

La rama automovilística y los corredores comerciales del TLCAN

SERAFÍN MALDONADO
AGUIRRE*

La rama automovilística es un elemento fundamental que mueve al sistema económico mundial. Si bien hay otras actividades colaterales importantes, este artículo se centra en el estudio de los corredores comerciales del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) entre Canadá, Estados Unidos y México. Los corredores del TLCAN son rutas fundamentales de gran parte de los flujos económicos mundiales que se pueden medir a partir de dos bloques: la Unión Europea y la Cuenca del Pacífico. En la Cuenca del Pacífico están integrados 18 países costeros de Asia, América y Oceanía, los cuales giran en torno a las economías, cada vez más integradas entre sí, de Estados Unidos y Japón. En este sentido, los territorios de Canadá, Estados Unidos y México son escenarios privilegiados de esas dinámicas. En el presente estudio, que forma parte de una investigación más amplia, se analizan los extremos territoriales de esos corredores, en Canadá y México.

LA RAMA AUTOMOVILÍSTICA MUNDIAL

Desde el inicio del TLCAN en 1994, las relaciones comerciales de México con Canadá se han intensificado de modo creciente, sobre todo en la rama automovilística. Este sector, y sus efectos en otras ramas industriales, genera alrededor de la mitad del producto interno bruto (PIB) mundial. Ello parecerá desmedido si se tiene en cuenta que las estadísticas le atribuyen de 5 a 12 por ciento, dependiendo del país, en la participación del producto

* Profesor investigador de la Universidad de Guadalajara <serafin02_@hotmail.com>. Este artículo es parte del proyecto de investigación "Factores de rezago y crecimiento en el contexto de la globalización: un estudio comparativo de ciudades en América del Norte. Guadalajara/Montreal, Monterrey/Toronto, Los Angeles/Vancouver/Seattle".

nacional bruto (PNB) de cada nación. Pero en esos casos no se consideran los efectos multiplicadores en la economía. Un ejemplo a escala puede ser el de Estados Unidos.

Históricamente, la industria automovilística ha sido una de las principales fuerzas de crecimiento, ya que tiene uno de los más altos efectos multiplicadores en la economía. Para comprender esta repercusión, basta considerar la relación entre la industria automovilística y la petrolera mediante los combustibles. Circulan más de 600 millones de automotores en el mundo, con un incremento anual de 60 millones, los cuales consumen en total 1 300 billones de litros de gasolina.

También hay que considerar los aceites, hules y plásticos; la industria del acero, la electrónica y la química, entre otras. En el sector de servicios, intervienen las aseguradoras y los múltiples servicios de mantenimiento que requieren los automóviles. En Estados Unidos, de cada seis dólares que gasta el ciudadano medio, uno se destina al automóvil; de cada seis horas de vida del propietario, una se dedica a viajar en carro o a trabajar para pagarlo; de cada seis empleos, uno está directa o indirectamente relacionado con el automóvil. Cuanto más se destruye la naturaleza para producir y mantener activos los automotores, más crece el producto nacional bruto.¹

Henry Ford y Harvey Firestone eran muy buenos amigos, en los años veinte, y ambos se llevaban bien con la familia Rockefeller [...] Con el paso de los años, se ha hecho cada vez más apabullante, en Estados Unidos y en el mundo entero, el poder de los fabricantes de automóviles, los fabricantes de neumáticos y los industriales del petróleo. De las sesenta mayores empresas del mundo, la mitad pertenece a esta alianza o funciona para ella.²

Respecto a la obra pública, la infraestructura carretera y vial crece en proporción directa al incremento de los automotores. Estas obras, además de su significado económico, tienen una relevancia política. Se hacen obras que se vean, y las obras viales para automovilistas, en la época actual, benefician a un sector de la población que representa una franja significativa de votantes. La mayor parte de las grandes metrópolis está estructurada o reestructurada (París, por George Eugène Haussmann; Nueva York, por Robert Moses, y la Ciudad de México, por Carlos Hank González) en función de la vialidad para el

vehículo o el automóvil, cuyos propietarios pertenecen a las clases medias y altas de la sociedad.³ Por otra parte, la alimentación de los automotores está repercutiendo de manera directa en los problemas de la alimentación de los humanos, debido a la producción de los biocombustibles derivados del maíz o de otros cultivos, como la caña de azúcar, que limitan la producción (y por tanto ocasionan el encarecimiento) de los granos para la alimentación humana. En fin, la economía mundial viaja en automóvil, no sólo por la influencia de esa actividad automovilística en el PNB, sino porque históricamente de esa rama industrial han salido las innovaciones organizacionales para casi todos los procesos productivos: el fordismo en el pasado, el toyotismo en el presente.⁴

En 2007 se produjeron 70 millones de automóviles. Los países productores más importantes en orden decreciente son: 1) Japón; 2) Estados Unidos; 3) China; 4) Alemania; 5) República de Corea; 6) Francia; 7) España; 8) Brasil; 9) Canadá; 10) México; 11) la India, y 12) Rusia. El rango entre el primer y el último lugar va de 12 millones a dos millones de automóviles producidos por año.⁵

Los principales mercados donde se venden los automóviles son Estados Unidos, con el primer lugar; China, con el segundo, y Japón, con el tercero. El rango es de 17 millones a seis millones de automóviles vendidos en cada país.

