

## Circulaciones irregulares o en redes, nueva geoestrategia de México en el contexto de Norteamérica

MARGARITA CAMARENA LUHRS<sup>1</sup>

RESUMEN: Este artículo presenta hechos significativos de las circulaciones de personas, mercancías, capitales e información, que han ocurrido desde la firma del TLCAN en 1994, sugiriendo nuevas facilidades geoestratégicas a la relación transfronteriza y territorial del subcontinente americano. Se concluye que México, como puente terrestre de las grandes corrientes del tráfico mundial de Estados Unidos, es un contrapeso de toda Norteamérica, junto con otros sectores poco articulados y regiones rezagadas de Estados Unidos y Canadá. Para que estas funciones territoriales de las circulaciones de México sean sistemáticas —no irregulares ni sujetas solo por redes que responden a intereses extranjeros, con efectos de sometimiento, abandono y vacíos urbano regionales—, han de ser complementarias de racionalidades internas que fortalezcan intereses nacionales.

ABSTRACT: This paper documents significant events in the circulation of people, goods, capital and information, which have occurred since the passage of NAFTA in 1994, suggesting new geostrategic facilities in transborder and territorial relations in the American subcontinent. The author concludes that Mexico, as a land bridge for the large flows of global trade from the United States, serves as a counterweight to all of North America, together with other poorly coordinated sectors and backward regions in the United States and Canada. In order for these

<sup>1</sup> Se agradecen las observaciones de los dictaminadores. Doctora en Ciencia Política por la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM. Investigadora titular "A", definitiva, de tiempo completo del IISUNAM, Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad de la Investigación en Humanidades, Ciudad Universitaria, CP 04510, Coyoacán, México D.F. Tel.: 5622-7372, fax 5622-7510; correo-e: <margarita@sociales.unam.mx>.

D.R. © 2013. Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Sociales. *Revista de Investigación Social*, año VIII, núm. 13, invierno de 2011. México, D.F., pp. 77-103. ISSN: en trámite (folio núm. 295/08).

territorial functions of circulations in Mexico to be systematic rather than irregular or only subject to networks that respond to foreign interests, which create submission, abandonment and regional-urban gaps, they must be complement the internal rationalities that strengthen national interests.

*Palabras clave:* circulaciones, geoestrategia, corredores, México, Norteamérica.  
*Key words:* circulations, geostrategy, corridors, Mexico, North America.

## INTRODUCCIÓN

El crecimiento demográfico, la producción y los intercambios comerciales sugieren que la historia reciente de Norteamérica tiende hacia una mayor integración. Para ello, habrán de superarse desigualdades y desafíos estructurales para avanzar hacia mejores formas de agrupamiento y cohesión territorial, basadas en la cooperación, la equidad y el desarrollo regional soberano, sustentable, compartido y con ventaja para toda Norteamérica.

Como la mayor interrelación económica y espacial de Norteamérica aumenta con las facilidades de circulación física<sup>2</sup> trinacional, entre 2003 y 2010 se completan los principales enlaces de las infraestructuras carreteras y de otros modos de transporte, haciendo posible que en la actualidad los corredores del TLCAN

<sup>2</sup> La “circulación física” se refiere a flujos de personas, ideas, capitales, informaciones y objetos de todo tipo, que tienen un punto y un momento de partida que pueden variar con respecto de los espacios/tiempos de destino. La circulación física se mide con las velocidades, frecuencias e intensidades, igual que por el gasto de diseño de las infraestructuras que se ocupan para realizar viajes, traslados y transmisiones, o por las tecnologías empleadas para lograr que se muevan personas, objetos e ideas de un sitio a otro.

De acuerdo con lo anterior, las circulaciones pueden clasificarse en regulares y continuas —o no, tomando formas de corredores o circuitos incompletos—; y pueden dividirse por la capacidad espacial cohesionadora que tengan al formar parte de redes de intercambios materiales o simbólicos, en zonas geográficas y territorios urbano regionales definidos.

operen volúmenes e intensidades de intercambios mayores en sus trayectos por México.<sup>3</sup>

Y como las circulaciones son construcciones sociales que sirven de contraparte flexibilizadora del espacio,<sup>4</sup> porque balancean a las ciudades —puesto que las circulaciones, además de ordenar los espacios interiores de las ciudades, jerarquizan las relaciones que establecen con otras ciudades y localidades menores que forman parte de regiones nacionales y extranjeras—, cada vez se aprecia más claramente que las circulaciones multiplican territorios y economías, reforzando y cambiando sus sentidos.

Por estas características, las circulaciones son trazadas y utilizadas para transformar relaciones entre comunidades y grupos sociales entre lugares distantes; y de otra manera, para atender efectos de crecimientos espontáneos o descontrolados de los asentamientos humanos en dominios de ciudades y regiones. Territorios<sup>5</sup> de tierras, aguas y alturas sobre el nivel del mar, producidos a partir de condiciones físico geográficas sobre las que se han dado entendimientos espacio temporales a partir del espacio

<sup>3</sup> Las circulaciones irregulares o en redes provocan de todas maneras efectos ordenadores en la organización espacial en su conjunto, y por ello es que naturalmente se pueden intencionar mejor para fines planificadores del territorio, si son diseñadas de antemano. Y también, si son utilizadas con propósitos territoriales definidos, por ejemplo, de expansión o contracción, control o apertura del suelo local o regional incluso transnacional, con lo que se vuelven recursos geoestratégicos inevitables de la acción pública y corporativa.

<sup>4</sup> El espacio más que una “entidad físico geográfica independiente”, aquí se piensa como una construcción social del espacio y del tiempo, de acuerdo con David Harvey (1994: 1). Este autor precisa este concepto comprendiendo que “diferentes sociedades construyen concepciones muy específicas del espacio y del tiempo. Más aún, la manera verdadera de construir el espacio y el tiempo es muy importante para mirar cómo nosotros, en nuestras circunstancias contemporáneas, estamos construyendo y sosteniendo ciertas nociones de espacio y de tiempo en detrimento de otras” (Harvey, 1994: 2).

<sup>5</sup> Desde la geografía política, el territorio se define por su uso como espacio/tiempo dominado por alguien, persona o grupo social, frente a otros. Además, se le relaciona con conceptos de organización territorial y administración territorial inherentes al Estado y poder de una nación.

geográfico, coinciden en las circulaciones, redes, circuitos y flujos proyectados, materializados y dotados de sentidos por los grupos sociales.

