

Relevancia económica del noreste de México y su relación comercial con Texas

ISMAEL AGUILAR
BARAJAS

ALEJANDRO J. FLORES
BECERRIL

BENJAMÍN HIDALGO
LÓPEZ*

El noreste es una región geoestratégica para México y contribuye de manera significativa a la economía nacional. El sector industrial tiene gran presencia en la estructura productiva de la región; en éste sobresale la industria manufacturera por su alta participación y, dentro de ésta, el subsector de maquinaria y equipo, que refleja el peso de las ramas de vehículos automotores y sus partes. También cabe destacar que la región concentra mucha de la inversión extranjera directa (IED) que llega a México, la cual se orienta de manera primordial a la manufactura.

Dentro de la región, y entre ésta y los espacios subnacionales vecinos, se da una serie de relaciones cuya dinámica es necesario entender, con el propósito de formular las mejores políticas públicas para el desarrollo inter e intra-regional. La vecindad con Texas proporciona una gama

El noreste ha registrado un dinamismo económico por encima del promedio nacional. Entre 1993 y 2004, el PIB real regional aumentó 57%, mientras que el nacional lo hizo en 36 por ciento

* Coordinador de la cátedra de investigación Economía de la Frontera Norte de México del Instituto Tecnológico de Monterrey (ITESM), campus Monterrey <iaguilar@itesm.mx>; profesor investigador del Departamento de Economía del ITESM <ajflores@itesm.mx>, y economista y ejecutivo de comercio al detalle de Nielsen Company, Monterrey <benjaminhidalgo@gmail.com>, respectivamente. Los autores reconocen el apoyo de la cátedra de investigación Economía de la Frontera Norte de México del ITESM.

amplia de retos y oportunidades, cuyo entendimiento es imprescindible para la formulación de planteamientos y proyectos estratégicos.

El grueso de la relación comercial entre México y Estados Unidos ocurre entre Texas y el noreste de México. El tamaño de la relación tiene importantes implicaciones de política económica para los dos países y para la región. De acuerdo con la base de datos de la oficina de estadísticas del transporte de Estados Unidos, hay una gran interacción económica que se hace más visible en los cruces fronterizos entre Laredo y Nuevo Laredo y, en menor medida, entre El Paso y Ciudad Juárez. Una conclusión que se puede adelantar concierne a la asimetría de información acerca de los flujos comerciales subnacionales entre los dos países, ya que México no cuenta con las estadísticas de exportaciones por entidad federativa a los estados de su vecino del norte.

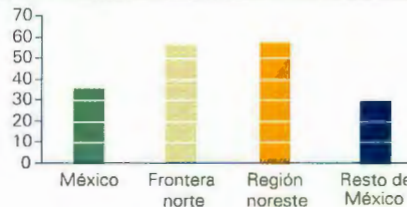
RELEVANCIA ECONÓMICA DEL NORESTE DE MÉXICO

La frontera norte de México, en particular el noreste (Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas), son de relevancia geoestratégica para el país. Indicadores recientes muestran que respecto al total nacional, los cuatro estados tienen: 12% de la población, 28% del territorio nacional, 19% del producto interno bruto (PIB), 18% de la inversión extranjera, 19% de los trabajadores registrados en el Instituto Mexicano del Seguro Social y 55% del empleo de las maquiladoras.¹ Asimismo, el peso relativo del noreste de México respecto a los seis estados que tienen frontera con Estados Unidos es muy alto, en cuanto concentran alrededor de 63% de la inversión extranjera directa y 75% del producto interno bruto.

Es también importante señalar que el noreste ha registrado un dinamismo económico por encima del promedio nacional (véase la gráfica 1). Entre 1993 y 2004, el PIB real regional aumentó 57%, mientras que el nacional lo hizo en 36%. Respecto a los estados no fronterizos del norte de México, la figura muestra que el noreste ha crecido casi al doble.

