

2  
2er.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

CAMPUS ARAGÓN

*Paginación Discontinua*

"EL TRANSPORTE EN EL COMERCIO EXTERIOR DE  
MEXICO DE 1982 A 1995."

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADA EN RELACIONES  
INTERNACIONALES

**P R E S E N T A :**

**MARIA DEL CARMEN ALBITER BENITEZ**

**ASESOR: LIC. ESMERALDA NEGRETE VARGAS**

MÉXICO

267081

1998

**TESIS CON  
FALLA DE CRITEN**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

a Mario, con todo mi amor.

Somos lo que pensamos.  
Todo lo que somos surge con nuestros  
Pensamientos.

De las enseñanzas del Buda

Dedico este trabajo con todo cariño:

a la memoria de Mamá.  
a Papá.

a mis hermanas: Mari, Tere, Alicia y  
Coni.

a mis hermanos: Pastor, Eutimio,  
Héctor, Robertino, Fermín y Adrián.

a mis sobrinas y sobrinos.

a mis cuñadas y cuñados.

# INDICE

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>7</b>
--------------------------	----------

## **CAPITULO I**

### **EL ENTORNO MUNDIAL**

1.1. Nuevos enfoques en las relaciones internacionales.....	12
1.2. Políticas y estrategias de desarrollo.....	15
1.2.1. Estrategias de desarrollo y crecimiento económico para América Latina.....	18
1.2.2. El papel de la inversión extranjera en el desarrollo de América Latina.....	21
1.3. De la cooperación a la integración.....	23
1.4. Los organismos internacionales que promueven la cooperación económica.....	26
1.5. Políticas mundiales de apertura económica.....	28
1.6. Hacia la globalización.....	29
1.7. México y la globalización.....	32

## **CAPITULO II**

### **COMERCIO Y TRANSPORTE**

2.1. Breve análisis histórico y económico del papel del transporte en el comercio a nivel mundial y nacional, hasta 1910.....	36
2.1.1. El comercio por tierra.....	39
2.1.2. El comercio en el México prehispánico.....	41
2.1.3. La época colonial.....	42
2.1.4. El México independiente, hasta 1910.....	43
2.2. El transporte de 1910 a 1982.....	45
2.3. Programas gubernamentales enfocados al transporte de 1934 a 1994.....	47

### **CAPITULO III**

#### **LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE PARA FACILITAR EL COMERCIO EXTERIOR**

3.1. Integración del transporte.....	54
3.1.1. Importancia económica del transporte.....	54
3.1.2. Logística .....	57
3.1.3. Términos de comercio internacional (incoterms).....	63
3.1.4. Transporte intermodal.....	66
3.1.4.1. La contenerización.....	67
3.2. Características de los modos de transporte.....	70
3.2.1. Transporte marítimo.....	71
3.2.2. Transporte aéreo.....	76
3.2.3. Transporte terrestre.....	79
3.2.4. Transporte multimodal.....	86
3.2.4.1. Operadores de transporte multimodal (OTM).....	87
3.2.5. Innovaciones tecnológicas en el transporte.....	91
3.3. Cambios en la operación y reglamentación.....	95
3.3.1. Panorama internacional.....	96
3.3.2. Ambito nacional.....	98

### **CAPITULO IV**

#### **EL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO 1982-1995**

4.1. Las políticas de comercio exterior de México.....	103
4.1.1. Breve análisis de las políticas gubernamentales, modelo nacionalista, política de sustitución de importaciones.....	103
4.1.2. Políticas de apertura comercial 1982-1995.....	105
4.2. Programas de fomento al comercio exterior.....	106
4.2.1. Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000.....	114
4.3. Evaluación de las políticas a través del intercambio comercial 1982-1995.....	115
4.3.1. Balanza comercial y composición.....	119
4.3.2. Destinos y modos de transporte.....	123

## **CAPITULO V**

### **PERSPECTIVAS DE LA RELACIÓN COMERCIO EXTERIOR TRANSPORTE**

5.1. Incremento de los flujos comerciales.....	136
5.1.1. Acuerdos intrarregionales.....	136
5.1.1.1. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).....	137
5.1.1.2. Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA).....	139
5.1.1.3. Centro y Sudamérica.....	140
5.1.2. Acuerdos interregionales.....	143
5.1.2.1. Unión Europea.....	143
5.1.2.2. Cuenca del Pacifico.....	145
5.2. Tendencias hacia el futuro.....	147
5.2.1. Nuevas tecnologías en infraestructura y equipo.....	147
5.3. México en el escenario internacional.....	164
5.3.1. Retos de políticas de transporte.....	149
5.3.2. Retos comerciales.....	150
5.3.3. Retos tecnológicos.....	152
<b>CONCLUSIONES</b> .....	155
<b>ANEXOS</b> .....	161
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	176

---

## INTRODUCCION

El estudio de las relaciones internacionales va cambiando, conforme las relaciones de la sociedad internacional se hacen cada vez más compleja: por tal motivo, según algunos autores, es necesario una teoría de las relaciones internacionales que busque explicar y analizar los fenómenos de la sociedad internacional y sus problemas; a la vez que permitan en la práctica configurar una sociedad mundial más equilibrada.

Dada la complejidad actual de la sociedad internacional, se han rebasado las concepciones tradicionales de las relaciones internacionales que se basaba en un sistema internacional conformada en los Estados y sus intereses. Hoy en día, el Estado forma parte de esa sociedad al igual muchos actores en el que se le da un enfoque global que permite la integración y la solución de los problemas de la realidad de la sociedad internacional.

El entorno en el cual se mueve el mundo, abarca todos los actores que intervienen en la sociedad internacional como son los Estados, las organizaciones internacionales, el comercio, los servicios etc. El nuevo orden internacional afecta todos estos ámbitos. La globalización es el nuevo concepto que abarca a la sociedad internacional y su interacción económica, en este caso. Para la producción, las fronteras dejan de existir, y la globalización exige además de finanzas y transacciones comerciales internacionales mayor cooperación para lograr el objetivo que conllevaría al del desarrollo económico.

México no es la excepción, a partir de los ochenta ha estructurado y modificado su política económica para participar en estos cambios y ha mantenido, desde

entonces, una mayor participación en los foros internacionales, que abordan diversos temas económicos y comerciales para permanecer y actuar dentro de este nuevo contexto global.

Con base en lo anterior, este trabajo tiene como objetivo entender los cambios y las condiciones que en México se han dado para el estudio de la relación comercio y transporte entre 1982 y 1995 bajo un entorno mundial determinante que los impulsa y acelera, definiendo las perspectivas a futuro. Además pretende dar una visión general de los mercados internacionales, bajo el término de la globalización, describiendo las tecnologías más recientes utilizadas en la operación del transporte internacional de mercancías.

En las relaciones internacionales se parte de la premisa de que el sistema internacional es un elemento clave para explicar por qué y cómo los actores tratan de influenciarse mutuamente. Esta teoría facilita la identificación de los principios que explican la configuración particular de las relaciones internacionales.

El sistema y su ambiente constituyen subpartes de un conjunto más amplio y su relación entre más compleja y dinámica de los componentes más cambiantes son, debido a que sus interrelaciones cambian en términos que dependen de secuencias de causa y efecto. El sistema de transporte y comercio tiene que ser analizado como un elemento integral de una compleja estructura económica, política y social.

El tema a desarrollar dependerá de causas y efectos derivados de la toma de decisiones, tanto de factores endógenos como exógenos, es decir, que el transporte no es un fin en sí mismo sino que depende de factores de comportamientos de los mercados de oferta y demanda y estos a su vez dependerán del grado de desarrollo económico de un país, lo que a su vez depende del comportamiento económico mundial y así sucesivamente. El comercio y transporte forman un sistema que se verá modificado por las interrelaciones de los diferentes actores que intervengan.

Este trabajo se ha dividido en cinco capítulos. A continuación se describen someramente. En el primer capítulo se abordan las condiciones internacionales que

han provocado los cambios que particularmente en México se empezaron a promover a partir de los ochenta. Los nuevos enfoques de las relaciones internacionales en continuo cambio, al adecuarse a los procesos económicos y políticos que viven los países dentro de la esfera mundial. Las políticas económicas que se han seguido en determinadas décadas, han tenido como objetivo el desarrollo económico-social de la población y le han asignado un papel crucial al gobierno. Es importante destacar la función que los diferentes organismos internacionales tienen como principales promotores de la apertura económica y, en general, del nuevo orden económico internacional; además de como México se está insertando en estos nuevos procesos económicos, cuales son sus políticas y estrategias para entrar al mundo del libre mercado y la globalización de la economía.

En el segundo capítulo se menciona la importancia de la relación comercio y transporte; como la humanidad echó mano y experimentó de la naturaleza para obtener sus primeras conquistas territoriales, es decir, dominar el agua, a través del barco, para después dominar a otros pueblos, y hacerlos abastecedores de mercancías. El comercio fue la principal razón de desarrollo del transporte, en cualquiera de sus formas, y ha provocado guerras por el dominio de rutas y de mercancías específicas. En general, podemos hablar de la evolución que ha sufrido ésta simbiosis a través de la historia. Se resalta la importancia que el transporte marítimo y el transporte por tierra han tenido como principales precursores del comercio; en el transporte por tierra se hace referencia primero a los animales de tracción como antecedente de la máquina de vapor. Con respecto a México las cuatro etapas de ésta dualidad comercio-transporte: la época prehispánica, la colonia, antes y después de la independencia, y el periodo desde el final de la Revolución Mexicana hasta nuestros días y en el último periodo los principales planes de transporte y promoción del comercio exterior, a través de distintos programas, que van desde la construcción de infraestructura diversa, hasta programas económicos, donde el comercio ha tenido un papel decisivo.

En el capítulo tres se mencionan los cambios que se están dando en el transporte, provocados por la expansión del comercio. Se define el papel del transporte en el comercio, cómo se inserta y cómo ha logrado espacios dentro de la producción

a través de la logística, la cual abarca varios procesos en toda la cadena de producción y distribución. Los beneficios del transporte moderno e integrado, con una visión diferente a la que antaño tenía. Ahora las compañías de transporte ya no son simples empresas que únicamente transfieren la carga de un lugar a otro; estas empresas de transporte cuentan con desarrollos tecnológicos que le permiten al cliente estar al tanto de su carga, se plantea el papel de las tecnologías utilizadas como el contenedor, las telecomunicaciones vía satélite, etc., y los nuevos servicios que se ofrecen puerta a puerta; posibilidades para hacer del transporte un medio moderno que contribuye al desarrollo de la economía.

En este capítulo también se destaca cuales han sido y cuales serán las funciones del transporte, que cambios ha sufrido la regulación a lo largo de la expansión comercial de México y cuales serán sus expectativas en el marco de la apertura comercial, en cuanto al servicio, calidad, costos, competencia y tecnología usada para hacer frente a los requerimientos de los nuevos estilos de producción y comercialización globalizados. En la actualidad, la interacción de los mercados y el impulso internacional hacia la apertura comercial, están propiciando en México, los cambios políticos y económicos, para adaptar las condiciones necesarias al mercado. Los cambios que se están dando en las políticas de transporte van encaminados hacia la facilitación del comercio, y el transporte multimodal es un modo que lo permite, ya que sus características (jurídicas, tecnológicas) van encaminados hacia la integración de los actores del comercio.

En el cuarto capítulo se refiere a las políticas que en México han existido para la promoción del comercio exterior, a partir de las reformas que se fueron dando desde 1982, así como sus antecedentes: las políticas de industrialización, y el modelo de sustitución de importaciones como estrategias de crecimiento hacia adentro. Se contrastan estas políticas, bajo que circunstancias de políticas de apertura económica se iniciaron y las estrategias que se tomaron. Los cambios en las estrategias económicas se iniciaron con los programas de fomento industrial y de comercio exterior, así como las leyes sobre inversiones extranjeras entre otros. La mayoría de ellas se realizaron en la última década de este siglo para estar de acuerdo a las demandas que exige tener una economía abierta.

En el quinto capítulo se abordan las perspectivas de México en la integración económica regional, sus flujos comerciales con los países con los que ha firmado acuerdos comerciales, así como los esfuerzos económicos que tiene que hacer para desarrollar tecnología o realizar alianzas para atraer transferencia tecnológica. Se hace énfasis en que la tecnología es un medio indispensable para lograr los objetivos de desarrollo económico, ya que permite una mayor competitividad de los productos y servicios que se obtienen. Se destaca que si no se emplea en la industria y en otras áreas, el país poco podría esperar con un economía abierta y con las exigencias de la globalización. En cuanto a transporte y los elementos confluyentes de infraestructura y equipo, informática y telecomunicaciones, se señalan los principales cambios tecnológicos que se están dando en estos momentos y los que habrá en algunos años o décadas. El desarrollo de nuevas alternativas en transporte son actualmente la causa de sorpresa por el grado de tecnología que están usando y por lo novedoso que resultan en esta época. Por último se plantean las principales conclusiones del trabajo.

## **El entorno mundial**

### **1.1. Nuevos enfoques en las relaciones internacionales**

En un mundo tan heterogéneo, las relaciones internacionales juegan un papel muy importante, acercan a los Estados y permiten que se estrechen lazos de cooperación en los ámbitos económicos, comerciales, culturales, militares, etc. Esto no sólo ocurre entre los Estados sino entre organismos e individuos desde una perspectiva global.

Entre los cambios recientes que han provocado nuevas formas de ver al mundo, se pueden destacar las siguientes:

- la caída del comunismo
- el rápido crecimiento de nuevos centros económicos como son Asia y América Latina.
- avances en la tecnología de la información creando nuevos conocimientos encaminados hacia la producción y los servicios y a la forma de operarlos en una escala global;
- el incremento de los mercados establecidos dentro de Europa con un mercado abierto de bienes y servicios y de inversión;
- el incremento de la liberalización internacional de los mercados en comercio y finanzas;

- la relativa disminución de la hegemonía económica y política de Estados Unidos;
- la intensificación del comercio de bienes y servicios;
- el nuevo papel del Estado.

La nueva dinámica de las relaciones internacionales presentada a partir de los finales de los sesenta fue permitida tanto por el clima de distensión como por el desarrollo tecnológico; ambos factores hicieron necesario el estudio de la sociedad mundial, desde un punto de vista global.

Así, a finales de los sesenta surge la necesidad de estudiar las relaciones internacionales bajo nuevos enfoques. Al anterior enfoque "tradicional", los nuevos enfoques para el estudio de las relaciones internacionales son el de "la sociedad mundial", y el de la "dependencia" (ver cuadro 1).

**Cuadro 1**  
**Enfoques de las Relaciones Internacionales**

**Enfoque tradicional:**

1) Una división rígida entre política interna y política internacional, en el que poder y seguridad prevalecen ante todo.

2) Los principales actores de las relaciones internacionales son el Estado y los estadistas.

3) El poder es el principal factor de importancia en las relaciones internacionales, por lo tanto, por la naturaleza de lo que implica, las relaciones internacionales son conflictivas.

**Enfoque de la sociedad mundial:**

1) Esta siendo dado, por un acelerado desarrollo social, económico y científico, donde la interdependencia y la cooperación caracterizan esta etapa de las relaciones internacionales.

2) El surgimiento de nuevos actores transnacionales y el papel cada vez menos importante del Estado en las relaciones internacionales.

3) La política económica interna no se distingue de la internacional, por lo tanto el Estado en su búsqueda por satisfacer las demandas de desarrollo económico y social, está obligado a abrirse al exterior, por lo que el valor de autonomía pierde fuerza.

**Enfoque de la dependencia:**

Esta se basa en las relaciones económicas internacionales, en términos de desigualdad y de dominación, en las relaciones Norte-Sur, en los problemas del subdesarrollo.

Los postulados son los siguientes:

1) La desigualdad económica en la sociedad internacional

2) Los actores de las relaciones internacionales son entre otros, las empresas transnacionales, las organizaciones no gubernamentales, y los movimientos de liberación nacional.

3) Por último, los procesos del sistema de las relaciones internacionales podrían enfocarse a las relaciones conflictivas entre los estados, a las relaciones de dependencia entre explotados y dominados.

Fuente: del Arenal, Celestino, "Introducción a las relaciones internacionales", México, D.F., Red Editorial Iberoamericana S.A. (REI), 1995, pp. 28-37.

Estos nuevos cambios en el estudio de las relaciones internacionales se ven reforzados en el comportamiento de la llamada sociedad internacional a través de diversas situaciones, tales como el surgimiento de nuevas organizaciones internacionales, el surgimiento de nuevos actores diferentes de los estados<sup>1</sup>, los procesos de política transnacional, entre otros. Todos estos cambios aunados a los de tipo social, económico y tecnológico, sobre todo en el desarrollo de las comunicaciones; provocan que la realidad internacional se interprete de forma diferente, de manera que la cooperación sea parte esencial de las relaciones internacionales, más que la diplomacia y lo militar.<sup>2</sup>

En la actualidad ningún enfoque por sí solo puede estudiar la realidad global; el enfoque clásico aislado ya no es suficiente para explicarla. La complejidad en la que se tornó la realidad global, hace necesario estudiarla conjuntamente con los tres enfoques mencionados.

## **1.2. Políticas y estrategias de desarrollo**

En la actualidad, el mundo se enfrenta al gran problema del subdesarrollo económico. Cada vez más las diferencias en que viven las sociedades del mundo se van agrandando. La gran mayoría de los habitantes del planeta, el 80%, vive en condiciones de subsistencia, mientras que el 20% vive en la opulencia. En este aspecto las sociedades buscan conseguir el desarrollo: "la igualación de las oportunidades sociales, y económicas, tanto en el plano nacional como con otras sociedades con patrones más elevados de bienestar material".<sup>3</sup>

Los antecedentes de los conceptos de desarrollo fueron por primera vez utilizados en la Carta de las Naciones Unidas, al terminar la Segunda Guerra Mundial, como objetivos de la búsqueda de la paz mundial. En esta carta, los países firman-

---

<sup>1</sup> Las empresas transnacionales, las organizaciones no gubernamentales, los organismos internacionales, etc.

<sup>2</sup> Arenal del. Celestino, "Introducción a las relaciones internacionales", México, Red Editorial Iberoamericana S.A. (REI). 1995, p.30.

<sup>3</sup> Sunkel, Osvaldo y Paz, Pedro. "El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo", México, Siglo XXI, 1970. pp. 63-68.

tes se comprometían a luchar por el progreso y mejorar los niveles de vida a través de la seguridad económica y social de la humanidad, la promoción de los derechos humanos y las libertades fundamentales. Para tales objetivos era necesario la creación de instituciones internacionales encargadas de promover, apoyar y encausar las políticas de desarrollo.<sup>4</sup>

A partir de la Segunda Guerra Mundial el mundo se volcó hacia un nuevo orden internacional, los organismos derivados de la ONU tenían la intención de transformar las relaciones internacionales y la forma de organización política y económica nacional. Es en las estructuras sociales y de poder donde los nuevos conceptos comienzan a utilizarse y nuevos escenarios de poder se vislumbran dando origen a una nueva realidad internacional.

Al respecto es importante mencionar que han existido diferentes teorías sobre el desarrollo económico. La primera teoría neoclásica, elaborada en los decenios de 1930 y 1940 sostenía que una reducción en el consumo y un incremento en el ahorro, que podría dar resultado si se aplican políticas fiscales enérgicas, tendrá un efecto importante sobre el desarrollo económico de las naciones.

En general las teorías capitalistas explican que las causas del subdesarrollo de las naciones se deben a una falta de capital y de conocimientos técnicos y a la falta de una perspectiva cultural apropiada; plantean que la solución a estas carencias es mediante el incremento de la formación de capital, la difusión de los conocimientos técnicos y el fomento de actitudes adecuadas.

---

<sup>4</sup> Para tal fin, fueron creadas instituciones internacionales de diversas índoles, tales como el Fondo Monetario Internacional (FMI), El Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BIRF), La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), La Organización de las Naciones Unidas para la Educación y la Cultura (UNESCO), La Organización Mundial de la Salud (OMS) entre otras.

**Cuadro 2**  
**Teorías del desarrollo**

**Teorías sociales históricas:**

Sugieren que el desarrollo del mundo occidental se basó en el cambio de actitud hacia el trabajo y la capacidad empresarial que se produjeron después de la Reforma en Europa occidental. Estas tesis explican un estado de cosas antes de la Reforma en la que la Iglesia católica frenó el desarrollo, mientras que después, la Reforma y el calvinismo fomentaban la acumulación de capital mediante el trabajo duro.

**Teorías sociales: antropológicas:**

Explica que las causas de porqué algunas sociedades se han desarrollado y otras no, se debe a la adaptación de innovaciones tecnológicas, que a su vez producen una dinámica de nuevos inventos que llevan a un progreso de la sociedad, mientras que las otras sociedades que no se han desarrollado se debe a que prevalece un espíritu muy fuerte hacia el ceremonialismo, en el que la tecnología tiene menor importancia que lo espiritual.

**Teorías de la dependencia (Escuela Estructuralista):**

El estructuralismo, el pensamiento de los problemas de desarrollo de esta teoría están enfocados hacia América Latina, y sostiene que los problemas del escaso desarrollo de esta zona y de otras partes del mundo con problemas parecidos, se debe a las deficiencias estructurales del sistema económico capitalista.

**Teorías de la dependencia (Teorías neomarxistas):**

Sostienen que el problema del desarrollo se debe al sistema del capitalismo mismo, un análisis sostiene que las relaciones que mantiene los países subdesarrollados y los industrializados, son de tipo relación centros metropolitanos y satélites periféricos, estos sostienen a los centros metropolitanos, mediante los excedentes económicos que son expropiados por estos.

Fuente: Norris C. Clement, et al, "El Desarrollo Económico, Desarrollo Regional y Globalización Económica", Flores González, Sergio, (comp)., México, Universidad Autónoma de Tlaxcala, Universidad Autónoma de Puebla, 1995, pp. 78-81.

Hoy en día es normal medir el desarrollo económico de una sociedad en términos del ingreso por habitante y en tasas de crecimiento de PIB, donde se define el nivel y el ritmo de crecimiento. Para el crecimiento económico, es fundamental la influencia que tiene la inversión sobre el desenvolvimiento del ingreso, el equilibrio dinámico y la ocupación; además son también importante los temas del fi-

nanciamiento externo, los criterios de prioridad en la asignación de recursos, la movilización de los ahorros internos, entre otros.

### **1.2.1. Estrategias de desarrollo y crecimiento económico para América Latina**

Los noventa marcan una nueva etapa en la historia del mundo, cambios radicales transformaron la visión que existía del orden mundial: en la geografía, en el poder militar, político y económico, Todo ello trajo también cambios en los mercados financieros y comerciales internacionales.

Ante todos estos procesos, ¿cuál es el papel que le toca jugar a América Latina en estos tiempos de cambios?, ¿es favorable o es indiferente, dentro del papel que le ha asignado la historia?

América Latina vive en una encrucijada, los modelos de desarrollo que se han aplicado a partir de la década de los ochenta no han resuelto los problemas económicos ni sociales; al contrario, éstos cada vez se agudizan y como consecuencia surgen ligados otros conflictos que pueden incrementar los problemas volviéndolos más graves.

Debido al gran endeudamiento de América Latina y a las crisis constantes, las perspectivas actuales y las del futuro se han visto afectadas. Las políticas de ajuste que se han aplicado, promovidas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial, han frenado el desarrollo económico, al haber una disminución del ingreso, las inversiones, el desempleo, la inflación, etc., Esto de alguna manera provoca una menor participación del Estado en obras de infraestructura, disminución de los servicios de educación y salud, lo que a la larga afecta la calidad de vida de la población.

Las diversas políticas económicas que se han aplicado desde los años cuarenta hasta nuestros días para conseguir el crecimiento no siempre han sido acertadas. Las estrategias de desarrollo que han ido desde políticas de sustitución de im-

portaciones, donde el Estado jugó un papel primordial en su participación como regulador de la economía así como experimentos de socialismo y populismo, la integración económica nacional y regional, así como el abundante endeudamiento externo, las reformas institucionales, el crecimiento basado en las exportaciones, la promoción de turismo y de las inversiones extranjeras.<sup>5</sup>

Ante todos los experimentos económicos que se han impulsado respecto al crecimiento económico, en el futuro se tiene que aplicar una continuidad en la política que permita obtener planes de desarrollo satisfactorios con objetivos claros de largo plazo. Sin embargo, en la aplicación de estos programas, una razón de peso que impide su eficiencia es el gran endeudamiento que América Latina tiene con el exterior, lo que la lleva a aplicar medidas de ajuste, que afectan, en ocasiones drásticamente a las políticas de desarrollo.

Por lo anterior, y por las exigencias de la dinámica internacional que responde hacia estrategias de desarrollo orientadas al mercado, es necesario que América Latina impulse planes de desarrollo tecnológico para modernizar su industria y participar a nivel mundial competitiva y eficientemente. El uso de innovaciones tecnológicas y no únicamente el crecimiento por el comercio internacional, es una fuente constante de crecimiento económico. América Latina debe incorporar nuevas tecnologías como la informática, las telecomunicaciones, la biotecnología y los nuevos materiales, para el impulso de las exportaciones. De esta manera podrá garantizar la confianza de países desarrollados y obtener apoyo mediante inversiones y comercio.

Por su magnitud, las economías latinoamericanas son vulnerables a los impactos económicos a nivel internacional ocasionados por los países desarrollados. Esto se debe al desorden financiero internacional, a la inestabilidad del comercio mundial, a la transferencia desigual en tecnología y a las políticas de pago y ajustes. Ante estos problemas, el sistema económico internacional está obligado a tratar de solucionar de manera global y mediante negociaciones los problemas económi-

---

<sup>5</sup> Ortiz, Edgar y H. Street James, "Un tratado internacional para el desarrollo" en Comercio Exterior, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 39, no. 7, julio de 1989, pp. 618-623.

cos de la región, dado el impacto a nivel mundial que significa el rezago económico de cualquier zona.

El futuro de América Latina dependerá de su inserción en la economía mundial; a pesar de sus grandes problemas económicos, deberá formular estrategias de desarrollo en las que la continuidad de la política sea fundamental. A continuación, se proponen tres estrategias orientadas hacia el mercado:<sup>6</sup>

- La orientación de la economía hacia el exterior, donde las exportaciones y la eficiente sustitución de importaciones son primordiales, tomando en cuenta que los problemas del desarrollo se hallan estrechamente ligados al comercio internacional.
- La generación del ahorro a través de fuentes internas principalmente y también de la inversión extranjera.
- Una reorientación de las funciones del gobierno en el que se limite su papel en la economía, como regulador y productor, continuando con su papel preponderante basado en los servicios y particularmente seguir contando con la política de apoyo de los países industrializados, principalmente de Estados Unidos.
- Adicional a las estrategias anteriores, es conveniente implementar políticas encaminadas a:
  - La negociación de soluciones a su deuda, el comercio y la transferencia de tecnología;
  - el restablecimiento del orden monetario mundial con la creación de nuevos mecanismos e instituciones;
  - la definición de las metas económicas mundiales, y el uso de los recursos requeridos;

---

<sup>6</sup> Norris C. Clement, et al., Op. Cit. pp. 91-92.

- la implantación de mecanismos de seguridad para el financiamiento de largo alcance en las naciones en desarrollo;
- y el aseguramiento de la paz mundial.

Con estas acciones y un plan de desarrollo para la región de parte de las Naciones Unidas y sus organismos internacionales, cubrirán el objetivo de la recuperación económica y la modernización, de América Latina.

### **1.2.2. El papel de la inversión extranjera en el desarrollo de América Latina**

Con las políticas del desplazamiento de la actividad productiva hacia los mercados externos y a las políticas gubernamentales de desregulación y liberación, adoptadas por los países latinoamericanos a finales de los ochenta, se da un giro en la estrategia de la promoción de atracción de inversión extranjera. La aplicación de cambios en los procesos productivos a través de la promoción del avance tecnológico constituye un elemento clave en la atracción de capitales extranjeros. Dentro de los objetivos que tienen los países subdesarrollados a la atracción de capitales son:<sup>7</sup>

- el uso de los factores de producción y otros recursos internos, como la fuerza de trabajo;
- el apoyo a la balanza de pagos en los movimientos de capital y pagos corrientes de acuerdo con el flujo de las exportaciones y;
- la transferencia de tecnología a través del know-how.<sup>8</sup>

Para la inversión extranjera es importante que se apliquen políticas gubernamentales concretas, en las que ofrezcan condiciones generales para la inversión como: la estabilidad económica y política, infraestructura, servicios públicos efi-

---

<sup>7</sup> Alvarez Icaza L., Pablo, "Marco teórico de la industria maquiladora en Comercio Exterior", México, Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 43. no. 5, mayo de 1993, p. 428.

<sup>8</sup> "Saber como hacer", se refiere a tener los conocimientos metodológicos, técnicos y administrativos para implantar un

cientes, tamaño potencial de crecimiento del mercado interno, estrategia general de desarrollo a largo plazo, actitud general del gobierno y la población hacia la inversión extranjera, disponibilidad de talento administrativo y mano de obra calificada, así como políticas de liberación comercial, etc.<sup>9</sup>

Aunque las políticas anteriores son importantes, no son requisito indispensable para la inversión extranjera, hoy por hoy es más importante que el país "huésped" cuente con una política de desarrollo en el que la competencia internacional y el desarrollo tecnológico sean estrategias fundamentales de desarrollo. (ver cuadro 3)

**Cuadro 3**  
**Inversión extranjera directa en México, saldo histórico**  
**(millones de dólares)**

<b>Año</b>	<b>Total</b>
1975	5 016.7
1976	5 315.8
1977	5 642.9
1978	6 026.2
1979	6 836.2
1980	8 458.8
1981	10 159.9
1982	10 786.4
1983	11 470.1
1984	12 899.9
1985	14 628.9
1986	17 053.1
1987	20 930.3
1988	24 087.4
1989	26 587.1
1990	30 309.5
1991	33 874.5
1992	37 474.1
1993	42 374.8
1994	50 401.0

Fuente: Secofi. Dirección General de Inversión Extranjera, en Revista Comercio Exterior, vol. 46. núm. 11, México, noviembre de 1996, p.874.

proceso que signifique la creación de bienes o servicios.

<sup>9</sup> Alvarez Icaza L., Pablo. Op. Cit. p. 429.

El cuadro 3 nos da una visión de la inversión extranjera directa que ha entrado a México desde 1976, en 1986 se observa claramente el repunte con respecto a los años anteriores, esto obedece a las políticas de apertura económica de los ochenta. Ya en los noventa la presencia de IED es notable, es por esos años sobre todo los últimos, que toda esta oferta de capital influyó directamente en el nivel de vida de la población, incrementándose el consumo.

Si bien la inversión extranjera directa es fundamental en los planes de desarrollo de los países, no es una solución externa para enfrentar los problemas económicos, aunque la cooperación en el nuevo orden económico internacional debiera tener cada vez más presencia en este sentido. Los países subdesarrollados deberán adoptar políticas económicas que fortalezcan al interior, y no depender de los mercados externos en su totalidad.

### **1.3. De la cooperación a la integración**

La formación del actual sistema económico internacional, se ha fundamentado en el flujo internacional de mercancías. El intercambio comercial ha existido desde hace muchos siglos, ningún país ha estado aislado, todos de alguna forma y en las condiciones que imperaban en cada época han mantenido lazos comerciales. El comercio durante el siglo XVI al XVIII, que se efectúa no sólo entre Europa y las colonias, se caracterizó por su diversificación en conjunto con el proceso de industrialización de la producción, que fueron los antecedentes a la primera Revolución Industrial, permitió que países como Gran Bretaña aprovecharon las circunstancias para convertirse en potencia comercial y marítima. Los cambios que se estaban sucediendo con respecto a la economía, donde los excedentes, la inversión y el ahorro pregonaban un rumbo diferente en la economía, se auspiciaba el cambio del mercantilismo al librecambismo. Ante las pretensiones hegemónicas que Gran Bretaña pretendía mantener sobre Europa, algunos países europeos pregonaron por un proteccionismo que permitió desarrollar su naciente industria. A partir del surgimiento del proteccionismo, el nivel de relaciones eco-

nómicas entre las naciones da un cambio hacia lo que posteriormente será el bilateralismo y sus instrumentos de protección.

Terminada la Segunda Guerra Mundial, Europa queda destruida y ante la imposibilidad de Gran Bretaña de seguir en su papel hegemónico, surgen los Estados Unidos como potencia al final de la contienda. Ante la incapacidad económica de los países europeos de reconstruirse por sí mismos y ante la amenaza de la hoy extinta Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas (URSS) de extender su zona de influencia, los Estados Unidos ponen en marcha el Plan Marshal para la reconstrucción de Europa. Ante este ataque de "penetración del capitalismo", la URSS promueve el Consejo de Ayuda Mutua Económica (CAME) para contrarrestar la "ayuda" de los Estados Unidos que pudiera penetrar a su zona de influencia.

Con la iniciativa de recuperación económica del Plan Marshal, surgen algunos mecanismos de cooperación entre los países europeos como la Organización Europea de Cooperación Económica (OECE). A partir de esta organización, nuevos impulsos se dieron hacia la integración económica, que era el objetivo del Plan Marshal. Las organizaciones como el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), el Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BIRF) etc., nacieron como parte de la extensión a la ayuda europea.

En este contexto surge a nivel mundial a iniciativa de las instituciones financieras el proceso hacia la integración a través de diferentes formas como son: los sistemas de preferencias aduaneras, zonas de libre comercio, uniones aduaneras y uniones económicas, mercados comunes e integración económica donde se establece que "Para lograr una verdadera integración económica es necesaria una base de política supranacional. Y a su vez, el progreso en la integración económica impone una coordinación política más estrecha".<sup>10</sup>

En la actualidad la integración ha dado sus frutos por lo menos en los países que la impulsaron.

---

<sup>10</sup> Idem. p.425.

Los países con altos ingresos manejan casi el 80% de la producción mundial a través de diversas organizaciones regionales de comercio que se desarrollan dentro de las políticas de integración.

Con este panorama ¿cuál es el futuro para un mundo en el que actualmente se están dando estos niveles de relaciones internacionales, desde integración de bloques hasta globalización de los procesos productivos? ¿cual será la configuración del mundo desde el punto de vista económico para los primeros 10 o 20 años del siglo XXI?

Para las naciones industrializadas, una consecuencia lógica de su inserción en el siglo XXI, consiste en estructurar una nueva estrategia de conducción económica de consolidación de áreas de influencia que permita arribar, de modo previsible, a nuevas etapas de fortalecimiento económico, lo que evitaría un elevado costo de anarquía y enfrentamiento.<sup>11</sup>

Actualmente dado el nivel de regionalización económica que hay, con más de 100 acuerdos comerciales y en los cuales se dan más del 70% del comercio mundial, existe la preocupación de que economías nacionales puedan determinar espacios económicos no comerciales o a temas no regulados por la Organización Mundial del Comercio (OMC), las cuales puedan afectar a otros países o regiones y romper con las políticas orientadas hacia la búsqueda de un comercio libre global para el año 2010.<sup>12</sup>

Hoy en día muchas zonas de libre comercio se han formado, desde las que agrupan a los países más industrializados, como las formados por pequeñas economías, en las que tienen que pasar diversas etapas, hasta alcanzar, verdaderamente, zonas de libre comercio.

Mirando hacia el futuro, la Unión Europea y los países del Mediterráneo (EURO-MED), han acordado una zona de libre comercio para el 2010. Los países del Hemisferio Occidental acordaron en diciembre de 1994 establecer un Area de Libre

---

<sup>11</sup> Icaza, Carlos A. de, y Rivera Banuet, José, "El Orden Mundial Emergente", México, CONACULTA, 1994, pp. 63-64.

<sup>12</sup> Conferencia Ministerial de la OMC en Singapur en diciembre de 1996, en Internet.

Comercio de las Américas (FTAA) para el año 2005. Los ocho países miembros de la Cooperación Económica del Pacífico Asiático (APEC), la cual incluye a tres de las economías nacionales más grandes como son China, Japón y Estados Unidos decidieron en noviembre de 1994 establecer libre comercio e inversión para el 2010 y para otros países para el 2020.

El acuerdo más significativo para el futuro de la globalización es el Area de Libre Comercio del Transatlántico (TAFTA), formado por Europa y Estados Unidos.

En este mundo tan dinámico con relación a los flujos comerciales, financieros y de inversión, los organismos internacionales deben jugar un papel más activo, ya que existen y existirán muchas organizaciones económicas que en sus interrelaciones, políticas de soberanía y seguridad han cambiado, y se hará necesario proponer una participación importante de éstos para dirimir los problemas internacionales que surjan.

#### **1.4. Los organismos internacionales que promueven la cooperación económica**

Los organismos internacionales que promueven la cooperación económica como FMI, BIRF, OMC antes GATT, y UNCTAD (Organización de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo), hay lineamientos que definen sus alcances y límites dentro del quehacer internacional, entre los que se encuentran tratos equitativos en el comercio, asistencia por parte de los países más desarrollados, transferencia de tecnología, y en general la cooperación internacional.

