

67



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

SEMINARIO DE TITULACION  
EN ECONOMIA INTERNACIONAL

EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN EL TRATADO  
DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE.

La Controversia entre México y E.U. por la liberación  
de los servicios y la inversión.

**E N S A Y O**  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
**LICENCIADO EN ECONOMIA**  
P R E S E N T A :  
**JORGE LOZANO RODRIGUEZ**

PROFESORES: JOSE MANUEL GUZMAN GONZALEZ  
JAVIER MERAZ MARTINEZ



MEXICO, D.F.

JULIO DEL 2001



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.

**Seminario de Economía Internacional**  
**EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN EL TRATADO DE LIBRE**  
**COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE.**

**La controversia entre México y EU por la liberación de los**  
**servicios y la inversión.**

Índice

<b>Introducción.</b>	1
<b>1. Marco teórico.</b>	3
1.1. Origen y antecedentes de la integración económica.	3
1.2. El concepto de integración económica.	4
1.3. Las etapas de la integración económica.	6
1.4. Impactos de la integración económica.	7
1.5. Principales Bloques Económicos.	9
1.5.1. Europa.	9
1.5.2. Asia.	10
1.5.3. América del Norte.	10
1.6. Perspectivas de los bloques económicos y globalización.	11
1.7. México y la integración.	12
<b>2. El Transporte y el comercio internacional.</b>	13
2.1. Importancia del transporte en el comercio internacional.	13
2.2. Transporte y ventajas comparativas.	14
2.3. Características del transporte en el mundo.	16
2.4. Breve sinopsis de la evolución del transporte en México.	17
2.4.1 El transporte de carga por carretera.	18
2.4.2 El transporte ferroviario.	19
<b>3. El autotransporte de carga de México y Estados Unidos y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.</b>	20
3.1. Acceso a mercados.	20
3.1.1 Plazos de desgravación.	20
3.1.2 Transporte fronterizo.	21
3.1.3 Inversiones.	21
3.2. Mecanismos de solución de controversias.	21
3.3 La controversia en la prestación del servicio de carga y la inversión.	22
<b>4. Situación actual. Posibles repercusiones de la liberalización del transporte de carga para México.</b>	28
4.1. Situación actual.	28
4.2. Los posibles impactos de la liberalización del transporte de carga entre EU y México.	30
4.2.1 Las perspectivas de la liberalización y los argumentos de EU.	30
4.2.2 Las perspectivas de la liberalización y los argumentos de los transportistas mexicanos.	32
<b>5. Conclusiones.</b>	36
<b>Apéndice Estadístico.</b>	39
<b>Bibliografía.</b>	44

## INTRODUCCIÓN.

Con la integración de los Estados nacionales se consolidó el capitalismo comercial. Con anterioridad, los mercaderes que recorrían los territorios del viejo continente intercambiando mercancías de un lugar a otro, se enfrentaban a una geografía delineada por pequeñas ínsulas autónomas organizadas hacia dentro, principalmente en actitudes de defensa, que resguardaba los cotos de poder de los líderes más fuertes del lugar que habían resultado de herencias acumuladas a través de la historia o como resultado de la imposición de su propia fuerza. Con la integración de estas ínsulas en espacios más amplios se superaron esos pequeños liderazgos imponiéndose los intereses del conjunto de más de uno de ellos. Se organizaron así naciones que armonizaron las políticas aisladas, constituyendo una política común. De esta forma, la nueva autoridad supraínsular podía proteger a sus productores nacionales y permitir el acceso más ordenado, mas conducido, de productores allende de sus nuevas fronteras a los recién espacios constituidos.<sup>1</sup>

Una vez consolidado el poder central en el ámbito interior del Estado, el enfoque de la soberanía se orientó gradualmente hacia su reafirmación, autonomía y autarquía ante los otros estados. De esa manera se presentó una etapa de relativo aislamiento hacia el exterior, mientras se tejían las redes y la infraestructura que permitiera el desarrollo de una integración económica, de una identificación cultural y de una necesaria legitimidad del orden y las autoridades políticas nacionales.

La primera corriente del pensamiento económico que enjuició el intercambio comercial entre esos Estados nacionales fue el mercantilismo, que propugnó por el fortalecimiento del mercado nacional, con base en la eliminación de los impuestos internos y la protección de la invasión de mercancías de otros países. "El centro de atención del pensamiento de los mercantilistas fue el Estado y no la religión ni la moral, como había sucedido durante la Edad Media, ni el individuo ni la mercancía, como sucedería años después con la escuela clásica"... su objetivo era la constitución de un Estado rico y políticamente poderoso, basado en el libre juego de las fuerzas productivas. Su filosofía era nacionalista y el principal medio para alcanzar este objetivo consistía en lograr una balanza comercial favorable, cuyo saldo produjera los tan codiciados metales preciosos."<sup>2</sup>

Bien pronto ese Estado proteccionista, que amplió los mercados nacionales, desarrolló los transportes y generó la primera división del trabajo como resultado de la asignación de los recursos naturales, quedó chico para el desenvolvimiento de los sectores productivos que clamaron una libertad de comercio entre las naciones. El primer gran cuerpo que propugnó el nuevo orden capitalista se

---

<sup>1</sup> El Estado se diferencia de todos los otros grupos territoriales de dominación por su carácter de unidad soberana de acción y decisión. El Estado está por encima de todas las demás unidades de poder que existen en su territorio por el hecho de que los órganos estatales "capacitados" pueden reclamar, ... la aplicación, a ellos exclusivamente reservada, del poder físico coactivo, y también porque están en condiciones de ejecutar sus decisiones, ... frente a quienes se opongan a ellas..." Hermann Heller, *Teoría del Estado*, Fondo de Cultura Económica, México, 1963, p. 255.

<sup>2</sup> Ricardo Torres Gaitán, *Aspectos Monetarios del Comercio Internacional*, UNAM, México, 1969, pp. 3,5

denominó liberalismo económico, también llamado *laissez-faire* y la política del individualismo, cuyos fundadores fueron un grupo de escritores franceses llamados fisiócratas y su "orden natural".

A pesar de su general aceptación de la posición fisiocrática, por lo que hace a las funciones propias del Estado, Adam Smith prescindió en gran medida de sus excesivos elogios a la agricultura y subrayó el valor principal del comercio y la manufactura para el Estado. Revivió la doctrina platónica de la división del trabajo y de la especialización para incrementar y mejorar la productividad. Su defensa del libre cambio, fundada en las ventajas de la división internacional del trabajo, ha constituido uno de los argumentos más poderosos que han sido empleados para defender la libertad de comercio.<sup>3</sup>

Las naciones, como lo demuestra Maddison,<sup>4</sup> han vivido muy diferentes intensidades en el comercio internacional, aplicando el liberalismo o poniendo en práctica su contraparte el proteccionismo; todo ello inserto en la discusión sobre la intervención o no intervención del Estado en la economía.

Tuvo que haber dos guerras mundiales, dos ajustes de cuentas; la caída del Patrón Oro y una gran depresión, para institucionalizar un nuevo Orden Económico Mundial. La concepción y operación de un nuevo sistema financiero internacional con base en el Patrón Dólar imprimió mayor certidumbre en las relaciones entre las naciones. El comercio internacional vivió su "edad de oro" entre 1945 y 1970.

Bajo la hegemonía de Estados Unidos los principales países participantes en el comercio internacional se orientaron hacia estrategias y políticas basadas en preceptos librecambistas. Sin embargo, con el ocaso relativo del poderío de ese país y ante procesos económicos adversos, esta tendencia se revirtió. La emergencia de nuevas formas de proteccionismo y la crisis del sistema comercial mundial, coordinado por el Acuerdo General de Aranceles y Comercio (**GATT**), ofrecían un panorama desalentador para el libre comercio.

Durante los próximos años, gran parte del movimiento en favor de relaciones económicas más abiertas e integradas tendrá lugar a nivel regional, y muchas decisiones importantes en materia de política comercial se adaptarán a dicho esquema. El impulso hacia la integración regional, se explica como una respuesta evidente a la falta de acuerdos en el **GATT**, hoy Organización Internacional de Comercio.

La coexistencia del bilateralismo y el multilateralismo con el regionalismo no es algo nuevo en el comercio internacional; el **GATT** mismo, como foro multilateral contempló la eventualidad de comprender formas de regionalismo en su seno.

Lo cierto es que un orden internacional con tres niveles está en vías de construcción. El nivel nacional con un Estado-nación, el nivel regional con dos o

<sup>3</sup> Harry Elmer Barnes, *Historia de la Economía del Mundo Occidental*, UTEHA, México, 1955, pp 482, 483.

<sup>4</sup> Angus Maddison, *La Economía Mundial 1820-1992*, OCDE, Análisis y Estadísticas,

más estados nacionales y el nivel mundial con todos o casi todos los estados-nación del mundo. Cada uno de estos niveles se asocia a una forma de integración y por ende a su propia liberalización.<sup>5</sup>

En este ensayo se tratará de describir y analizar la controversia entre México y los Estados Unidos sobre la liberalización del transporte carretero de carga, contemplada en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, y sus posibles repercusiones en el ámbito del transporte de nuestro país. En este sentido, abordaremos el concepto y las etapas de la integración económica, así como el significado del transporte en el comercio internacional.

## 1. MARCO TEÓRICO.

### 1.1. Origen y antecedentes de la integración económica.

En coincidencia con Bela Balassa, que reconoce una similitud "entre la presente integración de las economías nacionales y el desarrollo de estados nacionales a partir de unidades económicas y políticas pequeñas, hasta el siglo XIX, cuando este desarrollo exigió la abolición de las barreras arancelarias"<sup>6</sup>, José María Vidal Villa dice "... Sin pretender equiparar plenamente los procesos y guardando todas las distancias conceptuales, de tiempo y de espacio, puede sugerirse que los antecedentes históricos más claros de los procesos de integración son aquellos procesos que se vivieron en los países capitalistas desarrollados y que culminaron con el establecimiento de un mercado interior protegido frente al exterior por un poderoso y fuerte Estado. Es decir, los antecedentes de la situación actual son aquellos que permitieron la configuración de los Estados-nación capitalistas en los siglos XVIII y XIX."<sup>7</sup>

El mejor ejemplo de lo anterior es el llamado **zollverein** (del alemán zoll= peaje, verein= unión) unión aduanera o arancelaria de estados soberanos e independientes, que establecen una política fiscal común entre ellos o frente al resto del mundo. Inicia en 1833, cuando Prusia, junto con otros cuatro estados alemanes, levantan entre ellos sus aranceles y establecen un arancel uniforme ante los productos de fuera del área, concluyendo en 1834 con la circulación de una moneda común.<sup>8</sup> Entre otras experiencias históricas semejantes podríamos mencionar los objetivos adoptados por las colonias británicas en América del Norte en el momento de su independencia de la metrópoli a fines del siglo XVIII, y el de Francia frente al progreso industrial de la Gran Bretaña, en el primer cuarto del siglo pasado.

<sup>5</sup> Héctor Guillén Romo, "De la Integración Cepalina a la neoliberal en América Latina", en Bancomext, Comercio Exterior, mayo 2001, México, p. 368.

<sup>6</sup> Bela Balassa, *Hacia una Teoría de la Integración Económica. Integración de América Latina. Experiencias y Perspectivas*, Fondo de Cultura Económica, Primera Reimpresión, México, 1967, p. 3.

<sup>7</sup> José María Vidal Villa, *Mundialización e Integración Económica*, [http://redem.buap.mx/t1\\_vidal.ntm](http://redem.buap.mx/t1_vidal.ntm)

<sup>8</sup> Diccionario de Economía Valle, Editorial Valle de México, 1978

## 1.2. El concepto de la integración económica.

La palabra "integración" denota el agrupamiento de partes de un todo. En la literatura económica el concepto de integración económica no tiene un significado tan terminante.<sup>9</sup>

Gunnard Myrdal considera que "... La economía no está plenamente integrada, mientras no se abran anchos caminos para todos y mientras la remuneración pagada por los servicios productivos no sea igual, independientemente de diferencias raciales, sociales y culturales"<sup>10</sup>. De esto se desprende que Myrdal abarca no sólo la integración internacional sino también la nacional. Sin embargo, la mayor parte de los economistas sólo consideran los problemas internacionales al utilizar el concepto de integración económica.

Kindleberger y Myrdal, al incluir los procesos sociales en el concepto de integración, señalan la importancia de los factores sociales en la destrucción de barreras no económicas entre las comunidades, las razas y los estratos sociales. Sin embargo, si se considera que la igualación de los precios de los factores es condición de la integración económica, el alcance de esta definición se restringiría indebidamente, al excluir las áreas de libre comercio, las uniones aduaneras y los mercados comunes, en donde los precios de los factores no se encuentran igualados. Es decir, la integración social y la igualación de precios de los factores son requisitos para la integración total, pero la supresión de las barreras al comercio en una unión aduanera constituye un acto de integración económica, incluso en ausencia de modificaciones en el campo social.

También, señala Balassa, pueden plantearse objeciones a la inclusión de la integración nacional en el concepto. En el mundo actual, los problemas relativos a la integración en el nivel nacional y en el nivel internacional divergen en grado considerable:

1. En el primer caso, las barreras entre las unidades económicas son principalmente de carácter social, educativo o psicológico, y estos obstáculos pueden ser más fuertes entre varios estratos sociales de la misma región que entre regiones. También podrían agregarse la importancia de una barrera económica y la falta de facilidades de transporte adecuadas. Esta última restringe el intercambio económico entre regiones. El surgimiento de los Estados nacionales crea barreras artificiales entre economías independientes, en forma de aranceles, restricciones cuantitativas al comercio y a los cambios, impedimentos a la movilidad del trabajo, el capital y el empresario, etc. Además, el intercambio económico entre las naciones resulta afectado por las políticas económicas nacionales y por medidas de carácter social, fiscal o monetarias. Así, la integración económica nacional da lugar a discriminaciones

---

<sup>9</sup> B. Balassa, op. cit. p. 6.

<sup>10</sup> Ibidem, p. 6

entre unidades económicas de países independientes, y contribuye con ello a la desintegración en el escenario internacional.<sup>11</sup>

2. Por otra parte, la integración económica internacional conduce a abolir algunos de los aspectos negativos de la integración nacional.

En vista de estas diferencias, parece aconsejable restringir el empleo del concepto de integración económica para denotar únicamente la integración a nivel internacional.

Al excluir del concepto la integración nacional, podemos definir la integración económica como un proceso y como un estado de cosas. Considerada como proceso, incluye varias medidas para abolir la discriminación entre unidades económicas pertenecientes a diversos estados nacionales; contemplada como un estado de cosas, puede representarse por la ausencia de varias formas de discriminación entre economías nacionales.