En lo que toca a las marcas, Toyota ocupa el primer lugar en producción (9 millones); General Motors, el segundo (8.9 millones); Ford, el tercero (6 millones); Volkswagen, el cuarto (5.6 millones); Daimler Chrysler, el quinto (4.5 millones); Hyundai-Kia, el sexto (3.8

3. George Eugène Haussmann fue prefecto de París y sus alrededores. En 1850-1860, por mandato imperial de Napoleón III, abrió una vasta red de bulevares en el corazón de la vieja ciudad medieval. Los nuevos bulevares permitirían que el tránsito, carruajes tirados por caballos sobre el macadam, circularan por el centro de la ciudad iluminada. Hacia 1880, el modelo de Haussmann era símbolo del urbanismo moderno. Como tal, no tardó en ser impuesto a las ciudades que surgían o se expandían en todos los rincones del mundo. Véase Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, México, Siglo XXI, 1995. Robert Moses construyó grandes obras públicas de 1930 a 1960, sobre todo autopistas, y modernizó barrios en Nueva York. Carlos Hank González fue regente de la Ciudad de México de 1976 a 1982; construyó los ejes viales que la atraviesan de norte a sur y de este a oeste.

4. El toyotismo se puede definir a partir de un principio organizacional básico: el *just in time*. Esto implica producir sólo cantidades necesarias en el momento apropiado y con la menor cantidad posible de insumos. Desde 1970, este principio organizacional se aplica en fábricas y organizaciones diversas en todo el mundo, más allá de la actividad productora de automóviles.

5. <<http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techneet/trmte00/tmterb2.htm>>.

1. Eduardo Galeano, "La impunidad del sagrado motor", en *Patatas Arriba, la escuela del mundo al revés*, Siglo XXI, México, 2001.

2. *Ibid.*

PRODUCCIÓN MUNDIAL DE AUTOMÓVILES POR BLOQUE O ZONA ECONÓMICA (MILES DE UNIDADES Y PORCENTAJE)

Origen de la empresa fabricante	TLCAN	América del Sur	Unión Europea	Otros países europeos	Japón	República de Corea	Otros países asiáticos	Total
Europa	3 636	1 240	11 881	1 077	–	–	0.520	18 355
Participación	20	7	65	6			3	100
Estados Unidos	9 508 ^a	0.611	3 846	0.052	–	–	0.350	14 367
Participación	66	4	27	–			2	100
Asia	2 851	0.390	0.811	0.238	10 049	1 950	1 279	17 220
Participación	19		5	2	67	5	2	100

a. En el territorio de Estados Unidos se producen sólo cinco millones de automóviles; los 4.5 millones restantes se fabrican en Canadá (2.5 millones) y México (2 millones). Véase <<http://www.asteriscos.tv/noticias-10247.html>>.

Fuente: elaboración propia con base en <<http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techneet/tmte00/tmterb2.htm>>, consultado el 12 de mayo de 2008.

millones); Honda, el séptimo (3.6 millones); PSA-Peugeot-Citroën, el octavo (3.3 millones); Nissan, el noveno (3.2 millones), y Renault, el décimo (2.4 millones). En los lugares del 11 al 15 están: Fiat, Suzuki, Mazda, BMW y Mitsubishi; todas estas marcas con más de un millón de autos producidos. Entre los lugares 20 y 40 de los productores mundiales, destacan ocho empresas chinas y dos de la India⁶ (véase el cuadro 1).

Los tres bloques económicos producen las tres cuartas partes de sus automóviles en su propio territorio. El resto se distribuye así: a) Europa fabrica en América y de manera excepcional en Asia; b) América produce en Europa y marginalmente en Asia, y c) Asia fabrica en América y de modo marginal en Europa. En Asia, la producción se concentra en Japón y la República de Corea. China y la India tienen ya plantas automovilísticas estadounidenses, japonesas y europeas; pero ya empiezan a incorporarse como productores de automóviles con marcas propias. También son relevantes las relaciones dentro de esos bloques. Por ejemplo, la producción de automóviles se concentra en los países pioneros de esa actividad: Francia y Alemania en la Unión Europea, Japón y la República de Corea en Asia. La excepción en este caso es Estados Unidos, que ha trasladado a Canadá y México gran parte de su producción automovilística.

