece mención especial es la Comisión Sonora Arizona/Comisión México-Arizona, que durante más de medio siglo ha trabajado para mejorar la competitividad económica interestatal, al reunir a grupos interesados del sector privado y a funcionarios del gobierno.

A continuación presentamos el resumen de las doce experiencias que conforman *Nuestra frontera compartida*; esperamos que estas historias de éxito ofrezcan a los organismos gubernamentales locales y estatales e instituciones y organizaciones sin fines de lucro que intentan mejorar la región que compartimos, lecciones que puedan repetirse a lo largo de la frontera.

### Resúmenes de colaboración transfronteriza innovadora

Dada la importancia de los flujos comerciales y de personas en la frontera, no debe sorprendernos que tres de las experiencias que se describen en *Nuestra frontera compartida* suponen un esfuerzo para aumentar la capacidad de las garitas y coordinar la planeación de la infraestructura. Una de ellas, **el Plan maestro de la frontera entre California y Baja California**, reúne a funcionarios de México y de los Estados Unidos para evaluar y priorizar los proyectos de garitas y transporte, y utiliza un proceso abierto y estandarizado que muestra un alejamiento del tejerame político del pasado. El plan tiene el mérito evidente de haber ayudado a obtener la autorización de la garita Mesa de Otay II en el condado de San Diego, y ha alentado varios procesos de planeación maestra regional dirigidos al ámbito federal a lo largo de la frontera en El Paso-Ciudad Juárez-Las Cruces, entre Arizona y Sonora, y entre Texas y sus vecinos mexicanos.

En la frontera entre Sonora y Arizona, **la expansión de la garita de Lukeville/Sonoyta** representa otra singular historia de éxito, tomando en cuenta que los inversionistas mexicanos hicieron la inversión inicial para el proyecto, el primero en este tipo de colaboración pública-privada en la que también hay financiamiento federal y estatal. Más al este en el límite entre Sonora y Arizona, **el binacional Grupo de Trabajo del Corredor de Nogales** ha apoyado con éxito que se aumente la capacidad de funcionamiento del cruce comercial clave de Nogales/Mariposa, que es canal de 20 mil millones de dólares al año en comercio de maquiladoras entre México y

los Estados Unidos, y puerto de entrada de la mitad de las verduras que cada año se consumen en los Estados Unidos durante el invierno.

Los retos ambientales también exigen una intensa colaboración binacional, pues abarcan los dos lados de la frontera y representan una amenaza particularmente grave a las ecologías regionales en formas como la contaminación industrial, la deforestación y la sequía. *Nuestra frontera compartida* incluye cuatro historias de éxito que abordan esos retos y otros más, que van desde el acuerdo entre Texas y Nuevo León para combatir la contaminación hasta un proyecto de recuperación de humedales en **la cuenca baja del río Colorado**. Aunque los cuatro casos se ocupan de problemas diferentes en puntos distintos de la frontera, comparten la solicitud de que los gobiernos, instituciones y ciudadanos reconozcan la simbiosis ecológica de la región transfronteriza y que se implementen políticas ambientales sustentables que reflejen esto.

Uno de esos cuatro casos es **Educación ambiental sin fronteras**, que usa métodos innovadores para crear conciencia ecológica entre escolares, profesores y miembros de la comunidad en la región. El programa, coordinado por el Proyecto Bio-Regional de Educación Ambiental con sede en San Diego y el Proyecto Fronterizo de Educación Ambiental con sede en Tijuana, ha enseñado desde 1991 a la gente de Baja California y de San Diego cómo sus acciones repercuten directamente en el medio ambiente. *Nuestra frontera compartida* también describe el **Estudio de seguimiento de la basura transfronteriza en el cañón Los Laureles/Goat Canyon**, la primera investigación de su tipo que monitorea los flujos de desechos a través del valle binacional del río Tijuana, con el fin de producir la información científica que se necesita para aplicar con más rigor las normas contra los tiraderos ilegales.

La tercera historia de éxito es de la **Yuma Crossing National Heritage Area Corporation**, que desde 2007 ha trabajado para recuperar los humedales cerca de la **cuenca baja del río Colorado, cerca de Yuma, Arizona**. El esfuerzo de recuperación es único debido a sus dos objetivos de hacer que el área sea segura en contra de las bandas criminales que acechan a quienes cruzan la frontera, a la vez que se recupera el área al eliminar la vegetación invasiva y reintroducir árboles autóctonos. El cuarto caso corresponde al



**Acuerdo de cooperación ambiental interestatal entre Texas y Nuevo León**, que desde 1997 ha permitido los intercambios entre organismos en cuanto a tecnología, conocimientos técnicos y capacitación, en un esfuerzo por combatir las amenazas ambientales compartidas, como la contaminación atmosférica e hídrica.

*Nuestra frontera compartida* también hace visibles los esfuerzos humanitarios de la **Fundación Castro** de Tijuana y de **Ángeles de la frontera** en San Diego. Desde 2004, la Fundación ha financiado el único centro para tratar el cáncer infantil en Baja California y atiende a niños de todo México, así como a algunos pacientes de los Estados Unidos, a la vez que establece relaciones de colaboración con hospitales y sociedades filantrópicas con sede en los Estados Unidos. *Ángeles de la frontera* es una asociación sin fines de lucro que desde la década de 1980 ha proporcionado alojamiento y servicios de ayuda para migrantes sin hogar en el condado de San Diego, una de las poblaciones más marginadas en la región fronteriza.

Otras dos historias de éxito corresponden a innovadores programas de intercambio educativo y cultural entre México y los Estados Unidos. **El Club Modelo de las Naciones Unidas de Arizona** es un ejemplo de la fuerte colaboración transfronteriza entre jóvenes de Arizona y Sonora. El club, con sede en la Universidad de Arizona, es único entre los Modelos de Naciones Unidas porque sus simulaciones de reuniones diplomáticas se realizan tanto en español como en inglés, y los estudiantes de los dos estados comparten las tareas del comité. En *Nuestra frontera compartida* también se describen los esfuerzos de colaboración de **The El Paso Museum of Art** y el **Museo de Arte de Ciudad Juárez**. Desde 2008, los dos museos han realizado exhibiciones simultáneas que presentan a artistas de la región fronteriza, con lo que se difunde más a estos artistas y aumenta el acceso que tiene el público al arte y la cultura en las dos ciudades.

La última descripción muestra el largo éxito de la **Comisión México-Arizona y la Comisión Sonora Arizona**, que desde fines de la década de 1950 han trabajado juntas para mejorar la prosperidad económica de los dos estados. Hace poco las comisiones crearon su primer plan estratégico de largo plazo, *A Shared Vision for Arizona-Sonora, 2011-2015*, un mapa para el crecimiento cen-

trado en cuatro áreas clave: competitividad económica, sustentabilidad ambiental, seguridad pública y calidad de vida. Este tipo de planeación estratégica y minuciosa es el patrón oro de lo que puede hacerse en otras partes de la frontera.

Los invitamos a leer las doce descripciones, que fueron compiladas como parte del programa Galardones a la Innovación y la Cooperación Transfronteriza entre México y Estados Unidos, una iniciativa nueva que informa sobre casos extraordinarios de cooperación binacional por parte de organismos gubernamentales y sin fines de lucro en los estados de la frontera. Los Galardones y este libro son coordinados por la Alianza para Estudios Transfronterizos, conformada por el North American Center for Transborder Studies de la Universidad Estatal de Arizona, El Colegio de la Frontera Norte y el Woodrow Wilson Center Mexico Institute, y son posibles gracias al financiamiento del Consejo de Gobiernos Estatales-Oeste y a la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional.

## La frontera México-Estados Unidos: un territorio inexplorado

La frontera es donde se dividen nuestros dos países, pero también es donde se unen. Durante varias generaciones, la descripción anterior correspondió con la percepción de la frontera que imperaba en cada país: como una línea rígida que marcaba soberanía territorial. Pero ahora, en una era de cooperación sin precedentes, aunque también de amenazas compartidas en el presente, es el momento para actualizar nuestra comprensión de la frontera y para concebirla como un terreno inexplorado tanto para México como para los Estados Unidos.

Físicamente, la frontera es un terreno inexplorado porque es donde hoy en día se lleva a cabo una colaboración binacional sin precedentes para combatir el crimen organizado, facilitar el comercio y gestionar el medio ambiente. Metafóricamente, la frontera es un terreno inexplorado porque es la promesa de un mejor futuro económico para los dos países y porque señala

un potencial, sobre todo en cuanto a una mejor competitividad, que está mucho más allá de lo que se está haciendo.

Ahora es el momento de concebir nuestra frontera compartida como una oportunidad económica que no ha sido explotada. Según la medición del PIB, la economía de los diez estados fronterizos mexicanos y estadounidenses representa el 24% de la economía nacional de los dos países juntos, y sólo los Estados Unidos, Japón, China y Alemania tienen una producción mayor que la del conjunto de estados de la frontera. Además, el crecimiento económico de los diez estados fronterizos rebasa en mucho el de cualquiera de los dos países y ha aumentado 4.2% de 1993 a 2006 en contraste con el crecimiento de 3.4 y 3% para los Estados Unidos y México, respectivamente.<sup>1</sup> Nuestros dos países también son importantes socios comerciales uno del otro --México es el segundo destino más importante de las exportaciones estadounidenses y Estados Unidos es el primer destino de México— con más o menos 400 mil millones de dólares de comercio bilateral por año. Sin embargo, esta cifra no refleja de manera adecuada la profunda interdependencia económica que existe entre nuestros dos países, así que es mejor considerar que 40% del contenido de lo que los Estados Unidos importa desde México se produce en los Estados Unidos y ha conservado empleos en este país durante un periodo de desempleo récord.<sup>2</sup> O hay que tomar en cuenta que un vehículo cualquiera cruza las fronteras norteamericanas ocho veces antes de salir de la línea de ensamble, hecho que enfatiza cuánto depende la producción norteamericana del funcionamiento adecuado de las garitas. Estos ejemplos reflejan el alto grado de integración entre las economías mexicana y estadounidense, y demuestran por qué optimizar el potencial de la frontera al mejorar la infraestructura de las garitas y al hacer una inteligente segmentación de riesgo de las mercancías, es algo que redundará en beneficios para cada país. Al mismo tiempo, el prolongado declive económico global indica una mayor necesidad de maximizar el potencial económico de la frontera con el fin de mejorar la competitividad de América del Norte ante otros bloques mundiales.

¿Cómo pueden los diseñadores de políticas y los sectores público y privado ir desde aquí —una definición anticuada de la frontera como una línea rígida que divide— hasta allá —una idea moderna que reconoce el potencial de la frontera para unir dos países y dos economías—? Un primer paso puede ser redefinir la frontera más allá de la línea inmediata que divide México y los Estados Unidos y visualizarla ahora como algo más amplio. Esto significa extender la presencia de la frontera y su función en cuanto a seguridad lejos de la frontera física, donde se ha acostumbrado concentrar los esfuerzos y donde la infraestructura y el personal siempre están rebasados en su capacidad. Redefinir la frontera de esta manera permite distribuir de modo más eficaz las actividades de revisión e inspección a lo largo del camino que recorren los productos en su trayecto hacia el mercado: en su punto de origen, su destino final y los puntos intermedios. Aparte de hacer más expedito el comercio, también mejora la seguridad al “reducir el pajar donde se busca la aguja”, pues los productos legales se revisan por anticipado antes de que lleguen a la línea física, lo cual permite que los dispositivos de normas de seguridad se apliquen con más eficacia contra las amenazas verdaderas.

Lograr esta extensión de la frontera hacia el exterior implica una inteligente segmentación de riesgo de la mercancía a través de programas de exportadores confiables como el Customs and Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT). También significa hacer mejoras concomitantes a la infraestructura fronteriza para incentivar la participación en esos programas y disminuir los tiempos de espera económicamente costosos. La labor del Grupo de Trabajo del Corredor de Nogales, que se describe en *Nuestra frontera compartida*, es muy iluminador a este respecto.