Diferentes organismos como la OMC y la UNCTAD que ahora impulsan políticas hacia la integración económica. La UNCTAD establece que esta asociación debe basarse en una definición clara de las funciones y de los objetivos comunes, así como la realización de medidas conjuntas, lo que significa a) fortalecer la cooperación intergubernamental; b) coordinar la complementación eficaz de las instituciones multilaterales; c) movilizar recursos humanos para el desarrollo, vía el

diálogo y las acciones conjuntas de los poderes públicos y la sociedad civil; y lo más destacable d) asociaciones entre los poderes públicos y privados para lograr tasas de crecimiento más altas y un mejor desarrollo económico.<sup>13</sup>

Dentro de la OMC, su objetivo primordial es llegar a un verdadero nivel de cooperación multilateral acorde con la realidad internacional. Se establece que se debe llegar a una verdadera organización internacional que englobe las principales normas y reglas que inciden en el comercio mundial y que promuevan o concluyan en la globalización económica.

El camino a la integración lo están llevando todos los bloques económicos que existen en la actualidad y la política exterior se inserta en la diversidad de las relaciones con el extranjero, dando como resultado el escenario internacional que se está contemplando, no sólo en lo económico, sino en todos los múltiples vínculos que se presentan en este ámbito

Todo lo anterior, cabe mencionar que a diferencia de la UNCTAD, la OMC no es un organismo de Naciones Unidas, sino un acuerdo intergubernamental que regula las relaciones comerciales entre sus miembros, mientras que la UNCTAD promueve el desarrollo económico y analiza los problemas del comercio internacional en relación con el desarrollo de los países menos industrializados.

Con respecto al Banco Mundial y a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el primero es una organización creada en un principio para realizar operaciones de préstamos a los países subdesarrollados. Es importante destacar que en el BIRF al igual que en el FMI, a pesar de ser creados en el seno de Naciones Unidas, Estados Unidos deja sentir sus intereses en estos dos organismos en la aplicación de su política exterior, con el consentimiento o no de préstamos internacionales. Respecto a la CEPAL, es un organismo económico regional de la ONU para América Latina y el Caribe, que analiza los problemas económicos y sociales a escala regional, con el fin de mejorar los niveles de vida y estrechar los lazos económicos de los países de su ámbito respectivo.

---

<sup>13</sup> IX UNCTAD, "Declaración de Midrand", Sudáfrica, 10 de mayo de 1996. p. 3, en Internet.

### **1.5. Políticas mundiales de apertura económica**

A partir de los noventa el incremento de los flujos comerciales y de inversiones a nivel mundial se incrementaron de 600 mil millones de dólares a finales de los ochenta a 3.2 billones de dólares a principios de 1996, correspondiendo a los países desarrollados casi el 80% entre ellos, mientras que el 20% restante es el intercambio para el resto del mundo.

Lo anterior comenzó a partir de los setenta, con las políticas de desregulación y las nuevas tecnologías. Los flujos de comercio internacional se concentran en 20 países. Entre 1982 y 1988 el 74% del total del comercio se da dentro de países que están integrados por bloques económicos regionales, liderados por las potencias económicas mundiales, Alemania en Europa, Estados Unidos en América y Japón en Asia. Al mismo tiempo que los países en vías de desarrollo se ven agotados sus modelos de desarrollo y las crisis económicas-financieras aparecen constantemente, por lo que siguiendo las políticas económicas de los países desarrollados, se encaminan hacia la liberalización de la economía en el que la integración y la competencia marcan el entorno internacional.

Los diferentes organismos financieros y los centros económicos y políticos mundiales dictan una serie de requisitos para entrar al juego económico de la globalización. Estas condiciones se basan en una serie de políticas de apertura comercial como la disminución de barreras arancelarias, un desarrollo significativo en el campo de la tecnología de información utilizadas principalmente por las empresas en los procesos de producción y de comunicación, para su integración geográfica con el resto del mundo, además de tener la capacidad de expansión hacia nuevos mercados, esto es las exportaciones de capital.

Ante estos retos, los países en vías de desarrollo, deberán impulsar políticas internacionales que contemplen la inserción de estos a los flujos comerciales mediante programas de desarrollo; que reduzcan la mala distribución de la riqueza y que genera grandes desigualdades; que fomenten la capacitación de los recursos humanos, e impulsen el desarrollo tecnológico, así como, poner en marcha pro-

gramas ambientales que impacten en menor medida las agresiones al medio ambiente, etc.

El dinamismo en las interrelaciones económicas enfrenta a los países tanto hacia la competencia como a la cooperación. La conformación de los diferentes procesos de la integración responde en cuanto a su naturaleza, objetivos y alcances, a cubrir zonas geográficas para su influencia comercial, ganar mercados mediante acuerdos, y convenios, dirigidos hacia la integración regional y la liberalización multilateral, donde el comercio sea más dinámico y la economía mundial más integrada.<sup>14</sup>

La integración en bloques regionales de comercio no es la panacea de los problemas económicos de un país, y menos si este es un país con bajos ingresos. En la perspectiva de la globalización, los gobiernos de países en desarrollo se ven presionados por las políticas que se están realizando en un mundo económico cambiante constantemente, donde las potencias económicas, deciden la dirección de las políticas de la economía mundial y donde los países menos desarrollados, se ajustan a las demandas del entorno económico internacional o se quedan a la deriva.

### **1.6. Hacia la globalización**

El mundo es un gran mercado, no hay sistemas políticos que lo impidan, con el derrumbe del socialismo y su economía centralmente planificada, existe un nuevo orden económico internacional que se erige. Los procesos productivos ya no tienen fronteras, las barreras geográficas dejaron de ser un obstáculo, la tecnología las superó y permitió la integración económica, dando paso a la llamada globalización. (ver cuadro 4)

---

<sup>14</sup> Corona Guzmán, Roberto, "El entorno económico internacional en un mundo más interdependiente", en Comercio exterior, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 46, no. 11, noviembre de 1996, pp. 913-916.

**Cuadro 4**  
**Crecimiento del valor del comercio mundial de mercancías,**  
**por regiones, 1995**  
**(miles de millones de dólares)**

<b>Exportaciones (f.o.b) Valor 1995</b>		<b>Importaciones (c.i.f) Valor 1995</b>
4.875	Todo el mundo	5.015
777	América del Norte	944
224	América Latina	248
2.184	Europa Occidental	2.178
2.021	Unión Europea	2.008
149	Europa Central y Oriental y ex URSS	138
68	Europa Central y Oriental	86
106	Africa	125
29	Sudáfrica	30
138	Oriente Medio	126
1.300	Asia	1.256
443	Japón	336
149	China	132
515	Tigres asiáticos	564

\*China Taipei, Hong Kong, República de Corea, Malasia, Singapur y Tailandia  
Fuente: Organización Mundial del Comercio, Informe de prensa 44, 22 de marzo de 1996: consulta-  
do en <http://www.unicc.org/wto/press44s.htm> el 18 de noviembre de 1996.

El cuadro 4 nos muestra el comercio exterior en 1995, la diferencia del intercambio del comercio mundial por regiones es abismal, comparando a los países industrializados frente al resto.

La "globalización", es un concepto al que se recurre frecuentemente, cuando se escucha, inmediatamente se piensa en el mundo y específicamente en el comercio mundial, en la interrelación económica que mantienen los países de altos ingresos y los factores que intervienen en estos procesos.

La globalización tiene dos características: un acelerado intercambio comercial y una inversión de capital, las que se apoyan en el desarrollo tecnológico de las comunicaciones y los transportes. Si bien en la economía, particularmente en el

comercio, se dan los procesos principales de la globalización, existe también una internacionalización de los intercambios con otras áreas tales como la cultura, la educación, la información, la política, los derechos humanos, y el medio ambiente. Todos estos dentro de la política internacional que se da a través de las relaciones internacionales que mantienen los diferentes países, que se manifiestan en cooperaciones, convenios, asociaciones, etc., en diferentes campos.

Hoy en día, diversas formas de internacionalización del comercio están siendo emprendidas en la esfera internacional, en función de los intereses y de los objetivos a mediano y largo plazo. Los objetivos básicos de cualquier organización de comercio, consisten en acelerar los intercambios económicos, abrir las fronteras, suprimir barreras arancelarias, permitir el libre movimiento de factores de producción, la coordinación en la aplicación de políticas económicas de barreras comerciales a los países que no sean miembros y la existencia de estructuras organizacionales supranacionales; todas estas características se aplicarán de acuerdo a la modalidad que se elija y a los objetivos que se pretendan alcanzar.

A los intereses económicos, subyacen otras áreas, que entran dentro de la cooperación internacional, tales como elevar los niveles de vida, reducir las disparidades nacionales y regionales, ampliar la presencia en asuntos económicos y políticos a nivel mundial así como encontrar soluciones a través de la cooperación a los diversos problemas que aquejan a los países menos desarrollados.<sup>15</sup>

En este nuevo orden internacional en el que está ocurriendo una recomposición económica, política, geográfica incluso social y religiosa, las nuevas economías en transición (países ex socialistas), están cambiando los anteriores mecanismos de cooperación, y se tornan hacia la captación de recursos de inversión de los países industrializados. Esto ha mostrado, que los países en vías de desarrollo deberán impulsar aun más sus políticas de apertura comercial para participar activamente en los procesos económicos mundiales.

---

<sup>15</sup> Icaza, Carlos A. de y Rivera Banuet, José. Op. Cit. pp. 43-46.

### 1.7. México y la globalización

Actualmente, para muchos países en desarrollo es prioridad nacional insertarse en los mercados mundiales y no quedar al margen de la globalización. Por lo tanto, nuevas políticas en comercio exterior están siendo impulsadas para obtener ese objetivo. En países como México la búsqueda de nuevos mercados, en los que se trata intensificar las relaciones comerciales, es de vital importancia: del mercado exterior dependen oportunidades para un crecimiento económico.<sup>16</sup>

En la política exterior de México se ha dado un cambio significativo en las relaciones internacionales. Hasta antes de los ochenta, México se caracterizaba por mantener una política exterior con base en sus principios y tradiciones, donde se privilegiaba los objetivos políticos a los económicos. Bajo estos principios, México se forjó una imagen de respetabilidad y consistencia en los foros multilaterales de política internacional.<sup>17</sup> Es a partir de la década de los ochenta que redefine su política exterior. Los acontecimientos internacionales, la presión de los organismos financieros, y fuerte crisis económica marcaron la pauta para establecer nuevas formas de relacionarse en el ámbito internacional desde un punto de vista económico.

La política exterior en la década pasada, estaba encaminada a establecer relaciones económicas que le permitieran redefinir su presencia en el contexto mundial para atraer inversionistas y establecer lazos comerciales. Para esto, los cambios que se realizaron en política económica a mediados de los ochenta, permitieron al país abrir sus fronteras al comercio internacional. Esta apertura comercial se realiza en el ámbito bilateral, atendiendo al interés de Estados Unidos y México en la firma de un "entendimiento comercial" y el inicio de negociaciones para la entrada al GATT. En general la década de los ochenta marca un cambio en la participación de México en el escenario mundial, tendiente a participar más acti-

---

<sup>16</sup> La aplicación de políticas que lleven a la sociedad a una actuación global del desarrollo, tomando en cuenta los procesos que impactan los sistemas endógenos y exógenos de las naciones en la toma de decisiones, debe ser el objetivo para lograr el desarrollo sustentable, donde exista un mundo más justo y equilibrado desde el punto de vista social, económico y de medio ambiente.

<sup>17</sup> González G., Guadalupe, "Tendencias recientes de la política exterior: 1983-1985", México, Centro de investigación y docencia económica CIDE, cuadernos de política exterior mexicana tomo 2, 1986, pp. 108-109.

vamente en los flujos de mercancías y de capital, y de todos los actores que intervienen en el comercio internacional.

El cambio de política se debió a los grandes problemas de endeudamiento exterior para financiar el crecimiento. La importación de bienes de capital para la generación de productos de la industria nacional y la casi nula entrada de divisas, provocó un déficit constante en la balanza comercial, que provocó recesión, inflación, y devaluaciones constantes. Ante la desesperación al no encontrar salida, el modelo nacionalista, busca alternativas con el objeto de atenuar el problema económico, cambiando la política de sustitución de importaciones (que consistía en rígidos controles arancelarios a las importaciones, donde el Estado intervenía para proteger el mercado interno) por la del libre mercado, o neoliberal, esto es, el libre flujo de bienes y servicios del exterior hacia el interior del país.

Con esta política, la industria nacional quedó sin el apoyo del Estado, por lo que debía enfrentarse sola a la competencia internacional, y de esta forma acelerar su modernización, o desaparecer.

Sobre apertura comercial en México “debemos entender la modificación estructural de la política comercial de ésta, que tiene como propósito eliminar la protección arancelaria que se aplicó desde 1940 a la industria nacional, con el objeto de facilitar mediante la aplicación de aranceles bajos, la entrada de mercancías del exterior que anteriormente estaban limitadas en su entrada al país por los llamados Sistemas de Permisos Previos.”<sup>18</sup>

En 1985, México se incorpora oficialmente al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) con el objetivo de propiciar el desarrollo. Mediante la apertura comercial, a través de tratados bilaterales y multilaterales, inversión extranjera, y reformas a la economía, se pretendía elevar la productividad y competitividad de la economía en su conjunto y por consiguiente, mejorar los niveles de empleo. México inició así un modelo de crecimiento hacia afuera y la liberalización del régimen de importaciones, poniendo fin a cerca de 40 años de mercado cautivo.

---

<sup>18</sup> Ortiz Wadgymer, Arturo, “Introducción al comercio exterior de México”, México, Ed. Nuestro Tiempo, p. 139.

El proceso de apertura comercial se implantó, por una parte, para combatir la crisis y el endeudamiento económico, pero también por presiones externas. Los Estados Unidos presionan a sus socios comerciales a eliminar subsidios a sus exportaciones y adoptar políticas neoliberales que conlleven a hacer más fácil el acceso de las exportaciones norteamericanas, y dirimir este tipo de conflictos comerciales únicamente en el seno del GATT, el país que no lo hiciere estaría fuera del Sistema Generalizado de Preferencias Arancelarias. En 1989 se estableció un régimen arancelario donde casi se eliminaba el sistema de permisos de importación.

Con esta nueva estrategia económica muchos países, todos ellos subdesarrollados al igual que México, pretendían alejarse de sus crisis económicas, a través de la liberalización de sus economías. Con la apertura económica se pretende la disminución o supresión de barreras arancelarias en los movimientos de comercio y de capitales; además, como una forma de atracción de capitales, se han modificado las condiciones para la inversión externa, al participar con el 100% de capital y con la casi nula participación del Estado, inclusive en áreas estratégicas.

Dado el carácter tan importante que representa para México diversificar sus relaciones de comercio exterior con más países, y dejar la vulnerabilidad que significa el tener un socio comercial del cual dependemos casi del 60% de nuestras exportaciones no petroleras. La opción de nuestro país, según El Programa de Política Industrial y Comercio Exterior para el año 1995 al 2000, donde la promoción de las exportaciones a partir de diferentes negociaciones comerciales internacionales, será la estrategia la cual permitirá ampliar y mejorar el acceso de los productos nacionales a los mercados externos.

México en este nuevo contexto ha estructurado una política de actuación para participar en los flujos internacionales de comercio a través de políticas internas en las que se fortalezca al aparato productivo, se fomente a las exportaciones, se mantenga políticas de cooperación y se permita una amplia transferencia de tecnología para una producción competitiva a nivel mundial. México en los noventa

forma parte de diversas organizaciones multilaterales de cooperación económica, con el objeto de tener una participación que fomente las exportaciones y sea un mecanismo entre otros para resolver los problemas económicos.

El objetivo de México para lograr lo anterior es a través de diversas negociaciones que conlleven a realizar tratados de libre comercio con Centro y Sudamérica, participar en las relaciones con los países miembros del Mercosur e intensificar los lazos comerciales con la Unión Europea. De todas estas negociaciones es con la Unión Europea la relación que tiene prioridad debido a que es una de las principales agrupaciones comerciales a nivel mundial, y que representa para México su segundo socio comercial con 7% de sus exportaciones. En cuanto a la participación en los diversos foros de negociaciones comerciales, México en sus proyecciones hacia el año 2000 se basa en la participación activa de los diferentes organizaciones como son: en la OMC, en la OCDE, en la APEC, en el TLCAN, con el Grupo de los Tres, América Central y Pacto Andino, Area de Libre Comercio de las Américas, en la Asociación de Estados del Caribe, en la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Mercosur, Unión Europea.

De todas estas organizaciones, cabe mencionar que no todas son estratégicas para México, las más importantes son donde se encuentren ubicados los países más industrializados, que conforman el Grupo de los Siete por los flujos de comercio mundiales que manejan.

Bajo este nuevo orden mundial, México debe impulsar mecanismos que logren el desarrollo del país, bajo políticas integrales en las que no sólo la cuestión económica sea fundamental, sino que impulse el apoyo al medio ambiente en peligro hoy en día, actúe de manera determinante en la reducción de la pobreza, así como aplicar políticas eficientes para la solución de los problemas económicos, que lleven a mejores oportunidades de vida a la población.

## Comercio y transporte

### **2.1. Breve análisis histórico y económico del papel del transporte en el comercio a nivel mundial y nacional, hasta 1910**

Una de las formas de aprendizaje del hombre es observando, imitando y adaptando. Los primeros grupos humanos se establecieron, aprendieron a cultivar y a criar ganado, al progresar comerciaban con otros pueblos a su alrededor. De esta forma nace el comercio que es la razón principal del transporte.

El hombre para subsistir siempre ha habitado cerca del agua, observó que hay objetos que flotan, con el tiempo aprendió a adaptar varios troncos juntos y empezó a navegar en los ríos y lagos siempre cerca de las orillas, construyó de los árboles canoas. Así empezó la historia del transporte fluvial, con balsas, canoas y piraguas, las primeras embarcaciones que el hombre utilizó para comerciar atravesando lagos y ríos. Tuvo que pasar mucho tiempo para que la coincidencia y la observación los llevara acumular conocimientos y experiencia, para utilizar velas y a perfeccionar la construcción de las embarcaciones.

Las culturas que aprendieron y sobresalieron sobre otras en la conquista de los mares fueron los fenicios y los vikingos para entonces los grandes ríos como el Nilo ya se navegaban y se hacían expediciones comerciales, pero hacia el mar pocos se atrevían a realizar tales hazañas. Los fenicios construyeron flotas con troncos de cedro que había en la región, hacia 1200 a.C. contaban con los primeros puertos de la historia Tiro y Sidón. Al comerciar sus productos, cobre, estaño,

hierro, plata y oro, los fenicios navegaban por todo el Mediterráneo, hasta salir al Atlántico y llegar más allá de Inglaterra. Sin lugar a dudas los fenicios fueron los marinos comerciantes más grandes del mundo antiguo que exploraron tierras alrededor de Africa 2000 años antes de que lo hicieran los portugueses.

Durante esta época llena de conquistas territoriales, los fenicios fueron derrotados por los romanos, el comercio marítimo disminuyó y con ellos las mejores técnicas usadas en la construcción de barcos.

Para el año de 787 d.C. los vikingos hacían sentir en las costas europeas su gran poderío marítimo; éstos a diferencia de los fenicios saqueaban las poblaciones sembrando el terror. Los vikingos incursionaron hacia el Occidente llegando inclusive al noreste de América mucho antes que Colón.

En 1400 el comercio por barco estaba completamente establecido; Venecia era la ciudad puerto más próspera de entonces. Allí llegaban las caravanas de oriente con cargamentos de sedas, joyas y especias que incluían una gran variedad de productos. En los pueblos del mediterráneo se daba un gran intercambio comercial, ciudades-puertos había por todos los puntos donde se importaba y exportaba diferentes mercancías desde sal, granos, vino, materias primas diversas etc. Grandes buques especializados en cargar grano o sal bordeaban el mediterráneo hasta Inglaterra y el Mar del Norte donde el comercio florecía, y con este se iban dando formas claras de acumulación para los comerciantes prósperos los cuales comenzarían a invertir y financiar diferentes empresas a través de los primeros sistemas bancarios.

El transporte marítimo se prefería a las caravanas, por ser más seguro, más barato y con mayor capacidad. Las grandes colonias comerciales establecidas en las costas llegaban barcos de diferentes lugares, así como vendedores y compradores de todas las regiones de Europa, de Africa del norte y de Asia Menor. En general había una libertad para comerciar, cruzando fronteras, y esto se oponía lograr realizando tratados de paz con los diferentes gobernantes de los territorios que había que cruzar. Sin embargo, no todo acontecía con calma, el dominio de los musulmanes de las rutas orientales terrestres y las pestes hicieron difícil seguir

la misma ruta comercial, lo que provocaba que el comercio se frenara y la venta de productos venidos de la India y de China se encarecieran y la demanda bajara, por lo que se imponía la búsqueda de nuevas rutas hacia oriente, no importando su peligrosidad, el comercio era la vida de los pueblos y el riesgo valía la pena.

Ante mejores accesos que no estuvieran condicionados a la voluntad o a la inconsistencia de los pueblos musulmanes, territorios que eran necesario cruzar para llegar a la India, se buscaron y estudiaron nuevas rutas. Las rutas comerciales que seguirían en los próximos años sería rodeando el Africa, labor que duró muchos años, avanzando de cabo en cabo con el temor hacia lo desconocido. La segunda ruta, fue una aventura total, creyendo que por el Occidente se encontrarían con la India, dieron con América, este encuentro accidental marcó una nueva visión del mundo, y de cambios económicos, políticos, sociales, geográficos y culturales.

Se intensificó con el encuentro de tierras desconocidas el comercio intercontinental, y la conquista de posesiones extraterritoriales en la que la navegación marítima jugó un gran papel. Para entonces ya se habían mejorado las embarcaciones como la carabela y el galeón, y los instrumentos de navegación.

El encuentro con América y el aumento del transporte de mercancías hacia las metrópolis, provocó una ola de exploraciones en busca de conquistas que significó poderío económico y político. Guerras entre las metrópolis, saqueos y matanzas en las nuevas posesiones coloniales fueron los instrumentos utilizados para lograr el control de los nuevos territorios y sus productos.

Con el aumento del comercio se fueron creando grupos de comerciantes que controlaban el comercio y que se fueron constituyendo en compañías poderosas que, a su vez se convirtieron en sociedades de crédito que podían financiar proyectos diversos, entre los que se encontraba la construcción de barcos más grandes.

Con la expansión del comercio y la navegación de todos los océanos, Portugal y España, antiguos propulsores de la navegación por lugares antes desconocidos,

fueron desplazados posteriormente por los holandeses e ingleses en el comercio, esto debido al riguroso control administrativo y burocrático además de la nula posibilidad de desarrollo interno para las colonias. La participación de holandeses e ingleses en el comercio a través de presiones para poder comerciar libremente por todos los mares, significó el inicio de conflictos internacionales.

El gran intercambio de mercancías entre Europa con productos manufacturados y las colonias de América con materias primas aunado con las ideas de libertad comercial, hizo necesario construir barcos con mayor capacidad de carga, con más velas y palos más altos, pero que seguían pareciéndose a los primeros barcos que surcaban el Mediterráneo hace 400 años. La Revolución Industrial que se iniciaba en Europa vio nacer barcos que empezaban a usar el vapor y a utilizar las velas como auxiliares, barcos enormes, con gran espacio para la carga.

### **2.1.1 El comercio por tierra**

Con el intercambio comercial entre los pueblos, se establecieron algunos caminos que actualmente son vías comerciales. La más antigua y definida ruta comercial fue la ruta del ámbar que cruzaba Europa desde el Mediterráneo hasta el mar Báltico. Otras civilizaciones primitivas comerciaban por vía terrestre productos como el lapislázuli entre los persas y la seda entre los chinos.

El hombre inventó vehículos para transportar grandes cargas que él o un animal no podían transportar. Por la experiencia de siglos el hombre ha observado la naturaleza y ha experimentado primero arrastrando objetos pesados, ayudado con palos o pieles, etc. El hombre utilizó lo que la naturaleza le ofrecía por ejemplo aprendió a utilizar la madera para deslizar objetos pesados en superficies lisas. Los primeros trineos aparecieron hacia el año 7000 a.C.; en algunas civilizaciones utilizaban rodillos para transportar grandes bloques de piedra, se piensa que la rueda fue una evolución de estos rodillos. La rueda apareció hacia el año 3000 a.C. en Mesopotamia, y no fue hasta nuestro siglo que el transporte por tierra realmente avanzó, debido al desarrollo de las superficies de rodamiento.

Con la rueda se crearon los primeros carros o carretas y se empezaron a utilizar para transportar cargas pesadas... "Y así la rueda hizo fácil el trabajo del hombre y de la bestia, y animó la difusión del comercio."<sup>1</sup>

En los grandes imperios con el nacimiento del carro, se construyeron extensas redes de caminos, sobre todo el imperio romano que construyó aproximadamente 100 mil kilómetros algunos de los cuales fueron pavimentados, los ejércitos y el comercio fluían por estas redes; sin embargo en los países desérticos de difícil acceso, a pesar de no contar con vehículos, el camello lo sustituyó muy bien. El camello hizo posible para el hombre el comercio a través del desierto, se comerciaba oro, marfil, cobre, caucho, algalia, perfumes, telas, abalorios, artículos de latón, especias y azúcar. Una caravana consistía en aproximadamente 1000 camellos con una carga total de 300 toneladas, dirigida por unos 250 hombres entre conductores de camellos y comerciantes. La ruta se estableció de China a Roma pasando a través de la India.

El comercio por tierra no floreció tanto como el comercio marítimo, las grandes caravanas eran además de peligrosas, muy costosas y requerían de mucho tiempo. El transporte por tierra no obtuvo cambios significativos, aunque si había rutas de caminos por donde pasaban estas. La manera en que se podía alcanzar un poco de velocidad a los carros jalados por caballos era a través de rieles de madera, sustituyéndose después por rieles de hierro, lo que permitía jalar tres veces más carga por esta vía metálica.<sup>2</sup>

La Revolución Industrial marcó el gran cambio, para el uso del transporte por tierra. Primero la locomotora de vapor y después el ferrocarril hicieron que por primera vez la distancia no fuera una limitación. El desarrollo tecnológico en los transportes ha sido siempre una meta para acortar las distancias entre los centros de materias primas y los de producción, así como los de consumo. El objetivo de este desarrollo esta ligado con el incremento del comercio, con el cual los beneficios económicos son su razón de ser.

---

<sup>1</sup> Lee, Laura y Lambert, David. "El maravilloso mundo del transporte", Madrid, España, Ed. Aguilar, 1971, p. 35.

<sup>2</sup> Cortez, Claude. "Flujos comerciales y de transporte, un panorama histórico", Querétaro, Qro. Instituto Mexicano del Transporte, 1993, p. 109.

El ferrocarril permitió dar agilidad al transporte de la producción hacia los centros de su venta en tiempos más cortos, se elevó la capacidad de carga, y la reducción de los costos, permitió también la industrialización regional.

El desarrollo del ferrocarril y la aplicación de tecnología utilizados en este transporte, fue el resultado de años de investigación en Europa y principalmente en Inglaterra. su uso comenzó a extenderse por todo el mundo, en algunos países rápido y en otros lentamente.<sup>3</sup>

### **2.1.2. El comercio en el México prehispánico**

Para el caso de las culturas americanas, precolombinas, el desarrollo del comercio y del transporte, se desarrollaron poco, aunque el comercio era una actividad importante, su desarrollo geográfico fue más bien regional, el transporte solamente se realizaba a través de canoas utilizadas en lagos y ríos, los animales de carga no existían, por lo que las personas debían transportar la carga.

En el México antiguo el comercio era una actividad muy importante. El transporte por agua no tenía la importancia que tuvo Europa o Africa del Norte, sin embargo cabe hacer notar que el comercio se hacía utilizando pequeñas embarcaciones. Los productos que se comerciaban entre los pueblos y ciudades eran principalmente textiles, colorantes, productos animales, granos, productos minerales, productos vegetales, etc.<sup>4</sup>

En el México antiguo no se disponían de animales de tiro como medio propulsor, por lo que el mismo hombre transportaba por vía terrestre los productos que se comerciaban.

En los pueblos Mayas se contaba con representantes oficiales y profesionales que estaban encargados del comercio llamados *ppolom* y los que hacían directamente

---

<sup>3</sup> Como sucede en la actualidad con las tecnologías de punta desarrolladas por los países desarrollados, que viene utilizándose en países subdesarrollados tardíamente, y en otros países no llegan a utilizarse.

<sup>4</sup> Cárdenas de la Peña, Enrique, "Marina Mercante. Historia de las comunicaciones y transportes en México". SCT, México, 1988, pp. 19-24.

el comercio los *ah ppolom yoc*. El comercio de los Mayas era puramente económico y pacífico, sin pretensiones de expansión territorial. Sostenían un intenso tráfico de mercaderías con los pueblos de la costa del Golfo, utilizaban rutas comerciales bien definidas que iban del centro sur de México, a los mercados de Centro y Sudamérica. La región sur y costera de Chiapas y Guatemala era una de las rutas comerciales más importantes por la que fluían muchos productos hacia diversos mercados.

En el México prehispánico un buen porcentaje del comercio se hacía por tierra, conforme la cultura mexicana extendía sus dominios, intercambiaba productos locales por extranjeros dentro de sus zonas de influencia, al igual que los mayas, los mexicas contaban con una clase de comerciantes denominados *pochteca*. Los *pochteca* hacían su comercio a través de vías de comercio ya establecidas que cruzan el territorio hacia las costas del Golfo y del Pacífico, puntos geográficos donde convergían productos provenientes de Yucatán, Honduras y las islas del Caribe, con origen en la rica región del Soconusco procedían también gran variedad de productos. Los mexicas utilizaban como vehículo a los *tamemes* que son los cargadores que transportan por tierra los productos a comerciar.

### **2.1.3. La época colonial**

En la época colonial, con la llegada de los españoles, llegó también el caballo y las mulas, estos animales serían el principal transporte de personas y de carga de este periodo. La ruta principal por donde circulaban los animales de carga era la México-Veracruz, por ella circulaban anualmente cerca de 70 mil mulas.

La actividad de la minería, la agricultura, y la inmigración hacia el altiplano del país, provocó un aumento en el transporte y por lo tanto un aumento en la construcción y mantenimiento de los caminos, por donde pasaban los productos que se comerciaban como la plata, los granos y el ganado.

Con la intensa actividad del comercio, se hizo necesario la construcción de puertos en el Golfo y en el Pacífico que daban salida a Europa y a Oriente. Esta ruta trans-oceánica Acapulco-Veracruz era de gran importancia para España, ya que era un corredor que vinculaba el comercio de la metrópoli con Oriente, principalmente hacia China.

En el siglo XVIII el desarrollo social y el progreso económico impulsaron las comunicaciones y los transportes, los caminos crecieron de acuerdo a las necesidades de comunicación, pero nunca fue suficiente para cubrir la extensión del territorio.

#### **2.1.4. El México independiente hasta 1910**

En el México independiente se presentaron muchos problemas ha resolver, los intereses que existían de parte de los diferentes grupos que querian gobernar el país hacia casi imposible esta tarea, las grandes distancias que existían entre las diferentes regiones del país representaban puntos vulnerables en la unidad geográfica del país. Los liberales no estaban a favor de la libertad del comercio, práctica que se realizó en Europa, los argumentos fueron, entre otros, la razón de no contar con una buena comunicación que facilite la salida rápida de las mercancías hacia otros mercados.

Durante la difícil tarea de constituir y consolidar una nación, hubo muchos proyectos de dotar al país con infraestructura ferroviaria, por los intereses y los constantes movimientos y cambios en el poder se dio muchos años después. En 1830 por primera vez se establece una empresa transportadora utilizando diligencias; sin embargo al servir este transporte únicamente a pasajeros, faltaba un medio de transporte rápido y seguro para mercancías, que no representara costos muy altos como lo eran las carretas y las mulas. Mientras tanto eso ocurría en

Inglaterra ferrocarril crecía, en México crecía y prometía ser un buen transporte de arrastre, y resolver los problemas del traslado de mercancías.<sup>5</sup>

En México, desde 1825 se tenía la idea de construir una vía férrea que comunicara el Golfo de México con el Pacífico por el istmo de Tehuantepec a través de una convocatoria a los interesados en el proyecto. Desafortunadamente, como muchos otros quedó en un proyecto más, que debido a los conflictos internos del país no se concretó. Es hasta 1850 que se iniciaron los tendidos de rieles en algunas zonas que comunicaban el centro de la Ciudad de México con Tacubaya. La que comenzaba con Coyoacán fue la segunda vía férrea, se terminó en 1868. El proyecto de construcción del "camino de fierro" que conectara a Acapulco y Veracruz vía Ciudad de México, debido a problemas internos del país, tuvo una lenta construcción, ésta se interrumpía logrando muy poco de avance. Finalmente en 1872 estaba construida la vía del ferrocarril que comunicaba a la Ciudad de México con Veracruz.

El ferrocarril comenzó con su labor principal que consistía en la transportación de los diversos productos que se comercializaban, el comercio exterior comenzó a crecer al grado que el volumen transportado en toneladas, se duplicó de 1870 a 1877. No fue hasta el régimen de Porfirio Díaz que la construcción de vía comenzó a crecer pasando de 424 km. en 1876 a 4658 km. en 1884, para 1910 existía una red de 19,748 km.

Respecto a los caminos, después del restablecimiento de la República, los caminos quedaron muy dañados, por lo que hubo una política muy fuerte para restaurarlos y construir caminos troncales que comunicaran a las principales poblaciones del país. El objetivo fue muy específico, "un país mejor comunicado tendría una producción más voluminosa y una actividad comercial más intensa de cuyas crecientes actividades el erario público se robustecería, puesto que su participación, vía derechos e impuestos, en una mayor riqueza, le rendirían mayores ingresos que se destinarían eventualmente a elevar la calidad de los caminos".<sup>6</sup> Du-

---

<sup>5</sup> García Benavides, Roberto. "Hitos de las comunicaciones y los transportes en la historia de México", México, D.F., SCT, 1988, pp. 180-185.

<sup>6</sup> Memoria presentada al Honorable Congreso del Estado de Morelos por el Gobernador Constitucional del mismo, 1873,

rante esta época se construyó la red de caminos troncales más extensa del país, como nunca se había construido, comunicando prácticamente todas las regiones de México.

## **2.2. El transporte de 1910 a 1982**

Cuando aparece el primer automóvil en México a finales del siglo pasado, ya el ferrocarril tenía casi 40 años operando, con las primeras vías tendidas del centro de la ciudad de México a Tacubaya, a Coyoacán y a la Villa de Guadalupe. El ferrocarril era entonces el transporte principal de comunicación y significaba un elemento de desarrollo económico. La producción agrícola nacional de exportación salía por este modo hacia Estados Unidos y Europa. La expansión del ferrocarril durante la época porfirista fue una política fundamental para integrar a México al comercio mundial.

Con la aparición del ferrocarril los caminos pasaron a segundo término, estos caminos que hacían la labor de comunicar y transportar el comercio a través de recuas de mulas se fueron olvidando y sólo se aprovechaban regionalmente, el deterioro se debió a la competencia que ejercía el ferrocarril en el transporte de carga y pasajeros en menor tiempo.

En los primeros años de este siglo, el uso del automotor se generalizó rápidamente, los usuarios exigieron vías de comunicación adecuadas que permitieran el uso del automotor, lo que provocó el crecimiento de la construcción de caminos para permitir el movimiento de los vehículos.

Bajo esta perspectiva, y la lucha armada que significó la Revolución, se buscaban cambios estructurales económicos, sociales y políticos que pusieran a México en el camino del desarrollo económico sobre bases democráticas y de independencia. El interés por dotar al país de infraestructura carretera tuvo un objetivo cla-

ro, vincular las zonas de producción a través del transporte para generar el desarrollo económico mediante el comercio exterior.

Después del movimiento de la Revolución, el país sufrió problemas económicos y sociales, y una gran destrucción de las vías de comunicación, y del equipo ferroviario. En 1934 se inician los primeros planes para impulsar una política de desarrollo en la que los transportes le conceden una importancia vital, lo que permitirá integrar al territorio e iniciar el crecimiento de la producción.

Con las políticas de reconstrucción económico y social del país, grandes cambios se lograrían como el impulso al desarrollo industrial y del campo, las ideas nacionalistas permitieron la nacionalización del ferrocarril y del petróleo.

Es en estos años que el Estado tiene un papel fundamental, que se caracteriza por una incesante búsqueda de medidas políticas y económicas para conformarse en un Estado moderno.<sup>7</sup> Sin embargo el Estado revolucionario, para enfrentar este reto, en una economía en manos de extranjeros que dominaban la minería, el petróleo, los ferrocarriles, la electricidad, los bancos, la industria y el gran comercio, estaba subordinado a los intereses de Estados Unidos y Europa, con la economía en manos de extranjeros, los servicios y actividades que se desarrollaron estaban vinculados al capital externo, por lo que no favoreció el surgimiento de una burguesía mexicana independiente.<sup>8</sup>

La creciente demanda de productos agrícolas, mineros y petróleo por parte de Estados Unidos al finalizar la Primera Guerra Mundial marcó la dependencia económica que México mantiene hasta nuestros días, para 1935 se exportaban a este país el 62.8% de la producción nacional.