Entre de los países de menor desarrollo tanto en el bloque de la Unión Europea como en el del TLCAN y

Asia, son España, México, China y la India los escogidos para la producción de automóviles por parte de las naciones líderes del mundo en esa actividad.⁷ Sobre todo los países del TLCAN son el foco de atracción de la rama automovilística, incluso en el corto plazo para la producción de China y la India, que empiezan a destacar en el marco de una estrategia general de negocios centrada en segmentos de bajos ingresos.⁸

Estados Unidos sigue siendo el principal mercado consumidor, lo que hace necesario producir en los países miembro del TLCAN, y en consecuencia atraen a las industrias automovilísticas europea y asiática. Pero lo mismo puede decirse respecto al mercado que representa la Unión Europea, que atrae a las industrias automovilísticas estadounidense y japonesa. El caso de China se explica por su fuerte vínculo con Estados Unidos y Japón, aunque atrae inversiones provenientes también de Europa. Los acuerdos comerciales o las alianzas estratégicas son fundamentales en este tipo de movimientos

7. España se ha convertido en los últimos años en el principal inversionista de la Unión Europea en México, desplazando a Japón, Alemania, el Reino Unido y Suiza. Esto se explica por los acuerdos comerciales firmados entre la Unión Europea y México, en los cuales España es el puente. España produjo 2.7 millones de automóviles en 2006, cifra superior a la de Canadá (2.5 millones) o México (2 millones). España es para la Unión Europea, en lo tocante a la rama automovilística, lo que Canadá y México son para Estados Unidos en el marco del TLCAN.

8. El grupo chino FAW se unió con el grupo mexicano Elektra para crear una planta (la primera de los chinos en América Latina) en Michoacán, México. La estrategia es producir para América Latina, pero después para Estados Unidos. Cable de EFE en <http://www.solitu.es/solitu/2007/11/29/info/1196299813_818455.html> y <<http://www.materialiabi2.com/mgz/2020>>.

6. Véase <<http://www.lavanguardia.es/premium/publica/publica?COMPID>>, consultada el 12 de mayo de 2008.

de la industria automovilística para la producción y la comercialización. Eso requiere rutas de movilización expedita de mercancías.

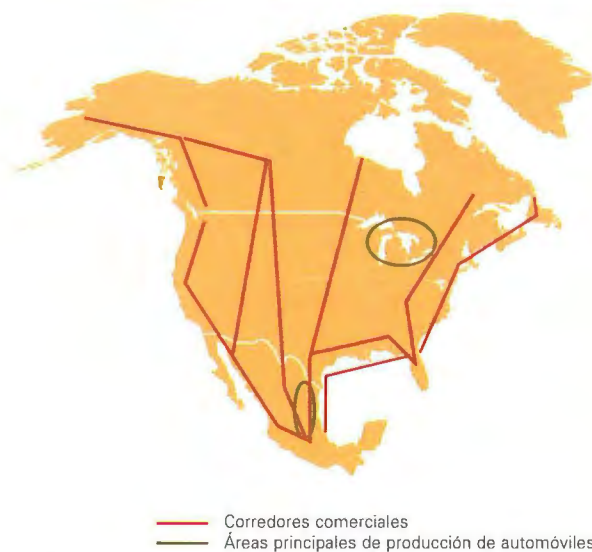
En el caso del TLCAN se han establecido cuatro corredores comerciales, pero uno es el más importante, dado que vincula las áreas productoras de automóviles: Toronto, en Canadá; Detroit, en Estados Unidos, y Coahuila y el entorno del Distrito Federal (Toluca, Cuernavaca, Puebla), en México (véase el mapa I). Esas entidades federativas en los países miembro del TLCAN son importantes por la diversificación de empresas automovilísticas y lo variado de su actividad respecto a las fases (ensamble, fundición, etcétera) de producción.

TORONTO: EL NUEVO DETROIT DEL AUTOMÓVIL

La provincia de Ontario, en Canadá, fue en 2004 la más importante productora de vehículos (2.7 millones) en América del Norte. Superó en ese año a los estados productores de automóviles por tradición en Estados Unidos, como Michigan y Ohio, otrora sedes de la industria automovilística mundial. Otros grandes productores de automóviles son: Misuri, Kentucky, Indiana, Tennessee, Illinois y Georgia. En México, destaca el estado de Coahuila, que al igual que Illinois y Georgia, produce alrededor de 400 000 automóviles por año.⁹