Extender la frontera y hacerla algo más amplio también significa reconsiderar la región que está alrededor de la frontera y percibirla como un área de intercambios e interacciones frecuentes. Las comunidades y familias que están en ambos lados de la frontera dependen unas de otras; los recursos naturales se comparten de verdad en los dos lados y son pocas las decisiones que pueden hacerse en un lado sin que tengan repercusiones reales en el

otro. Pensar cómo toda la región puede trabajar junta es tan importante como saber dónde se ubica la línea divisoria oficial.

## Desafíos y conclusiones

Sin duda, hay muchos desafíos en el camino a una redefinición moderna de la frontera. En cualquiera de los dos países, la política de aislamiento puede apagar el entusiasmo por la colaboración transfronteriza y producir un sentimiento proteccionista, preocupaciones que pueden convertirse en herramientas de campaña para las elecciones presidenciales de 2012. Además, en los Estados Unidos los caucus legislativos que representan los distritos y estados fronterizos México-Estados Unidos son pequeños, pues sólo tienen ocho senadores y diez representantes, y poco menos del 3% de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos. Para quienes proponen una frontera modernizada, el tamaño del caucus presenta el reto de atraer a muchos más legisladores del interior para que voten en favor de la legislación correspondiente, aunque quizá no vean que hay un beneficio directo para sus electores y puedan tener percepciones negativas sobre la frontera. Por último, la inercia burocrática y la oposición de intereses especiales arraigados pueden presentar obstáculos para transformar la manera de pensar sobre cómo debe funcionar la frontera.

Sin embargo, estas barreras no deben impedir que se reconsidere la frontera ni que sigan los avances en la cooperación entre México y los Estados Unidos que están ocurriendo ahí hoy en día. La frontera es el sitio de una nueva colaboración en la facilitación del comercio, la cooperación en materia de seguridad y la gestión ambiental, así como en el intercambio educativo, las artes, la cultura, la salud y la filantropía. Además, como *Nuestra frontera compartida* muestra en estos doce ejemplos distintos, la frontera también es terreno fértil para las colaboraciones productivas entre organis-

mos sin fines de lucro, instituciones y gobiernos estatales y locales, y estos esfuerzos resuenan de manera beneficiosa en toda la relación bilateral.

En un evento que se realizó en el Woodrow Wilson Center en noviembre de 2009, Roberta S. Jacobson, la entonces Subsecretaria Adjunta del Departamento de Estado para Canadá, México y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, dijo que “No hay mucha diferencia provechosa entre las políticas exteriores bilaterales y las políticas fronterizas”. La afirmación de Jacobson subraya la relevancia de la frontera en la relación binacional y señala que es ahí donde los beneficios de la relación se expresan muy visiblemente y de muchas maneras. Conforme avanzan, los diseñadores de políticas, el público y los legisladores pueden querer reevaluar el lugar fundamental de la frontera en la relación bilateral, y concebirla como un terreno inexplorado para el futuro económico de los dos países y como un catalizador para la mejor integración económica de América del Norte.

## NOTAS

- 1 Para las dos estadísticas, véase Christopher E. Wilson, *Working Together: Economic Ties Between the United States and Mexico*, Washington, D.C.: Woodrow Wilson Center, noviembre de 2011.
- 2 De hecho, muchos distritos del interior reciben enormes beneficios del comercio con México, y un libro que publicará próximamente el Woodrow Wilson Center Mexico Institute discute los beneficios económicos del comercio entre México y los Estados Unidos en los distritos y estados no fronterizos. Véase: Christopher E. Wilson, *Working Together: Economic Ties Between the United States and Mexico*, Washington, D.C.: Woodrow Wilson Center, noviembre de 2011.



*Punto de Encuentro  
Cultural entre los  
Estados Unidos  
y México*

## CAPÍTULO 1 / Punto de Encuentro Cultural entre los Estados Unidos y México

El Museo de Arte de El Paso y Ciudad Juárez Museo de Arte

---

En muchos sentidos, el arte expresa algunos temas con más fuerza que los tonos más neutros de los comentarios discretos sobre riesgos que se hacen en los análisis de políticas. La violencia que ha aquejado a algunas partes de la frontera México-Estados Unidos durante esta década es uno de esos temas y ha atraído la mirada crítica de artistas mexicanos y estadounidenses, a la vez que ha reconfigurado de manera poderosa las nociones predominantes sobre las tierras fronterizas.

A lo largo de la frontera México-Estados Unidos, ninguna otra región ha luchado con más intensidad contra la amenaza de esta violencia que Ciudad Juárez-El Paso. Ciudad Juárez ha sido el sitio de más de una quinta parte de las casi 40 000 muertes relacionadas con las drogas que han ocurrido en México desde 2006. La violencia no se ha desbordado al lado estadounidense y El Paso sigue siendo una de las ciudades más seguras entre las de su tamaño en los Estados Unidos; sin embargo, los tradicionales vínculos comerciales y familiares con la ciudad hermana se han deteriorado. Muchos barrios de Juárez han sido mermados y miles de personas han cruzado la frontera para vivir y trabajar en El Paso, cuya población ha aumentado 31% desde 2006.<sup>1</sup>

Para las instituciones de la región, las tendencias demográficas producidas por la violencia han creado nuevos retos para atender a los públicos binacionales, sobre todo en las fronteras “reforzadas” tras el 11 de septiembre,

dice Michael Tomor, director del Museo de Arte de El Paso, que junto con el Museo de Arte de Ciudad Juárez obtuvo un Galardón a la Innovación y la Cooperación Transfronteriza entre México y Estados Unidos este año. “Los museos de arte enfrentan el reto de elaborar programas en medio de panoramas demográficos cambiantes. También enfrentamos el desafío de recibir a artistas que quizá no podrán viajar a los Estados Unidos. De hecho, algunos de los artistas cuya obra exhibimos no pueden visitar el museo”, dice Tomor.

Para enfrentar estos desafíos, los dos museos han colaborado para albergar de manera conjunta exhibiciones de arte binacionales “simultáneas”, donde muestran la obra de artistas de la frontera que trabajan temas como la violencia, el comercio y la hibridez cultural. La colaboración innovadora comenzó en 2008 con *Art Binational/Binacional de Arte*, exhibición elegida por un jurado y que mostró obras de artistas que vivían en un radio de 480 km desde el área metropolitana de Ciudad Juárez-El Paso. Dos años después, la exhibición *Border Biennial/Bienal Fronteriza* mostró las contribuciones de artistas de los diez estados fronterizos. Algunos curadores fuera del área fronteriza también han prestado atención a la serie de exhibiciones, y algunas selecciones de la última colección se han mostrado en otras partes de México bajo el auspicio del Instituto Nacional de Bellas Artes de México.

La serie de exhibiciones semestrales ofrece un espacio muy necesario para mostrar la obra de artistas de la frontera, dice Rosa Elva Vázquez, directora del Museo de Arte de Ciudad Juárez. “Nuestro objetivo al crear la *Bienal Fronteriza de Arte* era mostrar la obra de artistas de la frontera y tam-

bién ver cómo entienden la región, conocer sus opiniones y su comprensión de la frontera”, dice. De la misma manera, las exhibiciones son igualmente importantes para los públicos espectadores en ambos lados del río Grande/ río Bravo. “En la exhibición mostramos las obras que consideramos que son especialmente relevantes en relación con las experiencias de los residentes de Ciudad Juárez y El Paso”, agrega Vázquez. “También les pedimos que perciban la realidad del artista, que vean cosas desde la perspectiva del artista y, al hacerlo, que encuentren algo de ellos mismos en las obras”.

La decisión de mostrar las exhibiciones simultáneas fue una innovación que surgió de los retrasos en los trayectos y de los requisitos de identificación más estrictos en las fronteras “reforzadas” de hoy, tras el 11 de septiembre, dice Tomor. “La mejor respuesta que se nos ocurrió era mostrar obras de manera simultánea en dos ciudades diferentes con los artistas presentes en ambos sitios”, dice. “[Ciudad Juárez-El Paso] es un área metropolitana unificada; el reto ha sido la frontera internacional”.

Tomor deja claro su punto al señalar cómo la aplicación de las políticas de control fronterizo han cambiado durante su vida. Cuando era niño en El Paso, Juárez era una extensión de la ciudad. La gente iba y venía en la frontera... Pero cuando volví a la región [después de trabajar como curador y director de museos en la costa este], me impresionó ver lo complicado que era cruzar la frontera”, dice.

No hay duda de que la frontera de hoy es distinta de la de ayer. Los requisitos de la Iniciativa de Viaje del Hemisferio Occidental y los muy largos tiempos de espera en la dirección sur-norte que deben invertir los automovilistas han dificultado los flujos transfronterizos que son necesarios para tener productivos intercambios culturales entre las poblaciones, señala Tomor. Sin embargo, la frontera “reforzada” también ha sido un desafío constructivo para las instituciones, pues ha impulsado el tipo de colaboración binacional innovadora que se observa en la serie de exhibiciones *Bienal Fronteriza* y aún no logra desalentar la inspiración artística. “Un ambiente cultural nuevo y saludable está creciendo a lo largo de la frontera,

pese a las rejas y fortificaciones que han construido la ciudad de México y Washington, D.C.”, dice Tomor.

Vázquez está de acuerdo y, razones logísticas aparte, señala que las exhibiciones simultáneas funcionan como oportunidades para el intercambio artístico y cultural entre las dos ciudades hermanas. “La intersección de culturas es inevitable en la frontera, y para las instituciones es esencial fomentar diálogos que produzcan dinamismo y energía cultural y que puedan conducir a ideas nuevas, con lo que se fomentan nuevas oportunidades para el arte transfronterizo y transcultural”, dice.

Ciudad Juárez tiene la tasa de asesinatos más alta de México, con 133 por cada 100 000 habitantes el año pasado. Por lo general las muertes han sido el resultado de las luchas entre dos de los grupos más importantes del crimen organizado: el cártel de Juárez, el grupo local, y el de Sinaloa, el foráneo, que han estado peleando por el control de las lucrativas rutas de contrabando y tráfico de drogas hacia los Estados Unidos. De 2007 a 2009, la violencia entre los dos cárteles condujo al gobierno mexicano a desplegar una gran cantidad de soldados en la ciudad en un intento por restaurar el orden. Sin embargo, las operaciones militares no produjeron la disminución de violencia que se esperaba y, a principios de 2010, las autoridades empezaron a reducir esos despliegues y a concentrar sus esfuerzos en el fortalecimiento y la reforma de las fuerzas policíacas locales. Con el fin de abordar los factores estructurales subyacentes que contribuyen a la violencia del crimen organizado, el gobierno federal de México también ha invertido recursos para ocuparse del desempleo crónico y del aumento del consumo de drogas en la ciudad, esto en el marco de la nueva etapa de la estrategia conjunta de cooperación México-EE.UU. en materia de seguridad, el Plan Mérida. Además, están en proceso varias campañas relacionadas con esto y que tienen la finalidad de reafirmar el control de los ciudadanos sobre las instituciones y los espacios públicos de la ciudad.

Para la gente de El Paso, afortunadamente la violencia no se ha desbordado a sus barrios y la ciudad ubicada más al oeste en Texas sigue siendo

una de las más seguras de su tamaño en los Estados Unidos. No obstante, no ha escapado de los efectos de la crisis que afecta a Ciudad Juárez. Los vínculos económicos y sociales entre las dos ciudades históricamente hermanas se han deteriorado, pues los compradores temen ir a Juárez y muchos negocios de ese lugar tienen contraventanas. Una gran cantidad de juarenses también se están yendo a vivir a El Paso, lo cual puede crear retos nuevos en cuanto a los servicios con que cuenta la ciudad. Además, la gente de El Paso que tiene familia en Ciudad Juárez puede padecer estrés emocional al temer por la seguridad de sus familiares. Sin embargo, la crisis también ha

acentuado la necesidad de solidaridad transfronteriza entre las dos ciudades, una solidaridad que se manifiesta en colaboraciones como la que han emprendido los dos museos. “En vista de la situación de crimen en Ciudad Juárez, los esfuerzos colaborativos entre los dos museos representan expresiones esenciales de solidaridad”, dice Vázquez.