Para dar salida a las exportaciones se impulsó la construcción de carreteras hacia el norte del país principalmente hacia Laredo. Con el crecimiento de la in-

---

<sup>7</sup> Cordero, Salvador, concentración industrial y poder económico en México. El Colegio de México, cole. cuadernos del CES no. 18, 1977 en Camarena Luhrs, Margarita. "El transporte", cuadernos de investigación social no. 14 México, UNAM 1985, p. 25.

<sup>8</sup> Camarena L. Margarita. "El transporte", cuadernos de investigación social no. 14, Instituto de Investigaciones Sociales, México. UNAM. 1985, pp. 18-26.

fraestructura carretera, se impulso el desarrollo del autotransporte, lo que permitió una competencia entre este y el ferrocarril.

Con el uso del autotransporte, que empezaba a competir con el ferrocarril, ambos como principales medios de transporte permitieron tener un papel integrador de la vasta República. Así se inicia una política de construcción de infraestructura carretera para comunicar zonas de producción como prioridad para el desarrollo. De 1925 a 1928, el país contaba con 695 km. las cuales únicamente 241 estaban pavimentadas para 1934 se contaba con 4 mil 260 con mil 183 pavimentadas, en 1952 se construye la primera autopista, que va de la Ciudad de México a Cuernavaca.<sup>9</sup>

### **2.3. Programas gubernamentales enfocados al transporte de 1934 a 1994**

El transporte de carga, pero sobre todo el autotransporte<sup>10</sup> juega un papel determinante en la economía del país, este está considerado como una rama en la actividad económica, por lo que las planes y programas de transporte adquieren una atención especial por parte del gobierno. Los objetivos generales que se pretende se apliquen al transporte para obtener resultados de acuerdo a los objetivos que en general debe privar sobre el sector transporte son los "que orientan la política de desarrollo del transporte y pueden ser entendidos como el conjunto de logros progresivos que permiten al transporte cumplir realmente su cometido como factor social y económico".<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Chías, José Luis, "Los transportes dentro del marco cognoscitivo de la Geografía Económica" Instituto de Geografía, serie Divulgación Geográfica, México, UNAM, 1985, p. 19.

<sup>10</sup> Este modo de transporte ha registrado un movimiento interno mayor de carga por tonelaje que cualquier otro modo, incluye el transporte marítimo por cabotaje únicamente.

<sup>11</sup> Camarena L. Margarita, "El transporte", cuadernos de investigación social no. 14, Instituto de Investigaciones Sociales, México, UNAM, 1985, p. 31.

(1934-1946)

Durante este sexenio los objetivos para desarrollar el transporte fueron: La construcción de carreteras como acción prioritaria para la distribución de la producción nacional; la expansión del ferrocarril sobre todo en aquellas zonas fértiles que estuvieran aisladas; expandir la marina mercante con más barcos y el reacondicionamiento de los puertos; apoyar las cooperativas de trabajadores.

(1941-1946)

En este plan de los principales puntos son: a) Coordinar los diferentes sistemas de transporte; b) construir y establecer las obras o sistemas de transportes que dieran acceso a nuevas zonas de recursos naturales; c) establecer y mejorar las rutas para el comercio internacional y el turismo.

Estos planes se lograrían a través de los siguientes programas

- 1) construir carreteras rurales o de penetración;
- 2) establecer facilidades aéreas para comunicar regiones aisladas o lejanas;
- 3) acondicionar y modernizar los ferrocarriles;
- 4) promover el establecimiento de fábricas de aviones, y
- 5) acondicionar las vías fluviales.

Programa Nacional de Inversiones (1953-1958)

Con este programa se asignaron recursos a la economía, donde el 28%, la asignación más alta fue para las comunicaciones y la rehabilitación del sistema ferroviario.

Plan de Acción Inmediata (1962-1964)

Dentro de la Alianza para el Progreso, se asigna el 28.6% a las comunicaciones y los transportes de los cuales 12.9% son para ferrocarriles y 11.8% para las carreteras.

Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social (1966-1970)

En este plan el porcentaje asignado a este sector disminuyo, al sector carretero le correspondieron 10.4%, al ferrocarril 7.8%, al transporte aéreo y marítimo 2.0% y 0.5% respectivamente.

<p><b>Plan Nacional de Transporte, (1970-1975)</b></p> <p>Este plan elaborado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es uno de los planes más serios, con los siguientes objetivos.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) igualdad de oportunidades y trato al transporte individual y al transporte colectivo;</li> <li>2) importante subsidio al transporte, especialmente al de mercancías;</li> <li>3) prioridad a la transportación por carretera;</li> <li>4) desarrollo espontáneo del transporte individual particular;</li> <li>5) razonable importancia a la velocidad.</li> </ol>
<p><b>Plan Global de Desarrollo (1980-1982)</b></p> <p>Plan desarrollado por la Secretaria de Programación y Presupuesto con los siguientes objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) crecimiento anual del sector transporte de 9.5%;</li> <li>2) aumento de la inversión pública en 18% anual;</li> <li>3) atención a zonas de potencialidad económica;</li> <li>4) fortalecimiento del transporte colectivo;</li> <li>5) aumento de la longitud y capacidad de las carreteras;</li> <li>6) modificación del sistema tarifario.</li> </ol>
<p><b>Plan Nacional de Desarrollo (1984-1988)</b></p> <p>Objetivos específicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) extender el sistemas de transporte a todo el país;</li> <li>2) mejorar la vinculación con el exterior;</li> <li>3) ampliar la red alimentadora y rural de carreteras;</li> <li>4) articular el transporte con los sistemas de comercialización y almacenamiento;</li> <li>5) conservar y construir más obras de infraestructura y equipo;</li> <li>6) hacer uso intensivo de mano de obra en la conservación y construcción en la infraestructura;</li> <li>7) continuación de las obras en proceso;</li> <li>8) alcanzar la autosuficiencia financiera del sector.</li> </ol>

Islas Rivera, Victor, "Estructura y desarrollo del sector transporte en México", México, El Colegio de México, 1990, pp. 108-111.

En casi todos los planes se puede observar la importancia económica que tiene para el país el transporte; sin embargo, como muchas de las cosas que afectan al país, es poca o casi nula la continuidad que se presentan en los planes de transporte en cada sexenio, aunque los problemas sean los mismos y los objetivos por resolverlos también. En cada programa se observa los diferentes planes que se

elaboran tomando en cuenta las necesidades que tiene el país en materia de transporte en cada momento. Es importante anotar que dentro de las inversiones fue siempre el transporte el que ha tenido mayor porcentaje de recursos por lo estratégico que resulta para el país contar con un amplio sistema de transporte.

En cuanto a la regulación sobre el transporte, cuando éste empezó a crecer en número de vehículos de carga que circulaban sin permiso oficial, el Estado empezó a establecer programas para evitar este problema mediante la revisión de escrituras constitutivas de las empresas transportistas para que se ajustaran a la Ley de Sociedades Mercantiles y a la Ley de Vías Generales de Comunicación.<sup>12</sup> La forma en que el Estado participa en la regulación del transporte se da en tres formas: a) la destinada a proteger las vías e infraestructura, con relación al peso y las dimensiones de los vehículos que tienen que ver con el grado de desgaste que provocan en las vías de comunicación; b) regulación de la seguridad a los vehículos y a la carga, esto es buscará la forma de proporcionar la seguridad de manera directa o indirecta a los bienes, personas o empresas de cualquier agresión física o económica a través de diferentes reglas de todo lo que tiene que ver con el vehículo, con el operador y con la carga; y c) regular a empresas que dan los servicios. Esto quiere decir dar los permisos para la entrada y salida al mercado, control de las tarifas y asegurarse de la responsabilidad de la empresa ante daños o pérdidas.<sup>13</sup>

La regulación de los servicios de transporte y específicamente la contratación de los servicios del autotransporte presentaban algunos problemas, tales como la falta de oferta de servicios eficientes, de tarifas justas, lo que permitía en general corrupción dentro de los servicios y competencia desleal entre empresas grandes frente a las pequeñas. Estos problemas entre los muchos que persistían, llevó al estado a revisar esta situación; por lo que en 1989 se iniciaron una serie de reformas a la anterior regulación del servicio de transporte público (las cuales se mencionan en el capítulo cuatro), la desregulación del transporte permite en general dar un mejor servicio al usuario, obligarse para ser competitivos utilizar el desarrollo tecnológico en los equipos de transporte. Cuando México entra al GATT en

---

<sup>12</sup> Islas R. Víctor. Op. Cit. p. 117.

<sup>13</sup> Locklin, D. Philip. *Economics of transportation*, Ed. Irwin, 1972. en Islas R. Víctor "Estructura y desarrollo del Sector

1986, entra también a los cambios económicos que debe realizar y en el caso del transporte el objetivo es efficientar el servicio para ofrecer competencia a nivel internacional. Las del mercado han obligado al Estado a adoptar políticas económicas que persisten a nivel internacional y que es una exigencia para estar dentro de los procesos económicos internacionales, para el caso de la desregulación de los servicios de transporte países como Inglaterra desregularon este sistema en 1969 o como Estados Unidos en 1980, México hace lo suyo 20 años después.

Plan Nacional de Desarrollo (1989-1994)

Programa de Trabajo del Sector Comunicaciones y Transportes, Objetivos:

- 1) Modernizar y ampliar la operación y el servicio de la infraestructura carretera del país.
- 2) Fortalecer la eficiencia y seguridad de los sistemas de carga y pasaje, para facilitar la integración económica, con el objeto de responder a la demanda de servicios, así como enfrentar a la competencia derivada de la apertura comercial.
- 3) Transformar el sector ferroviario, elevar su eficiencia, actualizar su tecnología, y particularmente, orientarlo a las necesidades de un mercado interno más complejo y con vínculos estrechos con los mercados mundiales.
- 4) Instrumentar la modernización de la infraestructura aeroportuaria. En este sentido es necesario fortalecer la seguridad, consolidar la competencia entre líneas y contar con esquemas de evaluación y supervisión claros y sencillos.
- 5) Apoyar la transformación del sector marítimo y portuario.
- 6) Actualizar el marco jurídico del sector, ya que es imperativo dar seguridad y estabilidad a la inversión.
- 7) Establecer reglas claras, objetivas y transparentes para que las concesiones, permisos y autorizaciones se otorguen con criterios de eficiencia.
- 8) Alentar a los gobiernos estatales y municipales así como con los sectores social y privado, la inversión en infraestructura regional en mate-

ria de comunicaciones y transportes.

9) Empezar una transformación administrativa y organizacional de las diferentes áreas del sector, para hacerlo más funcional y adecuarlo a las condiciones de mayor competitividad que exige el país.

10) Se apoyarán las tareas de investigación y desarrollo tecnológico a través de los institutos existentes.

11) Fortalecer el proceso de planeación integral, con una visión de largo y mediano plazo, con objeto de tener un desarrollo equilibrado en el sector.

SCT, Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994

A partir de 1982 con las nuevas políticas económicas adoptadas por el gobierno para enfrentar la crisis económica y entrar de lleno al neoliberalismo económico. Con respecto al transporte, México, adopta diferentes posturas a las tradicionales en las que la desregulación va a marcar las tendencias antes y después de ésta. Las nuevas políticas permitirán una penetración en esta área del sector privado, al poder participar con inversiones para hacerlo más eficiente y competitivo y llevarlo a la integración con los demás sistemas de transporte.

En la actualidad se espera que ante los cambios de políticas sobre este sector, el transporte logre los siguientes objetivos generales que se presentan como sugerencias:<sup>14</sup>

- satisfacer las necesidades de la economía dando prioridad al desarrollo nacional frente a los intereses de los sectores;
- lograr la comunicación e integración de las diferentes regiones del país;
- realizar sus actividades de manera eficiente, dando un uso intensivo a los recursos disponibles;
- aumentar o mejorar los diferentes atributos del servicio: cobertura, capacidad, velocidad, flexibilidad, seguridad, etc.;

<sup>14</sup> Islas Rivera, Víctor, Op. Cit. p. 228.

- modernizar las estructuras administrativas y, en general, la organización de las empresas prestatarias;
- generar empleo y aumento de la productividad mediante la capacitación de la fuerza del trabajo;
- incrementar la seguridad contra daños, pérdidas o hurto;
- reducir o evitar el rezago tecnológico.

---

## **La integración del transporte para facilitar el comercio exterior**

### **3.1. Integración del transporte**

El transporte por si solo no tiene ninguna función a menos que exista una necesidad previa de ser utilizado para un fin determinado, y que en esto se tome en cuenta el tiempo y el espacio como requerimientos indispensables para su eficiencia económica. Del transporte depende que las mercancías se encuentren en el lugar donde se necesitan, de esta manera el transporte contribuye a crear utilidad a lo transportado aumentando su valor.

#### **3.1.1. Importancia económica del transporte**

Una de las funciones de la economía se ocupa de la producción y distribución de bienes de consumo. Dado que los diferentes actores que intervienen en la economía de una sociedad se encuentran en diferentes puntos geográficos, la función económica del transporte consiste en integrar estas funciones a través del desplazamiento de mercancías que intervienen en las diferentes fases de los procesos de producción, comercialización y consumo.

El transporte en sí no agrega ningún valor adicional a los productos, la utilidad o el valor que da el transporte a los bienes son el tiempo y la ubicación principalmente. La función económica entonces consiste en contribuir otorgándole al bien

un valor que se manifiesta en la disponibilidad del tiempo y el espacio, es decir, que se encuentre a disposición en el lugar y a la hora que se necesite, y con las propiedades físicas requeridas.

Beneficios económicos del transporte:

- Aumenta el valor de lo transportado al darle utilidad espacial y temporal.
- Permite la especialización de la producción mediante la división del trabajo regional o internacional, lo cual genera economías de escala y evolución tecnológica;
- Es un factor de desarrollo económico regional al activar las funciones productivas;
- Amplía el mercado de comercialización de los bienes producidos;
- Provoca el surgimiento de gran cantidad de empresas que realizan la construcción, operación, mantenimiento o planeación de los sistemas de transporte;
- Es un factor de optimización de recursos en general al promover una organización económica más racional;
- Tiende a homogeneizar los precios de los mercados a los que sirve, así como la calidad de los bienes;
- Promueve la tecnología de la producción, ya que contiene un gran potencial de cambio tecnológico.

Dado el nivel del intercambio comercial que se da entre los diferentes países que integran a la sociedad internacional, en los últimos años el transporte se inserta cada vez más en las actividades productivas, de esta manera el transporte se adapta a las nuevas exigencias y necesidades del comercio en una forma integral, esto es, que sea participe en el desarrollo económico de una sociedad. La integra-

ción del transporte se da con las actividades del comercio (nacional e internacional) y las sociales, es decir con todas aquellas actividades necesarias que llevan a que un producto llegue finalmente a su destino.

El transporte por sí solo no cumple ninguna función si no está integrado a otras actividades entre las que se encuentra el comercio, que son las que le dan su función como tal. Para que exista la integración del transporte, éste tiene que vincularse con las necesidades del desarrollo económico de una sociedad, donde el intercambio comercial con otras sociedades internacionales le permiten a cumplir con su función. Existen tres niveles de integración del transporte:

- integración del transporte con el aparato comercial y productivo (integración logística del transporte);
- integración de los diferentes modos de transporte disponibles (integración intermodal del transporte);
- integración multinacional del transporte (integración de los sistemas de transporte a los mercados globales).

Para que exista la integración del transporte es primordial que el transporte:<sup>1</sup>

- atienda eficientemente la demanda que se presente, usando todos los modos disponibles según las posibilidades tecnológicas, económicas y operativas dominantes;
- que los modos de transporte se coordinen adecuadamente para dar el mejor resultado posible para el sistema;
- que existan facilidades físicas y reglamentarias para pasar de un modo de transporte a otro, o de una ruta a otra en un mismo modo, en condiciones simples y seguras;

---

<sup>1</sup> Buen Oscar de, " La integración del transporte de carga como elemento de competitividad nacional y empresarial. Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1990, p. 25.

- que haya canales de información suficientes y oportunos para apoyar la toma de decisiones de los diferentes actores;
- que el sistema de transporte crezca en forma ordenada, programada y oportuna.

El transporte al ser parte de la cadena de producción busca que sus atributos: costo, calidad del servicio y frecuencia, sean lo más satisfactorio posible y sean parte de los insumos que necesita para funcionar adecuadamente y se vea como una materia prima más en la cadena de producción.

cumplidas las condiciones anteriores el transporte debe integrarse al aparato comercial y productivo, utilizando otros modos disponibles (el intermodalismo), que facilite la integración con otros sistemas de transporte de otros países.

En la actualidad, con los logros obtenidos del uso de tecnologías asociadas al transporte y a las comunicaciones, han permitido que los procesos económicos se den en diferentes puntos geográficos del planeta, al igual que ocurre con la demanda de la producción. La globalización de estos procesos de producción y en general de los procesos económicos mundiales han generado una organización tal del transporte, que en la distribución física de las mercancías alcanzan ahorros muy considerables con respecto a los costos de hace algunas décadas.

### **3.1.2. La logística**

Antes de tener un significado tan amplio en términos de la distribución de las mercancías, la logística desde el punto de vista militar, tenía que ver con los movimientos de las tropas y el transporte de todo lo necesario para la guerra. En la actualidad la logística cada vez más va penetrando en campos amplios de la producción y la distribución de las mercancías.

La logística en el transporte, consiste en una serie de tecnologías que busca el control sobre la circulación de los flujos de carga que la empresa envía a otras

empresas o clientes bajo la forma de productos terminados o partes para ensamble; de los productos semiterminados en tránsito que transfiere durante su proceso de producción; o los flujos de las materias primas o insumos que recibe de sus diversos proveedores".<sup>2</sup> Desde el punto de vista de las empresas es una serie de "técnicas de control y de gestión de flujos de materias primas y de productos, desde sus fuentes de aprovisionamiento hasta sus puntos de consumo" utilizadas dentro de ésta, para incrementar la productividad, el servicio al cliente y los márgenes de utilidades. Dentro de una empresa los costos que implica lo anterior, son un factor determinante para conocer todos los gastos de la cadena logística que van desde la "emisión, transmisión y recepción de mercancías en las diferentes fases del aprovisionamiento, la producción y la distribución".<sup>3</sup>

El desarrollo de la logística ha obedecido fundamentalmente a los cambios en los consumidores, a las tendencias en los procesos y organización de la producción, a la evolución de las tecnologías de gestión y la dinámica del entorno socio-político-económico. Todo lo anterior tiene sentido cuando existe una demanda determinada para poner en marcha todo un sistemas logístico, a partir de esto se controlarán y programarán la producción y los inventarios, esto se logra teniendo en cuenta una estructura que facilite la logística como son los almacenes, los transportes, tecnología en informática y de comunicaciones.

Las actividades clave de las que se ocupa la logística o distribución física son fundamentales para la existencia de la empresa, por tal motivo mantienen una atención permanente, los costos logísticos de estas actividades están ligados al grado de la eficiente producción, competitividad de la empresa y satisfacción del cliente.

---

<sup>2</sup> Betanzo, Eduardo, "Plataformas logísticas como manifestación de fuerzas modernizadoras en el transporte de carga" Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte, México, AMIT, 1994, p. 858.

<sup>3</sup> La ASLOG (Association des Logisticiens d'Entreprises-Francia) define la logística como "el conjunto de actividades que tienen por objetivo la colocación, al menor costo, de una cantidad de producto en el lugar y en el tiempo donde una demanda existe. Entonces, la logística involucra todas las operaciones que determinan el movimiento de productos: localización de unidades de producción y almacenes, aprovisionamiento, gestión de flujos físicos en el proceso de fabricación, embalaje, almacenamiento y gestión de inventarios, manejo de productos en unidades de carga y preparación de lotes a clientes, transportes y diseño de la distribución física de productos", en Antún, Juan Pablo; "Logística: una visión sistémica", Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1995, p. 3.

Las actividades son las siguientes:<sup>4</sup>

- Servicio al cliente: Esta actividad se refiere a la cooperación que el operador logístico debe tener con la empresa desde el punto de vista del servicio, esto es determinar las necesidades y deseos del usuario.
- Transporte: En esta actividad se selecciona el modo y el medio de transporte, la consolidación de los envíos, se establecen las rutas, así como la distribución y planificación de los vehículos de transporte.
- Gestión de inventarios: Se realizan las política de stocks tanto a nivel de materias primas, como de producción final, se realizan las proyecciones de ventas a corto plazo, la relación de productos en los almacenes, el número, tamaño y localización de los puntos de almacenamiento y las estrategias de "entrada-salida" de productos del almacén.
- Procesamiento de pedidos: En esta parte se realiza el procedimiento de interacción entre la gestión de pedidos y la de inventarios, así como los métodos de transmisión de información sobre los pedidos y las reglas para la confección de los pedidos.

Actividades de soporte, estas actividades sirven de apoyo al sistema logístico y no son tan importantes y estratégicas como las primeras;

- Almacenamiento: En este punto se toma en cuenta el espacio, el diseño y la configuración del almacén, así como de los espacios de carga y descarga. Las mercancías deben apilarse con técnicas adecuadas y ubicarse dentro del almacén.
- Manejo de las mercancías: incluye la selección y reemplazo del equipo, la preparación de los pedidos y el almacenamiento y recuperación de las mercancías.

---

<sup>4</sup> Ballou, Ronald. H. "Logística empresarial, control y planificación" Trad. de Ramón Pérez Muñoz y Pilar Rubio de Lemus. España, Ediciones Días de Santos, 1991, pp. 8-9.

- **Compras:** Se seleccionan las fuentes de los suministros, esto es los proveedores, calculan las cantidades a comprar que tienen que ver con los momentos más oportunos para su compra.
- **Empaque:** El diseño de empaques apropiados tiene la función de proteger el producto contra pérdidas y desperfectos, así como para su manejo y almacenaje.
- **Planificación del producto:** La cooperación con el departamento de producción es importante ya que de esto depende la cantidad y la secuencia del ciclo de producción.
- **Gestión de la información:** La recolección, almacenamiento y procesamiento de la información de los datos son necesarios para proceder a su control.

Para que todas las actividades anteriores respondan en la medida de dar un buen servicio al cliente, es necesario el diseño de cadenas logísticas que permitan que las actividades estén bien organizadas, ya que los tiempos preestablecidos son una razón de ser del concepto "justo a tiempo", lo que significa evitar las interrupciones en la producción y en la entrega del producto. La producción justo a tiempo evita mayores gastos, como son la realización de inventarios, y contar con almacenes, esto a su vez provoca gastos en toda las operaciones.

Es importante destacar que de todas las actividades logísticas, la de transporte, inventarios y procesamiento de pedidos son los que representan para la empresa los costos más altos, sin embargo, a pesar de los gastos, si el transporte contribuye de manera eficiente en todo el sistema logístico, le permitirá al empresario contar con mejores niveles de competencia y productividad frente a otros, por lo anterior, el transporte integrado a las necesidades de abasto y distribución de manera eficiente es una garantía para el usuario, por lo cual es importante que el transporte cumpla con los siguientes condiciones:

- El transporte debe ofrecer Confiabilidad en su servicio, esto quiere decir que garantice los tiempos establecidos para la recolección y distribución de los productos.
- Oportunidad del servicio, que el servicio este disponible en el momento de la demanda.
- Seguridad, el transportista debe ofrecer seguridad a la mercancía, evitando daños y pérdidas.
- Respetar los tiempos de entrega pactados, esto debido a la naturaleza de la carga si tiene un valor alto.
- Cuando un servicio de transporte es de calidad, el costo del servicio puede ser minimizado por el usuario.
- Seguimiento de los embarques, para el usuario con producción y distribución justo a tiempo es muy importante contar con información sobre sus embarques.
- Responsabilidades definidas, el transportista se hará cargo de la responsabilidad de la carga a lo largo de la cadena de transporte según mecanismos acordados.
- Trato post-servicio, un buen servicio del transportista le permitirá estar asociado con el usuario, para atender asuntos relacionados con la carga (cotizaciones, facturación, embarques perdidos, etc.) de esta manera puede ser competitivo ante otros transportistas.

Respecto a las empresas de transporte de carga vistas como tal, independientemente de los servicios y responsabilidades que tiene con el cliente, deben contar con una serie de características que lo hagan competitivo ante el usuario y al mismo tiempo rentable, los elementos más requeridos son:

- Capacidad, el transportista debe combinar el uso de sus equipos, personal y recursos materiales, para ofrecer capacidades de servicio apropiadas para los diferentes mercados, con el objetivo de minimizar los costos de los viajes en vacío.
- Frecuencia, se debe administrar los recursos para operar con frecuencias atractivas para el desarrollo de sus mercados.
- Costo, ofrecer costos atractivos sobre todo en los mercados competitivos, posibilitan al transportista ofrecer mejores tarifas y permanecer en el mercado lo que le asegura aumentar sus márgenes de utilidad.
- Rutas, la opción de diversas rutas en los recorridos posibilitan la presencia del transportista en los mercados.
- Velocidad, la velocidad aumenta la rotación de los equipos y la capacidad de generación de ingresos por la incidencia del tiempo recorrido, a su vez depende también del tipo de mercado que se atienda.
- Sistemas de información, los sistemas de información permiten al transportista aumentar su eficiencia ya que proporcionan información al cliente y a su vez le permite apoyarse en la comercialización y captura de mercados.

Los servicios de transporte integrados a los sistemas logísticos permite a las empresas ser competitivas, y la competitividad, que a su vez ofrezca el transporte son claves para los países, sobre todo aquellos que cuentan con una gran industria manufacturera exportadora, en la que contar con alianzas con transportistas es indispensable.

En países como el nuestro, se está empezando a tomar en cuenta los servicios de transporte integrados, aunque no existe un gran desarrollo y una gran oferta de estos servicios como en países desarrollados, contar con estos permite aumentar la competitividad del país, además de que es una exigencia internacional, por los intercambios en el comercio mundial en la actualidad, que han superado los ritmos ante la situación del intercambio que imperaba hace algunos años.

### **3.1.3. Términos de comercio internacional, incoterms**

Para llevar a cabo el comercio internacional es necesario de un contrato y de los términos comerciales en los que se va a realizar la compraventa de las exportaciones e importaciones.

Los incoterms son términos de comercio utilizados a nivel internacional en la compraventa de mercancías, que reúnen las condiciones generales para el despacho de las éstas. Para la entrega de mercancías hay una serie de reglas que obligan a las partes a responder en caso de pérdidas o daños de las mismas, de esta manera se evitan desconfianzas y se dirimen los conflictos ante un árbitro internacional. El objetivo de los incoterms es establecer un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional.

Los incoterms nacen de la necesidad de utilizar un lenguaje común debido a distintas prácticas comerciales utilizadas en diferentes países que pudieran derivar en conflictos los cuales causan pérdidas de tiempo y dinero y frenan la dinámica comercial. Para poder solucionar estos problemas, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) creó en 1936 los primeros términos comerciales y las reglas para su interpretación. Los términos han venido sufriendo cambios, se han revisado y modificado, debido a los intercambios a nivel mundial, en la intensidad de los flujos comerciales y la aplicación de nuevas tecnologías que permiten su desarrollo como es el transporte y sistemas de información.

De las últimas modificaciones fue la de 1990, por el uso creciente de tecnologías en el transporte, como el concepto de transporte multimodal, y el uso de Intercambio Electrónico de Datos (EDI), que consiste en el envío electrónico de facturas comerciales, y de todos los documentos requeridos para el despacho de las mercancías y documentos para el transporte.

En el comercio internacional se llevan a cabo cuatro contratos internacionales estos son: el de compraventa internacional, el de transporte internacional de carga, el de seguro de la carga y el internacional de pagos.<sup>5</sup>

Siempre en un contrato de compraventa se utilizarán los incoterms, que implican la utilización de un contrato de transporte y uno de seguro.

En el contrato de transporte internacional de carga los actores que son los usuarios del transporte, exportadores e importadores y los dueños de las empresas de transporte. Cada modo de transporte a utilizarse cuenta con su contrato de transporte, sus características y los convenios internacionales que los regulan, ya sean para el ferroviario, carretero, marítimo, aéreo o multimodal, por lo que en el contrato de compraventa se especificará el modo de transporte que se vaya a contratar, según se haya acordado entre el comprador y el vendedor y el plazo en que se entregará la mercancía.

Respecto al contrato de seguro de carga, el incoterm señalado dentro del contrato de compraventa especificará quién se obliga a asegurar la mercancía durante el tránsito. En caso de alguna pérdida, daño o demora de la mercancía, a través del contrato de seguro se indemnizará la parte asegurada, sea este el exportador o el importador.

Cabe señalar que cada modo de transporte tiene un tipo de seguro el cual contará con sus propias características.

En últimas fechas a partir del surgimiento de nuevas tecnologías de transporte, de informática y telecomunicaciones, hacen posible la integración de los servicios de transporte junto con el uso de los incoterms que permiten diferentes combinaciones ofreciendo servicios más completos al usuario.

En el cuadro 5 se presentan los diferentes incoterms los cuales están agrupados en cuatro categorías la "E" en la cual el vendedor pone a disposición del comprador las mercancías en los propios locales del fabricante. En el grupo "F" el vende-

---

<sup>5</sup> Ruibal Handabaka, Alberto, "Gestión logística de la distribución física internacional" trad. de María del Pilar Marulanda

dor entrega las mercancías a un medio de transporte escogido por el comprador. En el grupo "C" el vendedor contrata el transporte con o sin seguro, pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de la mercancía o cualquier costo adicional después de la carga y despacho. Finalmente en el grupo "D" el vendedor soporta todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía hasta el país de destino.

**Cuadro 5  
INCOTERMS 1990**

<b>Grupo E salida</b>		
EXW	Ex Works	en fábrica
<b>Grupo F sin pago de transporte principal</b>		
FCA	Free Carrier	franco transportista
FAS	Free Alongside Ship	franco al costado del buque
FOB	Free On Board	libre a bordo
<b>Grupo C con pago de transporte principal</b>		
CFR	Cost and Freight	costo y flete
CIF	Cost, Insurance and Freight	costo, seguro y flete
CPT	Carriage Paid To	transporte pagado hasta
CIP	Carriage and Insurance Paid to	transporte y seguros pagado hasta
<b>Grupo D destino</b>		
DAF	Delivered At Frontier	entregada en frontera
DES	Delivered Ex Ship	entregada sobre buque
DEQ	Delivered Ex Quay	entregada en muelle....
DDU	Delivered Duty Unpaid	entregada derechos no pagados
DDP	Delivered Duty Paid	entregada derechos pagados

Fuente: "Manual de distribución física de las mercancías para la exportación", Cámara de Comercio Internacional, Ginebra, Suiza. UNCTAD/GATT, 1990, p. 105.

### **3.1.4. Transporte intermodal**

El transporte intermodal es necesario para la existencia del comercio internacional, (el transporte está integrado a los movimientos comerciales) de este depende que los productos lleguen a su destino sin interrupciones, es decir, el uso de varios servicios especializados permiten la entrega puerta a puerta, (de la fábrica del expedidor, al lugar señalado por el comprador), el transporte intermodal requiere más que dos modos para su funcionamiento, requiere de agentes especializados que conozcan la oferta de este servicio.

La integración intermodal permite tanto al transportista como al usuario obtener ventajas, el cliente obtiene mejor servicio con tarifas negociadas y el transportista tales como:

- disminución de costos al aumentar el volumen atendido;
- atender la demanda mediante uso eficiente de los modos;
- penetrar mercados con servicio y precio competitivos;
- conseguir una alta capacidad interna de la empresa.

La combinación de diferentes modos de transporte encuentra en el contenedor un elemento de apoyo básico que ha facilitado el intermodalismo por su facilidad para las maniobras de carga y descarga, característica que ha hace posible cambiar de modo sin que la carga sufra ningún daño y en el menor tiempo posible, a través de equipo especializado de maniobras. Este elemento posibilita los movimientos de carga general y en especial de productos manufacturados, que hoy en día tres cuartas parte de este tipo de carga a nivel mundial se mueve por este medio. Por ser el contenedor un elemento muy importante en la integración del transporte en servicios de puerta a puerta (comercio exterior), se detalla ampliamente.

### 3.1.4.1 La contenerización

#### El contenedor terrestre y marítimo

El contenedor, protagonista de lo que se ha dado en llamar "la mayor revolución en el transporte marítimo desde la aparición del vapor a la navegación", tiene sus orígenes en algunas civilizaciones donde se utilizaban en actividades bélicas cajas de carga para transportar armamentos y vituallas, estas cajas se montaban en una especie de arpón, objetos semejantes a los contenedores.

Ya en la era moderna los Estados Unidos idearon con fines bélicos el Conex (container express) envase unitario de tamaño pequeño, fácil de manejar y de transportar en cualquier camión o tren dando muy buenos resultados.

La entrada del uso masivo del contenedor nació de la idea de separar las cajas del chasis del camión, esto se le ocurrió a un empresario estadounidense de transporte carretero Malcom P. McLean, y no a una empresa naviera como podría pensarse. MacLean utilizaba grandes semirremolques en el tráfico entre Nueva York y Puerto Rico.

En 1955, con la ayuda de la autoridad portuaria de Nueva York , llevó a cabo exitosamente sus experimentos sobre la cubierta de viejos buques tanque, después compró unos barcos y organizó una línea naviera, la Sea-Land, Inc., después otros armadores norteamericanos como Matson line, hicieron lo mismo. Sin embargo a la entrada del servicio del contenedor se opusieron las empresas navieras europeas con el argumento de que se perdía mucho espacio.

El primer buque especializado para el transporte de contenedores se construyó en 1957 el "Gateway City" estadounidense, con capacidad para 226 contenedores.

#### Definiciones:

El Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, define al contenedor, como: una caja rectangular de grandes dimensiones:

- un elemento de equipo de transporte; de carácter permanente, y por tanto suficientemente resistente para permitir su empleo repetido; especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o por varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga; construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente con cantoneras para ese fin. (Para dimensiones y tipo de contenedores ver anexo).

#### Ventajas del contenedor<sup>6</sup>

En los estudios hechos por la UNCTAD, la CEPAL y otros organismos de las Naciones Unidas, con ocasión del Proyecto del Convenio sobre Transporte Multimodal, se incluyó el examen exhaustivo de la unitarización de cargas, y se consideró que "el contenedor constituye la expresión dinámica del transporte multimodal" y que "la unitarización de cargas es la espina dorsal del transporte multimodal"

De esos estudios se concluye que la unitarización ofrece ventajas para la economía nacional, para los puertos y terminales de carga multimodal, para las empresas de transporte y para los embarcadores y consignatarios:

#### Ventajas para la economía nacional

La producción nacional puede ser transportada de manera más económica y eficiente aumentando su capacidad para competir en los mercados mundiales; el transporte en general mejora y aumenta su productividad al obtenerse mayor eficiencia en la manipulación de la carga, ciclos de utilización más cortos de los buques y vehículos terrestres, menor costo en las operaciones de transbordo de carga y disminución de pérdidas, daños y hurtos de las mercancías, todo lo cual repercute favorablemente en la mejor explotación de las ventajas competitivas regionales.

---

<sup>6</sup> Cuadernos de la CEPAL. "Los conceptos básicos del transporte marítimo y la situación de la actividad en América Latina", Santiago de Chile, Naciones Unidas, 1986, pp. 66-67.

### Ventajas para los puertos y terminales marítimas

Aumento de la productividad de los equipos, a través de mayor rapidez de carga y descarga; incremento de la capacidad operacional dado que el sistema hace posible el trabajo continuo, sin interrupciones en caso de lluvia o mal tiempo; reducción del congestionamiento y del tiempo de espera de las naves, y facilidad de identificación de la carga, la que puede ser ubicada más rápidamente, inventariada mejor y cuidada de manera más segura.

### Ventajas para las empresas navieras y de transporte en general

La posibilidad de mover mayor tonelaje en menor tiempo aumenta la capacidad de arrastre de los vehículos, que podrán realizar más viajes en un tiempo determinado, incrementándose así sus ingresos por fletes y reduciendo sus costos. No sólo se produce economía de escala al manipular, transportar y almacenar unidades más grandes y homogéneas de carga, sino también en documentación y tramitaciones aduaneras y portuarias, porque en vez de emitirse 50 o 60 conocimientos de embarque o guías de transporte terrestre para un cargamento, se requiere solamente un documento si se trata de un contenedor.

### Ventajas para el embarcador o consignatario

La carga unitarizada está menos expuesta a sufrir daños, roturas, hurtos, y pérdidas en general, así como al deterioro por mal tiempo durante las faenas de carga y descarga; en otras palabras la contenerización reduce los riesgos y disminuye los costos de embalaje; se amplían los mercados, pues los productos pueden ser entregados en lugares más distantes y en mejores condiciones de competencia tanto en calidad como en precio; se simplifican los procedimientos aduaneros y se reduce el papeleo y los trámites; finalmente al fluir más rápidamente las mercancías, disminuyendo las necesidades de existencias (stocks), con lo cual se dismi-

nuye el costo, tamaño y operaciones de almacenaje y las necesidades de financiamiento al haber mayor rotación del capital invertido.