La ciudad de Toronto, en Ontario, concentra la inversión mundial de la rama automovilística encabezada por Estados Unidos y Japón. Esta provincia ha superado en competitividad, con la ayuda fiscal del gobierno local, al estado de Michigan, sede de las grandes empresas Ford, General Motors y Chrysler. En la zona metropolitana de Toronto ya están ubicadas plantas de Ford, General Motors, Daimler Chrysler, Toyota y Honda, cinco de las seis empresas responsables de la mitad de la producción mundial de vehículos. Toyota rebasó en 2007, por primera vez en la historia, a la General Motors en la producción y venta de automóviles en el mundo. La inversión japonesa en la rama automovilística está llegando a Toronto, en lugar de confluir en Michigan (en la ciudad de Detroit) o en los estados vecinos. En todo caso, sea en Toronto, Ontario, o en Detroit, Michigan, la produc-

CORREDORES COMERCIALES DEL TLCAN



Fuente: elaboración propia con base en el diseño de mapa de <www.theodoracom/maps> y <www.fina-nafi.org>.

ción mundial de automóviles tiene, hoy más que nunca, su epicentro en torno a los Grandes Lagos en América del Norte, donde confluyen la industria automovilística estadounidense y la japonesa, líderes de la producción mundial del automóvil¹⁰ (véase el cuadro 2).

No es casual la importancia del corredor centro-este del TLCAN. Las 50 compañías más importantes de Estados Unidos en escala mundial y las 25 empresas con mayores ganancias están asentadas o tienen su base de operaciones en el territorio este de ese país.

9. Toda la producción del automóvil en Estados Unidos gira en torno al estado de Michigan, en un bloque de estados vecinos. La excepción es Georgia, en el suroeste, que está articulada al corredor del Atlántico y hace fluir la producción hacia el corredor centro-este, que es la arteria principal de la rama automovilística que enlaza a Canadá, Estados Unidos y México. Las cifras de producción se pueden confrontar en *North America's Automotive Powerhouse* <<http://www.embaspain.ca/otecom/not.infocan.html>>.

10. Otras empresas o marcas que producen en Ontario son: Canadian Automotive, Navistar International Corporation, Sterling Trucks (división de Freightliner Canada Ltd.), Canada Bluebird Coach Ltd. y Orion Bus Industries. Sólo otras dos provincias de Canadá, además de Ontario, tienen empresas automovilísticas: Quebec y Manitoba. Las compañías productoras de automóviles y camiones ubicadas en la provincia de Quebec son: Paccar of Canada Ltd., Enterprises Michel Corbeil, Girardin Inc., Nova Bus y Prévost Car Inc. En la provincia de Manitoba (en la ciudad de Winnipeg) están ubicadas las siguientes empresas automovilísticas: Motor Coach Industries Ltd. y New Flyer Industries Ltd. En la distribución de las compañías automovilísticas en Canadá, destacan tres factores: 1) la concentración en tres provincias, en particular en Toronto; 2) la concentración en las grandes ciudades o sus zonas metropolitanas, Toronto, en Ontario, y Winnipeg, en Manitoba, y 3) la dispersión de empresas automovilísticas en la provincia de Quebec, cuya ciudad más grande, Montreal, está excluida de esa actividad.

CANADÁ: PLANTAS ENSAMBLADORAS DE AUTOMOTORES

Canadian Automotive Manufacturing Inc.	Ingersoll, Ontario
Daimler Chrysler Canada Ltd.	Brampton, Ontario
Daimler Chrysler Canada Ltd.	Windsor, Ontario
Ford Motor Company of Canada Ltd.	Oakville, Ontario
Ford Motor Company of Canada Ltd.	St. Thomas, Ontario
Honda of Canada	Alliston, Ontario
General Motors of Canada Ltd.	Oshawa, Ontario
Toyota Motor Manufacturing Canada Inc.	Cambridge, Ontario
Navistar International Corporation	Chatham, Ontario
Paccar of Canada Ltd.	Ste. Thérèse, Quebec
Sterling Trucks (división de Freightliner Canada)	St. Thomas, Ontario
Canadian Bluebird Coach Ltd.	Brantford, Ontario
Daimler Chrysler Canada Ltd.	Windsor, Ontario
Enterprises Michel Corbell	Ville de Laurentide, Quebec
Girardin Inc.	Drummondville, Quebec
Nova Bus	Saint Eustache, Quebec
Motor Coach Industries Ltd.	Winnipeg, Manitoba
New Flyer Industries Ltd.	Winnipeg, Manitoba
Orion Bus Industries	Mississauga, Ontario
Prévost Car Inc.	Sainte Claire, Quebec

Fuente: *Major Motor Vehicle Assembly Plants in Canada, 2002* <<http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/nauto.iauto.nst/vwgeneratedInterE/amo1609e.html>>.

