



MERCADOS SEGMENTADOS DE TRANSPORTE EN LA REGIÓN CENTRO-NORTE. UNA PRIMERA APROXIMACIÓN A QUERÉTARO OVIDIO GONZÁLEZ GÓMEZ*

1. APERTURA COMERCIAL Y SEGMENTACIÓN DEL MERCADO DE AUTOTRANSPORTE

Desde mediados de la década de los años ochenta, se han observado cambios drásticos en diferentes planos de la vida nacional. Uno de ellos, de importancia indudable, ha sido la decisión elegida por el Gobierno Federal de modificar la vía de desarrollo. El cambio en el modelo de desarrollo económico, de un mercado protegido (con desarrollo mediante la política de industrialización por sustitución de importaciones) hacia otro modelo de mercado abierto (con desarrollo a través de la industrialización de impulso a las exportaciones), ha repercutido en casi todos los ámbitos del país. Las repercusiones, sin embargo, presentan diferencias notorias, en grado y signo, tanto en términos territoriales y de las actividades de la sociedad mexicana, como en términos de los diversos grupos o clases que la integran.

En tanto, el centro del cambio en el modelo de desarrollo económico se refiere a la manera en que los diferentes sujetos presentes en el territorio mexicano se insertan en la economía-mundo, la circulación de capital (ya sea capital-dinero o capital-mercancía) está aquí en el meollo del asunto. Por lo mismo, el traslado de la mercancía se encuentra en el centro de la discusión.

Más que como un ajuste ante el probadamente desgastado modelo previo, el cambio en la política económi-

Transport market segmentation in the north-central area an approach to Queretaro State.

The decentralization is a historical process whose meaning depends on the actors and relationships that integrate it. To decentralize implies to transfer from central state appliances, attributions and resources (power) towards not central state appliances (local or intermediate), in a structural or sectorial form.

Many decentralization processes were given in Latin America, and great quantity of transformations, not always linked with those processes, that multiplied the work of the municipalities beyond their structural weaknesses (financial, administrative, political). Intermediate governments are relevant in the federal countries which represent the decentralization level in those societies.

The real situation imposes challenges for the political strengthening, economical financial and technical of the local governments and in some way, their fulfillment of "responsible public actor's work" of the local society.

Key words: transportation supply, transport market segmentations, industrialization process, regional development

ca del gobierno mexicano puede entenderse como la adecuación necesaria, en lo relativo a los frenos al libre movimiento de mercancía y posteriormente de capital, a la nueva inserción de México en los circuitos de acumulación de capital [Rivera, 1993] en el sistema—mundo.¹

Ajustes requeridos en otros ámbitos fueron realizados casi de inmediato, las diferentes modificaciones en el papel del gobierno mexicano en la conducción económica y en particular en la propiedad de empresas productivas y de servicios están ya ampliamente documentadas. Diversas liberalizaciones siguieron rápidamente este viraje y en especial, la desreglamentación del flujo de mercancías. Entre

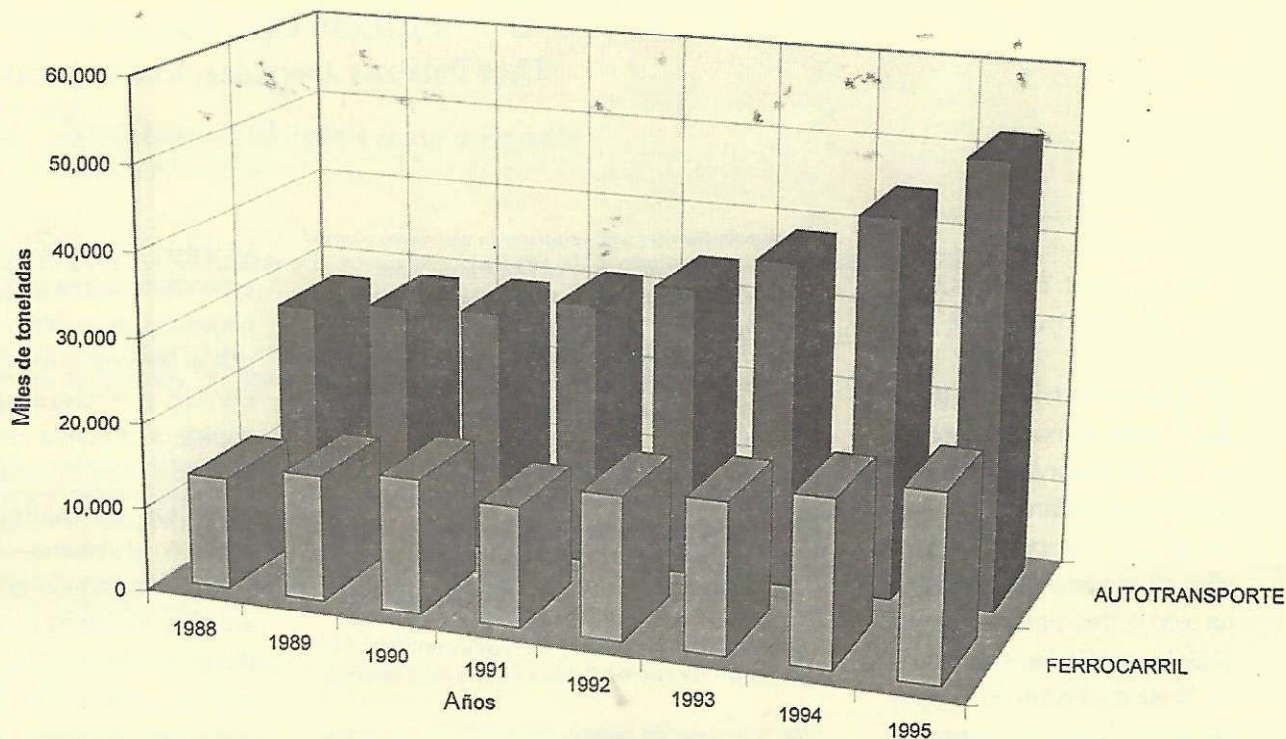
ellas, destaca por su importancia, la desreglamentación del autotransporte de carga en 1989.²

Como resultado de la combinación entre la intensificación de comercio exterior en México (derivado de la apertura comercial) y la respuesta del Gobierno Federal para destrabar la organización del autotransporte federal de carga como un obstáculo al modelo de desarrollo económico, los flujos de transporte terrestre se vieron incrementados rápidamente después de esta acción gubernamental (Gráfica 1).

1 Se utiliza aquí este término en el sentido que le da Immanuel Wallerstein (1979).

2 Ramiro Martínez y Carmen Segura (1995: 266-271), consignan una larga relación de "disposiciones legales relacionadas con el transporte, publicadas en el *Diario Oficial de la Federación*," desde 1989.

GRÁFICA 1
EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL DE TRANSPORTE TERRESTRE



Fuente: MT, Manual Estadístico del Sector Transporte.

La distribución modal, tan desfavorable desde varios puntos de vista, incluido por cierto el energético, se repite en los casos de las mercancías cuyo origen o destino queda fuera del territorio nacional, registrados como comercio exterior. Así, en correspondencia a la intensificación de los intercambios en valor del comercio exterior, el peso transportado que se ha reportado por modo de transporte creció tanto por autotransporte como por ferrocarril. Lo mismo ocurrió con el transporte aéreo y con el transporte marítimo. El aéreo se deja aquí de lado por su escasa importancia relativa y el marítimo por no realizarse dentro del territorio continental mexicano. En cualquier caso, destaca el hecho de que el autotransporte haya crecido a ritmos sensiblemente mayores que el ferrocarril, con un claro agudizamiento de la distribución modal antes referida.

La otra situación que resalta aquí es el desfase en el tiempo entre el crecimiento del comercio exterior y el de los flujos registrados de mercancía movida. Mientras que el comercio exterior muestra su punto de quiebre a un ascenso acelerado en 1986, la carga movida por modo de transporte presenta su inflexión más notable hacia el alza, cuatro o cinco años más tarde: en 1990 para el autotransporte y, en 1991 para el ferrocarril.

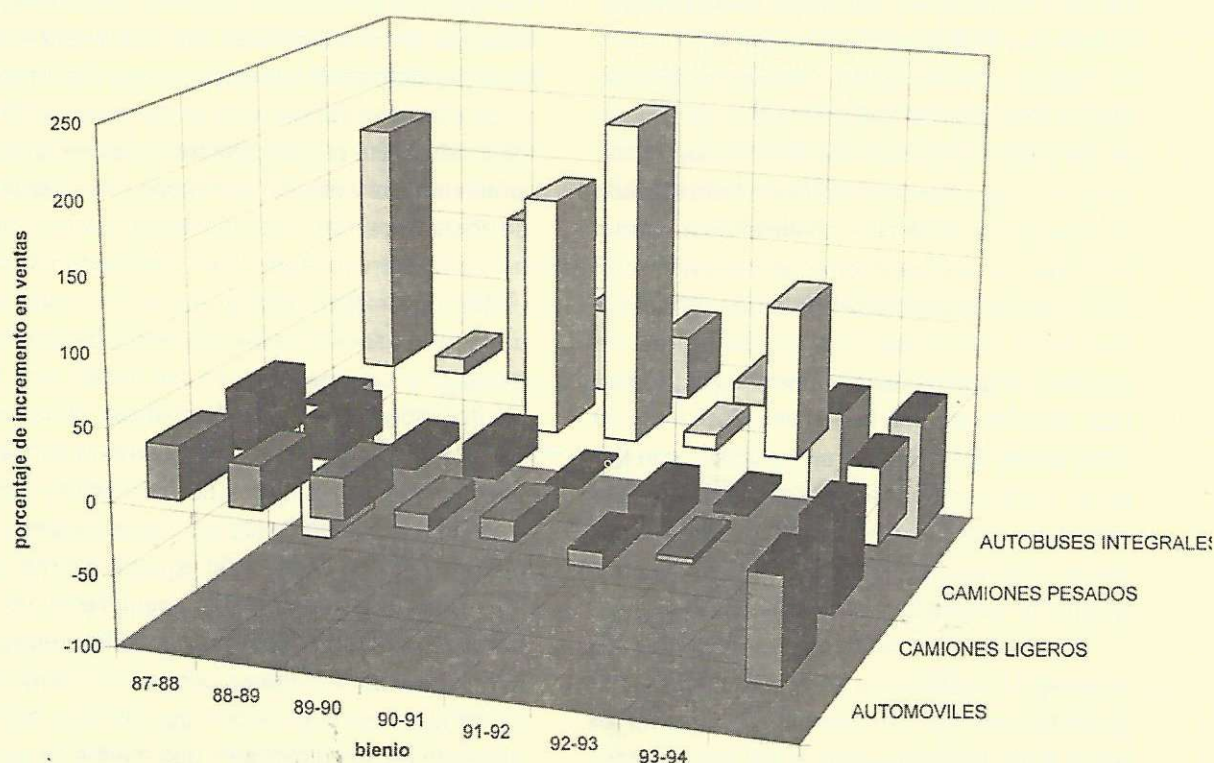
Este desfase puede ser entendido en gran medida como resultado del proceso de adaptación del mercado de autotransporte a las nuevas condiciones de mercado y a su marco reglamentario. En poco menos de tres años, una gran cantidad de empresas no ligadas a los antiguos cárteles de autotransporte entraron en el mercado (Gráfica 2), con equipo nuevo, de capacidad mucho mayor y sofisticada tecnolo-