### El contenedor aéreo

El uso de contenedores aéreos hoy en día es una práctica común, que permite al usuario disminuir pérdidas, se reduce el manipuleo de las piezas individuales, hay una mayor utilización de la capacidad del avión, se evita el robo y en general presenta los beneficios de su utilización que ya se mencionaron anteriormente. Las características del contenedor aéreo son diferentes a los del marítimo debido a las puertas pequeñas del avión y al reducido espacio, por lo que se requiere de equipo especial, este radica en diversas formas y tamaños de cajas que, a diferencia del marítimo que únicamente existen dos tamaños en sus diferentes formas y usos.

Las unidades de carga consisten en una combinación de componentes (paleta, más red, más iglú etc.) como una sola unidad convertida en un contenedor estructural. Los aviones de pasajeros, carga o mixtos los llevan en la bodega inferior o en la bodega principal según sea el avión. (Para dimensiones y tipo de contenedores ver el anexo).

### **3.2. Características de los modos de transporte**

Cada modo de transporte cuenta con características propias que lo hacen diferente, sin embargo depende de la mercancías, como son su densidad, si es perecedera o no, de su valor unitario etc. y de la distancia a recorrer, las que determinarán la elección de determinado transporte. En el comercio internacional es imposible que un sólo transporte cubra las necesidades del cliente. Anteriormente no había posibilidades de elección, había modos que se caracterizaban por su lentitud, pero en la actualidad los grandes flujos han impulsado a los transportistas a modernizarse utilizando tecnologías que los hagan competitivos en cual-

quier modo de transporte, lo que permite que todos tengan sus nichos de mercado y que integralmente ofrezcan servicios de acuerdo a las necesidades del usuario. A continuación se describen las características más importantes de los modos de transporte.

### **3.2.1. Transporte marítimo**

El transporte marítimo es por su capacidad de carga, y por sus características físicas y de desplazamiento, el que maneja el tráfico internacional por excelencia, ya que el mar posibilita el acceso al interior de muchos países y su conexión a vías acuáticas naturales o artificiales.

Ventajas: la carga es fácilmente adaptable, debido a su versatilidad, y representa un menor costo para grandes distancias en el comercio internacional. Tiene gran capacidad y variedad de buques para los distintos tipos de carga sean estas general (suelta y unitarizada), graneles (líquidos y sólidos) y carga refrigerada.

Desventajas: La utilización del transporte marítimo requiere siempre de transbordos, es decir de un transporte previo y posterior que lleve y retire la carga del puerto, el manipuleo de ésta requiere embalaje costoso por su resistencia. Es de todos los modos, el transporte más lento, a pesar de los últimos buques celulares más grandes que han salido a la navegación. Existe una menor frecuencia de los servicios lo que aumenta el almacenamiento de la mercancía.

En la actualidad el incremento del comercio ha hecho que los nuevos buques especializados de carga sean más grandes y más veloces que sus antecesores. Los buques de carga se dividen en cuatro principales tipos, petroleros, graneleros de carga seca, buques de carga general y buques porta contenedores, que en 1994 la flota total mundial sumaba 28.448 buques, en toneladas de peso muerto son 719.8 millones, de ese 100%, 37.7% correspondían a buques petroleros, 34.8% a graneles secos, 14.4% a carga general, 5.4% a porta contenedores y el resto 7.8% a otros buques.

Desde mediados de los años ochenta, la carga marítima se ha ido incrementando, en 1994 se registró un volumen de carga de 4.458 millones de toneladas a nivel mundial. El aumento o la reducción del tráfico marítimo y en general de cualquier servicio de transporte depende de la salud de la economía mundial, (si hay producción industrial, o si existen crisis económicas, o se cambian las políticas de comercio exterior de países importadores, etc.) la correlación que existe entre ambas, producción-demanda de servicios de transporte, es un indicador para observar si hay o no avance en la economía mundial.

El mayor volumen de carga a nivel mundial, transportada por este medio, lo constituyó el petróleo, y lo ha venido haciendo desde la década de los setenta y en los próximos años seguirá con la misma tendencia, en segundo lugar se ubica la carga general, que a partir de los noventa ha venido creciendo, superando a la carga de graneles (minerales y cereales).

Los servicios con que cuenta el transporte marítimo:

Servicio de tráfico de cabotaje, éste servicio puede ser nacional cuando se realiza a lo largo del litoral entre puertos de un sólo país, o internacional cuando son puertos de más de dos países a lo largo del litoral. En México se define "gran cabotaje" cuando pasa de un litoral a otro a través del Canal de Panamá.

Servicio de tráfico de altura, estos servicios están clasificados en servicios regulares e irregulares.

Los servicios regulares se caracterizan por operar en rutas fijas y dar servicio a un grupo de puertos, cuentan con itinerarios de llegadas y salidas, así como con frecuencias, pueden dar servicio a distintos volúmenes y tipos de carga, porque cuentan con buques de diferentes características.

Las líneas navieras que prestan los servicios regulares de carga pertenecen al Sistema de Conferencias Marítimas, con la cual dan servicio en una ruta determinada y cumplen en la aplicación de fletes uniformes, de normas en las que se

establecen el embalaje, la uniformidad en el conocimiento de embarque, comisiones, todo lo anterior para ofrecer un mejor servicio y una mejor organización frente a la competencia.

Los servicios irregulares los prestan los armadores, representantes o consignatarios en buques llamados "tramps", que significa volanderos, vagabundos o sin ruta fija, (en México se les denomina piratas) este servicio no cuenta con clientes fijos, por la misma razón debe conocer las condiciones del mercado, para obtener carga en las diferentes regiones. La carga normalmente es a granel y en buques completos.

#### Tipos de buques de carga<sup>7</sup>

En el transporte marítimo existe una gran variedad de buques los cuales están clasificados dependiendo del tipo específico de servicios de carga que se dividen en: carga general y carga a granel. Los primeros transportan carga suelta y carga unitarizada, algunos cuentan con grúas para maniobras de carga y descarga. Los portacontenedores celulares no cuentan con grúas, pero requieren de puertos equipados para las maniobras. Los buques de carga a granel transportan carga líquida o sólida la cual se carga y descarga en las bodegas y tanques mediante vaciado o bombeo. Los buques tanque transportan petróleo, gas, productos químicos, etc. Los graneleros transportan básicamente materias primas como minerales, azúcar, cereales, carbón entre otros.

#### Servicio exclusivo para contenedores:

- Sistema celular de contenedores
- Buques celulares portacontenedores que combinan el método de autotransbordo (RO/RO) y de autoizamiento (LO/LO).
- Buques para carga completa de lotes de contenedores con manipuleo de autotransbordo (RO/RO).

#### Servicios especiales para el comercio de graneles o semigraneles:

- Cargueros a granel de escotilla abierta.
- Cargueros de vehículos.

---

<sup>7</sup> Ruibal Handabaka, Alberto. Op. Cit. pp. 124-125

- RO/RO de tipo "Skaugen".
- Graneleros portacontenedores.
- Portagabarras (LASH).

Servicios flexibles para carga mixta.

- Buques semiportacontenedores.
- Buques de línea de gran capacidad.
- Portacontenedores de autotransbordo (RO/RO).
- Buques de autotransbordo (RO/RO).
- Remolques de autotransbordo (RO/RO).
- Portabarcasas.
- Autotransbordo (RO/RO).

Movimiento marítimo nacional<sup>8</sup>

En la carga doméstica en el periodo de 1994 se movizaron en todos los puertos del país 60 millones 996 mil toneladas de carga no petrolera, de la cual 12,905 (en miles de toneladas) correspondió a carga general. Para la carga a granel agrícola se movieron 5,294 toneladas y 40,483 correspondieron a granel mineral. Otro tipo de carga no especificada participó con 2,314 toneladas. Dentro del comercio exterior por vía marítima se movieron para ese mismo año 117 millones 608 mil toneladas incluyendo petróleo, las cuales se repartieron en 22,731 toneladas para las importaciones y 94,877 para exportaciones. La carga general representó 9 millones 672 mil toneladas de las cuales sólo 5 mil 280 toneladas fue carga contenerizada.

El movimiento de la carga marítima que representó el total del comercio exterior en 1994, se realizó entre la flota nacional y extranjera. De las 37 millones 236 mil toneladas que se movieron (sin petróleo y derivados), 406 mil toneladas fueron movidas por la flota nacional, mientras que 36 millones 830 mil por las extranjeras.

---

<sup>8</sup> Las cifras se tomaron de Martínez Alejos Ramiro et al. "Manual estadístico del Sector Transporte 1994", Querétaro.

### Principales flujos de comercio exterior

Por vía marítima México tiene sus principales corredores de comercio exterior con Estados Unidos. Del total de las exportaciones en toneladas (incluyendo petróleo) para 1994 representaron el 64%, en segundo lugar se encuentra Europa con (España es el principal receptor) 11.1% de las exportaciones mexicanas.

### Cambios y políticas

Tomando en cuenta que el 80% del comercio exterior de México incluyendo el petróleo se realiza por vía marítima, es determinante la función que tienen los puertos, por tal motivo existe desde 1989 una gran preocupación del Estado por modernizar el sistema portuario a través de la descentralización de la administración y operación, incluyendo la participación de la inversión privada. Ante el crecimiento de los flujos comerciales internacionales, se han equipado los puertos más importantes capaces de competir internacionalmente en la carga y descarga de buques especializados.

De los cambios realizados por el Estado son; su retiro de la administración de los puertos; promoción de la participación de los sectores privados; simplificación de la normatividad; establecimiento de comisiones consultivas. Ante estos cambios, en 1993 se crearon las Administradoras Portuarias Integrales (API) constituidas como sociedades mercantiles.

Para mejores resultados, se espera que el transporte marítimo logre los siguientes objetivos:<sup>9</sup>

- mejorar los procedimientos y trámites administrativos para reducir los tiempos de estadía en puerto;

---

Qro.. Instituto Mexicano del Transporte, 1996, pp. 45 y 115.

<sup>9</sup> Istas Rivera, Victor, Op. Cit., p. 228.

- incrementar la participación de la marina mercante mexicana en el transporte del comercio exterior;
- intensificar y diversificar el uso de instalaciones ya existentes;
- promover el uso de cabotaje;
- coordinar el uso de instalaciones comunes con las actividades turísticas y pesqueras.

### **3.2.2. Transporte aéreo**

El transporte aéreo a diferencia de los otros modos es el más veloz y permite llegar a cualquier punto del mundo, pero por lo reducido y las distancias a recorrer lo convierten en el más caro para los embarcadores, sin embargo la demanda constante de este modo para el servicio de carga ha hecho que se construyan aviones más grandes en los cuales los costos de operación son más bajos. Tradicionalmente ha sido un modo utilizado para el transporte de pasajeros pero esto está cambiando debido al incremento de los flujos comerciales mundiales.

Ventajas: por su velocidad, ofrece servicios de alta calidad, confiable y seguro. Las características de la carga es de poco volumen y alto valor agregado y mucha de ésta son perecederos o compras urgentes, ropas o artículos de moda. El tiempo de almacenamiento es más bajo de todos los modos. El manipuleo de la carga se realiza con mucho cuidado. La reducción del viaje, el cuidado en el manipuleo y el tiempo de almacenamiento reducen los riesgos por daño, robo, pérdida o demora. Su extensa red hace posible llegar a cualquier lugar, permitiendo la expansión del comercio internacional.

Desventajas: en comparación con la carga manejada por otros modos de transporte, el tonelaje del transporte aéreo es de una magnitud baja. Sólo puede transportar cierto tipo de carga, nada de carga voluminosa como los graneles o de bajo valor unitario como materias primas y productos manufacturados, además

existe una gran restricción a transportar productos peligrosos, sobre todo en aviones mixtos (carga y pasajeros).

### Tipos de aviones

Los aviones han evolucionado notablemente desde el inicio de la aviación comercial en los años veinte. Los aviones se clasifican en aviones para transportar pasajeros, carga y mixtos, que su vez cubren distancias cortas, medias y largas, para las cuales se utiliza aviones específicos. Las líneas aéreas se clasifican por su servicio en troncales, regionales y exclusivas de carga.

Existen diversos modelos de aviones para carga y mixtos los cuales cuentan con cuatro, tres y dos motores, la mayoría de turbinas. Los Boeing 747 conocidos como "Jumbos" están fabricados para carga y mixtos, estos cuentan con puertas en la nariz y a los lados, tienen bandas transportadoras, los pisos de sus cabinas están reforzados. Algunos aviones de turbopropulsión cuentan con rampas para vehículos y carga, algunos tiene acceso por la cola. ya que es giratoria, tal es el caso del Canadair CL-44. El Boing 727 de tres motores es convertible totalmente en pasajeros o carga, donde los asientos y corredores se transforman para tal fin. Los DC-10 son de mediano y largo alcance de fuselaje<sup>10</sup> ancho, ofrecen gran variedad de transporte comercial múltiple.

### Movimiento aéreo nacional<sup>11</sup>

En el servicio internacional de carga las líneas aéreas nacionales han venido reduciendo su participación, mientras las extranjeras lo han venido incrementando, en 1989 las nacionales manejaron 26,971 toneladas mientras que las extranjeras movieron 78,519 tons. en 1995 movieron 21,634 frente a 117,279 respectivamente, las empresas nacionales exclusivas de carga manejaron 28,016 tons. en

<sup>10</sup> Cuerpo del avión al que se le añadirán las alas.

<sup>11</sup> Las cifras se tomaron de Heredia, Francisco. "La aviación mexicana en cifras, 1989-1995", Querétaro, Qro., Instituto

total en 1995 la carga transportada por líneas aéreas nacionales, extranjeras y nacionales exclusivas de carga fue de 166,929 toneladas.

Las líneas aéreas nacionales de pasajeros que realizan el servicio internacional de carga son principalmente: Aerovías de México y Mexicana de Aviación, y las líneas exclusivas de carga son Aeromexpress y Aerotransportes Mas de Carga. De las empresas extranjeras con más movimiento de carga en el comercio exterior mexicano en 1995 fueron AirFrance, American Airlines, Delta, K.L.M., Lufthansa y de las exclusivas de carga Amerijet Internacional, D.H.L Internacional y United Parcel.

#### Principales flujos de comercio exterior

Existen datos de la carga de las empresas nacionales y extranjeras que operan en México, pero no su destino en años recientes, (en los documentos consultados aparece no disponible (n.d.) por lo poco significativo del movimiento de carga por este modo), los datos encontrados son de 1992 donde el grueso de las importaciones y exportaciones (en toneladas) se realizaron con los Estados Unidos con 40,117 (57.6% ) y 29,845 (58.7% ) respectivamente, en segundo lugar lo ocupó Alemania con 7,014 de importaciones (10.1%) y 4,988 en exportaciones (9,8%), y en tercer lugar Holanda con 6, 425 (9,2%) y 4,901 (9,6%) respectivamente.

#### Cambios y políticas

Las políticas de apertura no sólo han sido en el ámbito económico, comercial, sino también en los transportes específicamente. Respecto al servicio aéreo, se han realizado a nivel mundial cambios que consisten en abrir la competencia al mercado mundial. En algunos países se están tomando acuerdos para que compañías extranjeras puedan operar algunas rutas.

## La integración del transporte

---

En México se empezó por privatizar las dos empresas de aviación troncales existentes (Aeroméxico y Mexicana de Aviación) al mismo tiempo que empezaron a surgir empresas regionales por todo el país. La desregulación permitió la liberación de tarifas en rutas operadas por más de una empresa.

Para mejores resultados, se espera que el transporte aéreo logre los siguientes objetivos:<sup>12</sup>

- consolidar la estructura de la aviación comercial mediante el incremento de los servicios alimentadores;
- mantener el nivel alcanzado en las instalaciones y en los servicios a la navegación aérea;
- sanear financieramente las empresas troncales.

### 3.2.3. Transporte terrestre

La apertura comercial y el TLC han provocado una visión diferente del papel que el transporte debe jugar en estos tiempos de mayores intercambios económicos. Dentro de los cambios en la llamada desregulación del transporte consiste en dar un servicio de calidad, al mejor precio, y con los menores tiempos posibles, ante esta situación, el transporte terrestre sobre todo el ferroviario esta realizando una serie de cambios que le permita ofrecer un servicio competitivo frente al auto-transporte.

#### Transporte ferroviario

El ferrocarril transporta normalmente productos de alto tonelaje con bajo valor agregado, siendo este medio el ideal para transportar este tipo de cargas en grandes distancias por el bajo costo económico que representa ante su fuerte compe-

ridor el autotransporte. Sin embargo, el ferrocarril está ampliando sus servicios a otro tipo de carga, debido al incremento del transporte de contenedores en trenes de doble estiba que obedece a los flujos internacionales de carga de la frontera norte de México, provenientes de Canadá y Estados Unidos.

**Ventajas:** en relación con el transporte aéreo y el autotransporte, el ferroviario transporta volúmenes muy grandes de carga (trenes bloque) que incluso puede competir con buques medianos. Con las nuevas tecnologías se están dando combinaciones como piggy back<sup>13</sup> haciendo su servicio flexible. La velocidad también se ha incrementado con nuevas locomotoras más potentes y al uso de vías eléctricas.

**Desventajas:** En comparación con el autotransporte, presenta poca flexibilidad ya que el tendido de la red férrea es limitada respecto a la carretera, lo que le imposibilita penetrar cualquier punto como lo hace el autotrasporte. En cuanto a carga y descarga, necesita de transbordos, lo que implica el manipuleo de la carga, aunque en los centros de producción existen líneas férreas, es necesario de transporte previo o posterior a la carga y descarga.

#### Tipos de equipo

El equipo para carga utilizado en el transporte ferroviario son: a) las plataformas, que sirven para transportar contenedores, remolques, maquinaria, etc., b) las góndolas, se utilizan para materiales industriales, c) los carros tanque son utilizados para los productos líquidos, d) los furgones, que transportan todo producto que requiera ser protegido del medio ambiente, e) las tolvas cubiertas para carga a granel protegida de la intemperie, f) las tolvas abiertas para transportar minerales y materiales resistentes, g) plataformas cerradas con tres niveles para el transporte doméstico de automóviles, h) remolques sobre plataformas (piggy-back), son cajas de remolque (de autotransporte) sobre plataformas del ferrocarril.

---

<sup>12</sup> Islas Rivera, Víctor, Op. Cit. p. 229.

<sup>13</sup> Este sistema consiste trasladar cajas de trailer (remolques) en plataformas de ferrocarril. El concepto en español sería "llevar de caballito".

rril, ésta modalidad permite el servicio puerta a puerta y i) los contenedores, que por su facilidad de manejo puede ser transportados por cualquier modo de transporte.

#### Movimiento ferroviario nacional

La participación del ferrocarril en el movimiento de carga doméstica e internacional es mínima, de los más de 400 millones de toneladas de carga doméstica, incluido petróleo, registradas en 1993, movió 50 millones toneladas. En la carga internacional se registró un movimiento de aproximadamente 160 millones de toneladas de las que se movieron menos de 25 millones de toneladas.

En el comercio exterior de México, el transporte terrestre (autotransporte y ferrocarril) movieron por fronteras alrededor de 34 millones 780 mil toneladas en 1993, lo que significó más de la mitad del total de toneladas, de productos no petroleros, de este total, el 63% le correspondió al autotransporte y 37% al ferrocarril.

De las empresas ferroviarias norteamericanas que tienen convenios con Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) para entrar a la frontera mexicana son Union Pacific, Southern Pacific y Santa Fe.

#### Principales flujos de comercio exterior

El transporte terrestre que incluye ferrocarril y autotransporte realizó en 1993 el 50.4% de los movimientos del comercio exterior de carga de productos no petroleros (el resto de los movimientos lo realizó el transporte marítimo) de los cuales 12 mil 907 toneladas de productos no petroleros, equivalente al 18.7% fueron movidos por el modo ferroviario. Los flujos de comercio exterior (la gran mayoría) se realizan por la frontera norte, lo que indica el gran comercio que existe con Estados Unidos principalmente.

## Cambios y políticas

Ante la poca competitividad y la poca rentabilidad de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) y la necesidad de contar con transportes modernos y eficientes, el Estado implementó un Programa de Cambio Estructural que consistió en: la recuperación de la participación en el tráfico de carga ante la tendencia observada: supresión de servicios improductivos o innecesarios; y disminución de la planta del personal.

Posteriormente se inicio un proceso de reconstrucción y división por regiones las cuales son Ferrocarriles del Noreste, Ferrocarriles Pacifico Norte y Ferrocarriles del Sureste, dicha división para facilitar la licitación pública de las rutas que comprenden las regiones mencionadas a la inversión nacional y extranjera. Las concesiones consisten en la construcción, operación explotación y mantenimiento de las vías férreas y se otorgarán por 50 años prorrogables a otros 50, en donde podrán participar empresas extranjeras hasta con 49% de capital social y sólo podrá ser mayor siempre y cuando la competencia lo autorice.

Para mejores resultados, se espera que el transporte ferroviario logre los siguientes objetivos:<sup>14</sup>

- incrementar la velocidad de operación mediante modificaciones a la infraestructura o en los sistemas operativos;
- lograr una autonomía sostenida en la dotación de equipo;
- incrementar y especializar el equipo tanto de tracción como de arrastre;
- rediseñar y ampliar las instalaciones en terminales y talleres;
- sanear financieramente las empresas.

---

<sup>14</sup> Islas Rivera, Víctor, Op. Cit. pp. 228-229.

## El autotransporte

El autotransporte por sus características es el que representa menores costos para los usuarios, en comparación con el ferrocarril transporta normalmente productos de bajo volumen y alta densidad económica.

Ventajas: este modo es el más versátil de todos los modos, porque permite un acceso rápido a las instalaciones de los fabricantes, embarcadores y destinatarios, representando costos de operación bajos, facilita la recolección y entrega de las mercancías, lo que hace posible el servicio puerta a puerta (es el único modo que inicia y termina una distribución en el comercio internacional). Los costos de carga y descarga son menores en comparación con el ferroviario, y no necesita equipos costosos para operaciones en terminales. La caja funciona como contenedor.

desventajas: el autotransporte por su poca capacidad no compite con los otros modos. Existe limitación geográfica para su tránsito y demasiados trámites para poder pasar las fronteras, otras veces el tráfico, accidentes, obstaculización de las vías, etc., posibilitan que cargas perecederas se pierdan si no llegan rápido a su destino

### Tipo de equipo:<sup>15</sup>

- Autotanque, Es un vehículo cerrado, camión tanque, semirremolque o remolque tipo tanque, destinado al transporte de líquidos, gases licuados o sólidos en suspensión.
- Camión unitario, Este vehículo automotor cuenta con seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor de 4 toneladas.

---

<sup>15</sup> Diario Oficial, México, D.F., 7 de enero de 1997.

- Camión remolque, Este vehículo se destina al transporte de carga, y está constituido por n camión unitario con un remolque, acoplado mediante un mecanismo de articulación.
- Remolque, Vehículo con eje delantero y trasero no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un semirremolque.
- Semirremolque, Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por éste.
- Tractocamión, Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques y remolques.
- Tractocamión articulado, Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque, acoplados por mecanismos de articulación.
- Tractocamión doblemente articulado, Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque, acoplados mediante mecanismo de articulación.
- Tractocamión con plataforma, vehículo destinado para transportar carga suelta, contenedores, equipo, máquinas, etc.

#### Movimiento carretero nacional

El Autotransporte en México se divide en servicios de carga regular y servicios de carga especializada, la primera opción realiza movimientos de carga general, mientras que el segundo es por tipo de productos definidos (petróleo, muebles, maquinaria, productos industriales, etc.). De los modos de transporte que operan en el país, desde el punto de vista económico, el autotransporte es el que ha ge-

nerado el mayor Producto Interno Bruto, esto quiere decir que mueve la mayor parte de la carga doméstica, desde 1980 este modo ha venido aumentando su participación en los movimientos, en contraparte el ferroviario le ha sucedido lo contrario, siendo el segundo modo en importancia en el manejo de carga doméstica.

Cabe mencionar que el autotransporte es el que más participa en el movimiento de los productos del comercio internacional, sobre todo en las importaciones. Hay que aclarar que el crecimiento del autotransporte se ha visto beneficiado por las inversiones económicas realizadas por el gobierno, sobre todo a la infraestructura, en detrimento del ferroviario que se ha visto olvidado (el tendido de vías es prácticamente el mismo de final del siglo pasado y comienzos de éste).

#### Flujos de comercio internacional

Los mayores flujos que realiza el autotransporte son a través de la frontera norte, con destino a los Estados Unidos, del 50.4% de los flujos por superficie (carretero y ferroviario) realizados en 1993, el autotransporte participó con el 31,7% de la carga no petrolera con un total de 21 mil 873 toneladas.

#### Cambios y políticas

Para más detalle ver la sección III.3.1

Para mejores resultados, se espera que el transporte carretero logre los siguientes objetivos:<sup>16</sup>

- consolidar la regularización del servicio;
- mejorar los métodos de carga y descarga;

---

<sup>16</sup> Islas Rivera, Victor, Op. Cit. p. 229.

- incrementar la calidad y cantidad de instalaciones para la recepción, almacenamiento y despacho de carga;
- aumentar el grado de competencia entre empresas prestatarias;
- incrementar y dar mayor estabilidad a la demanda.

### **3.2.4. Transporte multimodal**

#### Concepto y evolución del transporte multimodal

La definición que las Naciones Unidas tiene sobre Transporte Multimodal, se entiende por el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente. Según el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, se concluyó en Ginebra, el día veinticuatro de mayo de mil novecientos ochenta.

El transporte combinado, es decir el empleo de más de un modo de transporte en el tráfico internacional ha existido desde tiempos remotos, con el barco como el medio de transporte mas antiguo, para el desplazamiento de un lugar a otro de mercancías, trasladándose después al lugar de demanda a lomo de bestia.<sup>17</sup>

En el transporte multimodal su importancia no estriba en el uso de varios modos de transporte integrados (intermodalismo), sino en que la operación se haga bajo

---

<sup>17</sup> En la historia antigua podemos ver ejemplos. donde cuentan que el Templo de Salomón fue construido en el s x a.C. con cedros del Líbano, cobre de Huelva y oro de Ofir, transportados por los fenicios en sus barcos hasta Sidón, y llevados desde allí en camellos hasta Jerusalén. otros ejemplos no tan antiguos se desarrollaron durante la colonia, transportando en animales de carga materias primas y metales preciosos del lugar donde se explotaban, hasta el puerto que se utilizaría para ser llevado por barco hasta un puerto Europeo y de ahí llevado a lomo de bestia o de un vehículo jalado por animales al lugar de demanda o consumo.

Normalmente en la utilización del barco para el transporte de mercancías lleva consigo necesariamente el uso de otro modo. Sin embargo, durante estas operaciones que se hacían en forma segmentada, cambiaba la responsabilidad del transportista en cada lugar de transferencia de la mercancía. El transporte combinado actualmente sigue utilizándose en gran

un único contrato o documento de embarque, esto quiere decir que durante el trayecto de la mercancía desde la salida de la fábrica hasta su destino final (servicio puerta a puerta) se realice bajo una sola responsabilidad continua. En este sentido el transporte multimodal es un concepto institucional-jurídico que implica la emisión de un conocimiento de embarque por un operador de transporte multimodal (OTM), que asume la responsabilidad como principal.

El transporte multimodal ha provocado una revolución tanto institucional, por la forma en que está afectando las políticas de transporte para darle mayor celeridad en trámites gubernamentales, como tecnológicas porque está creando a su alrededor todo un sistema de innovaciones, infraestructura y telecomunicaciones que hacen que este servicio sea rápido y eficiente, además trae consigo una serie de ventajas para los interesados en que sus necesidades de producción o venta estén a tiempo en el lugar en que se requieren.

#### **3.2.4.1. Operadores de transporte multimodal (OTM)**

El Convenio de Transporte Multimodal Internacional (firmado en Ginebra el 24 de mayo de 1980)<sup>18</sup> define como "Operador de Transporte Multimodal" (OTM), a toda persona que por sí o por medio de otra persona que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal, y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asumen la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Hasta hace poco los navieros tenían poca responsabilidad sobre la carga al efectuar su transporte de un puerto a otro. Con la aparición del contenedor como consolidador del transporte multimodal, el servicio se extendió más allá de un puerto marítimo ofreciendo servicios de acarreo terrestre utilizando más de un modo de transporte.

---

escala para mover importaciones y exportaciones con origen y destino a ciudades interiores.

<sup>18</sup> Este convenio aún no está en vigencia, para estarlo es necesario la ratificación de 30 estados. México se encuentra entre los países que lo han ratificado.

Con el servicio puerta a puerta por un solo proveedor de servicios de transporte, ha llevado a los OTM, como proveedores a aceptar la responsabilidad única del transporte de mercancías. En muchos países esta responsabilidad no está regulada, si no que se infiere de las prácticas comerciales normales: En un principio los OTM limitaban su responsabilidad a la del modo de transporte o punto de transbordo correspondiente. Esta situación dejaba un desconocimiento total sobre indemnizaciones en caso de que la carga sufriera algún daño. Dado el interés de mejorar el estado sobre responsabilidad se adoptaron medidas para establecer primero algunas normas a través de las "Reglas uniformes de la CCI. relativas a un documento de transporte combinado" de la Cámara de Comercio Internacional, y después mediante la elaboración del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías.

En la actualidad con el surgimiento de nuevos servicios especializados como la organización del servicio puerta a puerta por un solo proveedor de servicios de transporte ha llevado a los OTM, como proveedores de tales servicios a aceptar la responsabilidad única del transporte de mercancías.

#### Diferentes operadores de transporte multimodal

Los OTM son numerosos, la gran mayoría son de países industrializados. Desde el operador tradicional como son las compañías navieras, de ferrocarriles, los intermediarios o transitarios (freight forwarders). Los OTM se pueden agrupar dentro de los operadores de transporte multimodal de buques, (OTM-OB's) y los operadores de transporte multimodal que no operan con buques (OTM-NOB's).

#### Operadores de transporte multimodal que operan buques (OTM-OB's).

Tradicionalmente los dueños de buques transportaban la carga de un puerto a otro y limitaban su responsabilidad sobre la carga hasta que los productos estuvieran a bordo. Con el advenimiento de la contenerización, muchos navieros tu-

vieron que extender sus servicios incluyendo el transporte más allá de un puerto marítimo e inclusive el transporte aéreo.

Hay tal combinación de modos de transporte calificados por las compañías operadoras de buques como OTMs. Usualmente los OTM-OB's no son dueños ni operan el transporte de bienes por carretera, ferrocarril o aire, hacen los arreglos necesarios para subcontratar servicios de transporte unimodal con los porteadores correspondientes. Además de contratar usualmente servicios de estiba y almacenamiento.

Operadores de transporte multimodal, no operadores de buques (OTM-NOB's).

Este tipo de operadores ofrecen servicios de puerta a puerta usando más de un modo de transporte. En lugar de subcontratar segmentos de transporte terrestre o aéreo, pueden más bien subcontratar la travesía marítima, por esto, son conocidos también como transportistas comunes no operadores de buques. Este tipo de OTM usualmente son dueños de un solo tipo de medio de transporte usado en la cadena, siendo éste el de un extremo de la ruta.

Otro tipo de operadores que recaen dentro de los OTM-NOB's, no son dueños de ningún medio de transporte e incluyen a los intermediarios, agentes aduanales y en raras ocasiones a compañías operadoras de almacenes y de estiba

Finalmente, existen compañías (OTM-NOB's) que se han establecido con el exclusivo fin de proveer servicios de transporte multimodal. Este tipo de operadores llegarán a ser en el futuro el único OTM capaz de desafiar la posición dominante de los OTM-NOB's, podrán ser la mejor opción para ofrecer a los países en desarrollo el mejor ámbito de participación en el transporte multimodal. Este tipo de OTM no tiene que invertir en transporte y en cambio pueden concentrarse en escoger el tipo o combinación de diferentes modos de transporte que sea más económico y eficiente, y el que mejor llene las necesidades de sus clientes. Estos OTM no tienen compromisos o intereses en ninguna operación en particular.

Para armar un cadena de transporte se requiere una eficiente organización y socios confiables que cooperen dentro del campo de sus actividades. En términos del control del volumen de carga estos tendrán que ser competitivos sea cual fuere el modo de transporte contratado al igual que los servicios de estiba y almacenamiento. Sin un suficiente volumen

de carga los OTM no estarían en condiciones de ofrecer un transporte regular en términos competitivos.

### Superporteadores

Cada vez más, los que intervienen en el comercio exigen que sus compras sean entregadas con eficiencia con el sistema de servicio "justo a tiempo" (just in time), los grandes OTM están comprometidos a ofrecer cada vez mejores y variados servicios apegados a las necesidades de sus clientes. Ahora ya no es suficiente transportar la carga de un puerto a otro o de un punto a otro. Los grandes OTM por su capacidad de ofrecer variedad de servicios incluyen operaciones que anteriormente no estaban contempladas como por ejemplo, la planificación de fuentes de suministro, la agrupación, el remontaje de las cargas y la distribución final a los almacenes. Estos servicios nuevos tan complejos los prestan OTM's la mayoría de países desarrollados que explotan buques, y que se han convertido en empresas muy importantes estos proveedores de servicios de transporte han dado en llamarse "superporteadores", super-OTM, estos también se llaman operadores de distribución total (ODT) porque realizan todos los servicios que requieren sus clientes.

Un super-OTM es una compañía grande que ofrece servicios para un gran número de destinos al igual que los OTM "tradicionales" (que no ofrecen servicios de distribución total) , existen super-OTM que explotan buques y otros que no. En el transporte marítimo los super-OTM que explotan buques suelen llamarse "superporteadores".

Un superporteador puede definirse como: "una enorme empresa de transporte de servicios relacionados con los transportes, más a menudo en forma de asociación que en la relación tradicional proveedor/usuario, para un gran número de destinos, con activos e ingresos no inferiores a 1.000 millones de dólares de los EE.UU. cada uno, que controla directa o indirectamente casi todos los eslabones de la cadena de transporte".<sup>19</sup>

### **3.2.5. Innovaciones tecnológicas en el transporte**

Para el caso del transporte, las tecnologías se han desarrollado en función de la competencia, y la demanda, la oferta de un mejor servicio, del descubrimiento de nuevos materiales, de innovaciones, y últimamente del equilibrio con el medio ambiente. A continuación se mencionan algunas de las tecnologías usadas en el transporte, constantemente surgen innovaciones, que modifican y aceleran los campos de éste como son: la infraestructura, el equipo de operación, la informática etc. En el transporte existen diversas tecnologías que están vinculadas con la informática y las telecomunicaciones lo que permite realizar funciones directas para la comunicación entre empresas, clientes y usuarios. Respecto a las tecnologías del equipo de transporte de carga se mencionan las más importantes,

- El contenedor con sus diferentes características formas tamaños y usos. (ver anexo 1)
- Terminales marítimas especializadas, cuentan con equipo de alto rendimiento, que pueden cargar o descargar un buque portacontenedores en unas cuantas horas.
- Buques portacontenedores celulares capaces de cargar hasta 5000 TEUs (twenty-feet equivalente unit) es equivalente a un contenedor de 20 pies.

---

<sup>19</sup> Ruibal Handabaka, Alberto, Op. Cit. p. 315.

- Carros portacontenedores de doble estiba, esta tecnología de uso terrestre se usa en el movimiento de puentes terrestres ferroviarios, es decir una red férrea tendida en una extensión muy grande, normalmente de costa a costa donde se suben dos contenedores, uno encima del otro en una plataforma especial, los trenes de doble estiba pueden medir varios kilómetros de largo.
- Terminales intermodales automatizadas, en las terminales intermodales se realiza el cambio de contenedores o de remolques de camión de un modo de transporte a otro.
- Terminales de contenedores automatizadas, es un proyecto en el que la operación de la terminal es totalmente sin la intervención del directa del hombre, a través de equipos automáticos.

#### La informática

Las tecnologías de informática y telecomunicaciones utilizadas en la gestión del transporte ha tenido mucha atención por parte de: organismos internacionales de transporte, organizaciones gubernamentales, transportistas, empresas, entre otros, debido a la importancia de éstas al desarrollo de los servicios de transporte. Las principales innovaciones son el Intercambio Electrónico de Datos y el sistema de posicionamiento global.

#### Sistemas de intercambio electrónico de datos (EDI)

Las organizaciones cualquiera que ellas sean, en el campo que se ocupan, mantienen intercambios de información entre si, por lo general este intercambio se realiza en papel. Con el crecimiento acelerado del comercio: el intercambio de información entre lo que se compra y lo que se vende actualmente se requiere que se realice de manera rápida. Esto ha hecho la necesidad de procesar datos para

agilizar este intercambio de documentos y formatos de uso común entre organizaciones económicas.

