



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

“EL PROCESO GLOBAL COMO TRANSFORMADOR ESPACIAL,
EL CASO DE LA CARRETERA TLCAN EN MÉXICO”

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN GEOGRAFÍA

P R E S E N T A

ROSALÍA CAMACHO LOMELÍ



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

ASESOR DE TESIS:
Dr. Luis Chías Becerril

México D.F.

2005



m346509



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.

***“La verdad es mi dios, el universo mi patria”
(Swami Vivekananda)***

A Rita y Miguel por su ejemplo de vida, compañía y por permitirme ser y buscar la libertad.

A todas las personas que forman parte de mi vida y han ayudado a que este como muchos otros sueños se cumplan.

Gracias al Dr. Chías por todos sus consejos y apoyo en todo momento para la elaboración de esta investigación.

Gracias a los maestros Eurosia Carrascal, Irma Escamilla, Macario Arredondo por sus consejos y aportaciones en el desarrollo de este trabajo.

Gracias al maestro José Morales por sus consejos y por ayudarme a decidir por el camino de la Geografía.

Gracias especialmente a la maestra Tobyanne Berenberg, por inspirarme y por su pasión en el estudio y comprensión del mundo a través de la Geografía.

Gracias a la UNAM.

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.
NOMBRE: Rosalía Gamacho Lameli
FECHA: 2 agosto 2005
FIRMA: [Firma]

ÍNDICE

Introducción.....	1
Capítulo 1. Globalización y el transporte como transformadores espaciales.....	6
1.1 Qué es la globalización.....	7
1.1.1 Delimitación del concepto de globalización.....	7
1.1.2 El sistema capitalista en su transición hacia la globalización.....	11
1.1.3 Principales características del proceso de globalización.....	14
1.2 Globalización y cambios en la estructura del territorio.....	21
1.2.1 La tecnología como facilitadora de la era global.....	21
1.2.2 Cambios en la estructura, organización y funcionalidad del territorio dentro de la economía global.....	24
1.3 El transporte y su influencia en la estructura territorial.....	30
1.3.1 Importancia y definición del transporte.....	30
1.3.2 Elementos que conforman al transporte y su influencia en la estructura territorial...	31
1.3.3 Transformaciones en el sistema de transporte como consecuencia del proceso global.....	35
Capítulo 2. El proceso de apertura comercial y la desregulación del sistema nacional de transportes.....	40
2.1 Apertura comercial en México.....	41
2.1.1 Antecedentes y transición hacia el modelo neoliberal.....	41
2.1.2 Principales transformaciones derivadas del modelo neoliberal mexicano.....	42
2.1.3 Inicio de la apertura comercial.....	44
2.2 Impactos en el sector transporte mexicano en el marco del neoliberalismo.....	46

2.2.1	Desregulación del transporte.....	46
2.2.2	Crecimiento del sector transporte en la política nacional.....	51
2.2.3	Modernización de la red carretera debida a la influencia del TLCAN.....	55
2.3	México y sus tratados comerciales.....	62
2.3.1	Etapa inicial en la firma de tratados comerciales.....	62
2.3.2	Países con los que existen tratados comerciales.....	63
2.3.3	Evaluación de los acuerdo comerciales.....	64
Capítulo 3. La carretera del TLCAN. Eje integrador o desintegrador nacional.....		70
3.1	El TLCAN: base para la formación de un corredor de transporte y comercio en México.....	70
3.1.1	Importancia de los corredores comerciales en el marco del TLCAN.....	70
3.1.2	Principales ejes carreteros de México y significado del eje México-Nuevo Laredo.....	78
3.2	El Sistema carretero TLCAN.....	84
3.2.1	Definición de la carretera del TLCAN en México.....	84
3.2.2	El sistema carretero TLCAN, articulador demográfico, económico y territorial.....	96
Conclusiones.....		114
Bibliografía.....		121

INTRODUCCION

Debido al proceso de globalización que se presenta en la actualidad, se registran cambios en diversos ámbitos de todo el planeta, incluido el espacio, entendido como "el medio en el cual se desarrolla la actividad del hombre, la acción humana y social, o sea, el marco de toda acción, relación articulación o suceso en el que participa como variable el espacio físico y en el que desarrollan su vida y su actividad los hombres" (Joan-Eugeni Sánchez, 1991: 3).

El espacio registra transformaciones estructurales, modificando las relaciones dadas entre distintos territorios, así como cambios de forma, magnitud y velocidad, en dichas relaciones por lo que es importante analizar esos cambios. En México, las principales transformaciones del territorio nacional, se derivan del Tratado de libre comercio con América del Norte, (TLCAN), firmado con Estados Unidos y Canadá, como consecuencia del proceso global. Con la firma de dicho tratado se están registrando cambios significativos en muchos sectores dentro de los que se encuentra el transporte, componente crucial para el cumplimiento del tratado, y del comercio sin fronteras.

Debido a esto y al importante impulso que se le ha dado al TLCAN dentro de la política nacional, se privilegian algunas regiones del territorio mexicano localizadas a lo largo y ancho de la red carretera que soporta los flujos comerciales de mayor importancia, mientras que otras regiones quedan rezagadas.

La carretera TLCAN en México que une la Ciudad de México con Nuevo Laredo, es la más importante para el tratado comercial ya que por ella circula

cerca del 60% del valor de la carga comercial que se intercambia en el marco de ese tratado comercial.

Desde la perspectiva académica, docente y práctica del presente estudio, destacan los siguientes aspectos:

En nuestro país existen muy pocos estudios de la carretera en cuestión y menos con la perspectiva geográfica, lo cual indica la importancia que tiene la presente investigación.

Al vincular el tema de geografía de los transportes y el proceso de globalización, se realiza un análisis relativamente novedoso a nivel licenciatura, lo que constituye el aporte académico de este documento.

En lo docente representa un trabajo al cual se podrá recurrir dentro del plan de estudios del Colegio de Geografía en materias tales como geografía del transporte, geografía económica, geografía política, así como en aquellas materias donde se observe al transporte como componente socioeconómico que ayuda a la modelación de la estructura de los territorios, y para la comprensión de la importancia de este objeto de estudio que articula y configura las relaciones entre espacios de una misma nación así como a escala mundial.

En los Planes de desarrollo, contribuye al identificar y caracterizar desde la perspectiva geográfica qué regiones del país reciben mayor impulso y cuáles permanecen rezagadas, con la intención de disminuir las desigualdades regionales existentes. Es de utilidad para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes porque analiza, desde la perspectiva geográfica, el desarrollo de uno de los principales ejes del país.

La presente investigación planteó la siguiente hipótesis

Aunque se habla frecuentemente de la carretera del TLCAN, hasta la fecha nadie la ha definido, no se sabe qué es así como tampoco qué implica en términos territoriales, sociales y económicos.

Se supone que esta carretera articula a las regiones y localidades que se encuentran a lo largo del corredor. Sin embargo, consideramos que no se tienen elementos suficientes para cuantificar y aprobar o desmentir ese proceso articulador.

Por lo tanto entre los objetivos del presente trabajo destacan los siguientes:

- Señalar la forma en que el proceso global ha transformado la estructura del espacio - mundo.
- Resaltar la importancia del transporte como estructurador territorial.
- Reconocer el inicio y desarrollo del proceso de apertura comercial en México, así como las principales medidas adoptadas como consecuencia de la misma.
- Contrastar la importancia del TLCAN con respecto de otros tratados firmados por el gobierno mexicano.
- Analizar la manera en que el proceso de globalización ha influido en la transformación de la estructura del territorio mexicano, a través de la carretera del TLCAN.
- Identificar los municipios que recorre la red carretera así como presentar y analizar la respectiva información económica y población.
- Qué zonas del país están siendo conectadas a través de la red carretera TLCAN y cuáles no.

Para poder cumplir con los objetivos planteados se siguió la siguiente metodología:

Se hizo la investigación bibliográfica relacionada con el tema, para la recopilación de información y así comenzar a redactar el primer capítulo. Paralelamente se continuó con la investigación para el desarrollo de los siguientes dos capítulos.

A partir del segundo se empezó con la recopilación de información estadística relacionada con la apertura comercial en México y el apoyo al sector transporte, por lo que se incluyeron variables como: inversión extranjera directa, inversión en el sector transporte, así como en los subsectores que lo conforman, valor, origen y destino de las principales importaciones y exportaciones del país etc. Así como en el tercero se tomaron en cuenta variables como: número de municipios en el sistema carretero, población, valor agregado censal bruto, zonas metropolitanas incluidas en el sistema TLCAN y número de parques industriales.

Toda esta información se registró en bases de datos de Excel para poder representarla en gráficas y así hacer una representación e interpretación de la misma y para la elaboración de los mapas, en donde se utilizaron los sistemas de información geográfica de Arq view y Arc Map.

La estructura de esta investigación se presenta de la siguiente manera:

En el primer capítulo se hace un análisis del concepto de globalización. Se mencionan las transformaciones que trae este proceso como nueva etapa del sistema capitalista, así como las principales características que le dan forma. Se resaltan los cambios en las relaciones entre territorios, su forma, magnitud y

velocidad. Se advierte y explica la importancia del transporte como configurador del territorio.

En el segundo capítulo, se resalta la influencia del proceso global en las transformaciones que se dieron al interior del territorio mexicano como fue, el proceso desregulatorio, así como la acelerada apertura comercial con diferentes mercados internacionales, por medio de la firma de tratados comerciales como la del TLCAN.

Se menciona la importancia otorgada al sector transportes debido a la firma del tratado comercial con Estados Unidos y Canadá, ya que se necesitaba una alta inversión en este sector (en especial en el subsector carretero) para cumplir con los objetivos planteados por el tratado comercial.

Se muestra la preferencia y dependencia comercial con Estados Unidos en comparación con los demás países y bloques económicos con los que se tiene un intercambio comercial.

El tercer capítulo está dedicado totalmente al análisis de la carretera del TLCAN, para resaltar la importancia que esta red tiene a nivel nacional e internacional. Se define su significado y se mencionan las características económicas y sociales que se presentan a lo largo de la misma, y, sobre todo, se aprecia el proceso de articulación – desarticulación que la caracteriza.

CAPÍTULO I. LA GLOBALIZACIÓN Y EL TRANSPORTE COMO TRANSFORMADORES ESPACIALES.

Este capítulo tiene como objetivo identificar los principales rasgos que caracterizan a la globalización, mediante la observación de las transformaciones que ha sufrido el capitalismo, como consecuencia de su propio desarrollo, se analizan los modelos y conceptos que surgen en esta etapa. Esto, con el propósito de identificar las nuevas relaciones entre los países, qué territorios dirigen actualmente la economía global, qué cambios se registran en la producción y cómo se reflejan en el espacio y qué consecuencias tienen en la división del trabajo que también se expresa territorialmente.

Otro de los objetivos, es hacer un análisis específico en cuanto a las transformaciones que ha traído la globalización, sobre el espacio. La forma en que ahora se relacionan los territorios, a diferentes escalas, apoyados por el notable desarrollo tecnológico actual.

Por último, observar la importancia del transporte como elemento que influye sobre la configuración del territorio y los elementos que lo integran, para insistir en la importancia de éste como principal objeto de estudio ya que es determinante en la forma en que se organiza el territorio y en cuanto a cómo configura las relaciones dentro de una región, país o entre distintos países, en dependencia con de la política de transporte aplicada.

1.1 Qué es la globalización

1.1.1 Delimitación del concepto de globalización

El término globalización asocia diversos fenómenos que ocurren en nuestro planeta tanto económicos, sociales, culturales, así como espaciales, entre muchos otros, por lo que es importante analizar dicho proceso para poder comprender qué implica y qué genera su dinámica en todos los ámbitos de la sociedad. En el caso de este estudio surge un especial interés en su influencia sobre el transporte, el espacio y las transformaciones de las dinámicas territoriales.

Para encontrar los factores que caracterizan a la globalización es importante analizar su origen y proceso de formación.

La globalización también llamada mundialización, se inicia para ciertos autores, a partir del siglo XV con el descubrimiento de América por los europeos y con ello, la expansión del sistema capitalista en su fase mercantil como modelo económico y todas las consecuencias que trajo consigo para los territorios incluidos dentro de dicho sistema.

También se afirma, que el auge de la mundialización en el plano económico, surge después de la segunda guerra mundial "cuando en la década de 1940, se inicia el predominio económico y militar de Estados Unidos... con la creación de medidas como la formulación del Plan Marshall, la creación de organismos como el Acuerdo general de aranceles y comercio (siglas en

inglés: GATT), Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM) y en la década siguiente con la expansión de empresas multinacionales norteamericanas” (Flores, 1995: 185).

Para otros es parte de un proceso que se origina a partir de la caída del muro de Berlín cuando afirman que “la globalización como política del mercado internacional, es una tendencia de conformación de una sociedad capitalista mundial homogeneizada, que se afianzó paralelamente a la crisis y posterior desmoronamiento de la URSS y el socialismo histórico” (Ferronato, 2000).

A través de lo ya mencionado es notorio que el concepto de globalización es complicado de definir, no se sabe concretamente cuando se originó, abarca varios campos de estudio, (económico, social, cultural, ecológico, etc,) por lo que es necesario poner atención en el contexto en que se usa dicho concepto. Debido a esto se tomará el trabajo de Taylor (2000), para entender los principales aspectos que encierra dicho concepto. Taylor ha dividido al proceso global en ocho dimensiones para tener mayor claridad:

1. Globalización financiera: describe el mercado mundial instantáneo de productos financieros que se intercambian en las “ciudades mundiales” de todo el planeta de forma ininterrumpida las veinticuatro horas del día.
2. Globalización tecnológica: alude a la combinación de tecnología de comunicaciones y de informática y las correspondientes conexiones por

satélite que han creado la "compresión espacio-temporal", la transmisión instantánea de información por todo el mundo.

3. Globalización económica: describe los nuevos sistemas de producción integrada que permiten a las empresas globales utilizar capital y mano de obra por todo el globo.

4. Globalización cultural: se refiere al consumo de productos globales en el mundo, que a menudo conlleva un efecto homogeneizador.

5. Globalización política: o difusión de una agenda neoliberal que fomenta la reducción de los gastos estatales, la desregulación, la privatización y en general las economías abiertas.

6. Globalización ecológica: es la inquietud respecto al hecho de que las tendencias sociales actuales sobrepasen la capacidad de la Tierra para sobrevivir como planeta vivo.

7. Globalización geográfica: se refiere a la reordenación del espacio que sustituye lo internacional por prácticas transestatales, en un mundo cada vez con menos fronteras, contemplado a menudo como una red de ciudades globales.

8. Globalización sociológica: es la nueva mentalidad que ve el surgimiento de una única sociedad mundial, un todo social interconectado que trasciende las sociedades nacionales.

En resumen se dice que la globalización corresponde a la reestructuración del sistema capitalista a escala mundial, en una etapa caracterizada por la acumulación flexible, el cambio tecnológico, la automatización, la búsqueda de nuevos productos y de nuevos mercados, la relocalización industrial, la movilidad geográfica, la flexibilidad laboral, la menor presencia del estado, el desmantelamiento progresivo del estado del bienestar y la acelerada internacionalización de los procesos económicos, todo ello bajo el impacto de la nuevas tecnologías de la información, acicate fundamental de los cambios acaecidos (Nogué Font y Vicente Rufí, 2001: 23).

Por todo lo anterior, para el desarrollo de este trabajo, el concepto de globalización se considera como un proceso que forma parte del desarrollo del capitalismo y que abarca diversos contextos de la etapa actual de dicho sistema económico y que como toda fase de dicho sistema origina cambios en la estructuración territorial. El énfasis del estudio considera sobre todo el aspecto comercial y el desarrollo tecnológico (nuevos sistemas de transporte) y los cambios territoriales.

Debido a esto es conveniente mencionar algunos de los rasgos de las etapas por las que ha pasado dicho modelo a través del tiempo, para comprender la manera en que el capitalismo ha tomado su forma actual.

1.1.2 El sistema capitalista en su transición hacia la globalización.

A partir del siglo XV, en las ciudades estado italianas ya no se practicaba la agricultura como actividad principal. Debido a esto se comenzó a desarrollar la actividad comercial y con ello la acumulación de capital, por lo que se pasó del feudalismo al capitalismo mercantil (Wallerstein), como primer etapa de dicho sistema económico.

En 1492 el mundo europeo cruza sus fronteras buscando comercio y comienza así la etapa en que los grandes centros capitalistas empezaron a tener influencia sobre los territorios descubiertos y junto con ello el apoderamiento de nuevas zonas y por lo tanto la instalación del modelo económico capitalista en otras tierras.

Después de esta larga época comienza el capitalismo industrial con un avance más en la conquista de nuevos territorios debido a la incorporación de los imperios coloniales en África y Asia y por lo tanto un adelanto en la influencia del capitalismo como modelo económico en nuevos territorios del planeta. Ahora el centro hegemónico se traslada a Londres, en esta época alcanzó su máximo apogeo en la segunda mitad del siglo XIX, con el 23% de la producción industrial del mundo en 1880 (Méndez, 1997: 111).

El final del ciclo de hegemonía británico supuso la emergencia de Estados Unidos como primera potencia económica mundial indiscutible y Nueva York como metrópoli mundial. Y ya para esta época dicha potencia hegemónica contaba con el 45% de la producción industrial del mundo en 1950 (Méndez,

1997: 112).

Wallerstein es uno de los autores que analiza dicho proceso con esta visión histórica y adopta el concepto de sistema-mundo para el estudio y comprensión del sistema capitalista. Para Wallerstein “el sistema mundial moderno –la economía mundo capitalista- existe desde el siglo XVI” (Wallerstein, 1996: 149).

“La peculiaridad del sistema mundial moderno es que una economía-mundo haya sobrevivido durante quinientos años y que aún no haya llegado a transformarse” (Wallerstein, 1991: 491). Desde esta perspectiva se toma al concepto como una etapa más dentro de un largo proceso que el capitalismo, como sistema económico ha desarrollado a lo largo de la historia y que por lo tanto ha evolucionado hasta llegar al estado actual.

Es importante analizar dicho proceso viéndolo insertado dentro de “una historia de sistemas coloniales, sistemas imperialistas, geoeconomías y geopolíticas. Este es el escenario de la formación y expansión de los mercados, de la industrialización, de la urbanización y de la occidentalización, que envuelve naciones y nacionalidades, culturas y civilizaciones. En cada época, algunas naciones más poderosas articulan colonias, protectorados o territorios de acuerdo con sus estrategias, geoeconómicas y geopolíticas” (Ianni, 1996: 13).

Desde finales del siglo XV y principios del XVI, el sistema capitalista pasó por diversas etapas con distintos centros hegemónicos como Venecia,

Amsterdam, España, Francia, Inglaterra, Estados Unidos y en la actualidad se observa una triada en cuanto al poder, integrada por esta última nación, Europa occidental y Japón, actuando como principales centros del sistema-mundo, países en donde se concentran las principales ciudades globales.

Desde su nacimiento el capitalismo fue apoderándose de más y más territorios, pero a partir de 1917 la URSS y posteriormente China y Europa del Este tenían al modelo de planificación centralizada o socialismo como modelo económico, lo que había significado gran pérdida para occidente y su sistema, siempre teniendo como objetivo la continua acumulación de capital y por lo tanto la mayor apropiación posible de territorios para la conquista de nuevos mercados.

Por esta razón es tan importante la caída del muro de Berlín en 1989 y la desintegración de la URSS en 1991, ya que a partir de entonces el sistema capitalista por fin tiene un alcance planetario.

"El modo capitalista de producción entra en una época propiamente global... el mercado, las fuerzas productivas, la nueva división internacional del trabajo, la reproducción ampliada del capital, se desarrolla a escala mundial" (Lanni, 1996: 6).

1.1.3 Principales características del proceso de globalización.

Cada fase del capitalismo ha tenido elementos que la caracterizan y, repercuten de forma diferente según la etapa por la que se esté pasando en función del paradigma social, económico y tecnológico del momento.

En el caso de la globalización, se presenta una "generalización progresiva de la lógica mundializada que orienta la actuación de cada vez mas empresas e instituciones a la hora de localizar sus establecimientos. De este modo, tanto la producción como la circulación y distribución se organizan a esa escala, al tiempo que los espacios nacionales pierden parte de su importancia como elemento clave para la acumulación de capital" (Méndez, 1997: 108).

Una de las ideas fundamentales que encontramos en esta etapa del capitalismo es el renacimiento de la idea de libre comercio, la libre circulación de mercancía entre los estados nacionales pero con poca o casi nula intervención de éstos, una libre circulación de mercancías sin las fronteras establecidas por las naciones, lo que implica innovaciones en el sistema de transporte y comunicaciones. Con esta idea que implica una menor influencia del estado en las relaciones comerciales entre los países también se establecen procesos desregulatorios que se implantan a través de la política neoliberal que facilita la actuación de los actores comerciales.

Se impulsa globalmente la idea de un mundo sin fronteras en donde las leyes del mercado sean las que dominen a los estados nacionales. Y bajo estos supuestos las principales potencias impulsan la formación de bloques

económicos en donde se plantean áreas de libre comercio entre los países miembros; se cree que dichos participantes actúan como socios igualitarios, aunque sus características económicas y sociales no lo sean. Hay una disminución en los aranceles de las mercancías intercambiadas entre los miembros del bloque económico, así como facilidades para la inversión de capital extranjero en diversas áreas de la economía de los estados nacionales, aunque cada bloque económico tiene características particulares.

En países en los que antes se tenía una economía cerrada y proteccionista, ahora se impulsa la inversión extranjera y por lo tanto la instalación de compañías transnacionales que se convierten en la base de las decisiones políticas, económicas y sociales de los países.

Dentro de estos bloques encontramos a los tres principales centros del capitalismo, cada uno dirige su respectiva área comercial: Estados Unidos con el TLCAN, el cual se pretende ampliar a toda América por medio del ALCA; Europa occidental con la Unión Europea y la Cuenca del Pacífico comandada por Japón.

Es importante mencionar que aunque se plantea que es necesario que todos los países se desarrollen económicamente bajo leyes de libre mercado y por lo tanto la no intervención de los gobiernos, muchas veces las principales potencias económicas son ayudadas por sus gobiernos bajo normas proteccionistas. Aunque el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), promovió un trato igualitario o uniforme por parte de cada país

integrante con respecto a cualquier otro en materia arancelaria, la introducción de tal acuerdo entre naciones con muy desigual poder productivo, favoreció la penetración comercial en las periferias por parte de las corporaciones privadas del centro. Las normas del GATT se aplicaron en el plano de las manufacturas en las que las ventajas comparativas estaban del lado de los centros; pero se ignoraron en el plano de los productos primarios, caso en el que las ventajas comparativas favorecían a las periferias. Bajo las normas del GATT, el comercio de manufacturas tendió a liberalizarse en materia arancelaria; pero los centros aplicaron fuertes subsidios y protecciones a sus actividades agrícolas internas (Delgadillo, 1993: 29).

Para las inversiones (que en su mayoría son de capital privado) las limitaciones geográficas han disminuido en gran forma hasta casi desaparecer, gracias a la tecnología de la información así, como los adelantos en transporte, lo que da paso a que regiones donde antes era casi imposible o muy difícil establecer relaciones ya fueran de tipo financiero, cultural, etc, ahora ya no tienen la desventaja de la inaccesibilidad.

Por estas razones parece que el elemento distancia ya no cuenta o no es importante, pero no es que ya no tenga influencia en las relaciones actuales o dentro del proceso productivo, si no que ha cambiado su participación dentro de todo este contexto "el capitalismo se reorganiza a través de la movilidad y de la dispersión geográficas, a través de la innovación tecnológica y a través

de una nueva concepción del espacio y del tiempo” (Nogué Font y Vicente Rufi, 2001: 23).

El elemento tecnológico es determinante en este proceso y se encuentra en la base de muchas de las transformaciones de la producción y su localización, lo que desencadena a su vez muchos cambios como la división internacional del trabajo y las relaciones entre diversos territorios.

El avance tecnológico impone la dinámica de la expansión y de los países que la dirigen; también determina la modalidad de la internacionalización del trabajo y de las funciones del espacio...es el detonante principal de los cambios en la estructura de producción y determinación de papeles espaciales (Delgadillo, 1993: 21).

La tecnología también facilita la operación de una empresa en varias partes del mundo sin que se necesite el traslado de todo un grupo de personas para poder realizar estas actividades, por lo que dichas operaciones son más rápidas y por lo tanto se dan en mayor número y a mayor distancia.

“El dinero no viaja de un país a otro en el sentido físico, las transferencias son electrónicas, o sea, realizadas en el mismo segundo en que se toma la decisión de invertir” (Ianni, 1996: 39).

Es por esto que se habla del fin de la geografía, como concepto en el que la localización geográfica ya no importa en materia de finanzas o importa mucho menos que antes. Pero se debe aclarar que es incorrecto decir que el

espacio ya no tiene importancia, es verdad que hay cambios que hacen que las relaciones entre diversos territorios se faciliten pero esto implica un cambio en el manejo y la estructura del territorio y no la idea de que éste ya no es importante.

En cuanto a las industrias ahora constituidas como transnacionales, ya no se manejan igual que en épocas anteriores, cuando tenían que llegar a ciertos acuerdos con los países en los cuales querían establecerse, en la actualidad son ellas las que condicionan a los estados nacionales su instalación, según las conveniencias en cuanto a mano de obra, facilidades de operación, servicios existentes, etc. Así “los actores económicos dominantes –las grandes multinacionales- tienen la capacidad para desarrollar estrategias propias que las liberan ampliamente de las políticas nacionales de los estados” (Amín, 1999: 108).

“La globalización también se convierte en coartada que justifica la necesaria adaptación de las sociedades y territorios a las nuevas exigencias y limitaciones impuestas por unas fuerzas externas sobre las que la capacidad de incidir por parte de los agentes locales parece cada vez menor. Además de limitar la autonomía y hasta cierto punto, la soberanía de los estados frente a decisiones y estrategias aplicadas por grandes grupos empresariales y organismos internacionales” (Méndez, 1997: 109).

Junto con esto se da un cambio en la división internacional del trabajo tradicional “... y se extiende de un modelo de división del trabajo basado en

la capacidad innovadora y la libre disponibilidad de los recursos en un espacio de dimensiones planetarias y se configura una nueva organización de las relaciones entre los lugares, las regiones y los países que ignora las fronteras convencionales" (Panadero, 1999: 42).

Esta nueva división internacional del trabajo es paralela a la también nueva organización de la producción dentro de los estados nacionales, según sus ya establecidas y nada nuevas características económicas.