gía, comparable con el que se emplea en Estados Unidos; muchas de ellas con seguimiento de la carga vía satélite y utilizando esquemas operativos congruentes con las formas de organización de la producción del tipo justo a tiempo e inventario cero, en correspondencia a los requerimientos de sus clientes principales. Con la renovación del equipo y de la forma de organización, sin embargo, no se apreció una correspondiente alza en los precios de los traslados de la mercancía. Más bien ocurrió el fenómeno contrario. De un mercado dominado por la oferta, a través de los cárteles regionales de transporte, se pasó, en muy poco tiempo, a un mercado dominado por la demanda [Izquierdo, *et al.*, 1997]. Los precios han sido ahora establecidos por las grandes empresas dueñas de la carga y en particular por las industrias de punta automotriz y de autopartes, así como la electrónica.

A la baja en las tarifas de transporte carretero, contribuyó la extensa sobreoferta generada a partir del acceso libre, sin concesiones limitativas, a cualquier empresario interesado en entrar al mercado. La estrategia de supervivencia seguida por gran parte de los antiguos autotransportistas y en particular por las empresas micro, también llamadas hombre-camión, implicó que ofrecieran servicios por debajo de sus costos totales y, a veces, por debajo incluso de los costos de operación, para mantenerse en competencia.

Pareciera éste un recuento exitoso de las fuerzas modernizadoras del libre juego del mercado, muy a tono con el modelo de desarrollo económico elegido 15 años atrás. La decisión de abrir el mercado, sin regulación, propició el surgimiento de empresas de auto-transporte eficientes, con mayor capacidad de

GRÁFICA 2
ADQUISICIÓN DE EQUIPO DE TRANSPORTE, 1987-1995



Fuente: Elaboración propia con base en IMT, Manual Estadístico del Sector Transporte.



carga, que si bien se afirma, pueden incurrir en daños mayores a la infraestructura carretera del país, tienen efectos menores en el congestionamiento urbano y en el gasto energético que su desdoblamiento en unidades de menor capacidad. Propició también la renovación del parque vehicular dedicado al transporte de mercancía, con efectos aminorados en la contaminación ambiental. La mayor ventaja, sin embargo, pareciera residir en que este tipo de flota y su forma "moderna" de organización impulsa el desarrollo económico del país, reduciendo los costos totales incurridos en el traslado de las mercancías.

Esta, aparentemente, exitosa decisión de abrir el mercado del autotransporte, sin embargo, ha tenido consecuencias diferenciadas. Ciertamente, el autotransporte ofrece ahora traslado de mercancía eficiente y relativamente barato, pero esto no es el panorama generalizado en el país. Las modificaciones a la reglamentación respondieron con precisión a las demandas de aquellas empresas relacionadas con la producción mundial, las que tienen vinculaciones con otras partes del mundo y, en particular, con Estados Unidos en sus cadenas productivas. Este transporte moderno y eficiente corresponde entonces a tales requerimientos y para ellos, ha sido altamente exitosa la desreglamentación.

Una parte importante de empresas de autotransporte quebraron en el camino del ajuste en los precios del servicio. Otra parte, se adecuó mediante la subcontratación en periodos de alta demanda, supeditada a las empresas líderes del mercado mexicano, muchas de

ellas conocidas como "arrastradoras de carga" y subsidiarias de compañías estadounidenses. Otras más, mantuvieron su servicio, ineficiente y con equipo obsoleto, para cubrir aquella demanda de traslado de empresas manufactureras o comercializadoras pequeñas y de escala local o regional que, dada la sobredemanda, no puede ser servida por las empresas líderes de alta tecnología. El mercado entonces se segmentó por tipos de servicio.

La segmentación del mercado de transporte muestra ahora por lo menos tres fragmentos de mercado con una muy escasa vinculación o traslape. Uno relacionado con el comercio exterior, fundamentalmente, de mercancías en proceso y pertenecientes a las cadenas mundiales de producción, cuyas características de operación, servicio y equipo son similares a las que se observan en las cadenas de transporte internacionales en cualquier parte del mundo desarrollado. Por otro lado, existe un mercado de transporte asociado a las empresas de alcance nacional o casi nacional en las cuales se han incorporado formas de organización de la producción también de tipo justo a tiempo y con tendencia a mantener inventarios cercanos a cero. Para ellas, la oferta de transporte se ha adecuado también con compra de equipo, aunque en muy raras ocasiones existe seguimiento de la carga. Finalmente, gran parte de los requerimientos de las empresas pequeñas, de alcance local y regional, hacen uso de una oferta atrasada tecnológicamente que mucho se acerca a las características previas a la desreglamentación en cuanto a condiciones de servicio.

A partir de estos cambios en las condicionantes en torno al intercambio comercial y a la instalación de plantas productivas, la inserción de México al proceso de globalización fue facilitada rápidamente. Una de las condiciones para la producción de alcance mundial: comunicaciones y transportes de alta tecnología y eficiencia, pudo entonces ser desarrollada ampliamente en el territorio nacional. Esto puede constatare aún en indicadores tan agregados como el PIB por sectores. Es notorio cómo el ritmo de incremento del PIB de Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones (Cuadro 1), a partir de 1992, fue mucho mayor que el ritmo del crecimiento del PIB total. Al mismo tiempo, la cantidad de empresas de autotransporte creció en gran medida, la calidad ofrecida por estas empresas se mejoró sustancialmente hasta ofrecer servicios comparables a los que atienden traslados internacionales en cualquier parte de la economía-mundo. Se llevaron a cabo los varios, complejos y diversos procesos de privatización de los servicios marítimo portuarios y ferroviarios, y comienza ya actualmente lo correspondiente a los servicios aeroportuarios. Surgieron instalaciones de consolidación y desconsolidación, casi todas ellas de capital privado, para los varios modos de transporte así como intermodales.

Aún contando México con una parte de su oferta de transporte en condiciones similares a

las del resto de los traslados internacionales en lo que atañe a tecnología, sistemas de gestión, material, equipo y mano de obra, no puede decirse que en todo el territorio nacional esta calidad de servicio sea la misma, ni tampoco puede afirmarse que la mayor parte de los traslados de mercancías en el territorio nacional sean usuarios de esta oferta. Otros segmentos de la oferta mantienen calidad de servicio inferiores, similares a los ofrecidos una década atrás: tiempos de entrega demorados y poco seguros, altas tasas de mermas y aún de robos, etcétera.

Esta diferenciación en tipos de servicio o mejor dicho, en calidad del servicio, corresponde a una segmentación de mercados que refleja la coexistencia de diversos circuitos de capital y, más en lo general, diferentes maneras, en que partes del territorio nacional y partes de los procesos productivos con base territorial en este país se incorporan al sistema-mundo de la economía globalizada. La quimera posterior a la apertura económica, la incorporación de México al primer mundo, ha tenido manifestaciones distintas en el territorio nacional. El resultado es un claro proceso dual de homogeneización/ fragmentación, a través del cual, las anteriores definiciones regionales han cambiado, desarticulándose las regiones subnacionales que tradicionalmente se habían conformado durante el proteccionismo.

CUADRO 1
EVOLUCIÓN DEL PIB DE TRANSPORTE, 1988-1996

Año	TOTAL	TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES		
	Absoluto	Incremento	Absoluto	Incremento
1988	1,042,066		87,505	
1989	1,085,815	4.20	91,603	4.68
1990	1,140,848	5.07	94,873	3.57
1991	1,189,017	4.22	98,125	3.43
1992	1,232,162	3.63	103,317	5.29
1993	1,256,196	1.95	107,480	4.03
1994	1,311,661	4.42	116,842	8.71
1995	1,230,771	-6.17	111,081	-4.93
1996	1,294,489	5.18	120,001	8.03

Fuente: Banco de México, www.banxico.org.mx/cgi-bin/seriesi

2. QUERÉTARO EN EL CRUCE DE MERCADOS

No eran del todo falsas las expectativas de una profundización en las diferencias regionales debidas, primero, a la apertura económica y posteriormente, al Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte [Hiernaux, 1994 y Pradilla y Castro, 1990]. Esto ha sucedido también en relación a la forma en que los mexicanos organizamos nuestros flujos. El contraste mayor, por supuesto, se observa entre corredores de transporte norteros, que canalizan flujos internacionales como Nuevo Laredo-ciudad de México [González, 1997] y corredores al sur, que cubren demandas regionales, como Salina Cruz-Tuxtla Gutiérrez. Mientras en el Norte el autotransporte tiene las características ya descritas, el Sur mexicano sigue mostrando un autotransporte inadecuado a sus demandas, caro y de equipo obsoleto, ineficiente y con incertidumbre de entregas, que limita aún más las escasas posibilidades de desarrollo regional en el sur y refuerza formas caciquiles de dominación.

La coexistencia de estos tres segmentos de mercado ocurre en prácticamente todo el país. Sin embargo, la presencia más acusada de flujos internacionales en el norte ha motivado que el mercado en su conjunto, en esa parte del país, tienda a moverse hacia las características que le son propias al primer segmento. Las regiones del país presentan ahora combinaciones de segmentos de mercados con una presencia menor de autotransporte de alta calidad y precio accesible, en la medida en que están más alejadas de los flujos internacionales, más alejadas de la frontera norte.