El desarrollo de la informática y las telecomunicaciones han facilitado el proceso, realizando el intercambio de información de computadora a computadora. Sin embargo el uso creciente de diferentes formatos requeridos para cada uno de los involucrados ya no es una ventaja, y dada la necesidad de interactuar con otras organizaciones se creó un lenguaje común de normas nacionales e internacionales.

En los años sesenta el intercambio electrónico empezaba a desarrollarse, las grandes compañías empezaba a incursionar en el desarrollo de normas comunes a ellas en el campo de las compras, el transporte y aspectos financieros. Sin embargo las normas usadas únicamente apoyaban en el comercio intra-industrial, mientras que los documentos como las cartas de porte y las facturas de carga se aplicaban a todas las industrias.

En 1979 se diseñaron para los exportadores, algunos sistemas para usar técnicas de procesamientos automatizados de datos, con el objeto de reducir el movimiento de papeles mediante su reproducción por computadora, y facilitar así la reproducción de documentos de transportes afines.

Con el esfuerzo dado al uso de estas normas comunes, para los años noventa se conoce como Sistemas de Intercambio electrónico de Datos EDI, que se define como:

"La transmisión en una sintaxis normalizada a nivel internacional, de información administrativa, comercial o de transporte, o de significado estratégico, entre computadoras de compañías u organizaciones independientes".<sup>20</sup>

Con esta normalización el intercambio de datos es más rápido, eficiente y preciso que los sistemas de documentos escritos.

---

<sup>20</sup> Campos, Laura, "Marco organizacional para el desarrollo de servicios de intercambio electrónico de datos en México", Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1995, p. 8.

Aunque en la actualidad existen otros tipos de intercambio de información como el fax y el correo electrónico, lo que distingue al EDI es el manejo en forma estructurada mediante códigos específicos y campos previamente determinados, la ventaja del EDI es que su uso es autónomo, a la vez que puede ligarse con sus socios comerciales.

Los beneficios concretos de EDI son:

- La reducción de: papeleo, la entrada manual de datos, los retrasos del correo, la discriminación de información, los errores, los gastos administrativos, el tiempo de ciclo de transacción del negocio.
- La posibilidad de un flujo de información más rápido y exacto, relaciones más cercanas con los proveedores, mejor entendimiento de las necesidades y prioridad de cada socio, lo que de hecho, conduce aun mejor servicio, sistemas de inventario justo a tiempo, utilización de redes modernas de comunicación.
- El incremento de la productividad, la rentabilidad y, en general la competitividad.

Para que el uso de normas sea generalizado y su contenido aceptado a nivel internacional, actualmente la Organización de las Naciones Unidas cuenta con mensajes estandarizados (United Nation Standard Message basados en EDI-FACT), esto nace de la necesidad de utilizar a nivel mundial la misma sintaxis, sin embargo en Europa y Estados Unidos existen sistemas de normas como la TDCC Transportation Data Coordinating Committee y la ANSI American National Standards Institute estos últimos sistemas comparten similitudes, utilizan el mismo diccionario de datos y la misma sintaxis.

Para el futuro los diferentes usuarios de EDI tenderán al uso de las normas generalizadas basadas en EDIFAT, Ya que utilizar un solo lenguaje de transferencia electrónica a nivel mundial facilita para todos los que intervienen de algún modo en el desarrollo de las relaciones económicas de los diferentes países.

### Sistemas de posicionamiento global (GPS)

Los GPS son sistemas de radionavegación utilizados para las mediciones de posicionamiento global. Este sistema permite ubicar con precisión la posición de un cuerpo en tierra o próximo a ella. Se basa en 21 satélites puestos en órbita que proporcionan información permanente de referencia para determinar la posición de objetos en cualquier punto con un margen de error de unos diez metros.

Para ubicar la posición del objeto en tierra, este debe contar con un equipo de receptor de señales con varios canales y con un reloj de precisión.

El uso de GPS está haciendo todo una revolución tecnológica en el campo del transporte, aunque en un principio el GPS era usado con fines militares, en la actualidad su uso es variado utilizándose en sistemas de navegación por satélite, inspección global por satélite, para sistemas de control de tráfico aéreo, para el control automatizado de trenes y para los sistemas inteligentes vehículo carretera y en los sistemas de comunicación.

El sistema GPS proporciona gran ayuda a la navegación aérea así como para la localización de cualquier elemento, equipo, vehículo que cuente con el receptor de señal, además proporciona información de latitud, altitud y velocidad si es un objeto móvil.

### **3.3. Cambios en la operación y reglamentación**

En el intercambio internacional de mercancías, el transporte y la responsabilidad del transportistas son diferentes a la operación doméstica, la regulación de un modo de transporte no funciona para el transporte internacional, por lo que es necesario un reglamento de transporte en el que exista la posibilidad de que varios modos de transporte entren en la operación, pero sobre todo lo más importante es que una sola persona se haga responsable de la carga, no importa cuantos modos tengan que participar o cuántas fronteras tenga que cruzar. La

existencia de un sólo convenio sobre un reglamento de transporte internacional, reemplaza cualquier otro de orden nacional.

La existencia de un reglamento internacional de transporte de mercancías, aclara las responsabilidades de los que intervienen como son el expedidor, el transportista y el destinatario, esto posibilita resolver litigios entre ellos.

En 1980 se concluyó, (después de años de trabajo) el Convenio de Transporte Multimodal de Mercancías, el cual México lo ratificó el 10 de octubre del mismo año.

### **3.3.1. Panorama internacional**

#### Marco jurídico del transporte multimodal

El Convenio de Transporte Internacional de Mercancías nació con los proyectos que presentaron la Unificación de Derecho Privado (UNIDROIT) en 1965, posteriormente en 1970 con base a lo anterior la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) presentaron un proyecto conocido como convención de transporte combinado de mercancías, Sin embargo ante la inasistencia de países de América Latina, Las Naciones Unidas a través del Consejo Económico y Social, convocó a una conferencia para tratar lo relativo al transporte internacional de contenedores donde se trabajaría también el proyecto del transporte combinado de mercancías dando como resultado, diez años más tarde el Convenio de Transporte Internacional de Mercancías.

Los antecedentes al convenio anterior se fundamentan en los convenios marítimos como son las Reglas de la Haya y las Reglas de Hamburgo.

Reglas de la Haya se firmaron en Bruselas en 1924: es el "Convenio internacional para la unificación de algunas reglas en materia de conocimientos de embarque". (El conocimiento de embarque "bill of landing", es el documento de comercio más antiguo que se conoce. El conocimiento de embarque cumple tres propósitos: es

un recibo que el capitán de la nave otorga al embarcador; sirve como prueba de los términos y condiciones de transporte en que ambas partes han convenido y es un documento de título sobre las mercaderías descritas en el mismo, ésta característica lo hace endosable. Además de que indica el estado en que se encuentra la carga en el momento de ser recibida a bordo).

Este convenio se aplica a todo transporte marítimo cuyo conocimiento de embarque es elaborado en un país contratante. Las reglas de la Haya establecen las bases donde se fijan la responsabilidad del porteador respecto a la carga, las obligaciones y exoneraciones del porteador.

En 1968 se introduce un protocolo que modifica al Convenio de Bruselas, conocido con el nombre de "Reglas de la Haya-Visby", este protocolo se aplica a "todo conocimiento de embarque relativo a un transporte de mercancías entre puertos de dos países diferentes", así como todo conocimiento previendo explícitamente la aplicación de la Convención, los cambios se refirieron al límite de responsabilidad del porteador.

### Reglas de Hamburgo

Sin embargo con el paso del tiempo las reglas establecidas por la Convención de Bruselas y el Protocolo quedaron rebasadas, ya que no reglamentaban más que la fase marítima del transporte y excluyen las maniobras terrestres, el transporte de animales vivos y las mercancías en cubierta (cargadas sobre el puente del buque y no en la bodega). Por lo que en Hamburgo en 1978 se crea la "Convención de las Naciones Unidas sobre el transporte de mercancías por mar" que establece un balance equitativo entre los intereses de las distintas partes en el contrato de transporte marítimo y a salvaguardar los derechos del cargador, fijando la responsabilidad del porteador y del buque por pérdidas, daños o demoras y eliminando numerosas y anticuadas causales de exoneración de dicha responsabilidad.

En cambio, se prescribe que el porteador será responsable por las pérdidas o daños a las mercancías, así como la demora en la entrega, a menos que éste pruebe que él, sus empleados o agentes tomaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar dichas pérdidas, daños o demora.

La distribución de riesgos entre el porteador y el cargador, es el principio donde se fundamenta el régimen legal del transporte de mercancías por mar. Las Reglas de la Haya ponen el peso de la responsabilidad en el embarcador y el consignatario, mientras que las de Hamburgo, la responsabilidad se inclina más hacia los porteadores.

La Convención sobre el Transporte Multimodal Internacional de las Mercancías

El aspecto más importante que trata este Convenio, es sobre la responsabilidad del Operador de transporte Multimodal (OTM), cuenta con una parte preambular, en la que establece la exposición de motivos y otra parte subdividida en cuestiones generales, se definen documentación, responsabilidad del expedidor, reclamaciones y acciones, disposiciones complementarias y cuestiones aduaneras.

Para la documentación y las responsabilidades ver el anexo II.

### **3.3.2. Ambito nacional**

México al adoptar la economía de libre mercado a partir de los ochenta, la entrada al GATT y la firma del TLC fueron motivo para modificar su política económica, las reformas iban encaminadas a un proceso de modernización en varios sentidos como: la económica, la industrial, el comercio exterior, el transporte etc., lo anterior por las exigencias económico-comerciales impulsadas por el nuevo orden económico mundial.

Las políticas anteriores van encaminadas a contar con marcos legales más flexibles, en el caso del comercio exterior se requiere fomentar y orientar las exportaciones que son clave para el desarrollo de México, por lo tanto, no se puede dejar

a la improvisación, por el contrario contar con actores (comerciales, financieros, aduanales, empresas de seguros y de transporte que intervienen en el comercio exterior), responsables y eficientes son una premisa hoy en día.

A nivel mundial ha habido un fuerte impulso hacia la desregulación del transporte, que lo inserta dentro de la competitividad, y así evita vicios en los que el usuario salía perjudicado al enfrentarse a los monopolios que controlaba el servicio. (ver cuadro 6.)

**Cuadro 6**  
**Principales acciones de modernización en el sector transporte en México**

<p><u>Desregulación</u>                      Convenios bilaterales marítimos, 1989                      Autotransporte de carga , julio 1989                      Autotransporte de pasaje y turismo, fines 1989                      Transporte aéreo, 1991                      Reestructuración tarifaria FNM, mayo 1991                      Regulación pesos y medidas en carreteras, 1993                      Desregulación escalonada de servicios e inversión para el autotransporte del TLC, 1991-2004</p>
<p><u>Descentralización</u>                      Organo desconcentrado Puertos Mexicanos, 1989                      Permisos de autotransporte den Centros SCT, 1989</p>
<p><u>Privatización:</u>                      De servicios                      Aeroméxico, quiebra en 1988 y posterior venta                      Servicio de transbordadores, 1989                      Mexicana de aviación, 1989                      Empresas de servicios portuarios, 1992/1993                      Esquemas de conversión en aeropuertos y ferrocarriles.</p>
<p><u>De Infraestructura</u>                      Carreteras de cuota, 49 concesiones a partir de 1989<sup>21</sup>                      Inversión en equipo de arrastre y ferropuertos, 1989                      Puertos, 1992/1993</p>

Fuente: IMT. Izquierdo Gonzalez, Rafael et al "Mercados de transporte de carga del cartel a la competencia", Querétaro. Qro. Instituto Mexicano del Transporte. 1995. p. 126.

<sup>21</sup> En 1997, el gobierno rescató algunas carreteras, debido a un bajo volumen de tránsito, que no correspondieron ya en la operación, con respecto a lo planeado por los concesionarios.

El transporte se vio modificado por ejemplo en la oferta de servicios de auto-transporte de carga, así como en el movimiento de contenedores y de transporte aéreo, y la participación privada en el transporte ferroviario y marítimo (operación portuaria).

En el transporte existen cuatro tipos de regulación a las cuales los transportistas tienen que apegarse, estas son: a) la destinada a la protección de la infraestructura; b) la relacionada con la seguridad de los vehículos y carga; c) la reglamentación ambiental y d) la regulación económica.<sup>22</sup>

Para los transportistas, la más importante y que impacta sobre la empresa, es la regulación económica, que trata de la prestación del servicio público del transporte de carga que pretende ofrecer un servicio eficiente.

Hasta antes de 1989 el transporte, sobre todo el autotransporte de carga era un monopolio en el que se ejercía controles muy fuertes, ya que por ser un servicio público era controlado únicamente por el Estado. Los problemas a que se enfrentaba el usuario eran un mal servicio con tarifas fijas autorizadas por la SCT que podían ser alteradas.

Las tarifas fijas sobre el transporte provocaba el nulo interés por ofrecer un mejor servicio, ante esto ningún transportista invertía más que los demás, independientemente si el servicio era bueno o malo se obtenía el mismo pago por éste, impidiendo de esta manera la competencia.

La regulación del servicio del transporte estaba organizado en rutas fijas, los permisos se concedían a grupos de transportistas organizados en cárteles, de esta forma el gobierno pretendía garantizar la mejor tarifa a los usuarios, en detrimento del mejor servicio.

Todo lo anterior y los cambios que se estaban realizando en el ámbito internacional ocasionaron la "necesidad" de desregular el servicio con el propósito de eficientizarlo, de esta manera el gobierno evitaba "distorsiones y prejuicios" al inte-

---

<sup>22</sup> Valdés Rayo, Policarpo, "La desregulación del autotransporte de carga en México y su efecto sobre las tarifas" Tesis,

rés público, posibilidad de lograr mayores utilidades a los transportistas, y garantizar un mejor servicio al usuario mediante la oferta, concretando, los principales objetivos fueron los siguientes:<sup>23</sup>

- Establecer una forma de organización del mercado adecuada a las características económicas de la industria.
- Lograr la fijación de un precio real y competitivo, sujeto a la libre acción del mercado.
- Incrementar la productividad de las empresas transportistas, liberando la competencia entre ellas.
- Fomentar un mayor nivel de integración logística con las actividades económicas atendidas.

En México la operación del transporte multimodal internacional es incipiente, dado que es indispensable contar con un gran capital para operar a nivel internacional, existen pocas empresas para llevar a cabo el servicio, es necesario contar con estrategias para penetrar los mercados internacionales, y con servicios eficientes, realizar convenios con otras empresas con las que nuestro país tiene más intercambio comercial.

Muchos de los operadores de transporte multimodal internacional son empresas extranjeras con gran capacidad financiera, por lo que es indispensable que el Estado apoye a las empresas mexicanas, echando mano de los sistemas de transporte internos, como son los diferentes modos de transporte, la marina mercante y las instalaciones portuarias, para esto el Gobierno Federal se propone:

- Racionalizar los servicios de transporte empleando la combinación de diferentes segmentos en un sistema integrado, a fin de que el traslado de mer-

---

México, 1991, pp. 10-11.

<sup>23</sup> Rico Galeana, Oscar "Evolución de la industria del autotransporte de carga en México en el periodo 1988-1993". Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1997, p. 15.

cancias nacionales e internacionales se lleve a cabo por los modos de transporte o combinación de éstos que sean óptimos respecto a la naturaleza de los tráficos.

- Avanzar en la utilización de un sólo contrato los servicios de puerta a puerta, a fin de reducir la salida de divisas, utilizando para ello el poder de negociación que tiene el país en algunas mercancías estratégicas.
- Hacer más eficiente la operación del sistemas nacional del transporte, reduciendo los costos y aprovechando intensivamente las instalaciones y equipos actuales.
- Introducir moderadamente la tecnologías de transporte combinado que permita el desarrollo de las actividades productivas de mayor eficiencia, cuidando de no afectar el empleo de trabajo de la fuerza nacional.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Seminario sobre transporte multimodal, Comité de Capacitación Portuaria Nacional, México, SCT, 1988, pp. 87-88.

---

## El comercio exterior de México 1982-1995

### 4.1. Las políticas de comercio exterior de México

Son muy conocidas las políticas de sustitución de importaciones e industrialización que se instrumentaron en América Latina a partir de los años de la posguerra y hasta los ochenta. Estas estrategias impulsadas por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), surgidas en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo estaba destinada a los países con economías poco desarrolladas.

#### 4.1.1. Breve análisis de las políticas gubernamentales, modelo nacionalista, política de sustitución de importaciones.

“Las políticas de industrialización, que forman parte de la política económica en general y consisten en el conjunto de medidas, acciones e instrumentos que realiza o aplica el gobierno con el fin de fomentar el desarrollo del sector industrial en los aspectos productivos, tecnológicos, de empleo, de financiamiento y de apoyo en general. Las metas y alcances que se logren con cualquier política económica van encaminadas una parte a incrementar el crecimiento socioeconómico del país”.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Méndez, José, “Problemas económicos de México”, México, D.F., Mc Graw Hill, 1991, p.12.

Esta política se basó principalmente en un esfuerzo de crecimiento hacia dentro apoyado en la industria en la producción de bienes de consumo nacionales, que se propusieron realizar en tres etapas:

- Sustitución de importaciones de productos de consumo.
- Sustitución de importaciones de bienes intermedios.
- Sustitución de importaciones de bienes de capital.

Esta estrategia, al tener un mercado interno cautivo y una industria sobreprotegida de la competencia externa por la intervención del Estado, provocó poca competitividad de la industria ante los productos extranjeros, el gasto excesivo de divisas para la importación de insumos y de bienes de capital necesarios para los procesos de producción, déficit continuo en la balanza de pagos, además de la poca generación de empleo de la industria nacional y una brecha creciente de las desigualdades económicas causadas por un mal reparto de los ingresos y el crecimiento poblacional.

Con los constantes déficits en la balanza, en la cuenta corriente el gobierno decidió impulsar una estrategia de promoción de las exportaciones en los cincuenta, sesenta y setenta a través de una serie de instrumentos de carácter fiscal, administrativo y de fomento, que caracterizaron todo en su conjunto la política proteccionista de comercio exterior basada en aranceles, cuotas, permisos previos, y subsidios para esos años.

La aplicación de políticas proteccionistas al comercio trajo una serie de efectos que reducen las tasas de crecimiento y el desarrollo económico como la asignación ineficiente de los recursos a sectores protegidos y discriminación a otros que podrían exportar; tasas de crecimiento económico menores a las potenciales; la protección de la industria de la competencia externa generó para la industria tasas de rendimiento mayores a los estándares internacionales al contar con mer-

cados cautivos; las empresas dependían del exterior para la producción; los altos costos unitarios en la producción impedían la generación de divisas.<sup>2</sup>

Las políticas proteccionistas utilizadas durante casi cuarenta años además de lo anteriormente señalado, provocaron un gran endeudamiento externo que tan sólo en doce años se incrementó de 6 000 millones de dólares a más de 80 000 millones provocando reacciones de los organismos financieros internacionales en el sentido de realizar ajustes financieros drásticos. Los problemas económicos, políticos y sociales que sufrieron la mayoría de los países latinoamericanos dio origen a la crisis de los años ochenta, llamándola la década perdida.

#### **4.1.2 Políticas de apertura comercial 1982-1995**

A partir de los setenta, incluso antes en algunas economías, comienzan a darse cambios en la estructura económica internacional. Estos cambios van a generar que países en vías de desarrollo adopten sistemas económicos diferentes a los prevalecientes desde tiempo atrás. Los países latinoamericanos obligados también por la crisis económica que sufrían, empezaron con cambios graduales a partir de los ochenta.

El modelo de sustitución de importaciones que los países latinoamericanos adoptaron durante casi cuarenta años se vio agotado sin un resultado favorable, ya que se generaron algunos vicios con esta política, sin lograr un desarrollo de la industria nacional, al contrario de lo esperado se apoyó una industria poco competitiva si se compara a nivel internacional, junto

con esto se da a finales de los ochenta una gran crisis económica en el país que termina por repensar el modelo económico a seguir, además se encontraron las presiones de Estados Unidos y las organizaciones financieras internacionales para finalmente iniciar una acelerada apertura al exterior, que inició a finales de

---

<sup>2</sup> Katz, Isaac, "Exportaciones y crecimiento económico. Evidencia para la industria manufacturera en México". Comercio Exterior, México, febrero de 1996, pp. 110-111.

1982 con la firma de la Carta de Intención de México con el Fondo Monetario Internacional (FMI), el cual venía criticando fuertemente el proteccionismo que México aplicaba a su comercio exterior mediante la protección arancelaria.

Diversos cambios se realizaron para adoptar una política de libre mercado, en el aspecto monetario, se realizaron modificaciones en el sistema integral de control de cambios, estas modificaciones para el inicio de los noventa eran un sistema de control cambios muy flexible.

La importancia que significa contar con una industria eficiente para toda economía es que de ella se obtienen las divisas por exportación de la producción que se necesitan entre otras cosas para tener una economía sana. México al iniciar los cambios que llevaron a la economía a la competencia internacional, necesitó realizar una reestructuración de sus políticas internas dirigidas hacia la industria, como es el caso de la promoción de proyectos industriales viables, en el que los estímulos fiscales y el apoyo financiero eran determinantes para enfrentar a la competencia internacional<sup>3</sup>. Para lograr lo anterior se realizaron programas de desarrollo acordes con las nuevas políticas económicas. Estos programas se orientaron a desarrollar la producción sobre todo en las exportaciones de manufacturas con el objeto de reducir la dependencia hacia las exportaciones petroleras.<sup>1</sup>

#### **4.2 Programas de fomento al comercio exterior**

Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior (1983-1987)

A partir de 1983 a través del Plan Nacional de Desarrollo y el Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior (PRONAFICE), se adoptaron las siguientes acciones para fomentar las exportaciones no petroleras: racionalizar la protección comercial, mantener un tipo de cambio realista, otorgar apoyos financieros, permitir la importación temporal de insumos, reducir los trámites para la

---

<sup>3</sup> Nadal E. Alejandro, "Los programas sectoriales de desarrollo industrial en México, 1981-1988", Comercio exterior, vol. 39, México, enero de 1989, pp. 30-31.

exportación, autorizar la devolución de los impuestos de importación y la exención del IVA para las actividades exportadoras, resolver problemas relacionados con la infraestructura y el transporte, y realizar negociaciones comerciales.<sup>4</sup>

En particular el PRONAFICE pretendió un cambio estructural entre las políticas anteriores del modelo de sustitución de importaciones y los cambios de una economía abierta, las estrategias consistieron en:

- Fomentar el uso de tecnología en los procesos productivos.
- Racionalización gradual y programada de la protección, (el uso racional de las divisas).
- El apoyo a la especialización de la industria exportadora conforme a la ventaja comparativa.

El Programa de Fomento Integral a las Exportaciones (PROFIEX).

El PROFIEX fue implantado en 1985. Tenía como objetivos para el fomento de las exportaciones, diversificar los mercados, brindar apoyo institucional y financiero para impulsar la producción, ampliar la información y asesoramiento al exportador a través de instituciones como el Instituto Mexicano de Comercio Exterior, (IMCE), el Banco Mexicano de Comercio Exterior (BANCOMEXT), Fomento Mexicano (FOMEX) y la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, (SECOFI). Este programa resalta la importancia de contar con un apoyo integral a la industria de producción nacional para realizar exportaciones rentables y recibir financiamiento para penetrar los mercados externos a través de las siguientes acciones:<sup>5</sup>

- Eliminación de permisos previos y la reestructuración arancelaria para que en un plazo medio la estructura de protección se sustente principalmente en aranceles.

---

<sup>4</sup> Poder Ejecutivo Federal, Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984-1988, México, 1984.

<sup>5</sup> Ortiz Wadgymar, Arturo, "Introducción al comercio exterior de México", México, UNAM, 1990, pp. 150-151.

- El fomento y apoyo a la producción, de manera coordinada por el IMCE y el sistema bancario nacional (BANCOMEXT y FOMEX).
- Estímulos fiscales a las exportaciones (devolución del IVA, deducción anticipada del impuesto sobre la renta y de impuestos por gastos en el extranjero, etc.)
- La implantación de programas de importación temporal de maquinaria, equipo y herramienta.
- La expedición de Certificados de Devolución de Impuestos. (CEDIS).
- Estímulos a la investigación y venta en el extranjero de tecnologías y servicios de ingeniería y construcción.
- Actividades promocionales en el interior y exterior del país.
- Apoyos financieros conforme a los, lineamientos del PRONAFICE, BANCO-MEXT y FOMEX.
- Fomento a la producción en franjas fronterizas y zonas libres, otorgando los mismos estímulos a las empresas que exporten.
- Diversificación en las maquiladoras enfocándose primordialmente a la maquiladora pesada.

Los programas anteriores de apoyo a las exportaciones no fueron suficientes para dar los resultados esperados, por lo que se acudió reforzar con otras acciones en el mismo sentido pero con mayor posibilidad de tener mejores resultados, entre las que se encuentran el fomento de las empresas exportadoras, pólizas de garantía y seguros de crédito a la exportación, acciones para agilizar el transporte de productos de exportación requeridos por empresas de comercio exterior y exportadores, tanto terrestre, aéreo marítimo y multimodal, entre otras.

A partir de 1985 donde se iniciaron y se hicieron patente los cambios hacia la apertura económica de México, cambios que obligados y demandados internacio-

nalmente, después de años de mantener una política proteccionista marcaron un nuevo rumbo de la economía. Los cambios que se realizaron en México a partir de la apertura comercial posibilitaban enormes beneficios a la economía, para que las políticas de apertura hacia el exterior funcionaran, se realizaron: modificaciones a las Leyes de Inversión Extranjera Directa (IED), desregulación y privatización, desendeudamiento y reforma financiera.<sup>6</sup>

Las modificaciones realizadas a la IED provocaron una gran inversión de capital de empresas extranjeras atraídas por las ofertas en rentabilidad, y en mano de obra barata que al competir con la industria nacional provocaron un rápido aumento en la producción destinada a abastecer por un lado el mercado de las exportaciones y por el otro el mercado interno, esta competencia de las transnacionales significó la desaparición de muchas empresas mexicanas pequeñas y medianas que no pudieron competir ni en el mercado interno ni en el externo. La inversión que realizaron de 1989 a 1994 fue de 27 mil millones de dólares.

#### Programas del periodo 1988-1994

Durante el sexenio que inicio en 1988, el nuevo gobierno se comprometió con el FMI a realizar una serie de estrategias económicas como el crecimiento económico y la estabilidad de precios, estas estrategias se lograrían a través de una reducción de las transferencias externas netas, un decremento en la carga del servicio de la deuda y un aumento en la disponibilidad de recursos externos frescos, con estas medidas los objetivos eran conseguir medidas de control de la demanda agregada, incrementar el ahorro interno tanto del sector público como privado y la realización de políticas encaminadas a promover la eficiencia económica.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Lecuona, Ramón, "Reforma estructural, movimientos de capital y comercio exterior en México", Comercio Exterior, vol. 46, núm. 2, México, febrero de 1996, p. 88.

<sup>7</sup> Documento de la Carta de Intención enviada al FMI por la SHCP y el Banco de México el 19 de enero de 1990, citado por Ortiz Wadgymar, Arturo. Op. Cit. pp. 150-151.

Lo anterior se reflejó en el Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior del mismo periodo donde se propusieron los siguientes objetivos:

- Propiciar el crecimiento de la industria nacional mediante el fortalecimiento de un sector exportador con altos niveles de competitividad.
- Lograr un desarrollo industrial más equilibrado propiciando una adecuada utilización regional de los recursos productivos.
- Promover y defender los intereses comerciales de México en el exterior.
- Crear empleos más productivos e incrementar el bienestar de los consumidores

Los objetivos se alcanzarían con estrategias como la modernización de la industria y del comercio exterior, la internacionalización de la industria nacional, el desarrollo tecnológico y el mejoramiento de la productividad y la calidad, la desregulación económica, la promoción de las exportaciones y el fortalecimiento al mercado interno. Para las estrategias de la internacionalización de la industria nacional y la promoción de las exportaciones que son para el tema los puntos que se consideran más importantes, en el primer tema hace mención que en un ambiente global de la economía mundial, la industria mexicana debe insertarse de una manera eficaz y permanente en los mercados internacionales con una nueva cultura empresarial y exportadora en el que enfrente la competencia en una economía mundial cada vez más dinámica y competitiva.

Para el caso de la promoción de las exportaciones, se hace énfasis en la realización de negociaciones comerciales con el exterior, lograr esta penetración de los mercados internacionales. permitirá la generación de empleos, que contribuirían a una mejor distribución del producto nacional, para el traslado de mercancías es fundamental atender y apoyar a las empresas exportadoras mediante una articulación y abaratamiento de los sistemas de transporte y comunicación.

Las líneas de acción para lograr los objetivos fueron:

Para el perfeccionamiento de la apertura comercial:

- Utilizar métodos más transparentes en la asignación de licencias de exportación y permisos previos de importación.
- Mejorar el sistema de detección de prácticas desleales del comercio, para fortalecer una competencia equitativa entre los productos nacionales y los extranjeros.
- Mejorar la calidad de la investigación de prácticas desleales de comercio.

Dentro de la promoción de la inversión podemos rescatar:

El establecimiento de modelos jurídicos y administrativos para impulsar la inversión privada en la expansión de la producción y la modernización de las cadenas logísticas.

- Promover la inversión en infraestructura en coinversión pública y privada.
- Simplificar reglamentos, normas y trámites para la inversión extranjera.

En la promoción de las exportaciones:

- Fomentar una cultura de exportación de los productos nacionales con calidad y competitividad internacional.
- Promoción de las exportaciones a través de la Comisión Mixta para la
- Promoción de Exportaciones (COMPEX) que entre otras funciones eliminará los obstáculos a la exportación agilizará los tramites admi-

nistrativos coordinará proyectos de exportación, se perfeccionarán y ampliarán los mecanismos de promoción de las exportaciones, se, fomentar la participación de empresas en el exterior, desarrollar un sistema integral de información comercio exterior.

#### Promoción y defensa de los intereses comerciales en el exterior

- Fortalecer el sistema multilateral del comercio, propiciando un mercado internacional más abierto, definiendo los países y las regiones;
- Fortalecer el GATT como organismo para liberar el comercio;
- Participar en la Ronda de Uruguay;
- Liberación gradual y selectiva del comercio de servicios;
- Negociar la liberación gradual y selectiva del comercio de servicios;
- Negociar la reducción permanente de aranceles en el exterior de productos mexicanos; Luchar por una mayor disciplina en la imposición de derechos compensatorios contra subsidios a las exportaciones y prácticas desleales;
- Utilizar evaluar el establecimiento de acuerdos comerciales y de cooperación económica con las regiones donde hay una mayor actividad del comercio mundial;
- Celebrar negociaciones bilaterales con Estados Unidos para la facilitación del comercio y la inversión al igual que se negociarán acuerdos sectoriales en el mismo rubro pero para que reduzcan o eliminen aranceles y otros barreras.

Todas las políticas anteriores encaminadas a la promoción de las exportaciones a través de una industria productiva y competitiva utilizando la investigación y el desarrollo tecnológico, y de estrategias acordes a las exigencias de los mercados internacionales podría generar los recursos económicos necesarios para el crecimiento económico.

Independientemente de las políticas que se utilicen es importante apoyar las exportaciones con: a) el grado de procesamiento incorporado en las exportaciones b) el nivel de integración de la cadena productiva a las exportaciones; c) el vínculo de las pequeñas y medianas empresas con el empeño exportador; d) el esfuerzo organizado de calidad en la cadena productiva exportadora; e) los nexos entre la cadena productiva y el sistema tecnológico, y f) la presencia de sistemas de capacitación y reentrenamiento en esa cadena.<sup>8</sup>

Al ser muy bien vistas por las organizaciones financieras internacionales y en general por la comunidad internacional a las reformas realizadas por México provocó confianza y el financiamiento externo que no se hizo esperar, la acumulación de divisas posibilitó la apreciación real del peso, a su vez con tal cantidad de divisas incentivaron las importaciones que de 1988 a 1994 fueron más de doble de 28 mil a 79 mil millones de dólares mientras que las exportaciones crecieron en un cien por ciento de 30.000 a 60 000 millones de dólares. El concepto donde se concentraron importaciones y exportaciones fueron las manufacturas.

Con esta tendencia al final el saldo comercial fue negativo, con un déficit de 56 000, millones de dólares. Este resultado del comercio frente a otros acontecimientos que provocaron cambios en los flujos de capital provocaron graves problemas económicos que llevaron a México a otra crisis, pero mucho más grave que las anteriores.

---

<sup>8</sup> Rosales V. Osvaldo, "políticas de competitividad y desarrollo productivo", Revista Comercio Exterior, vol. 45, núm. 3, México, marzo de 1995, p. 237.

#### **4.2.2. Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000**

Como ya se ha venido comentando en la mayoría de las administraciones gubernamentales las exportaciones son importantes en algunas más que en otras, para esta administración las exportaciones ocupan en papel fundamental "como motor del crecimiento económico" esto quiere decir que a partir de las políticas industriales que se realicen tomando en cuenta el entorno internacional como una forma de medir los objetivos que se pretendan alcanzar. Se espera que el apoyo a la industria posibilite mejores actuaciones de los productos mexicanos y que a través de los diversas negociaciones comerciales internacionales el mercado mexicano se expanda.

Para lograr que la industria nacional sea competitiva a nivele internacional, el plan de política industrial del Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 contempla tres líneas estratégicas:

- Que las exportaciones reúnan condiciones permanentes de rentabilidad elevada para acceder a los mercados internacionales;
- Crear grupos que reúnan a industrias de alta competitividad internacional y fomentar la integración a estos grupos de las empresas pequeñas y medianas; y
- Fomentar el desarrollo del mercado interno y la sustitución eficiente de importaciones.

Se pretende alcanzar estos objetivos a través de políticas como:

- Estabilidad macroeconómica y desarrollo financiero.
- Creación y mejoramiento de la infraestructura física y de la base humana e insti tucional.
- Fomento a la integración de cadenas productivas.

- Mejoramiento de la infraestructura tecnológica para el desarrollo de la industria.
- Desregulación económica.
- Promoción de las exportaciones.
- Negociaciones comerciales internacionales.
- Promoción de la competencia.

De los cambios realizados por México en sus diferentes planes de desarrollo a partir de 1989, son un resultado de la mala experiencia que tuvo con respecto a las políticas de sustitución de importaciones. Como conclusión podemos decir que México se inserta en los cambios que se estaban generando a nivel mundial donde se hace patente un nuevo orden económico internacional en el que es fundamental realizar diversos cambios en la estructura económica del país.

Los nuevos procesos internacionales en los que diferentes países surgen como economías emergentes, hace necesario la creación de nuevas organizaciones y alianzas en las que el objetivo primordial es buscar relaciones multilaterales que refuercen los intereses de una región, frente a la competencia del entorno internacional. En este sentido las políticas económicas de nuestro país estaban dirigidas a realizar los cambios necesarios para insertarse en el camino de la globalización que impera en la actualidad.

#### **4.3. Evaluación de las políticas a través del intercambio comercial 1982-1995**

Mucho se ha hablado de la dependencia económica que México ha tenido a lo largo de la historia con los Estados Unidos, incluso en la actualidad, aunque se han realizado diversas estrategias sobre política internacional para corregir esta

dependencia. Esto quiere decir que se trata de diversificar el comercio mexicano con otras regiones, al igual que diversificar también las exportaciones.

Por años la economía mexicana dependió únicamente de las entradas de divisas por exportación de petróleo, sin embargo en el mundo hay cambios en la producción, cambios en los intereses de los países industrializados, cambios en las estrategias para incidir en los mercados internacionales, cambios en la demanda, etc. que exigen a los abastecedores de materias primas normalmente subdesarrollados a tratar de cambiar este rol que por años ha jugado, por uno más dinámico como lo exigen en la actualidad.

Seguir con este papel de productores de materias primas, dependiendo de los grandes capitalistas llevaría a países como el nuestro al rezago económico de por sí en malas condiciones, es por esto, que en la actualidad, para tener una economía sana, entre otras cosas es necesario diversificar la producción, y no depender de uno o dos productos y a los vaivenes de los mercados internacionales.

A finales de la década de los setenta, y principios de los ochenta, la economía mexicana estaba basada en las exportaciones de productos agropecuarios, mineros, petróleo crudo, y algunas manufacturas, pero sobre todo el petróleo, la entrada de ingresos al país por este producto cobró gran importancia en la medida de su demanda internacional. En 1975 los ingresos del total representaron el 14%, en 1980 representó el 62%, mientras que para 1982 el promedio fue de 74%. La dependencia económica hacia el petróleo mostró la debilidad de la economía, ya que más del 50% de esta dependía del petróleo.

La exportación de otros productos no era importante, es decir la industria nacional se encontraba protegida por lo que el mercado externo resultaba poco atractivo. Con la crisis que se presentó al principio de los ochenta terminando también con el modelo de sustitución de importaciones iniciado en los cuarenta hizo repensar las estrategias económicas a seguir a partir de esa fecha en la que el

Estado define el modelo económico internacional impulsado por las potencias económicas y los organismos internacionales financieros.