“Al interpretar nuestra definición debemos proceder enseguida a distinguir entre integración y cooperación. La diferencia es tanto cualitativa como cuantitativa. En tanto que la cooperación incluye varias medidas destinadas a armonizar las políticas económicas y disminuir la discriminación, el proceso de integración económica comprende aquellas medidas que tienden a suprimir algunas formas de discriminación. Por ejemplo, los acuerdos internacionales sobre políticas comerciales pertenecen al área de la cooperación internacional, mientras que, la abolición de restricciones al comercio es un acto de integración económica. Al distinguir entre cooperación e integración, situamos las características principales de la segunda bajo una luz más clara, y resulta entonces posible conferirle al concepto un significado definido sin diluirlo innecesariamente con la inclusión de diversas acciones que pertenecen al campo de la cooperación internacional”.<sup>12</sup>

“ La integración económica como proceso representa, pues, diversas medidas tendientes a suprimir la discriminación entre unidades económicas de estados nacionales, y las formas de integración económica que resultan de ello se pueden caracterizar por la ausencia de discriminación en diversas áreas.”<sup>13</sup>

“El significado de este concepto no se restringe a la integración total, sino que incluye varias formas de integración tales como una área de libre comercio, una unión aduanera, un mercado común, una unión económica y la integración económica completa.”<sup>14</sup>

Según Balassa, conciernen a la teoría de la integración económica las diversas formas de integración, las medidas que se requieren para alcanzar estos objetivos, los efectos económicos de la integración y los problemas de la optimización en un área integrada. La teoría de la integración económica puede concebirse como una parte de la teoría de la economía internacional, pero

---

<sup>11</sup> *ibidem*, p. 9.

<sup>12</sup> *ibidem*, p. 6

<sup>13</sup> *ibidem*, p. 7

<sup>14</sup> *ibidem*, p. 7

también amplía el campo de la teoría del comercio internacional, al considerar los movimientos de los factores, la coordinación de políticas económicas, etc., que la teoría tradicional no trata.

### 1.3. Las etapas de la integración económica.

Las cinco etapas "clásicas" de la integración económica implican diferentes *formas de asociación regional*. A través de un paso a otro de integración, se dan las siguientes fases, también descritas por Balassa:

**Area de libre comercio.** Se suprimen los derechos de aduana y las restricciones cuantitativas sobre los bienes y servicios entre las naciones que se integran. La eliminación de los derechos aduanales es progresiva y ciertos bienes y servicios pueden quedar excluidos del libre cambio. Cada país mantiene sus propios aranceles en contra de los no miembros.

**Unión aduanera.** Para llegar a esta fase no sólo se deberá de alcanzar una armonización en las disposiciones que rigen las relaciones comerciales, sino que el conjunto define una barrera arancelaria común respecto al resto del mundo. El principal elemento identificador de la Unión es el establecimiento de una tarifa exterior común.

**Mercado común.** Las anteriores fases comprenden la integración comercial, no los movimientos de trabajadores ni de capitales. El establecimiento de un mercado común consiste precisamente en liberalizar el mercado del trabajo y el movimiento de capitales, es decir, se alcanza una integración factorial.

**Unión económica.** Como cosa distinta de un mercado común, en esta fase se combina la supresión de las restricciones a los movimientos de las mercancías y los factores con un grado de armonización de las políticas económica, monetaria, fiscal, social y anticíclica.

**Integración económica total.** Presupone la unificación de las políticas económica, fiscal, etc., y requiere el establecimiento de una autoridad supranacional cuyas decisiones obliguen a los estados miembros.

Resumiendo, las etapas de la integración económica se conciben como un proceso gradual constituido por fases de evolución ascendente, desde la armonización económica, basada en la decisión de impulsar una industria determinada, hasta la unión económica, transitando por el *área de libre comercio*, la unión aduanera y el mercado común. En el paso hacia formas superiores, las barreras al comercio van poco a poco desapareciendo, hasta llegar a la disolución de todas las fronteras incluyendo las políticas; el caso europeo es el mejor ejemplo. Su evidencia empírica muestra que lo que se inicia como un proyecto internacional por conservar y acrecentar afinidades económicas que comienzan

con el estrechamiento de nexos comerciales, fácilmente se desborda hacia otras esferas, abarcando los ámbitos cultural, social y político.<sup>15</sup>

#### 1.4. Impactos de la integración económica.

La integración económica involucra fenómenos económicos y políticos, que se manifiestan a través de un proceso de creación de interdependencia entre países o entre sus sectores económicos, la interdependencia internacionaliza las economías nacionales, dando origen a una economía de nuevas dimensiones, cuantitativa y cualitativamente diferente de sus componentes individuales. Este proceso difiere en su perfil, dependiendo del grado de desarrollo de las economías que se integren mutuamente.<sup>16</sup>

La formación de espacios regionales integrados siempre tiene implicaciones políticas, pues el proceso lleva implícita la cesión gradual de soberanía de los Estados interesados hacia una entidad supranacional que regula la aplicación de los compromisos adquiridos.

Aunque resulten inevitables las implicaciones políticas que suponen los acuerdos de comercio regional, los países que los conforman motivan diversas interrogantes económicas, tales como si la creación de grupos regionales de comercio supone un movimiento a favor de un comercio más libre o hacia una mayor protección, y si estos movimientos de estratificación del comercio mundial comprometen la eficiencia y al bienestar económico del mundo como un todo.

Bela Balassa, al referirse a los conceptos de Jacob Viner de creación y desviación de comercio dice lo siguiente: "... Lo primero se refiere al comercio que se ha creado entre los países miembros de la unión; lo segundo trata de la desviación del comercio desde un país extranjero a un país miembro, resultados lógicos, ambos, de la abolición de tarifas dentro de la unión."<sup>17</sup> Para ilustrar lo anterior desarrolla varios ejemplos, pero para nuestros propósitos sólo presentaremos dos:

1. Los dos países participantes producían la mercancía en cuestión, antes de la formación de la unión aduanera y dicha unión incluye al productor con más bajos costos. Una vez establecida la unión, el productor ineficiente, por ejemplo A, dejará de producir esta mercancía, y su demanda total será satisfecha mediante importaciones hechas desde el país B (creación de comercio).
2. El país B fabricaba la mercancía bajo protección, mientras el país A la importaba del país C ( que no pertenece a la unión), que tiene los costos más bajos. La eliminación de las tarifas entre los países A y B desplazará la demanda total de importaciones del productor de más bajos costos, C, al país B, ya que los costos de producción en B serán inferiores a la suma de la tarifa y el costo de producción en C (desviación de comercio).

<sup>15</sup> Ricardo Marcos buzo de la Peña, La integración de México al mercado de América del Norte, UAM, México, 1997, p. 66.

<sup>16</sup> Ibidem, p. 67.

<sup>17</sup> Bela Balassa, Teoría de la integración económica, UTEHA, México, 1964, p 27

De lo anterior deduce que la creación de comercio representa un movimiento hacia una situación de libre comercio, ya que implica un cambio de fuente con altos costos de abastecimiento a otra de costos más reducidos, mientras que la desviación de comercio actúa en dirección opuesta: produce un cambio en las compras del productor de bajos costos a uno de costos más altos. Los efectos benéficos de la unión predominarán, de acuerdo con Viner, si la creación de comercio supera a la desviación del comercio.<sup>18</sup>

Ernest H. Preeg afirma que existen tres razones políticas para procurar el libre comercio regional. La primera es defensiva, como fuerza que contrarresta a los socios más importantes del intercambio o a los miembros de otros bloques comerciales. La segunda es que el libre comercio regional es un accesorio del sistema multilateral del **GATT** (hoy OMC), pues la liberación del comercio a nivel multilateral es limitada e incierta, mientras que los socios comerciales regionales tienen un *interés mutuo en el libre comercio, con toda la coordinación y apoyos políticos* que se necesita para sustentarlo. La tercera radica en que los acuerdos regionales de libre comercio pueden ser piezas que sirvan para la construcción de un libre comercio más amplio, o multilateral en el futuro.<sup>19</sup>

El regionalismo, en su papel hacia la liberación del comercio, es una alternativa factible, sin embargo, deberá cuidarse su impacto negativo, en el sentido de que la desviación del comercio que provoque sea compensada con elementos que favorezcan su creación, lo que deberá traducirse en una mejoría global en la distribución económica y un incremento de la actividad comercial. De acuerdo con ello, si los bloques de comercio generan economías de escala, es casi seguro que creen beneficios netos para el comercio.

En el mundo global, la crisis de la concepción clásica capitalista de las naciones-estado y del atributo "irrenunciable" de la soberanía que supone su identidad, el proceso de estratificación económica, expresado en la formación de bloques de comercio, supone un reto y un riesgo de disolución de los viejos valores nacionales. Sin embargo, en este nuevo orden mundial, no necesariamente tendrán que desaparecer los rasgos nacionales pero, probablemente, existan mutaciones de identidades; por ejemplo Italia, donde el concepto "*italiano*" es muy reciente, de mediados del siglo XX, ahora deben llamarse, como se usa actualmente, *uropeos*. Acelerar estos procesos, que deben desarrollarse en forma natural, puede llevar a estallidos de nacionalismos arcaicos, como el de Kosovo, que darían al traste con el proceso de integración más conocido como lo es el de la Unión Europea.

La globalización es un término que ha venido utilizándose, de manera general, para describir el proceso a través del cual las barreras entre países pierden relevancia. Sin embargo, el debate actual se centra, principalmente, en lo que se

<sup>18</sup> *Ibidem*, pp. 28, 29.

<sup>19</sup> R.M. Buzo, *op. cit.* pp. 69,70.

puede denominar globalización económica, término que se utiliza para describir el proceso de integración global de mercados. En este sentido, la globalización afecta principalmente a tres tipos de mercados: el financiero, los de bienes y servicios de todo tipo y el laboral. El libre flujo de activos financieros es la faceta más sencilla de la globalización, ya que no involucra el movimiento transfronterizo de personas o de bienes físicos, aunque sus variaciones abruptas y repentinas pueden desestabilizar a cualquier economía.

### 1.5. Principales Bloques Económicos

En el siglo XX, con la caída del sistema soviético desaparece una visión polarizada del mundo y una concepción bipolar de la política. Existió en muchos países la convicción de que el Estado-nación, en ciertos aspectos, representaba un factor positivo. Pero, en este contexto, todas las cosas que parecieron positivas en la posguerra se transformaron en cosas negativas, económicamente irracionales y socialmente ineficaces a partir de los años sesenta. Contra los proyectos de desarrollo nacional, como alternativa, se creó un modelo "global".<sup>19</sup>

Es así como hoy hemos transitado de un modo bipolar basado en el poderío bélico y estructurado en función de divergencias ideológicas, a un modo triádico, esencialmente basado en el poderío económico, donde se comparte lo esencial de los valores ideológicos y es la lucha de la competencia por los mercados la que tiende a exacerbarse. Ese planeta triádico está integrado esencialmente por el conglomerado de la Unión Europea, el bloque del Sudeste de Asia, que tiene como eje central el Japón, y la alianza de América del Norte, a la que está incorporado México.<sup>20</sup>

#### 1.5.1. Europa

El bloque que tiene una más larga historia en el despliegue de esfuerzos integradores es el europeo y es también el que tiene un mayor equilibrio en relación con el peso económico de los países que lo componen. Sus experiencias, mecanismos e instituciones integracionistas son de lo más avanzados. Su proceso ha inspirado a la teoría y es ilustrativo sobre la forma como se ha ido construyendo un bloque político económico desde sus inicios modestos de armonización económica, basada en el impulso común a la industria siderúrgica, a través de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero y de la unión de aduanas entre Bélgica, Holanda y Luxemburgo ( **Benelux**).

La Unión Europea es la última etapa de integración en Europa desde 1993, resultado del Tratado de Maastricht del 11 de diciembre de 1991. De 1987 a 1992 operó la Comunidad Europea, al entrar en vigor el Plan Delors de 1985, que fusionaba a la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, la Comunidad Económica Europea y a la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

<sup>19</sup> Alain Touraine, *El siglo de las Identidades*, en el periódico *El Universal*, México, 19 de mayo de 2001, p. A14.

<sup>20</sup> Clansa Catalina Torres Méndez, *Quorum*, Cámara de Diputados, México, num 67, julio-agosto de 1999, p. 32.

Actualmente cuenta con 15 miembros; si el Tratado de Niza es ratificado en 2004, 15 nuevos países se incorporarán, entre ellos se incluye a varios que anteriormente pertenecían al **CAME** y el Pacto de Varsovia.

### 1.5.2. Asia

El segundo espacio geoeconómico actual opera fundamentalmente a través de dos organismos. El primero de ellos es la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático— **ASEAN** nacido en 1967- heredera de la SEATO, estructura organizativa al servicio de la seguridad estratégica mundial concebida por Estados Unidos al inicio de la bipolaridad. Esta alianza dio origen a un sorprendente proceso de crecimiento y desarrollo en el sureste asiático que abarcó a los cuatro “dragones”- Corea, Taiwan, Singapur y Hong Kong- y a una zona más amplia que incluyó Tailandia, Indonesia, Malasia y Filipinas.

La característica sobresaliente de la **ASEAN** es su estilo de cooperación: no posee supranacionalidad en la cual la cooperación regional exceda el marco de las naciones que la integran y sus miembros pueden participar sin restricciones. Algo semejante sucede con el foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico, ya que sólo es eso, un foro en el que el principio fundamental es que los países se encuentren en el Océano Pacífico, sin consideración a su diversidad en materia de niveles de ingreso, de desarrollo, sistemas sociales y culturales. La **APEC** está integrado por 21 países, entre ellos México, y su objetivo principal es promover el crecimiento económico regional y la cooperación entre sus miembros, así como construir la comunidad Asia-Pacífico.

Por supuesto, dice Paul Kennedy,<sup>21</sup> la actual expansión de Asia no es uniforme y los investigadores hacen distinciones entre los diferentes estadios de desarrollo económico y tecnológico de esta vasta región. Pero a pesar de sus diferencias, estas sociedades comparten ciertas características básicas que, tomadas de modo conjunto, explican su continuo crecimiento década tras década: La primera, y quizá la más importante, es el énfasis en la educación, capacitación y la investigación; el elevado nivel de ahorro nacional; fuerte marco político en cuyo interior se promovió el crecimiento económico; el compromiso con las exportaciones; y por último, poseen un modelo local, el Japonés.

### 1.5.3. América del Norte.

Al interrumpirse la liberación comercial del mundo, a principios de la década pasada, Washington concentró su atención en una segunda opción: fomentar el comercio regional, esfuerzo que dio origen al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (**TLCAN**). Este tratado incluye, aparte de Estados Unidos, a Canadá y a México. Dos economías similares y una totalmente diferente.

---

<sup>21</sup> Paul Kennedy, *Hacia el Siglo XXI*, Plaza & Janés Editores, Madrid, 1998, pp. 299-303.

Con la entrada en vigor de este acuerdo, en enero de 1994, EU eliminó los impuestos con que gravaba el 80 por ciento de las exportaciones mexicanas y eliminó las cuotas existentes para numerosos productos. México a su vez, abrió sus fronteras de inmediato al 40 por ciento de los productos que se importaban de los EU. "Esta diferencia en los plazos de desgravación constituye un reconocimiento, en los hechos, a la asimetría existente en las economías de los tres países y proporciona, a los empresarios mexicanos, un plazo adicional para adaptarse a las nuevas circunstancias del Tratado."<sup>22</sup>

El **TLCAN** abría para México grandes posibilidades, pero también graves riesgos; no sólo por la inmensa asimetría entre nuestra economía y la del vecino, sino porque la economía mexicana se hallaba en un proceso de crisis de agotamiento de su patrón de crecimiento de posguerra: la caída del modelo de la economía dirigida por el Estado, el fin de la política de la **CEPAL**, que sostenía el modelo de sustitución de importaciones y que impulsó seriamente los esfuerzos de integración en América Latina, primero con la **ALALC** y poco después con la **ALADI**, intentos que no han cuajado como se pretendía en sus orígenes, debido entre otras cosas por haber partido de un concepto geográfico demasiado amplio y con grandes diferencias e identidades. Sin embargo, es digno de reconocer el avance subregional que han alcanzado los países de América Central, atribuible, a nuestro parecer, a sus igualdades económicas y sociales y también a la distancia geográfica que los mismos presentan. El modelo del Mercado Común Centroamericano, es sin duda uno de los primeros intentos de integración y un éxito incuestionable de la **CEPAL**.

