



Norteamérica. Revista Académica del CISAN-UNAM

ISSN: 1870-3550

namerica@servidor.unam.mx

Centro de Investigaciones sobre América del Norte
México

CARMONA, ERNESTO

Retos y oportunidades para el transporte transfronterizo México-Estados Unidos

Norteamérica. Revista Académica del CISAN-UNAM, vol. 4, núm. 2, julio-diciembre, 2009, pp. 181-194

Centro de Investigaciones sobre América del Norte
Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193714465007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Retos y oportunidades para el transporte transfronterizo México-Estados Unidos

ERNESTO CARMONA*

INTRODUCCIÓN

El tema del transporte entre México y Estados Unidos se encuentra en medio de un conflicto desde 1982, cuando Estados Unidos cerró su frontera al autotransporte mexicano. La resolución se postergó hasta la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, cuando se establecieron plazos y mecanismos para una reapertura gradual, que no se ha cumplido a quince años de la firma del tratado.

En 2007, hubo visos de solución cuando por iniciativa del presidente George W. Bush se creó el Proyecto Demostrativo de Autotransporte Fronterizo, que consistía en ensayar una libre circulación, restringida a cien empresas por país y sometida a un riguroso escrutinio. Los transportistas mexicanos resultaron ser eficientes y seguros, a pesar de ser acusados por la principal organización de transportistas de Estados Unidos, los Teamsters, de lo contrario. Esta última se opone sistemáticamente a la integración del sector transporte, con argumentos poco probados.

Aparentemente como pago por su contribución a la campaña presidencial de 2008 y los compromisos asumidos por Obama ante las organizaciones laborales, a inicios de 2009, el renovado Senado estadounidense, controlado ahora por los demócratas, revocó los fondos de dicho programa, cancelando de facto los avances en el cumplimiento del TLCAN en materia de transporte.

Estos acontecimientos se pueden explicar en el contexto de una de las peores crisis económicas vividas por Estados Unidos hasta el momen-

* Maestría en Estudios México-Estados Unidos de la FES-Acatlán, en proceso de titulación. Actualmente es asistente de investigación en el Centro de Investigaciones sobre América del Norte. <cargo0206@yahoo.com.mx>.

to, ante la que se pretende reaccionar con programas como la reconversión energética y un abierto proteccionismo.

Al margen de la situación que vive el autotransporte, el resto de los modos de transporte de carga, como el ferroviario, se han visto enmarcados por un procedimiento distinto de promover la integración, mediante organizaciones denominadas Corredores de Transporte, que promueven la coordinación a nivel interestatal o intermunicipal a través de la región. Estas organizaciones promueven incluso acciones en los ámbitos de medio ambiente e intercambio de conocimiento a lo largo de su zona de influencia.

En ese contexto, el presente artículo plantea que existen nuevos retos que el contexto impone a la integración del sector transporte, pero también oportunidades que surgen al margen de los gobiernos federales.

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL COMERCIO BILATERAL

Canadá y Estados Unidos mantienen una relación más armónica en cuanto a transporte terrestre, desde 1988 con la firma de su Tratado de Libre Comercio, a diferencia de la situación con México.

La importancia del transporte terrestre en el caso de México y Estados Unidos se debe a que el comercio entre esas dos naciones se realiza principalmente por esa vía. Cabe recordar que entre Estados Unidos y sus socios del TLCAN el comercio ha crecido casi ininterrumpidamente desde la firma de dicho acuerdo, excepto durante los años 2001-2002, según los datos mostrados en el cuadro 1. Allí mismo podemos apreciar que entre 1994 y 2007, el valor del intercambio comercial se ha casi triplicado con México y duplicado con Canadá.

Canadá y Estados Unidos mantienen una relación más armónica en cuanto a transporte terrestre, ya que desde 1988 con la firma del Tratado de Libre Comercio estas dos naciones acordaron libre circulación (Mendoza Cota, 2003), y si bien esta relación tiene sus propios retos, dista mucho de parecerse a la situación con México.

La mayor proporción de los flujos del comercio bilateral se realiza vía autotransporte, como se muestra en la gráfica 1, seguido muy de lejos por el ferrocarril. Sumados, representan más de tres cuartas partes del intercambio comercial.