Dicha división internacional del trabajo se refleja en el territorio, formándose así una división espacial del trabajo. Lo cual se puede ver representado a través del modelo centro - periferia en donde los centros cuentan con un desarrollo en todos los sentidos y por lo tanto son independientes, mientras que la periferia se caracteriza por un subdesarrollo y un alto grado de dependencia.

"Esta nueva división internacional del trabajo no pone en cuestión la división del sistema en centro y periferia. No modifica la sustancia del sistema. Pero sí cambia su forma... esta nueva división internacional del trabajo está jerarquizando a los países de la periferia y los está especializando de formas diversas" (Vidal Villa, 1990: 364).

Estas nuevas jerarquías en los países subdesarrollados, consisten en la formación de semiperiferias, que son espacios donde los centros desplazan algunas de sus funciones hacia los puntos de la periferia que tienen un pasado industrial y una mejor condición económica que el resto de la

periferia, así como también mejores vías para el transporte de mercancías (parte crucial de la cadena productiva), pero que la mayoría de las veces no son de altas especificaciones por lo que se le da un gran impulso a este sector en dichas naciones.

De esta manera surge "una tendencia a ubicar cada segmento de actividad en su espacio más adecuado, sobre todo en el caso de la actividad industrial y las grandes empresas: la concepción, la organización y la ingeniería en los polos de dirección, con fuerte potencial tecnológico; la fabricación cualificada en las regiones que tienen un pasado industrial, las operaciones de ejecución, montaje y ensamble que necesitan poca cualificación en las regiones rurales o poco desarrolladas, donde la mano de obra es abundante y de bajo coste" (Méndez, 1997: 66).

Estos cambios en la división internacional del trabajo consisten en la especialización de los territorios en la actividad que sea más adecuada o conveniente para los dueños de los medios de producción y por lo tanto de mayor eficiencia para cada territorio, aprovechando las características propias de cada lugar.

Así, los países subdesarrollados se convierten en sede de industrias de transformación pero las principales ganancias no se quedan o invierten en dichos países, si no que regresan hacia los centros.

Es una "división del trabajo que depende de normas racionales, verticales, jerárquicas, órdenes que vienen de arriba y de afuera y que desmantelan

rápidamente los cimientos heredados y que imponen nuevas relaciones sin discusión posible por los participantes de cada lugar” (Santos, 1999: 36).

Esta división tanto social como espacial ocurre a distintas escalas ya sea local, regional, dentro de un mismo país o entre distintos estados nacionales.

Todos estos factores que caracterizan al proceso global se reflejan directamente sobre el espacio, originando significativas transformaciones en su organización y funcionalidad.

1.2 Globalización y cambios en la estructura del territorio.

1.2.1 La tecnología como facilitadora de la era global.

Son muchas las transformaciones dadas en todos los ámbitos que incluye la etapa actual del capitalismo. Y dentro de dichos cambios se encuentra la forma de organizar el territorio, ya sea en cuanto a la producción, a las relaciones entre regiones de un mismo país o entre distintos países, impulsando algunas zonas y dejando excluidas a muchas otras. Esto último ha ocurrido desde siempre dentro del sistema capitalista, lo que cambia es la rapidez y proximidad del cambio así como la escala (global) de las transformaciones.

Una de las principales características de la globalización son los avances tecnológicos en comunicación, transporte e informática. Estos elementos han

sido claves en dicho proceso ya que le han dado forma y han dictado el modo de organización de los factores productivos, por lo que muchos de los anteriores modelos en el espacio se han transformado. "La introducción de la flexibilidad productiva-territorial, a partir de la década de 1980, constituye no sólo una ruptura de modelo industrial, sino también una reconsideración radical de los paradigmas básicos de lo territorial" (Hiernaux, 1999:145).

Estos adelantos en tecnología, han sido aprovechados a la vez que impulsados por el modelo capitalista para alcanzar con mayor precisión sus objetivos como la mejora en la producción y el poder de llegar más fácilmente hacia todos los mercados posibles.

Estos adelantos técnicos se dirigen hacia todos los ámbitos de la producción: en las finanzas facilitan las transacciones bancarias, dentro de la fábrica hacen más sencilla y precisa la maquinaria que participa en la producción, en las telecomunicaciones son de gran ayuda para el abastecimiento justo a tiempo de la producción, así como en la promoción de la mercancía para lograr mayor consumo. Dentro del transporte también se registran cambios tecnológicos para cumplir con una rápida transportación de la mercancía que se produce o el traslado del personal.

Todo esto provoca cambios que se ven reflejados en el espacio, "las mejoras tecnológicas recientes en el terreno de los transportes y telecomunicaciones... están posibilitando una aceleración en el tiempo a la vez que una contracción del espacio" (Méndez, 1997: 190).

Es así como surge la simultaneidad del tiempo-espacio que se refiere a que dos o más procesos productivos o de cualquier especie sucedan al mismo tiempo en lugares distantes y los cuales gracias a la tecnología, se relacionan al mismo tiempo de su ejecución, sin importar la distancia en el territorio que los separa.

“El concepto de espacio-tiempo simultáneo surge de la observación de una nueva relación entre espacios, basada en la simultaneidad del tiempo, permitida por el uso de tecnologías que ponen en contacto inmediato a cualquier parte del mundo con la otra” (Hiernaux, 1999: 56).

Gracias a la tecnología, las actividades pueden fragmentarse y quedar unidas en poco tiempo a través de un proceso tan acelerado que el desfase temporal queda casi eliminado. Debido a esto, la sociedad y sus dinámicas tienen una transformación en su forma de relación con el territorio.

El análisis de la tecnología existente en los diferentes momentos históricos de la humanidad es muy importante, constituye una forma de entender la división entre países desarrollados y subdesarrollados según la tecnología con la que cuentan, los niveles de articulación o desarticulación social, económica y territorial dentro de éstos, lo que los lleva a un menor o mayor grado de dependencia.

Los impactos de la ciencia y la tecnología en la organización territorial y en las economías locales y regionales deben ser entendidos como resultado de

un proceso histórico que se origina en el sometimiento político y económico de los países (Delgadillo, 1993: 25).

Estas ventajas proporcionadas por la tecnología actual en el funcionamiento de las finanzas, la producción, distribución, etc, producen transformaciones en la estructuración de las relaciones entre los territorios que participan en este proceso, por lo que a continuación se analizan los principales cambios en la organización espacial.

1.2.2. Cambios en la estructura, organización y funcionalidad del territorio dentro de la economía global.

Es importante hacer una comparación de los cambios que se han desarrollado en las formas de producción debido a los adelantos tecnológicos, ya que esto origina nuevas formas de organización espacial.

El modelo de producción fordista es el anterior a esta nueva forma de producir en la que existe un intercambio global entre naciones y mayor flexibilidad en la producción, ayudadas por el avance tecnológico alcanzado. El fordismo no ha desaparecido en la forma de producir, pero sí existe una mezcla entre estos dos modelos y también un gran impulso hacia la producción postfordista.

El fordismo se caracteriza por una producción masiva de forma lineal dentro de una gran fábrica. Estas grandes fábricas funcionaron como imán para la población y así “en el plano territorial, el proceso de desarrollo industrial

desde comienzos de siglo tuvo una fuerte tendencia concentradora, que se manifestó en la consolidación de las grandes ciudades industriales" (Gatto, 1990: 59).

"La forma de organización espacial fordista produjo, las grandes ciudades, las extensas áreas metropolitanas... probablemente la mayor aportación del modelo fordista fue la de imponer un pacto social, basado en una misma redistribución del excedente material, y un uso diferenciado del espacio-tiempo". (Hiernaux, 1999: 26, 27)

Los adelantos en las comunicaciones y en el transporte, permiten localizaciones más diversas de las fábricas, ya que gracias a estos adelantos, las mercancías pueden ser trasladadas rápidamente a través de redes de transporte de altas especificaciones, lo que transforma el esquema de la gran fábrica y surge el modelo postfordista también llamado de producción flexible. Este esquema consiste "en la implantación de procesos productivos que consideran la flexibilización de la fábrica ... lo cual optimiza el tiempo y genera movimientos de procesos más breves, prescindiendo de algunos de ellos" (Delgadillo, 1993: 25).

Así, dicho proceso queda fragmentado en diferentes puntos o nodos repartidos en diferentes partes del planeta, que se unen a través de flujos tanto materiales (carreteras, ferrocarril, etc) como inmateriales (líneas telefónicas, internet, etc), que afectan a la estructura del territorio establecida, fragmentan el espacio y crean discontinuidades espaciales, "si

los instrumentos de trabajo están más dispersos a escala del planeta, la producción se volvió autónoma en relación con el consumo y el sistema funcional en que las nuevas fuerzas productivas se insertan no es local ni regional, ni tampoco nacional” (Santos, 2002: 15).

Entonces surgen las redes de articulación. Dichas redes son nuevas, ya que los espacios que están siendo articulados no dependen de los territorios que atraviesan, sino de espacios distantes y que son unidos gracias a dichas redes, apareciendo así la simultaneidad del tiempo-espacio.

“La actual revolución tecnológica se dirige, hacia la individualización de las tareas y la fragmentación del proceso de trabajo, reconstituyendo la unidad del proceso mediante redes de comunicación” (Borja y Castells, 1999: 27).

La ciudad surge como un factor de especial importancia en las relaciones globales, ya que muchas veces la economía global les da un gran impulso dentro de su sistema, mientras que estas pierden gran relación con los territorios que las rodean. La ciudad se vuelve extraña a la región, la propia región queda alienada, pues ya no produce para servir a las necesidades reales de aquellos que la habitan (Santos, 2002: 20).

La globalización constituye el estadio supremo de la internacionalización, en el cual las infraestructuras más modernas, creadas en cada país, son utilizadas por empresas transnacionales más que por la propia sociedad nacional (Santos citado en Arroyo, 1998: 5).

Las ciudades que actúan como nodos dentro de la economía global obedecen a órdenes externas que vienen de lugares que hasta hace poco no tenían ninguna relación con los territorios con los que ahora se relacionan.

“Es así como se constituyen redes que son nuevas modalidades de articulación entre espacios... los espacios que se encuentran integrados en forma reticular no dependen tanto de sus espacios vecinos inmediatos, sino de lógicas extraterritoriales y frecuentemente extranacionales, que representan justamente el avance de la mundialización sobre la internacionalización” (Hiernaux, 1999: 34). Esta es la situación que se advierte en el caso de la carretera del TLCAN.

La mayoría de los puntos o ciudades que promueve el capital privado, ya contaban con ciertas ventajas competitivas, mientras que las ciudades o regiones que se encuentran en atraso de infraestructura, con un bajo desarrollo económico, social, etc, se dejan de lado ya que no son de gran ayuda para los intereses de dicho capital, poniéndolas en una posición aún más marginal, siendo muy difícil que tengan relación con las ciudades apoyadas por las fuerzas exteriores y que por lo tanto obedecen a intereses de igual índole.

A pesar de la simultaneidad espacio-tiempo que permite un mayor acercamiento entre ciudades o regiones o incluso localidades que son de interés para las industrias por alguna característica como la mano de obra, o el asentamiento físico-geográfico de dicha localidad, entre otros, solamente

algunos espacios son elegidos para el funcionamiento de dicho modelo, no todos cumplen con las características o son elegidos para introducirse dentro del sistema global que por principio es excluyente y no integrador.

Es así como los espacios nacionales quedan fragmentados, formándose desequilibrios mayores de los ya existentes entre las zonas de mayor rezago y las más prósperas, con lo que se afecta de mayor forma a los países subdesarrollados "... acercando en mayor medida aquellas áreas con gran accesibilidad, en tanto las que cuentan con menores recursos (infraestructura y servicios de transporte) suelen quedar marginadas de los nuevos trazados y parecen alejarse del resto, sobre todo cuando en paralelo desaparecen o se deterioran infraestructuras preexistentes consideradas como poco rentables por su baja ocupación" (Méndez, 1997 :194).

"El nuevo modelo tecno-económico se caracteriza simultáneamente por su gran dinamismo productivo y por su carácter excluyente de amplios sectores sociales y territorios" (Borja y Castells, 1999: 59).

Es así como se encuentran nuevas formas de organización espacial en las regiones así como una transformación en las relaciones establecidas entre éstas y los actores económicos, ayudadas por los adelantos técnico-científicos que como ya se mencionó se encuentran en la base de la etapa actual capitalista por lo que surge una "nueva construcción del espacio y del nuevo funcionamiento, a través de aquello que denominamos horizontalidades y verticalidades. Las horizontalidades serán los dominios de

la contigüidad, de esos lugares vecinos reunidos por una continuidad territorial, al tiempo que las verticalidades estarían formadas por puntos distantes unos de otros, vinculados por diversas formas y procesos sociales” (Santos y Silveira, 1996: 9). Así surgen relaciones globales-locales, ya que a través de la influencia global hay un impulso dentro de las áreas locales o regionales seleccionadas dentro de un país, generando la especialización productiva de los territorios así como nuevos elementos dentro de las ciudades, por ejemplo los parques industriales.

Ciertas ciudades estarían generando condiciones y asumiendo nuevas funciones que les permiten articularse con mayor fuerza hacia otros espacios mundiales. Esto ocurre porque las estrategias del capital trasnacional se proyectan a escala internacional, pero sus expresiones productivas ocurren a escala local y urbana-regional (Gasca, 2000: 20).

Dentro de todas estas transformaciones en la organización espacial por la influencia de la globalización, también se encuentra el transporte que por su importancia como estructurador territorial es un elemento clave para el estudio del espacio dentro de la etapa actual del capitalismo.

1.3 El transporte y su influencia en la estructura territorial.

1.3.1. Importancia y definición del transporte

El tema del transporte dentro de este análisis es de gran importancia, debido a que, a través de éste se puede comprender la estructura del territorio, así como muchos de los factores que han influido para el desarrollo de la carretera en estudio.

Por todo esto es relevante enfatizar que se debe dejar de ver al transporte sólo como algo estático, y por el contrario observar y analizar la influencia directa de éste en el territorio y sobre algunos de los fenómenos que ocurren en él, así como los factores sociales, políticos, económicos y físicos que se involucran con el transporte, lo que hace que éste origine una estructura u ordenamiento determinado. Ya que generalmente lo que se estudia en cuanto al transporte, es la infraestructura que lo integra, entendiéndolo como el simple traslado de mercancías y personas, por lo que no se le da importancia a todos los fenómenos que desencadena su presencia y actividad.

El transporte desempeña un papel relevante en la vertebración del territorio, al mismo tiempo que refleja las desigualdades existentes en él. Los ejes evolucionan siguiendo los flujos dominantes y ejercen de manera simultánea articulación y segregación espacial dando lugar a un espacio contrastado. Los transportes están condicionados por el espacio concreto en que se insertan ... en líneas generales podemos decir que el sistema de transportes es, por una parte, el resultado del grado de desarrollo de un país y de la

estructura económica que posea y, por otra, posibilita, consolida y dinamiza el modelo de organización espacial (Piñeiro, 1990: 15).

Si se analiza al transporte como uno de los principales factores que estructuran al territorio, éste se convierte en una parte esencial dentro del análisis geográfico. Así, si se toma al transporte como parte esencial de la geografía, "Alan M. Hay determina el objeto de la geografía de los transportes en el análisis de las interconexiones entre el sistema de transporte y las estructuras sociopolíticas y económicas en una región" (Giménez: 1986, 50).

Por un sistema de transporte debemos entender un conjunto interactivo de elementos técnicos, organizacionales, económicos y socioambientales, que inciden en la estructura, organización y funcionalidad de todo el sistema urbano regional (Chías, 1997: 314).

El análisis del transporte desde la perspectiva geográfica debe entenderse como el posibilitador de una dinámica red de relaciones sociales y económicas (nacionales e internacionales), que se establece entre unidades espaciales diferenciadas en términos jerárquicos (Chías, 1993: 168).

1.3.2. Elementos que conforman al transporte y su influencia en la estructura territorial.

En las siguientes líneas se presenta el fundamento y los elementos que hacen del transporte un objeto de estudio.

Para Potrykwocki y Taylor (1984: 11) la comunicación es el concepto más amplio que incluye tanto el transporte como las comunicaciones. El transporte es aquella parte del proceso de producción que prevé el traslado de mercancías y/o personas de un sitio a otro, mientras que las comunicaciones transmiten a distancia un mensaje con ayuda de distintos medios de comunicación. El transporte y las comunicaciones tienen unos rasgos en común: 1. superación de distancias y 2. estructuración de la comunicación en redes. Es importante aclarar que aunque el transporte y las comunicaciones tienen algunas características en común no son lo mismo ya que cada uno presenta diferentes elementos que lo constituyen y se deben analizar por separado.

Según Seguí y Petrus (1991: 35), el transporte consta de dos tipos de elementos: los materiales o físicos y los de tipo espacio-temporal. Dentro de los elementos materiales se encuentran los *contenidos*, que es la mercancía o personas que se transportarán; el *material móvil*, aquello en lo que se transporta el contenido; y la *infraestructura*, que es el material fijo sobre el que se realiza el transporte o que sirve de soporte al mismo. Los de tipo espacio-temporal están conformados por el *origen*, el *destino* y la *vía de enlace* entre ambos.

Dentro de los principales conceptos que engloba el estudio del transporte para la Geografía se encuentran: vía, línea y ruta. La vía es la parte del suelo destinada al tráfico de vehículos; por línea de transporte se entiende el tráfico, traslado o envío que se efectúa con ayuda de un medio técnico

concreto, sobre un trayecto estrictamente definido, para lo que se utiliza una vía determinada; mientras que la ruta es el conjunto de líneas que unen diversos puntos, nudos o localidades. Los puntos de transporte, son lugares donde se efectúan la carga, trasbordo o descarga de mercancías y donde empieza o termina el viaje del pasajero; dentro de estos puntos se encuentran los nudos, donde convergen, como mínimo, tres vías o líneas de transporte.

El conjunto de vías y líneas por una parte, y de puntos y nudos, por otra, forman la red de transporte (Potrykowski y Taylor, 1984: 12).

Estas redes de transporte “constituyen el sistema arterial de la organización urbano regional, es decir su estructura, y posibilitan la circulación de los flujos de mercancías, de personas, carga así como de información”, (Seguí y Petrus, 1991: 47).

Son estas redes de transporte las que ayudan a imprimir cierta estructura al territorio, es por esto que debemos entender al transporte como un “configurador espacial y su incidencia geográfica se puede medir a partir del concepto de fuerza de estructuración territorial” (Chias, 1985).

El concepto de fuerza de estructuración territorial es definido por Voigt como “la capacidad que tiene todo modo de transporte, incluso el caminar, para modificar a partir de una posición inicial la estructura geográfico-económica de una región” (Voigt, 1960: 47).

Es a través de esta fuerza de estructuración del territorio por la que le debemos dar importancia al transporte dentro de la geografía y los elementos que la constituyen. "El transporte actúa como un factor de producción del espacio, creando accesibilidad, y por tanto polarizando el territorio" (Giménez, 1986: 51).

A cada época le ha correspondido, en función del modelo socioeconómico implantado, un sistema de transporte particular y por lo tanto una organización del territorio también particular (Chias, 1997: 315).

Cabe señalar que el transporte con su capacidad de configurar al territorio no es suficiente para que surja un desarrollo socioeconómico en una región, ya que se requiere de otros factores para que se pueda dar. El transporte es una condición necesaria pero no suficiente para lograr el desarrollo socioeconómico de un territorio determinado.

Con los adelantos tecnológicos que se han visto en la última mitad del siglo XX, se ha dado también un gran avance en materia de transporte y la infraestructura que lo constituye, y se tiende hacia la que ofrece la continuidad del servicio entre territorios vecinos, de mayor calidad y eficiencia en cuanto a la transportación de la producción para satisfacer las necesidades de los bloques económicos.

1.3.3. Transformaciones en el sistema de transporte como consecuencia del proceso global.

Uno de los impactos de la globalización sobre el transporte es que a través de este comienza la conformación de redes, nodos, espacios reticulares y no la conformación de espacios regionales integrales, donde se articulen localidades vecinas para impulsar las relaciones entre ellas con el objetivo de tener un desarrollo regional positivo para dichas áreas. Por el contrario estas retículas no se interesan en la integración regional o nacional.

Por lo que se habla de espacios de flujos y espacios de los lugares, como los denominan Borja y Castells en donde plantean que el espacio de flujos está estructurado en circuitos electrónicos que ligan flujos, globalmente, nodos estratégicos de producción y gestión, mientras que el espacio de los lugares, se toma como forma territorial de organización de la cotidianeidad y la experiencia de la gran mayoría de los seres humanos. Estos planteamientos se pueden traducir en las relaciones de verticalidad y horizontalidad entre los espacios de los que habla Milton Santos "la verticalidad, es decir los puntos separados, equipados para acoger los elementos de la modernidad presente, ligados por flujos, flujos de órdenes, de dinero, de ideas, de valores, y que tiene un movimiento que es pragmático. Mientras que por otro lado se mantiene, se recrea la horizontalidad, el mundo de la continuidad, de la vecindad. Las antiguas regiones, que se recrean y que están destinadas... a contrarrestar el papel de la verticalidad, es decir, de la globalización" (Santos, 1999: 33 y 34).

El proceso de globalización económica y la conformación del nuevo mapa de relaciones sociales y económicas... no podría efectuarse sin el gran desarrollo tecnológico y la sinergia registrada entre el transporte, las telecomunicaciones y la informática. De estos tres sectores surgen las herramientas que posibilitan los flujos comerciales sin fronteras y por tanto, se encuentran en la base operativa de las principales tendencias económicas mundiales (Chias, 1993: 57).

Considerando poco probable que es poco probable un escenario en el cual la modernización del transporte beneficie con equidad a las distintas regiones geográficas del mundo y del país... la polarización del servicio y la selectividad de los flujos harán que solo aquellas ciudades y regiones asociadas a corredores transnacionales vean fortalecido su papel protagónico y cuenten con mejores condiciones sociales y económicas para estructurar mejor sus espacios metropolitanos (Camarena, Delgado y Salgado, 1995:50).

El transporte en la etapa actual del capitalismo es un elemento clave dirigido principalmente a enriquecer intereses económicos particulares, que une las ciudades que tienen mayor desarrollo (donde se localiza la industria, el comercio, finanzas etc). Ignora las zonas más deprimidas del país lo que aumenta las desigualdades regionales en vez de articular los territorios dentro y entre regiones vecinas, para promover el desarrollo en las áreas marginales.

"El nuevo orden mundial no ha creado tan solo desiguales niveles de desarrollo sino también distintas estructuras espaciales que las redes internas de transporte ayudan a revelar" (Seguí y Petrus, 1991: 62).

Lo que se puede observar en la mayoría de los países subdesarrollados y México por supuesto no es la excepción, es una preferencia para garantizar la logística de circulación en los mercados internacionales, en donde se apoya a las exportaciones hacia el vecino del norte en el caso mexicano y por lo tanto la subordinación de las relaciones entre los mercados internos, lo cual se refleja a través de los flujos que registran las carreteras que tienen como destino el norte del país.

En nuestros días, y para atender a las exigencias de los tiempos modernos, los diversos continentes y casi todos los países son cortados por los principales corredores de interés nacional e internacional, mas que regional (Santos y Silveira, 1996: 8).

Se puede afirmar entonces, que por medio del análisis del transporte y los elementos que lo conforman, se pueden identificar y comprender procesos y dinámicas espaciales, qué políticas territoriales se aplican "favoreciendo" ciertas ciudades y por lo tanto como se construye o modifica la jerarquía que existe dentro de una región determinada, si analizamos los flujos de personas y mercancías reconociendo orígenes y destinos, se verá qué nodos concentran las relaciones y se pueden identificar las rutas favorecidas, las regiones ignoradas y desarticuladas del sistema económico nacional y por

supuesto del global, "los lugares destinados a las actividades hegemónicas son el retrato de la intencionalidad que preside su creación, intencionalidad exigente y exclusiva" (Santos y Silveira, 1996: 9).

Para dar fin a este capítulo se muestra un cuadro comparativo, en el que se resumen las transformaciones relacionadas al territorio, como consecuencia del capitalismo antes y después de la globalización.

CUADRO 1.1

Transformaciones territoriales con la globalización

ANTES DE LA GLOBALIZACION	CON LA GLOBALIZACION
1. Estado protector	1. Menor presencia estatal.
2. Mundo bipolar	2. Mundo dirigido por bloques económicos (3 principales bloques).
3. Modelo de producción fordista	3. Modelo de producción flexible.
4. Producción masiva en grandes fábricas.	4. Producción fragmentada en diferentes nodos y diversas partes del planeta.
5. El capitalismo no tiene acceso a todas partes del planeta	5. El capitalismo tiene alcance global
6. Las relaciones ya fueran de un proceso productivo o de cualquier otro, se hacían de manera lenta, se dependía en gran medida de la distancia/tiempo sobre el territorio.	6. La tecnología ayuda a la contracción del espacio y del tiempo, así dos o mas procesos productivos o de cualquier especie suceden al mismo tiempo en lugares distantes y se relacionan en su ejecución, no importa la distancia sobre el territorio que los separe.
7. Menor movilidad y comunicación mas lenta	7. Mayor movilldad a través de redes carreteras de altas especificaciones y rapidez en la comunicación a partir de redes virtuales.
8. Estados nacionales como actores principales.	8. Las ciudades mundiales, adquieren un papel importante, en el espacio mundial de flujos.
Elaboración: Rosalía Camacho Lomeli	

A través de este análisis se matizan las transformaciones que se derivan del proceso global en lo que corresponde al territorio y a los transportes. Sin embargo, también es importante analizar de forma particular las consecuencias de la globalización sobre el territorio nacional.

CAPÍTULO 2. EL PROCESO DE APERTURA COMERCIAL Y LA DESREGULACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTES

En este capítulo se observa la influencia de la globalización al interior del territorio mexicano a través de las transformaciones que se hicieron en los diferentes sectores y después de la firma del TLCAN, que ejemplifica esa influencia. En este capítulo interesa identificar y caracterizar el proceso de apertura comercial en México que tiene sus inicios en los años 80, enfocándose en la desregulación del transporte en general y de modo más específico en lo referente al transporte carretero, por ser el que mayor carga y pasajeros traslada tanto en el mercado interno como en el internacional.

Para comprender el contexto en el cual se encontraba el país antes de la globalización, recuérdese el agotamiento del sistema de sustitución de importaciones y la entrada del neoliberalismo como política económica adoptada por el Estado mexicano. Por lo que, se identifican las principales medidas tomadas por este modelo, como son la apertura comercial y la desregulación económica.

Para enfatizar en las transformaciones que se dieron debido a dicho proceso, se identifican algunas de las características del modelo económico de sustitución de importaciones y cómo la economía nacional se transforma hacia el neoliberalismo, el cual dirige al país a un proceso explosivo de apertura comercial firmando diversos tratados comerciales dentro de los cuales se encuentra la firma del Tratado de libre comercio con América del Norte, es decir, el TLCAN.