El vínculo económico-territorial de Canadá y México pasa por esa influencia geoeconómica que se manifiesta en Estados Unidos, donde la costa del Pacífico queda marginada en la planeación de los corredores del TLCAN visto de norte a sur o de sur a norte. La costa del Pacífico se dinamiza sobre todo por las relaciones económicas con Asia. Son éstas las que pueden acrecentar en el futuro la importancia de los territorios vecinos de esa costa del Pacífico en los tres países firmantes del TLCAN, al conjuntarse el comercio de altura con el de cabotaje; en todo caso esas rutas comerciales marítimas se conectan al trazo del corredor centro-este del TLCAN, ya que el carretero es el principal modo de transporte en las relaciones comerciales entre México, Estados Unidos y Canadá. Ese tipo de movilización terrestre de mercancías tiene en Nuevo Laredo, Tamaulipas, y Texas, así como en Ciudad Juárez y El Paso, sus principales cruces en la frontera de México con Estados Unidos. Esta situación, dados los flujos comerciales actuales del TLCAN (carretero y ferroviario), beneficia al Distrito Federal y a Toluca, en el Estado de México (véase el cuadro 3).

LOCALIZACIÓN DE LAS EMPRESAS CANADIENSES EN MÉXICO

El comercio de Canadá y México se concentra en primer lugar en productos de la rama automovilística y, en segundo, en la rama minera. Por otra parte, para realizar la dirección del comercio en los corredores comerciales del TLCAN, hay que señalar que las principales ciudades de Estados Unidos que son grandes compradoras de productos mexicanos (entre éstos, los de la rama automovilística) se alinean o tienen como cuenca receptora uno de los corredores del TLCAN, el del centro-este.

En 2006 había 1 727 empresas canadienses en el territorio mexicano y 5 900 millones de dólares de inversión



TLCAN: VALOR DEL COMERCIO EXTERIOR POR MODO DE TRANSPORTE, 2005 (MILLONES DE DÓLARES Y PORCENTAJES)

Modo de transporte	Monto	Participación
Carretero	213 615	73.0
Por agua	39 965	13.7
Ferroviario	30 431	10.4
Aéreo	8 541	2.9

Fuente: *Mural*, suplemento de negocios, "Expo transporte", noviembre de 2007.

directa acumulada.¹¹ La ubicación de esas compañías en cada país, en una relación de matriz-filial y oportunidad de localización, determina los flujos comerciales territoriales a través de los corredores del TLCAN, ya que, aunque las relaciones comerciales en el exterior del bloque comercial en el mundo tienden a superar las relaciones dentro de él (véase la nota 1), en algunos casos específicos, como en la rama automovilística, se advierte la dinámica inversa: está creciendo más este último comercio (véase el cuadro 4).

Los grandes mercados consumidores de automóviles son Estados Unidos, China y Japón. Europa está prácticamente blindada contra la producción y comercialización de automóviles de empresas asiáticas y sólo permite la injerencia del bloque del TLCAN en parte casi proporcional a la inversa. Por lo que toca a Japón, consume más automóviles nacionales. China es el mercado disputado por todas las grandes empresas automovilísticas del mundo; fluye la inversión estadounidense y europea. Sin embargo, Japón, Corea y la propia China están estableciendo alianzas para preservar una hegemonía asiática sobre el bloque del TLCAN o la Unión Europea. El caso paradigmático, en cuanto al comportamiento de los mercados, es que Japón controla casi del todo el territorio de los países del TLCAN, en particular el de Estados Unidos, no sólo por medio de empresas automovilísticas, sino por todo tipo de sectores económicos.¹²

11. Las cuentas nacionales en México adolecen todavía de grandes insuficiencias. Se necesita registrar la información de manera más desglosada y territorializada; por ejemplo, se tienen registradas las empresas canadienses en México por entidad federativa, pero no se consigna el tipo de comercio de esas entidades con Canadá.

12. Desde que en 1982 la Nissan, la primera compañía ensambladora asiática asentada en territorio estadounidense, abrió la enorme planta de montaje de automóviles y camiones en Smyrna (Tennessee), meses después de que la empresa Honda inaugurara su planta en Ohio, la

CANADÁ: DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE EMPRESAS EN MÉXICO, 2000 (UNIDADES Y PORCENTAJES)

Estado	Empresas	Participación
Distrito Federal	449	37.0
Baja California Sur	117	9.6
Jalisco	110	9.1
Sonora	74	6.1
Estado de México	60	4.9
Otros	405	33.3
Total	1 215	100.0

Fuente: <<http://www.ticomext.org/canada.htm>>.