Este dinamismo también se observa en términos de la contribución de la región al PIB nacional. En 1993, la región representaba 16% del PIB; para 2004 la cifra

MÉXICO: CRECIMIENTO DEL PIB EN LA FRONTERA NORTE, EN LA REGIÓN NORESTE Y EN EL RESTO DEL PAÍS, 1993-2004 (PORCENTAJES)



Fuente: I. Aguilar, A.J. Flores y B. Hidalgo, "Panorama de la estructura y la dinámica económica del noreste de México", en I. Aguilar y A.J. Flores (eds.), *Integración económica noreste de México-Texas. Diagnóstico y prospectiva*, Gobierno del Estado de Nuevo León, Programa Invite y Fondo Editorial Nuevo León, Monterrey, 2007, p. 19.

era de 18.6%. Si se considera el caso de la industria manufacturera, la relevancia es todavía mayor. En 1993, la región generaba una quinta parte del PIB manufacturero nacional, mientras que para 2004 la contribución se incrementó a 24%. Si bien Chihuahua ha mantenido la misma participación durante el periodo referido, los otros estados muestran tendencias alcistas. Nuevo León y Coahuila tienen las posiciones 1 y 2, con 9.7 y 6.7 por ciento, respectivamente.

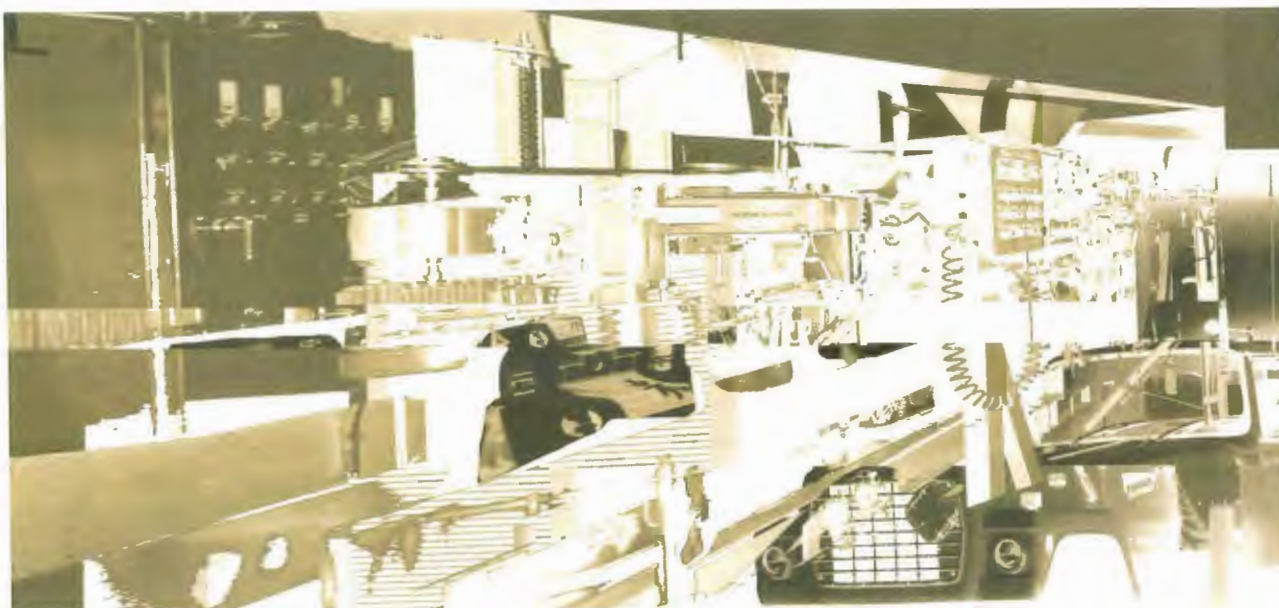
El noreste es un receptor de primer orden de IED. Entre 1970 y 2005 ingresaron 171 000 millones de dólares al país;² de éstos, 18% se dirigieron a la región. Poco más de la mitad de estos flujos correspondieron a Nuevo León y poco menos de una cuarta parte a Chihuahua.

Una característica sobresaliente de estas inversiones es que su mayor parte se destinó a la industria manufacturera. Esta proporción, de 78%, fue muy superior al promedio nacional, que fue de 49%. Más notable es que el porcentaje de la IED que se dirige a la manufactura en los cuatro estados del noreste fuera superior a 90% en cada uno de ellos, con excepción de Nuevo León. Las cifras correspondientes a esos tres estados son, asimismo, muy superiores a las registradas para la frontera en su conjunto. En el caso de Tamaulipas, la participación de la IED en manufactura llega a 99%; en tanto, la participación más baja la tiene Nuevo León, con 62%.