Se resaltan las principales medidas tomadas para abrir paso a la competencia internacional, y se hacen notar los cambios producidos en el sistema nacional de transporte desde la década de 1980 y, todo el proceso de desregulación que sufre dicho sector, así como las medidas adoptadas al firmarse el TLCAN.

Se identifica la influencia del TLCAN en materia de transporte sobre el sistema nacional carretero: en el aumento en la red carretera o bien, su calidad, así como las regiones donde se construyen autopistas y el aumento la creciente importancia del transporte dentro de la política nacional.

Esto, para poder observar los resultados que se originan sobre la estructura territorial debido a las medidas adoptadas mediante el sistema nacional carretero que tenía como uno de sus principales objetivos la transportación de mercancías para el cumplimiento del TLCAN, lo que indiscutiblemente causa una serie de transformaciones en la estructura territorial de México.

2.1 Apertura comercial en México.

2.1.1 Antecedentes y transición hacia el modelo neoliberal.

En 1982 con la caída de los precios del petróleo, comienza la crisis con la que tenía que enfrentarse el Estado mexicano, además de contar con una industria nacional muy débil y un sistema nacional de transportes poco eficaz, debido a la gran dependencia que se tenía con el Estado, como consecuencia de los subsidios y el proteccionismo, así como la existencia de

grandes monopolios, lo que dejaba al país muy por debajo de la competencia internacional.

El proteccionismo industrial anidado en esa política consentidora y dilapidadora de los recursos públicos no impulsó una industria capaz de autodesarrollarse, por el contrario, ésta presentaba crecientes déficits comerciales y financieros (Morales, 1997: 50).

La salida que encontró el Estado mexicano para enfrentar todos estos sucesos fue la aplicación del modelo neoliberal, influido también por las principales potencias económicas que presionaban al gobierno del país para abrir sus fronteras como una de las formas de pago de la deuda.

2.1.2 Principales transformaciones derivadas del modelo neoliberal mexicano.

Debido a todos estos factores, se comienza a aplicar el modelo neoliberal, en donde el Estado tiene un papel totalmente opuesto al que representó con el sistema de sustitución de importaciones, ya que la función principal que tiene en el neoliberalismo es la de crear las condiciones óptimas para que el capital privado ya sea nacional o internacional, pueda incursionar y consolidarse en ciertos sectores y en ciertos territorios.

Pero esto no sólo se observa en México, sino que es un modelo que siguen los países subdesarrollados debido a la crisis que se tenían estas naciones, por lo que se plantean transformaciones en cuanto al modelo político y de producción dentro del capitalismo, lo que trae consigo nuevas formas de utilización del espacio, entre muchos otros cambios.

"Hacia mediados de los ochenta el conjunto de países de América Latina, entre ellos México... iniciaron la apertura o liberalización de su mercado interno, abandonando las políticas de sustitución de importaciones que orientaron su desarrollo industrial por más de tres décadas. Dicha liberalización forma parte de un cambio más profundo caracterizado por la privatización, la desregulación y la reestructuración de la industria" (Rivera, 1994: 151).

Lo que se plantea a través del modelo neoliberal es una poca o casi nula participación del Estado en cuanto a los intercambios comerciales ya sean nacionales o extranjeros, dejando actuar teóricamente a las leyes del mercado, pero, a través de las principales compañías transnacionales como gobernantes de los territorios nacionales. Para lo cual se impulsa la desregulación y la privatización de las instituciones que antes estaban comandadas por políticas nacionales.

En el caso de México, todas las acciones de apertura hacia el exterior se encaminaban hacia la firma del tratado comercial con Estados Unidos y Canadá como socios, lo que origina nuevas y rápidas transformaciones en todos los sectores del país.

El modelo neoliberal mexicano arranca "desde el gobierno de Miguel de la Madrid, en diciembre de 1982, al privilegiar el pago de la deuda externa, impone la privatización de la actividad económica estatal, provocando la caída del poder adquisitivo del salario, la apertura del mercado interno y la reorientación de la producción nacional hacia el exterior "(Morales, 1992: 56).

Además, “responde a la estrategia del gran capital transnacional y se impone por medio del Fondo Monetario Internacional, la banca transnacional y el gobierno de Estados Unidos” (Morales: 1997, 54).

2.1.3 Inicio de la apertura comercial.

A partir de 1982 la Tarifa del Impuesto General de Importación (TIGI) comenzó la desgravación de las importaciones mexicanas “hacia finales de 1985, se gravó solamente 9.3% del total de las fracciones vigentes, cuando en 1983 estaban gravadas 95.7% y en 1987 el 2.4%” (Ceballos, 1997: 134)

CUADRO 2.1 Disminución del Impuesto General de Importación

Año	Fracciones							
	Vigentes		Controladas		Exentas		Gravadas	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
1982	8017	100	8008	99.9	298	3.7	7710	96.2
1983	8032	100	8023	99.9	339	4.2	7684	95.7
1984	8072	100	5219	64.7	236	2.9	4983	61.7
1985	8100	100	839	10.4	85	1.1	754	9.3
1986	8219	100	638	7.7	99	1.2	539	6.5
1987	8458	100	329	3.9	126	1.5	203	2.4

Fuente: Ceballos, 1997: 134

En los países industrializados este proceso de apertura, ocurrió de manera paulatina y bajo características económicas totalmente diferentes al responder a sus propios intereses, en el caso de las naciones subdesarrolladas el proceso ha generado graves complicaciones. A pesar de que los países industrializados difunden la idea de una nula intervención del Estado en las actividades comerciales, estos aplican medidas proteccionistas en los principales sectores económicos de sus naciones.

La liberalización comercial en América Latina se produce en un contexto radicalmente distinto, caracterizado por la instrumentación acelerada de las medidas aperturistas y por la pasividad estatal (Rivera, 1994: 152).

Estas naciones se encontraban bajo grandes presiones económicas, por lo que son encaminadas a producir grandes cambios en muy poco tiempo y sin las condiciones requeridas para cumplir con las presiones del exterior.

Un ejemplo claro de esta situación es cuando Estados Unidos crea el plan "Brady" el cual ofreció condonar cierto monto de las deudas a cambio de que los países deudores tomaran medidas de política económica encaminadas a la apertura comercial, a la disminución de la participación estatal en los procesos productivos y a la desregulación (Otero, 1997: 22).

Con todo este proceso de apertura y liberalización manipulado desde el exterior, hacia junio de 1986 México obtuvo su membresía para entrar al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT), lo que lo ayudaba a contar con los beneficios de la reciprocidad de la liberación comercial.

En este contexto comenzaron a desarrollarse las negociaciones bilaterales entre México y Estados Unidos, teniendo como antecedente el Acuerdo de Entendimiento en materia de subsidios y derechos compensatorios de 1985.

Estas negociaciones se ampliaron en febrero de 1991, incluyendo a Canadá, y terminaron en agosto de 1992 con un documento final: el Tratado de libre Comercio de América del Norte (NAFTA, por sus siglas en inglés), que entró

en operación el primero de enero de 1994, dentro del mandato de Salinas de Gortari (Ceballos, 1997).

Este tratado implicó un conjunto de normas económicas de carácter obligatorio que pretendían establecer condiciones claras y permanentes respecto a la política de apertura comercial en el continente norteamericano (Rico, 2001: 1).

A partir de la firma del TLCAN se impulsan otros acuerdos comerciales con otros países, situación que influye en todos los sectores económicos del país, sobre todo en el de comunicaciones y transportes, lo que se explica por ser una de las partes más importantes para el traslado de mercancía, personas e información entre distintas ciudades, países y bloques económicos. Los cambios que se van a registrar en transporte y telecomunicaciones son una exigencia externa para ingresar al comercio mundial.

2.2 Impactos en el sector transporte mexicano en el marco del neoliberalismo

2.2.1 Desregulación del transporte.

Desde principios de la década de 1980, cuando se comenzó a vislumbrar la apertura económica como la opción más viable por el gobierno mexicano, comenzó a darse gran importancia al transporte y aún más con la firma del TLCAN, debido a que esto implica y exige “la adaptación y/o construcción de nuevos sistemas especiales (transporte multimodal) y espaciales (reorientación y surgimiento de nuevos corredores comerciales nacionales e internacionales) de abastecimiento y distribución física de mercancías” (Chias, 1993: 58).

Para el logro de dichas metas económicas, es imprescindible la interacción de factores de producción y la facilitación de los traslados físicos de los bienes y mercancías dentro del espacio geoeconómico integrado... de un adecuado sistema logístico que soporte los procesos de producción y comercialización a establecerse en la zona de libre comercio (Rico, 2001: 1).

Por todo esto y aunado al deficiente e insuficiente sistema de transporte que existía en el país, comenzó el proceso de desregulación del transporte con la intención de hacer de este un sector más flexible y eficiente para el intercambio de mercancías con el exterior e interior así como equilibrar las relaciones dentro del país.

Desde el Plan Global de Desarrollo 1980 se reconoció que era rasgo importante del sistema de transporte la insuficiencia de la infraestructura para responder a la demanda creciente y que la extensión limitada de la red aislaba gran proporción de la superficie del país y gran número de localidades.

El Plan Nacional de Desarrollo 1988-1994, del Poder Ejecutivo Federal, enfatizaba la importancia del transporte como uno de los principales medios para el desarrollo económico del país. "La infraestructura de comunicaciones y transportes tiene particular importancia para asegurar el crecimiento sostenido de la economía" (PND, 1988: 81).

En esta etapa comenzaron las grandes transformaciones en cuanto al sistema nacional de transporte.

La desregulación del transporte, que incluye la mayor participación de los capitales privados en la operación de la infraestructura, permite al gobierno federal generar mayores ingresos por concepto de impuestos, y exigir que

sus concesionarios mantengan un determinado nivel del servicio (Otero, 1997: 22).

Así, el 30% de las modificaciones realizadas al marco regulatorio nacional entre 1988 y 1994 se destinaron al sector comunicaciones y transporte. Este dudoso privilegio se explica en función del: estratégico papel que se asigna al sector en nuestro proceso de apertura comercial; el lamentable estado de nuestra infraestructura transportuaria y, la pésima operación de los servicios de transporte, regulados por normas y reglamentos anacrónicos y viciados (Chías 1997: 319).

Antes de 1989, en el autotransporte de carga mexicano existían dos clases de servicios: de ruta fija y especializado. En cuanto al primero, contaba con autorización para circular por carreteras federales y entre determinadas ciudades, sin restricción por el tipo de carga. El servicio especializado, circulaba por todas las carreteras a condición de que sólo se transportara el tipo de productos para el que había sido autorizado.

Otra de las restricciones existentes antes del proceso de desregulación, era que los autotransportistas obtenían permisos de emisión controlada para explotar una determinada ruta y obtenían de las terminales de carga los elementos a transportar (Otero, 1997:26). Lo que hacía que este servicio fuera poco eficaz y deficiente, con normas poco flexibles y prácticas para un buen servicio (Islas, 1988:30).

Debido a todas estas deficiencias y a la introducción que se daba al modelo neoliberal, como parte de la llamada Reforma Económica, en nuestro país se implementó un radical proceso de desregulación del autotransporte de carga,

otorgándole principal importancia ya que, es el medio con mayor demanda para la movilización de pasajeros y mercancías relacionadas con el TLCAN.

Los principales objetivos de la desregulación económica en cuanto al autotransporte de carga fueron:

1. Establecer una forma de organización del mercado adecuada a las características económicas de la industria.
2. Lograr la fijación de un precio real y competitivo, sujeto a la libre acción del mercado.
3. Incrementar la productividad de las empresas del subsector, mediante la competencia entre ellas.
4. Fomentar un mayor nivel de integración logística del autotransporte con las actividades económicas atendidas (Rico, 2001, 2).

De acuerdo con Chias (1993), se encontró que en 1989 se crea el Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga y es así como desaparece la estructura de rutas fijas y exclusivas. Actualmente se permite transportar todo tipo de carga, desaparece la obligatoriedad de usar centrales de carga, se simplifica el procedimiento para obtener concesiones y/o permisos, se abre la participación a los operadores del transporte multimodal y se liberan las tarifas.

También se crean el Reglamento para promover la inversión mexicana y regular la inversión extranjera, y en 1991, se creó la Ley de fomento y protección de la propiedad industrial. Como se advierte, mediante la emisión de una serie de Acuerdos, Leyes y Reglamentos, entre 1989 y 1994, el Gobierno Federal mexicano eliminó las antiguas restricciones de entrada al negocio, la explotación de rutas en exclusividad y el control tarifario.

El programa de privatización iniciado en 1986, que provocó la disminución del número de empresas controladas por el Estado de 1200 a menos de 300, se fortaleció en mayo de 1989, al promulgarse la Nueva Ley de Inversión Extranjera, con la cual se establece el marco jurídico requerido para atraer y garantizar la recepción de capitales privados extranjeros y nacionales.

Pero una de las principales acciones realizadas en el periodo de 1988-1994 es el Programa Nacional de Autopistas, con el cual se otorgaron más de 40 concesiones para la construcción de 49 carreteras, seis puentes internacionales, dos nacionales y cuatro libramientos.

En el informe del Banco mundial de 1998 acerca del sector transporte en México, se encontró que partir de la década de 1980 México comienza a recibir capital del Banco Mundial (BM), para el desarrollo del transporte y construir nueva infraestructura. Durante el período 1982-1988 el BM financió proyectos concentrados en el fortalecimiento de facilidades para el transporte y de las instituciones existentes. De 1989 a 1997 el BM aumentó la asistencia en la reforma institucional del sistema de transporte: primero para la desregulación de los transportes carreteros y luego para la privatización del ferrocarril.

Entre 1982 y 1997 el Banco Mundial prestó al gobierno de México 2.7 billones de dólares para 12 proyectos de transporte. El 14.4 % de los préstamos para México eran dirigidos hacia el sector transporte, el cual se encontraba solo por debajo del sector agrícola. Durante el periodo 1982-1997 e incluso antes de las reformas económicas (ingreso del neoliberalismo), el Banco había notado y otorgado gran importancia al sector transporte dentro del país, excluyendo únicamente al transporte aéreo, (el cual siempre se había

apartado de los préstamos). Y en los años siguientes cuando habían comenzado las iniciativas para las privatizaciones de los puertos y el ferrocarril, los préstamos se concentraron en las autopistas y el transporte urbano (Banco Mundial, 1998: 20).

También se hace notar la importancia que este organismo le da a la desregulación del transporte y al elevado interés que se tiene en cuanto al desarrollo de este sector, ya que se hacen grandes inversiones dentro del mismo y además se menciona de manera relevante el TLCAN y el camino que debe seguir México para poder cumplir con su compromiso político y económico.

Como se ha visto el transporte va creciendo en importancia dentro de la política nacional, por lo que se crean nuevos proyectos que influirán de forma determinante dentro las regiones que conforman al país y las relaciones existentes entre ellas, por lo que es importante analizar sobre qué bases ocurren y son pensados dichos proyectos. Una conclusión a priori es que los cambios registrados en el sector son más reactivos que prácticos, es decir, no responden principalmente a necesidades interno-externas, sino a las que se diseñan básicamente desde el exterior.

2.2.2 Crecimiento del sector transporte en la política nacional.

Debido a que el transporte constituye una parte esencial de toda la cadena comercial, es importante analizar las acciones gubernamentales aplicadas al sector, para establecer las condiciones necesarias dentro de la apertura comercial, así como observar dentro de este mismo marco los desequilibrios

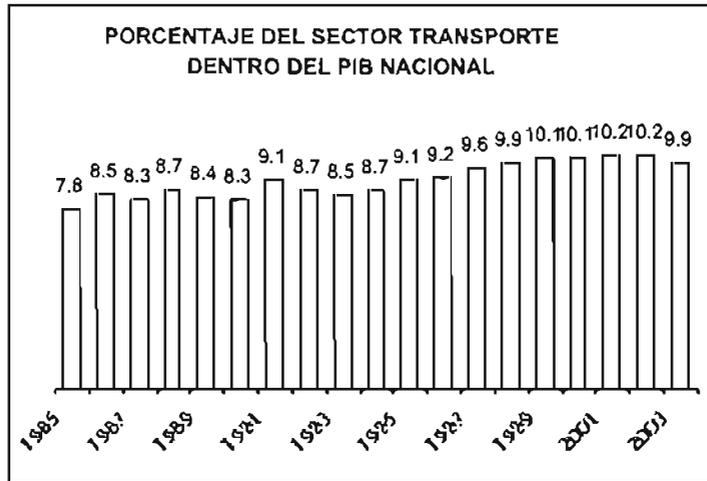
ocasionados con las transformaciones hechas al sector transporte que se inclinan principalmente en el favorecimiento de las acciones comerciales.

El transporte toma mayor importancia debido a que comienza a percibirse como elemento principal dentro de la cadena productiva y empieza a otorgarse gran importancia al costo y tiempo de traslado de la mercancía, por que de ahora en adelante se verá al transporte como generador de ganancias y no como un mal necesario.

A partir de la apertura comercial en la década de los 80, México ha dado verdadera importancia al sector comunicaciones y transportes, en especial al subsector carretero debido a la importancia que tiene éste con relación al TLCAN, lo cual es una de las principales razones para la formación de los corredores comerciales que atraviesan el territorio mexicano y que originan verdaderos cambios sobre el espacio nacional, produciendo desequilibrios regionales.

Desde el año de 1985 hasta el 2002 el porcentaje de dicho sector dentro del PIB nacional se ha elevado en un 2.4%, en el año de 1985 eran los inicios de la apertura comercial y el porcentaje del sector carretero dentro del PIB era de un 7.8%, y para los datos del año 2002 se observa una ocupación del transporte dentro del Producto Interno Bruto (PIB) de un 10.2% (figura 2.1).

FIGURA 2.1



Fuente: INEGI 2003

En cuanto a la inversión extranjera directa, también se observan cambios notables en su comportamiento; el sector comunicaciones y transportes así como los servicios financieros y el comercio comienzan a ocupar los principales lugares dentro del interés del capital extranjero. En el sector comunicaciones y transportes para el año 2000 se observa un descenso notable, el cual es consecuencia de la venta de las acciones de TELMEX que antes estaban en manos de inversionistas extranjeros directos, y solo con la excepción de dicho año el sector comunicaciones y transportes ocupa el cuarto lugar dentro de la Inversión Extranjera Directa (IED) desde el año de 1994. (cuadro 2.2)

CUADRO 2.2 Inversión Extranjera Directa Por Sector Económico

PERIODO	Total	Agro.	Min/Extrac	Ind.Manu.	Construc.	Comercio	Trans/Comun	Finan./b
1994	10,640.20	10.8	97.8	6,186.9	259.4	1,250.7	719.3	941.4
1995	8,326.30	11.1	79.1	4,849.6	26.2	1,009.0	876.3	1,066.0
1996	7,712.20	31.8	83.8	4,712.3	25.5	727.1	428	1,215.2
1997	12,141.90	10	130.2	7,292.0	110.4	1,900.4	681.5	1,103.3
1998 p/	8,205.30	28.7	42.4	5,112.0	117.4	941.8	435.9	729.3
1999	13,054.70	80.9	127.1	8,931.9	129	1,224.6	228.5	729.9
2000	16,075.30	91.3	178.3	9,154.3	170	2,216.6	-2,363.70	4,760.4
2001	26,204.00	4.8	35.4	5,558.8	73.5	1,510.2	2,889.30	14,383.6
2002	11,400.70	4.8	197	5,052.8	109.8	1,419.0	740.6	3,088.6

b/ Servicios financieros, de administración y alquiler de bienes muebles e inmuebles.

p/ Cifras preliminares a partir de la fecha que se indica

FUENTE: Secretaría de Economía. Dirección General de Inversión Extranjera.

Dentro del sector comunicaciones y transportes, se tiene una especial preferencia hacia el autotransporte, lo que hace que el sistema carretero se encuentre con el mayor presupuesto por encima de los otros modos de transporte, además de que a partir de la apertura comercial hay un aumento en dicho subsector, para así poder cumplir con las exigencias del TLCAN. Esto se encuentra demostrado en el presupuesto que el sector comunicaciones y transportes otorga a cada sector que lo constituye.

CUADRO 2.3 Presupuesto del sector Comunicaciones y Transportes

Subfunciones	1999	2000	2001	2002	2003
Infra. Carretera	11,579.9	13,032	14,731.6	17,751	18,339.9
Infra. portuaria	6,186.3*	7,597.7*	3,123.1	2,966.9	2,857
Infra. aérea			4,664.3	4,618.5	4,694.3
Comunicaciones	4,098.3	5,022.3	4,915.2	6,341.9	9,22.2
Transporte	2,490.50	999.5	1,217.1	1,121.8	5,343.7
Administración	1,811.10	2,088.9	2,974.9	2,548	2,348.3
Total	26,184.1	28,740	31,626.2	35,348	34,505.4

*Para estos años la infraestructura aérea y portuaria se toma dentro del mismo apartado.

Fuente: Planes de trabajo de la SCT, 1999, 2000, 2001, 2002 y 2003.

Como se puede observar el subsector carretero ocupa el primer lugar dentro de las inversiones, mientras que los ferrocarriles desaparecen de las

inversiones hechas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), lo cual es un indicador del tipo de política que se implementaba.

El transporte de mercancía por modo de transporte es uno más de los indicadores que demuestran la preferencia por el autotransporte para el traslado de mercancía, lo que se relaciona de forma directa con el TLCAN.

CUADRO 2.4 Comparativo de toneladas transportadas por los diferentes modos de transporte (1994-2001) millones de toneladas

	Autotransporte	Ferroviario	Marítimo	Aéreo	Total
1994	357	52	185	0	594
%	60.1	8.8	31.1	0	100
1995	367	53	186	0	606
%	60.6	8.7	30.7	0	100
1996	383	59	209	0	651
%	58.8	9.1	32.1	0	100
1997	332	62	220	0	614
%	54.1	10.1	35.8	0	100
1998	381	76	237	0	694
%	54.9	11	34.1	0	100
1999	395	77	231	0	703
%	56.2	11	32.9	0	100
2000	413	77	244	0	734
%	56.3	10.5	33.2	0	100
2001	409	78	247	0	734
%	55.7	10.6	33.7	0	100

Datos estimados del primer informe de gobierno del presidente Vicente Fox, 2001.

En estos datos se observa la preeminencia del autotransporte para el traslado de mercancía en el interior del país, a lo que le sigue el traslado de mercancía por vía marítima y dejando muy por debajo al transporte ferroviario, situación que prevalece desde décadas pasadas, y que toma mayor importancia, por el aumento del comercio exterior, lo que refleja las políticas y proyectos para el desarrollo del transporte dentro del país.

Es de destacar, en todo caso, el notable desarrollo que se otorga al sector comunicaciones y transportes, por las políticas neoliberales y la firma del tratado comercial con Estados Unidos y Canadá, lo que explica la rápida

desregulación del sector, así como, la clara preferencia por ciertos modos de transporte como el carretero y el marítimo.

2.2.3 Modernización de la red carretera debida a la influencia del TLCAN

Con la firma del TLCAN comenzó a darse impulso a ciertos sectores de la economía del país, así como a regiones o ciudades específicas, la construcción de la red carretera revela de manera clara las políticas que se llevaban a cabo en este período.

La influencia del TLCAN sobre las decisiones tomadas en cuanto a qué regiones recibirían prioridad, se advierte desde el Plan de trabajo 1995-2000 de la SCT. En dicho plan se mencionan nueve proyectos de desarrollo carretero, siete de ellos están relacionados directamente con el tratado del TLCAN ya que enlazan las principales regiones industriales del país, así como los principales puertos, con diversos puntos a lo largo de la frontera norte del territorio, uniéndose con los corredores comerciales de Estados Unidos. Los siete corredores troncales que van hacia el norte son los siguientes:

1. Guadalajara-Tepic-Mazatlán-Guaymas-Hermosillo-Nogales, con ramales a Lázaro Cárdenas y Tijuana.
2. México-Querétaro-San Luis Potosí-Salttillo-Monterrey-N.Laredo, con ramales a Reynosa y Piedras Negras
3. Querétaro-Irapuato-León-Lagos de Moreno-Aguascalientes-Zacatecas-Torreón-Chihuahua-Cd. Juárez.
4. Acapulco-Cuernavaca-México-Tuxpan-Tampico-Matamoros
5. Mazatlán-Durango-Torreón-Salttillo-Monterrey-Reynosa-Matamoros.

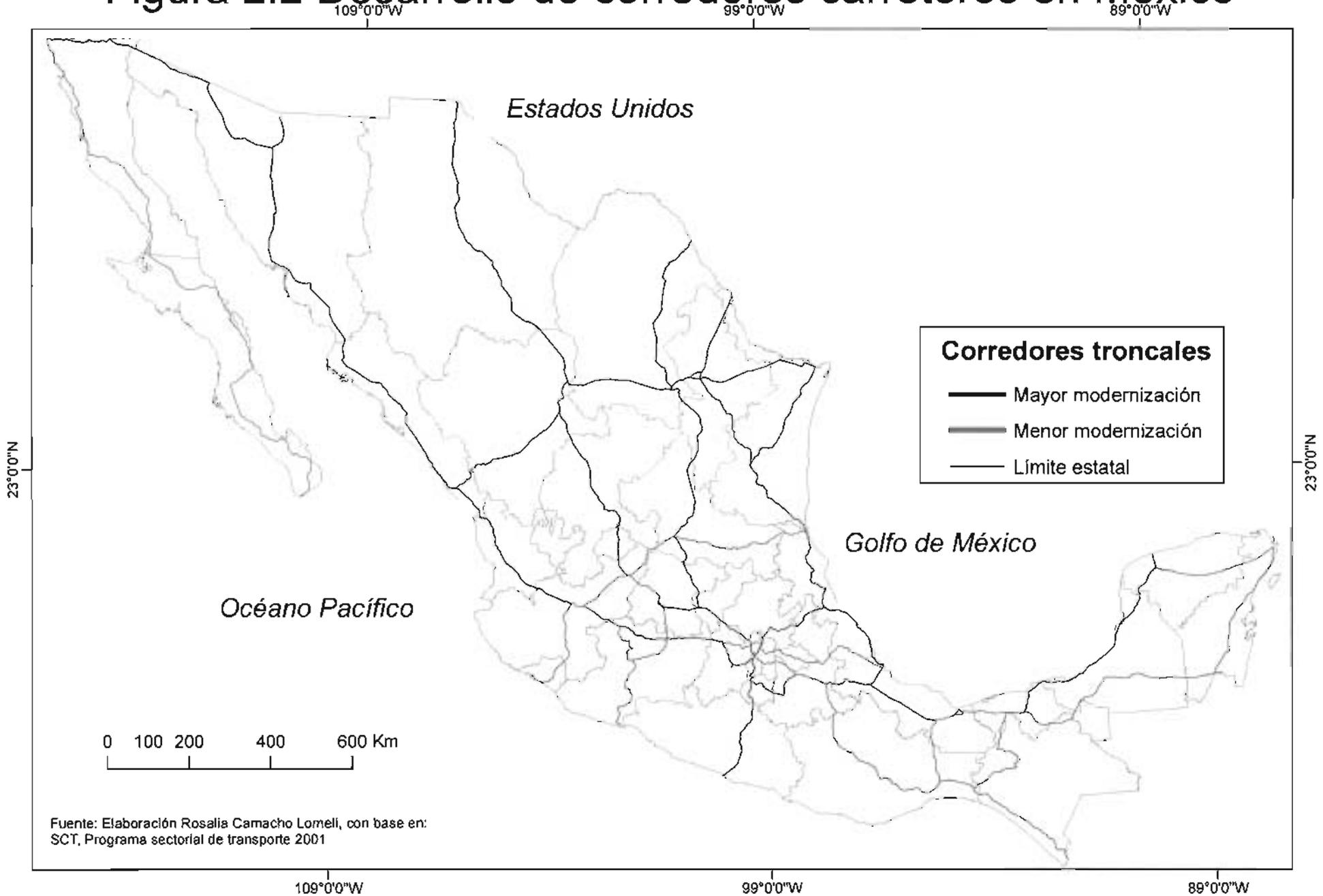
6. Veracruz-Tampico-Monterrey
7. Transpeninsular de Baja California

Estos importantes ejes troncales en el desarrollo del tratado comercial serán modernizados para convertirlos en corredores de altas especificaciones, uniéndose con ejes de Estados Unidos que sí cuentan por supuesto con las características de altas especificaciones.