Lo anterior no significa, sin embargo, que la industrialización acelerada del Norte haya estado sustituyendo la industrialización de los tres centros urbanos más grandes. Ciertamente, el ritmo de crecimiento en el Norte es muy alto; pero algo parecido ha ocurrido en el centro, si se toma en cuenta no sólo la ciudad de México sino a la megalópolis en su conjunto. El problema aquí, no radica en las tendencias de crecimiento industrial regionalizado, sino en el tipo

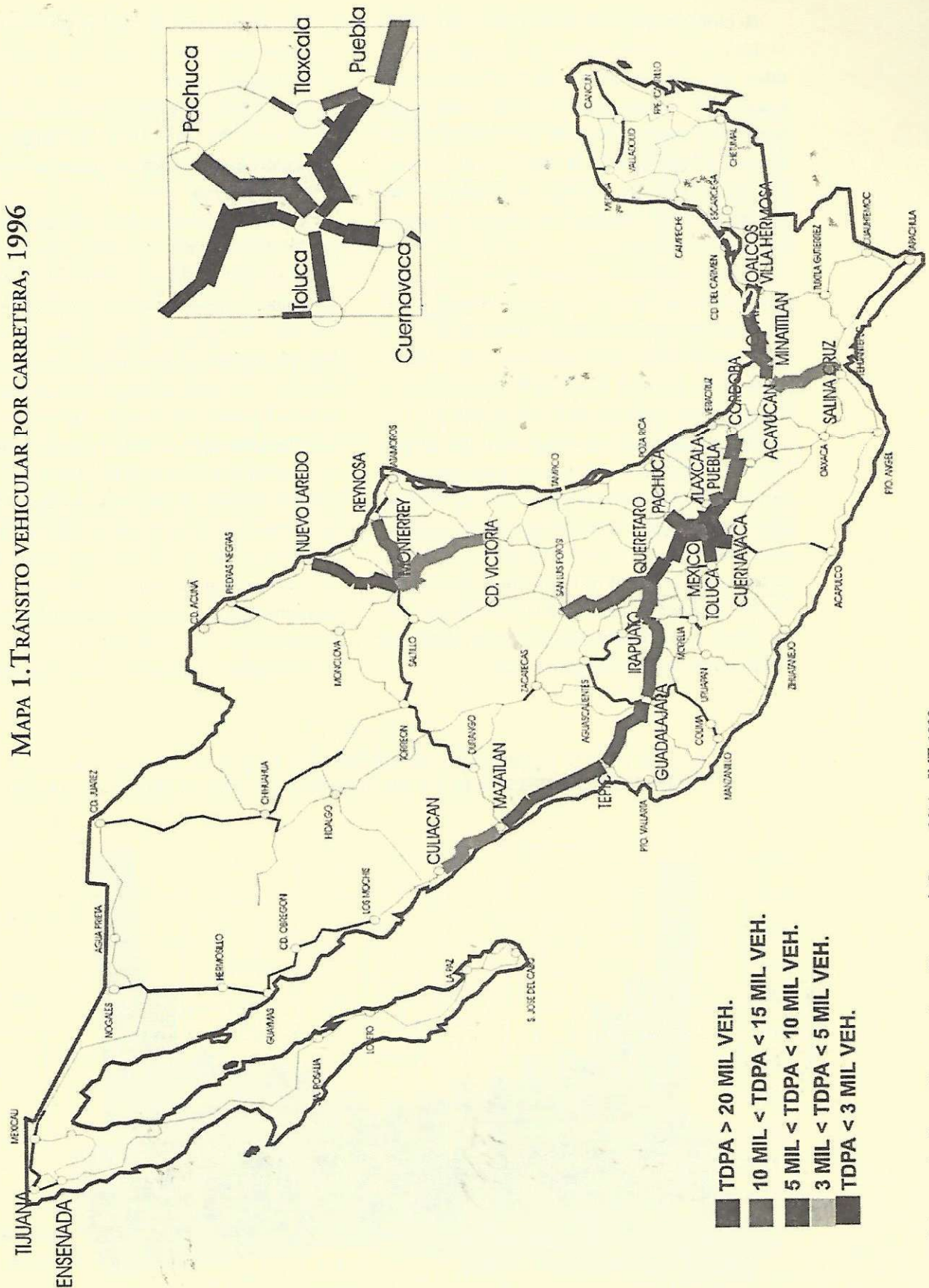
de procesos, su alcance territorial y los flujos que están asociados a estas características.

La capital del país sigue siendo un centro concentrador de procesos y actividades económicas. La mayor parte de los corredores carreteros más importantes parten o arriban a la capital (Mapa 1), como continuación del desarrollo histórico de la territorialización de actividades en el país, un desarrollo centralizado.

En la megalópolis y en algunas ciudades del centro del país ocurren procesos que ciertamente están asociados a la producción globalizada y por ello, una gran cantidad de movimientos de partes en proceso y de mercancía de consumo final tienen como destino u origen estas zonas urbanas, utilizando corredores de transporte por donde se mueve una oferta de servicios de alta tecnología, de forma similar a lo que sucede por la frontera norte. Pero también la ciudad de México alberga procesos de alcance nacional, la mayoría, cuya atención de servicio de autotransporte no tiene las mismas características de calidad. No son pocos, asimismo, los procesos de alcance local o regional que producen a pequeña escala y cuyo traslado ha de ser cubierto por los segmentos más atrasados de la oferta de autotransporte.

No sorprende entonces, la aguda concentración de flujos hacia y desde la ciudad de México. Debe hacerse, sin embargo, una diferenciación entre los flujos totales de aquellos que son exclusivamente de movimiento de mercancía, pues sus comportamientos no son similares. Los enormes flujos que se observan alrededor de la capital y que incorporan tanto al tránsito automovilístico como a los autobuses de pasajeros (locales, microrregionales y de alcance nacional) y a los camiones de carga de diverso tipo, muestran una distribución en estrella relativamente homogénea. El tránsito de todo tipo de vehículos es relativamente similar (dentro del mismo rango) por volumen entre la capital y las ciudades de Querétaro, Toluca, Cuernavaca y Puebla, mientras que es algo más reducido con la ciudad de Pachuca. Los primeros cuatro flujos no tienen comparación en el resto de la red nacional de carreteras.

MAPA 1. TRÁNSITO VEHICULAR POR CARRETERA, 1996



Fuente: Rafael Hernández Almora, *Notas para el curso Transporte de Carga en México*, IMT, 1998.

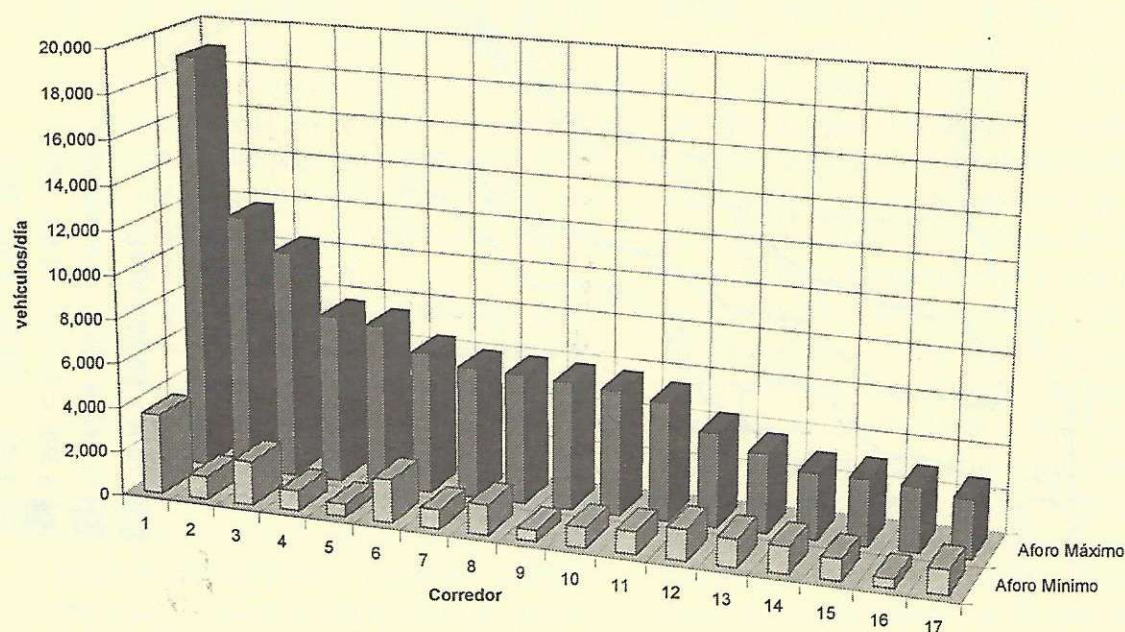
Si bien circula una cantidad similar de vehículos por las principales carreteras de la capital, las composiciones de sus flujos no son parecidas. La situación referida más arriba sobre las repercusiones de la apertura comercial en el traslado de la mercancía, concentran más la carga movida en unos cuantos arcos de la red carretera en torno a la capital del país (Gráfica 3).

Llama la atención la concentración de vehículos destinados a la carga que circulan por la carretera México-Querétaro, cerca de 19,000 al día como aforo máximo, mientras que en el otro extremo no aparece movimiento significativo de carga en las ligas hacia Cuernavaca. En una situación intermedia se encuentran las carreteras hacia Toluca, por donde circulan alrededor de 12,000 vehículos de carga por día. Por las carreteras hacia Puebla en conjunto, circulan poco más de 11,000 vehículos de carga por día, considerando los corredores hacia Veracruz y hacia Campeche, así como sus múltiples derivaciones. La liga a Pachuca soporta menos de 7,000 vehículos de carga por día.

La primacía de la ciudad de México como concentradora de los flujos se ve disminuida al utilizar este indicador en comparación al de vehículos totales. Destaca entonces que el principal flujo de vehículos de carga sea con dirección hacia el norte, hacia la frontera con Estados Unidos.

Otra diferenciación dentro de los flujos de carga puede dar una imagen más precisa de las diferencias entre los varios accesos carreteros de la capital. La presencia de camiones de gran capacidad, reciente y con emplazamientos en gran medida norteros, incide en un mayor peso de la mercancía movida a través de la principal carretera de liga entre la capital y la frontera norte, la carretera México-Querétaro. La primacía de este flujo por peso es indiscutible y con una diferencia notable (Gráfica 4). El tramo en cuestión muestra el movimiento de cerca de 240,000 toneladas de carga al día. El más cercano tramo de acuerdo a este indicador, incluida toda la red nacional, Querétaro-Nuevo Laredo, que por cierto debe ser considerado como una derivación de la misma ruta fronteriza, muestra un poco más de la mitad.