Los EU tienen una visión más amplia para, el hemisferio americano: un comercio preferencial regional. El expresidente George Bush sugirió la idea de establecer una zona de libre comercio ( la Iniciativa de las Américas) en el discurso que pronunció en junio de 1990. Tal propuesta, que se anunció sin consultar previamente con los países del hemisferio, por lo general fue bien recibida ya que se refería a una meta esencial de los países de Latinoamérica y el Caribe: principalmente, lograr un acceso más seguro al mercado de los Estados Unidos, incluso conforme levantaban unilateralmente sus propias barreras fronterizas. Con el proyecto del Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (**ALCA**) que tuvo su última reunión en Quebec, Canadá, en abril de 2001, se pretende alcanzar una área de libre comercio del continente en el año 2005.

#### **1.6. Perspectivas de los bloques económicos y la globalización.**

La regionalización está lejos de ser un proceso contrario a la globalización; más aún, la primera complementa a la segunda. En otras palabras, en este período ésa es la forma en que se está dando la globalización. Al mismo tiempo, se refuerza la idea de que se está pasando de una hegemonía comercial única a una compartida. La globalización implica una economía más interdependiente y

---

<sup>22</sup> Carlos Salinas de Gortari Presentación del TLCAN, Texto oficial, SECOFI, 1994, p. X.

competitiva; también un ambiente de mayor cooperación entre las tres grandes potencias para evitar que peligre la nueva organización mundial.<sup>23</sup>

Aunque avanza la conformación de regiones económicas en el mundo, su conclusión se ve lejana, sobre todo en el sudeste asiático y en América donde salvo el área norte del continente, el resto muestra notables disparidades y rechazo hacia Estados Unidos, quien no deja su propósito y una vez establecido el TLCAN como su primer paso, toma vuelo para dar el segundo con el publicitado Plan Puebla- Panamá, que escindiría la porción de México que no se ha integrado plenamente al TLCAN y ampliaría el espacio geográfico del Mercado Común Centroamericano: es decir integraría a "los más Iguales". Un avance de este proyecto son los Tratados de Libre Comercio que México ha firmado con los países de Centroamérica. Sólo Europa sigue manifestando un proceso más consolidado y con posibilidades de éxito más próximos. Esto no sería suficiente para lograr una hegemonía basada en regiones fuertes y unidas económicamente, por lo que sería necesaria la coordinación de las tres potencias.

### **1.7. México y la integración.**

México ha negociado 10 tratados de libre comercio que otorgan acceso seguro y preferencial a los mercados de 31 países en tres continentes, que suman en conjunto a más de 860 millones de consumidores potenciales. En 1992 entró en vigor el Acuerdo de Complementación Económica con Chile, en 1994 el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en 1995 se pusieron en marcha tratados de libre comercio con Bolivia, Costa Rica y Colombia y Venezuela, en el marco del Grupo de los Tres (G-3) y en 1996 con Nicaragua.

En el año 2000, entraron en vigor los TLC's con Israel y la Unión Europea y se concluyeron las negociaciones con el llamado Triángulo del Norte, conformado por El Salvador, Guatemala y Honduras y con la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) conformada por Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza. Estos últimos entrarán en vigor en cuanto sean aprobados por las instancias legislativas de cada uno de los países firmantes.<sup>24</sup> Con la suscripción de estos Tratados nuestro país queda integrado a dos de los tres bloques económicos; se sabe que ya inició negociaciones con Japón para llegar a un nuevo Tratado, que lo incluiría en el tercero. El Consejo Coordinador Empresarial, organismo cúpula de la iniciativa privada, ha solicitado recientemente que ya no se firmen más, que es mejor consolidar los ya existentes.

## **2. EL TRANSPORTE Y EL COMERCIO INTERNACIONAL.**

### **2.1. Importancia del transporte en el comercio internacional.**

<sup>23</sup> Armando Kuri Gaytán. "La globalización hacia un nuevo tipo de hegemonía", en BANCOMEXT, Comercio Exterior, diciembre de 1992, pp 1170, 1171.

<sup>24</sup> Secretaría de Economía, Tratados internacionales, <http://www.se.gob.mx/>

El transporte y con ello las vías de comunicación han jugado un papel fundamental en el desarrollo de la humanidad. Han propiciado una mejor comunicación entre los hombres y han facilitado el movimiento de los bienes que estos producen y requieren para la satisfacción de sus necesidades. Su función es vencer el obstáculo de la distancia y hacer posible el desplazamiento de los bienes, las personas y los conocimientos. Todo mercado presupone un sistema de transporte y comunicaciones, requisito que es tanto más indispensable para un mercado común.<sup>25</sup>

Como dijimos anteriormente, con la integración de los estados nacionales se armonizaron las políticas aisladas imponiéndose los intereses del conjunto. A partir de esa integración y el establecimiento de políticas comunes se facilitó, entre otras cosas, la construcción de una nueva infraestructura de comunicación para permitir la interacción y desarrollo de la propia integración geográfica. Así se desarrollaron, principalmente, nuevas vías y medios de comunicación terrestre que ampliaron los mercados. A manera de ejemplo acudimos a las siguientes citas:

Inglaterra, la primera potencia militar y comercial durante el siglo XIX y principios del XX, tenía el dominio del mundo marítimo, lo que le dio una posición única en relación con otras potencias europeas. "El hecho de haber tomado la delantera en la revolución industrial le habría garantizado su posición de primacía en cualquier caso. Pero en una era de transportes por agua, cuando el transporte terrestre de bienes y hombres era costoso y lento, y cuando el descubrimiento del Nuevo Mundo y la aparición de centros comerciales nordeuropeos hubieron reorientado a Europa hacia el océano Atlántico, su primitiva posición dejó de ser marginal para consolidarse en una posición central. Inglaterra ocupaba "el mejor sitio de la calle principal del mundo."<sup>26</sup>

"...Brandeburgo-Prusia, que se había convertido en Alemania bajo el Káiser Guillermo II, en 1900 tenía ya conquistado su sitio como la principal potencia terrestre de Europa. Con el desarrollo de los ferrocarriles, su posición estratégica derivada de su situación geográfica central, y dotada de una red eficiente de transportes mejoró considerablemente. Para Inglaterra esto significó un aflojamiento de su estrecho dominio de los principales canales de las comunicaciones intraeuropeas. A partir de entonces se disponía ya de rutas alternativas más veloces."<sup>27</sup>

La integración económica mundial del comercio en nuestros días ha experimentado un acelerado crecimiento en los dos últimos decenios. El transporte desempeña un papel primordial en este nuevo orden económico mundial. Los gobiernos, las empresas y los consumidores toman a diario

---

<sup>25</sup> Hacia la integración acelerada de América Latina, Proposiciones a los presidentes Latinoamericanos presentadas por José Antonio Mayobre, Felipe Herrera, Carlos Sanz de Santamaría y Raúl Prebisch, Fondo de Cultura Económica, México, 1969, p. 162.

<sup>26</sup> William T. R. Fox, Las superpotencias, FCE, 1944, p. 28.

<sup>27</sup> Ibidem. p. 29

innumerables decisiones sobre dónde establecer instalaciones y realizar inversiones, qué bienes enviar, qué medio de transporte utilizar y cómo y dónde realizar un viaje, bien sea de negocio o de placer. El transporte vincula a las empresas, las industrias y los consumidores, ofreciendo ventajas que van más allá de las fronteras nacionales de cualquier país.

Donde el transporte no existe, o es mínimo, la actividad económica queda reducida a niveles de subsistencia y autoconsumo. Por el contrario, el desarrollo de los transportes ha permitido valorizar los recursos naturales distantes y establecer una eficiente intercomunicación de los distintos grupos sociales.

El agua ha sido siempre el camino más fácil, y el mar, la ruta más seguida por las civilizaciones. La tierra ha impuesto siempre mayores dificultades al transporte y, sobre todo un mayor consumo de energía. Pero fue el ferrocarril el que, en la segunda mitad del siglo XIX, hizo posible las grandes ciudades interiores, fuera del alcance de la navegación. La aviación es la última en arribar al mundo del transporte.

Hoy como ayer, las inversiones en sistemas de transportes constituyen un importante factor impulsor del desarrollo económico, aunque el papel que desempeñara antaño el ferrocarril esté hoy en manos del transporte por carretera y, en ciertos casos, del marítimo y aéreo.

La vía o el camino constituyen la parte fundamental de la infraestructura del transporte. Su extensión y calidad constituyen también un primer indicador de la ordenación del espacio y del vigor económico del mismo. En la navegación se precisa también la existencia de puertos para la carga y descarga de mercancías directamente en las fabricas o para enlazar con otros medios de transporte. Las modernas aeronaves convierten al aeropuerto en el centro de los servicios más complejos y sensibles del mundo del transporte.

## **2.2. El transporte y las ventajas comparativas.**

Uno de los supuestos simplificadores de la teoría neoclásica es que los costos y la eficiencia del transporte son similares en los países socios comerciales y, por tanto gravan en proporción semejante a cada economía y los efectos competitivos son neutrales.<sup>28</sup> Lo que confirma Krugman al señalar que “ Los costes de transporte no cambian los principios de la ventaja comparativa o de las ganancias del comercio. Sin embargo, debido a que los costes del transporte constituyen obstáculos al movimiento de bienes y servicios, tienen importantes implicaciones sobre el modo en el que una economía mundial de intercambio es afectada por una variedad de factores... ”<sup>29</sup> reconociendo que en la realidad de la economía internacional “ Transportar bienes y servicios es costoso y, en algunos casos, el

<sup>28</sup> Alfredo Salomón, Autotransporte de carga: las encrucijadas del libre comercio, en BANCOMEXT, Comercio Exterior, Sección Nacional, mayo de 2000, p. 382

<sup>29</sup> Paul R. Krugman. Economía Internacional. Teoría y Política, McGraw-Hill/Interamericana de España, Madrid, 1999, p. 23.

costo del transporte es suficiente para llevar a los países hacia la autosuficiencia en algunos sectores".<sup>30</sup>

Como complemento de lo anterior, en la búsqueda de materiales para sustentar nuestra reflexión, encontramos dos teorías aplicables a lo antes mencionado: la teoría general de la localización y la de la distancia económica. La primera, según Isard<sup>31</sup> abarca todo el alcance espacial de las actividades económicas, considerando la distribución geográfica de los insumos y los productos y las variaciones en los precios y los costos. Los aranceles y otras restricciones al comercio (entre ellos los transportes) aparecen como costos adicionales de las transferencias de mercancías de un país a otro, calificando a la protección geográfica como una barrera natural y a la protección arancelaria como artificial. La segunda afirma: "... las distancias económicas dentro de una misma región (área subdesarrollada), son mucho mayores que las que existen dentro del sector desarrollado de la economía mundial. En consecuencia, si no se tratara de una unión de países de niveles de subdesarrollo comparables...el aumento de la distancia económica dentro de esta unión (resultaría) a favor de los países mejor dotados en recursos y con superioridades adquiridas".<sup>32</sup>

Con estos elementos y los que aporta y sintetiza Elsworth<sup>33</sup> podemos caracterizar a los transportes de la siguiente manera:

- Transportar bienes y servicios es costoso. Es un costo adicional al comercio internacional.
- Cuando estos exceden la diferencia que hay en los costos de producción de los centros de exportación e importación, no habrá intercambio.
- El costo del transporte puede llevar a los países hacia la autosuficiencia en algunos productos.
- Los costos del transporte proporcionan una protección natural que justifica el establecimiento y localización de ciertas industrias.
- Todo lo que incrementa el nivel del costo del transporte ( terrenos difíciles, métodos inadecuados de transporte, grandes distancias, etc.) aumenta la distancia económica.
- La distancia económica entre países desarrollados y subdesarrollados es a favor de los primeros que están mejor dotados de recursos y tienen superioridades adquiridas.
- Los costos del transporte no son los mismos para pesos iguales de productos distintos, ni son proporcionales a la distancia.

Estos supuestos son a nuestro juicio, el marco de referencia que deberá de orientarnos en nuestras reflexiones sobre lo que se conviene en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en lo que respecta al transporte de carga

---

<sup>30</sup> Ibidem, p. 23.

<sup>31</sup> B. Balassa, op. cit. pp. 8,9.

<sup>32</sup> Miguel Wionczek, Integración de América Latina. Experiencias y perspectivas, FCE, México, 1964, p. XXII.

<sup>33</sup> P T. Ellsworth, Comercio internacional, Fondo de Cultura Económica, México, 1966, pp 126-134.

entre México y los Estados Unidos, y sus posibles repercusiones en sus plazos de desgravación.

### 2.3. El transporte en el mundo.

El desarrollo del intermodalismo<sup>34</sup> ha transformado al transporte, sobre todo en ciertos mercados y regiones geográficas. En el área de equipo los desarrollos más significativos son el contenedor y los equipos para su manejo, el equipo de arrastre ferroviario y los equipos para el uso combinado del ferrocarril y la carretera, así como la construcción de buques especiales para su transporte. Los principales efectos del intermodalismo en el área de infraestructura se han reflejado en los puertos, ya que se han construido y equipado terminales completas para manejar contenedores y atender transbordadores. Otras instalaciones fundamentales son las terminales interiores de transferencia de contenedores entre los ferrocarriles y los autotransportes. En cuanto a la infraestructura carretera, es necesario que ésta desarrolle la capacidad para soportar mayores pesos y dimensiones de los vehículos que por ella circulan; con relación al transporte ferroviario, la rectificación de curvas y el aumento de gálibos en algunos puentes y túneles en rutas de puentes terrestres son las acciones prioritarias.

En lo que se refiere a la comercialización y administración, se han desarrollado los esquemas de cooperación entre transportistas de distintos rubros; se observa la multiplicación de operadores que, sin ser transportistas ni usuarios, dominan aspectos logísticos y de transporte, y subcontratan o proporcionan asesorías; la consolidación de empresas dedicadas a adquirir y a rentar equipo para operaciones intermodales como contenedores o remolques; las técnicas informáticas para la transferencia y el procesamiento instantáneo de información, así como de dispositivos electrónicos para identificar y localizar equipos. Finalmente, se han desarrollado nuevos esquemas de documentación, distribución de responsabilidades y procesamiento de reclamaciones de clientes. La entidad formal que debe cumplir con estas nuevas responsabilidades es el operador logístico.

En el plano mundial la estructura del transporte se divide en transporte marítimo, que moviliza poco más del 54% de la carga; autotransporte de carga, que mueve el 36%; y los transportes ferroviario y aéreo, que en conjunto participan con el 10% restante.<sup>35</sup>

Hoy en día, las cadenas globales de manufacturas integran las diferentes fases del proceso productivo que se lleva a cabo en varios países. Esto es de particular relevancia, dado que éstas influyen en el desarrollo y la evolución de los puertos

---

<sup>34</sup> Es la combinación e integración de los distintos modos de transporte por razones técnicas y económicas, a partir del reconocimiento de las ventajas y desventajas de cada uno de ellos, según la distancia y las limitaciones físicas de las infraestructuras existentes.

<sup>35</sup> Análisis de los efectos del TLCAN en la economía mexicana. Una visión sectorial a cinco años de distancia, Senado de la República, LVII Legislatura, agosto de 2000, tomo I, p. 223.