En el siguiente programa sectorial de la SCT que es el que corresponde al periodo 2001- 2006, se hace una división específica de los corredores carreteros, ya que en el periodo anterior se juntan algunos de ellos, que en el nuevo plan aparecen por separado como los del sureste.

En la figura 2.2 se observa la localización de estas redes y se resalta su grado de desarrollo según datos del Programa sectorial de comunicaciones y transportes 2001-2006 de la SCT. En dicha figura se hace una clasificación de los corredores troncales según su grado de modernización, para lo que se crean dos niveles: mayor modernización y menor modernización, los primeros son los que tienen el 70% de su longitud modernizada, así, a la segunda clasificación pertenecen los corredores a los que les falta el 60% o más de su recorrido por modernizar.

Figura 2.2 Desarrollo de corredores carreteros en México



A partir de la región centro del país hacia la frontera norte, se encuentran las carreteras con mayor porcentaje de modernización (figura 2.2 y cuadro 2.5).

CUADRO 2.5
Características generales de los corredores carreteros

CORREDOR	LONGITUD TOTAL (KM)	MODERNIZADA A 2000		POR MODERNIZAR	
		km	%	km	%
México-Nogales con ramal a Tijuana	3,074	2,113	68.7	961	31.3
México-Nuevo Laredo con ramal a Piedras Negras	1,735	1,537	88.6	198	11.4
Querétaro-Ciudad Juárez	1,770	1,474	83.3	296	16.7
Acapulco-Tuxpan	830	688	82.9	142	17.7
Mazatlán-Matamoros	1,245	893	71.7	352	28.3
Manzanillo-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo	1,856	1,057	57.0	799	43.0
Acapulco-Veracruz	851	680	79.9	171	20.1
Veracruz-Monterrey con ramal a Matamoros	1,297	894	68.9	403	31.1
Transpeninsular de Baja California	1,776	158	8.9	1,618	91.1
Altiplano	581	4	0.7	577	99.3
Puebla –Progreso	1,320	945	71.6	375	28.4
Puebla-Oaxaca-Ciudad Hidalgo	1,007	565	56.1	442	43.9
Transístmico	702	293	41.7	409	58.3
Peninsular de Yucatán	1,219	413	33.9	806	66.1
Total	19,263	11,714	60.8	7,549	39.2

Fuente: SCT, Subsecretaría de Infraestructura.
Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006, 2001.

Los corredores que van hacia o se encuentran en la parte sur y sureste del país son los que tienen mayores tramos por modernizar, como son: Manzanillo-Tampico, Transístmico, Puebla-Oaxaca-Ciudad Hidalgo, Peninsular de Yucatán, Altiplano que va de la región centro del país hacia el

sureste y la única que se encuentra en la región noroeste es la Transpeninsular de Baja California.

El caso del corredor Manzanillo-Tampico, encuentra un mayor desarrollo en la parte este ya que es donde se encuentran los importantes puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo así como la ciudad de Guadalajara, lo que ha impulsado el desarrollo de este corredor en esa parte del país, pero al pasar esta importante zona metropolitana, la parte occidente del corredor se encuentra casi totalmente por modernizar a pesar de que en la costa del Golfo se localizan los puertos de Altamira y Tampico.

Dentro del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006, los proyectos a desarrollar en cuanto al subsector carretero se dividen en Mesorregiones, como sigue:

1. Noroeste

- Construcción de la autopista Durango-Mazatlán del eje Mazatlán-Matamoros.
- Consolidación del eje carretero México-Nogales y del ramal a Tijuana.
- Apoyo a la Escalera Náutica del Mar de Cortés y Programa de la Frontera Norte.
- Construcción del libramiento: Mazatlán, Culiacán, Chihuahua, Hermosillo, Caborca , Tijuana y Los Cabos.

2. Noreste

- Apoyo al programa de la Frontera Norte.
- Consolidación del corredor carretero Veracruz-Monterrey en el tramo Tampico-Cd. Victoria.

- Construcción de los libramientos: Cd. Victoria, Reynosa, Saltillo, Monclova y Torreón.

- Construcción de los cruces internacionales Camargo y Las Flores.

3. Centro país.

- Consolidación del corredor carretero del Altiplano, Golfo y Ramales Regionales del proyecto de Gran Visión.
- Construcción de la carretera Atizapán-Atlacomulco en el corredor México-Nogales.

4. Centro Occidente

- Consolidación de los corredores carreteros Manzanillo-Tampico, ramal a Lázaro Cárdenas, Querétaro-Cd. Juárez, México-Nogales.
- Libramientos: Zacatecas, Matehuala, sur poniente de Querétaro y Tepic.

5. Sur y Sureste

- Apoyo al desarrollo del Plan Puebla-Panamá y Riviera Maya.
- Consolidación de corredores carreteros: Veracruz-Monterrey, Puebla-Progreso, Puebla-Cd. Hidalgo, Circuito Trasistmico, Altiplano, Peninsular de Yucatán y Acapulco-Veracruz.

A través de este plan sectorial de la SCT, se observa que dentro de las políticas de transporte en el subsector carretero a nivel nacional, se le pone mayor atención al desarrollo de la parte centro y norte del país, ya que la mayoría de los proyectos se refieren a estas regiones, que a su vez se dividen en dos apartados, mientras que en lo referente al sur y sureste, se colocan en un solo apartado (SCT, 2001). Para las regiones noroeste, noreste, centro país y centro occidente se menciona el desarrollo o apoyo de corredores que se dirigen al norte del país y en cuanto a los proyectos

dirigidos hacia el sur y sureste uno va de la región centro hacia el norte, y la mayor parte los corredores incluidos tienen muy pocos avances.

A lo largo de este capítulo se ha observado cómo las políticas nacionales en donde por supuesto se incluyen las del transporte, se han inclinado hacia el favorecimiento de la apertura comercial y el cumplimiento de los tratados comerciales firmados, por lo que es importante observar cuáles y cómo son las principales relaciones comerciales que tiene el país.

2.3 México y sus tratados comerciales

2.3.1 Etapa inicial en la firma de tratados comerciales

A partir de la apertura comercial, que comenzó a mediados de la década de los 80, México se ha convertido en el país con el mayor número de Tratados de Libre Comercio en el mundo.

Cuando México se hizo integrante del GATT en el año de 1986, y el gobierno mexicano tomó las medidas necesarias para continuar con la rápida apertura que había comenzado, se hicieron diversas firmas tanto con organismos internacionales, como con distintos países, siendo Chile la primera nación con la que se tuvo un tratado comercial en el año de 1992, pero fue a partir del año de 1994 con la puesta en práctica del TLCAN que se aceleró la firma de acuerdos comerciales con diversas naciones tanto del continente americano, como con naciones europeas y asiáticas.

En el año de 1993 el valor de las importaciones del país era de 65,367 millones de dólares, cinco años después en 1998 este valor había aumentado en casi 100% con 125,373 millones de dólares, y en el 2002 se alcanzaron

los 168,679 millones de dólares (Secretaría de Economía con datos del Banco de México, 2003).

Dentro de las exportaciones de México se observa un aumento de un poco más del 100% en esos mismos cinco años, ya que en el año 1993 el valor era de 51,832 millones de dólares y para 1998 esta cantidad llega hasta los 117,460 millones de dólares, lo cual ha seguido esta tendencia durante los siguientes años hasta llegar a 160,763 millones de dólares en el 2002 (Secretaría de Economía con datos del Banco de México, 2003).

Así, en muy pocos años se implementa una política de total apertura y firma de tratados comerciales, lo que conlleva a cambios drásticos dentro de las políticas y normas que se tenían, así como cambios en la estructura organización y funcionalidad del transporte y del territorio nacional.



2.3.2 Países con los que existen tratados comerciales

México tiene acuerdos comerciales con 32 países en tres continentes **FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS**
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

CUADRO 2.6 Fechas de publicación y entrada en vigor de los TLC's suscritos por México.

Tratado	Países	Publicación	Entrada en vigor
TLCAN	Estado Unidos y Canadá	20 de diciembre de 1993	1 de enero de 1994
TLC-3	Colombia y Venezuela	9 de enero de 1995	1 de enero de 1995
TLC México-Costa Rica	Costa Rica	10 de enero de 1995	1 de enero de 1995
TLC México-Bolivia	Bolivia	11 de enero de 1995	1 de enero de 1995
TLC México-Nicaragua	Nicaragua	1 de julio de 1998	1 de julio de 1998
TLC México-Chile	Chile	28 de julio de 1999	1 de agosto de 1999
TLCUEM	Unión Europea	26 de junio de 2000	1 de julio de 2000
TLC México-Israel	Israel	28 de junio de 2000	1 de julio de 2000
TLC México-TN	El Salvador, Guatemala y Honduras	14 de marzo de 2001	15 de marzo de 2001 con El Salvador y Guatemala y 1 de junio de 2001 con Honduras.
TLC México-AELC	Islandia, Noruega, Liechtenstein y Suiza	29 de junio de 2001	1 de julio de 2001
TLC México-Uruguay	Uruguay	14 de julio de 2004	15 de julio de 2004
AAE México-Japón	Japón	31 de marzo de 2005	1 de abril de 2005

Aunque el discurso político para la firma de tantos acuerdos comerciales fue el de diversificar las relaciones comerciales y disminuir la dependencia con Estado Unidos, se observa un aumento en el grado de dependencia con respecto a las transacciones comerciales con el vecino país del norte, por lo que es importante analizar cómo son las relaciones comerciales con este último, así como con los demás países socios de México.

2.3.3 Evaluación de los acuerdos comerciales.

En sólo ocho años, (1994-2001) el comercio total entre México, Estados Unidos y Canadá aumentó 115.7% (cerca de 334 mmd) para superar los 622 mil millones de dólares en 2001.

Entre 1994 y diciembre de 2001, las 13,949 empresas que funcionaban con capital estadounidense invirtieron 64.7 mil millones de dólares. Alrededor del 45.5% se ubica en el sector manufacturero, 36.5% en servicios, 10.9% en comercio, 5.8% en transporte y comunicaciones; y el 1.3% a otros sectores.

Canadá es la cuarta fuente de IED para México. Entre 1994 y diciembre de 2001, las 1352 empresas con capital canadiense invirtieron más de 3.8 mil millones de dólares; alrededor del 61.6% se ubica en el sector manufacturero, 23.1% en servicios, 10.9% en minería y extracción, 4.1% a comercio y 0.3% en otros sectores.

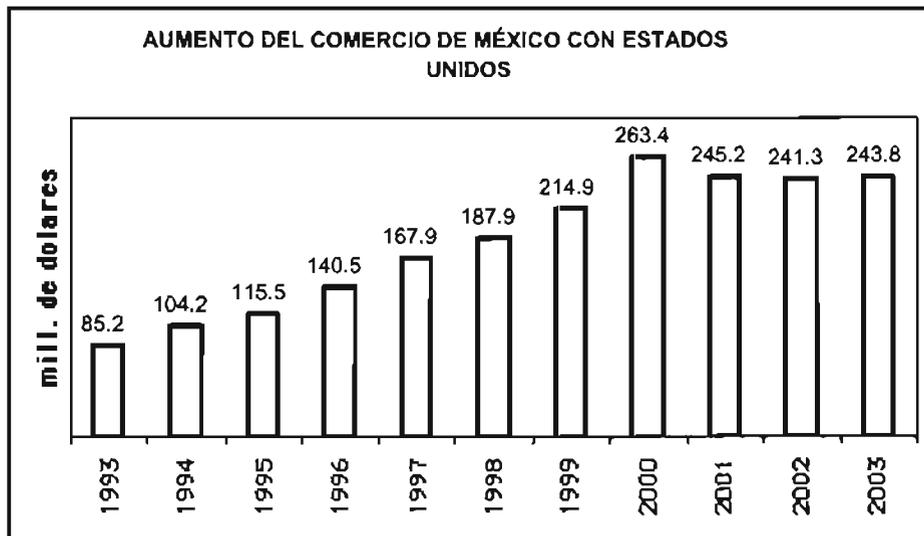
En 2001, el comercio bilateral excedió los 245 mil millones de dólares –un incremento de 187.7% desde 1993 y un decremento de 7% respecto al año anterior. Durante el primer trimestre del 2002, el comercio México-EE.UU.

superó los 55 mmd, cifra 175.3% superior a la registrada el mismo periodo de 1993 y 12% inferior respecto al primer trimestre del año anterior.

Es evidente el predominio y aumento de la influencia de Estados Unidos sobre la economía mexicana, a partir del año 1994. (Secretaría de Economía 2003).

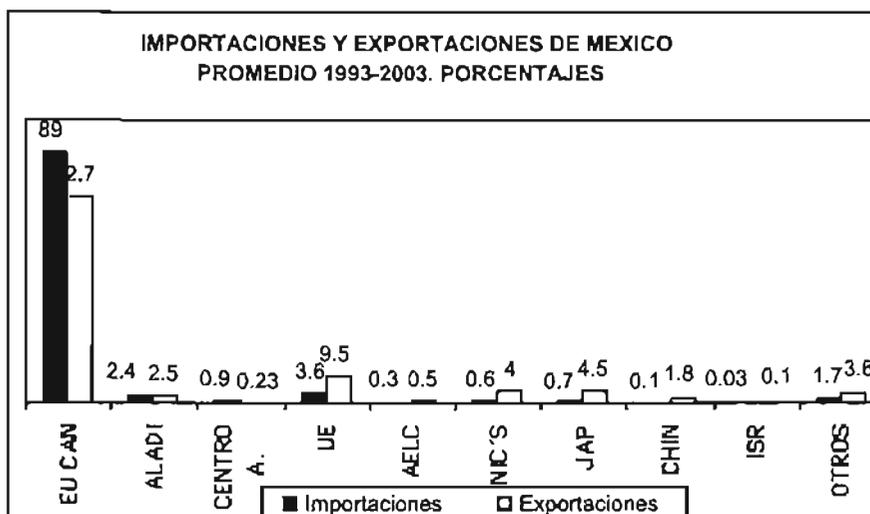
A continuación se muestran dos figuras en donde se observa el intercambio comercial de México a través de las importaciones y exportaciones con Estados Unidos y con diferentes países y bloques comerciales con los que tiene relación.

FIGURA 2.3



Fuente: Secretaría de relaciones exteriores, sitio de Internet 8

FIGURA 2.4



Fuente: Secretaría de Economía, 2000

Como se puede observar en la figura 2.3, la dependencia con el vecino del norte se incrementa en vez de disminuir a partir de la apertura comercial y firma de diversos tratados comerciales, lo que indica un aumento en la dependencia comercial con Estados Unidos.

A partir del análisis de la figura 2.4, se puede inferir que los bloques económicos con los que se tiene mayor relación tanto de importación así como de exportación durante el año de 1993 hasta la actualidad, es con los países pertenecientes al TLCAN, que por su puesto superan con mucho a todos los demás con un 89% dentro de las exportaciones y con 72.7% para las importaciones. Le siguen los países pertenecientes a la Unión Europea con un 3.6% en las exportaciones y las importaciones tienen el 9.5%, dentro de las exportaciones le siguen los países pertenecientes a la Asociación

Latinoamericana de Integración (ALADI) con un 2.4%, pero en las importaciones no representa gran importancia dicho sector económico a diferencia de los Nuevos países industrializados (NIC's) y Japón los cuales son importantes para México en cuanto a las importaciones con 4% y 4.5%, respectivamente.

No hay duda del predominio de importaciones y exportaciones de México con América del Norte, desde principios de la apertura comercial y mucho antes de esto, México ha guardado grandes relaciones con Estados Unidos, pero es a partir de la apertura comercial que estas relaciones económicas tienen un aumento de más del 100% en cinco años.

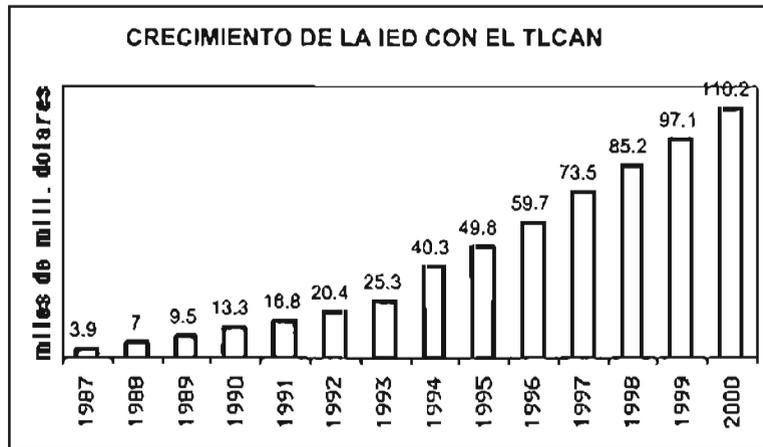
A pesar de que se tiene relación con muchos países a través de las firmas comerciales, no existe comparación en el intercambio que hay entre México y América del Norte y los tratados restantes.

La Unión Europea es la que sigue en cuanto a importancia económica de intercambios económicos, pero queda muy por debajo de las cantidades que se manejan a través del TLCAN.

Por todo esto es importante decir que a pesar de la política de gran apertura que se ha manejado por parte del gobierno mexicano y de los diversos tratados comerciales firmados, existe una clara y continua dependencia, por parte de México hacia la parte norte del continente americano. Carreteras como la del TLCAN, son un ejemplo del apoyo que el gobierno mexicano le da a las relaciones comerciales asimétricas y dependientes de Estados Unidos y que no se diversifiquen las relaciones comerciales con otros países.

A partir de la firma del tratado de libre comercio la captación de IED se ha más que triplicado. En el año de 1993 la IED en México era de 25.3 mmd y siete años después, en el 2000 creció para llegar hasta 110.2 mmd.

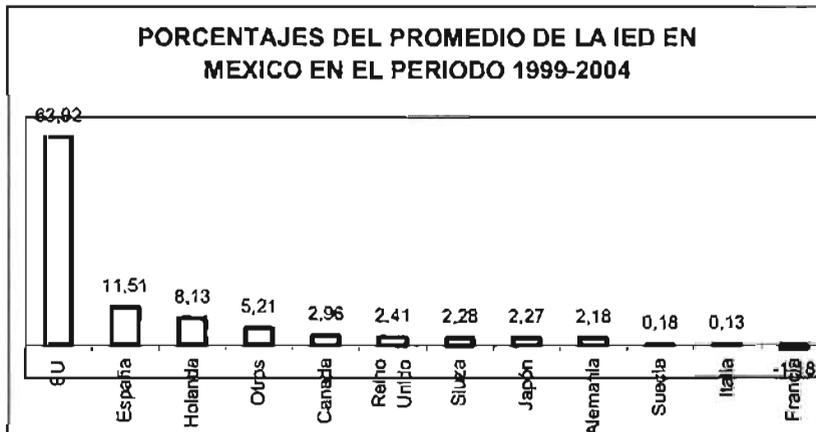
FIGURA 2.5



Fuente: secretaría de economía, 2003

A continuación se muestra una gráfica con los datos del origen y porcentaje de la IED durante los últimos 6 años.

FIGURA 2.6



Información tomada de INEGI, Inversión extranjera anual según principales países de origen. Secretaría de Economía. Dirección General de Inversión Extranjera.

Como se puede observar en la gráfica, Estados Unidos es el país que tiene la mayor cantidad de dinero invertida en México, y la cifra de inversión por parte Canadá se encuentra muy por debajo de la cantidad de IED de Estados Unidos, y aún por debajo de otros dos países a pesar de ser el otro socio del tratado comercial en el TLCAN.

España y Holanda, además de los dos ya mencionados, son los principales países que invierten en el territorio mexicano.

Por lo tanto, estas son cifras que demuestran claramente que no existe comparación entre la relación económica existente entre Estados Unidos y México y cualquier otro país que tenga relación comercial con México.

CUADRO 2.7 Comparación de Tratados Comerciales

Importaciones totales de México	millones de dólares	%
TOTAL	168,678.90	100
NORTEAMERICA	111,037.00	65.83
UNION EUROPEA	16,441.60	9.74
NIC'S	10,261.60	6.08
ASOCIACION EUROPEA DE LIBRE COMERCIO	872.1	0.51

Secretaría de Economía 2002
Subsecretaría de negociaciones comerciales internacionales

Este capítulo mostró cómo fue cambiando la política económico - comercial del país, con políticas desregulatorias y de apertura comercial con la firma de múltiples tratados comerciales y su influencia en el sector transportes y en la articulación del territorio nacional.

Debido a la apertura comercial que se enfoca principalmente al norte del continente, se observa el apoyo para la construcción en la creación de ciertas rutas carreteras que garanticen la logística de circulación física de mercancía, personas y demás elementos que se relacionen con el tratado comercial más importante para el territorio mexicano: el TLCAN.

CAPÍTULO 3. LA CARRETERA DEL TLCAN. EJE INTEGRADOR O DESINTEGRADOR NACIONAL.

Este capítulo tiene como principales objetivos identificar y delimitar lo que se denomina carretera del TLCAN, así como, caracterizar su función como principal eje de transporte de mercancías en el país.

Otro de los principales puntos es advertir la importancia geográfica de dicha red como integradora o desintegradora de determinados territorios dentro del país, relacionándolo con las concentraciones demográficas y económicas a lo largo del sistema carretero TLCAN.

3.1 El TLCAN: base para la formación de un corredor de transporte y comercio en México.

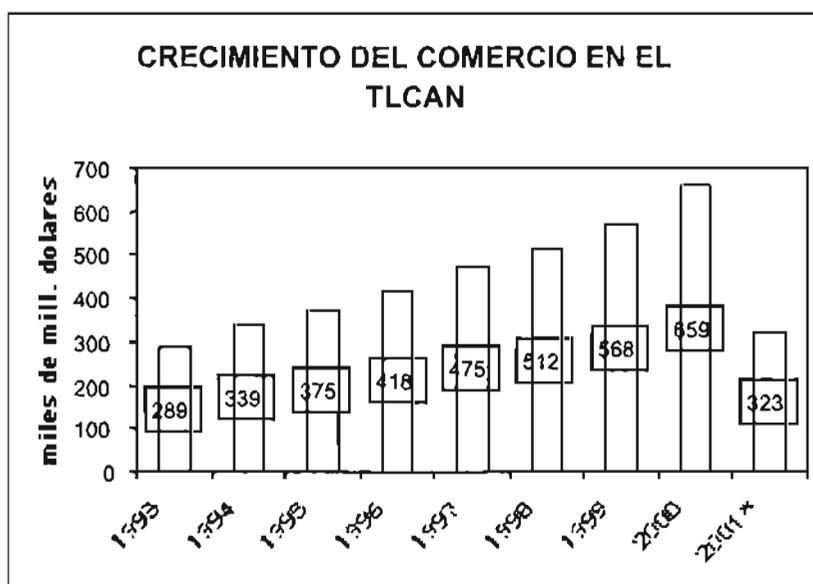
3.1.1 Importancia de los corredores comerciales en el marco del TLCAN.

Debido a la firma del tratado comercial firmado entre México, Estados Unidos y Canadá, las actividades económicas, sociales y políticas de la región han ido en aumento y a partir de la puesta en marcha de dicho convenio, el intercambio en cuanto al flujo de personas, mercancías, información, etc, ha crecido también.

Como consecuencia de la vecindad territorial de estos tres países, se ha decidido impulsar el desarrollo del transporte terrestre a través de corredores carreteros de altas especificaciones para poder cumplir con mayor eficacia y rapidez los intercambios comerciales a lo largo de la parte norte y este del continente americano.

Durante los siete primeros años del TLCAN, el comercio trilateral creció en un 128%, de 289 mil millones de dólares en 1993 a 659 mil millones de dólares para el año 2000 (Secretaría de Economía).

FIGURA 3.1



*ene-jun
Fuente: Secretaría de Economía, 2001

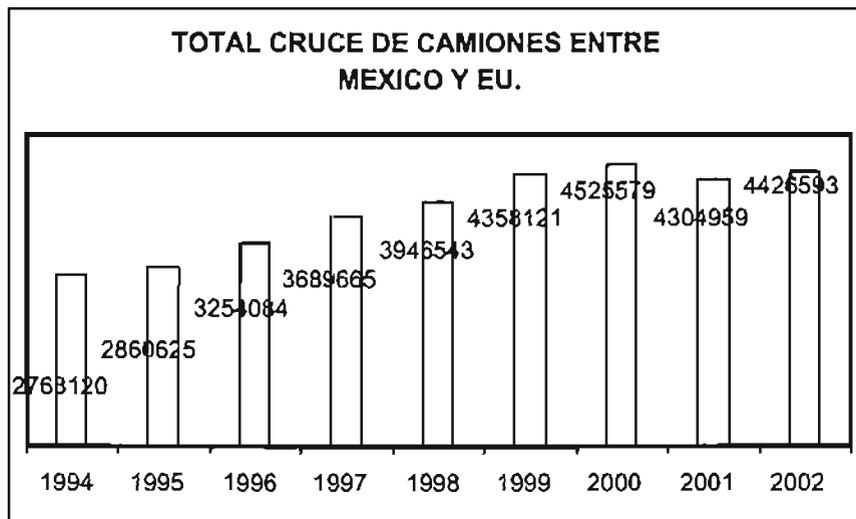
En el año de 1994 el valor de los productos transportados por carretera entre México y Estados Unidos era de 38,583 millones de dólares, cifra que aumentó para el 2002 hasta 161,518 millones de dólares, lo que indica que el comercio transportado por carretera entre Estados Unidos y México aumentó en 8 años en un 76.1% (U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Transborder Surface Freight Data, 2002).