Además de los flujos bilaterales, existen factores internacionales que en teoría serían incentivos suficientes para promover una mayor cooperación con miras a la integración del sector transporte, como ejemplo tenemos la competencia de regiones como el Este de Asia y Europa, o también el

Cuadro 1
COMERCIO EXTERIOR DE ESTADOS UNIDOS
CON SUS SOCIOS DEL TLCAN
(miles de millones de dólares estadounidenses)

	MÉXICO	CANADÁ
1990	58.0	174.3
1995	108.0	271.1
1996	129.7	289.1
1997	157.2	318.1
1998	173.7	328.9
1999	196.7	362.2
2000	247.6	405.6
2001	232.9	380.6
2002	232.2	371.3
2003	235.5	393.6
2004	266.6	445.0
2005	290.4	499.2
2006	332.4	533.6
2007	347.3	561.5

Fuente: Estadística del Transporte en América del Norte, en <http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/int.jsp?i=2>.

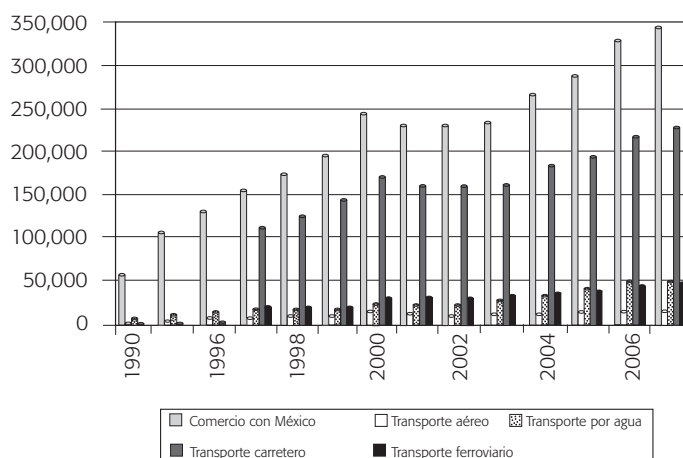
terreno ganado por otros modos de transporte en el tráfico internacional de la región, como el aéreo o marítimo, por los altos costos del transporte terrestre. La gráfica 1 muestra cómo al crecimiento del intercambio comercial corresponde el crecimiento del autotransporte, modalidad que prácticamente no ha perdido terreno frente a otras en la región.

Actualmente, el autotransporte se realiza de la siguiente manera, los camiones llegan a la frontera, desenganchan la plataforma o el remolque, según sea el caso. Luego un camión con permiso para cruzar la frontera, llamado *transfer*, engancha la caja o remolque cruza la frontera y vuelve a desenganchar. Del otro lado de la frontera un camión espera, engancha el remolque y se interna en territorio estadounidense. Este exceso de maniobras implica mayor tiempo y costo.¹ Como alternativa, algunas empresas de autotransportistas han optado por crear alianzas o filiales en el país vecino.

El exceso de maniobras implica mayor tiempo y costo. Como alternativa, algunas empresas de autotransportistas han optado por crear alianzas o filiales en el país vecino.

¹ El uso de tres camiones y tres conductores distintos aumenta el costo en cuando menos 80 dólares. Véase Gobierno del Estado de Nuevo León, 2009.

Gráfica 1
INTERCAMBIO COMERCIAL MÉXICO-ESTADOS UNIDOS
POR MODO DE TRANSPORTE
1990-2007 (mdd)



Fuente: Estadística del Transporte en América del Norte, en <http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/index.jsp?i=2>.

México enfrenta serios problemas en el ámbito del transporte por su deficiente infraestructura de caminos, poca integración de los modos de transporte, exceso de trámites y corrupción en las instituciones supervisoras.

México enfrenta serios problemas en el ámbito del transporte por su deficiente infraestructura de caminos, poca integración de los modos de transporte, exceso de trámites, corrupción en las instituciones supervisoras del comercio y transporte, entre otros (Gobierno del Estado de Nuevo León, 2009). Dichas dificultades no se resolverán con la integración del sector o con la cooperación, pero podrían ayudar en algunos sentidos.