## NOTAS

- 1 Población en 2006: 609 415; población en 2011: 800 647.



*Plan maestro  
de la frontera  
entre California  
y Baja California*

## CAPÍTULO 2 / Plan maestro de la frontera entre California y Baja California

Departamento de Transporte de California, Distrito 11 y Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDUE)

La frontera México-Estados Unidos es el cruce terrestre con más movimiento en el mundo. <sup>1</sup>En 2010, un promedio de 665 142 personas cruzaron la frontera cada día<sup>2</sup> y casi un tercio de este tránsito ocurrió en la frontera entre Baja California y California.<sup>3</sup> La gran cantidad de cruces ha provocado una mejor coordinación de infraestructura a largo plazo entre los dos estados, no sólo para ajustarse a los flujos de población y comerciales ya existentes, sino también para anticipar las tendencias futuras, como los cambios demográficos regionales. Para satisfacer esta necesidad, en 2006 se creó el Plan maestro de la frontera entre California y Baja California (CA-BC BMP, por sus siglas en inglés) con el fin de coordinar la planeación y realización de proyectos de infraestructura de transporte y garitas en la frontera entre los dos estados. El CA-BC BMP y sus dos coordinadores principales en México y los Estados Unidos --la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDUE) de Baja California, con sede en Mexicali, y el Departamento de Transporte de California (CalTrans, por su nombre en inglés) en San Diego-- obtuvieron este año un Galardón a la Innovación y la Cooperación Transfronteriza entre México y Estados Unidos.

El CA-BC BMP establece criterios estándares para evaluar y priorizar proyectos, y realiza predicciones y análisis estratégicos de tendencias y necesidades de transporte regionales. Dentro de este plan, todos los proyectos de transporte y de garitas se evalúan según una serie de variables establecidas, tales como la probabilidad de que un proyecto aminore la congestión, su rentabilidad, y su viabilidad y compatibilidad con las carreteras y caminos existentes. El plan proporciona una metodología consistente para priorizar proyectos y ayuda a “nivelar las situaciones”, con lo que da a todos los proyectos la oportunidad de ser evaluados según sus méritos en un proceso equitativo y transparente que beneficia las políticas públicas, dice el codirector del plan, Sergio Pallares del Distrito 11 de CalTrans en San Diego.

Pallares dice que una de las razones por las que el plan es innovador es que proporciona un marco de planeación claro no sólo para los proyectos de transporte regional, sino también para las garitas, que a lo largo de la historia han carecido de un proceso de planeación previsible. “En los viejos tiempos se creía que los proyectos de garitas avanzaban debido a quien los financiaba”, dice Pallares. “Más allá de la influencia de un patrocinador, no había razones lógicas conocidas para que un proyecto progresara. Sin embargo, el CA-BC BMP nivela la situación para que los proyectos con menos financiamiento tengan una voz igual. El plan busca implementar un enfoque sistemático en los proyectos de las garitas y de transporte fronterizo en ambos lados de la frontera”.

Al mismo tiempo, Pallares se apresura a agregar que el plan tiene el propósito de ayudar a guiar a los diseñadores de políticas y no pretende anular los procesos de planeación de transporte que ya están establecidos en alguno de los dos países o en algún nivel. El *Plan maestro* reúne a funcionarios clave a nivel municipal, estatal y federal de ambos países y se creó con financiamiento del U.S.-Mexico Joint Working Committee, un grupo técnico binacional que fomenta la coordinación de infraestructura fronteriza. La estructura del CA-BC BMP incluye dos organismos: un Comité Asesor de Políticas, que cuenta entre sus integrantes a los directores de los organismos, y un Grupo de Trabajo Técnico, conformado por expertos en planeación de infraestructura y operaciones.

El CA-BC BMP ha traído beneficios directos e indirectos a la región fronteriza de California-Baja California. Ayudó a que se diera la aprobación federal de la nueva garita del este en Mesa de Otay en 2010, que tiene el objetivo de aliviar la presión que hay en las ahora saturadas garitas de San Ysidro y Mesa de Otay I, más al oeste. La autorización de la garita nueva por el Departamento de Estado fue algo notable si se toma en cuenta que se dio sólo diez meses después de haberse solicitado formalmente, pues por lo general tarda años obtener ese tipo de permiso. La celeridad en la otorgación de permisos es de enorme importancia para la región de San Diego-Tijuana. Según un estudio realizado por la San Diego Association of Governments (SANDAG, por sus siglas en inglés), las congestiones y demoras en el condado de San Diego les costaron a las economías mexicana y estadounidense 7 200 millones de dólares en pérdidas de producción bruta en 2007, además de más de 62 000 empleos.

En Baja California se reconoce que el *Plan maestro de la frontera* ha ayudado a asegurar financiamiento federal para los proyectos de mejora de la infraestructura, dice el codirector del plan, el arquitecto Carlos López de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del estado, conocida por sus siglas como SIDUE. “El plan nos ha proporcionado un documento serio y bien pensado que hemos podido presentar a las autoridades federales

en la ciudad de México”, dice. “Nos ha ayudado a obtener financiamiento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN) y de otros organismos cuya participación se incluyó al hacer el borrador del documento”. Además, el plan ocupaba un sitio prominente en el Plan Estatal de Desarrollo (el resumen estratégico y central de las políticas de la administración) del gobernador de Baja California José Guadalupe Osuna Millán, con lo que se ayudó a crear consenso en los niveles local y municipal.

El proceso del *Plan maestro de la frontera* también ha producido beneficios indirectos, dice Cheryl Mason de SANDAG, una de las asesoras que trabajó en el plan. Ha fortalecido las relaciones que existen entre las partes interesadas a nivel regional y ha ayudado a hacer que coincidan de manera sensata los objetivos de planeación de transporte entre los dos estados, dice. “Creo que la estructura sí ayudó en la colaboración y cooperación entre los diferentes socios participantes. Era emocionante ver trabajar juntos a todos estos socios con el propósito de determinar los criterios para los proyectos”, dice.

El *Plan maestro de la frontera* ha estimulado trabajos de planeación de transporte regional semejantes a lo largo de toda la frontera. Se están realizando procesos de planeación binacionales en otras subregiones fronterizas, como ocurre en El Paso-Ciudad Juárez-Las Cruces, entre Arizona y Sonora, y en Laredo-Coahuila/Nuevo León/Tamaulipas en el valle de la cuenca baja del río Bravo/río Grande. En el nivel federal, el CA-BC BMP ha ayudado a configurar las políticas fronterizas federales, ya que los procesos de planeación maestra a nivel subregional cuentan con apoyo dentro del marco de la nueva etapa de cooperación México-EE.UU. en materia de seguridad del Plan Mérida. El Pilar III de ese marco promueve que se modernicen los procesos e infraestructuras de transporte, garitas y fronteras.

Pese al éxito del *Plan maestro de la frontera*, sigue habiendo algunos desafíos reales, dice Pallares. Un obstáculo importante es hacer que el plan deje de ser un estudio de una o dos ocasiones (ahora se está preparando el borrador de una actualización) y se convierta en un proceso continuo y de

largo plazo, algo que requiere un flujo de financiamiento comprometido. Si careciera de suficientes recursos, el CA-BC BMP correría el riesgo de venirse abajo, dice. “El *Plan maestro* nació de la necesidad de prepararse para el futuro. Esa misma falta de suficiente preparación podría producirse de nuevo si carecemos del financiamiento necesario para ayudarnos a mantenerlo”, dice.

## NOTAS

- 1 [http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov/current\\_article1.asp](http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov/current_article1.asp)
- 2 [http://www.bts.gov/programs/international/transborder/TBDR\\_BC/TBDR\\_BCQ.html](http://www.bts.gov/programs/international/transborder/TBDR_BC/TBDR_BCQ.html)
- 3 242 906 personas cruzan la frontera entre California y Baja California cada día.

*Educación  
ambiental sin  
fronteras*

## CAPÍTULO 3 / Educación ambiental sin fronteras

Proyecto Bio-Regional de Educación Ambiental (PROBEA)/Proyecto Fronterizo de Educación Ambiental, A.C. (PFEA)/Desarrollo Urbano (SIDUE)

Cambiar sociedades significa transformar a los individuos. Y la educación, al enseñar las herramientas, puntos de vista y estrategias personales que permiten a la gente tener vidas de mejor calidad, es un catalizador fundamental en este proceso. En la frontera México-Estados Unidos, la educación ambiental no sólo significa instruir a estudiantes y profesorado en cuanto a las amenazas ecológicas regionales –escasez de agua, cambio climático y contaminación industrial–, sino hacer que la gente se vea a sí misma como parte integral de un ecosistema transfronterizo que cubre fronteras políticas. Mediante esta creación de conciencia, los individuos empiezan a ver cómo se ubican en los ecosistemas locales y cómo su conducta afecta directamente el medio ambiente.

“Los estudiantes aprenden que no sólo viven en un interfluvio, sino en un interfluvio binacional, que nuestros dos países están interrelacionados ambientalmente y que esta interdependencia se extiende más allá de la línea fronteriza”, dice Margarita Díaz, directora del Proyecto Fronterizo de Educación Ambiental, A.C., (PFEA), con sede en Tijuana. PFEA y su socio estadounidense, el Proyecto Bio-Regional de Educación Ambiental, A.C., (PROBEA), con sede en el Museo de Historia Natural de San Diego, recibieron este año un Galardón a la Innovación y la Cooperación Transfronteriza México-Estados Unidos.

Desde 1991, las dos organizaciones han dirigido programas de educación ambiental en Baja California que enseñan a los educadores y a los jóvenes de la localidad el impacto que tienen sus acciones sobre los ecosistemas locales. Los programas han beneficiado a miles de profesores y estudiantes, y emplean programas de estudios innovadores que involucran a comunidades enteras, dice Doretta Winkelman, directora de PROBEA. “Nuestro programa, basado en el lugar y centrado en el interfluvio, proporciona a los profesores capacitación y materiales que empoderan a los estudiantes para que se conviertan en administradores responsables de su medio ambiente”.

Los planes de clase que se elaboran conjuntamente están diseñados para ecosistemas locales. Por ejemplo, un programa especializado les enseña a los jóvenes de Tijuana sobre su costa local, algo importante pues quizá muchos chicos de la ciudad nunca han tenido oportunidad de ir a la playa, dice Díaz. Otro programa, “Escuelas inteligentes”, no sólo involucra a estudiantes y profesorado, sino también al personal de la escuela, padres y miembros de la comunidad para implementar prácticas “verdes” en su escuela, señala Winkelman.

Lograr que los jóvenes se consideren administradores ambientales transfronterizos es especialmente importante en el interfluvio del río Tijuana. Éste cubre un espacio 50% más grande que Rhode Island y se extiende desde las faldas de la sierra Juárez de Baja California hasta la desembocadura del río en Imperial Beach en el condado de San Diego. Su geografía única –el río corre de sur a norte y cruza la línea internacional cerca

de Tijuana— enfatiza la importancia crucial de la colaboración ambiental transfronteriza. También subraya la importancia de enseñar a los estudiantes el impacto que tienen en el interfluvio compartido. “Comprenden que para el medio ambiente no hay fronteras”, señala Winkelman.

Pero PROBEA y PFEA no restringen sus actividades al aula. Las organizaciones ofrecen oportunidades para aprender a servir a través de la limpieza de basura y eventos de reciclaje que reúnen a vecinos, estudiantes y educadores de todo Baja California. Hasta este momento, las limpiezas han ayudado a retirar hasta 95 toneladas métricas de basura y el Día Anual de Limpieza de la Playa de 2011 movilizó a más de 3 000 personas. “Nos hemos centrado en la educación ambiental no tanto como un concepto académico, sino como un servicio a la comunidad”, comenta Laura Silvan, la

primera directora de PFEA. Los educadores avanzan y planean llevar su mensaje de administración ambiental mucho más al sur de la península y esperan implementar el programa “Escuelas inteligentes” cada vez en más escuelas de Baja California Norte y Baja California Sur.