La mayor parte de los productos fueron transportados por carretera, las estadísticas de cruce de frontera indican que casi el 80% de todo el tonelaje movido a través de la frontera hacia o desde México es transportado por camiones (sitio de internet 10)

Datos del US Department of Commerce and Bureau of Transportation Statistics señalan que en 1996, el 81% en las exportaciones de Estados Unidos a México se hicieron por carretera, y las de México a Estados Unidos fueron en un 68% por esta misma vía.

En total el tráfico transfronterizo por carretera se ha duplicado con respecto al cruce de camiones, desde la entrada en vigor del TLCAN. Para el año de 1994 se registró un total de cruces de 2,763,120, cifra que aumentó para el año 2002 hasta 4,426,593 cruces de camiones a lo largo de la frontera México-Estado Unidos.(US Department of Transportation/Bureau of Transportation Statistics, 2002: 1)

FIGURA 3.2



Datos tomados del US Department of Transportation/Bureau of Transportation Statistics, 2002.

En resumen, a raíz de la apertura comercial la cantidad de carga internacional que circula por las redes de transporte ha crecido considerablemente en relación a la carga doméstica imponiendo nuevas exigencias al sistema de transporte (SCT /IMT, 1999: 11).

Debido a esto, los gobiernos de los países pertenecientes al TLCAN han dado gran importancia al desarrollo del autotransporte y la planificación se está centrando en el desarrollo de corredores transcontinentales en lugar de sistemas carreteros regionales o nacionales.

Por corredor de transporte se entiende un corredor que incluye una infraestructura física y comercial altamente desarrollada así como disponibilidad de expertos profesionales en logística y en negocios (como agentes de aduanas) (Schneider, 2000).

Con todo esto, en el marco del TLCAN, el principal eje carretero recorre desde el sureste de Canadá, pasando por Chicago-Nueva York y toda la parte este del territorio estadounidense, hasta la ZM del Valle de México (figura 3.3).

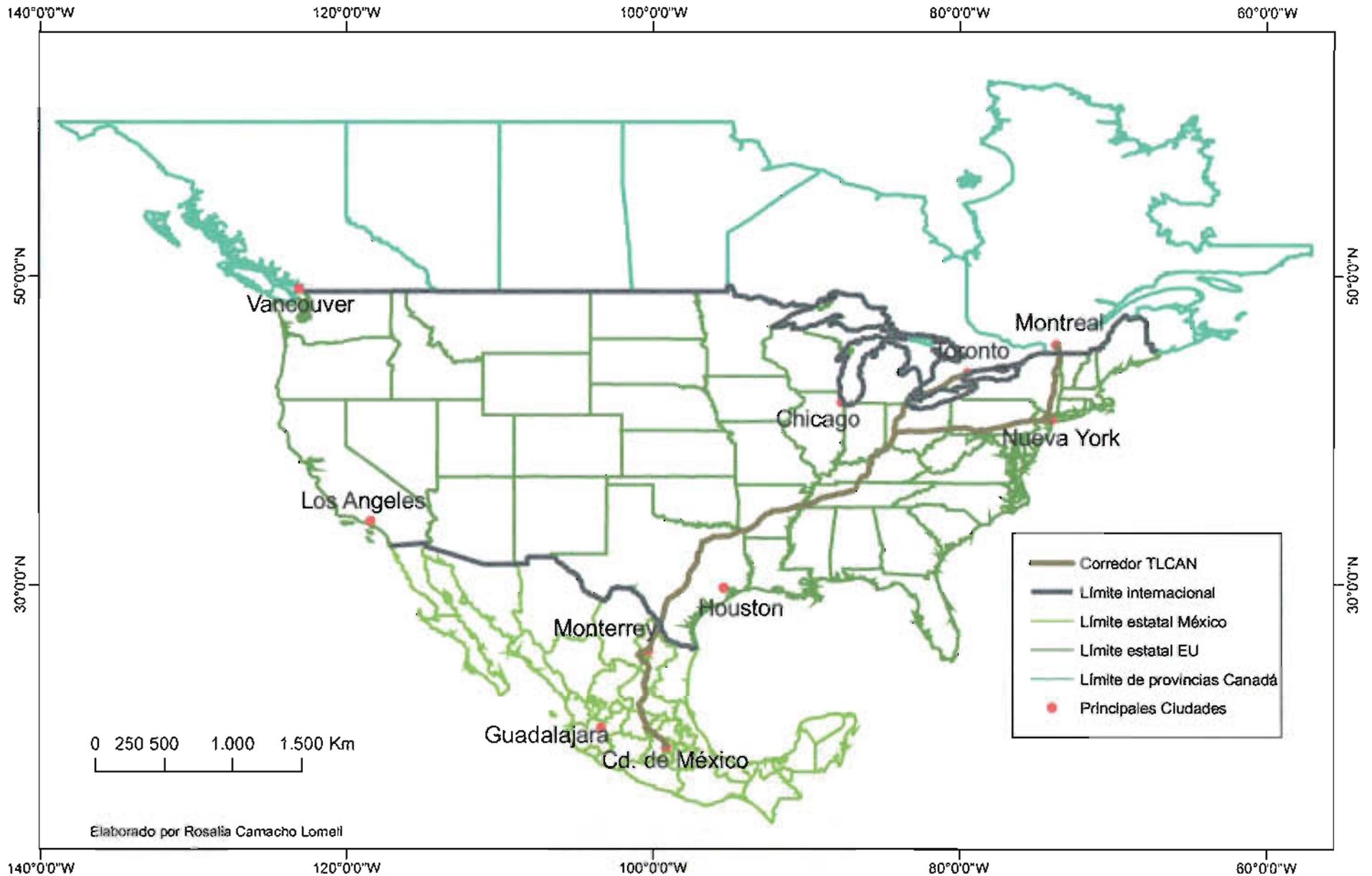
El crecimiento del comercio en este eje y la localización de las aglomeraciones urbanas, están integrando un sistema norcontinental que tiene influencia significativa sobre el desarrollo económico del eje Nuevo Laredo-México, y por lo tanto de algunas localidades y regiones que recorre su trayectoria (SEDESOL, 2000: 64).

Debido a esta explosión de intercambio comercial con el TLCAN utilizando el autotransporte, el gobierno estadounidense emitió una ley para regular el desarrollo y planeación del transporte en su país referente a dicho tratado, que recibe el nombre de ley TEA-21, en la cual, designó determinadas zonas de transporte como "Corredores de alta prioridad". Seis de las áreas definidas son corredores principales de comercio y transporte que enlazan a México, Estados Unidos y Canadá. De estos el corredor I-35, que va de Laredo a la frontera con Canadá, al norte de Minneapolis y al que se denomina

Supercarretera del TLC, ha recibido la mayor parte de la atención y del financiamiento otorgado por la TEA-21 (Schneider, 2000:9).

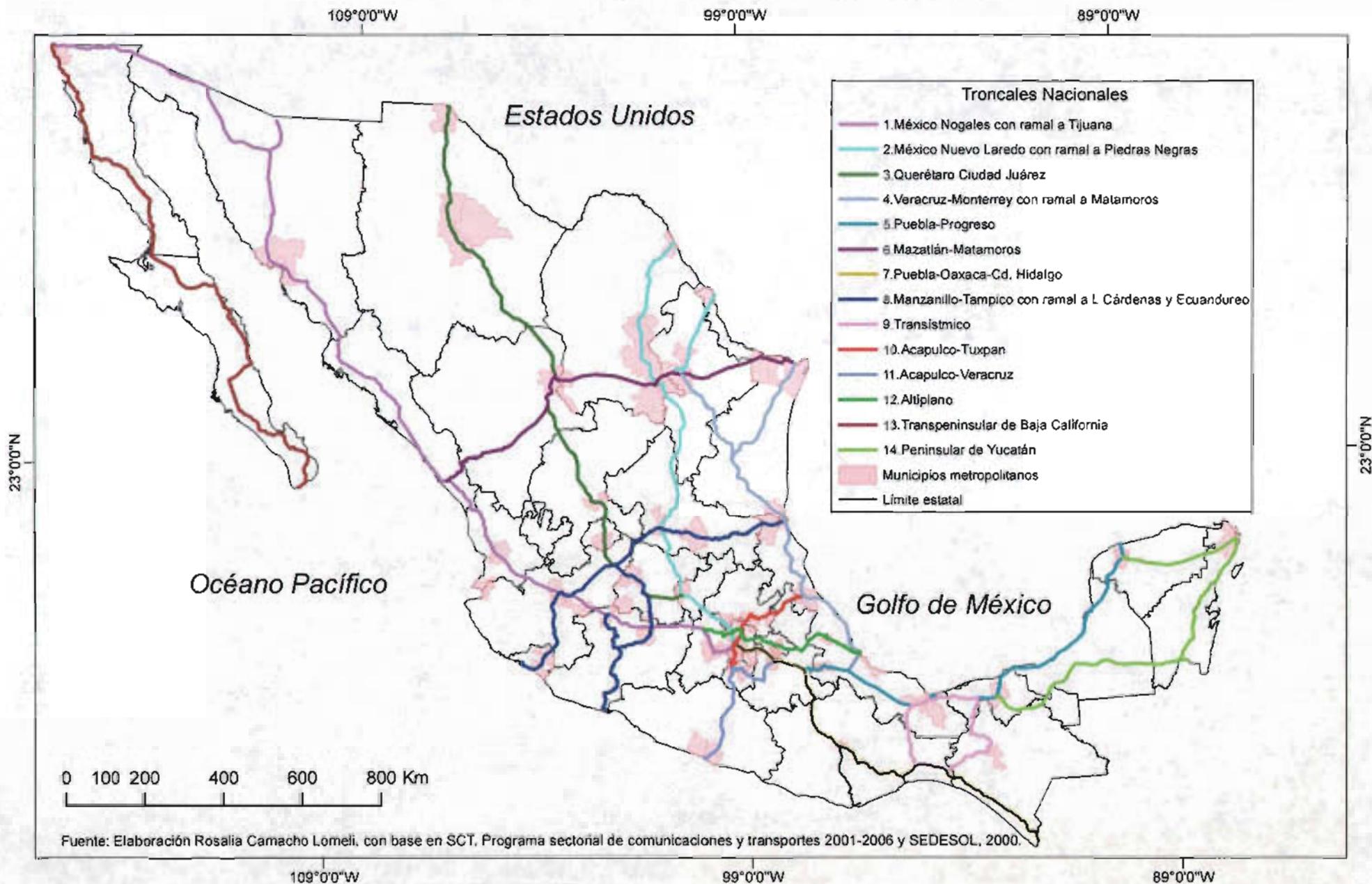
Así, en el marco del TLCAN, el principal eje carretero para el traslado de mercancías, información y personas, parte desde el sureste de Canadá, en donde se encuentran los principales centros urbanos, económicos e industriales de este país, como son Montreal y Toronto, con dirección sur hacia el noreste de Estados Unidos desde Chicago y Nueva York continuando por toda la parte este de ese país hasta llegar a la frontera con México a través de la ciudad de Nuevo Laredo en donde se registra el volumen más alto de transporte por camión. (figura 3.3 Corredor internacional)

Figura 3.3 Corredor Internacional del TLCAN



Dentro del territorio mexicano se observa que el programa carretero de la presente administración se centra principalmente en acciones de conservación, reconstrucción, modernización y ampliación de carreteras, otorgando prioridad a la integración de los 14 ejes troncales del país (ver figura 3.4). Estos 14 ejes comunican las principales zonas de producción industrial y agropecuaria, así como las más importantes localidades urbanas y centros turísticos del territorio nacional. Cabe señalar que no todos los ejes troncales cuentan con las mismas características ya que unos han recibido mayor apoyo e inversiones que otros. Dichos ejes, constituyen las principales vías de comunicación del país y en ellas se da el servicio a la mayor parte del autotransporte nacional de carga, pasaje y turismo, así como el autotransporte de carga hacia los países vecinos del norte y sur.

Figura 3.4 Troncales nacionales



Para cumplir con los objetivos del presente estudio, solo se destacan las características del corredor internacional en su parte mexicana.

3.1.2 Principales ejes carreteros de México y significado del eje México-Nuevo Laredo.

Dentro del país son seis los corredores troncales que llegan a la frontera con Estados Unidos (ver figura 3.4): Transpeninsular de Baja California, México, Nogales con ramal a Tijuana, Querétaro-Ciudad Juárez, México-N. Laredo con ramal a Piedras Negras, Mazatlán-Matamoros, Veracruz-Monterrey con ramal a Matamoros.

De estos corredores la ciudad de Matamoros con la ciudad de Brownsville del lado estadounidense son las más cercanas partiendo desde la capital mexicana (cuadro 3.1), y la frontera con la ciudad de Laredo, Tx es la que le sigue en cercanía a la Ciudad de México.

CUADRO 3.1
Distancia en km desde la Ciudad de México

TIJUANA	NOGALES	CD.JUAREZ	PIEDRAS NEGRAS	N. LAREDO	MATAMOROS
2,901	2,296	1,870	1,303	1,180	1,007

Fuente: Atlas de comunicaciones y transportes, SCT, 2003.

El eje México – Nuevo Laredo es el corredor carretero por donde se transporta la mayor cantidad de mercancía entre Estados Unidos y México y por lo tanto tiene gran importancia para el tratado comercial firmado con los países del norte del continente americano.

Además recorre importantes zonas agropecuarias y mineras en Guanajuato y San Luis Potosí, así como zonas industriales en el Estado de México, Querétaro, Saltillo y Monterrey.

Diferentes fuentes mencionan que el 70 por ciento de todas las exportaciones de México a los Estados Unidos utilizan la carretera entre la Ciudad de México y Laredo/Nuevo Laredo (sitio de internet 10). El diario mexicano la Jornada se advierte que “en Laredo, existen siete cruces fronterizos en una zona donde se da 40 por ciento del comercio terrestre entre México y Estados Unidos, el símbolo del TLC” (La Jornada, 2002). Lo mismo afirma el gobierno de la ciudad de Dallas, ha indicado que los costos del comercio asociado al TLCAN, así como los beneficios, se sienten mayormente en el estado de Texas ya que lleva la carga principal del comercio EEUU–México. De hecho, el 40 por ciento del valor total del tráfico comercial terrestre atraviesa solo una ciudad de Texas: Laredo (sitio de internet 9).

La compañía transportista Contract Freighters, señala que del total de puentes que se encuentran a lo largo de la frontera norte del territorio mexicano (31 puentes internacionales según la Secretaría de Relaciones exteriores), sólo cuatro de ellos se encargan del intercambio de mercancía para la mayor parte de los estados del país, y de éstos, tres se localizan en el estado de Tamaulipas: el Laredo/Nuevo Laredo, McAllen/Reynosa y Brownsville/Matamoros, el cuarto es el Laredo/Colombia, perteneciente al estado de Nuevo León, y de todos ellos el de Nuevo Laredo es el de mayor importancia. Los estados que utilizan dichos puentes para realizar el intercambio de mercancía son: Campeche, Chiapas, Distrito Federal, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y Zacatecas. A través de esto se puede inferir que gran parte de los transportistas necesariamente utilizan el corredor México-Nuevo Laredo para llegar a uno

de estos cuatro cruces.

En el documento el Transporte de América del Norte en Cifras, instituciones pertenecientes a los tres países que conforman el TLCAN señalan que de los principales puentes fronterizos entre México y Estados Unidos, para el año de 1996, el 40% de los cruces por camión, fueron hechos a través de la aduana de Nuevo Laredo. Al igual que en los cruces hechos por vagones de ferrocarril, el 42% también se llevó a cabo en dicho cruce.

De los 19 puertos de entrada por los que pasa el tráfico vehicular comercial, a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos, siete de ellos reciben el 91% del tráfico camionero transfronterizo: Laredo, Tx; Otay Mesa, Ca; El Paso, Tx; Brownsville, Tx; Hidalgo, Tx; Nogales, Az; y Eagle Pass, NM. De estos siete Laredo y Otay Mesa son, por mucho, los puertos comerciales más concurridos, con un promedio de 2,500 vehículos que cruzan cada día (Schneider, 2000).

CUADRO 3.2

Cruce de camiones en la frontera México-Estados Unidos, 1999.

PUENTES	2002
Arizona, Total	311907
Douglas	24362
Luekeville	1552
Naco	4078
Nogales	242237
Sasabe	2007
San Luis	37671
California, Total	1067411
Andrade	2075
Calexico, East	276
Otay Mesa	731291
Tecate	57655
New Mexico, Total	32603
Columbus	4652
Santa Teresa	27951
Texas, Total	3014672
Brownsville	248869
Del Río	72039
Eagle Pass	89856
El Paso	705199
Fabens	NA
Hidalgo	390282
Laredo	1441653
Presidio	6605
Progreso	23886
Rio Grande City	26330
Roma	9953
TOTAL	4426593

Fuente: El TLC y el transporte, Schneider, 2000.

A través de los datos mostrados en la tabla 3.2, se tiene que el 32.6% del total de cruces por camión a lo largo de la frontera México-Estados Unidos durante 1999, se realizaron en la aduana de Nuevo Laredo.

El Laredo/Nuevo Laredo es el sitio de entrada y salida con mayor afluencia de camiones de carga, en 1994 se estimó el cruce de 667,907 camiones, lo

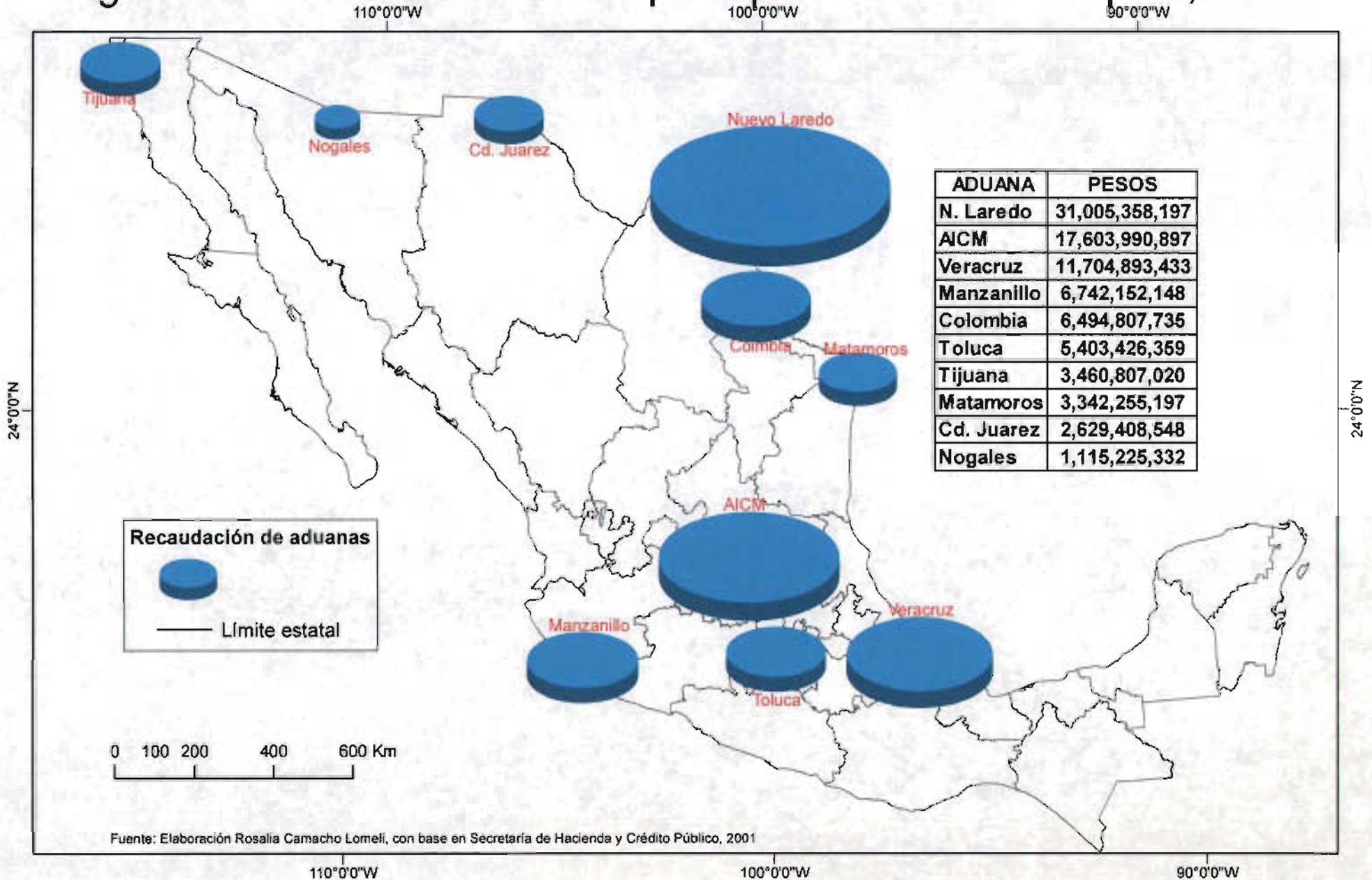
que representó el 24.2% del total realizado a lo largo de la frontera norte para ese año, cifra que se elevó hasta 1,441,653 en el 2002, con el 32.6% (US Department of Transportation/Bureau of Transportation Statistics, 2003) del total.

En la investigación de Munger (2002), se señala que Laredo sigue siendo la puerta del interior del país más grande en la frontera mexicana / estadounidense con un número superior a los 9,000 transportes comerciales y unos 1,300 carros de ferrocarril atravesando la frontera cada día.

La Administración General de Aduanas en el 2000 se encontraba integrada por 9 Administraciones Centrales, y 47 aduanas distribuidas de la siguiente forma: 19 en nuestra frontera norte, 2 en la frontera sur, 15 en puertos marítimos, 4 en aeropuertos internacionales y 7 aduanas interiores. Adicionalmente, se cuenta con 19 secciones aduaneras en la frontera norte, 9 secciones en la frontera sur y 27 secciones marítimas e interiores, así como 69 puntos de revisión.

En los 171 puntos aduaneros se recaudaron en el 2000 121,012 millones de pesos y la aduana de Nuevo Laredo recaudó la mayor cantidad de dinero, al representar el 25.6% del total de las recaudaciones. En la figura 3.5 se muestran los valores más representativos en cuanto al valor de las recaudaciones en las aduanas del país.

Figura 3.5 Recaudación de las principales aduanas del país, 2000.



Nuevo Laredo es consecuentemente una ciudad fronteriza entre México y EE.UU. con una posición estratégica, donde convergen distintos modos de transporte terrestre (carretero y ferroviario) que van de la ciudad de México a Nuevo Laredo, para unirse con dos principales ferrocarriles estadounidenses, la carretera 35 y otros caminos que van hacia los centros urbanos y puertos de Texas y otros estados del norte y provincias canadienses, incluyendo Illinois, Michigan, Nueva York y Ontario, del Canadá (Munger, 2002:1).

3.2 El Sistema carretero TLCAN

3.2.1 Definición de la carretera del TLCAN en México

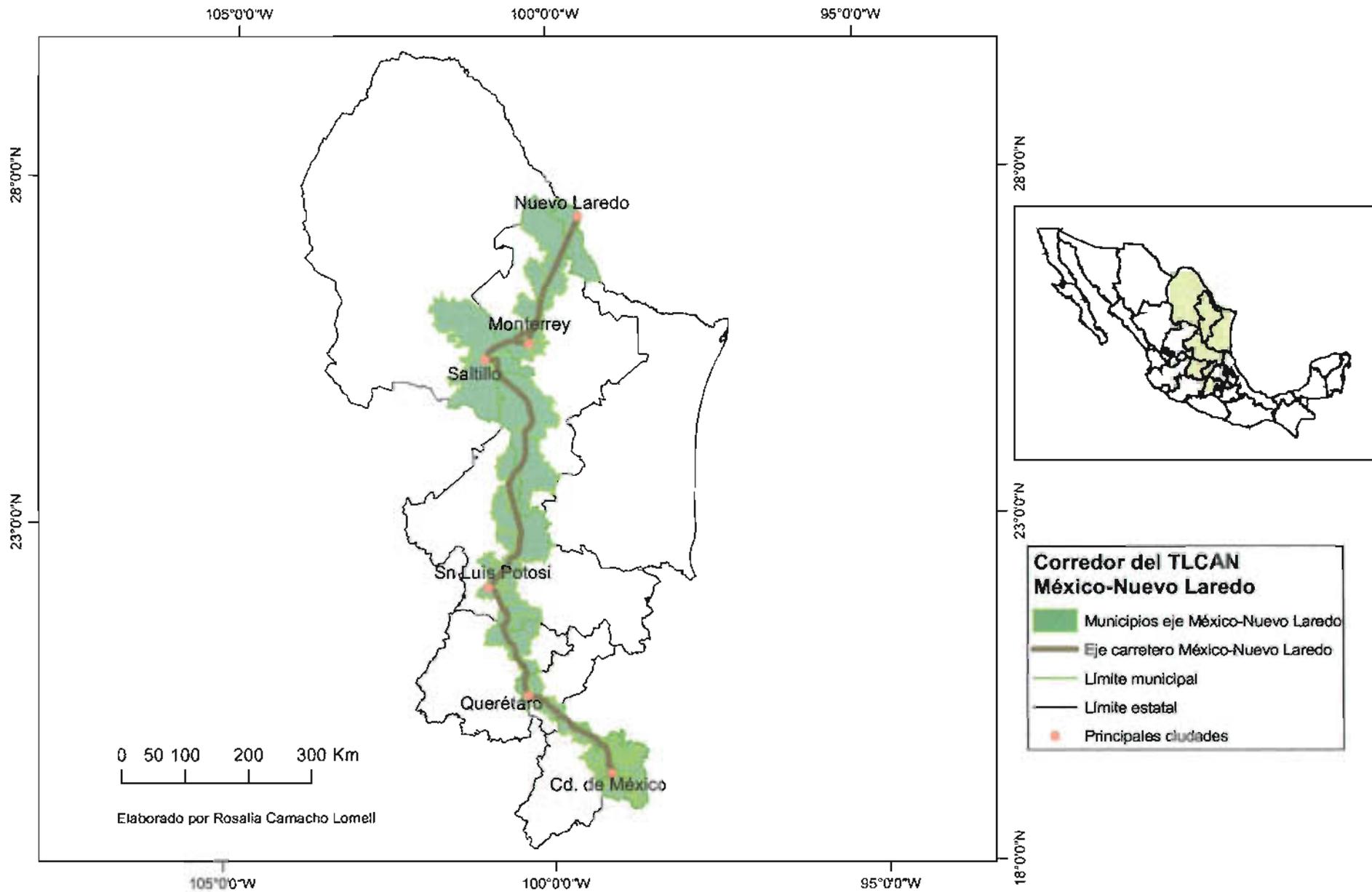
Para cumplir con los objetivos de la presente investigación se entiende por corredor del TLCAN (figura 3.6), la carretera que va de la ciudad de México a Nuevo Laredo siguiendo el itinerario: Ciudad de México-Querétaro, Querétaro-San Luis Potosí, San Luis Potosí-Saltillo, Saltillo-Monterrey y Monterrey-Nuevo Laredo.