ANTECEDENTES Y RESULTADOS DEL PROGRAMA DEMOSTRATIVO

Hasta antes de 1982, los autotransportistas mexicanos tenían acceso a tramitar un permiso de circulación por Estados Unidos con autorización de la extinta Comisión Interestatal de Comercio (ICC, por sus siglas en inglés) (Mendoza Cota, 2003). En ese mismo año, el Congreso expidió la Ley de Reforma de la Regulación de Transporte, que imponía una moratoria de dos años para otorgar nuevos permisos debido a que México y Canadá

no permitían la entrada de camiones estadounidenses a su territorio. Más adelante, el problema se negoció con Canadá con la firma del TLCCEU, con México se trasladó hasta las negociaciones del TLCAN (Mendoza Cota, 2003).

En los capítulos XI de Inversión y XII de Comercio Transfronterizo de Servicios, del TLCAN, ambas partes acordaron colocar el autotransporte en los anexos de *Reservas*, aunque también se diseñó un proceso paulatino de integración transfronteriza del autotransporte, que alcanzaría la apertura total en el año 2000 (Rico Galeana, 2001).

En 1995, el Congreso de Estados Unidos expidió la Ley de Terminación de la ICC y transfirió al Ejecutivo la facultad de eliminar y modificar la moratoria (Mendoza Cota, 2003). Para asegurar la duración indefinida de la moratoria para México, el 15 de diciembre de ese mismo año² los Teamsters³ pidieron una suspensión de la Regla de la ICC en la Corte de Apelaciones de Estados Unidos, afirmando que la seguridad se ponía en riesgo al permitir la entrada de autotransportistas mexicanos. Ese mismo mes el secretario de Transporte de ese país declaró que postergarían la apertura por motivos de seguridad vial. El asunto terminó con la resolución de la Corte de Apelaciones en contra de los Teamsters, al tiempo que aprobaba la moratoria hasta definir procedimiento para la apertura (Mendoza Moreno y Rico Galeana, 2005).

Debido a la violación de lo pactado en el TLCAN, el 22 de septiembre de 1998 México solicitó la instalación de un panel arbitral para resolver el asunto; el procedimiento comenzó en febrero de 2000. La resolución final fue que el motivo esgrimido por Estados Unidos, es decir, el incumplimiento, no era válido (Rico Galeana, 2001).

Una vez más, para retardar lo más posible la apertura, el Departamento de Transporte de Estados Unidos (USDOT, por sus siglas en inglés) argumentó la necesidad de hacer estudios de impacto ambiental, lo cual provocaría la apertura; sin embargo, la Suprema Corte de Justicia determinó el 7 de junio de 2004, otra vez, que no se requerían dichos estudios (Mendoza Moreno y Rico Galeana, 2005).

Se ha dicho también que los camiones mexicanos exceden los pesos y dimensiones permitidos por sus socios, lo cual crea daños en el asfalto y riesgos viales, y se considera una medida desleal de competencia. Sin embargo, el argumento pierde validez al quedar demostrado que entre

Debido a la violación de lo pactado en el TLCAN, el 22 de septiembre de 1998 México solicitó la instalación de un panel arbitral para resolver el asunto del transporte.

² Ya con una administración demócrata, la de Bill Clinton.

³ Principal asociación de transportistas en Estados Unidos que tiene afiliados también en Canadá, normalmente ligados al Partido Demócrata.

Canadá y Estados Unidos existe la misma diferencia de pesos y dimensiones sin que esto detenga la circulación transfronteriza (Rowat, 2001).

Diversos esfuerzos se han realizado para sortear las condiciones adversas a la integración. Por ejemplo, el 12 de junio de 1998, representantes de los gobiernos de Canadá, Estados Unidos y México firmaron en Montreal, Canadá, el Plan Inicial a Cinco Años para Incrementar la Cooperación en el Campo de las Tecnologías de Transporte en Norteamérica.⁴ Éste fue preparado por el Grupo de Trabajo núm. 4 sobre Ciencia y Tecnología para el Subcomité de Normas de Transporte Terrestre del TLCAN (SNTT), el cual a su vez se desprende del Grupo Trilateral de Asesoría de Transporte (GTAT) (IMT-USDOT-MTC, 1998).

De los modelos
de cooperación,
el Proyecto
Demostrativo
o Programa Piloto
de Autotransporte
Transfronterizo
se acercó más
a cumplir lo pactado
en el TLCAN.