Pese a los desafíos tradicionales que enfrentan todos los profesores, los educadores ambientales siguen motivados, dice Winkelman. “Como ocurre con todas las personas, algunos días nos desanimamos y en otros nos enteramos de alguien que fue influido por nuestro programa y eso nos hace seguir adelante”, comenta. La educadora Karen Levyszpiro dice: “Estamos motivados porque construimos puentes a través de la frontera, construimos puentes para vincular gente de distintas organizaciones y construimos puentes para vincular profesores”.





*Cooperación  
regional por medio  
de educación global*

## CAPÍTULO 4 / Cooperación regional por medio de educación global

El Modelo de las Naciones Unidas de Arizona

El Club del Modelo de las Naciones Unidas de Arizona (AZMUN, por sus siglas en inglés) reúne a estudiantes de preparatoria de Arizona y Sonora para que adquieran perspectivas nuevas sobre temas mundiales, aprendan sobre sus sistemas de gobierno y establezcan amistades que pueden durar toda la vida. “El club trasciende las divisiones que esperarías hallar entre Arizona y Sonora, y los estudiantes adquieren perspectivas nuevas unos de otros. De verdad es muy alentador ver a un grupo de jóvenes tan motivados y con un conocimiento tan impresionante de política y relaciones internacionales”, dice James Vancel, el secretario general del club.

El club binacional, con sede en la Universidad de Arizona, obtuvo un Galardón a la Innovación y la Cooperación Transfronteriza entre México y Estados Unidos este año y es único entre los Modelos de las Naciones Unidas, pues las reuniones son bilingües y los estudiantes pueden participar en una lengua distinta de la propia. “El club proporciona a estudiantes de Phoenix o Tucson la oportunidad de practicar su español, y ofrece a estudiantes mexicanos —algunos de los cuales viajan hasta nueve horas para asistir a las sesiones— una oportunidad para usar su inglés en un ambiente estructurado”, dice Vancel.

En las sesiones del club, la gente de Sonora y de Arizona está en los mismos comités y realiza labores que simulan una diplomacia multilateral, a la

vez que afinan sus habilidades de pensamiento crítico y su conocimiento de asuntos internacionales. “No sólo es un ejercicio que imita la diplomacia, sino también uno de diplomacia real en el nivel local”, dice Francisco Lara-García, quien fungió como director de Programas en Español del club desde 2008 hasta 2010.

El club, fundado en el Departamento de Ciencia Política de la Universidad de Arizona en 1961, se había limitado sólo a estudiantes estadounidenses —sobre todo preparatorianos del área de Tucson— durante sus primeras cuatro décadas. Sin embargo, eso cambió en 2000 cuando el club invitó a participar a algunos estudiantes de Sonora y las primeras reuniones binacionales se realizaron ese año, seguidas del inicio de sesiones bilingües con interpretación simultánea en 2009. El programa bilingüe les enseña a los estudiantes sobre la diversidad cultural que existe en la frontera, dice Ariel Sim, la secretaria general del club en 2010. “El programa ayuda a sus participantes a ver y tener la experiencia de la comunidad diversa que existe a lo largo de la frontera México-EE.UU. A menudo descubren que son más semejantes que diferentes”, dice. “Es una herramienta invaluable para crear un ambiente positivo entre la gente joven de la comunidad fronteriza”, agrega.

En los congresos anuales, los estudiantes participan en simulaciones de sesiones que profundizan su comprensión de la diplomacia al colaborar para hallar soluciones a problemas mundiales delicados. Las sesiones también alientan la presentación de distintos puntos de vista, pues los estudiantes

mexicanos y los estadounidenses forman parte de los mismos comités, donde a veces comparten las mismas opiniones y a veces difieren.

Aunque el congreso anual es un simulacro intelectual de las Naciones Unidas, también es un espacio social donde estudiantes y educadores de ambos lados de la frontera se reúnen para conocerse y compartir perspectivas. De hecho, el club ofrece una parrillada y un baile en el congreso anual para que los delegados puedan conocer amigos nuevos en un entorno colegiado. En muchos casos, las amistades han perdurado más allá de la preparatoria, con lo que han fortalecido, en un pequeño grado, las relaciones de las comunidades transfronterizas, dice Lara García. AZMUN también promueve intercambios entre educadores transfronterizos y el club ha proporcionado programas de estudios de relaciones internacionales para los profesores de preparatoria en Hermosillo.

Para los estudiantes de la Universidad de Arizona que lo dirigen, el club también ofrece importantes oportunidades de desarrollo profesional y el año pasado AZMUN formalizó un Programa de Jóvenes Profesionistas con la delegación local de la Asociación de Naciones Unidas. El programa

proporciona a los estudiantes universitarios que egresan la oportunidad de establecer contactos valiosos y de ampliar su interés en la diplomacia.

Vancel mira hacia el futuro y reconoce que el club, manejado en su totalidad por estudiantes de la Universidad de Arizona, enfrenta varios retos. Como los estudiantes universitarios terminan su ciclo muy rápido, pues se gradúan en cuatro años o incluso en tres, hay una necesidad permanente de formar nuevos líderes para que den continuidad a la misión del club. “Perdemos nuestra memoria institucional cada cuatro años”, señala. También está el alto costo de la interpretación simultánea y de la traducción de documentos. No obstante, el club ahora disfruta el que puede ser su año de más éxito y el congreso de 2011 recibió a una cifra récord de 420 delegados, unos dos tercios eran estadounidenses y un tercio mexicanos.

“El club es un modelo real de colaboración binacional que fomenta el diálogo y las lecciones vivenciales de diplomacia multilateral y relaciones internacionales que intentamos lograr en el aula”, dice el consejero docente del club, el profesor William J. Dixon del Departamento de Ciencia Política de la Universidad of Arizona.



*Una visión  
compartida para  
Arizona y Sonora:  
2011-2015*

## CAPÍTULO 5 / Una visión compartida para Arizona y Sonora: 2011-2015

Comisión México-Arizona y Comisión Sonora Arizona

Casi cualquier charla informal sobre las relaciones México-Estados Unidos está llena de clichés. Es un mal matrimonio del que no puedes salir, un par de siameses unidos por la cadera o el clásico romance de amor-odio; a veces es todos en uno solo. Pero dos estados, Arizona y Sonora, de alguna manera han desafiado el estereotipo de los dos países como vecinos incómodos. El secreto de su éxito ha sido en gran medida el sólido marco binacional que forjaron la Comisión México-Arizona y la Comisión Sonora Arizona. Las dos comisiones han colaborado durante 52 años para “mejorar el bienestar económico y la calidad de vida de los residentes de Arizona y Sonora” al reunir a funcionarios de los estados y a la iniciativa privada con el fin de fomentar el comercio transfronterizo y las relaciones interestatales. El espíritu de la comisión se resume en una cita de Paul J. Fannin, ex gobernador de Arizona, quien dijo en 1959, cuando se fundó la comisión: “Dios nos hizo vecinos, seamos buenos vecinos”.

Hace poco, las comisiones esbozaron su primer plan estratégico a largo plazo: A Shared Vision for Arizona-Sonora, 2011-2015 (Una visión compartida para Sonora-Arizona: 2011-2015). El plan proporciona un mapa de crecimiento centrado en cuatro áreas fundamentales: competitividad económica, sustentabilidad ambiental, seguridad pública y calidad de vida. (Estos cuatro

temas amplios para el crecimiento por toda la frontera fueron refrendados en la Conferencia de Gobernadores Fronterizos en 2009, en Monterrey, Nuevo León.) El propósito de A Shared Vision es crear consenso en cuanto a una agenda común para el crecimiento de la región fronteriza más que promover objetivos de políticas específicos, dice Margie Emmermann, directora ejecutiva de la Comisión México-Arizona. “A Shared Vision surgió como manera de construir un consenso, de mejorar logros pasados y de guiar los esfuerzos de Arizona y Sonora para implementar las iniciativas clave”, dice.

En consecuencia, los objetivos de las políticas que establece el plan son amplios, aspiracionales y flexibles. Por ejemplo, en su “Visión para la competitividad” expresa la necesidad de mejorar el crecimiento económico a través de empleos de mejor calidad en los dos estados, mejor infraestructura de comunicación transfronteriza y cruces fronterizos modernizados. Además, pide una mejor calidad de vida para los ciudadanos de los dos estados a través del aumento de oportunidades educativas, mejores sistemas de salud pública y el fomento de intercambios artísticos, deportivos y culturales. Debido a los altos niveles de violencia en el norte de México que influyen sobre las percepciones de la frontera y estimulan temores de “desbordamientos”, la “Visión para la seguridad” pide una mejor cooperación interestatal para reducir el crimen. En cuanto al medio ambiente, A Shared Vision pide la recuperación de los hábitats naturales compartidos, programas eficaces de reutilización del agua y de conservación, y la difusión de fuentes de energía renovables, entre otras metas.

“Plan Uno (como se conoce A Shared Vision en Sonora) no tiene precedentes de una colaboración semejante entre estados fronterizos de Estados Unidos y México, y esto no hubiese sido posible sin el trabajo preliminar que realizaron las dos comisiones en el curso de los últimos 50 años”, dice Carlos Portillo Abril, director ejecutivo de la Comisión Sonora Arizona. “Plan Uno ayudará a mantener la fuerte relación de la que han gozado históricamente nuestros dos estados, y estamos comprometidos para que este plan se haga realidad”.

A Shared Vision fue elaborado mediante el tipo de proceso consultivo e incluyente que caracteriza el enfoque general que tienen las comisiones para abordar los desafíos interestatales compartidos. El plan surgió en diciembre de 2009, en la segunda sesión plenaria de ese año en Hermosillo, Sonora, donde las dos comisiones sometieron a votación la necesidad de “una visión estratégica coordinada para fomentar la prosperidad de ambas partes y fortalecer la región fronteriza” con el fin de coincidir con las administraciones de la gobernadora Janice Brewer y el gobernador Guillermo Padrés Elías. A raíz de esto, el estado de Sonora y la Comisión Sonora Arizona formaron mesas de trabajo centradas en cuatro áreas clave, y sentaron a la mesa a los diseñadores de políticas que eran relevantes y al sector privado con el fin de elaborar un borrador inicial. Después de este paso, algunos académicos investigadores de los dos estados, al igual que otros grupos interesados de los sectores público y privado, realizaron más contribuciones a un primer anteproyecto. Por último, las dos comisiones formalizaron el documento y aseguraron que sería un documento flexible, no vinculante y “vivo”, sujeto a las revisiones y cambios futuros que se necesitaran. El proceso mismo de elaboración del anteproyecto, independientemente de los objetivos de las políticas que quedaron plasmados en el documento, demostró ser el tipo

de método colaborativo y binacional que las comisiones han acostumbrado emplear en su labor.

El trabajo diario de las comisiones es un modelo de colaboración binacional. Cada año se realizan dos sesiones plenarias conjuntas, con espacios de reunión que se alternan entre los estados, y 15 comités --formados por gente de negocios, funcionarios públicos y representantes no gubernamentales-- se reúnen a lo largo del año para analizar asuntos específicos de políticas. “Esto culmina en los esfuerzos de base de nuestros comités binacionales, que implementan las iniciativas clave que hacen nuestra región próspera para todas las partes involucradas, y es esencial para que continúe el crecimiento de Arizona y Sonora”, señala Emmermann.

Parte del éxito de las dos comisiones ha sido su marco organizativo estructurado, algo que A Shared Vision hace más sólido al ayudar a “formalizar” las decisiones que se toman en los distintos comités, señala Emmermann. Y aunque el plan no es legalmente vinculante, pues la implementación real de las políticas obedece a los procesos y política de cada estado, es importante que el plan proporciona un mapa para mantener la relación interestatal con un enfoque de colaboración de largo plazo”, agrega.