Así, lo que en este estudio se define como carretera del TLCAN cruza zonas que corresponden a siete entidades: Distrito Federal, Querétaro, Guanajuato, San Luis Potosí, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas.

En este eje se identifica la carretera y la línea de ferrocarril con mayor aforo de carga y pasajeros en el país (SEDESOL, 2000, 65).

Además, para tener un indicador territorial que permita medir la influencia no sólo socioeconómica sino también territorial, se consideró conveniente tomar como parte del corredor a los municipios que intersecta, incluyendo los que integran zonas metropolitanas (figura 3.6 y 3.10)

Figura 3.6 Corredor del TLCAN México - Nuevo Laredo

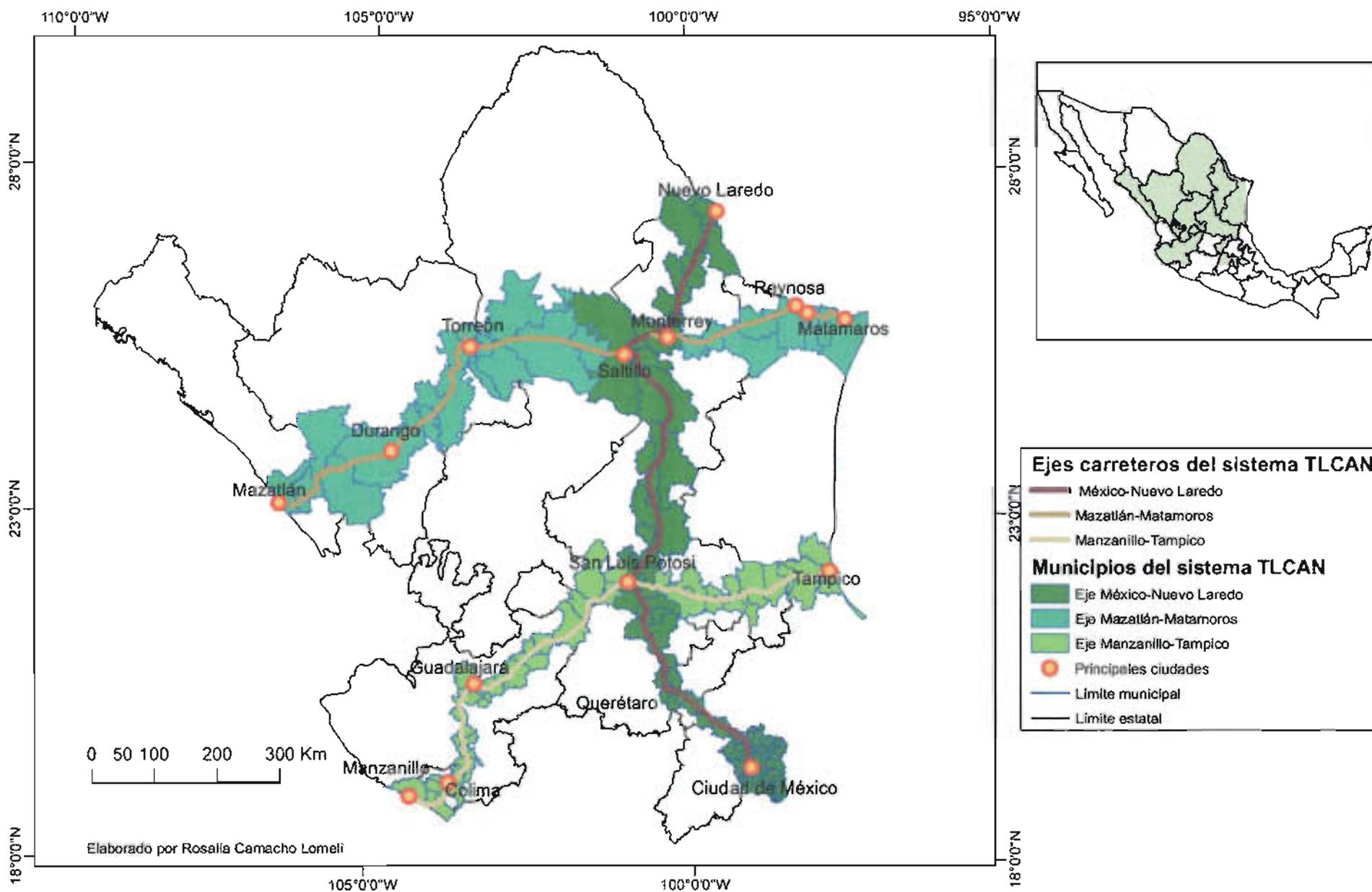


El eje México-Nuevo Laredo recorre 124 municipios, en donde se encuentran 5 zonas metropolitanas, que son la Ciudad de México, Querétaro, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey, por lo que se puede inferir que es sobre esta red donde se localizan las zonas metropolitanas económicamente más importantes dentro del país y que son la Cuenca de México y la que corresponde a Monterrey, en donde existen las mayores inversiones extranjeras directas a nivel nacional. En el caso de Monterrey esta ciudad tradicionalmente ha sido el centro industrial, comercial y de servicios del Noreste de México. La globalización y las nuevas inversiones extranjeras la han llevado a convertirse en el centro de distribución comercial y de servicios de las empresas transnacionales.

Este eje que tiene la mayor importancia a nivel nacional en cuanto a transporte de mercancía relacionada con el TLCAN, es atravesado por dos ejes transversales considerados también como ejes troncales dentro del sistema nacional de transportes de la SCT. Estos dos ejes transversales atraviesan el país del Pacífico al Golfo de México, por lo que son las principales redes alimentadores de la carretera México-Nuevo Laredo.

En nuestro trabajo lo que se entiende por carretera del TLCAN es mucho más que el corredor México - Nuevo Laredo, ya que a lo largo de estos dos ejes transversales existen elementos que complementan y ayudan al desarrollo del eje troncal. Así, en su conjunto los tres ejes serán denominados dentro de este estudio como Sistema carretero TLCAN (figura 3.7 Sistema TLCAN).

Figura 3.7 Sistema TLCAN



Entre las aportaciones de nuestro trabajo destaca la siguiente: desde el punto de vista análogo, una carretera es muy similar a un río (incluyendo su estructura y funcionamiento jerárquico) el afluente principal recibe caudal de sus ríos alimentadores. En el caso del corredor del TLCAN sería un error considerar que este eje no se alimenta de otros corredores secundarios y con esta idea consideramos conveniente identificar y delimitar a esos afluentes carreteros que confluyen y alimentan al corredor del TLCAN. En la figura 3.7 se aprecia esta propuesta, con los corredores transversales que deberían considerarse como parte sustancial del principal eje y juntos conformar lo que denominamos el sistema carretero del TLCAN. A partir de esta propuesta se delimitará y caracterizará dicho sistema.

- **Características del sistema carretero TLCAN por tipo de carretera**

La red carretera que va de la ciudad de México hasta Nuevo Laredo, tiene una longitud de 1,173.500 km de acuerdo con la SCT, y el 79.46% se registra como carretera de 4 carriles.

Los tipos de carretera que se presentan en la ruta México – Nuevo Laredo son:

CUADRO 3.3
CORREDOR MEXICO – NUEVO LAREDO

TRAMO	TIPO DE CARRETERA	CLASIFICACION	KM
MEXICO-QUERÉTARO	CUOTA	CARRETERA DE 4 CARRILES	192
LIBRAMIENTO NE DE QUERETARO	FEDERAL	CARRETERA DE 4 CARRILES	37.500
QUÉRETARO-SAN LUIS POTOSI	FEDERAL	CARRETERA DE 4 CARRILES	204.300
SAN LUIS POTOSI-MATEHUALA	FEDERAL	CARRETERA DE 4 CARRILES	191
MATEHUALA-SALTILLO	FEDERAL	CARRETERA DE 4 CARRILES	241
LIBRAMIENTO ORIENTE DE SALTILLO	CUOTA	CARRETERA DE 4 CARRILES	22
SALTILLO-MONTERREY	FEDERAL	CARRETERA DE 4 CARRILES	65.200
MONTERREY-NUEVO LAREDO	FEDERAL Y CUOTA	CARRETERA DE 4 CARRILES	220
TOTAL			1173.500

Fuente: Atlas de comunicaciones y transportes, SCT, 2003.

El eje transversal Manzanillo-Tampico recorre un total de 1019.1 km, de los cuales el 45.8% está clasificado como carretera de 4 carriles. Los tipos de carretera que se presentan son los siguientes:

CUADRO 3.4
CORREDOR MANZANILLO - TAMPICO

TRAMO	TIPO DE CARRETERA	CLASIFICACION	KM
MANZANILLO - ARMERÍA	CUOTA	CARRETERA DE 4 CARRILES	51.5
ARMERIA - COLIMA	FEDERAL	CARRETERA DE 4 CARRILES	45.1
COLIMA - ACATLAN	CUOTA	CARRETERA DE 4 CARRILES	155.1
ACATLAN – GUADALAJARA	FEDERAL	CARRETERA DE 4 CARRILES	35
GUADALAJARA -ZAPOTLANEJO	CUOTA	CARRETERA DE 4 CARRILES	29.5
ZAPOTLANEJO - LAGOS DE MORENO	CUOTA	CARRETERA DE 4 CARRILES	151
LAGOS DE MORENO-SAN LUIS POTOSI	FEDERAL	CARRETERA DE 2 CARRILES	152.8
SAN LUIS POTOSI –CIUDAD VALLES	FEDERAL	CARRETERA DE 2 CARRILES	262.2
CIUDAD VALLES – TAMPICO	FEDERAL	CARRETERA DE 2 CARRILES	137.1
TOTAL			1019.1

Fuente: Atlas de comunicaciones y transportes, SCT, 2003.

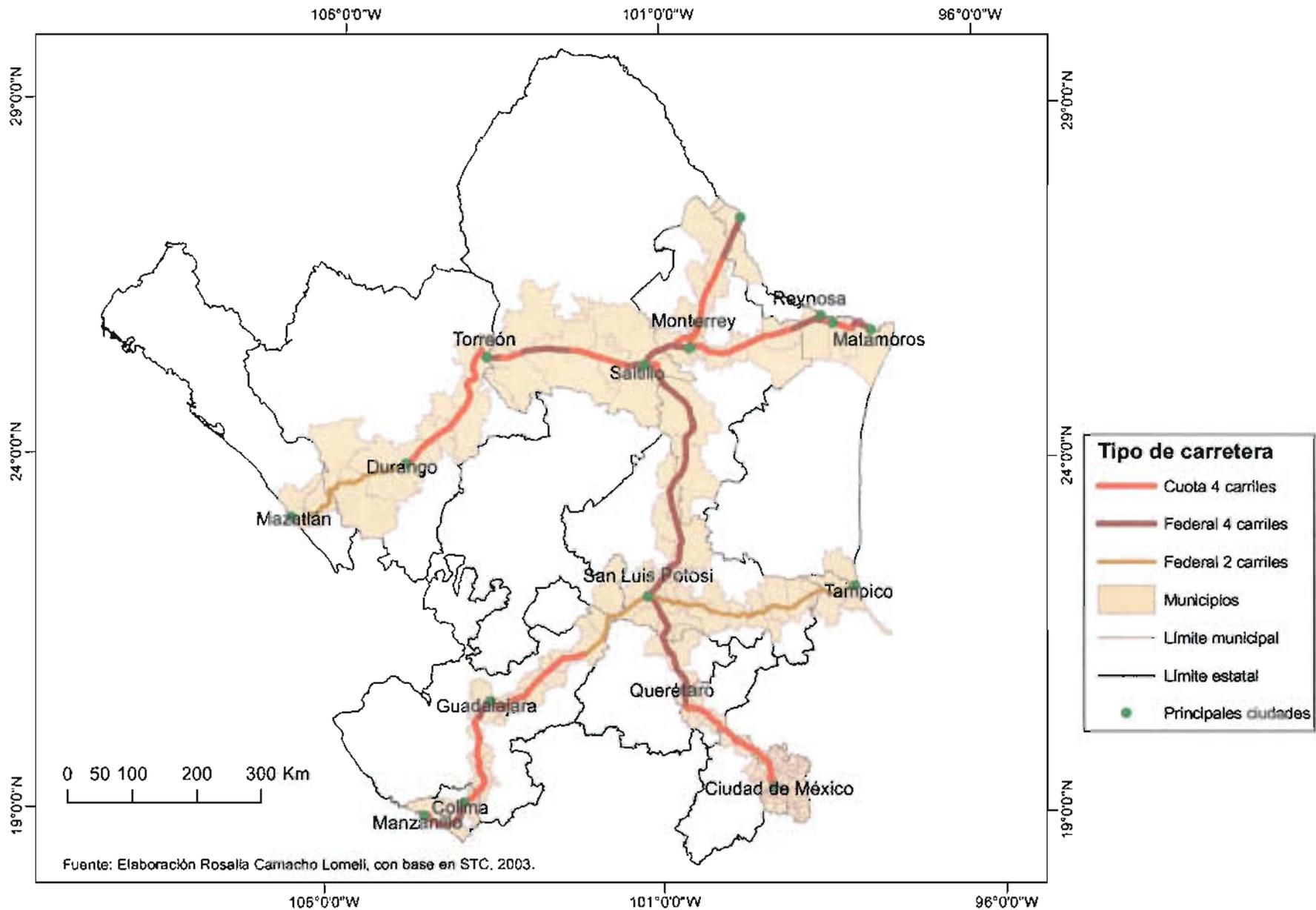
En cuanto al eje Mazatlán-Matamoros, se encontró que tiene una longitud de 1216.4 kms, con el 52.2% de su longitud como carretera de 4 carriles. Los tipos de carretera que se encuentran en su recorrido son:

**CUADRO 3.5
CORREDOR MAZATLÁN - MATAMOROS**

TRAMO	TIPO DE CARRETERA	CLASIFICACION	KM
MAZATLÁN – VILLA UNIÓN	FEDERAL	CARRETERA DE 4 CARRILES	38.6
VILLA UNIÓN – DURANGO	FEDERAL	CARRETERA DE 2 CARRILES	294.4
DURANGO – TORREÓN	CUOTA	CARRETERA DE 4 CARRILES	254
TORREÓN – SALTILLO	FEDERAL Y CUOTA	CARRETERA DE 4 CARRILES	244.9
SALTILLO – MONTERREY	FEDERAL	CARRETERA DE 4 CARRILES	70
MONTERREY – REYNOSA	CUOTA Y FEDERAL	CARRETERA DE 4 CARRILES	225
REYNOSA – MATAMOROS	CUOTA Y FEDERAL	CARRETERA DE 2 CARRILES	91.8
TOTAL			1216.4

Fuente: Atlas de comunicaciones y transportes, SCT, 2003.
Ver figura 3.8

Figura 3.8 Sistema carretero TLCAN por tipo de carretera



Según lo expuesto en los cuadros anteriores, el eje transversal Mazatlán – Matamoros es el que tiene mayor longitud, seguido por la carretera México – Nuevo Laredo y en último lugar de longitud la red que va de Manzanillo a Tampico.

- Características del sistema carretero TLCAN por municipios que intersecta y conexión portuaria

El eje Manzanillo-Tampico, se conforma de 52 municipios en donde hay 3 zonas metropolitanas, Colima, Guadalajara y Tampico-Madero-Altamira.

Este corredor va del puerto de Manzanillo, Col. en el Pacífico con dirección noreste hasta los puertos de Tampico y Altamira en Tamaulipas.

De los tres puertos que toca, uno se ubica en el Pacífico que es Manzanillo y en el Golfo se encuentran dos puertos vecinos Tampico y Altamira.

Manzanillo es el puerto de altura más importante en el Pacífico mexicano, su ubicación geográfica le permite llevar a cabo la transferencia de mercancías que nutren los principales centros comerciales e industriales del país, da servicio a 25 estados de la República, mismos que representan el 64% del PIB nacional (Gobierno del estado de Colima, 2002, :61).

En 1999 sólo un puerto del Pacífico atrajo 87.6% del tonelaje de carga contenerizada del litoral. Lógicamente se trata del puerto de Manzanillo. Los otros puertos que, en la década de los ochenta, tenían una participación importante en la carga contenerizada han disminuido sustancialmente. Las líneas de servicios regulares han dejado de atracar en ellos y se han concentrado en Manzanillo (Gutiérrez, 2004: 26). El puerto de Manzanillo se conecta al interior del país a través de una importante red carretera, según el

Gobierno de Colima "hacia el exterior, una parte de la ruta del TLCAN inicia en el puerto en forma de autopista de cuatro carriles, cruza el estado de Colima y continúa hacia Jalisco, donde se une con la autopista Guadalajara-México" (Gobierno del estado de Colima, 2002 :63). Esto resalta la relación del puerto de Manzanillo con el tratado comercial.

Tampico es considerado un importante puerto de altura en el Golfo de México, se encarga de dar servicio a las compañías instaladas en la zona, así como a grandes empresas de todo el mundo. Por sus instalaciones portuarias y las 22 líneas navieras que en forma regular tocan el puerto, su zona de influencia real se extiende hasta los estados de Coahuila, Chihuahua, Durango, Zacatecas, Aguascalientes, Jalisco, Guanajuato, Michoacán, Hidalgo, Edo de México, Morelos y el Distrito Federal. Los principales intercambios comerciales en el 2003 fueron con Europa en 14%, con el Caribe 5%, con Centro y Sudamérica en 20%, Norteamérica en 56%, con Asia en 4% y con África en 1% (Sitio de internet 4).

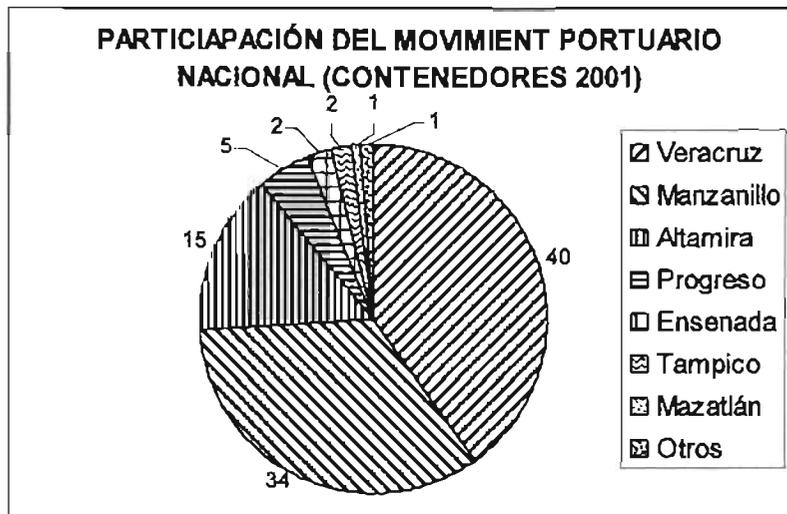
Tampico ha perdido participación a favor de Altamira, puerto vecino, en el cual desde finales de los noventa, se ha observado una importante concentración en los flujos de contenedores, registrando dicho puerto el 28% del total de la carga en el Golfo (Gutiérrez, 2004: 26). Esto lo ha posicionado en uno de los cuatro puertos mas importantes del país para el manejo de carga comercial (Sitio de Internet 3).

El eje Mazatlán-Matamoros va del Pacífico en Mazatlán, Sin, hasta llegar a Matamoros, Tams. Recorre 26 municipios e incluye 2 zonas metropolitanas, Torreón-Gómez Palacio-Lerdo y Reynosa-Río Bravo.

Este eje carretero incluye al puerto de Mazatlán en el Pacífico. Mazatlán, es un puerto de vocación comercial, pesquera y turística, localizado en la costa noroeste de la República Mexicana, al sur del estado de Sinaloa. Da servicio a los estados de Nayarit, Durango, Sonora y Baja California Sur. En este puerto se registra un importante movimiento internacional de cruceros que lo conectan con puertos de la costa occidental de México y los Estados Unidos. Constituye una importante salida a los productos de exportación, agrícolas industriales, pesqueros y, en fechas recientes de automóviles provenientes del centro y norte del país (Sitio de Internet 1).

En un artículo del Gobierno del estado de Colima se muestra el movimiento de carga no petrolera por contenedores a nivel nacional en los puertos comerciales más importantes del país, en donde se observa que el puerto de Manzanillo ocupa el segundo lugar a nivel nacional con el 34% de la carga por contenedores, al que le sigue Altamira con el 15% del movimiento portuario a nivel nacional, encontrándose estos dos sólo por debajo de Veracruz y los puertos de Tampico y Mazatlán aunque muy por debajo de Manzanillo y Altamira también tienen importantes lugares en comparación con el total de puertos en operación dentro de la República (Gobierno del Estado de Colima, 2002: 68).

FIGURA 3.9



Fuente: Gobierno del estado de Colima, 2002

Por lo que a través de esto se puede observar la importancia económica que desarrollan y aportan los puertos ya mencionados a los dos ejes que alimentan al corredor México-Nuevo Laredo y que ayudan a la formación de un sistema carretero (ver figura 3.7), en donde se transporta la mayor parte de la mercancía de intercambio con Estados Unidos y con otros países.

Teniendo claro los territorios que conforman el sistema TLCAN así como las zonas metropolitanas y puertos que lo integran, se hace el análisis de dichos territorios a través de las características económicas y demográficas así como de las desigualdades territoriales que dicho sistema desencadena sobre el territorio nacional.

3.2.2 El sistema carretero TLCAN, articulador demográfico, económico y territorial.

Por todos los factores ya mencionados, en este apartado se toman en cuenta las siguientes variables para reflexionar sobre el rol socioeconómico y territorial que desempeña el corredor del TLCAN en nuestro país.

1. Municipios que interconecta la carretera
2. Población municipal que habita a lo largo de los corredores
3. El Valor Agregado Censal Bruto (VACB)
4. Ejes transversales que alimentan la carretera del TLCAN

Estos dos ejes se toman en cuenta ya que son los principales corredores que atraviesa la carretera TLCAN, además de que se encargan de unir a los principales puertos y centros industriales del país. Por ello es importante insistir que el sistema TLCAN no es únicamente el eje que va de México a Nuevo Laredo, sino que también lo conforman los dos ejes transversales que alimentan el traslado de mercancía hacia el principal corredor.

- Articulación demográfica y territorial del sistema carretero TLCAN.

El eje troncal México-Nuevo Laredo incluye 124 municipios que suman una población de 25,297,893 lo que significa el 25.9% de la población nacional dentro del censo del año 2000.

El eje Manzanillo-Tampico incluye 52 municipios de los estados ya mencionados, lo que representa una población de 6,275,866 cifra que se traduce en un 6.4% del total nacional, para el año 2000.

Dentro del eje Mazatlán-Matamoros se toman en cuenta 26 municipios, los que abarcan 3,326,588, lo que significa el 3.4% de la población nacional, para el año 2000.

Por lo tanto la suma de la población que incluye la carretera del TLCAN y sus dos ejes transversales alimentadores, suman 34,900,347, es decir el 35.8% de la población nacional.

- **Características del sistema carretero TLCAN por sus conexiones metropolitanas**

A lo largo de la carretera México-Nuevo Laredo se encuentran 5 zonas metropolitanas:

Zona metropolitana de la Ciudad de México la cual incluye 75 municipios.

Zona metropolitana de Querétaro que incluye 4 municipios.

Zona metropolitana de San Luis Potosí que incluye 2 municipios.

Zona metropolitana de Saltillo que incluye 3 municipios.

Zona metropolitana de Monterrey que incluye 9 municipios.

En cuanto al corredor Manzanillo-Tampico incluye 3 zonas metropolitanas:

Zona metropolitana de Colima, conformada por 2 municipios.

Zona metropolitana de Guadalajara que consta de 8 municipios.

Zona metropolitana Tampico-Madero-Altamira que se compone de 6 municipios, de los cuales 3 pertenecen al estado de Veracruz.