Otro mecanismo de cooperación, el Comité de Trabajo Conjunto (Joint Work Committee), creado a partir de la firma de un “Memorándum de Entendimiento” entre el USDOT y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) el 29 de abril de 1994 (SCT-USDOT, 1994). Este organismo produce estudios y propuestas para solucionar los asuntos del transporte transfronterizo, como el tiempo de tránsito, las revisiones o la congestión, entre otros (Joint Work Committee, 2008).

De los modelos de cooperación, el Proyecto Demostrativo o Programa Piloto de Autotransporte Transfronterizo se acercó más a cumplir lo pactado en el TLCAN. Originalmente limitado a cien empresas de cada país por un periodo de un año a partir de 2007, se prorrogó un año más y fue suspendido abruptamente en mayo de 2009 (Torres, 2009). Hay que destacar que este programa se creó durante la administración del republicano George W. Bush, quien quizá se animó por los pocos vínculos con los sindicatos.

Como sustento de la idea anterior, vimos que en 2009, el Senado (ahora controlado por los demócratas) suspendió los fondos que le daban vida a este programa, a pesar de los récords positivos para las empresas mexicanas en cuanto a seguridad y efectividad.

El fuerte vínculo entre Obama y los Teamsters, que se gestó durante la campaña electoral y se ha visto reforzado con el paso del tiempo, es uno de los principales retos para el transporte terrestre en general y en particular para el autotransporte. Esta agrupación mantiene en su plan de acción frenar por todos los medios posibles el paso de autotransportistas mexicanos, a quienes califican de inseguros, sucios y peligrosos (International Brotherhood of Teamsters, 2008). Los Teamsters tienen entre sus

⁴ De aquí en adelante “Plan de Cinco Años”.

agremiados trabajadores de otros medios de transporte como el ferrocarril (International Brotherhood of Teamsters, 2008), de ahí la importancia estratégica de esa organización.

La contraparte mexicana, la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (Canacar) tampoco es muy proclive a la apertura, pues de esa forma evita la competencia directa con empresarios estadounidenses (Mendoza Moreno y Rico Galeana, 2005).

No hay que minimizar algunos avances como los mecanismos enfocados en agilizar el paso de autotransporte de forma segura, por ejemplo, la Red Segura Electrónica para la Rápida Inspección de Pasajeros (Sentri, por sus siglas en inglés), Sistema de Aforo Vehicular (Siave), Iniciativa de Viajes en el Hemisferio Occidental, Comercio Libre y Seguro (Fast, por sus siglas en inglés), Alianza de Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT por sus siglas en inglés) (Mendoza Moreno y Rico Galeana, 2005), las cuales han permitido disminuir tiempos de espera y de tránsito en el cruce de la frontera, sin embargo, no resuelven el problema mayor como el uso de *transfers*.

La Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (Canacar) tampoco es muy proclive a la apertura, pues de esa forma evita la competencia directa con empresarios estadounidenses.

RETOS ACTUALES

Como se puede observar, existen varios esfuerzos que buscan promover la integración del autotransporte, sin conseguirlo. Pero no sólo los protectionistas se han hecho presentes, existen presiones para la apertura, por ejemplo, la reciente noticia de que los afiliados a Canacar que demandarán al gobierno de Estados Unidos, así como las recomendaciones de la American Chamber of Mexico. (Aguilar y Hernández, 2009).

Ante este escenario, la Casa Blanca ha mostrado la intención de proponer una nueva iniciativa para el Transporte Transfronterizo, que como tal debe ser revisada y aprobada en el Congreso, donde seguramente enfrentará duras adecuaciones, sobre todo para adaptarse a la propuesta de Reconversión Energética que ha formulado el presidente Obama como medida para enfrentar la crisis.

Estados Unidos cuenta con medio millón de vehículos híbridos, que combinan combustibles. México no tiene uno solo. La diferencia tecnológica puede ser una barrera a la libre circulación.

NUEVAS TENDENCIAS ENERGÉTICAS

Estados Unidos se encuentra discutiendo el fomento del uso de energías renovables mediante el Acta de Recuperación, que puede ser aprobada en un futuro próximo, en la que se plantea la reconversión energética con la finalidad de disminuir la dependencia del petróleo, así como la disminución de emisión de gases de efecto invernadero (GEI).