Los puertos han ganado importancia como centros de integración de los modos de transporte, debido a las tendencias actuales de la organización de la producción. Asimismo, las exigencias han aumentado, sobre todo en lo que respecta a la eficiencia de la operación portuaria, la calidad de las conexiones intermodales y el desarrollo de estrategias logísticas adecuadas para cada flujo, es decir, buenas carreteras, ferrocarriles, comunicaciones y, en su caso, aeropuertos.<sup>36</sup>

#### 2.4. Breve sinopsis de la evolución del transporte en México.

Durante la colonia el transporte de las mercancías se llevaba a cabo sobre recuas de mulas, a través de caminos de herradura. Mediante carruajes jalados por animales, se interconectaban las dispersas localidades del Reino. El comercio hacia Europa fundamentalmente de minerales, se realizaba por barcos, que atracaban en los primeros tiempos en Veracruz y tiempo después en Acapulco como respuesta a un incipiente comercio con Asia. Se puede decir que el inicio del desarrollo de los transportes se presenta en los últimos 20 años del siglo XIX.

El gobierno de Porfirio Díaz estaba fuertemente influenciado de las ideas del liberalismo económico, lo que se manifestó en forma fundamental en el desarrollo del comercio, tanto interior como exterior. "La dependencia respecto al exterior, por otra parte, se manifestó en la orientación general de las inversiones y en la proyección de la economía nacional hacia el exterior. Fue así como las inversiones en la minería tendieron hacia la producción de los metales industriales para la exportación hacia los países inversionistas; las colocadas en los ferrocarriles se orientaron en el sentido de facilitar la exportación de productos, por lo que su trazo siguió las rutas hacia el puerto de Veracruz y los puntos fronterizos más importantes de los Estados Unidos."<sup>37</sup>

La inversión extranjera directa tuvo el control casi completo del sistema ferroviario mexicano hasta 1908, cuando se efectuó la consolidación de la nueva empresa Ferrocarriles Nacionales de México, bajo el control del gobierno mexicano. A pesar de este esfuerzo gubernamental, para 1910-1911 la participación del capital extranjero continuaba siendo de considerable importancia controlaba el 27.4 del capital de las empresas ferroviarias y tenía una participación de 34.4% en los Ferrocarriles Nacionales o sea 61.8% en total, lo que aún alcanzaría una mayor proporción si se tomara en cuenta la pesada deuda, en poder de inversionistas extranjeros.<sup>38</sup>

Al iniciarse el régimen del general Lázaro Cárdenas en 1934, el servicio marítimo de altura era atendido por líneas extranjeras en su totalidad. El transporte ferroviario se atendía por los Ferrocarriles Nacionales, el Ferrocarril Mexicano y el

---

<sup>36</sup> Ibidem, p. 224.

<sup>37</sup> José Luis Ceceña, México en la órbita imperial Las empresas trasnacionales, Ediciones El Caballito, México, 1970, p. 51

<sup>38</sup> Ibidem. pp 59, 60.

Ferrocarril Sud Pacífico, que en conjunto cubrían el 95% del kilometraje y el servicio. En el primero, el gobierno participaba con el 51% de su capital y los otros dos representaban inversiones extranjeras, de origen inglés el Mexicano, y estadounidense el Sud Pacífico. Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial, el espacio aéreo mexicano era dominado por la firma norteamericana Pan American World Airways, que controlaba a Mexicana de Aviación y Aeronaves de México.<sup>39</sup>

#### 2.4.1 El transporte de carga por carretera.

Pero lo más importante, el transporte de carga, que es el tema fundamental de este modesto trabajo, según Alfredo Salomón, cuyo documento ya se ha citado, su estructura actual ...” se configuró hacia los principios de los años cincuenta ante el visible rezago del transporte ferroviario y el dinamismo del autotransporte carretero, disparidad alimentada por las políticas sectoriales a favor del segundo. Como parte de ellas se concesionó a particulares, con cierta exclusividad, la prestación del servicio carretero y se establecieron rutas fijas para cubrir por regiones el mercado nacional.”<sup>40</sup> Esta regulación logró la protección del usuario mediante el control tarifario y el fortalecimiento de las empresas. Otros impulsos vigorosos provinieron del suministro barato de energéticos y los subsidios fiscales.

Hacia mediados de los ochenta, confirmado el vuelco económico con el ingreso de México al GATT, se inició un proceso de desregulación sectorial con el propósito de alcanzar precios reales y competitivos, elevar la productividad y mejorar la integración logística con las actividades económicas. En 1989 se eliminó la regionalización de rutas, se declaró a la Red Federal de Carreteras zonas de competencia y se otorgaron permisos a particulares para prestar servicios a terceros.

En 1993 el transporte de carga por carretera deja de ser servicio público propio del Estado y se sustituye el antiguo régimen de concesiones por el de permisos. Se suprime también la clasificación de carga regular y especializada. Con las medidas enunciadas todos los transportistas pueden transportar todo, cumpliendo requisitos; se amplía la oferta de unidades, sobre todo en rutas rentables y segmentos menos intensivos de capital, dando como resultado una mayor competencia y la exclusión de empresas que no soportan esa liberalización.

Actualmente, el autotransporte de carga público federal atraviesa por un proceso de reestructuración similar al que experimentó la mayoría del aparato productivo nacional a partir de 1986. Las consecuencias parecieran ser similares, sin desconsiderar la particularidad sectorial de que no toda la actividad se someterá a los rigores de la competencia internacional directa, ya que en el TLCAN únicamente se incluye el autotransporte de carga internacional, reservando para cada país el manejo de su carga nacional.<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Ibidem pp.119, 120.

<sup>40</sup> A. Salomón, op. cit., p. 384

<sup>41</sup> Ibidem. p. 385.

México, a diferencia de otros países latinoamericanos, mueve el 68% de su carga comercial internacional a través del transporte carretero. Dicho porcentaje se debe en gran parte a su situación geográfica y la localización de su principal socio comercial.

El 50% del parque vehicular está operado por hombres camión, lo que muestra el grado de atomización de la propiedad de activos y la capacidad profesional de los mismos. El 55% de los transportistas operan en una economía informal. La operación informal se observa en sectores reservados a mexicanos y se realiza a través del mecanismo de inversión neutra en empresas de paquetería y mensajería, en logística, en arrendamiento de equipo y en el transporte privado de maquiladoras. En el ámbito fiscal, gozan de un régimen simplificado para pequeños contribuyentes y con facilidades administrativas.<sup>42</sup>

#### **2.4.2 El transporte ferroviario.**

El sector ferroviario mexicano, concesionado a partir de 1997 en su mayor parte a particulares, mueve alrededor del 11% de la carga total del país, a través de 26 mil kilómetros de vías. El sistema más importante es la Línea del Noroeste que con 4 mil kilómetros de vías, es decir menos del 20% del sistema total, transporta 40% de la carga manejada por ferrocarril y cubre las ciudades de Guadalajara, Monterrey y Veracruz. El sistema Pacífico Norte cuenta con 6 mil Kilómetros y el del sureste cubre dos rutas: México- Veracruz- Coatzacoalcos y Coatzacoalcos-Salina Cruz, la ruta del Istmo.

México cuenta con una flota compuesta por 1,184 aviones comerciales, a diferencia de Estados Unidos que tiene 18 mil 597 aeronaves. La capacidad de las empresas mexicanas no cubre las necesidades de transportación de carga y pasajeros. Entre otros motivos, esta insuficiencia se debe, a los privilegios otorgados por la apertura comercial y a la sobreregulación. A pesar de ello, el flujo de la carga aérea se ha incrementado sustancialmente.<sup>43</sup>

### **3. El autotransporte de carga de México y Estados Unidos y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.**

Sabemos, como lo referimos en el capítulo 1 del apartado de bloques comerciales, que los países integrantes de este Tratado son Canadá, Estados Unidos y México, pero en este trabajo, cuyo tema lo encabeza su propio título, sólo abordaremos la relación que se da entre los dos últimos.

---

<sup>42</sup> Análisis de los efectos del TLCAN, op cit. pp. 223,224.

<sup>43</sup> ibidem, pp. 225.

Asimismo, acotamos que, si bien en el Tratado se incluye tanto el movimiento de carga como de pasajeros, sólo trataremos el transporte de mercancías. Aunque el transporte de carga y de pasaje son transportes terrestres, es pertinente aclarar que se trata de dos servicios distintos, tanto por la naturaleza de sus operaciones como por las características de sus vehículos. Al mismo tiempo, como ya lo manifestamos, sólo nos referiremos al movimiento de la carga internacional, toda vez que el transporte de carga doméstico o de cabotaje, es decir, el que se realiza con origen y destino dentro del territorio nacional, esta reservado, de manera exclusiva para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

### **3.1. Acceso a mercados.**

El Capítulo XII del Tratado de Libre Comercio de América del Norte : Comercio transfronterizo de servicios, en el ámbito de aplicación del transporte de carga y la inversión, establece, la aplicación de Trato Nacional, Trato de Nación Más Favorecida y Presencia Local.<sup>44</sup> Según el mismo documento nuestro país no se obliga con el Trato de Nación Más Favorecida.

#### **3.1.1. Plazos de desgravación.**

El calendario de liberalización incluye plazos que van a partir de la firma del Tratado y la fecha en que entró en vigencia.<sup>45</sup> En este sentido, las fechas de desgravación que aquí se presentan son el resultado de la aplicación de las mismas, tomando la referencia del Anexo I. Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización.

#### **3.1.2. Transporte transfronterizo.**

México se comprometía, al igual que EU, a permitir los servicios de carga de y hacia sus estados fronterizos, a partir del 18 de diciembre de 1995, y de o hacia todo su territorio desde el 1° de enero de 2000.

#### **3.1.3. Inversiones.**

---

<sup>44</sup> **Trato Nacional:** trato no menos favorable que el otorgado, en circunstancias similares, a sus nacionales o residentes o a las actividades preexistentes. **Trato de Nación Más Favorecida:** trato no menos favorable que el otorgado, en circunstancias similares, a cualquier otro Estado, parte o no parte, o a los nacionales de otro Estado. Glosario, [www.iadb.org/intal/tratados/glosario.htm](http://www.iadb.org/intal/tratados/glosario.htm)

**Presencia local :** Ninguna Parte exigirá a un prestador de servicios que establezca o mantenga una oficina de representación ni ningún tipo de empresa, o que sea residente en su territorio como condición para la prestación transfronteriza de un servicio, TLCAN, Artículo 1205.

<sup>45</sup> El Tratado se firmó el 17 de diciembre de 1992 y entró en vigor el 1° de enero de 1994

Nuestro país se comprometió a que las empresas norteamericanas, establecidas o por establecerse, que proporcionararan servicios de carga internacional al interior del territorio mexicano, podrían detentar, directa o indirectamente, sólo hasta un 49% de participación a partir del 18 de diciembre de 1995; un 51% a partir del 1° de enero de 2000; y un 100% el 1° de enero del año 2004. Mientras que los EU se obligaron a que las empresas mexicanas podrían establecerse plenamente en su territorio y proporcionar estos mismos servicios, a partir del 18 de diciembre de 1995.

### **3.2. Mecanismos de solución de controversias.**

Sin duda, uno de los logros más notables de México fue el establecimiento de tribunales para la solución de controversias. En el marco del Acuerdo de Libre Comercio Canadá Estados Unidos, que fue el antecedente inmediato del **TLCAN**, los tribunales comerciales eran de cinco miembros, dos para cada país y uno neutral. *México propuso y consiguió que en el acuerdo trilateral estos fueran de 30, diez por cada país, de entre los cuales cinco sirvieran a cada litigio.* Mediante este sistema de "selección inversa" se lograron equilibrios de origen geográfico que se aplicarían ante comercio desleal y dumping.

De esta manera quedó establecido que los litigios que propiciaran los conflictos durante el ejercicio del Tratado, se atenderían en el marco de la administración del mismo, el que dispone de procedimientos preventivos y resolutivos de controversias. En este sentido, el centro del sistema gestor es la Comisión de Libre Comercio que se integra a nivel de gabinete por autoridades de las tres naciones. Su presidencia es rotativa, se reúne anualmente, y se establece que sus decisiones procurarán ser por consenso. Sus funciones consisten en coordinar y supervisar la labor de los comités y grupos de trabajo del Tratado, constituyendo la última instancia en la solución de controversias. Bajo esta Comisión, el secretariado, integrado por secciones nacionales, asiste a la misma en su gestión administrativa, así como a los comités y grupos de trabajo, debiendo apoyar a los paneles que se instalen para solucionar las diferencias.

Como este Tratado está bajo la circunscripción del **GATT**, los problemas de los países pueden tratarse en cualquiera de los dos foros, y el país afectado puede escoger el que mejor le convenga. Si éste opta por el **TLCAN** deberá someterse a dos etapas de carácter preventivo y conciliatorio y si es necesario a una tercera, de naturaleza contenciosa, se acudirá, como ya dijimos, a un panel trinacional de 30 integrantes, en el que se designan además cinco árbitros, cuatro de ellos seleccionados de manera cruzada. (Cada país en conflicto elige a dos del país rival, y el quinto por consenso o por sorteo en caso de discrepancias). Bajo esta estructura tripartita y bipartita, se declaran las resoluciones, que son inapelables.

### **3.3. La controversia en la prestación del servicio de carga y la inversión.**

El 18 de diciembre de 1995, fecha de aplicación de la primera liberalización del servicio de transporte transfronterizo de carga del **TLCAN**, el Secretario de Transportes de los EU informó “a partir de hoy las partes del **TLCAN** comenzaran a aceptar solicitudes de los autotransportistas extranjeros con el propósito de operar en el comercio internacional en los estados fronterizos de México y de Estados Unidos”; sin embargo, señaló que la resolución final de las solicitudes pendientes se concretaría hasta que se hubieran completado las consultas entre EU y México para mejorar el régimen de seguridad de vehículos de transporte.

Analizando los argumentos y documentos que cada una de las partes enviaron a las autoridades arbitrales, se resume lo siguiente:

**México** sostuvo que EU estaba violando el **TLCAN** al no iniciar la desgravación en los servicios de transporte transfronterizo y en inversiones mexicanas en la industria del transporte terrestre estadounidense, a pesar de que otorgaba trato nacional a Canadá; por lo que esto era una violación de las disposiciones de trato nacional y trato de nación más favorecida.

Según México, sus empresas de autotransporte tenían los mismos derechos que los transportistas estadounidenses; aceptando que durante las negociaciones del Tratado los gobiernos comprendían que las empresas del ramo tendrían que cumplir cabalmente con los estándares del país en el que estuvieran prestando el servicio, sin embargo, aducía, que los compromisos de acceso al mercado no se condicionaron a completar un programa de trabajo de habilitación de normas o a la adopción de un marco normativo idéntico en México; Agregaba que EU estaba plenamente consciente de que el marco normativo de México era significativamente diferente de los que operaban en EU y Canadá.

Añadía México que la decisión unilateral de EU estaba motivada no por cuestiones de seguridad, sino por consideraciones políticas relacionadas con la oposición por parte de las organizaciones laborales estadounidenses.<sup>46</sup>

Estados Unidos argumentaba que en México no existía el mismo rigor en las normas como sucede en los marcos legales de EU y Canadá. Decía además, que la inclusión de la frase “en circunstancias similares” ( artículos 1202 y 1203) limita las obligaciones de trato nacional y de trato de nación más favorecida y eso porque en México no se aplican todavía los procedimientos adecuados para garantizar la seguridad en las carreteras estadounidenses; rechazaba que la medida tuviera una motivación política en el sentido de que la seguridad en las carreteras había generado controversia en EU.