El sector de transporte tiene mayor presencia y dinamismo en la región noreste que en el resto del país. Por ejemplo, en 1993 la manufactura de maquinaria y equi-

1. Datos recientes tomados del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras y del Instituto Mexicano del Seguro Social.

2. Cifras del INEGI.



po aportaba una cuarta parte del PIB manufacturero de México; en 2004 esta participación se incrementó a 30%. Para el noreste, estas cifras fueron, en el mismo orden, de 35 y 45 por ciento. Cada uno de los estados tiene contribuciones superiores al promedio nacional. Lo anterior sugiere que hay un efecto frontera que no se limita al crecimiento, sino que también influye en la estructura económica, al privilegiar a los sectores que de manera más directa se vinculan con el proceso de integración económica.

El noreste de México ha capturado una parte muy significativa del acelerado flujo comercial entre México y Estados Unidos. Su relación comercial con Texas hace de esta región binacional un buen candidato para examinar el patrón comercial en escala subnacional fronteriza y transfronteriza. Después de todo, Texas es el principal socio comercial de México y del noreste.

RELACIÓN COMERCIAL DEL NORESTE DE MÉXICO CON TEXAS

COMERCIO EXTERIOR ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS

El comercio entre México y Estados Unidos aumentó de manera significativa a partir de la segunda mitad del decenio de los noventa, en parte debido a la liberalización comercial que se dio al amparo del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Esta expansión del comercio ha implicado que el transporte

de mercancías entre estos países se multiplicara por 10 en menos de un decenio.

Esta integración comercial tiene en el noreste de México y en Texas a dos grandes jugadores. El noreste es una de las regiones más dinámicas del país y Texas es, entre las entidades federativas de Estados Unidos, el mayor socio comercial de México. En particular, la vinculación de Texas con México se da de modo preponderante hacia la región noreste. Por otra parte, el hecho de que casi 77% del comercio binacional se transporte por carretera tiene obvios efectos en los estados de la región, cuyo territorio es paso obligado de las exportaciones e importaciones de otras entidades, sobre todo del centro de México, además de las originadas o con destino al propio noreste.³ Es por ello que la logística y la competitividad internacional del noreste conducen a retos y oportunidades para este país, lo que no es, por cierto, una consideración menor.

TEXAS COMO PRINCIPAL SOCIO COMERCIAL DE MÉXICO

Texas es el principal socio comercial de México. El cuadro 1 muestra los 10 principales estados exportadores por tierra de Estados Unidos a México. En 2004, Texas ocupó la primera posición, con poco más de 74 000 millones de dólares, lo cual representó cerca del doble de

3. Las cifras para las otras vías son: marítima, 12%; ferroviaria, 9%, y aérea, 3%. Véase *Estadísticas del transporte para América del Norte*, base de datos, INEGI, México, noviembre de 2007 <www.inegi.gob.mx>.

lo exportado por California, el estado que le sigue en importancia; en conjunto, ambos concentran la mitad de las exportaciones de Estados Unidos a México. Michigan mantiene la tercera posición, con 11% del total, aunque en 2004 sufrió una caída respecto a 2003. Arizona se suma a Texas y California, las entidades fronterizas con México que están entre los primeros cuatro de la lista de los 10 estados con mayor comercio terrestre.

Como se aprecia en el cuadro 1, sin contar las cifras correspondientes a California, las exportaciones texanas a México son superiores a las de los otros ocho estados juntos. Asimismo, cabe destacar que de 2003 a 2004 sólo Tennessee registró un incremento mayor que el de Texas, aunque su participación en el flujo total es muy pequeña. Es claro también que las exportaciones texanas han crecido más que las de todo Estados Unidos a México.

EXPORTACIONES TERRESTRES DE TEXAS A MÉXICO

Las exportaciones de Texas a México alcanzan amplios espacios del territorio nacional, aunque se concentran en el noreste y en el centro del país. La gráfica 2 contiene los valores acumulados para el periodo 1996-2002, durante el cual Texas exportó a México mercancías con un valor total de 225 000 millones de dólares. Se muestra que casi 70% de estas exportaciones se dirigieron a estados del noreste y 18% se orientó a la región centro

C U A D R O 1

ESTADOS UNIDOS: EXPORTACIÓN POR TIERRA A MÉXICO, 2003 Y 2004 (MILES DE MILLONES DE DÓLARES Y PORCENTAJES)