Últimamente la labor de las comisiones ha enfrentado varios retos. En 2010, las dos sesiones plenarias conjuntas se cancelaron tras la aparición de la SB1070, la ley que hubiese convertido en un delito grave en Arizona el hecho de ser indocumentado y que se ha considerado discriminatoria en todo México. Sin embargo, la comisión retomó su trabajo en 2011 y este año la plenaria que se calendariza regularmente se realizó, como estaba programado, en Phoenix, Arizona, del 2 al 4 de junio. La segunda plenaria de la comisión se llevará a cabo en Puerto Peñasco (Rocky Point), Sonora, los días 1 y 2 de diciembre.





*El logro de eficiencia  
transfronteriza en el siglo  
XXI a través del Grupo de  
Trabajo del Corredor  
de Nogales*

## CAPÍTULO 6 / El logro de eficiencia transfronteriza en el siglo XXI a través del Grupo de Trabajo del Corredor de Nogales

Grupo de Trabajo del Corredor de Nogales

El comercio bilateral desempeña un papel tan esencial y, no obstante, en gran medida invisible en la relación México-EE.UU., que quizá pocas veces pensamos en sus complejidades cotidianas. Sin embargo, es uno de los elementos más inextricables de la relación.

El relación comercial entre México y los Estados Unidos se acerca a los 393 mil millones de dólares en comercio bilateral de mercancías al año, más otros 35 mil millones de dólares en comercio de servicios y 109 mil millones de dólares en inversión extranjera, una cantidad cada vez mayor por parte de firmas mexicanas en los Estados Unidos. Pero estas cifras no pueden reflejar de manera precisa la profunda interdependencia que hay entre las dos economías. Aunque una gran parte del comercio México-EE.UU. tiene que ver con productos terminados y servicios que van de un país a otro, también incluye cadenas de suministro sumamente entrelazadas y procesos de producción conjuntos, en los que las materias primas que se producen en uno de los países se usan para fabricar productos en el otro. De hecho, todo un 40% del contenido de lo que EE.UU. importa de México en realidad se produce en los Estados Unidos y seis millones de empleos estadounidenses se vinculan con el comercio con México.<sup>1</sup>

La profundidad de la integración económica entre nuestros dos países se siente especialmente en la frontera México-EE.UU., pues aproximadamente 80% del comercio de mercancías de México y de EE.UU. pasa por una de las garitas del suroeste. Depender de las garitas subraya el reto permanente

de que operen sin problemas, y este reto es particularmente agudo en garitas donde se procesan grandes volúmenes de productos perecederos. Uno de esos cruces es la garita de Nogales/Mariposa en el sur de Arizona, donde se importa hasta la mitad de las verduras que se consumen en los Estados Unidos durante el invierno. Es aquí donde un innovador grupo defensor de los negocios binacionales, el Grupo de Trabajo del Corredor de Nogales, ha lidiado exitosamente con los constantes cuellos de botella y congestión vehicular al reunir a las personas interesadas para que discutan los problemas, identifiquen metas y retos, y determinen estrategias de acción.

El Grupo de Trabajo, finalista del Galardón a la Innovación y la Cooperación Transfronteriza entre México y Estados Unidos de este año, se formó en 2006 como extensión binacional de la Greater Nogales Santa Cruz County Port Authority, un grupo de trabajo formado por comerciantes y funcionarios de la ciudad que presionan para lograr mejoras en la garita de Nogales/Mariposa. El Grupo de Trabajo, como parte de la Greater Nogales Santa Cruz County Port Authority, ha ido reduciendo con éxito los cuellos de botella de camiones en el lado mexicano de Nogales/Mariposa. Esta descongestión es crucial para hacer más eficiente el flujo de tráfico comercial no sólo en el lado estadounidense de la garita sino, por extensión, a lo largo del multimillonario corredor comercial Canamex que va desde el interior de México hasta la frontera con Canadá.

“El comercio genera empleos en Nogales y es importante que la garita funcione sin problemas no sólo por los trabajos locales directamente vincu-

lados con la maquila, sino también por los otros 100 000 empleos indirectos que dependen de este comercio”, dice Jesús Montoya, director ejecutivo de la Asociación Maquiladora de Sonora. Sólo el comercio bidireccional en la maquila de Nogales es de aproximadamente 20 mil millones de dólares anuales, dice.

El Grupo de Trabajo se creó para que se ocupara de los prolongados problemas que impiden que las garitas funcionen bien, dice Terry Shannon, un agente aduanal en Nogales, quien pertenece a la tercera generación de agentes en su familia y es el anterior presidente de la Greater Nogales Santa Cruz County Port Authority. “El Grupo de Trabajo se formó dentro de la Port Authority cuando trabajábamos para conseguir financiamiento con el fin de reconfigurar la garita de Mariposa”, dice. “Conforme avanzamos en este proceso, nos dimos cuenta de que era muy importante que nuestros contrapartes estuvieran al día en cuanto a lo que estaba pasando, así que incorporamos a gente de nivel medio y alto que estaba en contacto directo con los problemas. Comenzamos a hacer presentaciones en México ante varios organismos gubernamentales mientras se preparaba y habilitaba la garita, y decidimos también involucrar a organismos estadounidenses. Pronto el Grupo de Trabajo cobró una nueva vida propia y se volvió el comodín que debía ocuparse de todos los asuntos que la gente tenía con el corredor”.

En México, los primeros pasos del Grupo de Trabajo implicaron presionar para que se creara un carril exclusivo para el tráfico comercial que ya había sido revisado previamente, que se uniera con el ya existente Free and Secure Trade Lane (FAST Lane, por sus siglas y nombre en inglés) en el lado estadounidense. Se necesitaba el carril exclusivo para que los vehículos de transporte de carga que iban a los Estados Unidos, de los cuales muchos operan con horarios muy exactos y apretados, no se retrasaran por tener que mezclarse con el tráfico de pasajeros en los carriles generales. “Vimos la necesidad de trabajar juntos para conseguir un carril exclusivo en México que se conectara con el carril FAST en la garita de los Estados Unidos”; dice Martha Rascon-Overpeck, quien coordina el Grupo de Trabajo.

También se necesitaba el carril exclusivo para que quienes exportan a los Estados Unidos no se desalentaran y dejaran de adherirse a las iniciativas de revisiones previas de la carga, como la Customs Trade Partnership Against Terrorism. Ese programa es un importante esfuerzo de los Estados Unidos y tiene como objetivo una segmentación inteligente de los riesgos del tráfico comercial. La C-TPAT, como se le conoce, encaja en la iniciativa “Frontera siglo XXI”, que procura crear flujos comerciales y de gente seguros y expeditos, y es parte de la nueva etapa de cooperación en materia de seguridad, el Plan Mérida, en la que participan los dos países.

El esfuerzo para ejercer presión comenzó de manera seria en diciembre de 2006 e implicó que el Grupo de Trabajo estableciera contacto con las autoridades mexicanas y con representantes del sector público en ambos lados de la frontera. En 2007, el grupo logró convencer al concesionario mexicano de los caminos con peaje y responsable de un corredor cerrado que conectaba con la garita, para que colocara un kilómetro de barreras de concreto con el fin de separar el tráfico de pasajeros del comercial. En 2008 y 2009 se agregaron los cuatro kilómetros restantes para finalmente crear el carril exclusivo, dice Rascon-Overpeck. El Grupo de Trabajo ha trabajado de otras maneras para descongestionar la garita y deshacer los cuellos de botella. El Grupo de Trabajo ha utilizado su capacidad para sentar a la mesa a las distintas partes involucradas y también ha tenido éxito al negociar con camioneros, funcionarios de la garita e intereses comerciales, para terminar con los bloqueos que habían paralizado el tráfico antes, con lo que se dañaba el comercio.

“Los bloqueos les costaban a los negocios entre 3 y 5 millones de dólares diarios”, dice Montoya. “Así que decidimos hablar con los camioneros. Podíamos actuar como intermediarios para resolver el problema. Nos reunimos con la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los EE.UU. y con los camioneros, platicamos y acordamos que las condiciones tenían que mejorar. Con esa conversación ayudamos a terminar con los bloqueos”.

Sin embargo, hay muchos retos que persisten. Al Grupo de Trabajo le gustaría que el corredor cerrado de 13 kilómetros que conduce a la garita contara con vigilancia permanente por parte de los funcionarios mexicanos, y también está solicitando iluminación y cámaras nuevas, y mejor señalización. “Aún hay muchas oportunidades para hacer mejoras”, dice.

También hay otros retos estructurales, dice Shannon. Las infraestructuras de transporte locales necesitan estar a la altura de la tarea de atraer una renovada actividad de maquila y manufactura a la región, dice. De otra manera, la región estará en desventaja ante rivales con más capacidad para conservar esa inversión. “Ahora se siente que la industria maquiladora

empezará a recuperarse... por lo que creo que eso será uno de nuestros retos en el futuro: asegurarnos de que la infraestructura sea suficiente para el crecimiento económico”, dice.

## NOTES

- 1 Christopher E. Wilson, *Working Together: Economic Ties Between the United States and Mexico*, Washington, DC: Woodrow Wilson Center, noviembre de 2011.

*Ampliación  
de la garita de  
Lukeville*

## CAPÍTULO 7 / Ampliación de la garita de Lukeville

La Comisión Arizona-México y la Comisión Sonora-Arizona

Los tiempos de espera para cruzar la frontera, que consumen tanto tiempo, son más que una molestia ocasional. Para quienes residen en la frontera, pueden ser dolores de cabeza diarios que frustran a compradores, comerciantes y proveedores, con lo que se obstaculizan las economías locales.

En la frontera entre Arizona y Sonora, los largos e impredecibles tiempos de espera amenazaban el desarrollo del turismo y de los bienes raíces en Puerto Peñasco, una población del mar de Cortés conocida por los viajeros estadounidenses como Rocky Point. Los tiempos de espera en dirección sur-norte eran de un promedio de tres horas para poder regresar de la pintoresca población costera, así que los bañistas de Arizona o quienes podían pensar en comprar una casa estaban buscando otros lugares como sitios vacacionales. Las filas saturadas y el paso de tortuga del cruce de la frontera también mermaban el entusiasmo de los compradores mexicanos que acostumbraban viajar a Tucson o a Phoenix. “Tuvimos que hallar una manera de resolver esta situación y pensamos que, si nos interesaba hacer esto, teníamos que dar el primer paso”, dice Oscar Palacios, quien dirige la Oficina de Convenciones y Visitantes de Puerto Peñasco.

Con el fin de ocuparse del problema, el grupo de Palacios trabajó con la Comisión Arizona-México y con la Comisión Sonora-Arizona en un plan de aproximadamente tres millones de dólares estadounidenses para agregar dos carriles, modernizar la infraestructura y ampliar los caminos de acceso

en la garita de Lukeville/Sonoyta, el cruce más cercano a Puerto Peñasco. La solución del grupo era innovadora y colaborativa. En principio implicaba una inversión inicial de un millón de dólares por parte de la Oficina de Convenciones y Visitantes, seguida por una inversión semejante del Departamento de Transporte de Arizona y, por último, un financiamiento final del gobierno federal de los Estados Unidos.

El plan fue modelo de una colaboración exitosa entre el sector público y el privado. Mostró un fuerte compromiso local, liberó al proyecto de los caprichos del proceso de asignación de fondos federales e hizo despegar en tiempo récord un proyecto de infraestructura que tradicionalmente se hubiese movido a paso lento. Fue necesario tomar la decisión de hacer la inversión inicial, dice Palacios, porque otras garitas con un mayor volumen comercial habrían tenido prioridad en la asignación de fondos federales. Además, redujo el compromiso de financiamiento del gobierno federal a una cantidad más manejable y que era más fácil conseguir, agrega. Para Margie Emmermann, directora ejecutiva de la Comisión Arizona-México, son obvios los beneficios en la reducción de tiempos de espera, mejores flujos y economías locales más robustas en ambos lados de la frontera. “No tenemos congestionamientos ni trabajo atrasado como antes. Esto alienta el comercio y el turismo transfronterizos que son tan importantes para la vitalidad económica de nuestra región, pues la gente sabe que es posible cruzar de manera eficaz. Hoy en día es una espera de sólo diez minutos”, comenta.