GRÁFICA 3
CORREDORES PRINCIPALES DE TRANSPORTE DE CARGA SEGÚN SU AFORO

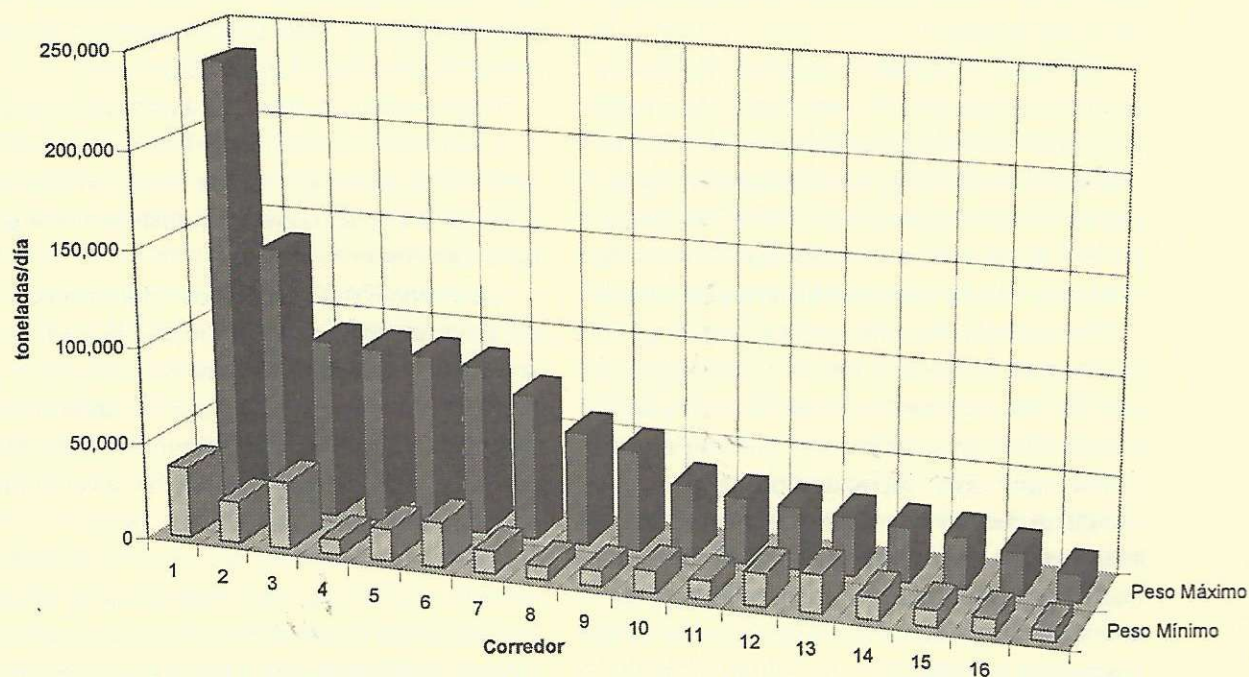


CORREDORES PRINCIPALES DE TRANSPORTE DE CARGA SEGÚN SU AFORO

Nº	Corredor Descripción, Origen-Destino (ruta)	Aforo	
		Mínimo	Máximo
1	México-Querétaro	3,625	18,860
2	México-Guadalajara (por Toluca y Morelia)	1,025	11,744
3	Querétaro-Nuevo Laredo (por San Luis Potosí y Monterrey)	1,982	10,314
4	Puebla-Oaxaca (por Huajuapán de León)	919	7,573
5	Querétaro-Guadalajara (por Celaya, Irapuato y San Luis Potosí)	564	7,372
6	Guadalajara-Monterrey (por Zacatecas y Saltillo)	1,961	6,359
7	México-Campeche (por Puebla, Córdoba y Minatitlán)	876	5,899
8	San Luis Potosí-Ciudad Juárez (por Zacatecas y Torreón)	1,366	5,851
9	Guadalajara-Nogales/Tijuana	502	5,754
10	Reynosa-Durango (por Monterrey y Torreón)	916	5,642
11	México-Veracruz (por Jalapa)	1,003	5,359
12	México-Tampico (por Poza Rica y Tuxpan)	1,387	4,256
13	Irapuato-Zacatecas (por León y Aguascalientes)	1,258	3,591
14	Guadalajara-Manzanillo (por Colima)	1,218	3,004
15	Guadalajara-Tampico (por Aguascalientes y San Luis Potosí)	969	3,003
16	Reynosa/Matamoros-Tampico (por Ciudad Victoria)	390	2,910
17	México-Monterrey (por Pachuca, Ciudad Valles y Ciudad Victoria)	1,099	2,651

Fuente:Elaboración propia con base en Alfonso Rico, Alberto Mendoza y Emilio Mayoral, *Una aproximación a la definición de los principales corredores de transporte terrestre en México*, Sanfandila, IMT, México, 1997.

GRÁFICA 4
CORREDORES PRINCIPALES DE TRANSPORTE DE CARGA SEGÚN SU PESO



CORREDORES PRINCIPALES DE TRANSPORTE DE CARGA SEGÚN SU PESO

Nº	Corredor Descripción, Origen-Destino (ruta)	Peso	
		Mínimo	Máximo
1	México-Querétaro	36,509	234,767
2	Querétaro-Nuevo Laredo (por San Luis Potosí y Monterrey)	21,562	138,651
3	Guadalajara-Monterrey (por Zacatecas y Saltillo)	34,572	92,562
4	Querétaro-Guadalajara (por Celaya, Irapuato y San Luis Potosí)	7,880	91,142
5	Reynosa-Durango (por Monterrey y Torreón)	16,625	89,996
6	San Luis Potosí-Ciudad Juárez (por Zacatecas y Torreón)	23,152	87,142
7	México-Guadalajara (por Toluca y Morelia)	11,554	74,640
8	México-Veracruz (por Jalapa)	6,942	58,114
9	Guadalajara-Nogales/Tijuana	8,034	51,902
10	Irapuato-Zacatecas (por León y Aguascalientes)	11,328	36,840
11	México-Monterrey (por Pachuca, Ciudad Valles y Ciudad Victoria)	9,528	33,540
12	México-Tampico (por Poza Rica y Tuxpan)	16,682	31,768
13	México-Campeche (por Puebla, Córdoba y Minatitlán)	19,320	29,536
14	Guadalajara-Tampico (por Aguascalientes y San Luis Potosí)	11,405	27,639
15	Reynosa/Matamoros-Tampico (por Ciudad Victoria)	8,634	26,105
16	Puebla-Oaxaca (por Huajuapán de León)	7,838	21,324
17	Guadalajara-Manzanillo (por Colima)	5,431	13,735

Fuente: Elaboración propia con base en Alfonso Rico, Alberto Mendoza y Emilio Mayoral, *Una aproximación a la definición de los principales corredores de transporte terrestre en México*, Sanfandila, México, IMT, 1997.

Por Puebla, correspondiendo a la ruta hacia la conexión marítima México-Veracruz principalmente, se trasladan poco menos de 90,000 toneladas de carga al día. A lo largo de las carreteras entre México y Toluca circulan casi 75,000 toneladas de carga al día. Por Pachuca circulan, en ambos sentidos como todas las cifras aquí presentadas, poco más de 65,000 toneladas de carga al día. De nuevo y sin sorpresas, no se reporta carga por peso que sea significativa por las carreteras entre México y Cuernavaca.

Se observan varias situaciones distintas de acuerdo a este indicador comparado con el anterior. Por un lado, la diferencia del acceso México-Querétaro resalta lo mencionado anteriormente, y es ciertamente esto lo más notable. Sin embargo, también el acceso hacia Toluca muestra una diferencia de posición ante el indicador de aforo. Mientras que con aquel indicador este acceso ocupaba la segunda posición por magnitud, en el indicador de peso baja a la tercera posición ante la importancia de México-Puebla. Pareciera que una mayor capacidad de carga de los vehículos que transitan por este último acceso incrementa su presencia en el total. La salida marítima por Veracruz incorpora entonces, partes del territorio capitalino a los procesos de la producción mundial.

Por otro lado, el intercambio comercial y las relaciones regionales entre México y Guadalajara provocan flujos con menores capacidades de carga, esto es, con vehículos de carga menores. Finalmente, la posición que guardaba el acceso México-Pachuca, si bien no se modifica como penúltimo lugar antes de Cuernavaca, si reduce su distancia respecto al resto, ello demuestra una participación mayor de vehículos de gran capacidad que en los otros accesos de importancia intermedia y tal vez similar a la que presenta el corredor México-Querétaro.

No de manera sorpresiva, a partir de la apertura comercial se ha consolidado la extraordinaria ubicación estratégica de la ciudad de Querétaro y de su corredor industrial a lo largo de la carretera 57.

La intensificación de flujos internacionales de autotransporte entre la Ciudad de México y la frontera norte (a través de Nuevo Laredo y de Ciudad Juárez) y que pasan por Querétaro, muestra sólo que en este estado se ubican las carreteras que enlazan de manera más eficiente el centro de México con el país vecino.

De la misma manera, pero referida al alcance nacional, los grandes volúmenes de carga que pasan por Querétaro y enlazan la ciudad de México con Guadalajara reflejan sólo la circuns-

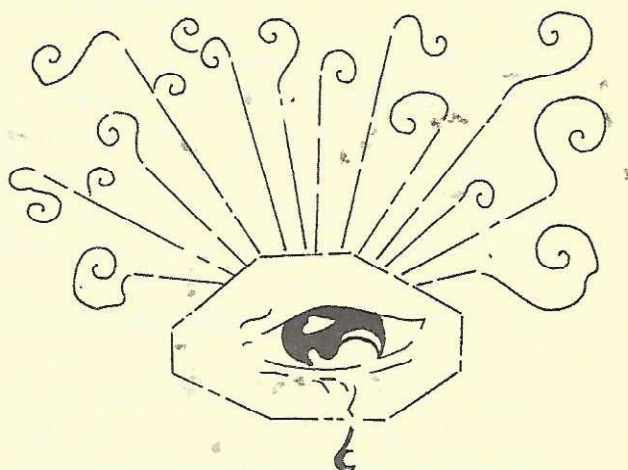
tancia de que Querétaro se constituyó como la salida del Valle de México a Occidente.