**Canadá**, que ejerció su derecho a participar, argumentó que un rechazo generalizado por parte de EU para permitir que los transportistas mexicanos obtengan autorización para prestar este tipo de servicios, necesariamente sería menos favorable que el trato otorgado a los servicios de autotransporte en EU.

---

<sup>46</sup> Informe final del Panel establecido en los términos del capítulo veinte en el asunto de transporte transfronterizo EUA-MEX, 5 de febrero de 2001.

Como complemento de lo anterior, que como dijimos es la información formal que se entrego a las autoridades arbitrales, se considera necesario presentar algunas de las declaraciones que reprodujo la prensa en el lapso comprendido entre el 18 de diciembre de 1995 y el 19 de enero de 1996, fecha en la que se efectuaron las consultas entre los gobiernos de México y los EU de acuerdo con lo que se establece en el artículo 2006 del TLCAN.

Mientras Herminio Blanco, Secretario de Comercio y Fomento Industrial, manifestaba su desacuerdo con esa decisión unilateral del gobierno estadounidense que constituía una violación del Tratado y se comprometía a agotar las instancias contempladas en el capítulo XX del TLCAN, el Presidente de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga ( **CANACAR**) declaraba que los transportistas mexicanos buscaban salir del TLCAN a causa de la crisis financiera que enfrentaban, con una deuda global de 25 mil millones de nuevos pesos y una caída en la demanda del mercado del 60%.

En EU el representante comercial de la Casa Blanca, Michael Kantor, confirmaba la decisión de impedir la libre entrada de camiones mexicanos a su territorio para garantizar la seguridad de sus carreteras y fronteras y el Journal of Commerce calificaba de posición política la determinación de Kantor de aplazar la entrada de camiones de México a EU. El gobernador de California, Pete Wilson, defendía el caso mexicano manifestando su apoyo debido a que el bloqueo generaría pérdidas millonarias a empresas norteamericanas.

Las Consultas entre los gobiernos de México y EU no lograron resolver la controversia y fue necesario que nuestro Gobierno recurriera a la segunda instancia contemplada en los mecanismos de solución de diferencias. Así con fecha de 24 de julio de 1998, el Secretario Herminio Blanco, de acuerdo con el artículo 2007 del TLCAN, solicitó una reunión de la Comisión de Libre Comercio, la que tuvo lugar el 19 de agosto del mismo año, 31 meses después de la fecha en que se había cumplido con la primera instancia que establece el citado mecanismo de solución de controversias: las famosas consultas celebradas el 19 de enero de 1996.

Con antelación a esta reunión las autoridades mexicanas resaltaron las bondades del TLCAN como un instrumento útil, que establecía las reglas bajo las cuales el gobierno podría defender los derechos de los exportadores, lamentándose de la politización de este instrumento requerido para el beneficio del libre comercio. Diversas autoridades de Estados Unidos, entre ellas más de 200 congresistas, insistieron en mantener indefinidamente el bloqueo, toda vez que con ello se garantizaba los estándares laborales y ambientales requeridos, además de prevenir posibles daños a su infraestructura carretera por el tránsito de vehículos con mayor carga de la que ellos estaban permitiendo. En una reunión de autoridades de EU, México y Canadá, se reconoció que la controversia radicaba en las diferencias de las regulaciones prevalecientes en los tres países, principalmente en el tamaño y peso de los vehículos, las horas de operación y el servicio y mantenimiento de las unidades.

Las organizaciones de transportistas de la República Mexicana ( **CANACAR**, **CONATRAM** y otras), coincidiendo con las autoridades nacionales, declaraban que el conflicto se había politizado ante las presiones de los sindicatos de camioneros estadounidenses que se oponían a la apertura del territorio norteamericano a los camiones mexicanos. Asimismo, reclamaban a la **SECOFI** que reglamentara la Ley de Inversiones Extranjeras, en lo que respecta a la "inversión neutra", ya que por medio de ella varias empresas norteamericanas habían aumentado su participación en el transporte e incurrieron en prácticas desleales en la carga de cabotaje, que correspondía en forma exclusiva a los nacionales. Pedían también, y presionaban mediante paros, la derogación del impuesto a la tenencia vehicular, la reducción en las cuotas de las autopistas, subsidios al diesel y apoyos para resolver su cartera vencida ante la urgente necesidad de renovar su flota que promediaba 15 años de antigüedad.

La reunión de la Comisión de Libre Comercio no logró resolver la controversia y el 22 de septiembre de 1998, nuestro país solicitó la integración de un Panel arbitral conforme al artículo 2008 del **TLCAN**: 34 días después de celebrada la reunión de la Comisión de Libre Comercio del **TLCAN** y poco más de 33 meses después de iniciado el conflicto. " El tema ha durado demasiado tiempo y pensamos que se iba a resolver más pronto con las pláticas que sostuvieron las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con su contraparte, pero llegamos a la conclusión de que esa vía no ha dado resultado", destacó una alta fuente de la **SECOFI**.<sup>47</sup>

Como ya lo dijimos anteriormente, el mecanismo de solución de controversias del Tratado contempla tres instancias para la solución de un conflicto: la celebración de consultas, la reunión de la Comisión y la instalación de un Panel. La Comisión de Libre Comercio no logró resolver la controversia y el 22 de septiembre de 1998, el gobierno de México solicitó, con base en el artículo 2008(1), la integración de un Panel arbitral que se abocara a la resolución del conflicto. El 2 de febrero de 2000, se integró el Panel de acuerdo con las disposiciones pertinentes del **TLCAN** con los nombramientos de J. Martin Hunter, como Presidente; y como integrantes Luis Miguel Díaz, David A. Gantz, C. Michael Hathaway y Alejandro Ogarrio, como miembros.

El Panel se reunió en varias ocasiones para hacer deliberaciones antes de completar un Informe Inicial que presentó a las Partes el 29 de noviembre de 2000. El 13 de diciembre del mismo año, las Partes proporcionaron a los miembros del Panel sus comentarios sobre el Informe Inicial, y el 5 y 8 de enero de 2001, en respuesta a una solicitud del Secretariado a nombre del Panel, las Partes ampliaron los comentarios que habían presentado en diciembre del año pasado.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> El Economista, 20 de agosto de 1998, Sección Industria.

<sup>48</sup> Informe Final del Panel, op. cit., p. 10.

Durante este largo lapso, desde la solicitud por parte de nuestro país de la instalación del panel, hasta la entrega por parte de éste de su informe inicial, las autoridades mexicanas se refirieron a los fuertes intereses políticos que entorpecían la solución del conflicto; aceptaban que faltaba cumplir los requerimientos solicitados por las autoridades norteamericanas, reconociendo que en ese sentido se trabajaba desde la firma del mismo Tratado; y que ante la necesidad de reponer la flota se deberían de establecer nuevas fechas de apertura, pero cumplir con lo dispuesto en el **TLCAN**. Por su parte, los representantes de las empresas del transporte insistían en permanecer fuera de los acuerdos del Tratado ante las grandes diferencias prevalecientes entre los dos países y se quejaban de las deficiencias legales que habían permitido a las empresas norteamericanas tener una mayor participación en el mercado mexicano en detrimento del transporte nacional.

Vale precisar, tomando en cuenta los antecedentes a que hace mención el informe final del Panel, que la historia de la moratoria es la siguiente:

Antes de 1980, Estados Unidos otorgaba autorización a transportistas para operar cada ruta por separado e individualmente; se les solicitaba sólo una justificación económica para cada servicio propuesto. La igualdad de trato a los solicitantes, estadounidenses y extranjeros, llegó a su fin con la aprobación de la Ley de Reforma a la Normatividad de Autobuses de 1982, la que incluía una moratoria inicial de dos años para nuevas autorizaciones a vehículos automotores extranjeros.

Esta disposición aplicaba para Canadá y México. Sin embargo, con respecto a Canadá, la moratoria se suspendió de inmediato; pero con respecto a México no, ya que existía una facilidad para el acceso de los transportistas mexicanos a EU y la imposibilidad para que transportistas estadounidenses prestaran servicios en México.

Dentro de esa moratoria existían las siguientes excepciones:

- 1 Los transportes mexicanos podían entrar a las zonas comerciales fronterizas ( el también llamado transporte intermunicipal), siempre y cuando contaran con un Certificado de Registro de la Oficina Federal de Seguridad en Carreteras. De esa manera, todos los transportistas estarían sujetos plenamente a las normas de seguridad de Estados Unidos: contar con un seguro de viaje, portar evidencia del seguro en sus vehículos, y tener agentes registrados en Estados Unidos.
- 2 También continuarían circulando los vehículos mexicanos en tránsito a Canadá.
- 3 No aplicaba para los operadores mexicanos en funciones antes de la aplicación de la nueva legislación estadounidense.
- 4 Tampoco para los vehículos mexicanos propiedad de estadounidenses.

- 5 También quedaban excluidos los autotransportistas mexicanos que rentaran para su uso, tanto camiones como chóferes a las empresas de transporte estadounidenses. ( permitido hasta el 1 de enero de 2000).
- 6 Lo mismo pasaba con las empresas transportistas, propiedad de mexicanos y establecidas en México, que transportaran pasajeros en fletamento internacional o en operaciones de autobús turístico.

Con la prorroga de esta ley el 17 de diciembre de 1995, el transporte transfronterizo ( el que se realizaría entre los estados fronterizos de México y EU a partir del 18 de diciembre de 1995 y el primer paso para liberalizar el transporte de carga, según lo acordado en el **TLCAN**) era pospuesto. Se sabe, por las declaraciones de transportistas y autoridades, que desde la vigencia de esta moratoria éste se realiza cambiando la carga del país de origen a plataformas o tractores de la nación importadora, lo que entorpece los movimientos de mercancías entre las dos Partes.

Los panelistas estuvieron enterados que desde antes de la entrada en vigor del **TLCAN**, los gobiernos de México y Estados Unidos habían trabajado activamente para superar sus diferencias en la normatividad. Supieron que estos esfuerzos involucraban capacitación a funcionarios mexicanos en inspecciones en carretera e inspecciones de materiales peligrosos, una campaña para mejorar el conocimiento de las empresas mexicanas de las normas de seguridad vigentes en Estados Unidos, etc. Además también se les enteró que, el 21 de Noviembre de 1991, México y Estados Unidos habían adoptado lineamientos uniformes para inspecciones, expedición de licencias para conducir, y en criterios para las pruebas de conocimientos y aptitudes, descalificación y requerimientos físicos para conductores.

Con el análisis detallado de los marcos normativos de ambas partes, quedó demostrado que prevalecían diferencias entre los mismos, reconociendo que ambas Partes habían trabajado en su armonización. Sin embargo, Estados Unidos afirmaba que estas diferencias en los marcos normativos justificaban su negativa para autorizar a los transportistas mexicanos a entrar a su territorio, en tanto que México alegaba que estas diferencias son irrelevantes para expedir autorizaciones a las empresas de autotransporte individuales en Estados Unidos.

Dentro de este marco de antecedentes, el Panel difundió su decisión el 6 de Febrero de 2001 determinando:

- 1 Que la negativa de Estados Unidos de revisar y considerar para su aprobación cualquier solicitud de prestación de servicios fronterizos por transportistas mexicanos fue y continúa siendo un incumplimiento de sus obligaciones al Tratado.
- 2 Que las insuficiencias del marco normativo mexicano no constituyen una base legal suficiente para que, Estados Unidos mantenga una moratoria

en las solicitudes de autorización para prestadores de servicio de transporte de propiedad mexicana o domiciliados en México.

- 3 Que Estados Unidos ha incumplido y continúa incumpliendo sus obligaciones hacia México de Trato Nacional y Trato de Nación Más favorecida, en Servicios de transporte, Inversión y Asuntos Relacionados.

Asimismo, en el documento de referencia, el Panel señala lo que no está determinando:

- 1 Que las Partes del **TLCAN** no puedan establecer el nivel de protección que consideren adecuado para lograr objetivos legítimos de normalización.
- 2 Tampoco impone ninguna limitación a la aplicación de normas de seguridad establecidas debidamente y aplicadas en cumplimiento de las obligaciones exigibles de las Partes conforme al **TLCAN**.
- 3 No aprueba, ni desaprueba, las medidas que con anterioridad hayan tomado las autoridades respecto a la seguridad de algún operador de camión individual, conductores o vehículos respecto a los cuales el Panel no recibió escrito o evidencia alguna.

En paralelo a lo anterior hace las siguientes recomendaciones:

- 1 Que Estados Unidos lleve a cabo las acciones necesarias para que sus prácticas, respecto a los servicios e inversiones en materia de transporte, cumplan con sus obligaciones conforme a las disposiciones aplicables del **TLCAN**.
- 2 Que ese cumplimiento no necesariamente implica que se proporcione una consideración favorable a todas o a alguna de las solicitudes de empresas de transporte de propiedad mexicana; ni tampoco implica que todas las empresas establecidas en México que actualmente prestan servicios de transporte en Estados Unidos deban continuar con sus autorizaciones.
- 3 En la medida que los requisitos de inspección y concesión de licencias que se exigen en México pudieran no ser "similares" a los que se aplican en Estados Unidos, ello podría justificarse con métodos diferentes para garantizar el cumplimiento con el marco normativo estadounidense. Si Estados Unidos excepcionalmente decidiese aplicar a los transportistas mexicanos requisitos diferentes a los que se exigen

a los transportistas estadounidenses o canadienses, esas decisiones deberán tomarse de buena fe.

- 4 Estas consideraciones no se aplican con respecto a la negativa estadounidense de permitir que los nacionales mexicanos inviertan en empresas norteamericanas, ya que tanto México como Estados Unidos están de acuerdo en que dicha inversión no da lugar a cuestiones de seguridad.

#### **4. SITUACIÓN ACTUAL. POSIBLES REPERCUSIONES DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA PARA MÉXICO.**

En este apartado, se analiza la situación que guarda la controversia entre México y los EU respecto al transporte carretero en el marco del TLCAN y sus perspectivas a la luz de los argumentos de las dos partes. Mientras por la parte estadounidense el argumento es que los vehículos mexicanos no cumplen las especificaciones técnicas para circular con seguridad en sus carreteras, en México, los empresarios del ramo reconocen la baja competitividad de la flota y temen que las empresas nacionales sean desplazadas por las compañías de los EU.

##### **4.1. Situación actual.**

Con la decisión del Panel, como dijeron las autoridades nacionales, México ganó una batalla en el marco del **TLCAN**. Hasta entonces el único antecedente de un caso entre nuestro país y los EU que había llegado a la última instancia del mecanismo de solución de controversias era el relativo a las escobas de mijo. Las mismas autoridades declararon que México estaba satisfecho con la decisión a su favor, destacando que la opinión de los expertos era inapelable; que en el caso de que EU no acatara la decisión unánime del Panel el país podría emprender represalias comerciales por un monto equivalente al daño causado, que de acuerdo a sus fuentes ascendía a más de 2 mil millones de dólares.

Oficialmente, el presidente George W. Bush, anunció que deseaba iniciar de inmediato una discusión en torno a lo previsto en el **TLCAN**, pero días después un alto funcionario del Departamento de Transporte informó que podrían pasar hasta diez años para que los camiones mexicanos tuvieran pleno acceso a los EU.