Lo crítico es que el Estado, sin el control de sus circulaciones, ya no puede circunscribir con sus fronteras los límites de sus actividades ni las de los estados extranjeros, y por eso pierde el territorio con que satisfacer las necesidades de su población. En la medida que por esta causa llega a no tener espacio sobre el que fincar su poderío, el Estado se desubica y, entonces, su territorio puede ser ocupado por otra fuerza fácilmente.

De ahí que el control de las circulaciones cohesione al territorio, de tal manera que lo movido entre las economías urbanas y regionales y sus efectos —que dependen de la eficiencia de la circulación física de unos lugares a otros, medible por la facilidad, rapidez, costeabilidad, comodidad, seguridad, sustentabilidad, con que se realiza—, ordena espacios y territorios, pero su falta de gestión provoca cuellos de botella, saturación y congestión en las actividades de ciudades y regiones, al extremo de no poder darse autonomía ni desubicar las fuerzas ocupantes que progresan con su desnacionalización.<sup>6</sup>

Los movimientos de personas, mercancías, capitales e informaciones de Norteamérica expresan esta tendencia integradora y estandarizadora entre los lugares, pero de manera sectorial y selectiva, no integral y coherente ni dirigida para fines y plazos mayores que los dictados inercialmente por iniciativas privadas y por los mercados de los distintos países y regiones ajenas del subcontinente.

Como es posible que cualquier intencionalidad dada a las circulaciones les imprima un carácter estratégico, es frecuente asociarlas con cualquier otro propósito adicional de conexión,

<sup>6</sup> Junto con el acelerado crecimiento de las ciudades en México, más de 100 veces de 1900 a 2000, se ha visto afectada la soberanía.

enlace y apertura de accesos entre lugares, para servir a veces en la expansión de dominios sectoriales, regionales y territoriales, de distinto carácter comercial, industrial y financiero o, directamente, para el control político.

Y esta premeditación de los flujos que integran a las circulaciones aun por tramos, trayectos o itinerarios especiales, sigue siendo un poderoso recurso racionalizador de la acción social y territorial si se anticipan estas decisiones. De esta manera, las circulaciones son un componente sensible de la dinámica económica, pública y corporativa; y por eso, se han abierto paso a lo largo de la historia en toda Norteamérica, especialmente con los ferrocarriles y la generalización de los automóviles.<sup>7</sup>

Este proceso se remonta a relaciones de poblamiento y disputas territoriales milenarias, intensificadas durante el siglo XIX con la consolidación de los territorios de Estados Unidos y Canadá y con las luchas por lograr la centralidad de un Estado nacional en México. Los viejos centros coloniales y la apertura de nuevos asentamientos dedicados al comercio fueron transformando localidades y culturas junto con la expansión de activas rutas comerciales transfronterizas.

En este contexto, la intención del artículo es sugerir que las circulaciones de Norteamérica, gestadas por largos intercambios comerciales y culturales entre sus naciones, podrían contribuir a superar las condiciones de enormes desigualdades en las que se han dado las relaciones económicas y comerciales. Como ocurre en los corredores del TLCAN, construidos hasta la fecha, los cuales demuestran una tendencia integradora que, si es adoptada

<sup>7</sup> Las circulaciones ordenan los espacios edificados y jerarquizan sus relaciones. Se trate de movimientos espontáneos, inerciales o bien intencionales y premeditados, que conformen flujos que sí cuenten con infraestructura y normas de altas especificaciones o que, por el contrario, no dispongan de estas condiciones regulares para realizar tránsitos y tráfico regulares y repetitivos, provocan cambios en la relación trinacional, en los espacios nacionales y en sus interacciones internas y externas.

de manera conjunta y positiva, pudiera dar coherencia interna y luego internacional, dejándose atrás las descontroladas consecuencias irreversibles y desventajosas para México, vistas de 1994 a la fecha. De acuerdo con ello, se trata de observar cómo México es contrapeso territorial y puente terrestre<sup>8</sup> importante de las circulaciones de Norteamérica en su conjunto y particularmente de los Estados Unidos.

#### MÉXICO, CONTRAPESO TERRITORIAL DE NORTEAMÉRICA

México, posiblemente, junto con las regiones desiguales y discontinuas de menores desarrollos relativos de Estados Unidos y Canadá, constituye el contrapeso de los balances territoriales y políticos de mayores rentabilidades de América del Norte, siendo así espacio “libre” o vacío, porque gran parte de sus habitantes y actividades todavía está fuera de la gran escala de atractivos a la expansión estadounidense y de otros intereses transnacionales globalizados.

Este contrapeso se nota de dos maneras: *a)* por el cambio de dimensiones de los flujos comerciales que dan continuidad a las conexiones Norte-Sur entre Canadá, Estados Unidos y especialmente con respecto de México, y sus diferentes volúmenes de comercio transfronterizo; y *b)* porque México es integrado como puente terrestre de flujos provenientes de Asia y el Pacífico con destino a los Estados Unidos.

<sup>8</sup> “Puente terrestre” o *Land bridge* se refiere a flujos gestionados por un solo operador de transporte multimodal —emisor de un contrato único— que resuelve las “rupturas de carga” o “*Breaking bulk*” (que es la separación de contingentes de pasajeros o cargas, total o parcialmente, de la “unitarización” en que se envían), al combinar el transporte marítimo con el terrestre por carreteras y ferrocarril, desde un origen hasta un destino acordados.

Esta manera que tienen los tráficos internacionales de bascular a través de México hace que las conexiones irregulares, o en redes de transporte interno, sean subsidiarias de esas otras grandes corrientes transnacionales. Y esto es importante porque sujeta, junto con el resto de los corredores del TLCAN, con los que se enlaza el país con Norteamérica, a todo el resto de los movimientos que ocurren entre las ciudades y al interior de las regiones del país.

Este doble papel de México, como contrapeso territorial y puente terrestre de Norteamérica, ya se insinuaba con la inauguración del ferrocarril en México en 1873 y con los planes de expansión de la red, que fuera financiada por capitales estadounidenses. Pero especialmente, desde la década de 1950, con la intención gubernamental de la “Apertura al Mar” y después con la inauguración del Puerto Lázaro Cárdenas, el único de los 11 “Polos de desarrollo Nacional” que se lograría poner en marcha durante la década de 1970. Es posible que haya sido previsto también por los grandes ingenieros “camineros”, constructores de la red carretera de la SCT, aunque en un sentido inverso: primero consolidador de las regiones del interior del país y luego como su extensión por el resto de Norteamérica.