El estado impulsó la desregulación económica, la privatización de empresas públicas, la apertura del comercio exterior y a la inversión extranjera, estos cambios se promovieron con el objetivo de modificar la manera en que la industria mexicana se insertara en el sistemas mundial de manufacturas, y se dependiera menos de un sólo producto.<sup>9</sup>

En 1983 con la creación de programas para el fomento de las exportaciones de manufacturas, se dan resultados positivos, de 1981 a 1983 esta industria registraba 19% del total de ingresos, mientras que para los años 1984-1986 se registró 34%. Sin embargo cabe mencionar que las exportaciones de manufacturas antes del auge petrolero representaron 54% del total de exportaciones. Su periodo más bajo fue precisamente al inicio de los ochenta, cuando se exportaba más petróleo. Curiosamente mientras más se exportaba petróleo, más disminuían las exportaciones de manufacturas, hasta que la tendencia empezó a ser al contrario, en 1988 el comercio exterior de productos manufacturados superó en mas de la mitad al petróleo de 12,287 millones de dólares a 5,884. de 1993 a 1995 el petróleo ocupó el 11% de los ingresos totales y no más del 70% como en 1982.

El comercio internacional de México comenzó a presentar cambios importantes a partir de la apertura comercial y concretamente a partir de la entrada al GATT en 1986, en donde un objetivo claro fue la promoción de las exportaciones, dándole mayor énfasis a los productos no petroleros.

A partir de los ochenta con las políticas claras de apertura hacia el exterior, y un objetivo claro en el sentido de integrarse a la economía internacional, los países en desarrollo fueron alentando la producción de bienes manufacturados. En algunas regiones los resultados fueron sorprendentes como los llamados tigres asiáticos, mientras otras zonas como América Latina los resultados han sido lentos.

---

<sup>9</sup> Salomón, Alfredo, "Evolución de las exportaciones en el período 1973-1995", Revista Comercio Exterior, vol. 46, núm. 11, México, Nov. de 1996, p. 884.

Los buenos resultados en la diversificación de la producción hacia el sector manufacturero de los países en desarrollo se debe a 1) la rápida integración de las economías al sistema de comercio mundial, caracterizado por una gran demanda de manufacturas, y 2) a los costos laborales relativamente bajos y a la mayor inversión que han tornado a muchas economías en desarrollo muy competitivas en la producción de algunos bienes manufacturados.<sup>10</sup>

Para el caso de México concretamente, las transformaciones más relevantes han sido a) crecimiento acelerado del sector externo con respecto a la economía en su conjunto; b) crecimiento alto y sostenido de las exportaciones no petroleras, principalmente las manufactureras; c) diversificación de los productos exportados y descenso relativo de las exportaciones basadas en recursos naturales; d) conformación de un patrón de comercio más congruente con las ventajas comparativas; e) menor participación del sector público en las transacciones externas totales y consecuente aumento de la del sector privado; ritmo de inversión más intenso en el sector exportador; y g) creciente importancia de la inversión extranjera directa en la inversión total.<sup>11</sup>

A continuación se presenta un panorama general de la situación del comercio exterior: la balanza comercial, su composición, los países más importantes en el comercio exterior de México y los modos de transporte más utilizados.

---

<sup>10</sup> González Sánchez, Enrique y Díaz Romo David, "Las exportaciones mexicanas en un entorno internacional dinámico, 1980-1993", Revista Comercio Exterior, vol. 46, núm. 11, México, noviembre de 1996, p. 870.

<sup>11</sup> Cervantes, Jesús, "Cambio estructural en el sector externo de la economía mexicana", Comercio exterior, vol. 46, núm. 3, México, marzo de 1996, p. 176.

#### **4.3.1. Balanza comercial y composición**

(ver cuadro 7). La evolución que han tenido las exportaciones mexicanas petroleras y manufactureras sobre todo a partir de la década de los ochenta, la industria extractiva representó para los años 1981-1983 el 75% del total de las exportaciones, mientras que la industria manufacturera aportaba el 19% de las exportaciones, esto nos dice que la economía mexicana estaba basada en el petróleo, que aunque es un producto que tiene una gran demanda internacional, se ve afectado por los altibajos de la misma demanda, en el cual su cotización a la baja trae consecuencias económicas desfavorables, para los países que basan su economía en este producto. Para los años 1973-1974, la industria manufacturera representaba el 53% de las exportaciones, y la industria extractiva sólo el 7%, a medida que México se fue convirtiendo en país petrolero, fue olvidando la industria manufacturera, entre más crecía la extracción de petróleo, más se reducía la industria manufacturera. A partir de 1984 con la apertura hacia el exterior y con las políticas de apoyo a la industria y a la exportación, se presenta una aceleración de la industria manufacturera y una reducción muy notable en la exportación de petróleo.

**Cuadro 7**  
**México, principales productos exportados (LAB) por sector de origen, 1973-1995.**  
**(estructura porcentual)**

SECTOR	1973	1975	1978	1981	1984	1987	1990	1993
	1974	1977	1980	1983	1986	1989	1992	1995
Total	100	100	100	100	100	100	100	100
<b>Sector primario</b>	<b>24.39</b>	<b>22.74</b>	<b>18.38</b>	<b>6.21</b>	<b>7.86</b>	<b>7.77</b>	<b>6.63</b>	<b>4.78</b>
Agricultura y silvicultura	19.42	18.34	13.77	5.47	6.81	6.50	5.26	3.90
Ganadera y apicultura	2.60	1.48	1.49	0.71	1.01	1.11	1.17	0.76
Caza y pesca	2.37	2.93	3.11	0.03	0.04	0.16	0.19	0.12
<b>Industria extractiva</b>	<b>6.75</b>	<b>22.80</b>	<b>54.64</b>	<b>74.56</b>	<b>57.40</b>	<b>35.81</b>	<b>25.04</b>	<b>11.28</b>
Petróleo crudo y gas natural	1.26	18.24	51.54	71.84	54.89	32.93	23.53	10.66
Minerales metálicos	1.83	1.27	1.38	1.64	1.23	1.37	0.72	0.33
Minerales no metálicos	3.66	3.29	1.72	1.07	1.28	1.51	0.79	0.29
<b>Industria manufacturera</b>	<b>52.89</b>	<b>37.28</b>	<b>21.85</b>	<b>19.13</b>	<b>34.44</b>	<b>55.87</b>	<b>67.55</b>	<b>83.59</b>
Alimentos, bebidas y tabaco	14.06	7.07	3.00	3.50	4.04	6.17	3.66	3.12
Textiles y prendas de vestir	7.57	3.87	1.46	0.72	1.18	2.33	3.04	5.07
Pieles y cueros y sus manufacturas	0.59	0.50	0.41	0.12	0.14	0.50	0.66	0.61
Madera en manufacturas	0.81	1.01	0.57	0.31	0.47	0.80	0.85	0.92
Papel, imprenta e industria editorial	0.83	1.08	0.72	0.37	0.54	1.27	1.09	1.09
Derivados del petróleo	1.74	0.60	1.82	2.57	5.21	2.62	2.15	1.00
Petroquímica	0.13	0.61	0.57	0.77	0.81	0.42	-	-
Química	7.61	6.93	4.15	2.43	3.64	6.28	5.93	4.71
Productos de plástico y caucho	0.32	0.07	0.00	0.15	0.31	0.70	1.09	1.71
Manufacturas de minerales no metálicos	0.97	2.08	1.09	0.76	1.58	2.40	2.08	1.95
Siderurgia	3.13	1.81	0.90	0.79	1.72	3.46	3.14	3.13
Minerometalurgia	4.19	4.23	1.17	1.13	2.23	3.86	2.63	2.03
Autotransporte	5.64	1.34	3.61	3.30	8.73	16.53	17.77	18.16
Equipo para agricultura y ganadería	-	-	-	0.06	0.04	0.08	0.09	0.17
Equipo profesional y científico	-	-	-	0.03	0.11	0.12	0.61	1.04
Equipos y aparatos eléctricos y electrónicos	-	0.07	0.80	0.61	1.41	2.65	13.60	27.11
Aparatos de fotografía, óptica y relojería	0.16	0.61	0.01	0.11	0.13	0.38	0.58	0.66
Alhajas y obras de metal	0.85	0.28	0.11	0.02	0.03	0.05	0.07	0.11
Maquinaria, equipo y productos diversos	4.44	5.71	1.89	1.54	2.37	4.90	7.68	10.57
Productos no clasificados	9.15	4.21	0.43	0.11	0.30	0.56	0.78	0.36
Ajuste por reevaluación	4.91	8.51	-	-	-	-	-	-
Manufacturas no especificadas	1.91	4.46	4.71	-	-	-	-	-

Fuente: Salomón, Alfredo, "Sección Nacional". Revista Comercio Exterior, vol. 46, no. 11 México, Nov. 1996, p. 882.

(ver cuadro 8). El saldo negativo también, hasta antes del auge petrolero nos muestra un equilibrio en la balanza comercial, estos resultados son en parte por la política de restricción de las importaciones. Durante los setenta el saldo negativo se va disparando en comparación de los primeros 20 años 1950-1970, esto se puede explicar a la bonanza económica que representaba el petróleo. A partir de 1982 año en que estalla la crisis económica, se puede observar un saldo positivo en la balanza de pagos y esto no quiere decir que se haya exportado más, sino a que México dejó de importar precisamente en el periodo en que se realiza la apertura comercial. Por último a partir de los noventa, en los primeros cuatro años, con la apertura comercial en su máximo apogeo, se aprecia un saldo comercial negativo como nunca lo ha habido, esto se debe a la apresurada apertura hacia el exterior, que trajo como consecuencia una demanda mayor de productos extranjeros, mientras las exportaciones no crecieron, con este factor en contra y otros problemas económicos y financieros, México entró de nuevo a otra crisis de dimensiones mayores.

**Cuadro 8**  
**México, saldo de la balanza comercial y evolución del PIB,**  
**1950-1994**

Año	Saldo co- mercial PIB (millones dólares)	(variación porcentual)	Año	Saldo co- mercial PIB (millones dólares)	(variación porcentual)
1950	-64	9.9	1973	-2 094	7.3
1951	-222	7.7	1974	-3 691.9	5.5
1952	-171	4.0	1975	-4 066.4	5.4
1953	-208	0.3	1976	-3 024.2	4.2
1954	-132	10.0	1977	-1 372.7	3.3
1955	-23	8.5	1978	-2 273.4	8.2
1956	-228	6.8	1979	-3 162.0	8.8
1957	-420	7.6	1980	-3 829.5	8.4
1958	-407	5.3	1981	-4 852.8	8.1
1959	-262	3.0	1982	6 196.5	-0.6
1960	-428	8.1	1983	13 290.9	-4.4
1961	-317	4.9	1984	12 031.6	3.5
1962	-242	4.7	1985	7 132.1	2.5
1963	-279	8.0	1986	3 729.2	-3.9
1964	-445	11.7	1987	7 191.1	1.8
1965	-431	6.5	1988	273.1	1.2
1966	-420	6.9	1989	-2 594.3	3.2
1967	-615	6.3	1990	-4 433.5	4.2
1968	-730	8.1	1991	-11 331.4	3.5
1969	-654	6.3	1992	-20 676.9	2.7
1970	-955	6.9	1993	-18 890.9	0.6
1971	-1 058	3.6	1994	-24 316.9	3.4
1972	-1 297.3	7.6	1995	7 089.0	N.d.

Fuente: INEGI-INAH, Estadísticas históricas de México, 1994, e INEGI, Sistema de cuentas nacionales de México, varios años, en Fuji, Gerardo y Loria, Eduardo, "El sector externo y las restricciones al crecimiento económico de México" Revista Comercio Exterior, vol. 46, núm. 2, México, febrero de 1996, p. 121.

#### 4.3.2. Destinos y modos de transporte

Podemos observar en el cuadro 9 la evolución de las exportaciones que los países en desarrollo han presentado desde la década de los setenta, a excepción de Asia podemos observar que el grueso de sus exportaciones se concentran en los productos básicos y en los combustibles. Para la década de los noventa a excepción de África, las manufacturas han aumentado, ocupando el 74% de las exportaciones en Asia, 33 % en América Latina 21% en Oriente Medio y Europa y en África 22% porcentaje que disminuyó con respecto a la década anterior. Esta tabla nos muestra claramente que los países en desarrollo aun no alcanzan a diversificar la estructura de sus exportaciones, muchos de estos países todavía dependen de pocos productos para la entrada de divisas, y en las manufacturas a diferencia de Asia el crecimiento es muy lento.

**CUADRO 9**  
**DIVERSIFICACIÓN DE LAS EXPORTACIONES EN LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO**  
**(PORCENTAJES DE LAS EXPORTACIONES DE MERCANCÍAS)**

Región	Productos básicos (no combustibles)			Combustibles			Manufacturas		
	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990
Asia	49.4	30.7	16.0	8.8	21.4	10.2	41.8	47.9	73.8
América Latina	64.5	42.1	39.9	23.7	39.9	26.6	11.8	18.1	33.5
Oriente Medio y Europa	10.7	1.8	5.7	80.1	93.0	73.6	9.2	5.1	20.7
África	67.8	17.0	31.2	22.8	56.0	47.2	14.5	27.0	21.6

Fuente: Fondo Monetario Internacional, en González, Enrique y Díaz, David "Las exportaciones mexicanas en un entorno internacional dinámico", Revista Comercio Exterior, vol. 46, núm. 2, México, febrero de 1996, p. 870.

La diversificación de las exportaciones mexicanas a la OCDE se ha hecho patente aumentando en más del doble de 1980 a 1993 como lo muestra el cuadro 10. De los países mencionados, es México el que ha mantenido una presencia constante y ascendente, este aumento en los porcentajes frente a los países latinos y asiáticos que se mencionan seguramente responde al incremento de las exportaciones manufactureras frente al petróleo, recurso que los otros no exportan por eso no hay cambios drásticos, a excepción de Taiwan y Corea en el periodo de 80 a 88.

**Cuadro 10**  
**Cambio en la participación de las exportaciones no petroleras de varios países en el mercado de la OCDE, 1980-1993 (porcentajes)**

<b>Año</b>	<b>México</b>	<b>Brasil</b>	<b>Chile</b>	<b>Singapur</b>	<b>Taiwan</b>	<b>Corea</b>
1980	1.009	1.667	0.405	0.552	1.701	1.395
1988	1.575	1.712	0.355	0.999	3.350	3.099
1993	2.330	1.280	0.372	1.560	3.150	2.467

Fuente: González Sánchez, Enrique y Díaz Romo, David, "Las exportaciones mexicanas en un entorno internacional dinámico, 1980-1993", Revista Comercio Exterior, vol. 46, núm. 11, México, noviembre de 1996, p. 875.

El cuadro 11 refleja el destino de las exportaciones mexicanas en porcentajes, desde 1980 a los países miembros de la OCDE. Estados Unidos ocupa el primer lugar en recibir las exportaciones mexicanas, con un 75% en 1980, en 1988 y 1993 las exportaciones son del 85%, lo que significa que este país es su mayor socio comercial. También observamos que a excepción de Canadá, las exportaciones a otros países han disminuido, esto no refleja las políticas de comercio previstas para estos años, en las que se pretendía diversificar los destinos de las exportaciones, el depender de un sólo país para más del 85% de las exportaciones, en esta época de cambios económicos y de globalización del comercio resulta poco halagador.

**Cuadro 11**  
**Participación relativa de las exportaciones de México en la OCDE por regiones**  
**(porcentajes)**

	1980	1988	1993
Estados Unidos	74.71	86.34	87.51
Canadá	2.21	4.21	6.42
Japón	8.38	2.80	1.45
Oceanía	0.26	0.35	0.19
Comunidad Europea	12.83	5.76	4.09
Europa no CE	1.62	0.54	0.34
<b>Total</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Elaborado con datos de la OCDE, en González Sánchez, Enrique y Díaz Romo, David, "Las exportaciones mexicanas en un entorno internacional dinámico", Revista Comercio Exterior, vol. 46, núm. 11 México, noviembre de 1996, p. 873.

(ver cuadro 12). La industria manufacturera comienza a tener un repunte a partir de 1991 en las exportaciones, este crecimiento se va a acelerar a partir de 1992, en este año las exportaciones son más del 100% con respecto al año anterior. Las mercancías de exportación con más valor, corresponde a la industria automovilística y los aparatos e instrumentos electrónicos, que a partir de 1992 se incrementó en más del 600% respecto a años anteriores.

Por su parte las importaciones a partir de 1989 y hasta 1994 casi siempre fueron el doble que las exportaciones, por lo que existía un gran déficit en la balanza comercial. Los productos que más sobresalen, son materiales y piezas para automóviles, además de partes y piezas para instalaciones eléctricas. El cambio en el comercio exterior favorable a México en la balanza comercial que se observa en 1995, se concluye que fue por causa de la crisis económica que afectó a ese año. La devaluación del peso, provocó que las exportaciones aumentaran, pero no así el ingreso de divisas.

**CUADRO 13**  
**EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES ARTÍCULOS IMPORTADOS Y EXPORTADOS POR SECTOR DE ORIGEN**  
**SEGUN EL VALOR DE LAS MERCANCIAS (L.A.B.)**

IMPORTACIONES	VALOR DE LAS MERCANCIAS (L.A.B.)					EXPORTACIONES	VALOR DE LAS MERCANCIAS (L.A.B.)				
	1982	1983	1984	1985	1986		1987	1988	1989	1990	1991
INDUSTRIA MANUFACTURERA	20,853	23,351	25,423	28,325	31,570	74,425	47,500	51,651	54,200	58,158	61,851
PARTES Y PIEZAS PARA INSTALACIONES ELÉCTRICAS	518	694	802	3,235	4,541	4,541	5,317	5,077	4,251	4,251	5,077
REFACTORES PARA AUTOMÓVILES Y CAMIONES	640	527	516	1,339	1,377	1,941	3,800	2,001	1,600	1,600	2,001
MATERIAL DE ENSEMBLE PARA AUTOMÓVILES	950	3,881	5,198	6,007	6,440	6,733	3,848	2,878	1,680	1,680	2,878
ARTÍCULOS DE PASTA DE RESINAS SINTÉTICAS	172	210	287	1,089	1,820	2,475	2,475	1,718	1,302	1,718	2,475
MAQUINARIA PROPIOCEDIDA DE INFORMACIÓN Y SUS PARTES	723	978	1,116	1,497	1,808	2,348	2,177	1,441	1,203	1,441	2,177
CORRIENTES TRANSMISORAS, FLECHAS Y PULSOS	218	303	344	865	1,025	1,211	1,256	711	441	525	1,211
RECEPTORES Y TRANSMISORES DE RADIO Y TV	251	251	261	1,147	1,147	1,147	1,147	1,147	1,147	1,147	1,147
RECEPTORES Y TRANSMISORES DE MEDIDA Y ANÁLISIS	526	571	708	1,117	1,117	1,335	947	526	498	600	770
APARATOS DE INSTRUMENTOS DE MEDIDA Y ANÁLISIS	234	300	410	622	650	776	800	315	270	378	400
CELULOSA DE FABRICACIÓN DE PAPEL	400	300	316	100	106	451	843	210	208	378	308
MAQUINARIA Y PARTES PARA INDUSTRIA	241	287	317	534	684	875	627	219	258	320	320
MEZCLAS Y PREPARACIONES PARA USO INDUSTRIALES	387	411	487	543	575	681	670	219	49	237	320
APARATOS Y EQUIPO RADIOFÓNICO Y TELEGRÁFICO	374	603	705	896	844	925	968	219	219	228	240
MAQUINARIA PARA TRABAJAR LOS METALES	311	358	384	504	602	713	670	254	273	279	281
HERRAJES Y ACCESORIOS PARA HERRAJES SINTÉTICAS	183	183	242	337	364	412	412	189	189	191	200
BOMBAS MOTORIZADAS Y TURBOBOMBAS	258	285	344	646	483	483	506	347	53	231	236
CAUCHO	230	381	675	746	840	450	471	81	300	206	312
AUTOMÓVILES Y TRANSPORTES DE PERSONAS	86	254	297	384	405	1,250	411	6,730	7,867	73,281	27,602
CANES FRESCOS O REFRIGERADOS	297	302	600	701	510	773	393	1,681	1,271	1,877	1,881
MAQUINARIA INDUSTRIAL TEXTIL	186	203	288	448	357	498	293	514	333	488	554
MAO Y APARATOS DE ELEVACIÓN, CARGA Y DESCARGA	110	303	108	371	407	496	287	190	428	302	101
LECHE EN POLVO	17	16	10	37	35	40	38	179	202	116	101
AGRICULTURA Y SILVICULTURA	1,427	1,836	1,883	2,462	2,631	2,631	2,631	478	420	474	364
SEMILLA DE SOYA	327	217	349	512	503	844	542	2,882	2,832	2,778	8,210
ORZOS	322	331	362	542	380	354	354	7,902	6,621	7,764	7,400
SORGOS	1,099	1,281	953	1,348	1,021	1,950	1,853	603	616	548	586
OTROS	368	339	338	520	280	438	609	248	230	415	323
INDUSTRIA EXTRAÍCTIVA	248	223	423	441	283	552	418	41	41	50	44
GANADERÍA Y PECUARIO	7	9	7	13	18	28	12	42	52	82	80
CAZA Y PESCA	216	283	239	518	728	1,112	1,279	180	285	188	128
PRODUCTOS NO CLASIFICADOS	22,410	21,606	22,199	15,848	16,576	19,246	17,455	24,783	28,650	27,170	44,198
TOTAL	77,410	81,606	85,334	102,199	113,946	128,576	142,425	148,851	152,500	158,158	164,851

NOTAS (1) A partir de 1982 se incluyen las operaciones de las maquiladoras fronterizas.  
 (2) No coincide con versiones anteriores del Manual debido a rectificaciones de la fuente  
 L.A.B. Libre e Bordo

FUENTE: Martínez, A. Ramiro, et al., "Manual Estadístico del Sector Transporte 1995", Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro, Qro., 1997, p. 25.

(ver cuadro 13). En el comercio exterior de productos no petroleros para 1995, se observa que para las importaciones el modo de transporte más utilizado que entra por fronteras (56.2% del total) y es el ferrocarril el que mueve casi 31% de la carga, en las importaciones por vía marítima (43.8%), la distribución la realiza el autotransporte con 32.7%, en el modo aéreo el tonelaje que se maneja no es significativo en los flujos de comercio. En las exportaciones por frontera (43.6%) sucede lo contrario, el autotransporte mueve 36.5%, mientras que el ferrocarril sólo el 7.1%. En las exportaciones por vía marítima (56.4%), el 21% de los movimientos hacia los puertos lo realiza el autotransporte y solamente se mueve el 6.4% por ferrocarril, el resto del porcentaje son productos que se producen cerca de los puertos, por lo tanto, no están considerados en los movimientos para su exportación.

Por los movimientos que los diferentes tipos de transporte realizan en los flujos de comercio para su exportación, es clara la poca participación del ferrocarril, y esto se debe a los problemas que enfrenta este modo de transporte que se refieren a los costos y poca competitividad frente al autotransporte.

**CUADRO 13**  
**EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS PETROLEROS POR MODO DE TRANSPORTE (1)**  
**(MILES DE TONELADAS)**

MODO	IMPORTACIONES					EXPORTACIONES					TOTAL										
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
POR FRONTERAS	1,34	2,43	2,26	4,30	4,63	3,15	3,52	2,71	2,64	1,20	348	807	1,25	2,154	4,047	5,082	3,526	4,687	5,410	4,433	5,066
% DEL TOTAL	24.7%	30.8%	34.1%	40.4%	38.6%	30.3%	30.9%	3.7%	3.7%	1.6%	0.5%	1.0%	1.0%	5.1%	6.3%	4.5%	5.3%	6.0%	6.0%	5.0%	6.6%
AUTOTRANS (2)	1,06	2,41	2,015	4,196	4,400	2,854	3,232	2,685	2,635	1,312	278	735	1,179	2,081	4,000	5,046	3,227	4,474	5,135	4,113	5,293
% DEL TOTAL	24.2%	30.6%	30.3%	39.3%	38.1%	28.0%	29.5%	3.6%	3.6%	1.7%	0.4%	0.9%	1.5%	5.0%	6.3%	4.1%	5.1%	5.7%	4.6%	6.1%	6.1%
FERROCARRI (3)	29	23	251	113	200	241	280	16	13	48	70	72	79	93	47	36	299	163	275	320	373
% DEL TOTAL	0.5%	0.3%	3.6%	1.1%	1.8%	2.3%	2.5%	0.02%	0.02%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.04%	0.4%	0.2%	0.3%	0.4%	0.4%
POR VÍA MARÍTIMA (4)	4,081	5,457	4,375	6,383	6,953	7,314	7,837	71,510	69,867	70,744	76,264	77,320	77,354	72,648	73,571	75,324	74,619	82,647	84,473	84,068	80,482
% DEL TOTAL	75.3%	69.2%	65.9%	59.6%	60.2%	69.7%	69.1%	96.3%	96.3%	98.2%	99.5%	99.0%	98.4%	91.1%	94.9%	93.7%	95.5%	94.7%	94.0%	95.0%	93.4%
TOTAL (5)	5,355	7,891	6,641	10,573	11,256	10,469	11,349	74,223	72,515	71,594	76,632	76,337	78,612	75,803	78,618	80,406	78,145	87,264	89,883	89,191	85,533
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

NOTAS (1) En todos los modos se incluye únicamente el petróleo y sus derivados.  
 (2) Los datos de los autotransportes corresponden a estimaciones propias. Fueron obtenidos restando del monto total de mercancías comercializadas, los montos correspondientes a los datos de ferrocarril correspondientes a registros oficiales y fueron obtenidos del report E-A IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES POR AGUADAS, ediciones 1988, 1990, 1991, 1992 y 1993 de Ferrocarriles Nacionales de México.  
 (3) Los datos de transporte marítimo corresponden a registros oficiales y fueron obtenidos de la publicación MOVIMIENTO DE CARGA Y BQUELES, ediciones 1989, 1990, 1991 y 1992 de la Dirección General de Marina Mercante, S.C.T. Los datos de 1993 corresponden a datos de la Dirección General de Marina Mercante, S.C.T.  
 (4) Los datos del total de mercancías comercializadas y exportadas corresponden a estimaciones propias. Fueron obtenidos restando del monto total de mercancías comercializadas, los montos correspondientes a los datos de ferrocarril correspondientes a registros oficiales y fueron obtenidos de la publicación MOVIMIENTO DE CARGA Y BQUELES, ediciones 1989, 1990, 1991 y 1992 de la Dirección General de Marina Mercante, S.C.T. Los datos de 1993 corresponden a datos de la Dirección General de Marina Mercante, S.C.T.  
 (5) Los datos del total de mercancías comercializadas y exportadas corresponden a estimaciones propias. Fueron obtenidos restando del monto total de mercancías comercializadas, los montos correspondientes a los datos de ferrocarril correspondientes a registros oficiales y fueron obtenidos de la publicación MOVIMIENTO DE CARGA Y BQUELES, ediciones 1989, 1990, 1991, 1992 y 1993 de Ferrocarriles Nacionales de México.

FUENTE: Martínez A., Ramiro, et al. "Manual Estadístico del Sector Transporte 1995", Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro, Qro., 1997, p. 33

(ver cuadro 14). En lo que corresponde al movimiento de mercancías (incluyendo el petróleo y sus derivados) por vía marítima, según continentes, para América en 1996 corresponde 78.4% en importaciones y 80.9% en exportaciones, lo anterior se explica por el gran intercambio comercial que hay con Estados Unidos. El segundo lugar en importaciones por ese modo es para Europa con 6.4% y 5% para Asia; en cambio para las exportaciones el segundo lugar lo ocupa Asia con 12.7 y Europa con 6.2%. El intercambio con Europa, si vemos los años anteriores se observa una disminución de los flujos por exportación, específicamente en el año 1991 del 100% de las exportaciones a América le correspondieron 61.1% a Europa el 22.3% y a Asia el 16.2%.

CONTINENTES	OPERACIONES										EXPORTACIONES										IMPORTACIONES										
	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	TOTAL	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	TOTAL	
	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	(D)	
AMÉRICA	8 160	7 675	13 823	12 741	14 381	18 700	16 724	17 275	16 323	16 336	37 422	31 841	35 324	35 881	37 750	46 254	70 820	68 023	58 866	60 786	61 891	49 358	59 938	69 268	69 701	72 174	63 084	67 234	67 441	107 218	5 2%
	73.7%	71.8%	83.3%	82.3%	72.8%	79.0%	79.4%	77.0%	79.4%	71.2%	71.4%	63.8%	63.1%	61.2%	67.0%	67.5%	72.5%	74.8%	80.9%	81.2%	81.0%	71.0%	71.6%	77.6%	78.0%	80.7%	82.0%	82.0%	74.2%	60.4%	
EUROPA	1 613	1 020	1 131	1 088	2 217	2 382	2 262	2 160	1 838	2 275	13 275	11 575	16 260	18 087	21 073	18 483	15 828	14 827	14 000	15 878	19 073	9 886	12 405	17 427	18 872	21 822	17 807	17 537	10 388	0.4%	
	13.9%	10.7%	7.8%	10.9%	11.0%	11.9%	12.0%	12.6%	11.6%	14.0%	13.2%	19.7%	20.4%	22.3%	20.0%	19.9%	15.8%	15.8%	15.8%	15.8%	18.6%	13.9%	15.2%	16.8%	18.8%	20.3%	18.7%	15.0%	14.9%	8.3%	
ASIA	731	324	666	1 008	1 054	1 266	1 850	1 650	1 140	2 714	13 208	14 887	14 270	15 323	13 822	11 973	10 298	11 912	10 808	11 912	13 208	8 445	15 208	15 208	15 208	16 377	13 949	12 780	11 748	13 022	3.7%
	5.9%	3.1%	4.8%	6.9%	6.9%	8.0%	8.8%	7.2%	5.0%	16.7%	13.0%	17.1%	16.1%	19.2%	13.9%	11.9%	10.8%	10.8%	10.8%	11.6%	15.6%	10.8%	14.9%	14.9%	14.9%	15.6%	14.6%	11.7%	10.8%	11.2%	
ÁFRICA	666	824	1 108	1 415	1 101	681	566	810	566	20	133	492	262	183	20	29	49	222	322	817	1 817	818	887	1 817	1 817	1 817	889	845	609	2 375	6.1%
	7.7%	8.7%	8.7%	10.1%	8.2%	3.8%	2.7%	3.4%	2.7%	0.0%	0.0%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	
OCEANÍA	115	343	250	333	216	276	274	248	274	6	13	109	180	78	28	41	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	268	5.0%
	0.9%	3.8%	1.3%	1.8%	1.1%	1.1%	1.1%	1.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
TOTAL	10 922	9 752	17 582	15 878	18 899	24 678	23 628	22 278	19 208	32 822	62 022	77 022	88 714	97 022	87 022	88 714	97 022	97 022	97 022	97 022	107 022	53 022	82 022	102 022	108 022	118 022	111 022	111 022	111 022	111 022	100%

NOTAS (1) Incluye países y territorios. (2) No incluye comarcas aduaneras de libre comercio, de libre comercio de mercancías, de libre comercio de mercancías, de libre comercio de mercancías y se exportaron a 69.7 millones de toneladas. (3) No incluye 108.7 millones de toneladas. (4) Cifras gubernamentales de la Dirección General de Transportes, DGT. Fuente: Manual Estadístico del Sector Transportes 1995, Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro, Qro., 1997, p. 41.

(ver cuadro 15). En este cuadro observamos el destino y el origen del comercio exterior que tiene México, como se ha comentado, el grueso de los flujos en ambos sentidos es con Estados Unidos. Históricamente con este país siempre se ha tenido un gran intercambio comercial, siendo el socio número uno desde siempre. En las importaciones para el años de 1995, México recibe de los primeros cinco países el 87% correspondiéndole a Estados Unidos el 74.4%, a Japón el 5.5%, a Alemania Federal el 3.3%, a Canadá que es miembro del Tratado de Libre Comercio únicamente el 19.% y Corea del Sur con 1.4%. En las exportaciones México tiene con los primeros cinco países casi el 90%, donde Estados Unidos concentra el 83.3%, Canadá el 2.5%, Japón 1.2%, Brasil y España con 1%. En algunos países es importante resaltar que ha disminuido la participación de las exportaciones mexicanas como es el caso de Japón, España y Alemania, que son mercados importantes y México debiera tener más presencia en el Continente Europeo, que sumando todos los países en esta tabla apenas alcanza un 3.7% del total de las exportaciones, y comparándolas con las exportaciones a algunos países de Latinoamérica se tiene el 3.5%, esto se podría concluir que México realmente está dejando ir oportunidades de comercio con países que tienen niveles de consumo alto como son los países europeos.

**CUADRO 16**  
**EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO (L.48) POR PRINCIPALES PAÍSES**  
**(MILLONES DE DÓLARES CORRIENTES)**

IMPORTACIONES	1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990		1991		1992		1993		1994		1995					
	MONTO	%																														
1 ESTADOS UNIDOS	14,408	61.7%	17,479	57.7%	26,832	44.3%	46,467	71.1%	54,762	86.0%	51,822	74.4%	51,802	74.4%	18,345	31.6%	17,151	30.3%	18,345	31.6%	31,420	45.0%	45,086	64.8%	51,686	74.4%	68,273	98.2%	51,686	74.4%	68,273	98.2%
2 JAPON	1,916	8.2%	1,279	4.1%	1,783	2.9%	1,041	1.6%	1,780	2.8%	3,022	4.3%	3,022	4.3%	682	1.2%	934	1.7%	1,082	1.9%	1,421	2.0%	1,544	2.2%	1,687	2.4%	1,687	2.4%	1,687	2.4%		
3 ALEMANIA FEDERAL (2)	1,743	7.5%	1,542	4.9%	2,176	3.6%	2,473	3.7%	3,019	4.6%	3,288	4.7%	3,288	4.7%	1,204	2.1%	1,204	2.1%	1,241	1.8%	1,700	2.4%	2,001	2.9%	2,001	2.9%	2,001	2.9%	2,001	2.9%		
4 CANADA	604	2.6%	421	1.3%	670	1.1%	1,092	1.6%	1,021	1.5%	1,334	1.9%	1,334	1.9%	178	0.3%	150	0.3%	165	0.3%	187	0.3%	201	0.3%	201	0.3%	201	0.3%	201	0.3%	201	0.3%
5 ESPAÑA	514	2.2%	644	2.0%	1,067	1.7%	1,305	1.9%	1,527	2.2%	1,527	2.2%	1,527	2.2%	1,029	1.8%	1,268	2.3%	1,150	1.7%	1,225	1.7%	1,225	1.7%	1,225	1.7%	1,225	1.7%	1,225	1.7%	1,225	1.7%
6 COREA DEL SUR	182	0.8%	223	0.7%	84	0.1%	617	0.9%	1,209	1.7%	1,209	1.7%	1,209	1.7%	341	0.6%	234	0.4%	575	1.0%	481	0.7%	814	1.1%	864	1.2%	864	1.2%	864	1.2%	864	1.2%
7 ITALIA	333	1.4%	402	1.3%	623	1.0%	864	1.3%	1,021	1.5%	1,021	1.5%	1,021	1.5%	186	0.3%	178	0.3%	127	0.2%	152	0.2%	184	0.3%	204	0.3%	204	0.3%	204	0.3%	204	0.3%
8 ESPAÑA	286	1.2%	458	1.4%	515	0.8%	1,152	1.7%	1,318	1.9%	1,318	1.9%	1,318	1.9%	124	0.2%	204	0.4%	371	0.6%	283	0.4%	282	0.4%	271	0.4%	271	0.4%	271	0.4%	271	0.4%
9 BRASIL	340	1.4%	369	1.1%	853	1.4%	1,183	1.8%	1,220	1.7%	1,220	1.7%	1,220	1.7%	487	0.8%	483	0.8%	800	1.2%	567	0.8%	429	0.6%	518	0.7%	483	0.7%	483	0.7%	483	0.7%
10 REINO UNIDO	286	1.2%	442	1.4%	489	0.8%	819	1.2%	944	1.3%	944	1.3%	944	1.3%	106	0.2%	166	0.3%	219	0.4%	233	0.3%	215	0.3%	267	0.4%	267	0.4%	267	0.4%	267	0.4%
11 CHINA	178	0.8%	291	0.9%	429	0.7%	425	0.6%	560	0.8%	560	0.8%	560	0.8%	103	0.2%	102	0.2%	156	0.2%	156	0.2%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%
12 SUJZA	269	1.1%	313	0.9%	374	0.6%	497	0.7%	460	0.6%	460	0.6%	460	0.6%	103	0.2%	102	0.2%	156	0.2%	156	0.2%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%
13 PAISES BAOS	126	0.5%	189	0.6%	312	0.5%	548	0.8%	548	0.8%	548	0.8%	548	0.8%	104	0.2%	104	0.2%	186	0.3%	186	0.3%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%
14 BELGICA-LUXEMBURGO	144	0.6%	228	0.7%	328	0.5%	509	0.7%	509	0.7%	509	0.7%	509	0.7%	104	0.2%	104	0.2%	186	0.3%	186	0.3%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%	230	0.3%
15 ARGENTINA	128	0.5%	331	1.0%	365	0.6%	241	0.4%	250	0.4%	333	0.5%	333	0.5%	137	0.2%	178	0.3%	142	0.3%	153	0.2%	204	0.3%	218	0.3%	218	0.3%	218	0.3%	218	0.3%
16 PERU	22	0.1%	67	0.2%	107	0.2%	180	0.3%	211	0.3%	211	0.3%	211	0.3%	128	0.2%	154	0.3%	172	0.3%	140	0.2%	78	0.1%	86	0.1%	86	0.1%	86	0.1%	86	0.1%
17 SUECIA	208	0.9%	285	0.9%	358	0.6%	333	0.5%	333	0.5%	333	0.5%	333	0.5%	128	0.2%	306	0.5%	183	0.3%	183	0.3%	123	0.2%	174	0.3%	174	0.3%	174	0.3%	174	0.3%
18 IRLANDA	101	0.4%	189	0.6%	70	0.1%	179	0.3%	147	0.2%	147	0.2%	147	0.2%	83	0.1%	97	0.2%	150	0.3%	178	0.3%	203	0.3%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.		
TOTAL PRINCIPALES PAISES	20,218	87.4%	25,124	80.3%	35,896	58.7%	61,510	92.0%	64,828	94.5%	64,828	94.5%	64,828	94.5%	19,296	34.5%	22,542	41.5%	25,124	45.0%	44,007	61.7%	58,378	83.8%	68,071	98.2%	68,071	98.2%	68,071	98.2%		
OTROS PAISES	2,828	12.2%	4,485	14.3%	2,583	4.2%	3,524	5.3%	3,524	5.3%	3,524	5.3%	3,524	5.3%	1,822	3.3%	4,285	7.8%	1,967	3.5%	2,189	3.1%	2,415	3.5%	2,415	3.5%	2,415	3.5%	2,415	3.5%		
TOTAL	23,046	100%	30,609	100%	40,479	100%	65,034	100%	68,352	100%	68,352	100%	68,352	100%	21,118	100%	26,827	100%	27,091	100%	46,194	100%	66,793	100%	76,542	100%	76,542	100%	76,542	100%		

NOTAS: (1) Incluye puertos e interiores y a partir de 1982 incluye los puertos de las instalaciones temporales.  
 (2) Los datos de 1985 corresponden a la República Democrática Alemana por la reunificación.  
 (3) No coinciden con el Cuadro 21, ya que excluyen embarques del comercio directo a la reexportación.  
 L.48 Libro 8 Bono

FUENTE: Manual Estadístico del Sector Transportes 1995, Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro, Qro. 1997, p. 21.