En contraste con las expresiones de los gobiernos de México y los EU, los transportistas de ambos países se oponían a la determinada apertura. El sindicato de los Teamsters, que agrupa a 1.5 millones de agremiados, legisladores demócratas, organizaciones ambientalistas y aseguradoras, pidieron al presidente Bush frenar el ingreso de camiones mexicanos a EU. En México la *Canacar*, que agrupa a 7 mil empresas afiliadas, exigió que la frontera se abriera hasta el año 2005, pues se requerían 1,350 millones de dólares anuales para renovar la flota,

que según ellos tiene un promedio de antigüedad de 16 años. Sólo la Asociación Nacional del Transporte Privado, que agrupa a empresas como CEMEX, COCA COLA, KIMBERLY CLARK, que tienen flotas de su propiedad, manifestó su beneplácito, argumentando que la apertura les permitiría una mayor eficiencia, asegurando que estaban en condiciones de competir.

Fue hasta el 6 de junio de 2001, con el envío de un memorándum del presidente Bush al Secretario de Transporte de los EU, cuando se dio desahogo a parte de la liberalización del servicio de carga establecida en el **TLCAN**. En éste se establece que las empresas mexicanas de transporte de carga pueden solicitar, de inmediato, permisos para invertir en operaciones en EU, ajustándose a las normas de ese país; la medida sólo comprende el manejo de carga internacional dentro de su territorio, mas no el paso de camiones cuyas empresas sean mexicanas y requieran cruzar la frontera hacia esa nación, ya sea para transportar mercancías mexicanas de exportación o para introducir importaciones de México de ese país.

El gobierno estadounidense ha prometido abrir sus fronteras a los camiones mexicanos a partir del próximo año, pero grupos de trabajadores, legisladores y algunas empresas competidoras, han propuesto un proyecto de ley para bloquear a los transportes mexicanos; la razón que interponen es que estos camiones son un peligro para la seguridad en las carreteras.<sup>49</sup>

La situación, al parecer, continuará así por lo pronto hasta el 31 de diciembre, lapso que se entiende se ocupará para alcanzar la armonización de las normas de los dos países, establecer las medidas de seguridad y definir cual será el proceso de apertura del transporte de carga, ya que hasta la fecha, después de casi 6 años que debería de haber ocurrido, éste no ha quedado claro, ni mucho menos definido. El gobierno norteamericano todavía revisa los mecanismos específicos que se utilizarán para asegurar que los camiones mexicanos cumplan con las normas de seguridad y tiene bastante claro que, si bien el fallo del Panel no le permite que establezca una prohibición general a la operación de los camiones mexicanos, sí le afirmó el derecho de imponer normas de seguridad a los vehículos que ingresen a su territorio.

## **4.2. Los posibles impactos de la liberalización del transporte de carga entre EU y México.**

### **4.2.1. Las perspectivas de la liberalización y los argumentos de EU.**

Una política común de transportes cuya finalidad sea mejorar la circulación, crear condiciones de competencia equitativas y garantizar la libre prestación de servicios, requiere la armonización de las legislaciones de los Estados miembros a

---

<sup>49</sup> El Universal, Sección Finanzas, México, 7 de junio de 2001.

fin de evitar distorsiones en los principales componentes de los costos de operación.<sup>50</sup> Ello aplica, sobre todo a las cargas fiscales, a las normas técnicas y a otras formas de intervención del poder público, como los subsidios.

Aunque se reconocen por el mismo Panel importantes avances en estas normas entre EU y México, aún existen diferencias, principalmente en la seguridad y las normas técnicas. argumento fundamental del gobierno de los EU para prorrogar la moratoria de cierre de su frontera a los camiones mexicanos, las que incluyen, entre otras cosas, la antigüedad de los vehículos, la ausencia de una norma para la operación de los chóferes y el mantenimiento de las unidades, la dimensión de sus cajas, el peso de la carga que transportan y la contaminación que generan. En este sentido, y con base en las evidencias que presentó EU ante el Panel, se puede resumir en lo siguiente:

La seguridad de los vehículos mexicanos no puede garantizarse caso por caso, más bien, la seguridad en las carreteras sólo puede garantizarse mediante un régimen integrado y confiable en materia de seguridad, razón por la cual EU está trabajando con los funcionarios mexicanos para desarrollar sistemas de seguridad comparables. EU tampoco puede, por cuestiones prácticas, inspeccionar cada camión que cruza la frontera y México, hasta la fecha, no puede identificar a sus transportistas y conductores y por tanto no puede identificar las condiciones de seguridad de los mismos.

Los chóferes mexicanos sobrepasan las horas de trabajo; aparte de falta de información sobre materiales peligrosos, México no tiene disposiciones sobre bitácoras de viaje; carece, también de normas específicas que rijan la condición y el mantenimiento del equipo; y por tanto, el promedio de camiones puestos fuera de servicio es 50% más alto que el de los camiones estadounidenses. Ante esta situación, el gobierno norteamericano considera necesario que los vehículos mexicanos que trabajan en la zona fronteriza obtengan un certificado de registro especial.

La respuesta de México se puede tomar de la exposición que hizo el Director General de Transportes durante el Foro de Evaluación del **TLCAN**, celebrado en el Senado de la República a mediados del año 2000, quien confirmó había habido varias reuniones con las autoridades norteamericanas y que ahí se habían logrado vislumbrar hasta donde se puede avanzar, ya no en la homologación, sino en la armonización de las normas; reconoció que en pesos y dimensiones poco se había logrado, pero donde se han alcanzado avances es en el transporte de residuos y materiales peligrosos; también en seguridad, en sus normas y en la definición de las causas de los accidentes de los operadores mexicanos, los que en un 70% no respetan los límites de velocidad y no por un sobrelímite en las horas de su trabajo. También afirmó que los transportes que no cumplen las normas por antigüedad, son los camiones que trabajan en las zonas comerciales fronterizas, los llamados burreros, que son tractocamiones adquiridos en EU, con

---

<sup>50</sup> Parlamento Europeo, Fichas Técnicas, Transporte terrestre: armonización de las legislaciones, <http://www.europarl.eu.int/factsheets>

placas norteamericanas, operados por mexicanos.<sup>51</sup> En contraste con lo anterior la **CANACAR**, en la misma reunión, reconoció que coincidían con los resultados de un estudio realizado por las autoridades norteamericanas sobre el estado de los camiones que cruzaban la frontera y que la edad de la flota tiene un severo impacto en lo que se refiere a mantener los niveles de seguridad que se pretenden tener y que la antigüedad de sus vehículos no les permitía enfrentar una competencia justa con los países del Tratado.

Desgraciadamente, algo reconocido por las propias naciones integrantes,<sup>52</sup> en las estadísticas disponibles que se revisaron no se pudo encontrar evidencia alguna de las anteriores aseveraciones, pero, en cuanto a las normas federales para el control de emisiones, éstas son similares en los dos países; los estándares exigidos por las autoridades, en cuanto a la emisión de hidrocarburos, monóxido de carbono, óxidos de hidrógeno, son idénticos.

Ante lo contradictorio de los argumentos de EU y México sobre el porqué el primero prolongó la moratoria al paso de los camiones del segundo, y dado que los integrantes del Panel tuvieron toda esta información, podemos inferir que como resultado de su revisión, éstos desecharon los argumentos norteamericanos y, aunque no se señala que las razones de los mismos son de orden político, prevalecieron los argumentos de nuestro país, con lo cual se modularon las decisiones del Panel. Al revisar sus recomendaciones, entre las que se encuentran, que los EU cumplan con sus obligaciones conforme a las disposiciones aplicables del **TLCAN**, el Panel confirma que no está en desacuerdo respecto a que la seguridad en los servicios de autotransporte es un objetivo legítimo de normalización y que deberá tomarse en cuenta en las negociaciones posteriores.

Podemos concluir que, el avance hasta ahora logrado en la liberalización del transporte, después del laudo del Panel, se ha ido produciendo a partir y en paralelo al resultado de sus deliberaciones. Así tenemos, en primer lugar, que no se ha liberado plenamente la entrada a los camiones mexicanos porque no se ha concluido la armonización de las normas, principalmente en lo que se refiere a la seguridad, que es el reclamo más insistente de los norteamericanos, y que, como lo han dicho ellos mismos, para llegar a ello se requiere tiempo. Ya existe una fecha tentativa, pero esta será tan movible como avancen los acuerdos. Segundo, y esto confirma lo anterior, ya se liberalizó en el mes de junio la posible inversión de mexicanos en empresas de EU que transportan carga internacional en el interior de ese país, cuestión que señaló el Panel y en la que coincidían México y EU que no daba lugar a cuestiones de seguridad.

---

<sup>51</sup> Análisis de los efectos del TLCAN, op. Cit. , pp. 266,267.

<sup>52</sup> La iniciativa trilateral *Intercambio norteamericano sobre Estadísticas de Transporte* fue la primera en identificar la necesidad de elaborar un compendio sobre el transporte... Esta iniciativa, en la que participan las entidades responsables del transporte y de las estadísticas en estos países, ofrece un foro para intercambiar información... el intercambio dio lugar a una serie de proyectos clave: Clasificación Normalizada de Mercancías Transportadas, la atención de las inconsistencias en los datos, etc. El transporte de América del Norte en Cifras, pp XIX y XX

#### 4.2.2. Las perspectivas de la liberalización y los argumentos de los transportistas mexicanos.

Dentro del Producto Interno Bruto (PIB) nacional, el transporte en general, participa con el 8.6%; el transporte de carga, tomando en cuenta el carretero y ferroviario, es del orden de 3.9%, donde el primero representa el 3.7%. En los EU, el transporte en general, contribuye al PIB con 3.2% y el de carga con el 1.5% y el carretero alcanza 1.2%. Esto en dos economías de muy diferente tamaño, donde el PIB mexicano representa la vigésima quinta parte del de los EU. ( véase el cuadro 3 del apéndice estadístico)

Entre 1990 y 1996 el incremento del transporte carretero mexicano, dentro del PIB, fué del orden 16.5%, mientras que en EU alcanzó el 22.6%. El PIB total de nuestro país creció en 25.7% y el de Norteamérica en 33.4%

El valor total del comercio exterior en 1996 fue de casi 150 millones de dólares, de esta carga, el 68.9% fue movilizada por transporte carretero; mientras que por volumen representó el 26.9%. En valor le siguieron en importancia el transporte por ferrocarril (11.9%) y el transporte marítimo con el 9.9%. Por volumen éste último superó al transporte carretero ya que representó el 62.5 de la carga total; lo cual resulta congruente por que por este medio se transporta el petróleo nacional, fundamentalmente a los EU.

En el valor de las exportaciones, el transporte por carretera participa con el 66.7% y, en el volumen de las mismas sólo lo hace con el 14.9%, donde la mayor participación la tiene el transporte marítimo (80%) por las razones antes expuestas. En nuestras importaciones, el camión moviliza el 51.7% de su volumen y el 78.6 de su valor. ( véase cuadro 7 del apéndice estadístico)

Para el año de 1996 la balanza comercial, en cuanto al transporte en general se refiere, observó un saldo a nuestro favor de 16 millones de dólares, mientras en 1990 era de 94 millones de dólares. Nuestra fuente reporta como no disponibles los datos sobre los pagos que tuvieron que hacer los EU en transporte carretero. ( cuadro 3)

Según nuestra fuente, el transporte de carga ocupó, en 1996, a 608 mil personas; es decir, el 2.1% del total de la fuerza laboral del país y el 40 % del total de empleos generados por el sector transporte en su conjunto. En EU representó para el mismo año el 1.3% del total de la fuerza de trabajo y el 40.7 % de la del sector. Los puestos ocupados en el sector nacional entre 1990-1996, crecieron en casi 10 %, un punto más con respecto al total nacional; mientras en los EU estos casi triplicaron el índice nacional que fue de 6.7%. (cuadro 2)

Dentro del total del parque vehicular de México y EU, las unidades de transporte carretero son la amplia mayoría: el 99% en el primero y el 85% en el segundo, país en el que el transporte ferroviario tiene aún un peso significativo con el 14%. Mientras en nuestro país el número de camiones aumentó en 23% entre 1990-

1996, en EU, lo hicieron en 13%. Existe una gran diferencia en el total de los parques de los dos países, así EU tiene en promedio 2.3 vehículos por cada uno de los mexicanos.

El consumo de energéticos se distribuyó en parámetros similares, (en México el transporte carretero absorbió el 90% del combustible y en EU el 85%) pero dividiendo el consumo de los dos países entre el número de unidades de cada uno, los factores que resultan demuestran un consumo promedio mayor de los camiones de los EU, lo que podría ser la evidencia de que estos son utilizados en mayor proporción, lo que no se puede precisar, ni tampoco comparar, por la falta de información sobre México. Al 31 de diciembre de 1996 el precio promedio de la gasolina y el diesel era superior en México en un 5.3%. ( cuadros 6,8 y 9)

Si bien el territorio de los EU es, prácticamente, cinco veces mayor que el nuestro, *comparando sus carreteras con las nuestras, observamos que las diferencias son aún mayores, tanto en su extensión, como en su calidad. Por cada kilómetro de carretera que tenemos, ellos tienen 20. Mientras ellos tienen pavimentadas el 60%, nosotros alcanzamos tan sólo el 32%; las carreteras nacionales de peaje representan el 6% y las de ellos tan sólo el 0.1%. Nuestras vías férreas representan el 11% de las de ellos. Sin embargo, de 1990 a 1996 el total de nuestras carreteras casi se triplicó. ( cuadro 4)*

Hacemos referencia a todo lo anterior, toda vez que, cuando menos a partir del 18 de diciembre de 1995, los transportistas de nuestro país han argumentado las grandes diferencias entre las dos economías; las diferencias en la dimensión de las empresas del transporte carretero, en sus vehículos y en sus costos de operación. En este sentido han hecho las siguientes propuestas:

1. Fortalecer los esquemas de financiamiento para hacer llegar los recursos destinados al fomento y a disminuir los costos de operación. Durante la crisis de 1994 los programas de inversión se vieron severamente afectados por la variación del tipo de cambio y el crecimiento de las tasas de interés, razón por la cual se enfrenta un notorio retraso en la renovación de la flota; mientras que la edad promedio de los camiones estadounidenses es de 4.5 años, las unidades mexicanas tienen 15 años en promedio.
2. Que el transporte de carga por carretera obtenga mayores beneficios que le permitan reducir los costos de operación, en forma tal que se pueda competir dentro del TLCAN: precios equitativos en combustibles, consideraciones en el pago de autopistas y desaparición del pago de tenencia.
3. Revisar de manera integral el marco jurídico y reglamentario, en especial en materia de "inversión neutra"<sup>53</sup> la que ha permitido el crecimiento desproporcionado de algunas empresas que no cumplen con la demanda que tiene el sector al interior del país. Reglamentar el servicio de paquetería y

<sup>53</sup> Se denomina "inversión neutra" a " aquella realizada en sociedades mexicanas o en fideicomisos autorizados...y no se computará para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas " Ley de Inversión Extranjera, Título Quinto, Capítulo I, Artículo 18. [http:// www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/45/7.htm](http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/45/7.htm)

mensajería y el de arrendamientos, en los que se permite hasta 100% de inversión extranjera, con lo que se viola la cláusula de exclusión de extranjeros.

4. Se debe crear un banco de datos para contar con información fidedigna a fin de depurar el padrón de vehículos y proceder a dar de baja definitiva a las unidades que ya no forman parte de los activos de las empresas y que distorsionan la realidad de la operación del sector.
5. Debe de fomentarse la capacitación y profesionalización de los cuadros, mediante cursos de actualización en materia legal y operacional de los transportistas.
6. Debido a la inseguridad en las carreteras se debe de tipificar como delito federal el robo a los camiones de carga y simplificar y agilizar los trámites en denuncias, que permitan la recuperación oportuna tanto de las unidades como de las mercancías.