Estado	Comercio terrestre		Porcentajes 2004	Variación porcentual
	2003	2004		
Total	200.4	225.0	100.0	12.2
Texas	63.5	74.5	33.1	17.2
California	33.8	39.0	17.3	15.3
Michigan	26.7	24.6	10.9	- 7.9
Arizona	6.2	7.3	3.2	16.7
Illinois	6.0	6.8	3.0	11.6
Ohio	6.0	5.8	2.6	- 4.2
Indiana	6.3	5.4	2.4	- 15.0
Tennessee	4.0	4.9	2.2	24.5
Carolina del Norte	3.9	4.4	2.0	13.2
Nueva York	3.9	4.3	1.9	8.9

Fuente: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, *U.S.-North American Trade and Freight Transportations Highlights*, junio de 2005, y *Transborder Freight Data*, tabla A2, Washington, abril de 2005.

—formada por el Distrito Federal y el Estado de México—. El cuadro 2 indica que la mitad de las exportaciones texanas al noreste se ha concentrado en Chihuahua. Otra parte significativa (29%) se dirige a Tamaulipas. Coahuila ocupa la tercera posición, con 12.6% y Nuevo León la cuarta, con 8.2 por ciento.

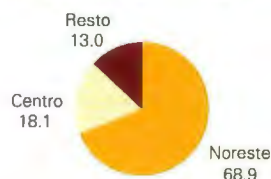
EXPORTACIONES TERRESTRES DE MÉXICO A ESTADOS UNIDOS POR ESTADO

México no cuenta con información de sus exportaciones por estado de origen para realizar un análisis similar al anterior. Los datos disponibles se tienen sólo de manera agregada para todo país, aunque se cuenta con el registro del estado de destino en Estados Unidos.

En el cuadro 3 se presentan las exportaciones terrestres de México a Estados Unidos por principal estado de destino en el periodo 1996-2002. En él destaca Texas como el principal receptor de mercancías mexicanas, con 152 000 millones de dólares acumulados durante este lapso. Este

G R Á F I C A 2

MÉXICO: PRINCIPALES REGIONES DE DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE TEXAS, 1996-2002 (PORCENTAJES)



1. Total: 225 545 millones de dólares a precios corrientes. Noreste: Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas. Centro: Distrito Federal y Estado de México. Fuente: cálculos propios con información del Bureau of Transportation Statistics, mayo de 2006 <www.bts.gov>.

C U A D R O 2

TEXAS: IMPORTACIONES DEL NORESTE DE MÉXICO, 1996-2002 (MILES DE MILLONES DE DÓLARES CORRIENTES Y PORCENTAJES)

	Valor	Porcentaje
Total del noreste	155.4	100.0
Chihuahua	78.4	50.4
Tamaulipas	44.8	28.8
Coahuila	19.6	12.6
Nuevo León	12.7	8.2

Fuente: elaboración propia con información del Bureau of Transportation Statistics, mayo de 2006 <www.bts.gov>.

**MÉXICO: EXPORTACIONES TERRESTRES A ESTADOS UNIDOS
POR ESTADO, 1996-2002 (MILES DE MILLONES DE DÓLARES)**

	Estado	Valor
1	Texas	152
2	Michigan	117
3	California	109
4	Arizona	31
5	Carolina del Norte	23
6	Indiana	23
7	Ohio	21
8	Illinois	20
9	Nueva York	17
10	Tennessee	16
	<i>Total de Estados Unidos</i>	<i>644</i>

Fuente: elaboración propia, con información del Bureau of Transportation Statistics, junio de 2006 <www.bts.gov>.

hallazgo no sorprende, sólo confirma lo ya expresado en torno a la posición de Texas como el socio comercial más importante de México. El segundo lugar le corresponde a Michigan, con 117 000 millones, seguido por California con 109 000; Arizona queda en un lejano cuarto lugar, con 31 000. Con independencia de los montos de las importaciones, destaca que tres de los primeros cinco estados de la lista son fronterizos con México. Si se excluye a Michigan y California, las importaciones de Texas son equivalentes a las del conjunto de los otros siete estados que aparecen en el cuadro 3.

**PRINCIPALES PUERTOS
DE ENTRADA
A ESTADOS UNIDOS**

Es importante considerar la relación comercial entre Texas y los cuatro estados fronterizos del noreste de México, desde la perspectiva de los principales puertos de entrada a Estados Unidos. Esto permite enmarcar el análisis de los flujos

comerciales tanto de México como de la región y de sus implicaciones en logística y competitividad con el vecino estado de Texas. En este sentido, se muestra con claridad la relevancia que tienen Laredo y El Paso como grandes puertos de entrada al comercio internacional de Estados Unidos.