Estados Unidos cuenta ya con medio millón de vehículos híbridos, es decir, que combinan combustibles fósiles con biocombustibles, mientras que México no cuenta con uno solo de esos vehículos para el autotransporte de carga federal. La diferencia tecnológica puede imponerse como una barrera a la libre circulación.

Cabe subrayar que el gobierno de México se ha mantenido fiel al Proyecto Demostrativo, sin embargo, no atiende este tipo de diferencias tecnológicas con estímulos para el sector privado o una política de reconversión energética similar a la estadounidense.

OPORTUNIDADES: LOS CORREDORES DE TRANSPORTE

Durante estos años que se ha incumplido el TLCAN en materia de transporte, los grupos interesados en la libre circulación han fomentado mecanismos para proponer una integración de quienes estén interesados. Ha sido así como surgen los corredores de transporte conducidos por organizaciones que impulsan estrategias de coordinación y eficiencia entre los actores involucrados en la prestación y uso del servicio.

Dichas organizaciones agrupan actores como empresas usuarias del transporte, institutos de investigación, universidades, prestadores del servicio de transporte, empresas logísticas, y lo más interesante es que se suman los gobiernos estatales y municipales (Villa y Rothe, 2007).

Como consecuencia se muestran signos de integración del transporte al aparato productivo regional.⁵ En este sentido, los territorios que, vía sus gobiernos locales, se incorporan a dichas organizaciones obtienen como beneficio la atracción de inversión, pues asumen una agenda de logística que ofrece certeza y oportunidad a los inversionistas. En México tienen

⁵ Integración logística, modal y multinacional, como señala Omar Rico. Véase Rico Galeana, 2001.

participación dos corredores trinacionales, el Canamex y Nasco (véase <<http://www.nascocorridor.com/mexicocommittee.asp>>). Ambos tienen participación de territorios de Canadá, Estados Unidos y México, y sostienen reuniones anuales en las que discuten los problemas actuales y fortalecen sus redes de cooperación.

Los corredores han venido llenando el vacío dejado por los mecanismos formales de cooperación gubernamental, con algunos resultados. Ambos corredores, en su participación en México se han limitado a promover el uso del ferrocarril. Quizá sea coincidencia que este modo de transporte haya ganado terreno en los últimos años, no obstante la infraestructura ferroviaria mexicana es insuficiente para sustituir al autotransporte, al cual posiblemente no incluyen debido a su negativa al libre tránsito.

Los corredores de transporte han ido llenando el vacío dejado por los mecanismos formales de cooperación gubernamental, con algunos resultados.

EL CASO NASCO

La Coalición del Súper Corredor de América del Norte (Nasco, por sus siglas en inglés) ha tenido importantes logros. En 2006, firmó un Memorándum de Entendimiento con el Congreso de la Unión de México mediante el cual se comprometían a compartir información y apoyar en el diseño de legislación en materia de logística y transporte.

De igual forma, Nasco es miembro del Consejo Interinstitucional que asesora a la SCT en el Estudio Estratégico Nacional de Corredores, donde se proponía una serie de inversiones en infraestructura y diseño de corredores a través de México (Nasco, <<http://www.nascocorridor.com/mexicocommittee.asp>>). También es miembro del Consejo Asesor de la Secretaría de Economía de México en específico del departamento de Estudios Logísticos Nacionales (Nasco, <<http://www.nascocorridor.com/mexicocommittee.asp>>). De esta forma, las visiones que se forman al interior de la organización se traducen en medidas concretas para la mejora del transporte en México, lo que parece cooperación efectiva.

Nasco abarca desde los puertos mexicanos de Lázaro Cárdenas, Michoacán y Manzanillo, Colima, hasta Winnipeg en Canadá, atravesando la parte central de Estados Unidos (Nasco, <<http://www.nascocorridor.com/mexicocommittee.asp>>). Al interior de este último, conecta la región de Texas con el importante centro automotriz de Chicago y llega hasta la parte central de México, donde se encuentran importantes centros de producción automotriz como San Luis Potosí.

Un ejemplo de cómo se favorecen las localidades al pertenecer a esas organizaciones, lo encontramos en Zacatecas, que se incorporó apenas en 2008, durante la reunión que se celebró en Guanajuato. A los pocos meses recibió, durante 2009, fuertes inversiones de empresas aeronáuticas, las cuales declararon que su preferencia por tal estado se debía a la mejor conexión logística y de infraestructura de transporte (Lucerna, 2009).