El proyecto Lukeville también fue innovador en otros sentidos. Los carriles nuevos son reversibles, es decir, el flujo puede cambiar de norte-sur a sur-norte dependiendo del tráfico, lo cual es una innovación que no se encuentra en ninguna otra garita en los Estados Unidos, señala Emmermann. Los carriles nuevos también están diseñados especialmente para que transiten las casas rodantes y otros vehículos demasiado grandes que son del gusto de las más o menos dos mil familias expatriadas que consideran Puerto Peñasco su hogar.

La ampliación se dio en tiempo récord en comparación con la mayoría de los otros proyectos de infraestructura fronteriza que consumen mucho más tiempo. Pero esta “historia de éxito” de cooperación transfronteriza no hubiese ocurrido sin las décadas de cultivo de la relación interestatal por parte de las dos comisiones. “La razón por la cual la ampliación en Lukeville tuvo éxito fue que la Comisión Arizona-México y la Comisión Sonora-Arizona han trabajado juntas durante décadas para encontrar maneras de manejar las relaciones comerciales entre nuestros dos estados”, dice Emmermann. Las dos comisiones han luchado por reunirse con regularidad —en las buenas y en las malas— desde 1959, “para promover la calidad de vida y el bienestar económico de los residentes de Arizona y Sonora”, organizando quince comités conformados por representantes de los dos gobiernos estatales y por líderes empresariales locales. En 2009, las comisiones esbozaron el primer plan estratégico, *Una visión compartida para Arizona y Sonora [A Shared Vision for Arizona and Sonora]*, en el que trazaban una visión a largo plazo para el desarrollo regional en torno a cuatro áreas clave: competitividad económica, sustentabilidad ambiental, calidad de vida y seguridad pública.

Para más información sobre *Una visión compartida*, véase la entrada correspondiente en este libro.

La exitosa ampliación de la garita de Lukeville es uno de varios proyectos innovadores públicos-privados y públicos-públicos de infraestructura fronteriza que han obtenido permiso en la administración de Obama. Hay quienes incluyen la garita de Mesa de Otay II, que obtuvo una rápida autorización presidencial en diez meses al impulsar las inversiones locales en el condado de San Diego con la promesa del estado de California de construir una vía conectora necesaria desde la nueva garita. Otro ejemplo notable de California es la reciente autorización, en 2011, de un puente que se extiende por la frontera y que une una terminal de pasajeros del lado de San Diego con el aeropuerto General Abelardo Rodríguez de Tijuana, un proyecto impulsado en gran medida por constructoras estadounidenses. *Véase la barra lateral.*

Pero la ampliación en Lukeville se distingue de estos proyectos de manera especialmente única, comenta Emmermann. Más que los intereses comerciales de los Estados Unidos, fueron los inversionistas mexicanos quienes impulsaron el proyecto al dar el primer paso de contratar el financiamiento para arrancar. “Nunca antes ha habido un caso de empresarios de una nación extranjera que estén dispuestos a financiar carriles adicionales en una garita estadounidense. La Oficina de Convenciones y Visitantes de Punta Peñasco ayudó a financiar una inversión de infraestructura en los Estados Unidos. Para mí, eso es muy innovador, colaborativo y único”, dice. Palacios agrega que “Algo que es importante recordar es que cuando mucha gente dice que no es posible hacer las cosas, debemos decir que sí, que sí se puede. Pueden hacerse muchas cosas cuando hay intereses compartidos y cuando hay una necesidad fuerte”.





*Dando esperanza  
a niños que  
padeceen cáncer*

## CAPÍTULO 8 / Dando esperanza a niños que padecen cáncer

Fundación Castro Limón

Cuando Juan Carlos Castro Munguía e Irineo Limón Vargas fallecieron en 2003, sus familias vivieron la desesperación de su pérdida. ¿Cómo pudieron morir? ¿Por qué?

“Estos dos jóvenes tenían todo lo necesario para triunfar en la vida. Desafortunadamente, su muerte fue prematura y sus familias perdieron dos luces”, dice Pedro Cruz Camarena, quien dirige la fundación que se creó en su memoria. “Incluso hoy, sus familias no comprenden cómo es que les fueron arrebatados”.

Aunque sus vidas fueron cortas --Juan Carlos, oriundo de San Diego, murió de cáncer óseo a los 28 años e Irineo, tijuanaense, tenía 34 años cuando murió de cáncer de hígado--, han dejado un legado perdurable. La Fundación Castro Limón, creada por sus padres en 2004, financia el único centro para tratar el cáncer infantil en Baja California y atiende a niños mexicanos, y a veces estadounidenses, provenientes de los estados fronterizos. Desde su inicio, el centro ha ayudado a más de mil familias y cada año proporciona servicios para tratar el cáncer de unos 150 pacientes, dice Cruz Camarena. Además, se anunciará en internet una capacidad adicional tan pronto se termine de construir un piso nuevo en la unidad de oncología del centro, proyecto que empezó este año. “El centro es único en su tipo en México, y con el piso nuevo será el mejor centro de tratamiento de cáncer infantil en América Latina”, comenta Cruz Camarena.

El centro, cuyo nombre oficial es Centro Oncológico Pediátrico de Baja California, ofrece a los pacientes y sus familias la mejor tecnología médica que existe, pero también utiliza un modelo holístico de atención único y no sólo trata el cuerpo de cada paciente, sino también su bienestar psicológico, social y espiritual, comenta Cruz Camarena. “El centro tiene el compromiso inquebrantable de tratar la salud entera del paciente de cáncer infantil”, dice.

El centro es un modelo de colaboración transfronteriza. Tiene una estrecha relación de trabajo con su hospital hermano al otro lado de la frontera, el Rady Children’s Hospital, ubicado en el campus de la Universidad de California, San Diego (UCSD), cuyos médicos viajan a Tijuana para tratar a pacientes y proporciona acceso a recursos médicos avanzados. También está en proceso un convenio con el Centro de Radiación de la UCSD en Chula Vista, agrega. En la parte filantrópica, la International Cancer Children’s Foundation, la “fundación hermana” con sede en California, colabora con sus socios de los Estados Unidos para reunir fondos y construir redes, y cultiva relaciones con Rotary International y con la International Community Foundation, entre otras instituciones, agrega Cruz Camarena.

Pese a su gran cercanía a instalaciones hospitalarias avanzadas en el sur de California, el centro cumple con un propósito fundamental para los pacientes mexicanos y sus familias, quienes de otra manera quedarían privados del servicio debido a los requisitos para obtener la visa estadounidense, comenta Cruz Camarena. Además, el centro satisface

una necesidad fundamental de las familias mexicanas indocumentadas en los Estados Unidos de cuyo estatus migratorio podría alertarse al admitir a un paciente pediátrico en el hospital, aunque fuese un niño nacido en los Estados Unidos. “En estos momentos estamos tratando a dos niños de Los Ángeles cuyo padres no tenían visa y que podían haber sido deportados mientras su hijo recibía tratamiento en los Estados Unidos”, señala Cruz Camarena. Añade que antes de que el centro abriera, los pacientes menores de edad que estaban en Tijuana eran convencionalmente tratados en hospitales para adultos, con lo que quedaban expuestos a enfermedades. “Tener un centro de tratamiento dedicado a pacientes jóvenes es fundamental para Baja California por varias razones”, dice Cruz Camarena.

Los pacientes son atendidos conforme llegan y el costo del tratamiento depende de sus recursos, se establece de acuerdo con las posibilidades que tiene la familia para contribuir económicamente. “Aunque un niño no tenga (papeles de seguro médico público), lo tratamos. Pero también pedimos que todas las familias contribuyan de alguna manera, por el bien de su dignidad. No queremos que un campesino o un obrero se preocupen por tener que pagar, pero sí les pedimos que inviertan una pequeña cantidad”, comenta Cruz Camarena. El centro es un modelo de servicios médicos pediátricos en México y en otras partes, dice, y agrega que ha asesorado hospitales en Guadalajara, Chihuahua, Los Cabos y en Bogotá, Colombia. “La Fundación Cruz Limón es ejemplo de una colaboración transfronteriza y es un modelo que, en muchos casos, podría adoptarse no sólo en México sino en otras partes de América Latina”, señala.



*Innovaciones en esfuerzos  
de recuperación  
binacionales: en busca  
de “terreno compartido”  
para recuperar la cuenca  
baja del río Colorado*

## CAPÍTULO 9 / Innovaciones en esfuerzos de recuperación binacionales: en busca de “terreno compartido” para recuperar la cuenca baja del río Colorado

Yuma Crossing National Heritage Area Corp.

La degradación ambiental en tierras fronterizas daña los interfluvios, atmósferas y ecosistemas mayores que comparten ambos países, con desafíos como la deforestación, la sequía y la contaminación que cruzan la línea fronteriza y no se detienen en ella. Estos puntos enfatizan la necesidad crucial del manejo conjunto de una región que amenaza con volverse más calurosa y seca debido al cambio climático, y cuya permanentemente grave necesidad de agua puede alterar el equilibrio de la población regional. Al mismo tiempo, hay pocos asuntos que requieran la misma intensidad de colaboración binacional y los desafíos compartidos de la frontera ofrecen oportunidades únicas para una mejor colaboración México-Estados Unidos, sobre todo en temas de manejo de recursos naturales, atención de emergencias transfronteriza y desarrollo de energía renovable.

Una “historia de éxito” reciente en cuanto a la cooperación ambiental binacional ha sido la de los esfuerzos por recuperar humedales en las inmediaciones de la cuenca baja del río Colorado, realizados por la Yuma Crossing National Heritage Area Corporation. La recuperación, que inició en 2007, busca reclamar secciones de una franja de 35 km donde el Colorado corre prácticamente en un hilo río abajo de la presa Los Morales, lugar donde México extrae una cantidad predeterminada de 1850.223 hectómetros cúbicos

de agua del río. En esta sección considerada limítrofe, el crecimiento sin control de plantas no autóctonas había producido una verdadera “tierra de nadie” y la había convertido en un terreno favorito para cruces no autorizados y para las bandas criminales que acechan a los migrantes. Charles Flynn, director ejecutivo de la corporación, dice: “En 2005 y en 2006 hubo una cantidad enorme de cruces y actividades ilegales, y las bandas acechaban a la gente que intentaba cruzar la frontera. Las víctimas no eran principalmente estadounidenses, sino migrantes mexicanos”.

La labor de recuperación unió dos objetivos distintos, pero, a fin de cuentas, relacionados: la necesidad de retirar selectivamente especies no autóctonas del lecho del río y el deseo de las autoridades estadounidenses de mejorar la seguridad pública en el área invadida. También reunió a quienes en apariencia eran compañeros muy improbables: la Patrulla Fronteriza de los Estados Unidos y los ambientalistas de la región, incluida la socia ProNatura, una ONG mexicana. “Ideamos una recuperación que crearía un hábitat de pantano adecuado en la parte limítrofe y al mismo tiempo tomaría en cuenta el asunto de la seguridad en la frontera, es decir que construiríamos un claro campo de visión para la Patrulla Fronteriza,” señala Flynn. La inusual colaboración se manifestó de varias maneras, incluidos los días de voluntariado binacional que juntaron a ambientalistas y a agentes fronterizos para quitar maleza.

Flynn comenta que sin la solución a la que se llegó por mutuo acuerdo, el área corría el riesgo de convertirse en “un paisaje lunar” yermo, pues el plan

alternativo requería la tala total, lo cual hubiese maximizado la visibilidad con funciones de seguridad, pero hubiese destruido prácticamente toda la vegetación, incluidas las especies autóctonas. “Vivimos aquí. Para nosotros, esto es un asunto de calidad de vida”, dice Flynn, quien ha trabajado en los asuntos ambientales del río Colorado desde que se mudó a Yuma en 1999.

El plan de recuperación tiene dos etapas principales. Al principio se eliminan las especies no autóctonas y se plantan pastos autóctonos para ganarles el terreno y crear un sotobosque. En una segunda etapa, se reintroducen árboles del lugar como los álamos. Lograr que estas especies autóctonas crezcan —y que lo hagan sustentablemente con el paso del tiempo— en un lecho de río con un suelo de alta salinidad y flujos de agua bajos, representa el desafío más difícil del proyecto, señala Flynn. Además, recrear las inundaciones periódicas del Colorado a lo largo de la historia, reproducir las condiciones ecológicas precisas para que crezcan especies autóctonas sostenibles, ha requerido ideas creativas.