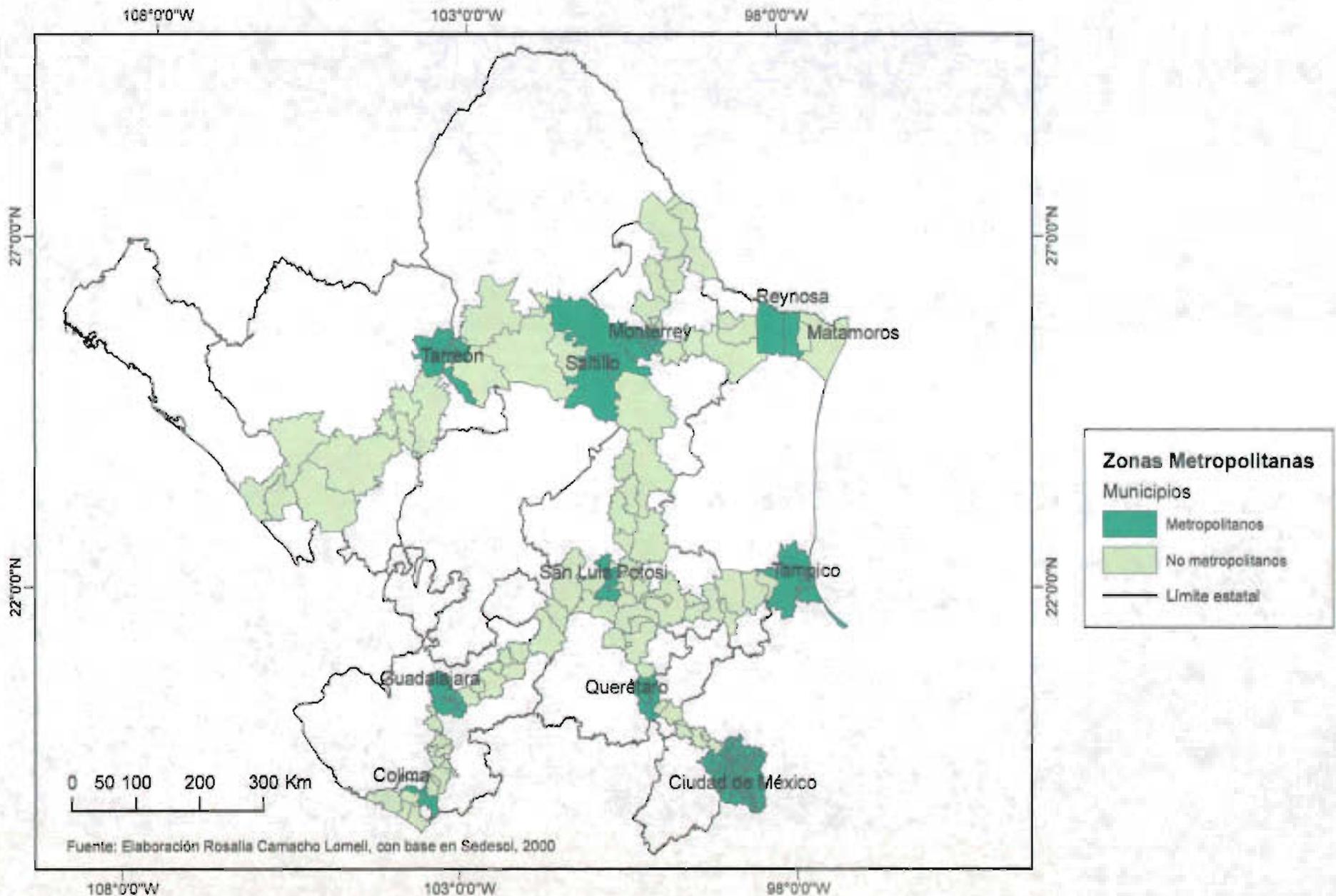
Por último el corredor Mazatlán-Matamoros en donde se localizan 2 zonas metropolitanas:

Zona metropolitana de Torreón-Gómez Palacio-Lerdo, la cual abarca 4 municipios.

Zona metropolitana Reynosa-Río Bravo, que consta de 2 municipios.

(figura 3.10 zonas metropolitanas)

Figura 3.10 Zonas metropolitanas del Sistema carretero TLCAN



Por lo anterior, se puede concluir que la carretera del TLCAN dentro del territorio mexicano conecta a las 3 principales zonas metropolitanas e industriales del país, que son La Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, uniéndolas a su vez con la frontera de Estados Unidos a través de la Ciudad de Nuevo Laredo, Tamps.

CUADRO 3.6
Población y municipios del sistema TLCAN

VARIABLES	EJE TRONCAL		EJES TRANSVERSALES				TOTALES	
	MEX-NL	% 2	LCARD-TAMP.	% 2	MAZ-MATAM	%2		%2
POB./1	25,297,893	25.9	8,275,866	8.4	3,328,588	3.4	34,900,347	35.8
No. ZM *	5		3		2		10	
No. Mpios	124		52		26		202	

/1 Cifras año 2000

2Valor con respecto al nacional.

* Zonas Metropolitanas

Fuente: INEGI 2000

Si se consideran los municipios que recorren los corredores que conforman el sistema TLCAN, la mayor concentración de población se encuentra sobre la red México-Nuevo Laredo con el 72% de la población; le sigue en importancia el corredor Manzanillo-Tampico, con el 18% y el corredor Mazatlán-Matamoros que incluye una población de 9.5%. (figura 3.11)

Figura 3.11 Población del Sistema carretero TLCAN

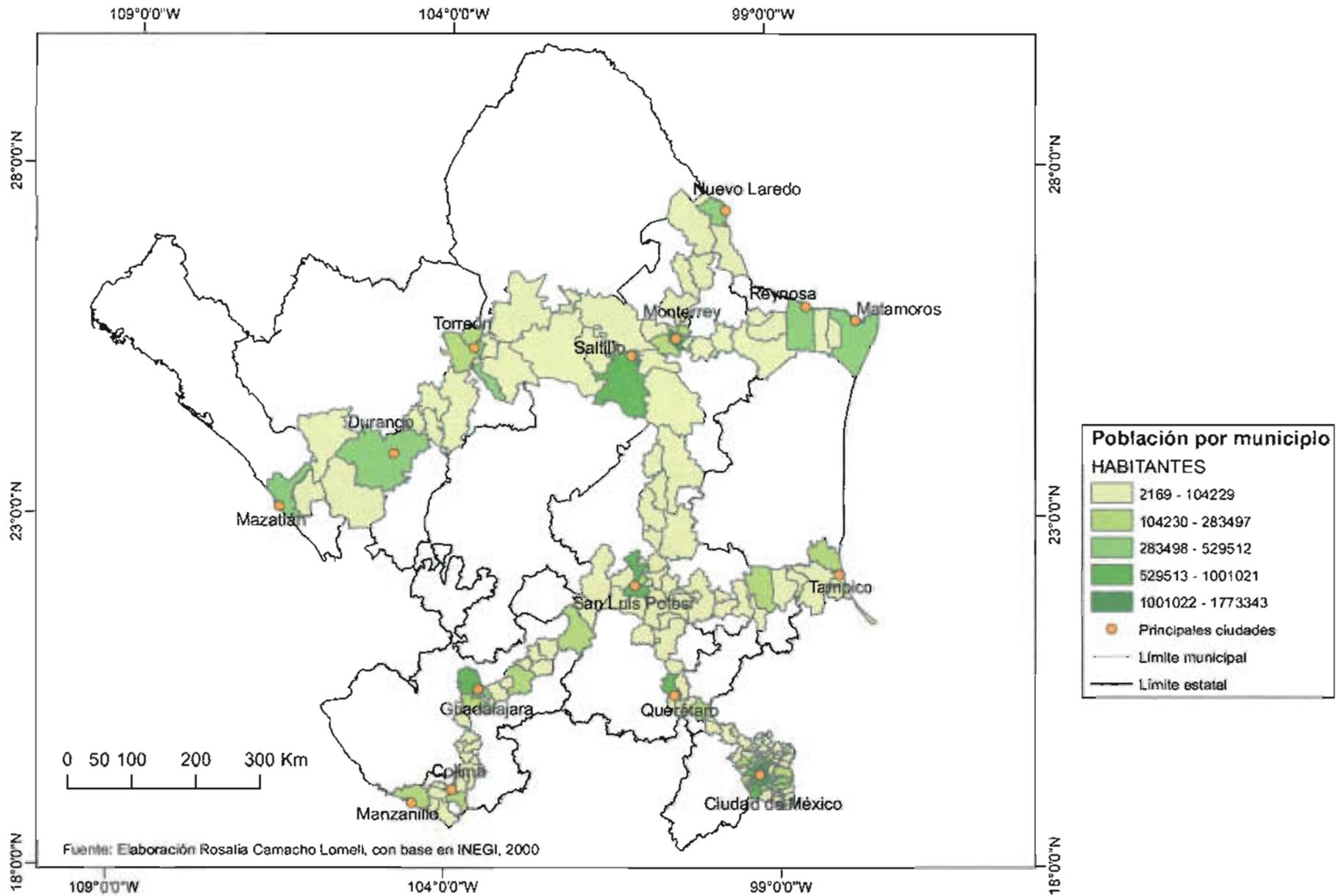
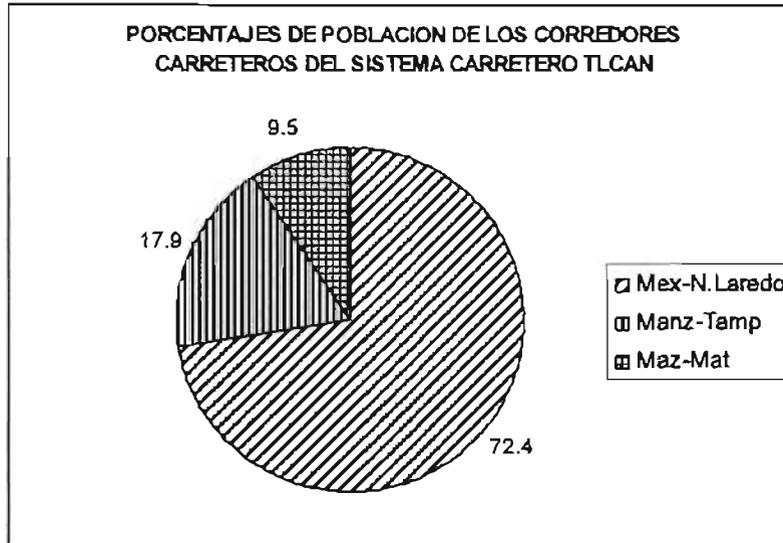


FIGURA 3.12



Fuente: INEGI, 2000

El análisis de la figura 3.10 permite observar las concentraciones de población en áreas muy específicas, se dejan largos trayectos con muy baja concentración demográfica, lo que indica que se generan “islas de población”, lo que puede originar que muchos servicios queden concentrados en pocos puntos, los cuales están densamente poblados y, que por lo tanto, no exista una igualdad o equilibrio en la distribución de población.

Del total de población que se está conectando, la mayor parte se encuentra en la ZMCM, a la que le siguen (aunque muy por debajo) la ZM de Guadalajara y la ZM de Monterrey. Estas tres principales islas forman los centros industriales con mayor influencia dentro del país y son las que participan directamente en el tratado comercial con América del Norte.

Se observan grandes desigualdades, lo que puede ser visto a través del patrón de distribución de la población por medio de las zonas metropolitanas que incluyen dichas redes.

CUADRO 3.7
Zonas Metropolitanas del sistema TLCAN

	POB. 1%	POB. 2%
EJE TRONCAL	68.18	24
ZMCM	52.44	18.96
ZMQuerétaro	2.32	0.84
ZMSLP	2.41	0.87
ZMSaltillo	1.81	0.01
ZMMonterrey	9.20	3.33
EJE1	13.25	4.79
ZMColima	0.60	0.22
ZMGuadalajara	10.50	3.79
ZMTamp-Madero-Altamira	2.15	0.78
EJE2	4.35	1.57
ZMTorreon-Gomez Palacio-Lerdo	2.86	1.03
ZMReynosa-Río.Bravo	1.49	0.54

POB.1 Con respecto a la población del sistema TLCAN Año 2000

POB.2 Con respecto a la población nacional, Año 2000

INEGI 2000

A través del cuadro 3.3 se observa que dentro de las zonas metropolitanas existe una concentración de población muy desequilibrada con respecto a los demás municipios, el 68.18% de la población que habita dentro del total de los municipios que conforman lo establecido como sistema TLCAN, se concentra en las 5 zonas metropolitanas que recorre el eje troncal, mientras que el 13.25% se encuentra en las 2 zonas metropolitanas que incluye el corredor Manzanillo-Tampico y el 4.35% en el corredor Mazatlán-Matamoros, dentro de sus 2 zonas metropolitanas.

Dentro del eje México-Nuevo Laredo sólo en la ZM de la ciudad de México se concentra el 52.44% de la población, que por supuesto ocupa el primer lugar mientras que en la ZM de Monterrey el 9.2%, la cual ocupa el tercer lugar, y en el eje Manzanillo-Tampico se encuentra la ZM de Guadalajara que con el 10.5% de la población ocupa el segundo lugar. Si se suman los porcentajes de población de estas tres zonas metropolitanas se tiene que el 72.1% del total de la población que habita en el sistema TLCAN se concentra sólo en

estas tres metrópolis, la del Valle de México, Guadalajara y Monterrey, por lo que son estas tres zonas metropolitanas las que sobresalen dentro de la carretera TLCAN (así como a nivel nacional), ya que dentro de los corredores en estudio, la que continúa en cuanto a población es la ZM de Torreón-Gómez Palacio-Lerdo con un 2.86%, en cuanto a concentración de población dentro del sistema TLCAN, cifra que se encuentra muy por debajo de la que le sigue que es 9.2% en la ZM de Monterrey.

Las zonas metropolitanas representan los valores mayores en cuanto a población, lo que indica que el resto de municipios que recorre la carretera tienen valores aún más pequeños en cuanto a número de habitantes, por lo tanto las desigualdades en la concentración de población son muy marcadas, lo que se ve reflejado a través de las islas de población que se observan en el mapa.

- Impacto económico del sistema TLCAN

Otro de los factores significativos que señalan la relevancia del sistema TLCAN, es la importancia económica para el país de las localidades, ciudades y regiones que dicha red enlaza.

Esto será visto a través del Valor Agregado Censal Bruto (VACB), que es la expresión monetaria del valor que se agrega a los insumos en la ejecución de las actividades económicas y se obtiene de restarle a la producción bruta el importe de los insumos totales.

En el eje México-Nuevo Laredo el VACB es de 560,970,002 millones, lo que significa el 40.9% del total nacional, lo que justifica la importancia de esta red. En el eje Manzanillo-Tampico el VACB es de 102,378,125 millones de pesos, que representa el 7.5% del total nacional, convirtiéndose en una de

las principales redes alimentadoras del eje troncal, ya que conecta a uno de los tres principales centros productivos del país, que es la ciudad de Guadalajara, Jal. Por último se encuentra el segundo eje que alimenta al corredor México-Nuevo Laredo que es la red Mazatlán-Matamoros, con un VACB de 54,270,224 millones de pesos, que representan el 4% del total nacional.

Tomando en cuenta únicamente los municipios que forman parte de lo denominado como sistema TLCAN, en el eje México-Nuevo Laredo se concentra el 78.2% del VACB, en el eje Manzanillo-Tampico el 14.3% y por último en el corredor Mazatlán-Matamoros el 7.6%. Lo que deja claro la enorme importancia del eje México-Nuevo Laredo.

Por lo tanto en su conjunto, los tres corredores suman un VACB de 717,618,351 millones lo que se traduce en 52.4% del VACB nacional, lo que significa que dichos corredores conectan y enlazan a un poco más de la mitad del VACB del país, ya que dentro de estos se encuentran los tres principales centros urbanos e industriales del país, que son Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara.

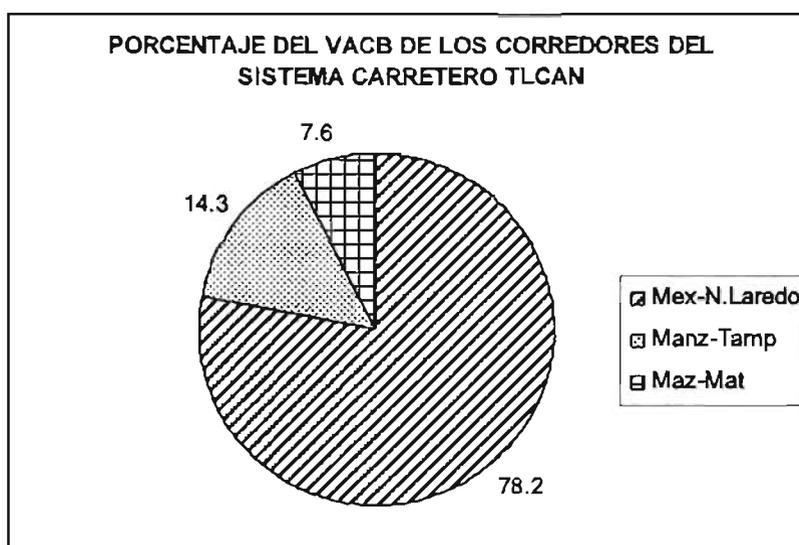
CUADRO 3.8
VACB del sistema TLCAN

VARIABLES	EJE TRONCAL		EJES TRANSVERSALES				TOTALES	
	MEX-NL	%	L.CARD-TAMP.	%	MAZ-MATAM	%		%
VACB/2 pesos	560,970,002	40.9	102,378,125	7.4	54,270,224	4	717,618,351	52.3

1/2 año 1989

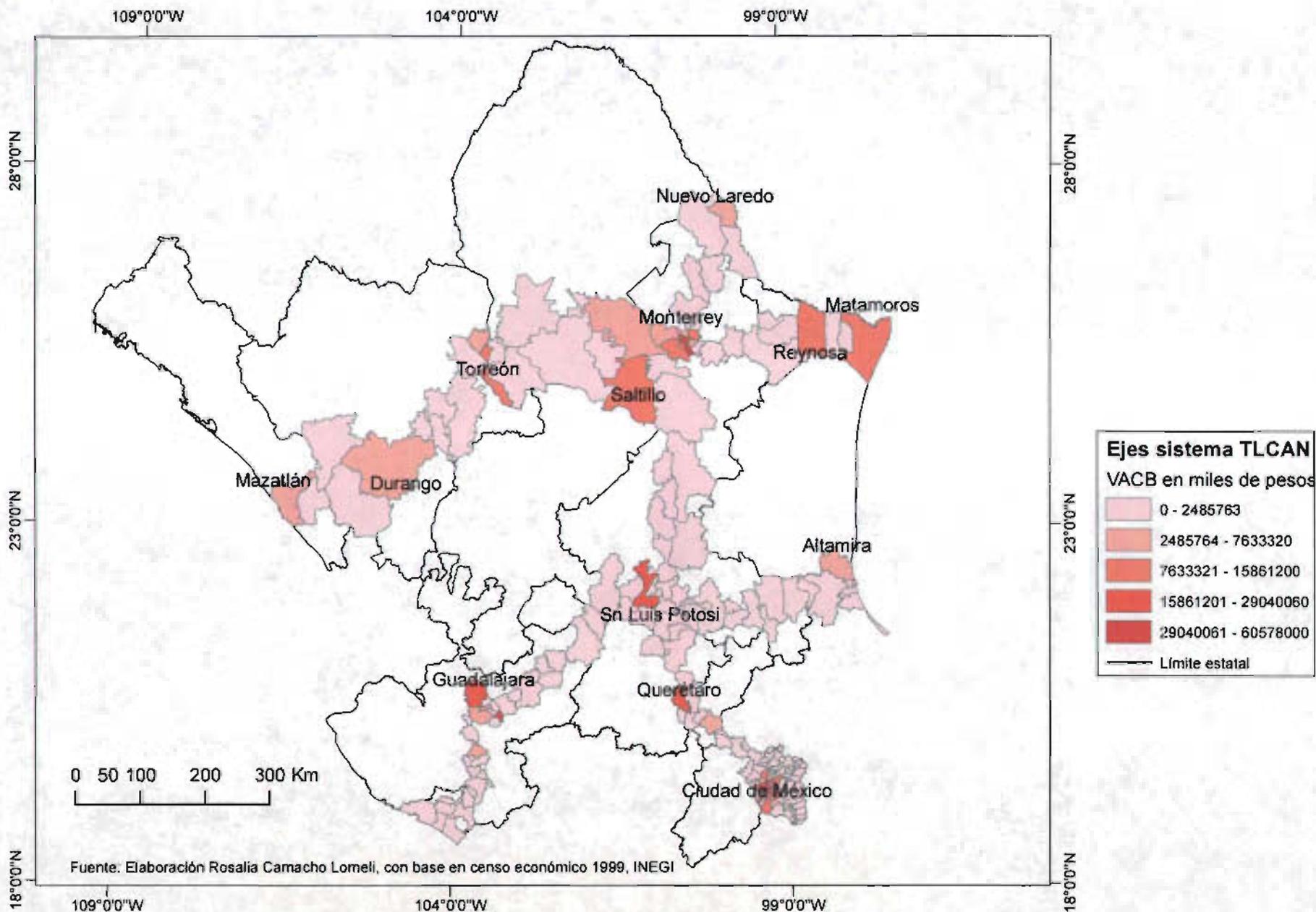
% con respecto al total nacional, 1989

FIGURA 3.13



Al igual que en el caso de la distribución de población, se observan grandes concentraciones del VACB en ciertos puntos del recorrido de la carretera TLCAN a lo que en este caso se le denomina islas económicas, las cuales tienen una notable correspondencia con las islas de población. Este aspecto se refleja claramente a través de observar la concentración del VACB en las zonas metropolitanas. (figura 3.14)

Figura 3.14 Valor agregado censal bruto del Sistema TLCAN



El VACB de todos los municipios de la carretera TLCAN ocupa el 52.3% del total nacional (cuadro 3.8), y al igual que dentro de la importancia demográfica, las zonas metropolitanas del Valle de México, Monterrey y Guadalajara son también las que sobresalen por mucho dentro de la importancia económica aunque no en el mismo orden, ya que Guadalajara tiene mayor población que Monterrey, pero esta última ciudad aporta mayor cantidad de VACB.

A través del análisis de la tabla 3.5, se observa que el VACB de cada uno de los ejes que conforman la carretera TLCAN se concentra en las zonas metropolitanas que atraviesan dichas redes. En el eje México-Nuevo Laredo, dentro de las zonas metropolitanas que éste abarca, se concentra el 96.8% del total del VACB de todos los municipios que conforman el corredor. Dentro del corredor Manzanillo-Tampico las zonas metropolitanas aportan el 87.9% del total del VACB de todo el corredor. Por último, las zonas metropolitanas incluidas en el corredor Mazatlán-Matamoros aportan el 59% del total del VACB de dicho corredor.

Dentro del eje troncal, la ZM de la Ciudad de México, aporta el 67.9% del VACB, a la que le sigue la ZM de Monterrey con el 18.37% del VACB dentro del mismo corredor, y en cuanto a las otras tres zonas metropolitanas que se encuentran en este mismo eje, aportan valores muy bajos en relación a los ya mencionados, por lo que se observa una gran concentración en esos dos puntos.

En el eje Manzanillo-Tampico la ZM de Guadalajara es la que sobresale y genera la mayor cantidad de VACB con el 75.57%, le sigue la ZM de Tampico-Madero-Altamira con el 10.07% y la ZM de Colima con el 1.40%.

En el eje Mazatlán –Matamoros no existe tanta desigualdad entre las 2 zonas metropolitanas que recorre, ya que ninguna de ellas aporta grandes cifras de VACB, primero se encuentra la ZM de Torreón-Gómez Palacio-Lerdo con el 33.27% y le sigue la ZM de Reynosa-Río Bravo con 25.75%

CUADRO 3.9
Concentración del VACB en las Zonas Metropolitanas del sistema TLCAN

Eje Troncal	VACB	%1	%2
ZCMexico	381,004,361	67.9	53.09
ZMQueretaro	19,601,494	3.49	2.73
ZMSaltillo	21,479,425	3.83	2.99
ZMSLP	17,744,976	3.16	2.47
ZMMonterrey	103,026,353	18.37	14.36
Total	542,856,609	96.8	75.65
Eje 1			
ZMColima	1,446,702	1.40	0.20
ZMGuadalajara	78,000,168	75.57	10.87
ZMTampico-Madero-Altamira	10,402,483	10.08	1.45
Total	89,849,353	87.8	12.52
Eje 2			
ZMTorreón-G.Palacio-Lerdo	18,054,090	33.27	2.52
ZMReynosa-R.Bravo	13,976,423	25.75	1.95
Total	32,030,513	59.0	4.46

%1 Con respecto a cada corredor de la carretera TLCAN
%2 Con respecto al total de los municipios de la carretera TLCAN

A lo largo de los tres corredores que conforman la carretera TLCAN, el 92.6% del VACB se concentra en las 10 zonas metropolitanas que se conectan, lo que equivale a 115 municipios de los 202 que dichos corredores integran (tomando en cuenta que solo la ZM de la Ciudad de México consta de 75 municipios) y solo en las tres principales zonas metropolitanas, que son Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, se concentra el 78.32% de todo el VACB dentro del sistema carretero, lo que incluye a 92 municipios (menos de la mitad) de los 202 que recorren los tres corredores carreteros.

Por todo lo anterior se pueden observar claramente las grandes concentraciones y por la tanto desigualdades que existen a lo largo del recorrido de la carretera TLCAN, ya que aunque estas redes conectan a 202 municipios, solo unos cuantos son los que aportan valores realmente representativos en cuanto a participación económica a nivel nacional y regional, por lo que se puede inferir que son los que realmente participan en la producción o recepción de mercancías relacionadas con el tratado de libre comercio.

CUADRO 3.10
Concentración del VACB en el total de las zonas metropolitanas del sistema TLCAN

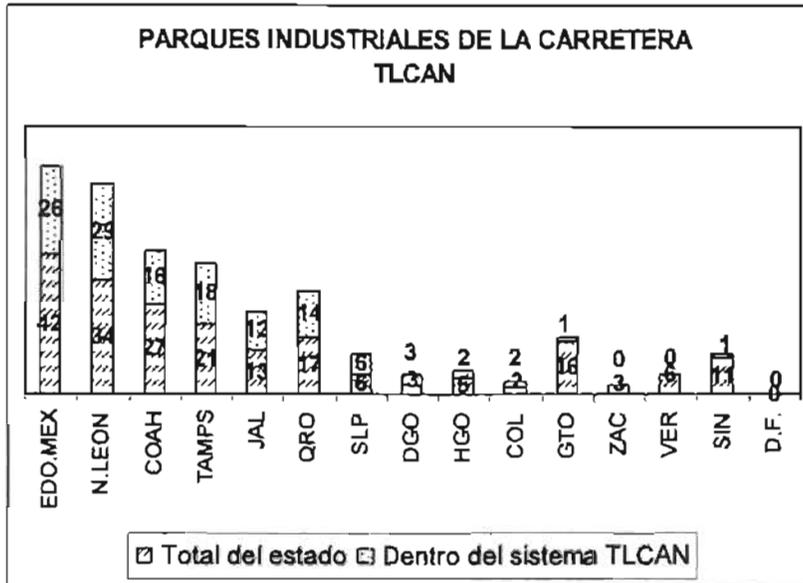
VARIABLE	Eje Troncal	Eje 1	Eje 2	Total
VACB	542,856,609	89,849,353	32,030,513	664,736,475
%	75.6	12.5	4.5	92.6

* % Con respecto al VACB total de los corredores de la carretera TLCA N

De los 381 parques industriales que se encuentran registrados en el censo económico del INEGI en 1999, se encontró que 130 se encuentran dentro de los municipios que conforman el sistema TLCAN, lo que representa el 34% del total de parques a nivel nacional. Si se toma en cuenta el total de parques industriales registrados en los estados que tienen municipios dentro del sistema TLCAN, se tiene un total de 206, por lo que los 130 parques industriales que se localizan dentro de los tres ejes del TLCAN representan el 63% del total de parques de estos 15 estados del país.

En la figura 3.15 se aprecia la comparación entre el número de parques industriales por estado (los que atraviesa el sistema TLCAN) y el número de parques que se encuentran dentro de los municipios que incluye el sistema carretero.