También consideramos conveniente señalar, que si bien al observar las estadísticas éstas nos dejan entrever algunas de las diferencias entre un país y otro, las mismas también resaltan el papel cada vez más preponderante que tiene el transporte carretero en el movimiento de carga y su importante generación de empleos dentro de la economía nacional. En lo que respecta al movimiento terrestre de carga se visualiza el progresivo desplazamiento que ha tenido el transporte ferroviario que inició, como lo comentamos con anterioridad, con la política deliberada del gobierno de beneficiar al transporte por carretera y la privatización de las tres grandes líneas troncales de Ferrocarriles Nacionales de México en 1998.

Si bien como se dijo en el Foro de Evaluación del TLCAN en el Senado de la República,<sup>54</sup> " los factores que determinan la competencia y, por ende, la participación en el mercado son el parque vehicular, la infraestructura, la seguridad, los costos y la productividad." y los vehículos mexicanos se encuentran en desventaja ante los otros competidores en estos conceptos, no es por esas razones por las que los EU se seguirán resistiendo a la apertura de sus fronteras, sino, por los fuertes intereses que representan los sindicatos de camioneros de esa nación, que aunque se reconoce que los chóferes que ellos asocian son insuficientes para el manejo de los camiones que allá se tienen, los mismos han estado defendiendo el nivel de sus salarios los que ven amenazados ante la gran oferta de mano de obra de mexicanos que obtienen retribuciones inferiores.

Esta, la mano de obra de los chóferes mexicanos, que es la única ventaja comparativa que se tiene en esta importante actividad, con respecto a nuestros vecinos, es el ingrediente que consideramos está definiendo el curso de la apertura de la frontera de los EU a los camiones de nuestro país y, mientras esto acontece, bajo el amparo de que nuestros vehículos no cumplen con los requisitos para la seguridad en sus carreteras, se da paso a la inversión para los transportistas de ambas partes, porque esto no perjudica ni a los intereses de la mano de obra estadounidense, ni tampoco a los intereses de los transportistas

---

<sup>54</sup> Análisis de los efectos del TLCAN. op.cit , p 237.

mexicanos, que ya se ha visto, han realizado y continúan formalizando conversiones en nuestro país con inversionistas norteamericanos. También, lo que se continuará realizando será el transporte a las llamadas zonas comerciales, que a la fecha se lleva a cabo y no está sujeto a la moratoria. Igual sucederá con los camiones mexicanos en tránsito a Canadá.

Bien sabemos que el transporte es estratégico para el crecimiento del comercio y, una de las ventajas que tiene México, es la cercanía con el mercado de EU que podrá ser aprovechada de mejor manera en la medida en que exista una integración. Estamos enterados que el Panel, después de una serie de vicisitudes, ya dio un veredicto, pero el cumplimiento de su recomendación puede prolongarse por un tiempo impredecible.

## 5. Conclusiones.

### 1. La decisión del Panel Arbitral y sus implicaciones:

- A) La respuesta a la controversia, después de agotar la última instancia, demoró más de 60 meses. Esta fué a favor de México, pero EU no ha cumplido con la apertura de su frontera a los camiones mexicanos como lo dispone el Tratado.
- B) El fallo del Panel es inapelable. Existe una violación al Tratado y México puede emprender represalias. La moratoria, que inició en 1982, podría ser indefinida. Se reconocen avances en la armonización de las normas de los dos países, pero también se reconoce que aún persisten diferencias.
- C) Se ha liberalizado la posible inversión de mexicanos en EU, lo que debería haberse realizado, al 100%, desde 1995.

Ante la insistente posición de los EU de que el bloqueo garantiza la seguridad, los estándares laborales y ambientales, y previene posibles daños a sus carreteras, la alternativa más viable y la que tiene mayores perspectivas es la inversión de las dos partes, cada una en territorio ajeno.

Las inversiones de mexicanos en EU no implican violaciones a las normas de seguridad, ya que éstas deberán ajustarse a la legislación vigente en aquel país. No incide en la posición de los sindicatos, porque la contratación de la mano de obra se deberá hacer de acuerdo a lo que allá se establece.

Los norteamericanos ya han venido realizando inversiones en México, como lo contempla el Tratado; éstas podrían enfrentar la oposición de los transportistas mexicanos quienes han manifestado que éstas han rebasado lo estipulado. Evidentemente, la mayor ventaja la tendrán los norteamericanos pues se verán beneficiados al pagar salarios inferiores. Seguramente aprovecharán la nueva dimensión que la integración de los tres países ha originado. Nuestro país necesita que el sector invierta para tener mejor competitividad, y los norteamericanos tienen los recursos para hacerlo y la legislación nacional lo permite. Posiblemente se llegue a la desnacionalización del transporte nacional, pero el sector ganará en eficiencia, se generarán más y nuevos empleos que es uno de los propósitos del TLCAN.

### 2. La posible ventaja comparativa del transporte de carga nacional:

- A) El transporte carretero nacional ha reconocido que no tiene los medios apropiados y que no puede competir por los costos de operación en los que incurre. Los plazos de desgravación han sido insuficientes. Los camioneros mexicanos han pedido la ampliación del plazo de apertura hasta el año 2005.
- B) La situación del transporte entre México y EU está en una etapa más de cooperación que de integración; han tratado de armonizar las políticas para disminuir la discriminación, pero ésta no se suprime aunque formalmente es una integración. México reconoce que falta cumplir con los requerimientos de los EU y que las normas se pueden armonizar pero no homologar.

- C) Los transportistas nacionales deben aprovechar que en el TLCAN sólo se incluye la carga internacional, dejando en forma exclusiva para cada país la doméstica, la de cabotaje, la que traslada de un lugar a otro del territorio local.

El autotransporte mexicano debe obtener ventajas de una serie de oportunidades que hoy, más que nunca, se le presentan: ampliación del mercado, crecimiento en el volumen de una carga que puede ser un consumo intermedio para las nuevas empresas que ya están establecidas y otras que se establecerán, y el transporte transfronterizo que, de una u otra forma, ya se viene realizando en una franja reducida, y que tiene mayores posibilidades de liberarse que la apertura total.

Debe especializarse en viajes cortos de mayor densidad; tiene los medios, los choferes tienen destrezas adquiridas en el manejo de carreteras menos accesibles y en ellos los costos de operación son más reducidos y generan más empleos.

Debe sumarse y complementar otros medios de transporte, como el ferrocarril y el marítimo, y formar parte de un nuevo transporte intermodal. Debe, también, buscar una mayor integración en el ámbito local, aún más ante lo que se avizora con la ampliación del territorio de los países que, integrados en el Plan- Puebla - Panamá, pronto se sumarán al mercado del TLCAN.

### **3. La política del gobierno mexicano para un nuevo transporte nacional:**

- A) El desarrollo del transporte intermodal ha transformado el movimiento de la carga en el mundo, sobre todo en ciertos mercados y regiones geográficas. Las cadenas globales de manufacturas integran cada vez más las diferentes fases del proceso productivo el que se puede llevar a cabo en varios países.
- B) Los principales efectos de este transporte en el área de la infraestructura se han reflejado en los puertos. Otras instalaciones fundamentales son las terminales interiores de transferencia de carga entre los ferrocarriles y los autotransportes. Las exigencias han aumentado: las carreteras deben soportar mayores pesos y dimensiones de los vehículos; en los ferrocarriles se deben hacer nuevos trazos de las vías, y sus puentes y túneles deben tener una mayor altura que permita una carga con nuevas dimensiones.

El gobierno debe de estar pendiente de la evolución de las inversiones, de la planeación y los proyectos que tienen las nuevas empresas que, con la privatización y la apertura, tienen la responsabilidad de desarrollar y eficientar lo que ahora está en sus manos.

El agua sigue siendo la infraestructura más barata para el transporte, el transporte por carretera es más caro y consume más energía. El sistema de transporte óptimo es el que combina a los medios de transporte más adecuadamente, aprovechando sus ventajas y reconociendo sus desventajas.

En México se le ha apostado todo al transporte por carretera y se ha olvidado al ferrocarril, perdiendo con su liquidación ventajas históricamente adquiridas. La

operación del ferrocarril, por ser menos dispersa como la del camión, es más inspeccionable; su propia vía lo encajona, lo acota, lo hace más fácilmente manejable ante el balizamiento y la señalización, que obedecen a un lenguaje internacional. Pero lo más importante, su capacidad de carga, lo hace más económico. Europa nos sigue dando la muestra empírica más contundente de su éxito; ahí se inició y con su operación otorgó ventajas comparativas a países interiores que tenían la necesidad de manejar cargas de alta densidad, es decir la de espacios cortos, volúmenes grandes y movimiento continuo, o también mover carga a grandes distancias. En los tiempos presentes la presencia de este medio en Europa, en lugar de disminuir aumenta. Es menos contaminante, gasta menos energéticos. No es el transporte de moda, como los vehículos de combustión interna impuestos por el Nuevo Mundo, pero con sus avances y mejoras tecnológicas, sigue siendo el medio ideal de transporte.

Las autoridades gubernamentales deben de preguntarse: ¿ transporte terrestre?... ¿cuál?... ¿ ferrocarril... o camión?

## Apéndice Estadístico

Cuadro 1  
**Producto Interno Bruto (PIB)**  
**según actividad económica seleccionada**  
(Miles de millones de Dólares a Precios Corrientes)

Actividad	México					Estados Unidos				
	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96
Total	240.4	261.5	302.2	88.2	25.7	5,743.8	7,269.6	7,661.6	75.2	33.4
Agrop., Sil y pesca	18.9	14.3	18.4	6.1	-2.6	108.7	109.5	130.4	1.8	20.0
Industria	50.0	54.5	65.1	21.5	30.2	1,031.4	1,282.2	1,309.1	17.7	26.9
Transporte	19.0	21.8	26.1	8.6	37.4	176.4	226.1	237.0	3.2	34.4
Carga, Depósito y Almac.	9.7	9.4	11.3	3.7	16.5	75.8	98.0	92.9	1.2	22.6
Pasajeros (Urb e Inter)	5.7	8.3	10.1	3.3	77.2	9.0	12.2	13.0	0.2	30.8
Ferroviano	0.8	0.5	0.5	0.2	-37.5	19.6	22.9	23.4	0.3	19.4
Aéreo	0.4	0.7	0.9	0.3	125.5	39.4	53.9	65.2	0.9	65.5
Comercio	48.4	42.2	51.5	17.0	6.4	870.8	1,132.4	1,192.8	16.1	37.0
Servicios Financieros	29.1	34.0	38.0	12.6	30.6	1,025.2	1,362.3	1,448.6	15.5	41.3
Servicios	47.0	62.3	67.7	22.4	44.0	1,059.4	1,445.4	1,544.2	20.9	45.8

Fuente El Transporte de América del Norte en Cifras United States Department of Transportation, Transport Canadá, SCT, México www.sct.gob.mx/ Elaboraciones Propias

Nota La estructura porcentual, es la suma de las actividades seleccionadas.

Cuadro 2  
**Personal ocupado en el sector transporte e industrias Conexas**  
(Miles de personas ocupadas)

Actividad	México					Estados Unidos				
	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96
Fuerza laboral Total	25,958	27,348	28,282	100.0	9.0	118,793	124,900	126,708	100.0	6.7
Sector del Transporte	1,652	1,741	1,910	6.8	15.6	9,685	9,579	10,125	8.0	4.5
Ramas de actividad del Transporte:	1,332	1,407	1,513	5.3	13.6	3,293	3,636	4,034	3.2	22.5
Aéreo	23	20	21	NS	NS	745	788	1,122	0.9	50.6
Carga, Depósito y Almac.	553	553	608	2.1	9.9	1,391	1,583	1,641	1.3	18.0
Pasajeros (Urb e Inter)	589	673	709	2.5	20.4	338	424	440	0.3	30.2
Ferroviano	35	19	20	NS	-42.9	279	239	231	0.2	-17.2
Por Agua	34	29	28	NS	-17.6	177	174	173	0.1	-2.3
Por ductos	ND	ND	ND	-	-	18	15	15	NS	-16.7
Servicios	98	113	127	0.4	29.6	345	413	417	0.3	20.9
Fabricación de Vehículos	255	215	229	0.8	-10.2	2,539	2,460	2,464	1.9	-3.0

Fuente El Transporte de América del Norte en Cifras United States Department of Transportation, Transport Canadá, SCT, México www.sct.gob.mx/ Elaboraciones Propias

NS No Significativo

ND No Disponible

NC No Comparable

Cuadro 3  
**Ingresos de Estados Unidos procedentes de México y egresos de Estados Unidos a México por el comercio de mercancías y servicios**  
 (Con base en la Balanza de Pagos)  
 (Millones de Dólares a Precios Corrientes)

Concepto	Años			Estructura % 96	Variación % 90 - 96
	1990	1995	1996		
<b>Exportación - Mercancías</b>	<b>28,109</b>	<b>46,182</b>	<b>56,735</b>	<b>87.7</b>	<b>101.8</b>
Servicios, Total	7,880	7,294	7,927	12.3	0.6
Transporte	811	912	1,156	1.8	42.5
Aéreo.	267	258	321	0.5	20.2
Terrestre	5	4	4	NS	20.2
Por Agua	75	135	184	NS	145.3
Tarifas - Pasajeros	464	515	647	1.0	39.4
Turismo y otros Serv	7,069	6,382	6,771	10.5	-4.2
<b>Ingresos Total</b>	<b>35,986</b>	<b>53,476</b>	<b>64,662</b>	<b>100.0</b>	<b>79.7</b>
<b>Importación - Mercancías</b>	<b>30,509</b>	<b>62,361</b>	<b>75,108</b>	<b>86.7</b>	<b>146.2</b>
Servicios, Total	8,279	10,687	11,562	13.3	39.7
Transporte	905	1,047	1,140	1.3	26.0
Aéreo	238	294	345	0.4	45.0
Terrestre	ND	ND	ND	-	-
Por Agua	102	184	177	NS	73.5
Tarifas- Pasajeros	565	589	618	0.7	9.4
Turismo y otros serv	7,374	9,640	10,422	12.0	41.3
<b>Egresos, Total</b>	<b>38,788</b>	<b>73,048</b>	<b>86,670</b>	<b>100.0</b>	<b>123.4</b>
<b>Saldo</b>	<b>-2,799</b>	<b>-19,572</b>	<b>-22,088</b>		<b>686.3</b>

Fuente: El Transporte de América del Norte en Cifras. United States Department of Transportation, Transport Canadá, SCT, México www.sct.gob.mx/ Elaboraciones propias  
 NS. No Significativo ND No Disponible

Cuadro 4  
**Extensión física del sistema de transporte**  
 (Kilómetros)

Concepto	México					Estados Unidos				
	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96
<b>Carreteras</b>	<b>239,235</b>	<b>307,983</b>	<b>312,301</b>	<b>100.0</b>	<b>30.5</b>	<b>6,244,000</b>	<b>6,296,000</b>	<b>6,331,000</b>	<b>100.0</b>	<b>1.4</b>
Pavimentadas	83,925	98,541	99,165	31.8	18.2	3,635,000	3,819,000	3,830,000	60.5	5.4
Sistema Troncal	81,517	92,782	94,908	30.4	16.4	655,000	692,000	697,000	11.0	6.4
Menos 4 carriles	75,995	83,772	85,346	27.3	12.3	451,000	468,000	470,000	7.4	4.2
4 carriles o más	5,522	9,010	9,562	3.1	73.2	206,000	224,000	227,000	3.6	10.2
Locales	ND	ND	ND	-	-	2,980,000	3,125,000	3,133,000	49.5	5.1
No Pavimentadas	155,310	211,442	213,136	68.2	37.2	2,609,000	2,477,000	2,501,000	39.5	-4.1
<b>Carreteras - Cuota</b>	<b>1,761</b>	<b>6,338</b>	<b>6,378</b>	<b>100.0</b>	<b>262.2</b>	<b>7,034</b>	<b>7,002</b>	<b>ND</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>
<b>Ferrovial</b>	<b>26,361</b>	<b>26,613</b>	<b>26,612</b>	<b>100.0</b>	<b>1.0</b>	<b>321,988</b>	<b>290,356</b>	<b>248,818</b>	<b>100.0</b>	<b>-11.5</b>

Fuente: El Transporte de América del Norte en Cifras. United States Department of Transportation, Transport Canadá, SCT, México www.sct.gob.mx/ Elaboraciones propias  
 Nota: ND No Disponible NA No Aplicable

**Cuadro 5**  
**Número de puertos y aeropuertos**

Concepto	México				Estados Unidos			
	1990	1995	1996	Variación % 90 - 96	1990	1995	1996	Variación % 90 - 96
<b>Puertos</b>	107	109	109	1.9	305	309	321	5.2
Marítimos	107	109	109	1.9	187	183	194	3.7
Interiores	-	-	-	-	118	126	127	7.6
<b>Aeropuertos</b>	2,168	1,809	1,116	-48.5	12,920	13,145	13,175	2.0

Fuente: El Transporte de América del Norte en Cifras. United States Department of Transportation, Transport Canada, SCT, México. [www.sct.gob.mx/](http://www.sct.gob.mx/) Elaboraciones propias.