Esta visión estratégica de los enlaces transnacionales quizá coincida con la expansión urbana y el crecimiento de las carreteras, como se ve con las cifras y periodos de su crecimiento en los siguientes cuadros; pero también, con otras visiones de la localización y emplazamiento de actividades manufactureras de grandes corporativos extranjeros instalados en México hacia la década de 1960, como los de la industria automotriz, la química farmacéutica y de la extracción minera; y junto con ellos, de los gobiernos extranjeros interesados en México, especialmente de los Estados Unidos.

CUADRO 1  
LOCALIDADES URBANAS POR TAMAÑO, 1900-2000

	1900	1910	1921	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
>10M									1	1	1
1 a 10M				1	1	1	1	3	3	3	8
500 mil a 1M			1				2	1	3	12	17
100 mil a 500 mil	2	2	1	3	5	10	14	31	45	44	69
50 mil a 100 mil	4	5	8	8	8	12	20	24	24	39	32
15 000 a 50 mil	27	29	29	33	41	61	86	119	161	209	241
Total	33	36	39	45	55	84	123	178	236	308	368

Fuente: Gasca, 2010.

CUADRO 2  
RED CARRETERA, 1930-2010, KILÓMETROS Y  
TASAS DE CRECIMIENTO

<i>Año</i>	<i>Kilómetros</i>	<i>Tasa de crecimiento* décadas</i>
1930	1 420	0.00
1940	9 920	5.98
1950	22 450	1.26
1960	44 890	0.99
1970	71 520	0.59
1980	212 626	3.14
1990	239 235	0.13
2000	323 065	0.35
2010	383 869	0.19

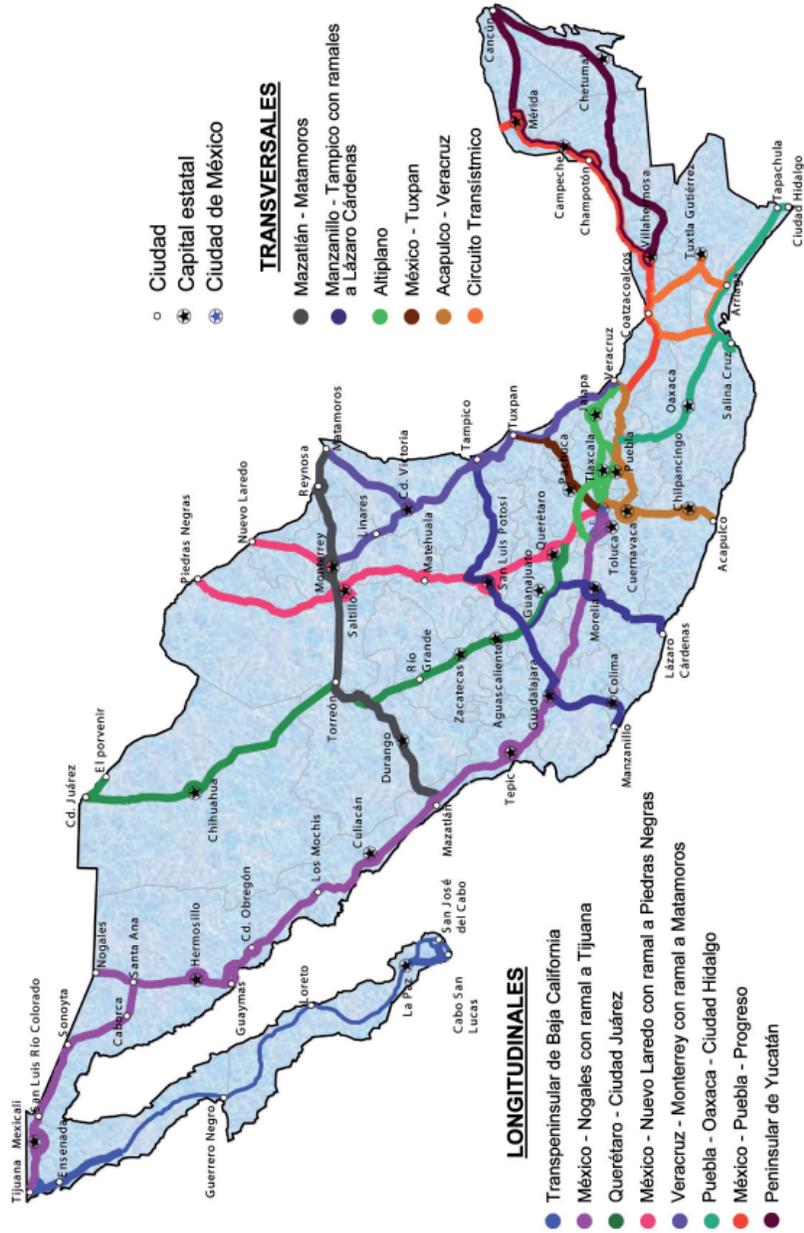
\*Tasa de crecimiento  $r = (\text{valor final}/\text{valor inicial}) / \text{valor inicial}$   
Fuente: Cadena, 2011.

Puede sugerirse que desde la firma del TLCAN, en 1994, ya están claros los trazos de toda circulación física que transita, sale o llega proveniente de cualquier punto de Norteamérica. Pero es hasta ahora que eso funciona evidentemente. En la primera década del siglo XXI, con el mayor volumen del tráfico, y las repeticiones constantes de los embarques de carga que cruzan el país como puente terrestre de las rutas de Asia y el Pacífico, con destinos a Estados Unidos, México adquiere esa capacidad fluida trans-territorial que lo integra con el resto de Norteamérica. Y eso, a pesar de graves problemas de rupturas de carga y desarticulación regional interior que subsisten hasta la actualidad, restando competitividad a México y funcionalidad al nuevo vasto conjunto territorio comercial norteamericano.

En todo ello se nota cómo se han ido alargando carreteras y aumentando las ciudades, asociadas al TLCAN, y por qué se ha recogido en ellas a algunas regiones y sectores del país, pero no a todos. El resto de las circulaciones internas está sujeto y es subsidiario o está marginado de esas otras grandes corrientes de circulación transnacional, que sí han logrado acercar distancias, restar costos al transporte de largas distancias y acortar tiempos de viaje, aumentando la diversificación y complementariedad de las corrientes comerciales.

Como se aprecia en el siguiente mapa de la infraestructura carretera en 2012, los corredores del TLCAN logran continuidad y pueden ser operados para alcanzar los mínimos estándares de calidad y especificaciones de los grandes enlaces transnacionales de transporte por carretera, pero la red mexicana es desproporcionadamente menor que la del resto del subcontinente, demostrando el tamaño del reto de México para lograr una cobertura en accesibilidad interior.