De los 9.5 millones de automóviles que se producen en los países del TLCAN, las cifras indican que seis millones son estadounidenses (véase el cuadro 1); pero eso es un espejismo, pues alrededor de la mitad son producidos por la industria automovilística japonesa en territorio de Estados Unidos, Canadá y México.¹³

Si la industria automovilística canadiense y mexicana no es más que la extensión de la estadounidense y la japonesa, entonces puede decirse que los lazos y las dinámicas comerciales entre Canadá y México se explican como la diástole y la sístole de un sistema que alimenta un corazón: la producción automovilística en torno a los Grandes Lagos en la frontera de Canadá con Estados Unidos. Así se explica la inversión canadiense en México, dirigida a estados donde se localizan empresas automovilísticas, con excepciones en el caso de Baja California Sur¹⁴ (véase el cuadro 5).

producción de Ford, General Motors y Chrysler se volcó a los estados sureños en Estados Unidos, Canadá y México. Véase <<http://www.clarin.com/suplementos/economía/2005>>.

13. El nacionalismo en la producción de automóviles es un mito. El automóvil *americano* ya no existe. En la actual economía mundializada, cada vez es más complicado establecer con certeza si el producto es extranjero o no, ya que las compañías extranjeras fabrican partes de sus vehículos o lo ensamblan en territorio estadounidense, y los fabricantes estadounidenses hacen lo mismo en territorio extranjero. Por ejemplo, el fabricante japonés Honda ensambla en Canadá la pickup Ridgeline (2006), para la cual 75% de las partes se producen en territorio de Estados Unidos, y el estadounidense Ford Fusion se ensambla en la planta de Hermosillo en México. <<http://www.zonagratis.com/servicios/noticias/2006/junio/019.htm>> y <<http://www.clarin.com/diario/1999/04/02>>.

14. El corazón impulsa la sangre mediante los movimientos de sístole y diástole. Absorbe desde las dos aurículas la sangre que circula por las venas y la impulsa desde los dos ventrículos hacia las arterias. La sístole es una contracción, la diástole es una relajación.

**CANADÁ: INVERSIÓN EN MÉXICO POR ENTIDAD FEDERATIVA
(MILES DE DÓLARES Y PORCENTAJES)**

Estado	Monto	Participación
Distrito Federal	2 118 700.6	54.8
Estado de México	380 020.1	9.8
Nuevo León	328 318.5	8.5
Jalisco	205 294.2	5.3
Sonora	180 103.2	4.7
Coahuila	141 937.5	3.7
Puebla	96 341.4	2.5
Querétaro	81 676.4	2.1
Baja California Sur	78 900.7	2.0
Tlaxcala	63 059.3	1.6
Otros	192 133.7	5.0
<i>Total</i>	<i>3 866 485.6</i>	<i>100.0</i>

Nota: si se comparan los cuadros 4 y 5, se advierte que la importancia de cada entidad federativa está en función del monto de la inversión y no del número de empresas, por lo que puede haber entidades federativas con pocas empresas, pero poderosas e influyentes económicamente.

Fuente: Secretaría de Economía, Dirección General de Inversión Extranjera, "Inversión de Canadá en México", México, septiembre de 2006.



El Distrito Federal y Nuevo León acaparan esa inversión. El Estado de México y el Distrito Federal pueden considerarse como una localización unitaria en términos de la inversión que llega a las grandes ciudades de esas entidades federativas. Lo mismo puede decirse de Nuevo León respecto a Coahuila, dada la conurbación de las ciudades de Monterrey, Saltillo y Ramos Arizpe. La industria automovilística es significativa en las siete primeras entidades federativas, que reciben 90% de la inversión directa canadiense.

La inversión directa canadiense es importante por su destino.¹⁵ La relevancia de la industria automovilística en los intercambios entre Canadá y México hace necesario marcar los principales lugares del territorio mexicano que desempeñan esa actividad. Aun cuando es importante en estados como Sonora Aguascalientes, Guanajuato y Jalisco, esto no manifiesta relevancia respecto a la orientación geográfica norte-sur de los corredores del TLCAN que atraviesan los territorios de los tres países miembro. Los corredores no tienen importancia

15. El estudio pormenorizado de los cuadros 4 y 5 puede arrojar luz sobre la poca relevancia que se da en las estadísticas al rubro "otros". En los sistemas complejos, es de vital importancia la información faltante. El rubro "otros" puede encerrar procesos larvados que sólo podrían atisbarse en ese marco de sistemas complejos.

geográfica, sino económica. De ahí la primacía del corredor centro-este del TLCAN sobre los otros tres corredores que no tocan los puntos neurálgicos de la rama automovilística en Estados Unidos y Canadá.