**Cuadro 6**  
**Número de vehículos de carga**

Concepto	México					Estados Unidos				
	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96
<b>Total:</b>	3,033,145	3,651,411	3,708,034	100.0	21.2	7,339,888	7,965,394	8,273,889	100.0	12.7
Transporte Aéreo <sup>1</sup>	847	1,283	1,184	NS	39.8	16,125	18,270	18,597	0.2	15.3
Transporte Carretero	2,982,081	3,611,770	3,574,191	99.08	23.2	6,196,876	6,719,421	7,006,408	84.7	13.1
Camiones Unitarios	ND	ND	ND	-	-	4,486,981	5,023,870	5,264,554	63.6	17.3
Tractores	ND	ND	ND	-	-	1,708,895	1,695,751	1,741,854	21.1	1.9
Transporte Ferroviario										
Vagones	45,602	35,042	29,438	08	-36.8	1,108,734	1,134,203	1,153,209	13.9	4.0
Locomotoras <sup>2</sup>	1,677	1,400	1,318	NS	-21.4	19,153	19,125	19,568	0.2	2.2
Transporte por Agua <sup>3</sup>	1,938	1,916	1,903	NS	-1.8	ND	74,375	76,107	0.9	NA

Fuente: El Transporte de América del Norte en Cifras. United States Department of Transportation, Transport Canada, SCT, México. [www.sct.gob.mx/](http://www.sct.gob.mx/) Elaboraciones propias.

Nota: ND No Disponible  
NA No Aplicable

<sup>1</sup> Aeronaves Comerciales

<sup>2</sup> Incluye las de Pasajeros

<sup>3</sup> Buques operados por cada país, lo que no significa necesariamente que sean de su propiedad, incluye barcos de pesca

**Cuadro 7**  
**Comercio exterior de México con Estados Unidos,**  
**según modo de transporte.**

Concepto	Millones de Dólares					Miles de Toneladas Métricas				
	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96
<b>Comercio Total</b>	<b>38,909</b>	<b>120,142</b>	<b>147,977</b>	<b>100.0</b>	<b>285.5</b>	<b>N</b>	<b>N</b>	<b>N</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>
Aéreo	ND	3,544	4,438	3.0	NA	70	116	141	NA	101.4
Por Agua	ND	10,905	14,620	9.9	NA	59,270	72,473	89,902	NA	51.7
Carretero	ND	85,034	101,903	68.9	NA	N	N	38,728	NA	NA
Ferroviano	ND	12,345	17,541	11.9	NA	ND	ND	15,120	NA	NA
<b>Exportaciones</b>	<b>18,418</b>	<b>66,336</b>	<b>80,541</b>	<b>100.0</b>	<b>337.3</b>	<b>N</b>	<b>N</b>	<b>N</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>
Aéreo	ND	1,794	2,097	2.6	NA	30	60	74	NA	146.7
Por Agua	ND	8,655	11,306	14.0	NA	49,699	61,698	77,648	NA	56.2
Carretero	ND	46,272	53,752	66.7	NA	N	N	14,482	NA	NA
Ferroviano	ND	8,784	12,681	15.7	NA	ND	ND	4,813	NA	NA
<b>Importaciones</b>	<b>20,491</b>	<b>53,806</b>	<b>67,437</b>	<b>100.0</b>	<b>229.1</b>	<b>N</b>	<b>N</b>	<b>N</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>
Aéreo	ND	1,750	2,341	3.5	NA	40	56	67	NA	67.5
Por Agua	ND	2,250	3,314	4.9	NA	9,571	10,775	12,254	NA	28.0
Carretero	ND	38,762	48,181	71.4	NA	N	N	24,246	NA	NA
Ferroviano	ND	3,561	4,859	7.2	NA	ND	ND	10,307	NA	NA

Fuente: El Transporte de América del Norte en Cifras. United States Department of Transportation, Transport Canada, SCT, México. [www.sct.gob.mx/](http://www.sct.gob.mx/). Elaboraciones propias

Nota: Los Datos en valor para 1990 no incluyen la industria maquiladora. Los datos en volumen de 1990, corresponden a 1992 y los de 1995 a 1994. La suma de los modos individuales no coincide, porque no se incluyen todos los modos de transporte de México

ND No Disponible NA No Aplica

**Cuadro 8**  
**Precio promedio de combustibles fósiles para los usuarios finales.**  
**(Centavos de dólar, a precios corrientes por litro)**

Concepto	México				Estados Unidos			
	1990	1995	1996	Variación % 90 - 96	1990	1995	1996	Variación % 90 - 96
<b>vehículos automotores</b>								
<b>Gasolina</b>								
Con Plomo	25.2	33.6	36.8	46.0	30.4	NA	NA	NA
Sin Plomo (Premium)	NA	NA	41.8	NA	35.6	35.3	37.3	4.8
Regular	35.6	34.9	37.9	6.5	30.7	30.3	32.5	5.9
Diesel	21.5	25.5	28.2	31.1	ND	29.3	32.6	NA
<b>aviones</b>								
<b>Gasolina</b>	35.6	34.9	37.9	6.5	29.6	26.5	29.5	NS
<b>turbosina</b>	25.2	17.8	23.4	-7.1	20.3	14.4	17.1	-15.8
<b>locomotoras</b>								
<b>Diesel</b>	21.5	25.5	28.2	31.2	18.2	15.9	17.9	-1.6

Fuente: El Transporte de América del Norte en Cifras. United States Department of Transportation, Transport Canada, SCT, México [www.sct.gob.mx/](http://www.sct.gob.mx/). Elaboraciones propias

Nota: Precios al 31 de Diciembre de cada año

ND. No Disponible NA No Aplica NS No Significativo

Cuadro 9  
**Consumo de energía, según modo de transporte.**  
 Petajoules (1 Petajoule = 10 joule)

Concepto	México					Estados Unidos				
	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96	1990	1995	1996	Estructura % 96	Variación % 90 - 96
Total	1,275.3	1,399.1	1,435.2	100.0	12.5	23,780	25,400	26,020	100.0	9.4
Aéreo	73.6	95.4	93.4	6.5	26.9	1,910	1,937	1,995	7.7	4.4
Carretero	1,147.0	1,253.5	1,289.1	89.8	12.4	N	19,278	19,752	75.9	NA
Gasolina	837.9	928.9	944.4	65.8	12.7	14,446	15,438	15,762	60.6	9.1
Diesel	239.9	306.0	325.5	22.7	10.8	3,100	3,800	3,950	15.2	27.4
Otros	15.2	18.6	19.2	1.3	26.3	N	40	40	NS	NA
Ferrovionario	26.6	22.6	24.7	1.7	-7.1	469	520	536	2.0	14.3
Por Agua	N	N	N	NA	NA	1,472	1,412	1,396	5.4	-5.2
Otros <sup>1</sup>	ND	ND	ND	NA	NA	718	887	897	3.4	24.9

Fuente: El Transporte de América del Norte en Cifras - United States Department of Transportation, Transport Canada, SCT, México - www.sct.gob.mx/ Elaboraciones propias  
 Nota: En el caso de México, el servicio Ferrovionario, incluye el servicio de carga y de pasajeros  
 N No existen Datos ND No Disponible NA No Aplica NS No Significativo

<sup>1</sup> Incluye transporte por ductos y transporte público

## Bibliografía:

Angel Negrete, Isabel del, "Otorga fallo a favor de México el panel de la Comisión de Libre Comercio", en *Alianza Flotillera*, suplemento para el autotransporte de carga y pasaje, México, Febrero de 2001.

Balassa, Bela, " *Hacia una teoría de la integración económica*". *Integración de América Latina. Experiencias y perspectivas*, Fondo de Cultura Económica, primera reimpresión, México, 1967.

Balassa, Bela, " *Teoría de la integración económica*", UTEHA, México, 1964.

Buzo de la Peña, Ricardo Marcos, " *La integración de México al Mercado de América del Norte* ", UAM, México, 1997.

Ceceña, José Luis, " *México en la Órbita Imperial. Las Empresas Transnacionales*", Ediciones El Caballito, México, 1970.

Editorial Valle de México, *Diccionario de economía Valle*, México, 1978.

El Economista, México, 1998: Agosto (13,18,19,20,24,25,31), Septiembre 17, Octubre 7, Noviembre 13, Diciembre 31; 1999: Enero 7, Marzo (22, 26), Julio (16,20), Septiembre (6,20), Diciembre (15,28); 2000: Enero (12, 18, 20), Marzo 15, Abril 3, Junio (5,12), Julio (6,24), Agosto(15,26), Octubre (16, 17, 23, 25, 30), Noviembre 2, Diciembre (1, 15); 2001: Enero (10, 12, 23), Febrero (7,8), Marzo (5,27, 28, 29), Abril19, Mayo 3, Junio 13.

Ellsworth, P.T., " *Comercio Internacional*", Fondo de Cultura Económica, México, 1966.

Elmer Barnes Harry, " *Historia de la Economía del Mundo Occidental* ", UTEHA, México, 1955.

*El Universal*, México, Abril 24, Junio 5, Junio 7, Junio 22 de 2001.

Especialistas en Medios, " *Autotransporte, camino sinuoso*", abril 11 de 2001, en <http://www.emedios2000.com.mx/especialistasmedios/servicios/Sectores/contenido.asp>

Guillén Romo, Héctor, "De la Integración Cepalina a la neoliberal en América Latina", en *Comercio Exterior*, BANCOMEXT, Mayo de 2001.

Heller, Hermann, "*Teoría del Estado*", Fondo de Cultura Económica, México, 1963

"Informe final del Panel establecido en los términos del capítulo veinte en el asunto de transporte transfronterizo EUA-MEX", 5 de febrero de 2001.

J. Ayala, Tito, "Integración Regional en Asia", en *El Mercado de Valores*, NAFINSA, México, Enero de 1999.

Kennedy, Paul, "*Hacia el Siglo XXI*", Plaza & Janés Editores, Barcelona, 1998.

Kuri Gaytán, Armando, "La globalización hacia un nuevo tipo de hegemonía", en *Comercio Exterior*, BANCOMEXT, diciembre de 1992.

*La Jornada*, México, Febrero 28, Abril 30, Junio 12, de 2001.

*La Prensa*, México, Marzo 8 de 2001.

Ley de Inversión Extranjera, en <http://www.cddhcu.gob.mx./leyinfo/45/7.htm>

Maddison, Angus, "*La Economía mundial 1820-1992*", OCDE, Análisis y Estadísticas, S/F.

*Momento Económico*, sector Externo, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, vol. 4 ejemplar 9 en [http://www.iiiec.unam.mx/boletin\\_electronico/1998/v409/secext.html](http://www.iiiec.unam.mx/boletin_electronico/1998/v409/secext.html)

Motor Diesel, "*Luz verde a transportistas mexicanos*", México, Abril 11 de 2001, en [http://www.motoradiesel.com.mx/marzo2001/conte.../luz\\_verde\\_transportistas\\_mexicanos.html](http://www.motoradiesel.com.mx/marzo2001/conte.../luz_verde_transportistas_mexicanos.html)

Parlamento Europeo, "*Transporte terrestre: armonización de las legislaciones*", Fichas Técnicas, <http://www.europarl.eu.int/factsheets>

Prebisch, Raúl, *Hacia la integración acelerada de América Latina, Proposiciones a los presidentes Latinoamericanos presentadas por José Antonio Mayobre, Felipe Herrera, Carlos Sanz de Santamaría y Raúl Prebisch*, Fondo de Cultura Económica, México, 1969.

*Reforma*, México, "Dominan carreteras el mercado nacional", Febrero 27 de 2001.

R. Krugman, Paul, " *Economía Internacional. Teoría y Política*", McGraw Hill / Interamericana de España, Madrid, 1999.

Romero, Jorge Javier, "El Estado Nación", en *nexos virtual*, Ediciones Cal y Arena, Mayo de 2000.

Salomón, Alfredo, "Autotransporte de carga: las encrucijadas del libre comercio", en *Comercio Exterior*, Sección Nacional, BANCOMEXT, mayo de 2000.

Salvat, Editores, *Biblioteca Salvat de Grandes Temas, Los Transportes*, Madrid, 1973.

SECOFI, "*Tratado de Libre Comercio de América del Norte*", Texto oficial, 1994.

Secretaría de Economía. "*Tratados Internacionales*", <http://www.se.gob.mx/>

Senado de la República LVII Legislatura, "*Análisis de los Efectos del TLCAN en la Economía Mexicana. Una Visión Sectorial a Cinco Años de Distancia*", Tomo I, Agosto de 2000.

Senado de la República, Instituto de Investigaciones Legislativas (IILSEN), Cronología periodística, "*Conflicto del Transporte Carretero de carga entre México y Estados Unidos*", 18 de Diciembre 1995-15 de Noviembre de 1997. En <http://www.senado.gob.mx/publicaciones/iilsen/documentos/transporte.html>.

Torres Méndez, Clarisa Catalina, en "*Quórum*", Cámara de Diputados, México, num. 67, julio-agosto de 1999.

Torres Gaitán, Ricardo, " *Aspectos Monetarios del Comercio Internacional* ", UNAM, México, 1969.

Touraine, Alain, "El siglo de las identidades", en el periódico *El Universal*, México, 19 de mayo de 2001.

T. R. Fox, William , "*Las superpotencias*", FCE, México, 1944.

Vidal Villa, José María, "*Mundialización e Integración Económica*", [http://redem.buap.mx/t1\\_vidal.htm](http://redem.buap.mx/t1_vidal.htm).

Wionczek, Miguel, "*Introducción: condiciones de una integración viable.*" Integración de América Latina. Experiencias y perspectivas, FCE, México, 1964.