Sin embargo, Querétaro no es solamente el punto de cruce en los enlaces entre las tres ciudades principales del país y entre la capital y Estados Unidos. Precisamente, por este hecho geográfico y ante la dualidad de la industria manufacturera en su atención al mercado nacional y al de Estados Unidos, este estado se ha convertido, con la apertura comercial, en un emplazamiento preferente para la industria manufacturera reciente. A ello se debe la existencia de volúmenes de carga muy altos con destino u origen en la capital estatal.

No se trata ya solamente de flujos de paso por esta ciudad sino, dada su ubicación y dotación de infraestructura, de flujos que se generan en la ciudad y a lo largo de la carretera 57 y que comprenden tanto vínculos con emplazamientos fuera del país como de alcance nacional, además de aquellos que puedan considerarse locales o microrregionales en el propio estado de Querétaro.

3. ALCANCES DIFERENCIADOS DE LAS EMPRESAS MANUFACTURERAS

El crecimiento económico en el estado de Querétaro ha sido caracterizado por una amplia instalación industrial a partir de la segunda mitad de la década de los años setenta y sobre todo en las ciudades de Querétaro y San Juan del Río (González y Martner, 1990). Una parte importante de las empresas instaladas en Querétaro recientemente, tiene además como característica que su producción tiene destinos de alcance internacional y forma parte de la producción mundial fragmentada [Méndez, 1999], en virtud de su procedencia de capital exógeno [Morales y Ramírez, 1996]. Más recientemente, desde finales de la década de los años ochenta, este emplazamiento se ha visto complementado con las otras localidades a lo largo del corredor de la carretera federal 57 [González, *et al.*, 1994 y Osornio, *et al.*, 1999], así como con algunas localidades no muy alejadas de la misma vía de comunicación, sobre todo hacia



Tequisquiapan y de allí, y en menor cantidad, hacia Ezequiel Montes y Cadereyta de Montes. La excelente ubicación de la capital del estado y sobre todo, sus adecuadas comunicaciones carreteras y en menor medida, ferroviarias con la capital del país, Monterrey y Guadalajara y con la frontera norte mexicana, ha posibilitado este inédito emplazamiento industrial que permitió al estado de Querétaro sortear con cierto éxito la crisis de finales de los años ochenta y la de mediados de los años noventa.

La industria actualmente instalada en el estado de Querétaro presenta las siguientes características: por un lado, una fuerte presencia de empresas grandes (respecto al tamaño de la población y en comparación con otras ciudades relativamente similares) (Cuadro 2). Pero, por otro lado, también destaca el alto porcentaje de empresas pequeñas. Evidentemente, dada la inclusión de todo tamaño de empresas industriales, la presencia de microempresas es muy alta (se incluyen, por ejemplo, tortillerías).

Por esta misma razón, las empresas totalmente de capital nacional son preponderantes numéricamente. Sin embargo, llama la atención la fuerte presencia de empresas totalmente de capital extranjero y aquellas cuya participación de capital extranjero es paritaria con el nacional.

CUADRO 2
DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS INDUSTRIALES POR TAMAÑO Y
PORCENTAJE DE CAPITAL EXTRANJERO

Tamaño	0	1 a 49	50	51 a 99	100	Total
Micro	1,788	3	1	4	5	1,801
Pequeñas	311	5	13	4	11	344
Medianas	82	7	5	3	12	109
Grandes	73	8	12	6	35	134
Total	2,254	23	31	17	63	2,388

Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*. Gobierno del Estado de Querétaro.

CUADRO 3
DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS INDUSTRIALES POR TAMAÑO Y RAMA DE ACTIVIDAD

	Micro	Pequeñas	Medianas	Grandes	Total
Alimentos, bebidas y tabaco	497	32	10	26	565
Textil y prendas de vestir	86	35	35	17	173
Industria de la madera y sus productos	165	18	4		187
Química	163	17	5	13	198
Caucho y plástico	91	62	15	21	189
Minerales no metálicos	114	39	7	4	164
Metálica básica	15	10	2		27
Autopartes	625	114	25	35	799
Metal-mecánica	28	8	6	18	60
Papel, imprenta y editorial	13	8			21
Total	1797	343	109	134	2383

Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

En lo que respecta a la rama industrial a la que pertenecen las empresas instaladas en Querétaro (Cuadro 3) llama la atención la fuerte presencia de empresas de autopartes, muy por encima de la rama de alimentos, bebidas y tabaco. Por la inclusión en la fuente de las microempresas, se esperaría una cantidad predominante de esta última rama, con atención al mercado local. El predominio de las empresas, de autopartes permitiría suponer una tendencia importante hacia el comercio exterior, dada la ausencia de empresas armadoras en el estado de Querétaro y ante el cambio reciente en el destino de la producción automotriz mexicana, con un énfasis mayor en la exportación.

Comúnmente se asocian estos tres indicadores tanto con el alcance del mercado al que atienden las empresas como con la consecución de sus insumos. Así, puede pensarse que el tamaño define proporcionalmente la amplitud del mercado atendido. Por otro lado, la participación de capital extranjero determinaría también proporcionalmente una mayor cobertura de los vínculos de las empresas. Finalmente, algunas ramas, sobre todo aquellas conectadas con manufacturas globalizadas y en particular, con la industria automotriz, tendrían una cobertura mayor.

Dado el proceso globalizador y la decisión del gobierno federal por ingresar a los mercados mundializados casi sin cortapisas arancelarias,

es de esperarse que las empresas de alcance mundial (o continental), requieran tener un control mucho más estricto de sus enlaces comerciales e impongan sus ritmos y formas de organización de la producción a las empresas de transporte. Así, las empresas con alcance internacional han de externalizar [Tixier, Mathé y Colín, 1988] sus requerimientos a las empresas autotransportistas.

Por otro lado, las empresas de alcance nacional tienen requerimientos de organización de la producción menores a los anteriores, aunque la competencia al interior del mercado doméstico está también incorporándoles formas productivas y ritmos de producción que tienden a igualarlas a sus similares en los mercados mundiales.

Por último, las empresas pequeñas, de capital nacional y de ramas asociadas al consumo local, tendrían posibilidades muy escasas de controlar la calidad del servicio de transporte.

Para tratar de explorar la manera en que se define el alcance de mercado de las empresas y, con ello, las características demandadas al autotransporte, se realiza en este apartado un análisis estadístico de la amplitud de los vínculos empresariales.

Se define aquí, vínculo, como la relación comercial declarada tanto de origen de insumos como de destino de los productos. En la fuente utilizada se consignan hasta seis vínculos posibles de origen de insumo y seis vínculos posibles de destinos de productos por empresa.

No se ponderan en este documento los vínculos de acuerdo a la cuantía del intercambio (por volumen, frecuencia o valor), sino se hace referencia sólo a la existencia del vínculo. Para facilidad de la interpretación, se agrupan los alcances en local (dentro del estado), nacional e internacional.

Aunque debe reconocerse la importancia espacial de una desagregación mayor, se considera aquí que la calidad del servicio demandado de autotransporte debe responder a este nivel de desagregación.

Al computar los vínculos declarados de origen de insumos de acuerdo al tamaño y alcance (Cuadro 4 y Gráfica 5), se observa, no sólo que los vínculos de las empresas micro son preponderantes, pues esto responde a la altísima cuantía de estas empresas, más importante, se observa que los comportamientos en cuanto a alcance son claramente diversos en función del tamaño.

Las empresas micro tienen básicamente alcance local, menores vínculos nacionales y drásticamente menores vínculos de importación. Los otros tres tamaños muestran sus mayores vínculos de origen de insumos en el alcance nacional, aunque debe anotarse que el segundo alcance de sus orígenes es el local para las empresas pequeñas, mientras que para las medianas y grandes es la importación. En este último caso, casi iguala los vínculos de origen nacional.

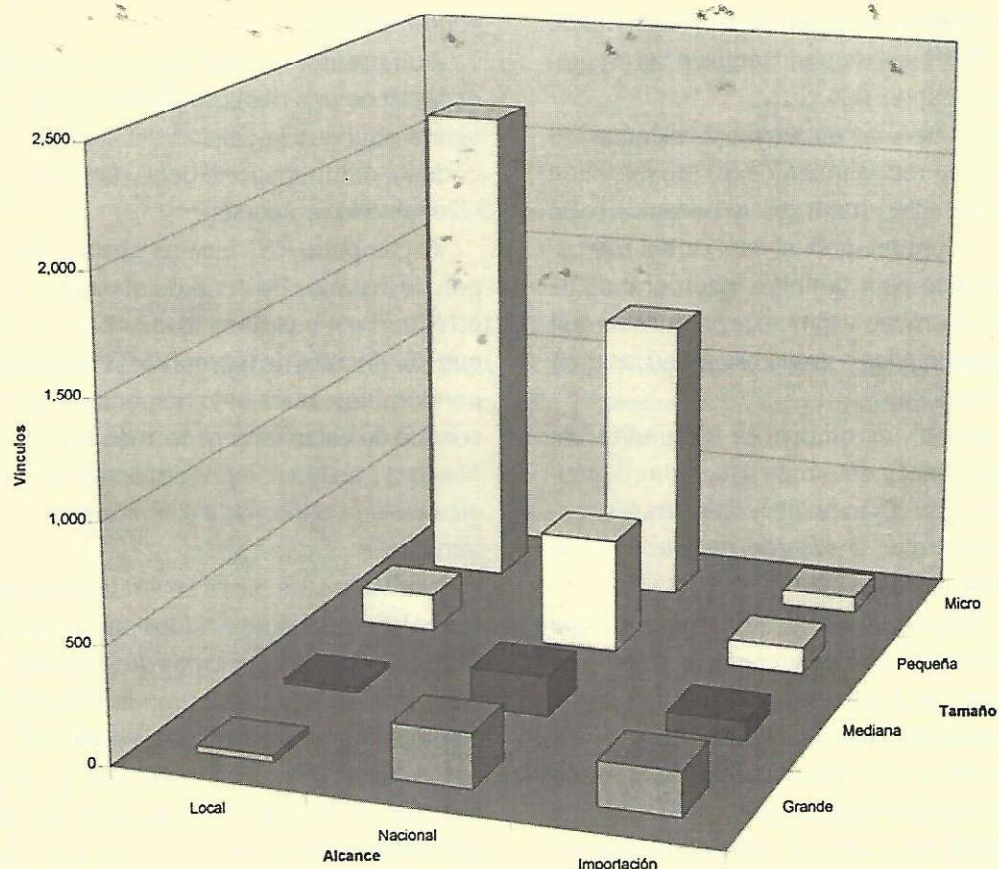
La conclusión sobre los comportamientos diferenciados de alcance respecto al tamaño