# INFRAESTRUCTURA EN 2012



FUENTE. Presidencia de la República Mexicana, 2012.

Mientras se adquiere esa capacidad, es muy difícil evitar que aumenten las desigualdades urbanas y regionales del país, especialmente en las localidades y las regiones que se ven relegadas de la integración, conexión y accesibilidad interna —dejándolas al abandono, frente al crecimiento y expectativas de otras articulaciones regionales e internacionales más eficientes—, sin que hasta la fecha se tomen medidas de gestión nacional que cambien la tendencia centralizadora del modelo urbanizador de la ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, de las ciudades fronterizas y de los principales puertos (Lázaro Cárdenas y Altamira); y que por otra parte, logren enfoque y práctica de los gobiernos locales que alimenten el desarrollo interior equilibrado, de manera que sea regionalmente equitativo, al mismo tiempo que se forma un fondo de regiones “rezagadas”, que incluya a México con toda intención de eliminar las brechas al desarrollo regional que lo separan y rezagan del acelerado proceso de integración transnacional norteamericana.

Por otra parte, entre los efectos de complementación y diversificación de las corrientes de circulaciones de largas distancias Este-Oeste de Norteamérica, son apreciados especialmente los que reducen costos y tiempos. Y entre las corrientes del TLCAN que son conducidas preferentemente por el interior del territorio de Estados Unidos, cabe notar que hay algunas que están empezando a desviarse por los tres puentes terrestres transversales y los corredores del TLCAN de México.

Si el territorio nacional resultó atractivo y competitivo por ser más barato, aun con desvíos de 2 000 kilómetros y cinco días más de viaje, con ello se desdeñan relaciones espaciales conducidas por afluentes económicos de menor volumen y frecuencia, y se hacen triviales las distancias más cortas de los viajes, segmentando áreas que no alcanzan volúmenes, velocidades y frecuencias de viajes de largos recorridos. Pero las circulaciones nacionales internas no están conectadas con esa fluidez, y se les resta peso e importancia

a las capacidades articuladoras de mercados regionales y microregionales porque la ruptura de escala es enorme.

Circulaciones recíprocas Este-Oeste y complementarias de las circulaciones longitudinales Norte-Sur, prolongadas por toda Norteamérica, están haciendo cada vez más notablemente funcionales los puentes terrestres que desde México abren pasos alternativos al gran tráfico comercial del Oriente y del propio Estados Unidos, y le imponen otra coherencia regional interna a nuestro país, precisamente con los recientemente concluidos corredores del TLCAN que inauguran otra práctica de la integración geográfica estratégica del Norte que sujetará a México todavía más, aunque por lo pronto simplemente lo atraviese *non-stop*.

#### COMERCIO E INTEGRACIÓN DE NORTEAMÉRICA

Las dimensiones críticas que alcanza este proceso de integración de las circulaciones físicas y económicas por toda Norteamérica pueden apreciarse en el comercio exterior, en el crecimiento de la población y de las actividades urbanas, en el comportamiento del PIB y de la contribución del sector de transporte, almacenaje y comunicaciones; además del tráfico y el crecimiento de la red carretera, y en el aumento del parque vehicular de México, Estados Unidos y Canadá.

Así, de 2006 a 2010 aumenta el comercio exterior de Estados Unidos y Canadá con México, mientras que el resto de los intercambios de importaciones y exportaciones entre los países de Norteamérica disminuye. Y no obstante la gravedad de la crisis iniciada en 2007, la masa de dinero en movimiento permanece casi igual, pues en 2006, el comercio exterior de Norteamérica sumó 1 794 307 y en el 2010, alcanzó 1 786 417 millones de dólares estadounidenses a precios constantes, tal como se puede apreciar en el cuadro 3.

CUADRO 3  
COMERCIO EXTERIOR ENTRE MÉXICO, ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ,  
2006 Y 2010 (MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES A PRECIOS  
CORRIENTES; Y MILES DE TONELADAS MÉTRICAS)

<i>Pares de países, origen y destino de importaciones y exportaciones</i>	<i>2006</i>		<i>2010</i>	
	<i>Millones de \$</i>	<i>Miles de tons</i>	<i>Millones de \$</i>	<i>Miles de tons</i>
México con Estados Unidos	383 692	nd	342 110	nd
México con Canadá	19 293	nd	12 552	nd
Estados Unidos con México	332 426	195 741	392 975	214 365
Estados Unidos con Canadá	533 673	420 589	524 572	371 880
Canadá con México	17 899	11 223	26 332	nd
Canadá con Estados Unidos	507 324	574 992	487 876	nd

Fuente. Elaborado con base en FAQ's, 2011.

Si se toma en cuenta que el ritmo de crecimiento de la población de América del Norte sigue una tendencia a disminuir de 1990 a 2010, esto indirectamente también hace más lentos los crecimientos potenciales de producción o de consumo a mediano plazo, con consecuencias importantes en los mercados de trabajo y de consumo general, como se puede observar en los datos presentados en el cuadro 4.

CUADRO 4  
POBLACIÓN DE AMÉRICA DEL NORTE, 1990, 2000, 2010  
(MILLONES DE PERSONAS)

<i>Países</i>	<i>1990</i>	<i>2000</i>	<i>2010</i>
México	81.2*	100.8	112.3
Estados Unidos	248.7	285.1	309.3
Canadá	27.7	30.7	34.1
Suma	356.6	415.6	455.7

FUENTE: Elaborado con base en FAQ's, 2011.

\*Dato de INEGI, 2011.

Pero el PIB se duplica de 2000 a 2008 en Canadá; y en Estados Unidos y México crece entre 40 y 50% más, como se puede observar en el cuadro 5. Esto demuestra que la economía crece más rápido que la población, lo cual pronosticaría una tendencia de bonanza y mejora de la calidad de vida, pero este mayor ritmo del crecimiento de la producción —y con ella de los excedentes— se traduce, por el contrario, en la segunda crisis mundial más grave de la historia mundial; aunque, junto con ello, se puede notar que el ritmo de las ventas domésticas e internacionales es todavía superior al aumento del PIB, sugiriéndose que el tráfico de mercancías y la intensidad del consumo, que también es mayor, ha acelerado las circulaciones, aunque la masa de capitales permanezca en niveles semejantes al cabo de los ciclos de producción y consumo.