(Ver cuadro 16). En este cuadro podemos observar la evolución del comercio exterior de México con los principales bloques económicos a partir de 1989. El porcentaje mayor del comercio de México se sigue realizando con América del Norte especialmente con Estados Unidos, pues en 1995 el monto es de 76.3% de importaciones y 1.9% para Canadá, mientras que 85.8% de exportaciones son destinadas a Estados Unidos y 2% a Canadá.

El segundo lugar en importancia para el comercio es la Comunidad Económica Europea, donde se observa una disminución en los flujos de comercio exterior, en 1989 se importaba 14.4% en 1995 disminuye a 10% y en las exportaciones para esos mismos años era 11.7% y 5% respectivamente.

En la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio los flujos de importaciones han venido disminuyendo y las exportaciones en esos siete años no ha habido prácticamente ninguna variación.

En otros que incluye a Japón, China, Corea y Taiwan los flujos se han mantenido casi sin variación y para el último año fue del 11.6% en importaciones y 4.3% en exportaciones.

De los siete años mencionados, únicamente los flujos comerciales para 1995, favorecieron a México en su balanza comercial con un superávit de 7.089 millones de dólares.

**CUADRO 16**  
**EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO (LAB) POR BLOQUES ECONOMICOS (1)**  
(MILLONES DE DOLARES CORRIENTES)

IMPORTACIONES	1989		1990		1991 (2)		1992 (2)		1993		1994		1995							
	MONTO	%																		
AMERICA DEL NORTE	14 979	69.3%	20 912	68.9%	45 298	72.8%	47 630	72.9%	55 277	71.0%	59 470	71.8%	38 419	63.2%	44 009	66.0%	53 177	87.3%	66 200	85.6%
COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA	3 091	14.4%	4 689	15.0%	5 712	11.5%	7 288	11.1%	7 237	12.7%	3 292	12.1%	3 299	7.1%	2 800	5.0%	2 989	4.9%	4 005	5.0%
ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION	642	3.0%	1 223	3.9%	1 579	3.3%	2 154	3.3%	2 588	3.3%	883	3.5%	1 301	2.9%	1 585	3.1%	1 631	2.7%	2 904	3.7%
ASOCIACION EUROPEA DE LIBRE COMERCIO	561	2.6%	787	2.5%	892	1.7%	1 026	1.4%	944	1.4%	400	1.8%	125	0.6%	125	0.6%	251	0.9%	251	0.9%
CONSEJO DE AYUDA MUTUA ECONOMICA (2)	88	0.3%	136	0.4%	160	0.3%	196	0.3%	n.d.	n.d.	125	0.6%	125	0.6%	125	0.6%	251	0.9%	251	0.9%
MERCADO COMUN CENTROAMERICANO	52	0.2%	102	0.3%	146	0.3%	114	0.2%	97	0.1%	63	0.3%	63	0.3%	63	0.3%	105	0.4%	112	0.4%
MERCADO COMUN DEL CARIBE	7	0.0%	6	0.0%	24	0.1%	48	0.1%	n.d.	n.d.	67	0.3%	35	0.1%	35	0.1%	35	0.1%	34	0.1%
OTROS	2 157	10.1%	3 419	10.9%	3 909	10.4%	6 324	10.7%	10 459	13.2%	11 608	13.2%	8 425	11.3%	9 708	11.3%	2 591	9.7%	2 591	9.7%
<b>TOTAL (3)</b>	<b>21 497</b>	<b>100%</b>	<b>31 272</b>	<b>100%</b>	<b>38 184</b>	<b>100%</b>	<b>65 367</b>	<b>100%</b>	<b>72 453</b>	<b>100%</b>	<b>78 348</b>	<b>100%</b>	<b>61 888</b>	<b>100%</b>	<b>61 888</b>	<b>100%</b>	<b>60 888</b>	<b>100%</b>	<b>78 453</b>	<b>100%</b>

NOTAS:  
 (1) Incluye petróleo y derivados y a partir de 1992 incluye las operaciones de las maquiladoras fronterizas.  
 (2) Aunque ya no existe como tal, se incluye con el propósito de identificar los diferentes bloques económicos.  
 (3) No coincide con el cuadro 12., ni con ediciones anteriores del Manual, debido a la revaluación de cifras realizada por la propia fuente LAB. Línea a Bordo.

FUENTE: Manual Estadístico del Sector Transporte 1995, Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro, Qro., 1997, p. 19.

---

## **Perspectivas de la relación Comercio exterior transporte**

### **5.1. Incremento de los flujos comerciales**

Como se ha comentado anteriormente, los cambios que se están produciendo en el desarrollo industrial, han modificado e intensificado las relaciones económicas internacionales, promoviendo la globalización principalmente de la producción y de los servicios. Lo anterior ha sido posible por la apertura, reformas y liberalización del comercio, servicios, capital y tecnología que en conjunto han posibilitado "la integración de los sistemas de producción".

#### **5.1.1. Acuerdos intrarregionales**

Para el caso de México, se espera contar con una industria competitiva a nivel internacional que podrá llevarlo a iniciar acuerdos de libre comercio e integrarse con diferentes bloques económicos. Tenemos que tomar en cuenta que formar parte de bloques o tratados bilaterales o multilaterales, tiene como prerrequisito contar con niveles de competitividad internacional.

A partir de las reformas económicas México ha presentado cambios sin precedentes en su historia, no tanto por los resultados sino por el aceleramiento con el que han ocurrido estas reformas y el antagonismo de las políticas de liberalización frente al conservadurismo comercial que se tenía hasta hace algunos años.

En la búsqueda por estar dentro de los cambios que hoy en día están desarrollando e impulsando tanto los países industrializados como los organismos financieros internacionales, México mantiene e impulsa una política exterior muy intensa, que pretende en el ámbito económico-comercial establecer mecanismos de cooperación bilateral y multilateral en sus zonas próximas geográficamente, así como en otros puntos del planeta.

#### **5.1.1.1. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)**

Desde su independencia México, ha mantenido lazos muy estrechos con Estados Unidos, lo que ha provocado que este país sea estratégico en la vida económica, política y social de nuestro país. La cooperación que siempre se ha mantenido en muchos asuntos fue un factor determinante, entre otros, para establecer un Tratado de Libre Comercio (TLC). Además tomando en cuenta que Estados Unidos es el principal socio comercial de México y el ambiente de formación de regiones económicas, era algo que se podía esperar.

Ante las intenciones de México de negociar con Estados Unidos tal acuerdo, se inició un Foro Nacional de Consulta en 1990 en el que la ciudadanía en todos sus sectores se expresaron más a favor que en contra. En 1991 Canadá se suma a las negociaciones para un tratado trilateral. Tras varios años de trabajo entre los tres países, en que alcanzaron negociaciones en las que se incluyeron el comercio de bienes y servicios, los flujos de inversión, la protección de los derechos de propiedad intelectual y un mecanismo para la justa solución de controversias.

El TLC es el primer antecedente de un tratado entre economías de diferentes niveles de desarrollo, el Tratado de Libre Comercio entre Canadá, Estados Unidos y México, se firmó el 17 de diciembre de 1992 y entró en vigor el 1° de enero de 1994. Como resultado de la política de vía múltiples de Estados Unidos, los procesos de reformas económicas y políticas de México, y de la política de integración económica de Canadá.

Los objetivos del TLC son:

- eliminar los obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios entre los territorios de los participantes;
- promover condiciones de competencia leal;
- aumentar substancialmente las oportunidades de inversión;
- proteger y hacer valer de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual;
- crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias y;
- establecer lineamientos para la ulterior cooperación trilateral, regional y multilateral, encaminada a ampliar y mejorar los beneficios del Tratado.

El TLC se negociaron un conjunto de reglas que norman los intercambios de capital, mercancías, y servicios, que ya se realizaban anterior a este tratado con los tres integrantes, pero que las reglas se negociaban con cada sector y con una vigencia determinada, que provocaba incertidumbre en las inversiones a largo plazo. Con las nuevas reglas los participantes en el comercio y las inversiones conocen los plazos de desgravación y otros mecanismos que le permite entrar con más confianza al mercado.

Los tres países estuvieron de acuerdo, que con la expansión del comercio y las oportunidades de inversión en la zona, están obligados a promover el empleo y el crecimiento económico.

Respecto a los flujos comerciales, entre los tres países crecieron en un 151.6 % a partir de la firma del TLC, y entre 1992 y 1996 se incrementaron las exportaciones mexicanas de 81% a 84%. Para Estados Unidos en 1996 una tercera parte de su comercio exterior lo realizó con los miembros del TLC. En cuestión de inver-

sión, Estados Unidos representó en 1994 el 44,5% y en 1996 66% de los flujos de inversión para México.

En el futuro se espera es que crezca el intercambio comercial con Estados Unidos y Canadá, pero sin ser dependiente sobre todo de Estados Unidos. México debe diversificar sus relaciones económicas, tal vez no en estas proporciones, pero si realizar dentro de su política comercial estrategias que impulsen sus relaciones económicas con otras zonas sobre todo con los del Suerte Asiático y con la Unión Europea, además del Mercosur.

En cuestión de transporte, este está insertado en el área de servicios, y únicamente es el transporte terrestre el que entró dentro de las negociaciones. De los acuerdos sobre autotransporte fueron dos áreas las pactadas: sobre servicios interfronterizos y de inversión. Pasados tres años después de entrada en vigor, se acordó que las empresas transportistas podrían operar en los estados fronterizos y pasados seis años en todo el territorio. Respecto a inversión, las empresas norteamericanas pueden invertir hasta 51% en empresas registradas en México, hasta el décimo año, y México podría hacerlo a su vez en empresas norteamericanas hasta en un 100% al término del sexto año del Acuerdo.

#### **5.1.1.2. Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA)**

La iniciativa para la creación del Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA), en la cual México está incluido, se realizó en el marco de las negociaciones de la Ronda de Uruguay en la Cumbre de las Américas realizada en Miami en los Estados Unidos a principios de diciembre de 1994. El objetivo es crear la prosperidad a través de la integración económica y el libre comercio.

Como en Estados Unidos no se dio un consenso para ampliar el TLC a otros países del hemisferio, las negociaciones han tenido un ritmo lento. Simultáneamente los gobiernos latinoamericanos han trabajado en la agenda de la cumbre para la siguiente reunión en abril de 1998 en Santiago de Chile. Estos gobiernos propo-

nen dos etapas: a) "la ampliación y profundización de los acuerdos de cooperación subregional y regional, y b) la formación de un área de libre comercio hemisférica". En la declaración de principios de 1994 se realizaron las siguientes pronunciaciones: "Pacto para el Desarrollo y la Prosperidad: Democracia, Libre Comercio y Desarrollo Sostenible en las Américas", la cual consta de cuatro partes "Preservar y fortalecer la comunidad de democracias de las Américas", "Promover la prosperidad a través de la integración económica y el libre comercio", "Erradicar la pobreza y la discriminación en nuestro Hemisferio" y "Garantizar el desarrollo sostenible y conservar nuestro medio ambiente para las generaciones futuras."<sup>1</sup>

Dentro de los principios y temas más importantes se acordó que a más tardar en el año 2005 será la fecha para la conclusión de las negociaciones.

### **5.1.1.3. Centro y Sudamérica**

Los tratados de libre comercio que se están firmando en América Latina están sujetos a las reglas generales de acuerdo a las características de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) reestructurada en 1980, y que es el antecedente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). La ALADI se caracteriza por la liberación comercial acelerada y general. La idea principal de un acuerdo consiste en: estrechar los lazos de cooperación, contribuir al desarrollo armónico, a la expansión del comercio mundial y a la ampliación de la cooperación internacional, fortalecer la competitividad de las empresas en los mercados mundiales, crear nuevas oportunidades de empleo, mejorar las condiciones laborales y los niveles de vida de los países signatarios, etc. Los objetivos específicos normalmente son siempre los mismos para los acuerdos que México ha firmado o esta negociando en este momento con países de Centro y Sudamérica.

El principal conjunto de países dentro de esta región es el Grupo de los 3, formado por Colombia, Venezuela y México, el Tratado de Libre Comercio que firmaron,

---

<sup>1</sup> Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe, Naciones Unidas, s.l., CEPAL, 1997, pp. 39-40.

entró en vigor el 1° de enero de 1995. Una vez entrado en vigor, tendrá una vigencia mínima de tres años, transcurrido este plazo, su duración será indefinida. Los objetivos son los siguientes:

- estimular la expansión y división del comercio;
- eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación de bienes y de servicios;
- promover condiciones de competencia leal;
- aumentar substancialmente las oportunidades de inversión;
- proteger y hacer valer los derechos de propiedad intelectual;
- establecer lineamientos para la ulterior cooperación con otras áreas a nivel regional y multilateral, encaminadas a ampliar y mejorar los beneficios del Tratado;
- crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del Tratado para su administración conjunta y para la solución de controversias;
- propiciar relaciones equitativas reconociendo los tratamientos diferenciales en razón de las categorías de países establecidas en la ALADI.

Por su parte México, se suscribió un TLC con Costa Rica. Los objetivos similares a los del Grupo de los tres, entró en vigor el 1° de enero de 1995, a la firma del acuerdo se establece que cualquier país o grupo de países de Centro América puede incorporarse al Tratado sujetándose a los términos y condiciones que sean convenidos.

Respecto al Mercosur, México ha estado negociando desde 1996 su entrada a este mercado formado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, los cuales esperan que en este año entre en vigor. Los integrantes del Mercosur esperan que al entrar México a su mercado, éste haga extensible los beneficios del TLC. Ante los acontecimientos mundiales de integración económica, la alianza es estratégica

pues, tendría un impacto importante, ya que, la suma de los integrantes concentran los mayores mercados en exportaciones y en recepción de Inversión extranjera directa en toda América Latina, además de darse la alianza, representaría para la región un equilibrio político y económico.

Acuerdo de Complementación Económica (ACE) con Chile, en 1991 se firmó con este país este Acuerdo, el cual abarca los aspectos de inversión, servicios financieros y de cooperación. Con la firma del ACE se han dinamizado los intercambios comerciales entre ambos y se han cuadruplicado desde la entrada en vigor en 1992. Tras la imposibilidad de la entrada de este país al Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), el ACE, se ha ampliado, incluyendo los capítulos de inversión, propiedad intelectual, compras de gobierno servicios y solución de controversias, que no estaban contemplados en el ACE, en el que en el mes de marzo de 1998 concluirá pero ya como un Tratado de Libre Comercio en el cual la mayoría de los productos estarán exentos de tarifas.

Dentro de las áreas de negociación con Chile existe un capítulo sobre transporte marítimo y aéreo, en el que los dos países se comprometen en el comercio marítimo bilateral, a otorgar un libre acceso a las cargas públicas y privadas de su comercio exterior a los buques de bandera de ambos. En el transporte aéreo, se podrán realizar servicios regulares y no regulares de carga y pasajeros.

Respecto a los países con lo que México está teniendo negociaciones bilaterales para Acuerdos de Libre Comercio están: Ecuador y Perú, con negociaciones que se llevan simultáneamente. Sin embargo ante la posibilidad de que Ecuador se integre al Mercosur, las pláticas se han detenido, pero se está también analizando la posible entrada de este país al Grupo de los Tres (G-3) propuesta que hizo Ecuador antes del Mercosur. Se espera que los acuerdos con estos dos países concluyan en 1999, ya sea en acuerdos de bloque o bilaterales. Al entrar en negociaciones con estos países, se espera tener acceso comercial ampliado en el Grupo Andino.

Por último el Triángulo del Norte, formado por Guatemala, El Salvador y Honduras para los mismos fines, cuentan con 80% por ciento de avance en las negocia-

ciones, las cuales se reanudarán en marzo de 1998, después de haber estado suspendidas por cuestiones internas de estos países del Triángulo del Norte. Por otro lado Panamá individualmente esta negociando con México acuerdos similares, los cuales están a punto de concluir.

### **5.1.2. Acuerdos interregionales**

Dentro de la globalización la producción y distribución de los mercados están exentos de límites geográficos y regionales. Los intercambios comerciales son la prioridad de todos los países grandes y pequeños económicamente hablando, y sus ventajas o desventajas, también se presentan con relación al grado de desarrollo y por lo tanto de su intercambio con otras regiones económicas, a continuación se presentan las regiones más importantes para México en la realización de acuerdos económicos interregionales.

#### **5.1.2.1. Unión Europea**

La Unión Europea siempre ha mantenido lazos de cooperación con América Latina, en 1976 se impulsó la Cooperación Financiera y Técnica (CFT). En 1987 el Consejo Europeo se reunió para establecer una política global para América Latina, la cual consiste en:

- intensificar la ayuda pública al desarrollo;
- apoyar la integración regional;
- promover los intercambios comerciales;
- desarrollar la cooperación industrial;
- reforzar los otros sectores de la cooperación (ciencia, energía, comunicación, etc.)

En 1991 la Comunidad Europea firmó con México un acuerdo de mayor cooperación económica, industrial y acciones para la protección del medio ambiente, este es el antecedente más cercano que existe ante el Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación, que se está negociando actualmente y podría entrar en vigor en el año 2001.

México, después de Argentina, es el cliente décimo segundo latinoamericano de Europa y mantiene un grado muy bajo de intercambio económico, apenas el 0.7% de las importaciones y 0.8% de las exportaciones dentro del comercio exterior de la comunidad. Para México la Unión Europea es el segundo socio comercial, y la segunda fuente de las inversiones extranjeras directa para nuestro país. Para la Comunidad el comercio con México representa el 35% del total del comercio con los países latinoamericanos y también recibe el mismo porcentaje en inversiones del total destinadas para América Latina.

Para 1998 comenzarán las negociaciones que den como resultado una zona de libre cambio que cubra el libre mercado de bienes y servicios, telecomunicaciones, transporte, movimientos de capital, seguridad, normas sobre la competencia y derechos de propiedad y de autor, para su ratificación se ha realizado el Parlamento Europeo un Acuerdo Interino que sería la vía rápida para su negociación, estas negociaciones deberán de estar de acuerdo a las normas de la OMC, (Organización Mundial del Comercio), las cuales deben conducir a la eliminación de tarifas comerciales, entre otras en los intercambios mutuos. Dentro de los acuerdos de esta naturaleza la Comunidad incluye una cláusula democrática y de derechos humanos, que los países están obligados a firmar.

En la Unión Europea actualmente son 15 los integrantes, sin embargo para el año 2005 se tiene prevista la inclusión de países de Europa Central y Oriental, como Eslovenia, Estonia, Hungría, Polonia, la República Checa, negociaciones que iniciarán en 1998. Los cinco restantes Bulgaria, Eslovaquia, Letonia, Lituania y Rumania posteriormente. En total el número de integrantes será de 25, esta ampliación implica mayor inversión y cooperación para la Comunidad, por lo que

se tiene previsto cambios en las políticas de cooperación con países como los de América Latina por ejemplo.

#### **5.1.2.2. Cuenca del Pacífico**

El Acuerdo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), es la primera organización internacional que surge después de la Guerra Fría en 1989 como foro de diálogo y cooperación, está integrada por 18 países, de los cuales cinco son industrializados Estados Unidos, Japón, Canadá, Australia y Nueva Zelanda, 11 de Asia Oriental y Sudoriental (China, Hong Kong, Papua Nueva Guinea, la provincia China de Taiwan, Corea y seis más pertenecientes a la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ANSEAN), que reúne a Brunei, Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia, México y Chile de América Latina estos dos últimos países ingresaron en 1993. Existen 11 países interesados en ingresar a la APEC, de los cuales se encuentran Colombia, Ecuador, Panamá y Perú.

El objetivo general de esta organización es que a través de la cooperación se obtendrá un crecimiento sostenido, y un desarrollo regional, que contribuya al crecimiento de la economía mundial.

En 1995 en la APEC se realizó el 40% del comercio mundial y tuvieron el 55% de los ingresos económicos del planeta, lo cual tiene un gran significado para el comercio de México, pues casi la mitad del comercio mundial se genera en esta zona.

En 1994 los países de la APEC acordaron realizar la liberalización del comercio y la inversión en diferentes plazos para el año 2010 a las economías desarrolladas y para el 2020 a las economías en desarrollo, para los 18 países que la integran

Los compromisos asumidos en la liberalización del comercio y la inversión por los diferentes integrantes dependen del grado de desarrollo, los más industrializados, se comprometen a realizar rebajas arancelarias en mayor grado y en menor tiempo que los menos desarrollados, éstos últimos por su vulnerabilidad son más

cuidadosos al comprometerse y esperan más tiempo para hacer ofertas en ese ámbito

La política exterior de México en esta zona busca diversificar sus relaciones internacionales a través de las relaciones comerciales bilaterales con los países de industrialización reciente como es Singapur, por ejemplo, para lo anterior se están ofreciendo las mejores condiciones "sin limitaciones" para los inversionistas. En esta zona los países son muy reacios y cautelosos para los acuerdos y México demanda la reducción de aranceles y barreras no arancelarias, una apertura mayor, y transparencia de los regímenes de inversión extranjera y el aceleramiento de la desregulación económica, para la entrada de los productos mexicanos.

Dentro de la APEC existe un grupo de trabajo sobre transporte<sup>2</sup>, que tiene como objetivos: facilitar la transparencia en las políticas, regulaciones, procedimientos y estándares en materia de transportes; promover un marco competitivo para la industria del transporte, propiciar la reducción de barreras al comercio de bienes y servicios y a la inversión del transporte de acuerdo a los principios del GATT; promover la participación del sector privado en las pláticas del grupo; facilitar mejoras en la eficiencia productiva de la mano de obra y de la administración, propiciar una mayor transferencia de tecnología; promover el uso eficiente de la infraestructura existente; desarrollar sistemas de transporte seguros y otorgar prioridad el desarrollo de los sistemas de transporte ambientalmente sostenibles. la participación del sector privado

Los servicios de transporte en los acuerdos de libre comercio tienen importancia si existe un comercio significativo, en el mayor de los casos no tiene la importancia de otras materias, como la comercial. Para el caso de México que por su situación geográfica tiene únicamente dos vecinos uno a cada lado de la frontera y con uno realiza más del 80% de su comercio internacional, en este caso el transporte adquiere gran importancia por el gran movimiento que el autotransporte realiza por la frontera Norte, este es el motivo del gran significado que tiene el tema del transporte en el TLCAN, y no ocurre lo mismo con otros acuerdos de comercio

---

<sup>2</sup>En el cual, la participación de México la coordina la SCT.

bilaterales o multilaterales donde los temas de transporte y específicamente el de carga tiene poca trascendencia.

## **5.2. Tendencias hacia el futuro**

La dinámica en la investigación y el conocimiento son factores que alteran la realidad en todos los campos, para el caso del transporte en el que su desarrollo y mejoras depende de la demanda, y esta a su vez de los flujos comerciales. La tecnología es la base para que en los próximos años existan ofertas de transporte novedosos y su impulso abarcará a todos los modos con innovaciones que permitirá al usuario obtener mejoras en los servicios en cuanto a una mayor velocidad y capacidad, así como los cambios respectivos en la regulación que tendrán que adecuarse también según evolucione el transporte.

### **5.2.1. Nuevas tecnologías en infraestructura y equipo**

Los sistemas de transporte necesitan contar con políticas de inversión para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura y el equipo. El crecimiento de los flujos de comercio obligan a contar con una infraestructura moderna que está basada en lo anterior, también obliga a la investigación de nuevos materiales de tecnologías, utilizados en la operación del transporte que permitan un mejor funcionamiento modal así como integrado.

El transporte del futuro, ya se está diseñando y proyectando: el tren de levitación, las carreteras automáticas las cuales funcionan con radares, videocámaras, computadoras, magnetómetros que permiten que los vehículos sean controlados automáticamente y realizando otras actividades que son impensables mientras se conduce tradicionalmente. El equipo sofisticado utilizado, se integrará en estos vehículos al ser construidos y circularán por carreteras previamente equipadas con magnetos introducidos en la carpeta. Este proyecto ya está muy avanzado en algunas carreteras de los Estados Unidos y no pasará mucho tiempo para funcio-

nar. Las ventajas de esta tecnología permite circular a un número mayor de vehículos en las carreteras más saturadas.

En el transporte aéreo funcionarían naves espaciales para transportar pasajeros y carga en el que los viajes tendrán una perspectiva diferente, las distancias a recorrer serán cosa del pasado: la nave subirá al espacio exterior y se mantendrá en órbita hasta que la tierra haya girado para después descender al lugar donde esté previsto el aterrizaje.

Los barcos también desarrollarán velocidades de por lo menos dos veces a la velocidad actual, con el crecimiento que tendrán los flujos internacionales de carga en el futuro. La demanda de bienes en el comercio internacional requiere de mayor eficiencia y sincronización de los actores que intervienen para que un producto esté de un punto a otro del planeta. Cuando apareció el barco en la antigüedad era el transporte más rápido, pero en la actualidad lo ha dejado de ser, sin embargo es el que transporta mucho más carga que cualquier otro. Los nuevos barcos del futuro utilizarán las olas captivas a través de turbinas creando una gran fuerza a presión que permitirá al barco alcanzar mayor velocidad.

Los trenes de alta velocidad hoy en día ya son una realidad en Europa y Japón, país en el que pronto funcionará el tren por levitación, estos trenes alcanzan una velocidad de más de 200 kilómetros por hora, en realidad no es una gran velocidad pero lo destacable es que es un transporte masivo y económico que une a las ciudades más congestionadas; además que representan un importante potencial para el transporte de carga interregional.

Podemos hablar de muchos proyectos de transporte utilizando tecnologías sofisticadas para el futuro, algunos serán utilizados y otros no, lo que es indudable es que su desarrollo no se frenará y cada vez, cada generación de seres humanos será partícipe de nuevos retos tecnológicos.

### **5.3. México en el escenario internacional**

México a partir de los ochenta, con la entrada al GATT, firma su participación en la internacionalización económica, con el objetivo de transformar el país mediante la apertura, como paliativo para “resolver” las constantes crisis que se presentan sexenio a sexenio. En este marco el comercio internacional es fundamental para los objetivos de desarrollo. Por lo tanto, los cambios realizados para tener una presencia internacional competitiva en producción, bienes y servicios son una prioridad. Los retos implican la modernización y aplicación de políticas relativas al transporte, al comercio, al desarrollo y a la investigación de tecnologías diversas, en aras de cumplir las exigencias que implica la globalización.

#### **5.3.1. Retos de políticas de transporte**

El transporte es sin duda el sector de la economía que tiene gran importancia para el desarrollo del país, ya que permite la organización de las actividades económicas, sin embargo para lograr lo anterior es indispensable de una planeación tal que efectivamente sea un motor de desarrollo, por tal motivo los objetivos en los programas y políticas de transporte para el futuro deben ser realmente consistentes y funcionales. Con la experiencia del pasado y la actual no es posible caer en errores que han hecho tener sistemas de transporte ineficientes. Por lo que en el futuro se espera contar con políticas que tomen en cuenta los siguientes prerequisites:<sup>3</sup>

- lograr la articulación de un verdadero sistema de transporte integral;
- es necesaria la participación del Estado pero con eficiencia;
- todas las decisiones, estrategias y proyectos deben estar dentro de un marco congruente de planeación y fundamentadas en una evaluación de su importancia económica y social y de su factibilidad financiera y operativa;

---

<sup>3</sup> Islas Rivera, Victor, Op. Cit. pp. 229-230.

- para una correcta evaluación se debe contar con información adecuada y oportuna. Debe ampliarse el esfuerzo por estudiar las características del sector transporte y consolidar el acervo de estadísticas oficiales;
- el sector transporte debe contar con los recursos suficientes para su desarrollo. No debe verse como un "mal necesario", sino como una actividad productiva más;
- es necesario revisar la legislación y reglamentación para actualizarlas y usarlas más como instrumento de promoción y prevención y menos como fuente de penalización;
- debe darse el mismo tratamiento legal y administrativo a todas las empresas prestatarias y usuarias, independientemente del modo de transporte al que pertenezcan, que sean estatales o privadas, o que tengan una determinada especialización.

Mediante la aplicación de políticas que consideran lo antes señalado, México puede hacerle frente a las exigencias internacionales e insertarse en los cambios necesarios que le permitan contar con un servicio de transporte competitivo que atienda los flujos de comercio internacional de acuerdo a las exigencias de los usuarios.

### **5.3.2. Retos comerciales**

Mucho podría decirse lo que México puede hacer para en el futuro consolidar su presencia comercial internacional, desarrollar su industria a través de la creación o de la importación de tecnologías adecuadas para la producción, contar con una política económica capaz de hacerle frente a los vaivenes de la economía mundial, contar con recursos humanos capacitados, etc. La entrada a la competencia de los mercados internacionales exige calidad, competitividad y responsabilidad de los que entran a la economía de libre mercado.

Se deben implantar políticas comerciales acordes con los objetivos y lineamientos de lo que implica un ambiente internacional competitivo en esta era del libre comercio. Lo anterior debe sustentarse en políticas tales como:

- la identificación de nuevos mercados, como una prioridad;
- implementación de procesos comerciales eficientes.
- reducciones significantes en los procedimientos, que posibiliten ahorros en tiempo y en costos;
- promover programas a las empresas para que compitan satisfactoriamente en el mercado global; tomando en cuenta el trabajo que posibilite: la explotación de sus ventajas; recomendación del uso de mejores prácticas, como el conocimiento de oportunidades de negocios y de información tecnológica, que den como resultado transacciones comerciales que estén representadas a nivel nacional, regional y mundial; así como implementar acciones que permitan la facilitación del comercio.

Para obtener una presencia comercial aceptable a nivel mundial, México debe en general de tener en cuenta todos los factores que intervienen para su funcionamiento y a grandes rasgos, tener una estrategia que englobe las siguientes prácticas:

- mejores prácticas comerciales;
- mejores prácticas para los empresarios y actores que intervienen en el comercio;
- estrategias de exportación;
- búsqueda y penetración de mercados;
- Colocación de nuevos productos al mercado;
- facilitación en la documentación para la exportación; y

- un sistema bien organizado de transporte.

Las políticas anteriores, entre otras, son fundamentales para que el gobierno y las empresas que pretenden incrementar su comercio internacional, las tomen en cuenta. Los retos son muchos, por lo tanto un buen comienzo es la organización de todos los factores que intervienen para su funcionamiento.

### **5.3.3. Retos tecnológicos**

Por todos es sabido que el progreso y desarrollo en todos los sentidos de una sociedad es el resultado de la aplicación de una política tecnológica adecuada. La competitividad internacional que existe en la globalización depende de la tecnología utilizada en los procesos productivos, las telecomunicaciones y los transportes. En la competencia por los mercados, ahora ya no depende de mano de obra barata, de abundancia de recursos, de reducción de impuestos a las empresas, sino del conocimiento de la tecnología, su aplicación se vera traducida en la producción de "mejores máquinas, nuevos productos, costos más bajos y una productividad más alta" nuestro país tiene que basar su competencia en la aplicación y actualización de la capacidad tecnológica y no en la reducción de costos y bajos salarios.

En la competencia que implica la globalización, no todos los países tienen las mismas oportunidades, los países industrializados tienen mayor capacidad tecnológica, y por lo tanto mayores beneficios económicos que los menos desarrollados. Con las innovaciones tecnológicas constantes en Estados Unidos, Japón y Europa Occidental principalmente, los convierten en países proveedores de tecnología. En México, como en otros países en desarrollo, la liberalización de sus economías cambiaron las condiciones de la industria y del comercio internacional, con lo que tienen que realizar esfuerzos enormes para actualizarse y contar con mano de obra calificada.

Nuestro país ya enrolado en la economía de mercado, deberá contar con estrategias basadas en la industrialización orientada hacia afuera, es decir en la creación de industrias que utilicen tecnología para la exportación. Entre algunas ventajas que se obtienen al utilizar nuevas técnicas son: una mejor distribución entre el capital y el trabajo que redundará en mejores salarios y tasas de crecimiento de los ingresos, que permitirán a su vez invertir en capacidad técnica y en capital humano.

Para aumentar la competitividad industrial, México debe apoyar la creación de tecnologías genéricas como la microelectrónica, la tecnología de la información, la biotecnología y la tecnología de nuevos materiales. Las nuevas tecnologías están desplazando las tecnologías tradicionales, ya que éstas cuentan con características como: a) la capacidad de transformar las condiciones de producción creando productos nuevos en varios sectores; b) las nuevas tecnologías se pueden aplicar en diferentes ramas de la industria manufacturera; y c) promueven procesos de producción más homogéneos.

Las estrategias para contar con tecnología de punta, en caso de poder crearlas por el alto costo que representan, México debe atraer inversión extranjera directa (IED) en la que la tecnología está incluida. Para la transferencia de tecnología es importante contar con un ambiente político, económico y social estable, una infraestructura industrial, mano de obra barata, recursos naturales, un mercado considerable y una zona de elaboración de productos de exportación, aunque también es importante que el país receptor cuente con servicios de apoyo técnico, mano de obra calificada, infraestructura de información y proveer con piezas y componentes de alta calidad.

Otra forma, para contar con tecnología es realizar alianzas estratégicas o de cooperación entre empresas con recursos o tecnologías complementarios, en la que la transferencia de recursos mediante intercambio de capital por acciones es una opción.

**Cuadro 17**  
**Bienes de capital y de alta tecnología importados por los países en desarrollo: tendencias regionales, 1970-1994 (porcentajes)**

Región o grupos económicos	1970	1980	1990	1994*
Países en desarrollo	100.0	100.0	100.0	100.0
Africa y Asia occidental				
Africa septentrional y Asia occidental	16.5	31.3	18.6	11.9
Africa subsahariana	11.1	10.0	4.0	1.9
Asia				
China	11.0	5.1	8.2	9.7
Asia oriental y sudoriental	20.5	24.3	49.5	54.9
Asia meridional	5.1	2.9	2.8	2.6
América Latina y el Caribe	30.4	23.5	14.8	19.1

\* Estimaciones

Fuente: Desarrollo Industrial, Informe Mundial 1996. ONUDI, México, D.F., FCE, 1996, p. 52.

En el cuadro 17 se observa que los países que integran Asia oriental y sudoriental a partir de los ochenta, han contado con mayor porcentaje de importación de capital y alta tecnología, en comparación con los otros países. América Latina y el Caribe se encontraron en 1994 en segundo lugar, pero no ocurrió así en la década de los ochenta, ni antes de 1994, ocupando el segundo sitio Africa y Asia occidental en los periodos señalados.