CUADRO 4
VÍNCULOS DE ORÍGENES DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN TAMAÑO Y ALCANCE, 1988

Tamaño	Local	Nacional	Importación	Total
Grande	28	229	184	441
Mediana	18	169	82	269
Pequeña	159	494	113	766
Micro	2,138	1,241	71	3,450
Total general	2,343	2,133	450	4,926
Chi cuadrada	52.0772475		Grados Libertad	6

Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

GRÁFICA 5
VÍNCULOS DE DESTINOS DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN TAMAÑO Y ALCANCE, 1988



Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

CUADRO 5
VÍNCULOS DE DESTINOS DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN TAMAÑO Y ALCANCE, 1988

Tamaño	Local	Nacional	Exportación	Total
Grandes	27	184	153	364
Medianas	17	130	80	227
Pequeñas	157	421	76	654
Micro	1,899	488	19	2,406
Total	2,100	1,223	328	3,651
Chi cuadrada	56.015466		Grados Libertad	6

Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

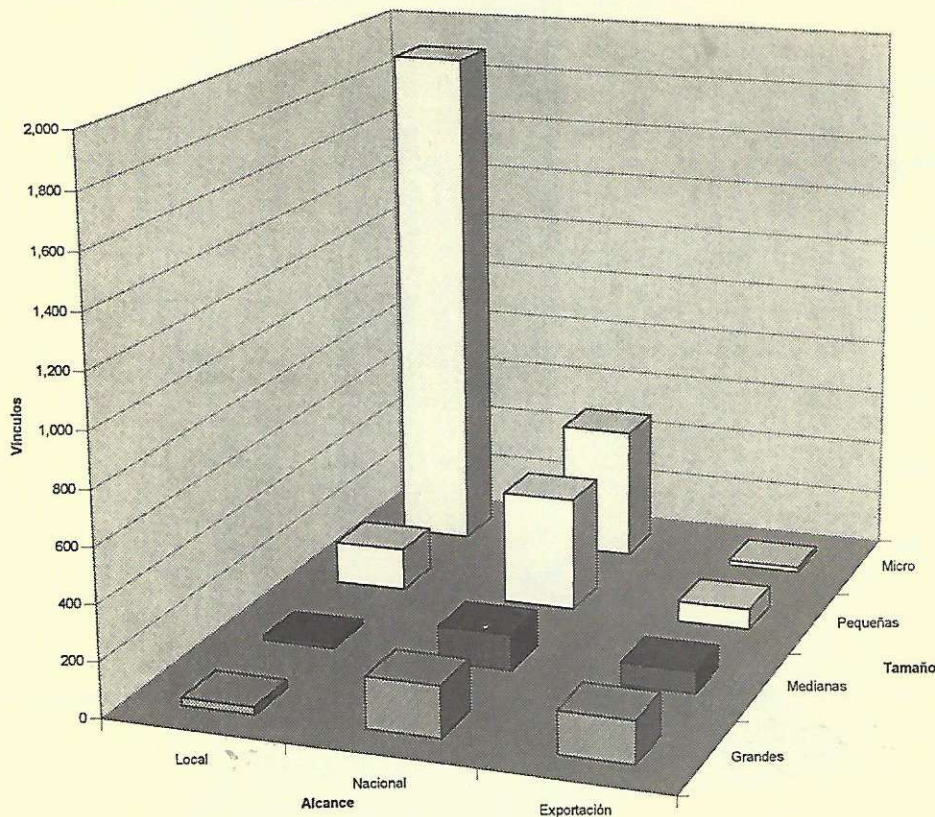
son estadísticamente válidos, al rechazar la hipótesis nula, utilizando el estadístico C^2 a un nivel de significación de 0.001. Esto, evidentemente, constata la prelación de una relación entre tamaño y alcance.

Conclusiones prácticamente idénticas pueden desprenderse del análisis de los vínculos de destino del producto por tamaño y alcance (Cuadro 5 y Gráfica 6).

También de manera clara y contundente se observan diferencias si se utiliza el indicador de porcentaje de capital extranjero en las empresas instaladas en el estado de Querétaro. Al computar los vínculos declarados de origen de los insumos de las empresas según este porcentaje y

alcance (Cuadro 6 y Gráfica 7), se observa una divergencia de comportamiento entre las empresas 100% nacionales y el resto. Si bien los vínculos de importación totales son mayores en las empresas nacionales que en el resto, la proporción de las empresas totalmente domésticas respecto a su correspondiente total es mínimo. Esto es, la mayor parte de los vínculos de origen de las empresas nacionales son locales y nacionales. Lo contrario ocurre con todas aquellas cuyo capital tiene algo de origen extranjero. Destacan, dentro de este comportamiento, sólo aquellas empresas 100% extranjeras, en las cuales se agudiza la mayor proporción de vínculos de importación, que llegan a ser predominantes.

GRÁFICA 6
VÍNCULOS DE DESTINO DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN TAMAÑO Y ALCANCE, 1988



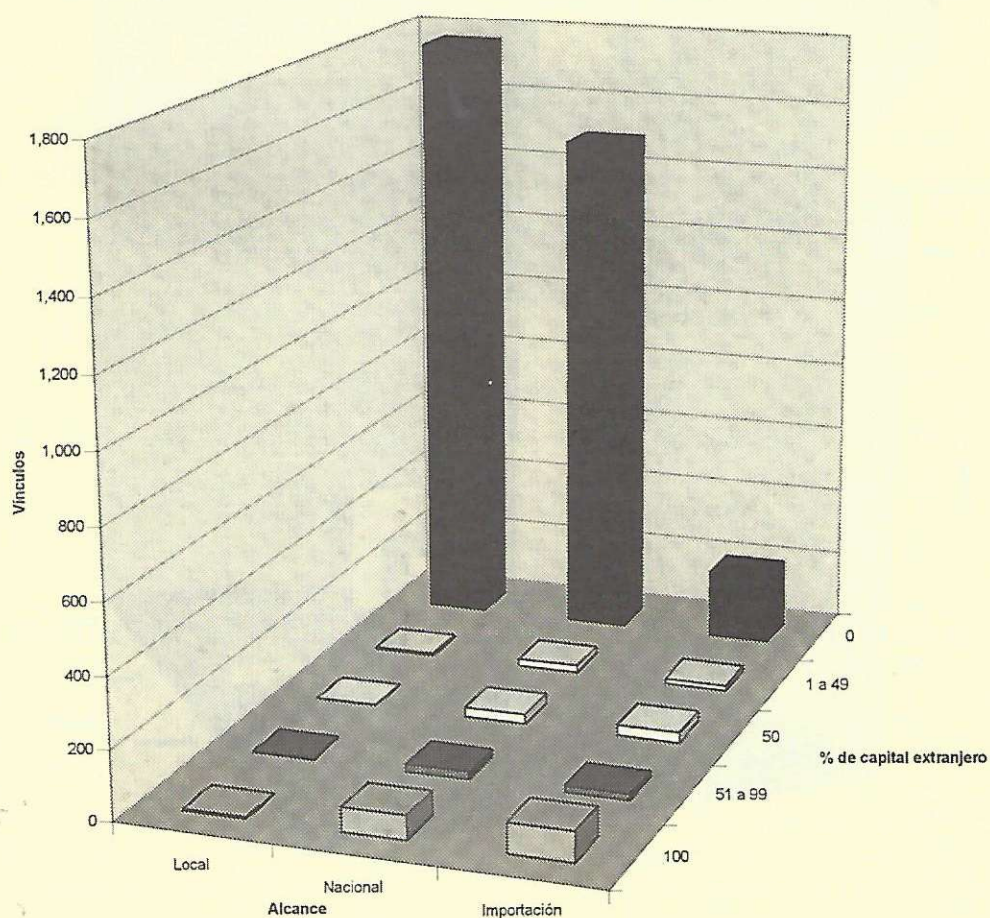
Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

CUADRO 6
VÍNCULOS DE ORIGEN DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN PORCENTAJE DE CAPITAL EXTRANJERO Y ALCANCE, 1988

Porcentaje de capital extranjero	Local	Nacional	Importación	Total
0	1,763	1,494	199	3,456
1 a 49	6	21	14	41
50	2	27	31	60
51 a 99	3	22	18	43
100	5	70	87	162
Total	1,779	1,634	349	3,762
Chi cuadrada	33.8203226		Grados Libertad	8

Fuente: Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro, Gobierno del Estado de Querétaro.

GRÁFICA 7
VÍNCULOS DE ORIGEN DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN PORCENTAJE DE CAPITAL EXTRANJERO Y ALCANCE, 1988



Fuente: Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro, Gobierno del Estado de Querétaro.

Comportamientos prácticamente iguales pueden observarse al analizar los vínculos de destino según el porcentaje de capital extranjero y el alcance (Cuadro 7 y Gráfica 8).

Finalmente, los análisis de acuerdo a la rama industrial muestran algunas características poco esperadas en cuanto a sus comportamientos de alcance.