El cuadro 4 contiene los principales 15 puertos de entrada en 2004. Están ordenados por el valor de los embarques y se muestra el modo de transporte. Es interesante notar que el Aeropuerto Internacional John F. Kennedy, en Nueva York, encabeza la lista de estos 15 puertos de internación de carga con 125 000 millones de dólares, cantidad ligeramente superior a la carga movilizada por los puertos de Los Ángeles y de Long Beach, en California. Detroit ocupa la cuarta posición y Buffalo-Niagara Falls, Nueva York, tiene la octava. Estos dos puertos terrestres reflejan el peso de la relación comercial con Canadá. El puerto marítimo de Nueva York-Nueva Jersey tiene el quinto lugar, con un total de 114 000 millones de dólares. Es relevante para este artículo que Laredo tenga el sexto lugar como puerto de internación de carga en todo Estados Unidos (con casi 90 000 millones de dólares). El combinado de Laredo y El Paso supera el valor de la carga que pasa por el aeropuerto Kennedy de Nueva York.

**ESTADOS UNIDOS: PRINCIPALES PUERTOS DE ENTRADA POR VALOR DE EMBARQUES, 2004
(MILES DE MILLONES DE DÓLARES)**

Puerto	Estado	Modo	Embarques ¹
Nueva York	Nueva York	Aéreo	125.3
Los Ángeles	California	Marítimo	121.4
Long Beach	California	Marítimo	121.3
Detroit	Michigan	Terrestre	113.8
Nueva York y Nueva Jersey	Nueva York-Nueva Jersey	Marítimo	113.5
Laredo	Texas	Terrestre	89.5
Los Ángeles	California	Aéreo	68.7
Buffalo-Cataratas del Niágara	Nueva York	Terrestre	68.3
Houston	Texas	Marítimo	66.4
Puerto Huron	Michigan	Terrestre	65.9
Chicago	Illinois	Aéreo	65.4
San Francisco	California	Aéreo	54.6
Charleston	Carolina del Sur	Marítimo	46.7
El Paso	Texas	Terrestre	42.8
Norfolk	Virginia	Marítimo	33.5

1. Incluye exportaciones e importaciones.

Fuente: elaboración propia con información de Bureau of Transportation Statistics, mayo de 2006 <www.bts.gov>.

PUERTOS DE ENTRADA TERRESTRES DE ESTADOS UNIDOS

A continuación se analiza la relación entre los puertos de entrada terrestres de Estados Unidos con sus socios comerciales del TLCAN, Canadá y México. Este punto es de gran interés para el país en general y para el noreste en particular. Como ya se expresó, el grueso del comercio entre México y Estados Unidos es por modo terrestre. También se dijo que el noreste de México y Texas ocupan una posición muy importante en estos flujos. De igual modo, esta relevancia se observa desde la perspectiva de América del Norte.

El cuadro 5 contiene los 10 principales puertos de comercio terrestre de Estados Unidos con Canadá y México en 2003 y 2004. Estos puertos representan alrededor de 70% del comercio terrestre total de Estados Unidos con sus dos vecinos (calculado en 634 000 millones de dólares). El cuadro también muestra el comercio entre Estados Unidos y México, realizado mediante los 10 principales puertos, que tiene una relevancia todavía mayor al total efectuado en toda América del Norte, incluido Canadá —maneja 211 000 de los 225 000 millones de dólares que cruzan la frontera entre México y Estados Unidos.

Resalta el peso económico de Laredo, pues es el segundo puerto comercial, incluidos los puertos de Canadá, y el primero en el comercio entre México y Estados Unidos. Detroit ocupa la primera posición con 114 000 millones; es decir, Estados Unidos tiene en Detroit y en Laredo la cara más visible de su comercio terrestre con Canadá y México. El Paso ocupa la quinta posición como puerto de entrada a Estados Unidos, con un comercio estimado en 43 000 millones, y la segunda como principal puerto de entrada de México a Estados Unidos.