De hecho, parecía que las duras variables ambientales desalentaban el proyecto, hasta que tuvo éxito la prueba que se realizó en una parte del área limítrofe llamada Hunter’s Hole, comenta Flynn. Al final, ese éxito preparó el camino para los financiamientos estatales y federales que se necesitaban para convertir el proyecto de gran escala en una realidad. Además,

una subvención clave del Buró de Reclamaciones [*Bureau of Reclamation*] del Departamento del Interior de los Estados Unidos [*Department of the Interior*] se ha comprometido a financiar el mantenimiento y la irrigación que mantendrán sustentable el proyecto de recuperación durante los siguientes 50 años, dice Flynn. “La gente usa el término ‘recuperación’, pero en realidad es la re-creación completa de un área porque estás llegando 91 cm bajo la superficie, arrancas especies que no son del lugar y después reproduces las inundaciones”, dice Flynn.

Cuando concluya el proyecto del Cruce de Yuma, ofrecerá múltiples beneficios a las distintas partes interesadas. Flynn señala que para las autoridades en ambos lados de la frontera, un campo visual claro mejorará la seguridad y frustrará las acciones de las bandas que acechan a los migrantes; para los ambientalistas, revertirá décadas de devastación y arrancará vegetación no autóctona y destructiva; y los residentes verán que su calidad de vida mejora gracias a la mejora de la zona limítrofe. Pero, agrega, nada de esto sería posible sin la inversión significativa y constante de las personas interesadas de la región en ambos lados de la frontera. “Todos estos asuntos de largo alcance en la frontera México-Estados Unidos no significan nada a menos que tengas el interés de los actores no gubernamentales en el nivel local”, dice.





*La región fronteriza San Diego-Tijuana: Estudio de seguimiento de la basura transfronterizo en el cañón Los Laureles/Goat Canyon*

## CAPÍTULO 10 / La región fronteriza San Diego-Tijuana: Estudio de seguimiento de la basura transfronteriza en el cañón Los Laureles/Goat Canyon

Programa de Interfluvio de la Reserva de Investigación del Estuario Nacional del Río Tijuana

Tijuana es la ciudad fronteriza más poblada de México, pues tiene una población que en 2010 se acerca a los dos millones de habitantes. Durante la década pasada su población aumentó más del 25%, con lo que ha rebasado en mucho el ritmo de crecimiento de la media nacional, y la mayor parte de este aumento se debe a la migración desde el interior de México.<sup>1</sup>

El boom demográfico ha conducido a nuevos e inesperados desafíos ambientales y de infraestructura para la ciudad. Un ejemplo de ellos ha sido la degradación ambiental de los cañones que están en las afueras de Tijuana, lo cual a su vez ha llevado a graves tensiones de contaminación en todo el valle binacional del río Tijuana. Los cañones han sido dañados de manera especial por su explotación como tiraderos clandestinos de residuos industriales y por los asentamientos irregulares de migrantes nuevos conforme la ciudad se extiende a la frontera estadounidense.

Durante las tormentas, la basura y los sedimentos escurren por los cañones, son arrastrados por la corriente del río Tijuana que se dirige al norte y con el tiempo alcanzan la desembocadura del río en Imperial Beach, en el condado de San Diego, y llegan al océano Pacífico. “Los residuos sólidos de los [cañones] se depositan en el río Tijuana y corren por la frontera de los Estados Unidos hacia el océano Pacífico, con lo que contaminan el medio ambiente y ponen en peligro los vecindarios”, dice Oscar Romo, director del Programa de Interfluvio de la Reserva de Investigación del Estuario

Nacional del Río Tijuana. La sección del programa llamada “Estudio de seguimiento de la basura transfronteriza en el cañón Los Laureles/ / Goat Canyon” es finalista del Galardón a la Innovación y la Cooperación Transfronteriza entre México y Estados Unidos en 2011.

En ambos lados de la frontera, la contaminación representa una grave amenaza ecológica y a la salud pública, y afecta el interfluvio compartido del río Tijuana, una extensión transfronteriza 50% más grande que Rhode Island. Según un estudio reciente que se preparó para la ciudad de Imperial Beach, a lo largo de la historia el río Tijuana se ha relacionado con mala calidad del agua y concentraciones extremadamente elevadas de bacterias indicadoras de contaminación fecal, y con niveles altos de patógenos virales como el de la hepatitis A y los enterovirus, que están presentes de manera especial en la desembocadura del río en Imperial Beach.<sup>2</sup> Rumbo al sur, las playas de Tijuana también son afectadas a menudo por la contaminación del océano, lo cual obliga a que se cierren, mientras que río arriba, en los cañones, los residentes deben tomar precauciones especiales para descontaminar los suministros de agua locales.

La contaminación también ha producido la destrucción del hábitat y ha dañado algunos ecosistemas sensibles en el sur del condado de San Diego. Algunos peces cuyos hábitats están cerca del río pueden acumular concentraciones letalmente elevadas de sustancias químicas tóxicas en su tejido, por lo que representan un problema de salud para los humanos que los ma-

nejan. Desde 2006, miles de metros cuadrados de marismas salinas han sido destruidos por sedimentos arrastrados por el agua de las tormentas.

No es fácil evitar que la basura y la tierra corran al océano. Quienes residen en los cañones carecen de los sistemas de aguas residuales y de recolección de basura con que cuenta la población urbana. Además, el desarrollo no planeado de los cañones ha conducido a la erosión del suelo al limpiarse terrenos para construir casas, lo que aumenta el escurrimiento de sedimentos. Al mismo tiempo, cientos de tiraderos ilegales que contienen todo tipo de basura --incluidas sustancias químicas tóxicas, materiales de demolición y hasta residuos de hospitales-- están esparcidos en los cañones. Aunque por lo general se culpa mucho a quienes ocupan los cañones de manera irregular por el escurrimiento de basura, los negocios son quienes más violan las normas, pues convenientemente procuran evitar el pago de las tarifas de recolección que hay en la ciudad. Los investigadores dicen que estos negocios también terminan tirando contaminantes mucho más dañinos que los que se encuentran en la basura que acostumbra producirse en un hogar.

“Los residuos domésticos no son la categoría más importante de desechos”, dice Jennifer Leonard, investigadora que colabora con el programa del interfluvio. “Hallamos materiales de construcción, de demolición y residuos comerciales provenientes de restaurantes. Hemos visto camiones de volteo que llegan a la cima y también que arrojan residuos directamente en el río”.

Toda una red de tiraderos y servicios de recolección manejados por pequeñas empresas familiares refuerza este sistema ilícito. Y aunque es posible que los dueños de tiraderos y los negocios sean castigados criminalmente, por lo general la escasez de recursos en el nivel municipal ha hecho que la ley no surta efecto.

El objetivo del estudio de seguimiento de la basura ha sido determinar una manera sustentable de evitar los flujos de basura. El estudio, financiado parcialmente a través de la Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica (NOAA, por sus siglas en inglés), busca rastrear la basura

conforme baja de los tiraderos de los cañones al estuario del río Tijuana, con lo que produce un conjunto de pruebas científicas que puede conducir a la mejora de políticas y a una mejor aplicación de normas, dice Romo, director del estudio.

En el estudio participan investigadores que colocan dispositivos de rastreo flotantes en cada uno de los 75 tiraderos ilegales conocidos que hay en el cañón. Los dispositivos, que parecen envases de leche color azul brillante, cuentan cada uno con una placa de identificación de radiofrecuencia que permite que los investigadores los localicen incluso si están enterrados bajo otras capas de basura. Al usar software SIG (o GIS, por sus siglas en inglés) para rastrear el flujo de basura desde el cañón hasta el estuario, los investigadores esperan convencer a los diseñadores de políticas en ambos lados de la frontera de que financien una infraestructura carretera en los cañones, como manera de limitar el escurrimiento de sedimentos y permitir una recolección de basura constante. Además, el estudio está elaborado con la idea de proporcionar a las autoridades federales de México la información que necesitan para promulgar regulaciones ambientales más audaces.

Sin embargo, debido a la cantidad de recolectores de basura informales y dueños de tiraderos que dependen del sistema actual, en realidad no ha sido fácil llevar a cabo el estudio. Romo dice que los dueños de tiraderos clandestinos han intentado intimidarlo, y otros investigadores han sido perseguidos por los cañones por perros guardianes de los tiraderos. “Conocimos a un tipo que dijo que arrojaría lo que fuera --hasta sustancias tóxicas-- por una tarifa fija de 250 pesos por camión”, dice Romo.

Los investigadores se apresuran a agregar que los residentes del cañón no son la fuente principal de los flujos de basura ilícitos. Debido a la necesidad económica, la mayoría de los ocupantes irregulares no pueden pagar una vivienda en los barrios de clase media y no tienen otra opción sino utilizar estos espacios ilícitos. De hecho, muchos residentes de los cañones han manifestado su apoyo a los investigadores, pues su vida y la calidad del agua también son afectados de modo negativo por los tiraderos ilegales.

“Estos residuos escurren hacia la gente del cañón, que está muy molesta al respecto porque también es su hábitar”, dice Leonard.

Romo agrega que se necesitan medidas sustentables para evitar los flujos de basura. La topografía de la región, inclinada hacia el noroeste, implica que el agua de lluvia siempre correrá de Tijuana a San Diego, dice. En consecuencia, los esfuerzos extraordinarios como usar grúas para sacar la basura del estuario o aumentar la cantidad de trampas especiales para detener la basura que corre río abajo no serán efectivos a largo plazo, sobre todo durante una temporada de lluvias intensas. “Construir depósitos de sedimentos o de basura para recolectarla no es una solución sustentable al

problema. No sólo nos interesa limpiar la fuente [de la basura], sino eliminarla, y este estudio se propone hacerlo”, dice. El estudio cuenta con financiamiento de la NOAA, la Dirección Regional del Agua de San Diego y la ciudad de Imperial Beach.

## NOTAS

- 1 Véase Sandra Dibble, “Migration fuels Tijuana’s growth”, *SignOn San Diego*, 5 de mayo de 2011.
- 2 Véase *Tijuana River Watershed Bacterial Source Identification Study Literature Review*, San Diego, California: Weston Solutions, 2008.

*Cooperación  
ambiental interestatal  
entre Texas y  
Nuevo León*

## CAPÍTULO 11 / Cooperación ambiental interestatal entre Texas y Nuevo León

Comisión de Calidad Ambiental de Texas/Secretaría de Desarrollo Sustentable, Estado de Nuevo León

**C**onfianza. Lealtad. Amistad. Aunque quizá no son las primeras palabras que vienen a la mente cuando se habla de burocracias, a menudo los conceptos que encarnan están vivos en las relaciones que definen las colaboraciones entre gobiernos que se dan entre México y los Estados Unidos, sobre todo en el nivel estatal. Los acuerdos oficiales, los procesos e intercambios institucionalizados y las operaciones coordinadas no pueden empezar sin la base fundamental de una confianza profunda entre colegas.

Un ejemplo de esta dinámica es la cooperación interestatal que se ha dado entre los organismos ambientales de Nuevo León y Texas. Durante los últimos 14 años, los dos vecinos han colaborado para mejorar la calidad del aire, el tratamiento de residuos y el abastecimiento de agua, con lo que ha mejorado la calidad de vida de los residentes de los dos estados. El mecanismo formal para esta cooperación es un acuerdo que se firmó por primera vez en 1997, se actualizó posteriormente en 2005 y después una vez más en 2010, y que autoriza intercambios entre organismos en cuanto a tecnologías, investigación y conocimientos técnicos. Los dos organismos signatarios, la Comisión de Calidad Ambiental de Texas (TCEQ, por sus siglas en inglés) y la Secretaría de Desarrollo Sustentable de Nuevo León (SDS), son finalistas del Galardón a la Innovación y la Cooperación Transfronteriza entre México y Estados Unidos de 2011. “Estas mejoras preparan el camino para un futuro con menos enfermedades respiratorias, menos enfermedades

transmitidas por el agua y menos enfermedades transmitidas por vectores (como el dengue)”, señalan los organismos.