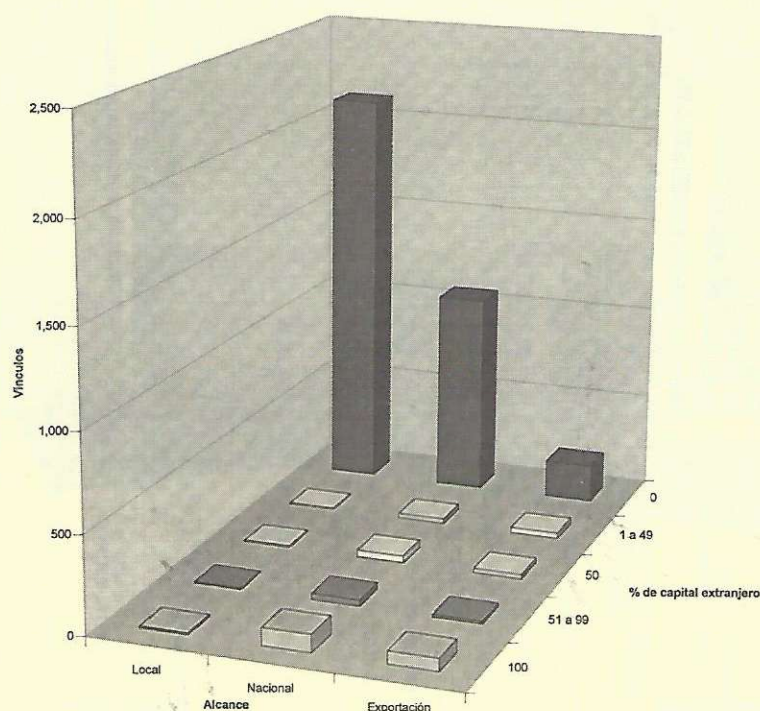
Al analizar los vínculos de origen de insumos de acuerdo a la rama y el alcance (Cuadro 8 y Gráfica 9), llama la atención que textiles y prendas de vestir, caucho y plásticos, metálica básica y metalmecánica tengan la mayor parte de sus vínculos de origen con alcance nacional, relativamente alejadas por tanto en el emplazamiento de sus insumos, mientras el

CUADRO 7
VÍNCULOS DE DESTINO DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN PORCENTAJE DE CAPITAL EXTRANJERO Y ALCANCE, 1988

Porcentaje de capital extranjero	Exportación	Nacional	Local	Total
0	199	1,067	2,112	3,378
1 a 49	27	24	5	56
50	22	35	8	65
51 a 99	11	30	3	44
100	66	92	9	167
Total	325	1,248	2,137	3,710
Chi cuadrada	30.26448		Grados Libertad	8

Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

GRÁFICA 8
VÍNCULOS DE DESTINO DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN PORCENTAJE DE CAPITAL EXTRANJERO Y ALCANCE, 1988



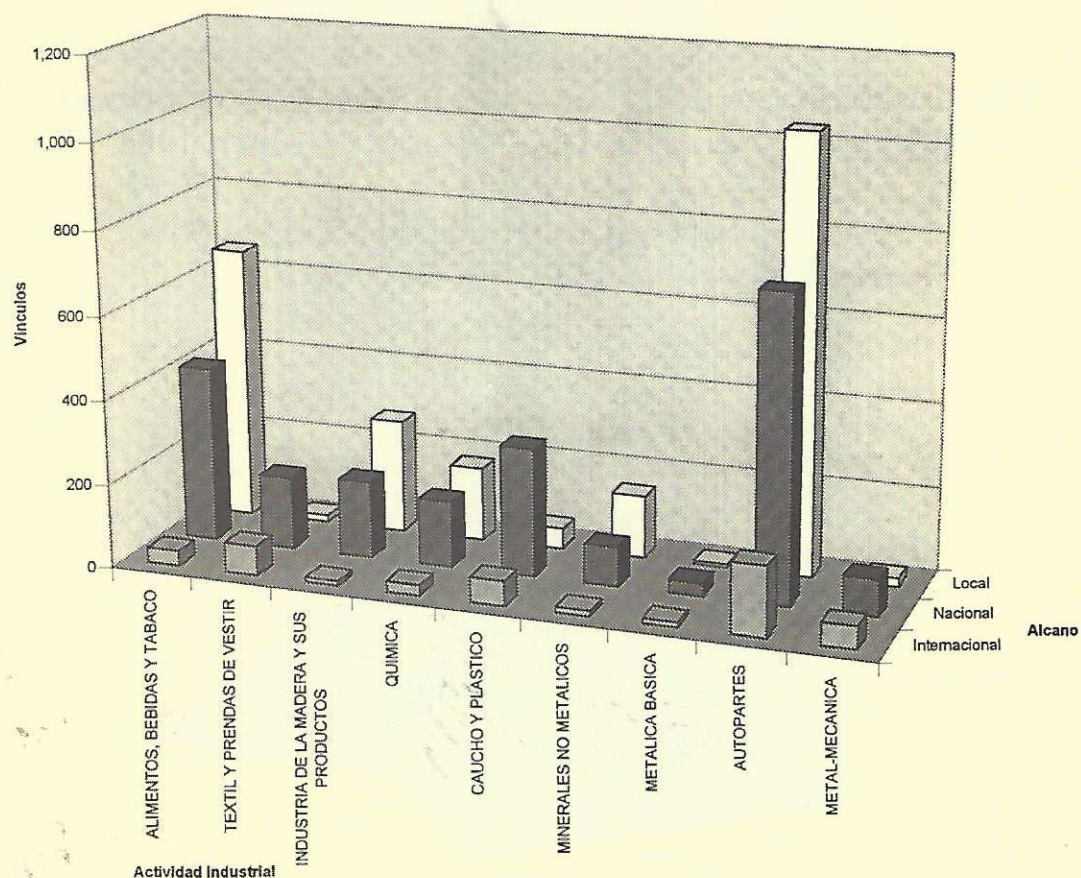
Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

CUADRO 8
VÍNCULOS DE ORIGEN DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN RAMA INDUSTRIAL Y ALCANCE, 1988

Rama	Importación	Nacional	Local	Total
Alimentos, bebidas y tabaco	37	418	657	1,112
Textil y prendas de vestir	71	173	16	260
Industria de la madera y sus productos	10	184	271	465
Química	25	158	177	360
Caucho y plástico	59	305	50	414
Minerales no metálicos	13	93	151	257
Metálica básica	11	31	8	50
Autopartes	166	722	1,036	1,924
Metal-mecánica	53	88	21	162
Total	445	2,172	2,387	5,004
Chi cuadrada	33.6584122		Grados Libertad	16

Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

GRÁFICA 9
VÍNCULOS DE ORIGEN DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN RAMA INDUSTRIAL Y ALCANCE, 1988



Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

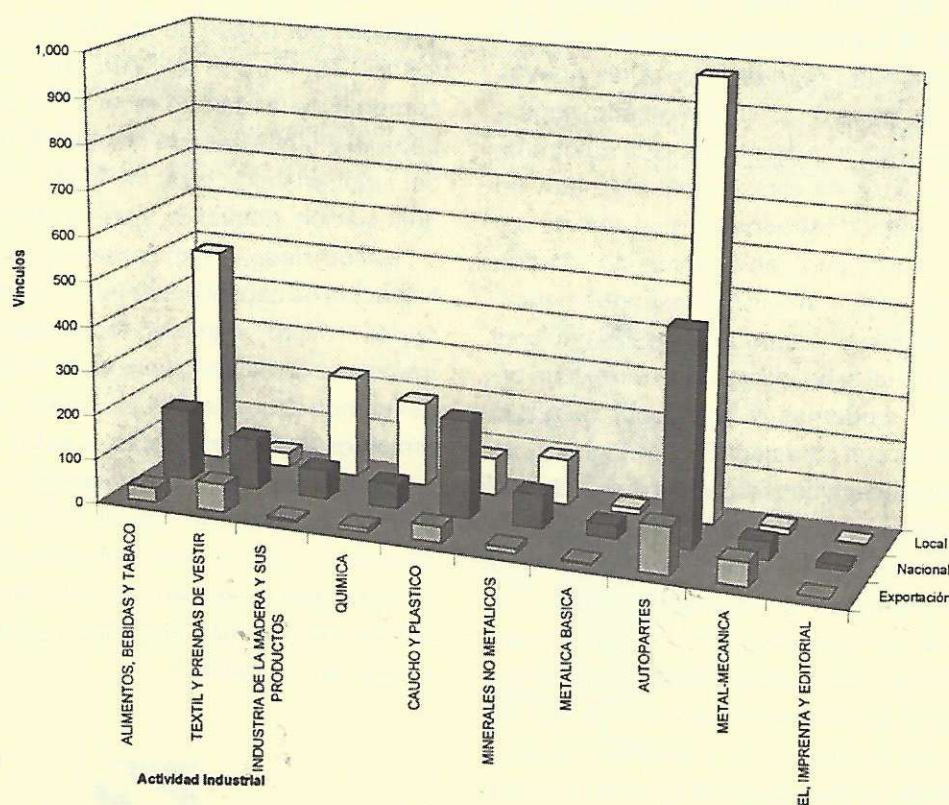
resto de las ramas muestran vínculos mayoritariamente locales de origen. Llama también la atención la cuantía de vínculos locales, nacionales e internacionales de la industria de autopartes, lo que da indicios sobre las características tecnológicas relativamente avanzadas de los procesos de fabricación en esta rama y sobre los requerimientos de control sobre el traslado de la mercancía en proceso.

Pareciera entonces, que la rama influye en el comportamiento diferenciado de los alcances y que sólo hay dos comportamientos observables, con preponderancia de los vínculos local y nacional. Sin embargo, no es posible sostener estadísticamente estas conclusiones, pues no es posible rechazar la hipótesis nula con estos resultados, utilizando el estadístico mencionado a un nivel de significación de 0.001.

Resultados estadísticos similares, que tampoco permiten conclusiones estadísticamente aceptables, se obtienen al analizar el mismo indicador contra el alcance, cuando se trata de los vínculos de destino de la producción (Cuadro 9 y Gráfica 10), pues tampoco se puede rechazar la hipótesis nula a un nivel de 0.001.

Ha de señalarse, sin embargo, que la comparación de estos dos últimos análisis arroja algunos elementos distintos a los otros dos indicadores. Básicamente, se trata de que los vínculos declarados de destino de los productos son sensiblemente más locales que los vínculos declarados de origen para prácticamente todas las ramas, con excepción de minerales no metálicos, cuya proporción nacional aumenta.

GRÁFICA 10
VÍNCULOS DE DESTINO DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO,
SEGÚN RAMA INDUSTRIAL Y ALCANCE, 1988



Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

CUADRO 9

VÍNCULOS DE DESTINO DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES EN QUERÉTARO, SEGÚN RAMA INDUSTRIAL Y ALCANCE, 1988

Rama	Exportación	Nacional	Local	Total
Alimentos, bebidas y tabaco	33	161	486	680
Textil y prendas de vestir	63	114	32	209
Industria de la madera y sus productos	5	64	230	299
Química	10	54	191	255
Caucho y plástico	37	219	84	340
Minerales no metálicos	12	76	103	191
Metalica básica	3	30	13	46
Autopartes	107	480	981	1,568
Metal-mecánica	54	40	14	108
Papel, imprenta y editorial	1	10	2	13
Total	325	1,248	2,136	3,709
Chi cuadrada	36.1205776		Grados Libertad	8

Fuente: *Directorio de empresas industriales del estado de Querétaro*, Gobierno del Estado de Querétaro.