Esto pudiera llevar a pensar que hay que trabajar más y movilizar mayores cantidades de mercancías para mantener los mismos niveles de crecimiento, lo cual puede deberse a aumentos en la productividad que abaratan costos y precios, y crean más productos con los mismos insumos, y también, que en seguida han estado exigiendo mayores aumentos en los rendimientos para conservar márgenes de utilidades semejantes. Es paradójico que la crisis financiera mundial que se expresa singularmente en Norteamérica pueda deberse a mayores excedentes obtenidos.

CUADRO 5  
PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB) TOTAL Y SEGÚN LAS ACTIVIDADES  
ECONÓMICAS DE TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN AMÉRICA  
DEL NORTE, 2000 Y 2008 (MILES DE MILLONES DE DÓLARES  
ESTADOUNIDENSES A PRECIOS CORRIENTES)

<i>Países</i>	<i>2000</i>		<i>2008</i>	
	<i>Total</i>	<i>PIB Transporte y A</i>	<i>Total</i>	<i>PIB Transporte y A</i>
México	663.7	nd	1 062.6	69.6
Estados Unidos	9 951.5	301.4	14 369.1	418.8
Canadá	702.5	31.1	1 473.7	61.8
Suma	11 317.7	332.5	16 905.4	550.2

FUENTE: Elaborado con base en FAQ's, 2011.

Si se contempla la tendencia al aumento del tráfico en América del Norte el gran aumento de 1990 al 2000, que es del 30 al 40%, reduce su ritmo de crecimiento al estallido de la crisis, siete años después, en 2007, pues sólo crece un 8%, pero puede observarse que la intensidad de los intercambios pudieran ser un poco mayores, si se contemplan los aumentos de toneladas desplazadas por kilómetro.

CUADRO 6  
TRÁFICO DOMÉSTICO DE CARGA EN LOS PAÍSES DE  
AMÉRICA DEL NORTE (MILES DE TONELADAS MÉTRICAS)

<i>Países</i>	<i>1990</i>		<i>2000</i>			<i>2007</i>	
	<i>Toneladas</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Tons/km</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Tons/km</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Tons/km</i>
México	380.1	483.3	241.2	548.1	274.7		
Estados Unidos	9 683.3	12 613.9	6 216.5	13 000.0*	6 693.9		
Canadá	662.0 *	732.6	610.3	1 145.5	743.1		
Suma	10 063.4	13 829.8		14 693.6			

\* Estimado.

FUENTE: FAQ's, 2011.

Por otra parte, si ahora se observa la distribución de infraestructura carretera y del parque vehicular en los países norteamericanos, puede tenerse una idea más clara de las diferencias de capacidades comerciales que afectan su competitividad y posibilidades de alineación industrial y comercial. Juntos, Canadá y México tienen una red de carreteras menor a la tercera parte de la de Estados Unidos, pero México por su parte tan solo representa el 4.38% de la red total del subcontinente, lo cual describe la desigualdad de sus condiciones de comercio.

CUADRO 7  
RED CARRETERA DE NORTEAMÉRICA, 2000 Y 2008 (KILÓMETROS)

<i>Países</i>	<i>2000</i>	<i>2008</i>
México	323 065	366 096
Estados Unidos	6 356 965	6 531 276
Canadá	1 427 000	1 457 900
Suma	8 107 030	8 355 272

FUENTE: Elaborado con base en datos de FAQ's, 2011.

La infraestructura carretera, que es indicativa de las capacidades de comercio, hay que observarla junto con los vehículos de transporte carretero que las usan, complementándose con el resto de las modalidades de transporte, para notar cómo Canadá es más eficiente en el uso y rendimiento de sus vehículos por kilómetro, aun tomando en cuenta que sus recorridos han de ser de las mayores distancias comparativas entre los tres países.

En el siguiente mapa de corredores estratégicos México-norteamericanos, pueden apreciarse siete grandes avenidas por mar y tierra, que ilustran cómo los acontecimientos de la coyuntura actual que promueven esa integración norteamericana responden, por una parte, a una larga trayectoria histórica territorial de poblamientos asimétricos, y por la otra a retos comunes

que rebasan la vecindad geográfica y pueden hacer trascender sus sentidos económicos y políticos, mucho más allá de las condiciones actuales de crisis y desigualdad estructural regional, por la necesidad de cooperación equidad en un desarrollo compartido.

CUADRO 8  
VEHÍCULOS PARA TRANSPORTE CARRETERO EN NORTEAMÉRICA,  
2000 Y 2008 (UNIDADES; Y MILLONES DE VEHÍCULOS/KM)

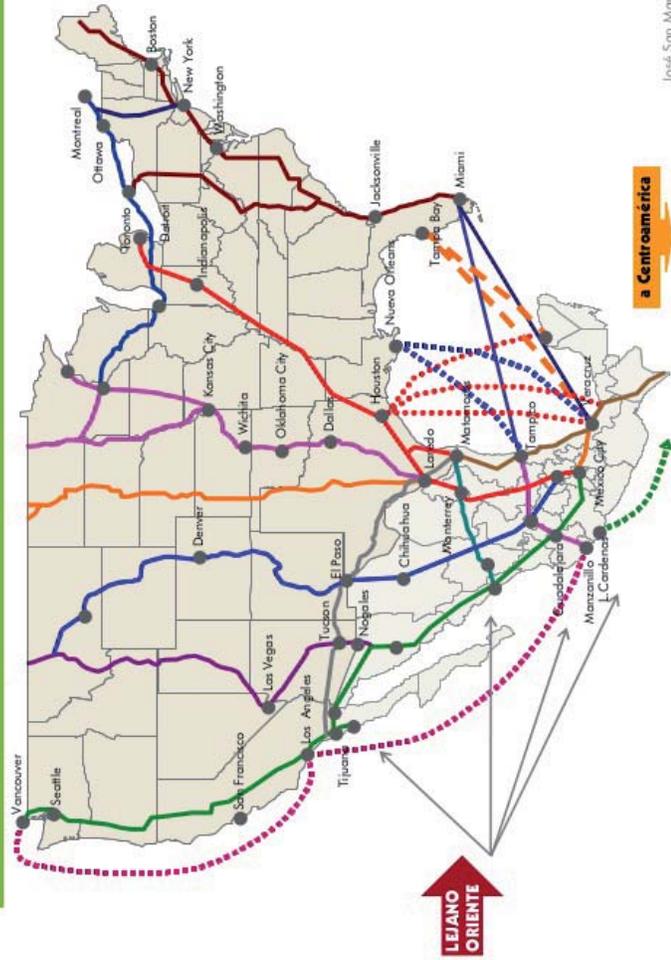
<i>Países</i>	<i>2000</i>		<i>2008</i>	
	<i>Vehículos</i>	<i>Millones de vehículos/km</i>	<i>Vehículos</i>	<i>Millones de vehículos/km</i>
México	15 611 916	77 913	29 287 903	123 915
Estados Unidos	235 331 382	4 420 747	255 917 664	4 790 257
Canadá	17 431 328	306 661	20 797 113	325 373
Suma	268 374 626		306 002 680	

FUENTE: Elaborado con base en datos de FAQ's, 2011.