Tres de los 10 puertos más importantes de comercio terrestre de Estados Unidos están en Texas. Si bien con números pequeños, la inclusión de Brownsville-Cameron, Eagle Pass y Del Rio significa que seis de los 10 principales puertos de comercio de Estados Unidos con México están en Texas. Los otros cuatro son la Mesa de Otay y Calexico East en Ca-

lifornia, Nogales en Arizona y Santa Teresa en Nuevo México. De hecho, la suma de Laredo y El Paso es superior al comercio combinado de los otros ocho puertos. Dejando a El Paso de lado, el volumen comercial manejado por estos ocho puertos es inferior al que pasa por Laredo. El dinamismo de éste es sobresaliente; entre 2003 y 2004 aumentó el valor de su comercio en 13.6% y sólo dos puertos tuvieron tasas de crecimiento superiores. El mapa indica claramente la situación, al mostrar los cinco principales puertos de comercio terrestre entre Estados Unidos y el área del TLCAN y entre Estados Unidos y México en 2004. No sorprende que se refiera a Texas como uno de los lentes más interesantes para analizar este Tratado.⁴

4. A. Kumar, "Did NAFTA Spur Texas Exports?", *Southwest Economy*, núm. 2, marzo-abril de 2006, pp. 3-7.

C U A D R O 5

ESTADOS UNIDOS: PRINCIPALES PUERTOS DE COMERCIO TERRESTRE CON CANADÁ Y MÉXICO, 2003 Y 2004 (MILES DE MILLONES DE DÓLARES A PRECIOS CORRIENTES Y PORCENTAJES)

	2003	2004	Variación porcentual
<i>Total del comercio con México y Canadá</i>	563	634	12.6
<i>10 puertos principales</i>	412	461	11.7
Detroit, Michigan	102	114	11.7
Laredo, Texas	79	90	13.6
Buffalo-Niagara, Nueva York	59	68	15.1
Puerto Huron, Michigan	62	66	5.8
El Paso, Texas	39	43	9.1
Otay Mesa, California	20	22	12.8
Champlain-Rouses Pt., Nueva York	14	16	10.6
Hidalgo, Texas	14	16	10.0
Blaine, Washington	12	14	18.1
Nogales, Arizona	10	12	16.6
<i>Total del comercio con México</i>	200	225	12.2
<i>10 puertos principales</i>	191	211	10.5
Laredo, Texas	79	90	13.6
El Paso, Texas	39	43	9.1
Otay Mesa, California	20	22	12.8
Hidalgo, Texas	14	16	10.0
Nogales, Arizona	10	12	16.6
Brownsville-Cameron, Texas	10	11	6.1
Calexico East, California	9	10	11.8
Eagle Pass, Texas	6	4	-28.6
Del Rio, Texas	3	3	0.9
Santa Teresa, Nuevo México	1	1	6.2

Fuente: elaboración propia con información de U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, *US-North American Trade and Freight Transportation Highlights*, Washington, junio de 2005, y *Transborder Freight Data*, apéndice A3, Washington, junio de 2005, p. 13 <www.bts.gov>

CONCLUSIONES

En general, el noreste ha crecido a tasas superiores a la economía nacional. Su connotación fronteriza —de manera concreta la vecindad con Estados Unidos y los flujos comerciales— le confiere ventajas. Parece darse un efecto frontera que incide de manera fuerte y positiva en el crecimiento económico, quizá manifestado en el dinamismo del sector de comunicaciones y transportes. Como se muestra más adelante, el noreste tiene una importancia estratégica para los flujos de mercancías —no sólo de la

ESTADOS UNIDOS: PRINCIPALES PUERTOS DE COMERCIO TERRESTRE ENTRE ESTADOS UNIDOS Y MÉXICO, 2004 (MILES DE MILLONES DE DÓLARES A PRECIOS CORRIENTES)



Fuente: I. Aguilar, A.J. Flores y B. Hidalgo, "Panorama de la estructura y la dinámica económica del noreste de México", en I. Aguilar y A.J. Flores (eds.), *Integración económica noreste de México-Texas. Diagnóstico y prospectiva*, mapa 3.3, Gobierno del Estado de Nuevo León, Programa Invite y Fondo Editorial Nuevo León, Monterrey, 2007, p. 54.

región— entre México y Estados Unidos, en general, y Texas, en particular.