CONCLUSIONES

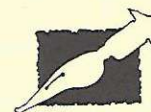
Si consideramos lo expuesto en la primera parte de este trabajo podemos señalar que el proceso de desreglamentación del autotransporte realizado en México a partir de 1989, ha tenido consecuencias de suma importancia para el futuro de la actividad: primero, la desaparición de una parte de los oferentes del servicio, debido a su incapacidad de adaptarse a las nuevas condiciones generadas en el mercado; segundo, la segmentación del mercado de autotransporte terrestre en tres fragmentos que no guardan relación estrecha entre sí, uno se encuentra relacionado con el comercio exterior, específicamente con el mercado norteamericano; otro segmento cubre el mercado nacional o casi nacional, y ha incorporado formas de organización modernas; y, finalmente, un grupo de oferentes con características atrasadas que cubren las necesidades locales y regionales de las pequeñas empresas. En el caso de Querétaro el análisis de los flujos evidencia la importancia del transporte de carga en esta zona, con presencia de camiones de gran capacidad, derivado de la intensificación de flujos internacionales de autotransporte entre la ciudad de México y la frontera norte, y entre la primera y el occidente del país, específicamente la ciudad de Guadalajara, situación que se ha constituido en un imán para las empresas.

En lo relativo a la segunda parte del trabajo pareciera desprenderse de este análisis que la determinación del alcance comercial de las empresas industriales en el estado de Querétaro, tiene que ver con el tamaño y la participación de capital extranjero con cierta independencia de la rama industrial a la que pertenece la empresa.

Resulta claro también que las empresas domésticas por origen de capital y micro por tamaño, restringen su red de relaciones comerciales al ámbito local y por tanto son, dada su cuantía, las que definen las demandas del autotransporte local mediante un poder de negociación atomizado y por lo tanto débil.

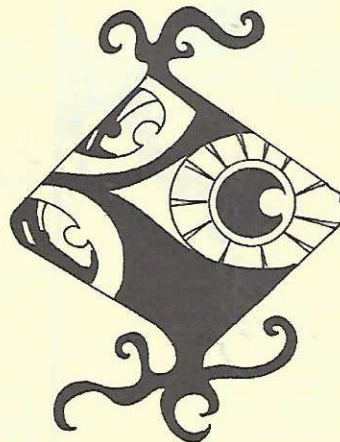
Por otro lado, las empresas con alguna participación de capital extranjero y un tamaño superior al micro, requieren redes logísticas y de transporte de alcance nacional e internacional, definiendo de manera diferenciada sus requerimientos de autotransporte a estos alcances.

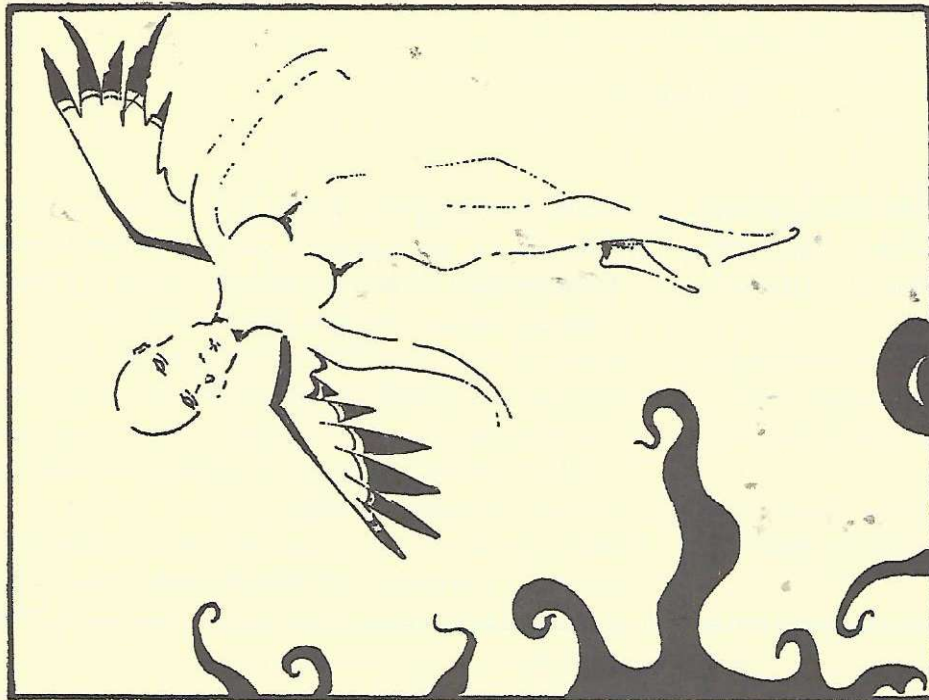
El mayor poder de negociación de las empresas grandes y de capital 100% extranjero, dada su incidencia más relevante en el alcance internacional, les permite controlar niveles de calidad mucho más elevados que los que se operan en el nacional.



BIBLIOGRAFÍA

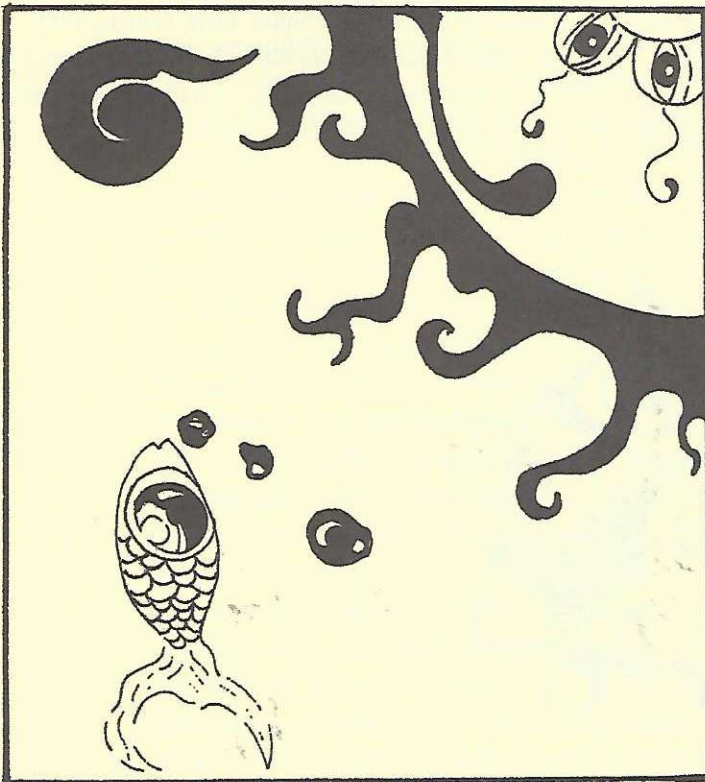
- González Gómez, Ovidio. *Implicaciones territoriales de la apertura económica en México, la Frontera Norte, 1985-1994*, Universidad de Guadalajara, Tesis Doctoral, Guadalajara, México, 1997.
- González Gómez, Ovidio y Carlos Martner Peyrelongue. "Querétaro, ciudades fragmentadas", en: *Ciudades*, Núm. 6, Red Nacional de Investigación Urbana, México, Red abril-junio, 1990, pp. 23-30.
- González Gómez, Ovidio, et al., *Subsistema de Ciudades en el Estado de Querétaro*, Consejo Estatal de Población, Querétaro, México, 1994.
- Hernández Almora, Rafael. *Notas para el curso Transporte de Carga en México*, inédito, 1998.
- Hiernaux N., Daniel. "El impacto territorial del Tratado de Libre Comercio de América del Norte; una propuesta democrática alternativa", en: *La recuperación democrática del territorio y el medio ambiente de México*, Grupo Democracia y Territorio, México, 1994, pp. 51-56.
- Instituto Mexicano del Transporte, Manual Estadístico del Sector Transporte, Sanfandila, IMT, México, 1997.
- Martínez Alejos, Ramiro. Rafael Hernández Almora y Carmen Julia Segura Mellado. *Manual estadístico del sector transporte, 1995*, Sanfandila, México, IMT, 1997.
- Méndez Palacios, Juan José. *La industria de autopartes y sus ventajas logísticas en el corredor San Juan del Río-Querétaro-Celaya*, Tesis de Maestría, UAQ, Querétaro, México, 1999.
- Morales Garza, Martagloria y Carlos Ramírez Olvera, *Industrialización en Querétaro*, Mimeo, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Querétaro, México, UAQ, 1996.
- Osornio, Lorena, Carlos Ramírez y Manuel Basaldúa. "La dinámica de los parques industriales de Querétaro, 1940-1990", Ponencia presentada al 4º Seminario Nacional Tecnología-Industria-Territorio, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México, 1999.
- Pradilla C., Emilio, y Castro G., Cecilia. "Crisis y reestructuración económica y territorial", en: revista *Ciudades*, Núm. 5, Red nacional de investigación urbana, México, enero-marzo, 1990, pp. 9-18.
- Rico, Alfonso; Alberto Mendoza y Emilio Mayoral. *Una aproximación a las principales rutas de transporte de carga en México*, Sanfandila, IMT, México, 1997.
- Rivera R. Miguel A. "México: del sobre proteccionismo a la apertura comercial", *Política y Cultura*, Año 1, Núm. 2, UAM-Xochimilco, México, septiembre-diciembre, 1993, pp. 137-163.
- Tixier, Daniel; Hervé Mathe y Jacques Colín. *La logistique au service de l'entreprise*, Dunod, París, Francia, 1988.
- Wallerstein, Immanuel. *The Capitalist World Economy*, Cambridge University Press, Cambridge, Estados Unidos de America, 1979; octava reimpresión, 1991.





Un beso es
un rasguño
que sangra
por mi egoísmo
pero
e

indivisible Un beso es el acorde filtrado en lo
soluble del destiempo Un beso es el dolor
que me dejás por la derrota, por la espera



por
el
olvido
que
sola
vivo

¡ay!