---

## CONCLUSIONES

Las nuevas relaciones internacionales por así decirlo marcan la tendencia a seguir para el futuro, la sociedad internacional ha cambiado. Anteriormente los problemas entre las naciones eran bélicos y se resolvían de igual forma, (hoy en día aun existen confrontaciones, pero se utiliza en problemas muy complejos y después de agotar todas las instancias, además con el visto bueno de la sociedad internacional a través de las Naciones Unidas) en la actualidad se habla de cooperación, de integración, de globalización, donde los problemas que surjan deberán solucionarse en conjunto, porque es en estos momentos que se está entendiendo que ya no existe el regionalismo, los grandes problemas, ambientales, económicos principalmente que afectan a un país tienen consecuencias en mayor o menor grado para toda la sociedad mundial. En el futuro tiene que existir mayor conciencia sobre el papel que tenemos como comunidad internacional, viendo al mundo como un gran país con responsabilidades e intereses comunes.

Definitivamente el fin de siglo, marca las tendencias hacia un futuro diferente al que vivimos. El siglo XX fue testigo de las tensiones y guerras más crueles y devastadoras de la historia. Las diferentes posiciones ideológicas y económicas, representados por Estados Unidos y la hoy desaparecida Unión Soviética tuvieron al mundo en el suspenso de una conflagración mundial superior a las acontecidas. El capitalismo le ganó la batalla a la economía centralmente planificada, y no hubo necesidad de un conflicto bélico.

Con el fin del siglo entramos a una nueva etapa, ahora el libre mercado, los acuerdos económicos, la cooperación, serán la pauta de las relaciones internacio-

nales. A grandes rasgos la globalización, el multilateralismo y el regionalismo serán parte de la dinámica actual y futura de la economía internacional.

Sin embargo, no podemos esperar que los problemas actuales de los países menos desarrollados los resuelva la globalización, de hecho no los resuelve y si puede provocar mayor pobreza de los actores participantes, sobre todo aquellos que apuestan a este tipo de mercado sin tener en cuenta que sus economías son frágiles y no siempre existe una certeza sobre su curso. Baste recordar que la característica de la globalización son los sistemas de producción competitivos, y las diversas operaciones económicas "que se realizan en un ambiente sin fronteras".

Las economías que no puedan entrar en este proceso de desarrollo industrial, lo más probable es que tengan más desventajas que ventajas, lo que producirá mayor desigualdad mundial. Si tomamos en cuenta, además, que las empresas que pueden entrar en este proceso normalmente son más las transnacionales que las nacionales, lo que permite que los grandes capitales de los países industrializados, sean los beneficiarios de la globalización. Si existieran beneficios de este proceso económico, globalización y liberalización, este puede ser posible a largo plazo, es decir faltan muchas cosas por hacer, y es posible superar los problemas con una visión más completa, que pueda abarcar todos los requerimientos necesarios, para el funcionamiento de una sociedad mas equilibrada que permita en general para todos un mejor nivel de vida.

El transporte es parte indispensable del desarrollo de cualquier sociedad, y evolucionará en el grado que se desarrolle ésta. En cada época el transporte, que es la finalidad de los proyectos de infraestructura en cualquiera de sus formas ha sido una prioridad, pues de este depende que los países y ciudades se vinculen económica y socialmente. En la época de la conquista del mar, se afirmaba que quien lo conquistara, conquistaría el comercio, y quien conquiste el comercio, conquista el mundo. En la época actual, esto ya no es una premisa, pero si homologamos el transporte con la tecnología, podemos afirmar lo mismo.

La creación de caminos y carreteras para el funcionamiento del transporte terrestre, o de muelles para los barcos, son la infraestructura que el transporte ne-

cesita para llevar de un lugar a otro los productos que se comercializan. Si una región produce algún bien que se pueda comercializar se necesita del transporte para tal fin, y al contrario, si no produce nada, lo más probable es que sea una región sin comunicación, eso era una constante, por tal motivo muchas regiones con lo único que contaban eran con caminos de brecha, donde el transporte lo llevaban a cabo animales de carga, actualmente a unos pasos del siglo XXI, el transporte, sobre todo, en los países menos desarrollados, sigue funcionando como hace siglos, junto a los más sorprendentes adelantos tecnológicos en lo que a esta área se refiere.

Tener un transporte eficiente y que comunique a las grandes regiones económicas tanto nacionales como internacionales es la prioridad del gobierno, por lo que en cada administración se le da atención a través de los programas gubernamentales con objetivos que marcan las necesidades de cada época. Aunque es claro que no es suficiente, el transporte está rezagado, tenemos una infraestructura de hace veinte años, sin tomar en cuenta al transporte ferroviario que data de más tiempo atrás.

Por el costo que representa, y por los recursos que se necesitan para el transporte, el gobierno modificó el marco reglamentario y comenzó con la concesión de carreteras, y administradoras portuarias, la venta de algunos tramos y rutas de ferrocarril, lo anterior para obtener "mejores resultados". Por los resultados obtenidos en algunas áreas concesionadas esta política no garantiza una mejor administración, ni una mejor opción al usuario. El gobierno ha tenido que rescatar las carreteras que había dado en concesión, además a un costo más alto.

Es interesante observar que a partir de la liberalización económica en México, se realizaron los cambios necesarios en la reglamentación del transporte para ofrecer un servicio adecuado a las necesidades de la nuevas exigencias, pero hay que señalar que a pesar de lo realizado, la existencia de vicios, políticas mal aplicadas e ineficiencias en la administración del transporte en el pasado dieron como resultado sistemas de transporte obsoletos, y de mal servicio que no terminan in-

mediatamente a la aplicación de nuevas reglas, y a la política de concesiones, por lo que hay que esperar para evaluar los resultados que se esperan.

Sabiendo de antemano que la apertura económica, la integración, la cooperación, entre otras son instrumentos que hacen posible las relaciones internacionales con los cuales se pretende obtener beneficios concretos como son el impulso a las exportaciones y a la economía en general, sin embargo estas políticas no son la panacea de un país en desarrollo. Por más políticas y programas de crecimiento, de promoción de exportaciones, de inversión, que se implementen, es importante destacar que si bien lo anterior ayuda mucho, el problema de nuestro país es saber como administrar los recursos obtenidos, como repartir, como democratizar esos recursos. De nada sirve al país que unos pocos sean los beneficiarios de las políticas aplicadas.

Por otra parte, es contundente el apoyo que para los procesos antes mencionados han sido los sistemas de transporte y las telecomunicaciones, que han facilitado los flujos comerciales internacionales. Al igual que una empresa necesita tecnología para ser competitiva, un país necesita de modernos sistemas de transporte que hagan posible su participación en el mercado global. El funcionamiento del transporte en una sociedad refleja el grado de desarrollo, por lo que no es posible entrar a la competencia internacional, con sistemas de transporte obsoletos.

Con la apertura comercial, el TLC, la tendencia cada vez mayor hacia la firma de acuerdos económicos bilaterales y multilaterales, el transporte está entre la encrucijada de modernizarse o únicamente atender el comercio doméstico ante la competencia que presenta el transporte norteamericano con la firma del TLC, o que el cien por ciento del transporte marítimo lo realicen empresas extranjeras. Con la demanda de servicios específicos, las empresas de transporte, sobre todo las de autotransporte, que son las que más carecen de buen servicio, deben ofrecer calidad, atributo que encierra muchos factores, el transporte integrado a las necesidades del usuario le permitirá competir, además de conocer los factores internacionales que están determinando el tipo de servicio.

El aceleramiento de los intercambios comerciales a partir de los noventa a nivel mundial, están impulsando nuevos servicios, nuevos actores, y nuevas leyes específicas que faciliten el servicio del transporte, pero que también permita a los usuarios contratar el transporte con las mejores garantías de que el operador o agente de carga será responsable de su mercancía. Por tal razón la existencia del Transporte multimodal como término jurídico respalda a los usuarios. Este servicio de transporte, debe, sobre los demás tener más importancia, ya que el transporte internacional de mercancías, debe funcionar con reglas claras y transparentes. En México ante la falta de servicios de este tipo, deben de impulsarlo. A nivel internacional cada vez más servicios sofisticados de transporte surgen, ligados a las necesidades de la empresa, y si el transporte nacional no se actualiza, no invierte, ni utiliza la tecnología adecuada, y no ve hacia adelante, acabará por ser comido por las grandes empresas internacionales y sobre todo, como ya se mencionó por muchas razones de empresas transportistas de Estados Unidos.

Por otro lado, los programas que se realizan en cada administración referente a la promoción del comercio exterior, con todos los antecedentes de la liberalización de la economía, van en el sentido de contar con todas las bases que permitan a nuestro país adentrarse a un sistema de intercambio económico sin tantas barreras, con el objetivo de un mayor intercambio comercial, mayor atracción de inversiones, y de cooperación, pero hay que tomar en cuenta los peligros que significa también apostarle al libre mercado, es decir, se debe regular también la entrada de inversiones, no se puede permitir la entrada a empresas con fines únicamente de especulación, el no poner ninguna limitación puede afectar más que beneficiar al país.

Los retos son muchos, el país arrastra muchos problemas, pero una buena conducción de políticas y programas económicos, de educación e investigación tecnológica, de empleo, de salud, de capacitación en todos los aspectos, entre otros, permitirá el funcionamiento de los objetivos. Mientras se realicen con base en la ética, la preparación, la responsabilidad y honestidad de los encargados de administrar el país.

El futuro se presenta con un panorama en el que impulsará el comercio por lo que es indispensable que México cuente con políticas diversificadas y no sólo económicas, capaces de cambiar y superar la condición de país subdesarrollado, esto puede ser posible a largo plazo, pero sobre todo, lo que se tiene que hacer es un cambio de actitud en la población, apoyado en la educación. Educar para contar con mejores profesionales, técnicos, mejor personal, mejores responsables en la administración pública, mejores profesores y estudiantes, etc., esto permitiría contar con recursos humanos capaces y responsables en todos los ámbitos. Esto es un reto en el que cambiarían muchos vicios, y no sólo se justifica por las exigencias de los mercados, sino por la existencia misma del país, con una población más educada en todos los aspectos, no únicamente en el área del conocimiento, lo cual es la base para superar muchos de los problemas que aquejan al país.

---

## **ANEXOS**

### **Anexo 1**

#### **Dimensiones y tipos de contenedores**

##### **Contenedor marítimo y terrestre**

Las dimensiones de los contenedores se encuentran estandarizados bajo las normas de la Organización Internacional de Estandarización (ISO), la cual establece como estándar un contenedor de 2.438m (8') de ancho, 2.591m (8'6") de altura y 6.096m (20') de largo, y tenemos el de 12.192m (40') que es el doble de largo. En el primer caso las dimensiones equivalen a un TEU (Twenty-feet equivalent unit), mientras que en el segundo equivalen a dos TEU's.

Sin embargo existen tendencias crecientes por parte de los transportistas internacionales a establecer nuevas dimensiones, que de hecho ya están circulando contenedores de 45, 48 y 53 pies de largo y hasta 9.6 pulgadas de alto, por ciertas rutas y productos.

Actualmente y en los años por venir las dimensiones seguirán cambiando y desarrollando "Estándares para contenedores de segunda generación".

### **Tipos de contenedores<sup>1</sup>**

Según su uso los contenedores pueden agruparse como sigue:

#### **Contenedores para mercancías generales:**

- Contenedor para uso general. Es un contenedor totalmente cerrado, hermético y rígido. Cuenta con un piso y una de las paredes equipada con puertas.

#### **Contenedores para usos específicos:**

- Contenedor cerrado ventilado. contenedor de uso general provisto de dispositivos para ofrecer una ventilación natural o adaptada.
- Contenedor con "Techo Abierto". Contenedor que carece de techo rígido, pero que puede tener un toldo flexible o movable, fabricado de lona, plástico o algún material similar.
- Contenedor tipo plataforma (paredes laterales abiertas) con superestructura completa.
- Contenedor sin paredes laterales fijas, que solo posee una estructura longitudinal fija permanente entre los extremos superiores.
- Contenedor tipo plataforma con superestructura incompleta y extremos fijos. Contenedor tipo plataforma sin estructura longitudinal permanente entre los extremos superiores.
- Contenedor tipo plataforma con superestructura incompleta y extremos plegables. Contenedor con superestructura incompleta, pero con estructura replegable en los extremos, con una conexión estructural transversal completa entre los ángulos de los largueros.

---

<sup>1</sup> Buen, Oscar de., "Notas del tema de infraestructura para la integración del transporte", Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte., 1993, pp. 15-19.

- Contenedor plataforma. Contenedor que carece de superestructura pero posee las mismas dimensiones que los que si la poseen. Está equipado con esquines superiores e inferiores como dispositivos de fijación.

#### **Contenedores para mercancías específicas.**

- Contenedor con características térmicas. Posee un techo aislado que disminuye la transmisión de calor entre el exterior y el interior del contenedor.
- Contenedor isotérmico. Contenedor con características térmicas no producidas con aparatos de refrigeración y/o calefacción.
- Contenedor refrigerado (con refrigeración renovable), contenedor que posee características térmicas dadas mediante el uso de:

hielo

nieve carbónica

gas líquido

No está provisto de unidades que le permitan alimentarse con energía del exterior.

- Contenedor refrigerado mecánicamente. Contenedor provisto de una unidad refrigerante (unidad con compresor, con absorción, etc.)
- Contenedor con calefacción. Contenedor provisto de un dispositivo de generación de calor.
- Contenedor refrigerado y con calefacción. Contenedor provisto de un dispositivo de refrigeración y de uno de producción de calor.
- Contenedor cisterna. Contenedor que está compuesto por dos elementos base, la cisterna y la estructura (conforme a especificaciones de la ISO).

- Contenedor para mercancías sólidas a granel. Contenedor comprendido por una estructura fija dentro de un contenedor ISO estándar.
- Contenedor especial. Contenedor diseñado especialmente para el transporte de automóviles, ganado u otras mercancías especiales, construido con normas ISO.

### **Contenedor aéreo<sup>2</sup>**

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) describe los diferentes tipos de Unidades de Carga Unitarizada (ULD) en paletas, ensambles paleta-red-iglú,<sup>3</sup> iglús estructurales, contenedores de bodega inferior, contenedores de transporte intermodal aéreo y de superficie y unidades térmicas.

- Paleta: Son plataformas de carga construidas normalmente de madera y diseñadas para manipularse por medio de bandas transportadoras en aeropuertos y aviones, cuenta con ranuras que le permiten asegurarlas en la bodega del avión y cuenta con redes que se atan alrededor de la carga por medio de correas elásticas. Hay cuatro paletas con diferentes dimensiones de las bases dos que van de 2,24m x 3,18m, y 2,74m. las otras dos de 2,44m x 3,18m, y 6,05m. Las paletas se utilizan en la bodega principal de aviones de fuselaje ancho.
- Ensamblés paleta-red-iglú: Las cubiertas no estructurales se les conoce como iglús, capullos o valvas (construidas con fibra de vidrio u otro material liviano) y se utilizan con las paletas para dar protección a la carga. Los iglús pueden permanecer unidas permanentemente a las paletas o únicamente se fijan a éstas por de redes. Existen tres dimensiones de iglú red, dos de 2,24m x 3,18m y 2,74m, y la tercera de 2,44m x 3.18m.

---

<sup>2</sup> Ruibal Handabaka, Albert. "Gestión logística de la distribución física internacional", trad. de Maria del Pilar Marulanda de Galofre, Colombia, Norma, 1994, pp.59-67.

<sup>3</sup> La red y el iglú (especie de capucha), son aditamentos para dar protección a la carga, y mantener ésta dentro de las dimensiones de la paleta.

- Iglús estructurales: El iglú está unido a la paleta sin necesidad de la red y se le puede dar la forma que se requiera. Sus dimensiones son 2,24m x 3,18m y 2,44 m x 2,74m.
- Contenedor de bodega inferior: son estructuras completas y cerradas. En las bodegas inferiores de aviones de fuselaje ancho caben dos, los hay certificados (por la Organización Internacional de Normalización ISO) y no certificados. Sus medidas son de 1,53m x 1,56m y 1,53m x 3,18m.
- Contenedores intermodales para transporte aéreo. Estos son los mismos que se utilizan en los otros modos (ver contenedores marítimos) y se transportan en la bodega principal de un avión de fuselaje ancho. Este contenedor muy rara vez es utilizado en este modo.
- Unidades térmicas: Están construidas y equipadas con controles térmicos para la regulación de la temperatura interna. Estos contenedores se utilizan en zonas de temperaturas extremas.

## **Anexo 2**

### **Documento del transporte multimodal**

El documento utilizado como evidencia de un contrato de fletamento ha sido el conocimiento de embarque marítimo. Sin embargo, en la actualidad el moderno comercio de líneas Regulares ha sustituido algunas veces el conocimiento de embarque por otros documentos, que se asemejan a aquellos utilizados en el acarreo de mercancías, por aire ferrocarril o carretera. Actualmente la documentación en el transporte internacional de mercancías, tiende a uniformar la información y las funciones de los diversos documentos.

Esto se pretende mediante un solo documento elaborado por el transporte multimodal: el documento TM.

El contrato TM, es el documento que expide el operador de transporte multimodal (OTM) o su representante. En ese documento el OTM se compromete a llevar un embarque de un país a otro, utilizando para ello por los menos dos modos de transporte diferentes y conservar sus características cualitativas y cuantitativas.

El documento TM realiza las siguientes funciones:

- Es prueba de la existencia de un contrato de ésta naturaleza
- Es un comprobante de recibo de las mercancías por el OTM
- Es un documento representativo de las mercancías, o sea que sin la entrega del documento no se podrán recoger.

Características del documento TM:

- Prueba de existencia del contrato.- el conocimiento de embarque y el documento TM no son en si mismos los contratos de transporte pero si constituyen evidencia de los términos del contrato, los cuales son especificados en las condiciones generales impresas en ambos documentos.
- Comprobante del recibo de mercancías.- el documento TM, al igual que el conocimiento de embarque, puede constituirse como el recibo de las mercancías por el porteador/OTM.
- Es representativo de las mercancías.- el documento representa a las mercancías, lo que indica que sin la entrega del documento no se podrán recoger las mismas.

Pero el conocimiento de embarque como el documento TM (negociable), a diferencia de otros documentos de transporte, también permiten a las partes transferir

el título de las mercancías u ofrecerlas en garantía al acreedor durante el tránsito.

En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:<sup>4</sup>

- La naturaleza general de la mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor.
- El estado aparente de las mercancías.
- El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal.
- El nombre del expedidor.
- El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor.
- El lugar y la fecha en que el operador del transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia.
- El lugar de entrega de las mercancías.
- La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes.
- Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable,
- El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal.

---

<sup>4</sup> Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT, "Manual de distribución física de las mercancías para la exportación", Ginebra, 1988, pp. 85-89.

- La firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él.
- El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en quien deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario.
- El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal.
- La declaración del párrafo 3, del artículo 28 del Convenio TM: el documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.
- Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal.

#### Responsabilidad del OTM

Una parte muy importante del convenio está vinculada con la responsabilidad del operador de transporte multimodal. El operador asume responsabilidad desde que toma a su cargo las mercancías hasta el momento de su entrega responsabilidad por servicio de puerta a puerta. Es una responsabilidad integral, el operador responde por la entrega no importando en que segmento de la cadena de transporte haya ocurrido la pérdida, el daño o el retraso, a diferencia de otros sistemas en el que cada segmento es individual y el titular de cada modo de transporte responde por el daño ocasionado.

El artículo 16 sobre la responsabilidad del operador de transporte multimodal establece el fundamento de la responsabilidad puesto que el operador será res-

ponsable por pérdida, daño o retraso "a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias."

El operador es responsable por pérdidas o daños hasta un límite de 920 unidades de cuenta or bulto o de 2.75 unidades de cuenta por kilogramo, lo que resulte mayor cantidad, si es que el transporte multimodal incluye un tramo de transporte por mar, en caso contrario el límite se incrementa a 8.33 unidades de cuenta por kilogramo. (una unidad de cuenta es un derecho especial de giro, definido por el Fondo Monetario Internacional, las cantidades mencionadas se convertirán en moneda nacional de un Estado, según el valor de esa moneda).

Los porteadores marítimos han sido muy renuentes a aceptar responsabilidades por la carga, a menos que sea manejada por sus propios medios de transporte. Esto se manifiesta en las cláusulas de los conocimientos de embarque. Podemos decir entonces que un conocimiento de embarque por transporte total no implica una responsabilidad total del OTM.

Esto se traduce en una inseguridad para los usuarios del transporte, debido a que prácticamente se encuentran sin oportunidad a dirigirse a un único responsable, en caso de que sus mercancías sufrieran un incidente en algún lugar de las cadena del transporte. Las Reglas de Hamburgo modifican hasta cierto punto este principio dando la posibilidad al usuario de darle seguimiento a su reclamo, en este principio se observa que el porteador marítimo sigue limitando su responsabilidad a la parte de transporte que realiza con su buque. Además, el período obligatorio de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo no incluye los períodos posteriores a la entrega de las mercancías.

En este sentido, un conocimiento de embarque total, aunque no contiene una responsabilidad completa para quien lo emite, da mayor cobertura y seguridad al usuario del transporte. En contrapartida, el documento de Transporte Multimodal (documento TM) es superior al tradicional conocimiento de embarque total, puesto que no sólo cubre la totalidad del tránsito, sino que además contiene una responsabilidad completa para quien lo emite.

### **Anexo 3**

#### **Nueva reglamentación para el transporte de carga y para la promoción del comercio exterior<sup>5</sup>**

Ante la perspectiva de una economía abierta a la competencia internacional, México inició un vasto proceso de modernización económica, que incluyó entre otras cosas, un sistema de regulaciones más acorde con las condiciones y requerimientos actuales.

En materia de transporte de carga y promoción al comercio exterior, las principales medidas llevadas a cabo para establecer el nuevo marco normativo, son las siguientes:

1. Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera.

Publicado el 16 de mayo de 1989, elimina restricciones para propiciar la inversión productiva tanto nacional como extranjera necesaria para generar empleos, reactivar la economía, impulsar innovaciones tecnológicas y ayudar a insertar los productos mexicanos en los flujos comerciales internacionales. El rango de actividades abiertas a la inversión extranjera se amplió significativamente y en muchos sectores pueden poseer hasta el 100% del capita.

2. Convenio Aéreo entre México y Estados Unidos de Norteamérica.

Ratificado el 2 de junio de 1989, contienen modificaciones que permiten contar con servicios aéreos más modernos y eficientes. Contempla rutas que enlazan nuestros centros turísticos más importantes con las capitales norteamericanas y con los centros de concentración y distribución de tráfico conocidos como "hubs". También incluye los centros productores de materias primas y la zona de maquiladoras. Prevé la operación de rutas cargueras para el intercambio eficaz de mer-

---

<sup>5</sup> Todas estas disposiciones fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación, excepto la última medida que apareció en un documento de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

cancias y otros servicios especializados como son los vuelos de fletamento, de carácter eminentemente turístico.

Bases Especiales de Tributación para Contribuyentes Dedicados al Transporte de Carga y Pasaje.

Publicadas el 15 de junio de 1989, modifica el régimen de tributación en materia de impuesto sobre la renta para los autotransportistas, que anteriormente eran considerados como contribuyentes menores. Los transportistas deberán de inscribirse en el Registro Federal de Contribuyentes y la base para la determinación del impuesto será el número de unidades que posea cada uno.

Convenio de Modernización y Reestructuración del Autotransporte de carga.

Firmado el 6 de julio de 1989 por el Gobierno Federal y las agrupaciones de transportistas, establece una serie de compromisos para elevar la calidad de servicio en el transporte de carga. Estipula acciones tales como la liberación de rutas, la autorización para movilizar cualquier tipo de mercancías y negociar libremente los niveles tarifarios, la renovación de la flota vehicular y la capacitación del personal, entre otras.

5. Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga.

Publicado el 7 de julio de 1989, fija las nuevas bases a las que se sujetará la prestación del servicio, con una marcada tendencia hacia la liberalización de rutas, tipos de carga, tarifas, utilización de centrales de carga y hacia la simplificación de trámites para obtener permisos o concesiones. Todo esto con el fin de propiciar una mayor competencia y libre concurrencia, reducir los costos de comercialización y eliminar rentas monopólicas.

6. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.

Publicado el 7 de julio de 1989, establece las condiciones para controlar el movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, en lo que se refiere al uso de instalaciones en puertos marítimos o terrestres y en lo relacionado a

seguros y tarifas. Además permite que las empresas navieras mexicanas celebren contratos de operadores extranjeros, libera el otorgamiento de autorizaciones a nuevos agentes y suprime las restricciones que impedían utilizar contenedores de importación para movilizar carga doméstica.

7. Promulgación del Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores (CSC).

Adoptada el 2 de diciembre de 1972 en Ginebra, Suiza y promulgada en nuestro país el 28 de agosto de 1989, tiene como objetivo facilitar el transporte internacional de contenedores y formalizar las normas necesarias para que la manipulación, el apilamiento y el transporte de los mismos, se realice en condiciones de seguridad.

8. Disolución y Liquidación de la Cámara Nacional de Transporte y Comunicaciones.

Publicada el 23 de abril de 1989, modifica las agrupaciones de transportistas existentes hasta esa fecha, creando en su lugar las Cámaras Nacionales de Carga, de la Marina Mercante y del Autotransporte de Pasaje y Turismo.

9. Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte.

Publicado el 11 de diciembre de 1989, tiene por objeto elevar la competitividad y eficiencia de esa industria a niveles internacionales. Permite que las empresas de la industria terminal puedan importar vehículos de autotransporte, para complementar su oferta en el mercado nacional. Estas medidas entraron en vigor en 1991 para autobuses, en 1993 para tractocamiones y en 1994 para camiones. Además autoriza, a partir de 1992, la incorporación de motores que utilicen gasolina en camiones pesados destinados al mercado nacional.

10. Decreto para el Fomento y Operación de la Industria Maquiladora de Exportación.

Publicado el 22 de diciembre de 1989, establece lineamientos para promover el establecimiento y regular la operación de esta importante fuente generadora de empleos y divisas.

11. Reglamento de la Ley sobre el Control y Registro de la Transferencia de Tecnología y el Uso de Patentes y Marcas.

Publicado el 9 de enero de 1990 como complemento a las modificaciones en materia de inversión extranjera, con el fin de facilitar la aplicación de tecnologías modernas.

12. Reglamento para el Servicio de Maniobras en Zonas Federales Terrestres.

Publicado el 24 de enero de 1990, su objetivo es actualizar la reglamentación en las actividades conexas al transporte, principalmente en las zonas fronterizas, donde las plantas maquiladoras de exportación han introducido adelantos técnicos, cuyos productos requieren de un transporte ágil y eficiente. Establece la libertad de los usuarios para elegir al prestador de servicios de maniobras que más le convenga, sustituye el esquema de tarifas fijas por máximas y prohíbe el cobro por servicios no prestados.

13. Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior.

Publicado el 24 de enero de 1990, establece las estrategias y línea de acción para propiciar el crecimiento de la industria nacional, mediante el fortalecimiento del sector exportador. Menciona entre otras cosas, la importancia de contar con un marco regulatorio sencillo y transparente y una infraestructura de transporte y comunicaciones que cumpla con las exigencias de las empresas exportadoras.

14. Reformas a la Ley Aduanera

Publicadas durante 1989 y 1990, tienen como objetivo adecuar los servicios de despacho aduanero a las necesidades crecientes de nuestro comercio exterior. Permiten la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte durante las 24 horas del día de todos los días del año. Eliminan la posición oligopó-

lica de los agentes aduanales, liberan las tarifas, facilitan la expedición de nuevas patentes y simplifican el otorgamiento de autorizaciones para que una empresa pueda contar con un apoderado aduanal.

15. Reestructuración del Nombre, Ubicación y Circunscripción Territorial de las Aduanas.

Publicada el 9 de marzo de 1990 con el fin de adecuarlas a la dinámica del comercio y el transporte internacionales.

16. Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación.

Publicado el 3 de mayo de 1990, permite que algunas empresas productoras de bienes no petroleros, utilicen materias primas, maquinaria o equipo traído del exterior, para fabricar artículos destinados a la exportación.

17. Regulación para el Establecimiento de Empresas de Comercio Exterior.

Publicada el 3 de mayo de 1990, establece medidas para propiciar el crecimiento de empresas especializadas en la comercialización internacional, que ayude a aumentar la oferta exportable y la demanda internacional de productos mexicanos.

18. Fomento y Regulación de las Empresas Altamente Exportadoras.

Publicado el 3 de mayo de 1990, establece una serie de apoyos y estímulos para las empresas que participan de manera dinámica y permanente en los mercados internacionales, contribuyendo a la generación neta de divisas.

19. Concesiones para Instalar Sistemas de Comunicación a lo Largo de las Carreteras

Publicadas el 19 y 20 de junio de 1990, autorizan la instalación de sistemas radioeléctricos de comunicación con enlace a las redes de telefonía y de microondas, así como al sistema de satélites Morelos, para comunicar áreas rurales, pe-

queños núcleos de población y zonas urbanas y suburbanas a lo largo de algunas carreteras del país.

20. Programa Permanente para la Promoción de las Exportaciones.

Puesto en marcha el 19 de febrero de 1991, contiene medidas fiscales, aduanales y de promoción para el aprovechamiento de la infraestructura y servicios orientados a la exportación. Algunas de estas medidas son: la expedición de concesiones para la prestación de servicios portuarios y maniobras de carga y descarga, la firma de un convenio para la modernización integral del sistema ferroviario, el establecimiento de un sistema competitivo de tarificación ferroviaria, la promoción de la inversión privada en equipo de arrastre y tracción ferroviaria, la creación de un sistema de seguimiento a la problemática portuaria y ferroviaria que enfrenta el exportador y la creación de una red nacional de frío para reducir los costos de transporte.

---

## BIBLIOGRAFIA

Alponte, Juan María, La política exterior de México en el nuevo orden económico mundial, Antología de principios y tesis. México, D.F., Fondo de Cultura Económica, 1993.

Antún, Juan Pablo, Logística: una visión sistémica, Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1995.

Arenal, Celestino del, Introducción a las relaciones internacionales, México, Red Editorial Iberoamericana S.A. (REI), 1995.

Ballou, Ronald, Logística empresarial, control y planificación, Trad. de Ramón Pérez Muñoz y Pilar Rubio de Lemus, España, Días de santos, 1991.

Buen, Oscar de, La integración del transporte de carga como elemento de competitividad nacional y empresarial, Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1990.

Camarena L., Margarita, El transporte, Instituto de Investigaciones Sociales, México, D.F., UNAM, 1985, no. 14, cuadernos de investigación social.

Campos Herrera, Laura, Marco organizacional para el desarrollo de servicios de intercambio electrónico de datos en México, Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1993.

Cárdenas de la Peña, Enrique, Marina Mercante, Historia de las comunicaciones y transportes en México, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.

## Bibliografía

---

Cortez, Claude, Flujos comerciales y de transporte, un panorama histórico, Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1993.

Chías, José Luis, Los transportes dentro del marco cognoscitivo de la Geografía Económica, México, D.F., Instituto de Geografía, 1985, serie Divulgación Geográfica.

García Benavides, Roberto, La historia de las comunicaciones y transportes en México, México, D.F., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.

García Benavides, Roberto, Hitos de la Comunicaciones y los Transportes en la Historia de México, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.

González, Guadalupe, Tendencias recientes de la política exterior 1983-1985, México, D.F., Centro de investigación y docencia económica Cide, 1986, tomo 2, Cuadernos de política exterior mexicana.

Icaza A., Carlos de, y Rivera, Banuet, José, El Orden Mundial Emergente, prólogo de Rosario Green, México, D.F., Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994.

Islas Rivera, Víctor, Estructura y desarrollo del sector transporte en México, México, D.F., El Colegio de México, 1990.

Izquierdo González, Rafael, Mercados de transporte de carga del cártel a la competencia, Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1995.

Lee, Laura y Lambert, David, El maravilloso mundo del transporte, Madrid, España, ediciones Aguilar, 1971.

Martínez Alejos, Ramiro et al, Manual estadístico del sector transporte 1994, Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1996.

Martínez A., Ramiro, Hernández A., Rafael, Manual estadístico del sector transporte 1995, Querétaro, Qro., Instituto Mexicano del Transporte, 1997.

Méndez, José, Problemas económicos de México, Ciudad de México, Mc Graw Hill, 1991.

Norris C. Clement, et al, "El desarrollo económico" en Flores González, Sergio (comp.), El desarrollo Económico, Desarrollo Regional y Globalización Económica, Puebla, México, Universidad Autónoma de Tlaxcala, Universidad Autónoma de Puebla, 1995.

Ojeda Gómez, Mario, Las bases de la política exterior mexicana, en el perfil de México en 1980, vol. 3, 8a ed., México, D.F., Siglo XXI, 1982.

Ortiz Wadgyamar, Arturo, Introducción al comercio exterior de México, México, D.F., Nuestro Tiempo, 1990.

Rabasa, Emilio O, y Caballero, Gloria, Mexicano ésta es tu Constitución, 12° ed., México, D.F., Porrúa, 1997.

Ruibal Handabaka, Alberto, Gestión logística de la distribución física internacional, trad. de María del Pilar Marulanda de Galofre, Colombia, Norma, 1994.

Sunkel, Osvaldo y Paz, Pedro, El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo, México, D.F., Siglo XXI, 1970.

Tamames, Ramón, Estructura económica internacional 15a ed., México, D.F. Alianza, 1991, (col. "Los Noventa").

## **HEMEROGRAFIA**

Alvarez Icaza L., Pablo, "Marco teórico de la industria maquiladora" en Comercio exterior, México, D.F., Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 43. no. 5, mayo de 1993.

Corona Guzmán , Roberto, "El entorno económico internacional en un mundo

más interdependiente”, en Comercio exterior, México, D.F., Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 46, no. 11, noviembre de 1996.

González, P. Lourdes, “Quedará listo este año el TLC con países de América Latina”, El Financiero, México, D.F., 20 de febrero de 1998, p. 16.

Islas Rivera, Víctor, “Situación actual y perspectivas del transporte en México ante la apertura comercial”, México, D.F., El Colegio de México, 1991.

Katz, Isaac, “Exportaciones y crecimiento económico, Evidencia para la industria manufacturera en México”. Comercio Exterior, México, D.F., Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 46. núm. 2, febrero de 1996.

Bendesky, León, “Economía regional en la era global” cuaderno de trabajo no. 9405, Puebla, Pue. UDLA, Departamento de Estudios Internacionales, enero 1994.

Nada E. Alejandro, “Los programas sectoriales de desarrollo industrial en México, 1981-1988, Comercio Exterior, México, D.F. Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 39, núm. 1, enero de 1989.

Ortiz, Edgar y H. Street James, “Un tratado internacional para el desarrollo” en Comercio exterior, México, D.F., Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 39, núm. 7, julio de 1989.

Rosales V. Osvaldo, “Políticas de competitividad y desarrollo productivo”, Comercio exterior, México, D.F., Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 45. núm. 3, marzo de 1995.

Salomón, Alfredo, “Evolución de las exportaciones en el periodo 1973-1995”, Comercio exterior, México, D.F., Banco Nacional de Comercio Exterior, vol. 46, núm. 11, Nov. de 1996.

Scientific American, “The future of transport”, revista mensual, Nueva York, USA. octubre de 1997.

## DOCUMENTOS

CEPAL, "Los conceptos básicos del transporte marítimo y la situación de la actividad en América Latina". Naciones Unidas, 1986.

CEPAL, "Problemas prácticos que se plantean a las administraciones públicas y las partes comerciales que intervienen en operaciones de transporte multimodal desde países en desarrollo o con destino a ellos". Santiago de Chile, Naciones Unidas, 1992.

Centro de Comercio Internacional, CCI, "Manual de distribución física de las mercancías para la exportación", Ginebra, Suiza, Naciones Unidas, 1988.

Comité de Capacitación Portuaria Nacional, "Seminario sobre transporte multimodal" México, D.F. SCT, 1988.

Buen, Oscar de, et al, "Situación del movimiento de algunos productos del comercio exterior de México", Querétaro, Qro., 1992.

Poder Ejecutivo Federal, Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984-1988, México, D.F., 1984.

Organización de las Naciones Unidas, "Convenio sobre Transporte Multimodal de Mercancías", Ginebra, Suiza, 1980.

Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial, "Informe Mundial 1996", México, D.F., F.C.E. 1996.

Naciones Unidas, "Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe", s.l., CEPAL, 1997.

UNCTAD, "Developments in multimodal transport", Ginebra, Suiza, Naciones Unidas 1990.

UNCTAD "Problemas prácticos que se presentan en las administraciones públicas y las partes comerciales que intervienen en operaciones de transporte multimodal

## Bibliografía

---

de países en desarrollo o con destino a ellos" Ginebra, Suiza, Naciones Unidas, 1991.

UNCTAD "Report of the group of experts on multimodal transporte" Ginebra, Suiza, Naciones Unidas, 1991.