En conjunto, esta expansión económica —vinculada con factores regionales y también derivada de la competencia internacional, y ejemplificada en las complejas relaciones entre comercio e infraestructura— implica la formulación de políticas de alcance regional, nacional y binacional. De manera particular, dentro de los movimientos de mercancías del TLCAN, se advierte una concentración hacia la franja este de Estados Unidos. El noreste mexicano tiene una posición fundamental en relación con esta concentración, que puede ser potenciada en su interacción con el vecino país.

La relación comercial del noreste mexicano con Texas proviene de varios decenios atrás y sobre ésta se fincan las nuevas oportunidades de hacer negocios en ambos lados de la frontera. Esto no sólo se refiere a las tradicionales compras de residentes mexicanos en las vecinas ciudades de Texas, sino a procesos de integración productiva. La instalación de la planta de la Toyota en San Antonio ilustra bien lo anterior. Se prevé que los efectos de esta planta alcanzarán zonas significativas de México —vía proveedores— y que los cuatro estados del noreste sacarán partido de esta situación.⁵ Al referirse al *Factor México*, se subraya que varios proveedores automotrices en México están a un día de distancia de San Antonio, como parte de un corredor que va del Distrito

5. Empresas como Metalsa están en la lista de proveedores de Toyota.





Federal a Atlanta.⁶ Es obvio que este tipo de interacción económica requiere de una logística de clase mundial. Las exigencias que esto impone en las comunicaciones y transportes son de gran magnitud. Si no se está a la altura, se pueden perder fácilmente las ventajas de la proximidad geográfica.

El grueso del comercio entre México y Estados Unidos es por vía terrestre. Como se mostró, el noreste de México y Texas mantienen una posición muy relevante en este comercio. Esto tiene particulares implicaciones geográficas, de infraestructura y en la vitalidad metropolitana. Por ejemplo, los incrementos significativos de comercio que se han observado entre ambos países,

6. Respecto a la integración económica México-Texas en general y los efectos de la planta de la Toyota de San Antonio en particular véase el trabajo de Keith *et al.*, "Gauging the Impact of the San Antonio Toyota Plant", *Vista. South Texas Economic Trends and Issues*, Federal Reserve Bank of Dallas, San Antonio, primavera de 2004 <www.dallasfed.org>.

concentrados en poco menos de 80% en el transporte carretero, significan un mayor flujo vehicular por los estados del noreste en su camino a, y desde, Estados Unidos. Al observar con más detalle el flujo comercial por puente fronterizo, queda clara la prominencia de Laredo y Nuevo Laredo, y en menor medida de El Paso y Ciudad Juárez, como los cruces neurálgicos del noreste y de México en su relación comercial con Estados Unidos y Texas. Es por ello que se subraya que la logística y la competitividad internacional del noreste conduce a retos y oportunidades para México.

CONECTIVIDAD TERRESTRE EN AMÉRICA DEL NORTE Y TEXAS

Las complejas relaciones comerciales y sus requerimientos de infraestructura implican la elaboración de políticas de alcance regional, nacional y binacional, teniendo al TLCAN como marco de referencia. Dentro de los movimientos de mercancías del Tratado, se aprecia en Estados Unidos una concentración hacia el este. El noreste mexicano desempeña una posición fundamental en su interacción con esta concentración en el vecino país. La concentración del mayor número de pasos terrestres antes anotada refleja la importancia geoestratégica de esta subregión (Laredo y El Paso) y de los puentes intermedios en los flujos de importación y exportación entre México y los mercados del este de Estados Unidos. Pueden mencionarse en este sentido Piedras Negras, que se está beneficiando de los problemas de ineficiencia y de la estructura de la competencia en el transporte ferroviario vía Laredo, y Colombia, cuya operación ha estado ligada a la dinámica de la aduana en Nuevo Laredo. Esto significa que tanto la infraestructura como los servicios de transporte presentan amplias áreas de oportunidad.

Para concluir, conviene subrayar de nuevo el asunto de la asimetría en la información de los flujos comerciales de los dos países. Mientras que Estados Unidos dispone de datos por estados respecto a su comercio con México, en este país la información está disponible sólo de manera agregada. Se sabe lo que México le exporta a cada estado del vecino del norte, pero no la procedencia del estado en México. Aquí hay una importante área de oportunidad si es que se quiere avanzar en entender mejor la interacción económica —medida por los flujos comerciales— de los dos países. Contar con esta información le daría más profundidad al conocimiento de las relaciones comerciales entre el noreste de México con Texas. ◀CE