EL CORREDOR CENTRO-ESTE

De los cuatro corredores del TLCAN, el que acumula mayor flujo comercial es el centro-este.¹⁶ Vincula a la mayoría de las ciudades más grandes de América del Norte (Montreal, Toronto, Detroit, Atlanta, Houston, Monterrey y el Distrito Federal) con la cuenca industrial del noreste (que gira en torno a la rama automovilística

16. Los cuatro corredores son: 1) corredor del Pacífico (desde Fair en Alaska, Vancouver y Victoria; Seattle y Los Ángeles; Hermosillo y Guadalajara) hasta la Ciudad de México; 2) corredor centro-oeste, que arranca de Fairbanks en Alaska, pasa por Calgary y desde Sweetgrass en la frontera de Canadá se abre en dos ramales: a) Salt Lake City-Las Vegas-Hermosillo-Guadalajara-Ciudad de México y b) Billings, Cheyenne, Denver, El Paso-Ciudad Juárez, Chihuahua, Guadalajara y la Ciudad de México; 3) corredor centro-este, que se detalla en este texto con especial atención, y 4) corredor del Atlántico, que parte desde St-Jean, pasa por Montreal, Boston, Nueva York, Filadelfia, Washington, Atlanta, Miami, Nueva Orleans, Houston; Ciudad Victoria, Tampico y la Ciudad de México.



localizada en los Grandes Lagos). Ese corredor centro-este tiene dos ramales. Uno de norte a sur desde las provincias canadienses de Saskatchewan, Manitoba y Ontario, hasta confluir con el corredor principal en Texas. Así, pasa por las grandes llanuras de Dakota del Norte y Sur, Nebraska, Kansas y Oklahoma. En Texas ese ramal confluye con otro que baja desde Montreal, en la provincia de Quebec en Canadá (véanse los mapas 1 y 2). A través de Texas, ese corredor entra en territorio mexicano por Nuevo Laredo y Matamoros, en el estado de Tamaulipas; pasa por Monterrey, en Nuevo León, y termina en la Ciudad de México.¹⁷

COMERCIO E INVERSIÓN DIRECTA, UN ENSAMBLE TERRITORIAL

A pesar de que en este artículo no se profundiza en las relaciones comerciales de Canadá y México con Estados Unidos, es notoria la importancia del corredor comercial centro-este del TLCAN, dada la concentración

del comercio entre los dos países a partir de ciudades como Toronto, Monterrey y México. Es evidente también que Montreal y Guadalajara, que son las segundas ciudades más importantes de Canadá y México, respectivamente, se están quedando relegadas de las dinámicas económicas generadas por ese proceso comercial trinacional (véase el mapa 2).

La radiografía territorial en torno a los flujos comerciales del corredor centro-este del TLCAN se hace más nítida si se considera que sólo cinco ramas industriales controlan ese comercio: automovilística, nuclear, eléctrica, petroquímica y de plásticos. Las tres primeras ramas industriales acaparan alrededor de 93% del comercio entre Canadá y México. Resalta sobre todo el papel hegemónico de la industria automovilística, con 50% del comercio en términos monetarios.

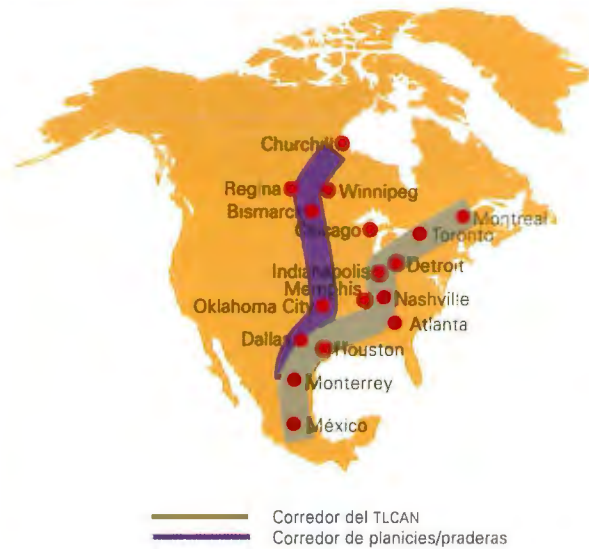
De los productos que más se comercializan entre Canadá y México, tres pertenecen a la rama automovilística. Toronto y Montreal vinculan la mayor parte del comercio internacional de Canadá, aunque la segunda tiende a relegarse en las relaciones comerciales con México. Cinco de 12 provincias de Canadá prácticamente no comercian con México, y las siete que lo hacen concentran 81% de las exportaciones y 82% de las importaciones.

Ontario y Quebec (las únicas, además de Manitoba, que cuentan con plantas ensambladoras de automotores en Canadá) llevan a cabo más de 60% del comercio con México. Son las provincias del centro (Manitoba y Saskatchewan) y las del Pacífico (British Columbia y Alberta) las que pueden promover la diversificación del comercio con México. También hay otras actividades, además de la producción de automóviles, en las relaciones comerciales de Canadá con México, como la minería en las provincias del centro y la costa del Pacífico de Canadá.