#### MÉXICO, PUENTE TERRESTRE DEL PACÍFICO HACIA ESTADOS UNIDOS

A continuación se presentan dimensiones que sugieren que el intercambio comercial trilateral se intensifica con el TLCAN, adoptándose nuevas configuraciones territoriales, pues el aumento del comercio significa para México más de 300 billones de dólares, hasta alcanzar en 2010 un volumen de exportaciones a Estados Unidos de alrededor de 176 537 miles de millones de dólares, que representa 10.3% y tercer lugar en origen de las importaciones del país vecino. Pero como las importaciones de México provenientes de Estados Unidos, en 2010, son de 128 998 miles de millones de dólares, representan 11.7% de las exportaciones totales de mercancías, aunque el segundo lugar de destino comercial de Estados Unidos (Erazo, Cuan, 2010).

**DESARROLLO DE CORREDORES ESTRATÉGICOS  
MEXICO-NORTEAMERICANOS SISTEMAS CARRETERO Y MARÍTIMO**



José San Martín Romer

FUENTE: San Martín, 2010, lámina 47.

Puede apreciarse que 70% de este intercambio comercial con Estados Unidos se efectúa por medio del autotransporte y que predominan Nuevo Laredo, Ciudad Juárez y Tijuana, además de los puertos de Veracruz y Altamira; y Lázaro Cárdenas. También destaca que 8.4% de la carga fue desplazada por los ferrocarriles, mientras que ya tan solo 16.4% lo hizo por vía marítima y 3.9% por otros medios de transporte. Pero además, puede tomarse en cuenta que 98% de los movimientos de pasajeros se realiza directamente por vía terrestre, pues “en 2008, cruzaron la frontera hacia EUA cerca de 203 millones de pasajeros, 4.9 millones de camiones de carga y cerca de 79 millones de vehículos” (Erazo, Cuan, 2010), provenientes de México.

En el transcurso del siglo XX, y hasta la primera década del XXI, se completa la construcción de los grandes tramos de la infraestructura carretera que habían quedado pendientes, de modo que es hasta ahora cuando el Estado mexicano logra cumplir a cabalidad su función centralizadora territorial nacional —lograda inicialmente desde el gobierno de Lázaro Cárdenas—, pero con un énfasis distinto, impuesto por la lógica global del capital para lograr competitividad internacional, alcanzando estándares de conectividad, accesibilidad, velocidad y especificaciones carreteras y de complementariedad intermodal con otros transportes transnacionales, para servir muy grandes distancias de distintos países y para que la circulación física de mercancías y junto con ellas de personas, capitales e informaciones, fluya ininterrumpidamente junto con la del resto de Norteamérica.

Cabe destacar que en este proceso de integración comercial progresiva de Norteamérica, a México le toca un papel distinto porque sus condiciones históricas, económicas, políticas e institucionales internas son otras y todavía le limitan para lograr una alineación funcional continua. También hay que tomar en cuenta su menor desarrollo relativo y capacidad estructural —especialmente frente a Estados Unidos— que desde 1994 se han orientado

a lograr capacidades como puente terrestre de corrientes comerciales del Pacífico, que son dirigidas hacia el resto de Norteamérica, particularmente de Estados Unidos, y que le hacen eficiente solo en lo que conviene a la interiorización alternativa de grandes corrientes de comercio para el resto del subcontinente, reforzando la urbanización a la vera de esos “afluentes”<sup>9</sup> y descuidando al resto del país.

Pero esto no es nuevo; como se ha mencionado, en muchos sentidos estratégicos se repite el cometido impuesto a los ferrocarriles mexicanos<sup>10</sup> de construir una infraestructura capaz de apoyar la extracción de riquezas y recursos naturales, de hacer circular y volcar las riquezas nacionales al exterior pero, al mismo tiempo, de controlar militarmente la accesibilidad interna y todos los desplazamientos —para evitar los atascos en las regiones—, junto con la construcción de infraestructuras, normas y facilidades a la penetración de productos extranjeros de importación que han transformado todos los mercados del país.

Las facilidades a la movilización e intercambio de todo tipo de mercancías, impuestas por la dinámica comercial e industrial de los países socios del TLCAN con México, imponen otras exigencias técnicas —además de las requeridas y obligadas por la fluidez de los capitales comerciales, industriales y financieros, que están dominando la transición de los controles de las circulaciones del mundo físico, alterando tiempos y distancias de circulación, al mundo de las interacciones virtuales de costos de acceso, conectividad, facilidades a la continuidad, fluidez y rapidez de las circulaciones con apoyo en Internet—, sobre cuyas dimensiones

<sup>9</sup> De acuerdo con estudios recientes aún inéditos de Luis Chías Becerril, del IG UNAM, casi 80% de las concentraciones urbanas se encuentra en promedio a tres kilómetros de distancia de 20% de alguna de estas súper carreteras del TLCAN.

<sup>10</sup> El ferrocarril fue construido para fomentar el contacto exterior, no el mercado interno. Exportaciones e importaciones y la carga minera sumaban más de 60% de lo transportado por el ferrocarril.

se trazan las nuevas líneas de interés geoestratégico y de control territorial del mundo, ya sobre principios de rentabilidad financiera y de sectorialización de las regiones físicas de cualquier territorio nacional o subnacional.

La geoestrategia<sup>11</sup> de esa lógica capitalista ya plenamente financiera se incorpora de lleno al control del espacio, haciéndolo artífice de la estructuración de relaciones de dominación. Y los grupos de interés de Norteamérica son de sus principales promotores, tal como lo demuestra la nueva conectividad de la infraestructura carretera de México que, con resistencias, ya forma parte de ese gran proceso de cambio mundial, el cual también acerca las distancias y comprime los tiempos al ritmo del resto de Norteamérica.