“Desde el primer acuerdo que firmaron nuestros dos organismos en 1997, la TCEQ y la SDS han trabajado juntas para resolver problemas en común y, mientras lo hacen, se fortalece nuestra importante relación. Conforme Texas y Nuevo León crecen industrial y demográficamente, se vuelve obligatorio que mantengamos un trabajo de cooperación en cuanto a los asuntos clave en nuestros dos estados”, dice Buddy Garcia, el titular de la TCEQ, quien en 2010 renovó el acuerdo con su contraparte de la SDS, Fernando Gutiérrez Moreno. “Las relaciones ambientales entre Nuevo León y Texas han tenido mucho éxito pese a las diferencias en cuanto a marcos legales”, dice Gutiérrez Moreno. “Además, el intenso nivel de la cooperación interestatal entre los organismos nos ha permitido lograr los objetivos de las dos partes involucradas”.

El acuerdo compromete a la SDS y a la TCEQ a colaborar en acciones conjuntas para mejorar el medio ambiente. Sin embargo, como subraya Steve Niemeyer, director de Asuntos Fronterizos de la TCEQ: “Definitivamente, las bases del acuerdo son los viejos principios de confianza y amistad entre colegas en ambos lados de la frontera”.

El acuerdo se centra en mitigar la contaminación atmosférica e hídrica transfronteriza, y los dos organismos han realizado intercambios y capacitaciones técnicas de manera conjunta, al igual que han diseñado inventarios de emisiones, con el fin de ocuparse de estos retos que comparten. “Hemos

aprendido de ellos y ellos de nosotros”, señala Niemeyer. Los dos organismos estatales deciden, a través de planes de implementación anuales, en qué prioridades de ambas partes van a centrarse cada año. En las capacitaciones que se ofrecen en la Universidad de Texas en Austin, entre otras sedes, los inspectores de códigos ambientales de Nuevo León aprenden técnicas para determinar el cumplimiento de las normas de contaminación atmosférica industrial, y en algunas capacitaciones también han participado autoridades de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente de México (conocida como PROFEPA).

Aunque el acuerdo se centra en controlar la contaminación, también proporciona un marco para la cooperación interestatal en cuanto a asuntos ambientales relacionados, como un programa conjunto de manejo de emergencias, dice Niemeyer. “El acuerdo y nuestros planes de implementación anuales ofrecen las plataformas necesarias para las situaciones que van requiriendo programas de emergencias”, dice. “Nos permite construir

la confianza necesaria para futuras situaciones de emergencia”. El acuerdo también fomenta un enfoque empresarial de los retos ambientales compartidos; por ejemplo, algunos colegas de Nuevo León investigan aplicaciones comerciales, como el uso de las partículas de hule provenientes del reciclaje de llantas desechadas y trituradas. Las llantas trituradas se tiran por toda la región y son un mal ambiental grave.

“Como persona nacida en la frontera, espero que sigamos trabajando con la SDS y que continuemos beneficiándonos de las lecciones que aprendemos”, dice Garcia. “Los logros de esta relación demuestran su valor”.

Gutiérrez Moreno dice: “Para Nuevo León, Texas es un vecino amistoso con quien mantenemos relaciones comerciales estrechas. Por eso la expansión de esta relación a asuntos de cooperación e intercambio técnicos es muy valiosa, pues ha permitido que los funcionarios municipales y estatales que están en la frontera estén mejor capacitados y mejoren su desempeño en la aplicación de la ley y de las políticas ambientales”.





*Palabras  
alentadoras de  
una Kennedy*

## CAPÍTULO 12 / Palabras alentadoras de una Kennedy

Ángeles de la Frontera

Desde 1994 hasta 2009, unos 5 607 migrantes murieron en un promedio de una muerte por día mientras intentaban cruzar la frontera México-Estados Unidos, según un informe reciente de la ACLU.<sup>1</sup> El número de muertes aumentó vertiginosamente en relación con los periodos anteriores y esto surgió cuando empezó a haber más cruces en tierras desérticas rurales y menos en corredores urbanos, como reacción a los cambios en la aplicación de las políticas de control fronterizo de los Estados Unidos. Por ejemplo, en un periodo comparable (de 1990 a 2003), al lejano sector Tucson de la Patrulla Fronteriza le correspondió más del 78% del aumento total de muertes en todos los sectores juntos, según la información de U.S. GAO.<sup>2</sup> Hoy en día, debido a varios factores, se realizan menos cruces no autorizados, lo que quizá reduce la notoriedad de las muertes de migrantes como un asunto político candente. Sin embargo, para los defensores de los migrantes en ambos lados de la frontera, cualquier muerte sigue siendo una preocupación humanitaria importante.

Al aumentar las muertes de migrantes, los organismos de ayuda y las organizaciones sin fines de lucro que estaban a lo largo de la frontera reforzaron sus servicios en la década de 1990 y trabajaron para rescatar a quienes cruzaban la frontera, ofrecer servicios a los migrantes que se establecían en

la zona y ayudar a las personas repatriadas en México. Una de esas organizaciones fue Ángeles de la Frontera, con sede en San Diego, que este año fue finalista del Galardón a la Innovación y la Cooperación Transfronteriza entre México y Estados Unidos. El grupo, fundado en 1986 por Enrique Morones, se dio a conocer por primera vez porque manejaba estaciones para proporcionar agua en los desiertos y montañas al este de San Diego, donde quienes cruzaban la frontera a menudo corrían el riesgo de morir por exposición ambiental. En años posteriores, la organización sin fines de lucro desplazó el foco de su servicio a las personas no autorizadas que residían en San Diego, y concentró su esfuerzo en los cañones que están en el norte del condado, donde muchos trabajadores migrantes sin hogar lograban subsistir a duras penas. Hace poco, Ángeles de la Frontera impulsó una serie de marchas de migrantes que han movilizado a los migrantes y a simpatizantes para que se lleve a cabo una reforma de inmigración integral. “Hemos realizado Marchas Migrantes por todo el país y en el área fronteriza que abarca diez estados, desde San Diego hasta la frontera canadiense y desde Florida hasta Washington, DC”, comenta.

Ángeles de la Frontera también ha contactado grupos que no son asociados tradicionalmente con los derechos de los migrantes. En el verano de 2011, Morones y su equipo estaban colaborando con el Southern Poverty Law Center en una “Carrera de la libertad” en el sureste de los Estados Unidos con el fin de promover la unidad entre africano-estadounidenses y latinos. Morones señala que a menudo visita los campus universitarios para

explicar la necesidad de la reforma de inmigración integral a públicos mayoritariamente blancos. “Lo que le pregunto al público es: ‘¿están de parte del amor?’”, dice. Pero el mensaje de Morones no siempre es tan conciliador y no teme meterse con fuerzas que considera dañinas para los inmigrantes.

Ángeles de la Frontera ha sido muy reconocido por sus esfuerzos y Morones fue honrado en 2009 con la prestigiosa medalla Ohtli, el reconocimiento más alto que otorga el gobierno mexicano a no ciudadanos mexicanos, y con el Premio Nacional de Derechos Humanos, que le entregó el presidente Felipe Calderón. Al auxiliar a los migrantes, Ángeles de la Frontera ayuda a algunas de las personas más desprovistas y necesitadas en la región transfronteriza. Además, al divulgar la necesidad de ayuda urgente

para los migrantes, crea la conciencia y comprensión de la comunidad como un todo, dice Morones.

## NOTAS

- 1 María Jiménez, *Humanitarian Crisis: Migrant Deaths at the U.S.-Mexico Border* (American Civil Liberties Union y Comisión Nacional de Derechos Humanos, 2009), 7-8.
- 2 United States Government Accountability Office, *Illegal Immigration: Border-Crossing Deaths Have Doubled Since 1995; Border Patrol's Efforts to Prevent Deaths Have Not Been Fully Evaluated* (agosto de 2006), 17.

### INTEGRANTES DEL COMITÉ DE SELECCIÓN

#### CO-PRESIDENTES

- José Guadalupe Osuna Millán, Gobernador del Estado de Baja California, co-presidente
- Denise Moreno Ducheny, ex senadora, California Senate, co-presidente

#### INTEGRANTES

- Francisco Barrio, Embajador de México en Canadá y ex gobernador del Estado de Chihuahua
- Natividad González Parás, ex gobernador del Estado de Nuevo León
- Ernesto Ruffo, ex gobernador del Estado de Baja California
- Embajadora Hattie Babbitt, ex embajadora de los EE.UU. ante la OEA
- Embajador Jeffrey Davidow, ex embajador de los EE.UU. a México
- Raúl Rodríguez, ex director gerente, Banco de Desarrollo de América del Norte
- Gerónimo Gutiérrez, Director Gerente, Banco de Desarrollo de América del Norte
- María Elena Giner, Gerente General, Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza
- María Teresa Cerqueira, Jefa de la Oficina, Oficina Frontera México-Estados Unidos, OPS
- Deborah Szekely, co-fundadora, Rancho La Puerta; ex presidente, Inter-American Foundation
- Sander van der Leeuw, Decano, School of Sustainability, Arizona State University
- Tonatiuh Guillén, Presidente, El Colegio de la Frontera Norte
- Diana Natalicio, Presidente, The University of Texas at El Paso
- Jackie Mitchell Edwards, Esq., Chief Operating Officer, The Paso Del Norte Group
- Mary E. Kelly, Directora, Parula LLC independent consultancy
- Lucinda Vargas, Integrante del Comité Ejecutivo, Plan Estratégico de Juárez
- James Taylor, Socio Fundador, ViaNovo

### SOBRE EL AUTOR

Robert Donnelly es escritor y redactor en el Departamento de Comunicaciones del Woodrow Wilson Center y formo parte del equipo del Instituto México del Woodrow Wilson Center cuando escribió Nuestra Frontera Compartida. Obtuvo su título de Maestría en Estudios Latinoamericanos de la Universidad de California, San Diego donde completó su tesis sobre la inmigración Latina en Carolina del Norte, salud pública y ciudadanía.

**The Woodrow Wilson International Center for Scholars**, established by Congress in 1968 and headquartered in Washington, D.C., is a living national memorial to President Wilson. The Center's mission is to commemorate the ideals and concerns of Woodrow Wilson by providing a link between the worlds of ideas and policy, while fostering research, study, discussion, and collaboration among a broad spectrum of individuals concerned with policy and scholarship in national and international affairs. Supported by public and private funds, the Center is a nonpartisan institution engaged in the study of national and world affairs. It establishes and maintains a neutral forum for free, open, and informed dialogue. Conclusions or opinions expressed in Center publications and programs are those of the authors and speakers and do not necessarily reflect the views of the Center staff, fellows, trustees, advisory groups, or any individuals or organizations that provide financial support to the Center.

The Center is the publisher of *The Wilson Quarterly* and home of Woodrow Wilson Center Press, *dialogue* radio and television, and the monthly news-letter "Centerpoint." For more information about the Center's activities and publications, please visit us on the web at [www.wilsoncenter.org](http://www.wilsoncenter.org).

Jane Harman, Director, President and CEO

**BOARD OF TRUSTEES**

Joseph B. Gildenhorn, Chair

Sander R. Gerber, Vice Chair

Public Members: Hon. James H. Billington, Librarian of Congress; Hillary R. Clinton, Secretary, U.S. Department of State; G. Wayne Clough, Secretary, Smithsonian Institution; Arne Duncan, Secretary, U.S. Department of Education; David Ferriero, Archivist of the United States; James Leach, Chairman, National Endowment for the Humanities; Kathleen Sebelius, Secretary, U.S. Department of Health and Human Services

Private Citizen Members: Timothy Broas, John Casteen, Charles Cobb, Jr., Thelma Duggin, Carlos M. Gutierrez, Susan Hutchison, Barry S. Jackson