FIGURA 3.15



Fuente: INEGI, 1999

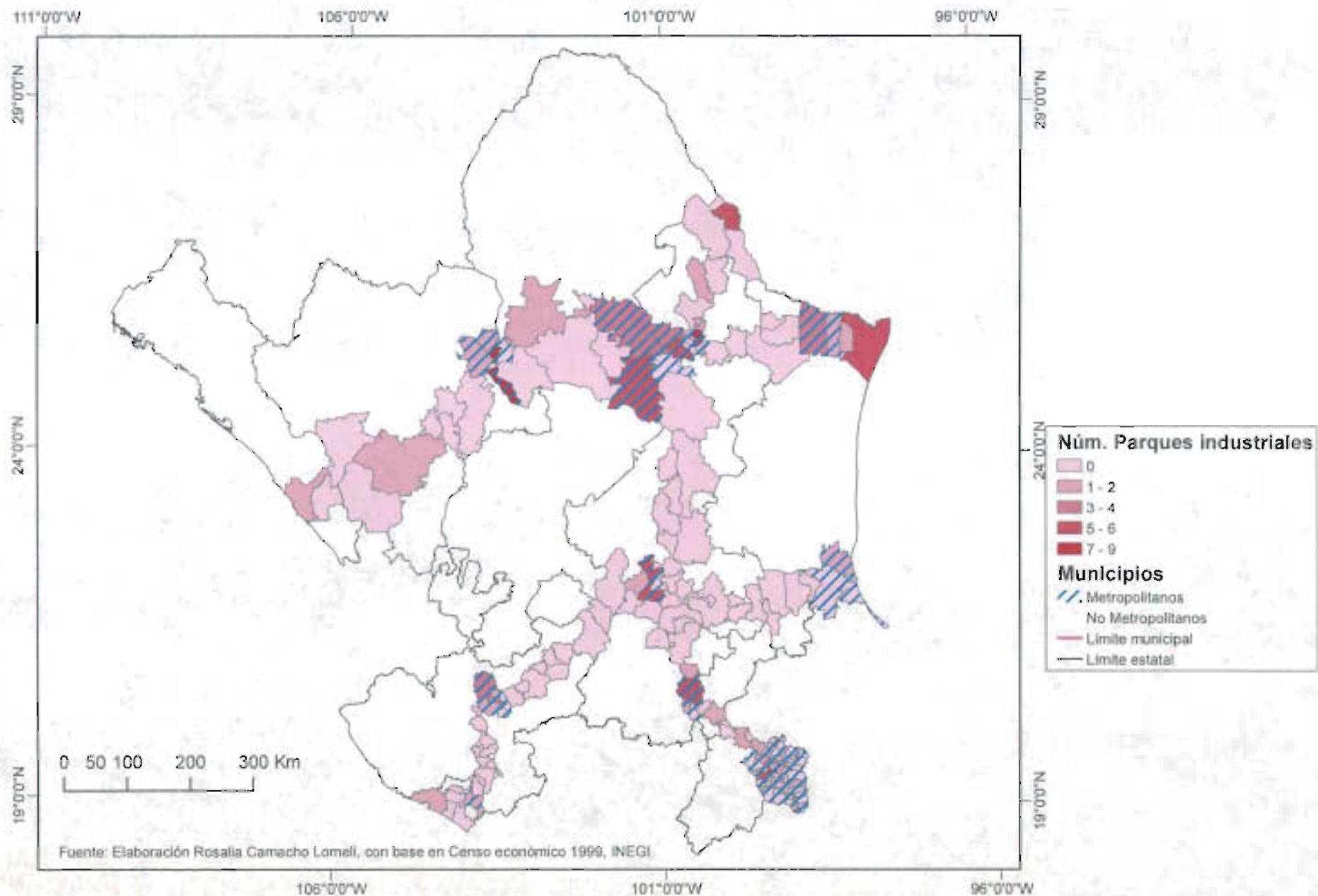
Así, se tiene que en el Estado de México existen 42 parques industriales, de los cuales 26 se localizan en alguno de los municipios del sistema TLCAN; en Nuevo León se registran 34 parques, encontrándose 29 de ellos en municipios de las redes carreteras del TLCAN; dentro Coahuila se reporta la existencia de 27 parques industriales, de los cuales 16 están localizados en los municipios de la carretera TLCAN; en cuanto a Tamaulipas se reportan 21 parques industriales y 18 de ellos se localizan en la carretera TLCAN; en Jalisco de los 13 parques que se registran, 12 se encuentran dentro del sistema TLCAN; en Querétaro de los 17 parques que se reportan 14 están en el sistema TLCAN; dentro de San Luis Potosí los 6 parques encontrados están dentro del sistema TLCAN, lo mismo ocurre para el estado de Durango donde se reportan 3 parques industriales así como para Colima en donde se registran 2 parques; para el estado de Hidalgo se mencionan 5 parques y 2 de ellos pertenecen al sistema carretero; en Guanajuato de los 16 parques

solo 1 pertenece al sistema TLCAN, así como en Sinaloa de los 11 parques existentes 1 pertenece a dicho sistema; y solo para los estados de Zacatecas y Veracruz ninguno de los parques que se reportan dentro de estos estados pertenecen al sistema TLCAN.

A través de esto se observa como, en la mayor parte de los estados por los que atraviesan los corredores carreteros de este estudio, los parques industriales de estos estados se concentran dentro de este sistema carretero, ya que es a través de estas redes por donde se transporta el mayor número de carga que es llevada o traída hasta la frontera, en la ciudad de Nuevo Laredo y que por lo tanto se debe al tratado comercial con Estados Unidos y Canadá.

Pero aunque exista un gran número de parques industriales en el recorrido, estos no están repartidos de igual forma a lo largo de los ejes carreteros, si no que la mayor parte de ellos se concentra en las zonas metropolitanas por las que atraviesan, como se observa en la figura 3.16

Figura 3.16 Parques Industriales del Sistema carretero TLCAN



Este es un elemento más que permite mostrar los desequilibrios existentes a lo largo del sistema carretero TLCAN.

Como se observó en el cuadro 3.10 solo en los 202 municipios que componen el sistema TLCAN se concentra el 52.4% del VACB nacional, por lo que se observa la importancia del conjunto de estos municipios a nivel nacional así como la gran concentración que existe, lo que a su vez se puede traducir en que importantes zonas del país tienen poca participación o relación con respecto a estos municipios analizados. Por eso la importancia de resaltar qué zonas del país son las que este sistema carretero está enlazando y cómo se presenta este enlace a lo largo de los territorios por los que se atraviesa.

A lo largo de este capítulo se observa la importancia del sistema TLCAN en cuanto que incluye las principales redes carreteras del país, ya que a lo largo de su recorrido se transporta la mayor parte de mercancía dirigida hacia los Estados Unidos y Canadá, siendo el primero, el principal país con el que se tiene relación económica, por lo que se hace notar la importancia de estas redes. Pero al analizar el comportamiento demográfico y económico a lo largo de dichos corredores, se observa un marcado desequilibrio tanto económico como de población debido a que las principales actividades económicas se concentran en las ciudades principales del país por lo que las demás ciudades, regiones y localidades quedan en desventaja.

CONCLUSIONES

Globalización

La globalización es la etapa actual del sistema capitalista y presenta nuevas características como son: la menor intervención estatal, el alcance global de dicho modelo económico, la formación de bloques económicos, además de que el modelo de producción es mucho más flexible, ya que el sistema productivo se fragmenta en diferentes puntos, no importando tanto la distancia en el territorio que los separe; la tecnología une los procesos productivos y pueden relacionarse en muy poco tiempo, a través de redes de comunicación virtuales, así como redes carreteras de altas especificaciones.

En nuestro país el proceso de globalización se ve reflejado claramente a través del tratado comercial firmado con Estado Unidos y Canadá (TLCAN).

Eje México-Nuevo Laredo

La firma del tratado comercial ha impulsado en gran medida el desarrollo del eje carretero México – Nuevo Laredo. Este eje se considera como la parte mexicana del corredor internacional TLCAN, debido a que es el corredor carretero más importante del país en cuanto al número de camiones que utilizan esta vía para el intercambio comercial con Estados Unidos. Además pasa por los dos centros económicos más importantes del país, que son la Ciudad de México y Monterrey.

Es el eje que presenta el porcentaje más alto de modernización de los 14 troncales del país, con el 88% de su longitud modernizada hasta el año 2000.

Al observar su funcionamiento, se aprecia la actuación de dos importantes corredores transversales que atraviesan al México – Nuevo Laredo, los cuales alimentan y ayudan al funcionamiento del troncal, conformándose así un sistema carretero TLCAN.

Los ejes transversales son los conformados por los corredores Manzanillo - Tampico y Mazatlán – Matamoros. El primero incluye a otro de los centros industriales más importantes del país, que es la ciudad de Guadalajara. Además, conectan a cuatro puertos que son Manzanillo y Mazatlán en el Pacífico y Altamira y Tampico en el Golfo. Los puertos de Manzanillo y Altamira se encuentran entre los tres principales del país junto con Veracruz debido a la carga comercial que llega al territorio nacional a través de ellos.

Sistema carretero TLCAN

Con esto se demuestra que la carretera del TLCAN no sólo es el corredor que va de la ciudad de México hasta Nuevo Laredo, sino que los dos ejes que lo atraviesan y alimentan, originan la formación de un Sistema Carretero TLCAN en donde son muchos los actores que contribuyen en el intercambio comercial. Aunque en esta investigación solo se analizó al transporte carretero, es importante resaltar que dentro del sistema TLCAN funciona un sistema de transporte multimodal que incluye a los puertos, aeropuertos, ferrocarriles y corredores carreteros que se encuentran en la zona, los cuales trabajan conjuntamente para dar la transportación necesaria y eficiente de la mercancía que utiliza el sistema TLCAN y así cumplir con los requerimientos de dicho acuerdo económico.

Estos ejes recorren 202 municipios del país, donde se incluyen 10 zonas metropolitanas, dentro de las cuales se encuentran las tres principales del país, que son la ciudad de México, Guadalajara y Monterrey.

La población del sistema TLCAN es de 34,900,347 habitantes, lo que significa el 35.8% de la población nacional.

En cuanto a su importancia económica, el conjunto de municipios del sistema carretero aportan un VACB de 717,618,351 pesos, lo que representa el 52.3% con respecto del total nacional.

A través de los mapas que representan a la población, el VACB y los parques industriales (figuras 3.11, 3.14, 3.16) se observa que los municipios metropolitanos tienen los valores más altos en cuanto a estas variables, lo que ocasiona que se originen islas económicas y de población, lo que sugiere que estos municipios son los que participan activamente en actividades relacionadas con el TLCAN y por lo tanto son los que articula el sistema carretero.

El sistema carretero TLCAN otorga preferencia a ciudades o regiones con una base industrial establecida y desarrollada, siendo muy pocas las localidades sin pasado industrial donde se ha dado el desarrollo de alguna actividad relacionada con el TLCAN, sacando provecho ya sea de su localización, mano de obra, materia prima, etc y que sí quedan integradas dentro de dicho sistema.

Al observar la localización del sistema TLCAN dentro del territorio nacional, se aprecia que el eje principal parte de la región centro del país, al igual que sus dos ejes transversales se localizan a partir de la región central y norte. De ello se puede inferir que la mayor parte de las regiones sur y sureste al igual que la

noroeste se encuentran en una posición desventajosa y por lo tanto no tienen igual oportunidad en cuanto a la participación del comercio entre México y Estados Unidos, país con el que se tiene el 71% (sitio de Internet 6) del intercambio comercial.

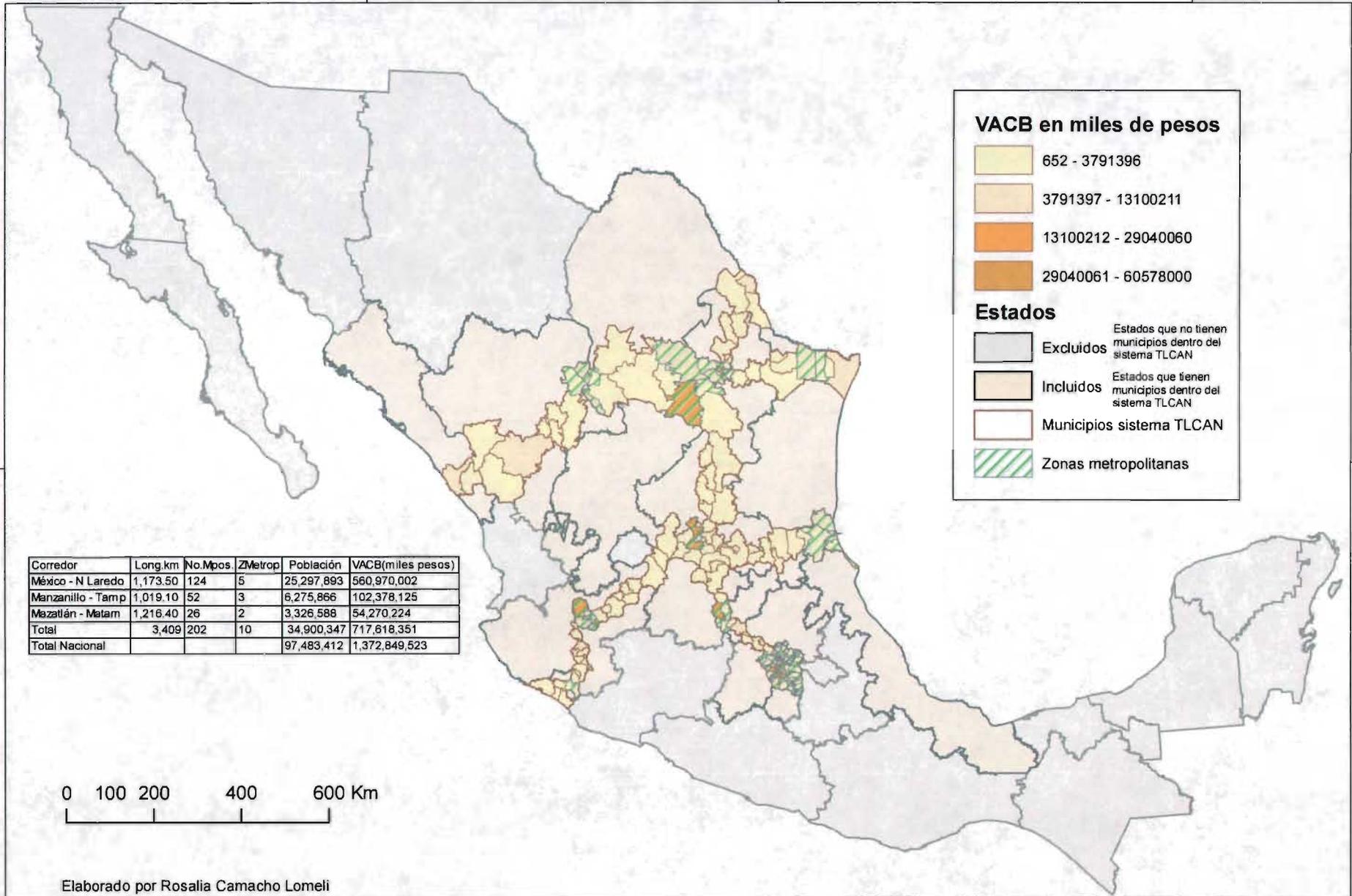
A partir de este análisis se construyó la figura 3.17, en la cual se resume la situación de articulación económica y territorial del Sistema carretero TLCAN en la República Mexicana, por lo que representa uno de los principales aportes de esta investigación.

Figura 3.17 Territorios incluidos y excluidos del Sistema TLCAN

109°0'0"W

99°0'0"W

89°0'0"W



23°0'0"N

23°0'0"N

109°0'0"W

99°0'0"W

89°0'0"W

Elaborado por Rosalia Camacho Lomeli

Se observa que el proceso de globalización a pesar de presentar características distintas que las de modelos económicos anteriores, en cuanto a la estructura territorial de nuestro país, continua apoyando la concentración de población y de inversión económica en zonas muy puntuales del territorio nacional, ya que se apoya o se le da mayor importancia a zonas que cuentan con un pasado industrial establecido y con mayor infraestructura. Así, las principales ciudades o nodos ganan mayor importancia dentro del mercado global y pierden relación con los territorios vecinos que los rodean, quedando conectados a través de redes carreteras como el Sistema TLCAN. Esto ocasiona que las regiones con retraso económico queden todavía más alejadas del desarrollo económico y que las desigualdades entre territorios y zonas del país crezcan.

Con esto queda definido qué es la carretera del TLCAN, así como también el posible sistema que se conforma o está por conformarse. Este sistema aunque parece que articula a una porción importante del territorio nacional y de su población, en realidad tiene una estructura tipo archipiélago en la que solo unas cuantas islas (municipios urbanos y metropolitanos) conectadas a través de autopistas, son las que concentran la mayor parte de población, industria y VACB, por lo que parecen ser las beneficiadas, ya que son las que participan activamente en el intercambio comercial.

Los datos espaciales y socioeconómicos que se manejan en la tesis, mismos que permitieron elaborar nuestro modelo cartográfico y convertir información en conocimiento de procesos territoriales, pueden apoyar en el desarrollo de

investigaciones futuras que ayuden a comprender la influencia y comportamiento del sistema carretero en el territorio mexicano:

- en donde se identifiquen no sólo los sitios ganadores, sino también aquellos cuyo potencial (no evaluado en este trabajo) podría incorporarse a cadenas productivas tanto del mercado interno como del TLCAN.
- análisis cualitativos acerca de los transportistas y mercancía que recorre el sistema carretero TLCAN.
- características sociales de la población de los municipios que recorre la carretera.
- establecimientos comerciales afectados positiva o negativamente.
- impactos del corredor internacional del TLCAN a lo largo de los tres países, para poder hacer comparaciones.
- se puede conocer, revisar y modificar si es necesario, la propuesta del sistema TLCAN.

Así como también a través de este análisis se puede apoyar la toma de decisiones en varios sentidos, ya que se observa una visión social, económica y territorial del sistema TLCAN que rebasa la percepción reduccionista de una simple carretera.

Aunque parece ambicioso, debido a que ya se tiene en cuenta la formación de un sistema carretero por influencia del TLCAN, debe desarrollarse una política de transporte multimodal para mejorar la competitividad de los territorios involucrados en el acuerdo comercial, así como proporcionar un mayor apoyo a las zonas o territorios que no están involucrados y que podrían estar participando

BIBLIOGRAFIA

- Aguilar, A.G., Graizbord, B., Sánchez, A.,1996, **Las ciudades intermedias y el desarrollo regional en México**, Universidad Nacional Autónoma de México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, El Colegio de México, México.
- Amin, S., 1999, **El capitalismo en la era de la globalización**, Paidós Ibérica, España.
- Amin, S., 1997, **Los desafíos de la mundialización**, Siglo XXI : UNAM, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, México.
- Arroyo Mónica, 1998, "Estudios teóricos y de aplicación", **Geografía Aplicada y Desarrollo**, año XVIII No. 36, Ecuador.
- Borja, J. y Castells, M., 1999, **Local global, la gestión de las ciudades en la era de la información**, United Nations for Human Settlements, Taurus, España.
- Camarena M., Delgado J. y Salgado M., 1995, "Modernización del transporte y estructuración del territorio", en **Geografía y Desarrollo**, Año 6 No. extraordinario 12 septiembre, México.
- Ceballos A.,1997, **La economía mexicana en el contexto de la globalización**, Universidad Veracruzana, México.
- Coll-Hurtado, A.,2000, **México: una visión geográfica**, Universidad Nacional autónoma de México Instituto de Geografía Plaza y Valdez editores, México.

- Chias, B.L., 1985, "Los transportes dentro del marco cognoscitivo de la geografía económica", en **Serie Divulgación Geográfica**, No. 1 , Instituto de Geografía, UNAM, México.
- Chias B.L., 1991, "Consecuencias regionales de la evolución de la red carretera en México"; Calva José Luis y Aguilar A.G., en **Desarrollo regional y urbano. Tendencias y alternativas**, Tomo II, Instituto de Geografía, Centro Universitario de Ciencias y Humanidades, Juan Pablos Editor, México.
- Chias, B.L., 1992, "Transporte y estructura regional del abasto. Aspectos metodológicos de la investigación", Bassols B.A., Torres T.F., Delgadillo M.J., en **El abasto de alimentos en México**, Instituto de Investigaciones Económicas UNAM, H. Cámara de Diputados LV Legislatura, México.
- Chias, B.L., 1993, "El transporte de alimentos en México: situación frente a la globalización de los mercados", Delgadillo M.J., Fuentes A.L., Torres T.F., en **Los sistemas de abasto alimentario en México frente al reto de la globalización de los mercados**, UNAM, México.
- Chías, B.L., 1997, "Cambios en la estructura del sistema nacional de transportes", en **Economía global y proceso urbano en México**, CRIM-UNAM, México.
- Delgadillo M. J., 1993, **El desarrollo regional de México ante los nuevos bloques económicos**, Colección la estructura económica y social de México, Instituto de Investigaciones Económicas UNAM, México.
- Ferronato J., 2000, **Aproximaciones a la globalización**, Macchi, México.
- Flores G.S. (comp.), 1995, **Desarrollo regional y globalización económica**, Benemérita universidad autónoma de Puebla, México.

- Gasca, Z.J., 2000, **Organización de un espacio binacional: el caso de la frontera México-Estado Unidos**, Tesis doctorado, Facultad de Filosofía y Letras, México, UNAM.
- Gatto, F., 1990, "Cambio tecnológico neofordista y reorganización productiva. Primeras reflexiones sobre sus implicaciones territoriales", Albuquerque L.F., De Mattos A.C., Jordan J. (edit.); en **Revolucion tecnológica y reestructuración productiva: impactos y desafíos territoriales**, Instituto Latinoamericano y del Caribe de planificación económica y social, Instituto de estudios urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile, grupo editor latinoamericano, Argentina.
- Giménez C.R., 1986, "La geografía de los transportes en busca de su identidad", en **Geocrítica 62**, marzo.
- Gutiérrez, G.A., 2004, "El transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos", en **Revista transporte e industria**, junio-julio num. 34, Asociación nacional de transporte privado A.C., México.
- Gobierno del estado de Colima, 2002, "Manzanillo puerto de clase mundial"; en **Revista Colima, la oportunidad por descubrir**, Gobierno del estado de Colima, México.
- Hiernaux, N.D., 1999, **Los senderos del cambio tecnología, sociedad y territorio**, Plaza y Valdés, México.
- Ianni, O., 1996, **Teoría de la globalización**, Siglo XXI: UNAM, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, México.
- INEGI, 1999, **Censos económicos 1999**, Enumeración integral, Parques, ciudades y corredores industriales de México. Resultados oportunos, INEGI.

- Méndez, Ricardo, 1997, **Geografía económica, La lógica espacial del capitalismo global**, Ariel Geografía, España.
- Morales, J.,1992, **La reestructuración industrial en México, cinco aspectos fundamentales**, Universidad Nacional Autónoma de México Instituto de Investigaciones Económicas, Ed. Nuestro Tiempo, México.
- Morales, J.,1997, **México y Cuba, dos experiencias frente a la reinserción internacional**, Instituto de Investigaciones Económicas Editorial Nuestro Tiempo, México.
- Munger, E., 2002, **México: trabajo en Monterrey, Nuevo León y Nuevo Laredo, Tamaulipas**, Gladstein and Associates.
- Nogué, F.J. y Vicente, R.J., 2001, **Geopolítica identidad y globalización**, Ariel Geografía, España.
- Otero Mendoza, L.A.,1997, **Aplicación de la ingeniería del transporte a las concesiones de infraestructura carretera**, Tesis de Maestría, Facultad de Ingeniería, Universidad Autónoma de Querétaro, México Querétaro.
- Panadero Moya M., 1999, "Manifestaciones de la globalización en América Latina", Panadero Moya M. y Cebrián Abellán F. (Coords.), en **América Latina: lógicas locales, lógicas globales**, Ediciones de la Universidad de Castilla, España.
- Piñeiro Peleteiro, R., 1990, **Comercio y Transporte**, Editorial Síntesis, España.
- Potrykwoski, M. y Taylor, Z., 1984, **Geografía del transporte**, Editorial Ariel, España.

- Rico, G.O., 2001, **La integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de libre comercio con América del Norte**, Instituto Mexicano del Transporte, México.
- Rivera M.A., 1994, "Apertura económica comercial y reestructuración económica en México", Dabat A. (coord.), en **México y la globalización**, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, México.
- Sánchez, J.E., 1991, **Espacio, economía y sociedad**, Siglo XXI, España.
- Santos, M., 1999, "El territorio: un agregado de espacios banales", Panadero Moya M. y Cebrián Abellán F. (Coords.), en **América Latina: lógicas locales, lógicas globales**, Ediciones de la Universidad de Castilla, España.
- Santos, M., 2002, **El presente como espacio**, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, México.
- Santos, M. y Silveira M., 1996, "Globalización y geografía: la compartimentación del espacio", en **Revista Geografía aplicada y desarrollo**, año XVI No. 33, Ecuador.
- Schneider, J., 2000, **El TLC y el Transporte: Impactos en la Frontera entre México y EE.UU**, Borderlines 67, volumen 8, número 5, IRC-BIOS.
- Secretaría de comunicaciones y transportes, **Atlas de comunicaciones y transportes**, SCT, 2003.
- SEDESOL, 2000, **México 2020. Un Enfoque Territorial del desarrollo, Vertiente Urbana**, SEDESOL, México.
- Seguí, M.J. y Petrus B.J., 1991, **Geografía de redes y sistemas de transporte**, Síntesis, España.

- Taylor, J.P. y Flint, C., 2002, **Geografía política, economía-mundo, estado-nación y localidad**, Trama Editorial, España.
- Vidal Villa, J.M., 1990, **Estructura económica y sistema capitalista mundial**, Pirámide, España.
- Voigt, F., 1960, **Economía de los sistemas de transporte**, Fondo de cultura económica, México.
- Wallerstein, 1996, **Después del liberalismo**, Siglo XXI, México.

Sitios en Internet

1. www.apimazatlan.com.mx
2. www.inegi.com.mx
3. www.puertoaltamira.com.mx
4. www.puertodetampico.com.mx
5. www.sct.gob.mx
6. www.se.gob.mx, subsecretaría de negociaciones internacionales
7. www.bts.gov, US department of commerce and bureau of transportation statistics
8. <http://portal.sre.gob.mx/eua/index.php?option=displaypage&Itemid=155&op=page&SubMenu=>
9. www.dallasfed.org/latinsp/articles/sp_swe0105.html
10. www.tamaulipas.gob.mx/servicios/portal/Entretenimiento/recorridos/default.htm
11. <http://www.jornada.unam.mx/>



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE GEOGRAFÍA