Con las recientes construcciones de carreteras del país, ya hay una nueva continuidad impresa a las circulaciones. Si desde la década de 1960 ya hacían posible un paso continuo Norte-Sur con la carretera Panamericana, ahora enlazan prácticamente cualquier punto de interés económico y estratégico territorial con el resto continental, sacando al país de su largo encierro rural y montañoso a otras dinámicas urbanas, transnacionales, globales, y cada vez más irreversiblemente transterritoriales.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> La geoestrategia es una gestión de los intereses geopolíticos que relaciona los recursos de un país con sus objetivos estratégicos, optimizando su uso y riesgos. Es parte de la geopolítica iniciada por el geógrafo sueco Rudolf Kjellen (1916), con el fin de estudiar causas espaciales de acontecimientos políticos y de sus efectos futuros, a diferencia de la geografía política, que estudia neutralmente la manera en que el medio geográfico y sus recursos influyen en los hechos políticos y viceversa (Fénix Dávila, sf: 1).

<sup>12</sup> Y de hecho este cambio de México se suma con otros que prefiguran conexiones carreteras y ferroviarias para lograr un gran circuito que enlace todos los continentes con una longitud de 27 000 kilómetros de vías y cien kilómetros de áreas de reserva a lo ancho, que integran una circulación continua a lo largo de esta "Ecumenópolis" transcontinental. El avance científico y tecnológico, aunado a la previsible crisis energética, se esfuerza por contar con otros conceptos y medios de transporte y navegación. Y ya se han producido prototipos de naves aéreas que en tan solo 67 minutos de viaje, dan la vuelta al mundo, proponiendo así una inminente revolución de las circulaciones.

Es difícil anticipar los alcances de esta circularidad de las carreteras de México que soportan con los corredores del TLCAN nuevas funciones circulatorias, ya integradas, con el resto de Norteamérica. Es evidente que su fuerza estructuradora territorialmente, a partir de ahora, marca dos épocas distintas. En las consecuencias que todo ello está teniendo en la organización espacial, se añan otros factores, de los que conviene mencionar particularmente los rezagos por falta de complementariedad entre modalidades del transporte marítimo, ferroviario y aéreo que aún interrumpe la continuidad de los flujos internos y externos.

Ante esto, quizá sea fundamental señalar la necesidad de otra perspectiva de gobierno y gestión que, reincorporando a las regiones, restituya o quizá por primera vez, dé coherencia a las relaciones entre el Estado y la federación mexicana, desde todas las regiones del país, tan urgentemente reclamada por la falta de integración estructural —sectorial y regional— de las actividades de la economía nacional.

Esta otra perspectiva de las relaciones entre el Estado y la federación, dada por la atención a sus regiones, pudiera imprimir un sentido territorial distinto que fortalezca las circulaciones interiores para lograr que tengan un sentido constructivo, complementario y no desestructurador, por su subordinación a aquellas circulaciones que sirven prioritariamente a los grandes centros y regiones del subcontinente.

México es geoestratégico y fundamental en Norteamérica, pero solo en la medida en que logre asegurarse desde una postura soberana lo que más le convenga de las distintas vías integradoras promovidas principalmente por grupos de interés estadounidenses y canadienses junto con las elites de mexicanos asociados con ellos. El avance del tratado, y las dificultades no previstas en los casi veinte años de su aplicación, describen un desafío a su racionalidad en el sentido de lograr integrar coherentemente los costos

y efectos de todas las distintas escalas de circulaciones de personas, mercancías, capitales e informaciones.

Eso significará otra integración trans o a-territorial que, superando las diferencias geográficas en el amplio territorio transnacional que comprende, integrará las diferencias culturales y que, adecuando las capacidades técnicas y tecnológicas para una circulación común, logre constituirla de manera continua y proporcionalmente benéfica no excluyente, que sin duda ya ha empezado a cambiar el perfil geoestratégico conocido.

Aunque sean difíciles de precisar sus tendencias y consecuencias a futuro, puede aventurarse que en todo esto, las fronteras pierdan sentido. Pero además, que en esta transformación espacial provocada por las circulaciones libres y continuas tendrá un papel decisivo que se logren vencer efectos de la dualidad dispersante y concentradora de las ciudades de frente a las regiones actuales.

## CONCLUSIONES

Desde la firma del TLCAN en 1994, la integración de Norteamérica ha ido cambiando tanto la estabilidad macroeconómica como las estructuras territoriales internas e internacionales, y sus instituciones supranacionales seguirán condicionando las siguientes etapas de alineación económica y política. En ese proceso, México cumple el doble papel de contrapeso territorial y de puente terrestre, pues los corredores comerciales han ido abriendo paso a otras pautas espaciales de integración económica de la producción y los mercados que alteran la organización económica-espacial interna de las ciudades y las regiones, así como de las relaciones externas de los tres países.

Y con ello, se muestra que las articulaciones de ciudades y regiones del interior de México, pero también de Estados Unidos y Canadá, están cambiando rápidamente, puesto que enfrentan

ahora demandas internas y posibilidades de acceso a mercados distantes, que no existieron sino hasta hace una década y que, asimismo, demuestran la influencia de fuertes tendencias integradoras-y-desintegradoras globales ante las que se levantan obstáculos y resistencias territoriales de los que todavía no es posible alcanzar a prever completamente sus consecuencias ventajosas.

Intencionalidades territoriales distintas toman coherencia a medida que proyectos públicos y privados van cohesionando intereses y recursos. En México ello se aprecia de distintas maneras si se contempla la coherencia geoestratégica de los corredores de transporte, comercio e inversión con los que el territorio nacional se repliega o multiplica desdibujando fronteras geográficas y políticas previas y transformando funcionalmente los límites históricos y climáticos de Norteamérica.

Es posible que desde cada gobierno de los países de América del Norte y desde cada uno de los ámbitos económicos y políticos que comparten con los grupos de interés que los forman, se puedan precisar intenciones geoestratégicas de política; también es posible reconocer, en cada una de sus acciones comerciales, un objetivo espacial territorial, como lo demuestra la reciente conclusión de los principales corredores del TLCAN.

Y si hay que remontar severas desigualdades en lo nacional y local, ahora que se han completado estos corredores, las consecuencias internas confirmarán que tanto los enlaces entre ciudades como los accesos a las riquezas y yacimientos de las regiones están abriendo un periodo de transformaciones territoriales profundas, de las que aún no es posible advertir todos sus alcances en la mejora de las relaciones territoriales del interior país. Por lo que, dependiendo de los resultados cohesionadores o, por lo contrario, dispersores y de vacimiento de recursos de las regiones, seguirá pendiente o será incierta la ventaja de la participación de México en el concierto comercial de Norteamérica.