Entonces, aunque los cuatro corredores comerciales atraviesan a los países firmantes del TLCAN, de norte a sur en las costas y en el centro de América del Norte, la

17. Nuevo Laredo, en Tamaulipas, se ha convertido en el principal cruce de mercancías en la frontera. Le sigue en importancia Ciudad Juárez, en Chihuahua, en el noroeste del país. Este último cruce vincula los flujos comerciales, en particular de la rama automovilística. De este corredor queda al margen Guadalajara, que en términos de localización está en desventaja respecto a las ciudades de Monterrey y México. Guadalajara ha hecho lo posible por vincularse con esa vía, conectándose en la ciudad de San Luis Potosí, en el centro del país, entre Monterrey y la Ciudad de México.

CORREDOR CENTRO-ESTE



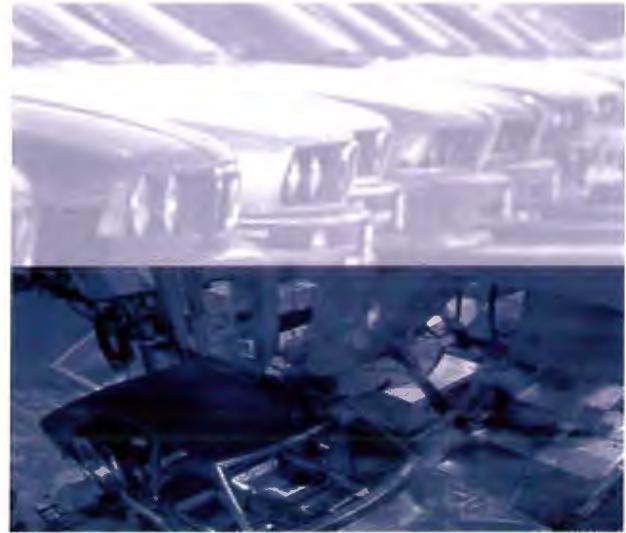
Fuente: <<http://www.fina-nafi.org/eng/integ/corridors.asp?langue=eng&menu=integ>>.

preponderancia del corredor centro-este tiende a profundizar desigualdades regionales en Canadá, Estados Unidos y México. Esto no obstante los beneficios obtenidos por los tres países, los cuales son muy diferentes para cada uno de ellos.

CONCLUSIONES

La dinámica comercial entre México y Canadá está centrada en el papel que desempeñan sus territorios en el sistema económico mundial. Este sistema se está configurando en agrupaciones territoriales conocidas hasta el momento como bloques económicos, como el TLCAN. Lo importante no es, por tanto, el lugar que ocupa territorialmente cada país, sino su posición en ese sistema. La vinculación de los corredores comerciales en Canadá y México se configura en función de los procesos fundamentales de la producción del sistema capitalista en la actualidad: la producción de la rama automovilística.

Los corredores comerciales del TLCAN unen en Canadá y México puntos neurálgicos de la producción de automotores, los cuales se han desplazado desde su antiguo centro ubicado en el noroeste de Estados Unidos,



sobre todo en torno al estado de Michigan y su ciudad capital Detroit. Alrededor de los productos de la rama automovilística, las relaciones entre Canadá y México se explican en rubros como comercio e inversión directa. De esta dinámica, resalta la importancia de uno de los cuatro corredores comerciales del TLCAN, el centro-este, que conecta a los tres países miembro. Con Canadá y México en los extremos territoriales de ese bloque económico, puede decirse que los lazos y las dinámicas comerciales entre esos países se explican como la diástole y la sístole de un sistema que alimenta un corazón: la producción automovilística en torno a los Grandes Lagos en la frontera de Canadá con Estados Unidos.

El cruce de las variables comercio e inversión directa muestra cómo los territorios de Canadá y México adquieren relevancia en función de la posición que les asigna el sistema económico mundial. México comercia principalmente con las provincias canadienses de Ontario y Quebec, sobre todo en los productos de la rama automovilística. Por otra parte, la inversión directa canadiense se canaliza a los estados mexicanos con centros importantes en torno a esa rama, más en función de ciudades y las regiones que dominan que de delimitaciones administrativas. En síntesis, las ciudades de Monterrey y México son los polos de atracción de la inversión canadiense, la que proviene en su mayoría de las provincias de Ontario y Quebec.

Se puede afirmar que las configuraciones territoriales que se están dando en los territorios de los tres países socios del TLCAN en la actualidad las delinea la actividad productiva y comercializadora de la rama automovilística. **CE**