Es posible que el grado de avance en la integración de Norteamérica dé un carácter transfronterizo a las circulaciones, rebasando límites y distancias que las habían bloqueado. Y también demuestre esfuerzos de emprendedores connacionales y extranjeros que han logrado superponer —ante las condiciones físicas de la circulaciones y las políticas gubernamentales de México y Estados Unidos—, otras condiciones de integración por encima de las desigualdades propias de las relaciones asimétricas de poder, con una nueva convivencia y cooperación comercial, aceptante de las diversas identidades nacionales y regionales de origen, que restituya soberanía y dé coherencia a las relaciones territoriales interiores y, entonces, resulte mutuamente benéfica y enriquecedora para toda Norteamérica.

#### BIBLIOGRAFÍA

- Ávila Sánchez, Héctor (2008). “Cambios y recomposiciones territoriales. Las regiones de México en la globalización”. Ponencia presentada en el X Coloquio Internacional de Neocrítica Diez años de cambios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999-2008. Universidad de Barcelona, Barcelona, 26-30 de mayo.
- Bezeginski, Zbigniew (1998). *El gran tablero mundial*. Barcelona: Paidós Ibérica.
- Cadena Sánchez, Abraham E. (2011). “Programa de empleo temporal. En el marco de las acciones que contribuyan a la atención de los impactos de las sequías en zonas rurales del Norte del País”. PPT presentado ante la SCT, Dirección general adjunta de caminos rurales y alimentadores, 18 de agosto. Disponible en línea: <[http://www.cmdrs.gob.mx/prev/comisiones/copredes/reuniones/2011/7a\\_ordinaria/4\\_sct.pdf](http://www.cmdrs.gob.mx/prev/comisiones/copredes/reuniones/2011/7a_ordinaria/4_sct.pdf)> [consulta 31 de agosto de 2012].
- Camarena Luhrs, Margarita, y Teodoro Aguilar (2009). “El cambio urbano. Problemas regionales en los procesos globalizadores”.

*Revista Carta Económica Regional*, nueva época, Guadalajara, CUCEA /U de G, año 21, 103 (septiembre-diciembre).

- Corzo Óscar, S. (2007). "Multimodalismo en infraestructura logística". Ponencia presentada en el Foro Nacional: Comercio Exterior y Logística: impulsos para la competitividad. León, Guanajuato, 26 de octubre
- De León Zamora, Josefina, y Margarita Camarena Luhrs (2012). "Bases jurídicas multilaterales aplicables a la solución de controversias en materia mercantil internacional, previstas en el TLCAN". En *Estudios de derecho mercantil en homenaje al Dr. Raúl Cervantes Ahumada*. México: Posgrado de la Facultad de Derecho, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Dornbusch, Rüdiger (1989). "Los costos y beneficios de la integración económica regional". *Revista Pensamiento Iberoamericano*. Madrid, CEFIR, 15.
- Erazo, Juan José, y Manuel Cuan (2010). "Estrategia de construcción y modernización de la red carretera nacional". Ponencia presentada en la Tercera Cumbre de las Américas 2010. Dallas, Texas (12 de noviembre).
- FAQ'S (2011). "Estadísticas de transporte de América del Norte". Disponible en línea: <<http://nats.sct.gob/nats/sys/tables.jsp?i=2&id=33>> [consulta: 24 de agosto de 2012].
- Fénix Dávila, Donkan (s/f). "Geopolítica venezolana". Disponible en línea: <<http://www.monografias.com/trabajos72/geopolitica-venezolana/geopolitica-venezolana.shtml>> [consulta 14 de septiembre de 2012].
- Fernández Christlieb, Federico (1996). "La mundialización, los espacios y las técnicas en la obra reciente de Milton Santos". México: Serie Varia IG-UNAM, 14.
- Garza, Gustavo (1995). "Plan económico-urbanístico del área metropolitana de Monterrey, 1995-2010. Fundamentos conceptuales". En *Sistemas metropolitanos. Nuevos enfoques y prospectiva*, coordinado por Carlos Garrocho y Jaime Sobrino. México: El Colegio Mexiquense / Sedesol.

- Gasca Zamora, José (2010). PPT sin título presentado en el Foro Análisis Desarrollo de Microregiones: modelos de desarrollo y desigualdades regionales en México. México: Cámara de Diputados, 1° de junio. Disponible en línea: <<http://www3.diputados.gob.mx/camara/.../Programa%20Final%20Foro.pdf>> [consulta 24 de agosto de 2012].
- Gutiérrez P., Ramón-Antonio (2001). “Impacto social de la globalización en los procesos nacionales de desarrollo regional de los países del Cono Sur de América Latina: escenarios alternativos para el cambio”. Ponencia presentada en el Encuentro Nacional para el Desarrollo Regional, Amecider-IIEC, México.
- Harvey, David (1994). “La construcción social del espacio y del tiempo: Una teoría relacional”. *Geographical Review of Japan*, Japón, volumen 167 (ser. B), núm. 2. Disponible en línea: <<http://es.scribd.com/doc/55774506/La-Produccion-Social-Del-Espacio-y-El-Tiempo-David-Harvey-1994>> [consulta: 14 de septiembre de 2012].
- INEGI (2011). “Cuéntame... Población”. Disponible en línea: <<http://cuentame.inegi.org.mx>> [consulta: 24 de agosto de 2012].
- Presidencia de la República Mexicana (2012). “Programa Nacional de Infraestructura”. Mapa: Infraestructura 2012. [Disponible en línea:] <[www.presidencia.gob.mx](http://www.presidencia.gob.mx)> [consulta 30 de agosto de 2012].
- San Martín Romero, José (2010). “El desarrollo de cadenas de valor a través de los puertos marítimos y fronterizos y la red terrestre”. Ponencia presentada en la XII Reunión Nacional de Ingeniería de Vías terrestres. León, Guanajuato, julio. Disponible en línea: <<http://www.slideshare.net/ocolosio78/cadenas-de-valorlogsticas-en-mxico>> [consulta: 30 de agosto de 2012].
- Sedesol (2010). “Diagnóstico del Programa Hábitat”. Disponible en línea: <[http://www.sedesol/2009.sedesol.gob.mx/archivos/802567/file/Diagnostico\\_Habitat.pdf](http://www.sedesol/2009.sedesol.gob.mx/archivos/802567/file/Diagnostico_Habitat.pdf)> [consulta: 27 de agosto de 2012].