Los corredores son una buena opción para los actores que se quieren enterar de las alternativas que existen en cuanto a transporte, sin embargo, la falta de infraestructura ferroviaria en México los limita demasiado, por lo que es urgente una fuerte inversión en infraestructura de transporte que permita aligerar la concentración en una sola modalidad y de paso genere un contrapeso a los grupos de presión interesados en mantener la situación como hasta ahora.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR, DAVID y JAIME HERNÁNDEZ

2009 "Transportistas demandarán a EU", *El Universal*, 8 de agosto, en <http://www.eluniversal.com.mx/primera/33425.html>.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO-DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
TECHNISCHE ZUSAMMENARBEIT (GTZ)

2006 *Potenciales y viabilidad del uso de bioetanol y biodiesel en el transporte en México*, México, Banco Interamericano de Desarrollo-GTZ-Secretaría de Energía.

CONAE

Subcomisión para el Ahorro de Energía en el Transporte, en http://www.conae.gob.mx/wb/CONAE/Subcomision_ae_transporte, consultado el 14 de mayo de 2009.

DARIS, STACY, SUSAN DIEGEL y ROBERT BOUNDRY

2008 *Transportation Energy Data Book*, 27ª. ed., Washington, D.C., U.S. Department of Energy-Oak Ridge.

GOBIERNO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

2009 *Proyecto demostrativo de autotransporte transfronterizo: Una evalua-*

ción de la importancia de su reanudación en el contexto del TLCAN, Monterrey, Secretaría Técnica de Enlace, Planeación y Proyectos Estratégicos, Secretaría de Desarrollo Económico, en <http://sg.nlgob.mx/DataNL/files%5CDNL00000446.pdf>.

HARRISON, ROB

- 1999 "Harmonizing Truck Transportation", en R.M.A. Loyns, Ronald D. Knuston, Karl Meilke y Antonio Yunez-Yaundé, eds., *Policy Harmonization and Adjustment in the North American Agricultural and Food Industry*, Winnipeg, Canadá, A&M Texas University-University of Guelph-El Colegio de México, pp. 142-159.

HERNÁNDEZ, JAIME

- 2009 "Obama impulsa vehículos verdes", *El Universal*, 20 de mayo, en <http://www.eluniversal.com.mx/internacional/61707.html>.

IFC CONSULTING

- 2001 *Efectos ambientales y estrategias de mitigación en los corredores de comercio y transporte de América del Norte*, Washington, D. C., IFC Consulting.

INTERNATIONAL BROTHERHOOD OF TEAMSTERS

- 2008 *Legislative Priorities 2008*, en <http://www.teamster.org/content/2008-legislative-priorities>, consultado el 25 de febrero de 2009.

INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE (IMT)-U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (USDOT)-CANADA DEPARTMENT OF TRANSPORT (MTC)

- 1998 "Plan a cinco años para incrementar la cooperación en el campo de las tecnologías de Transporte en Norteamérica", 12 de junio, en <http://www.imt.mx/espanol/tlcan/#pub>, consultado el 8 de abril de 2009.

JOINT WORK COMMITTEE

- 2008 "U.S./Mexico Border Transportation Planning, Draft U.S./Mexico Joint Work Committee Strategic Plan", en <http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov/workplans.asp>, mayo, consultado el 11 de mayo de 2009.

LOMBERA, MANUEL

- 2009 "Esperan que Obama traiga plan transfronterizo bajo la manga", *El Universal*, 8 de agosto, en <http://www.eluniversal.com.mx/nacion/170469.html>.

LUCERNA, PURI

- 2009 "Zacatecas quiere su parque aeroespacial: anuncia Triumph inversión de 208 mdd", *Transporte 21*, marzo, en http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10279&search_term=zacatecas.

LLORENTE, ALFREDO

- 2009 "Entrevista al presidente de la Asociación Mexicana de Gerentes de Distribuidores de Automotores", *Hoy por Hoy*, tercera emisión, Distrito Federal, W Radio, 15 de julio.

MARTNER PEYRELOGUE, CARLOS

- 2002 "Redes multimodales y articulación territorial del puerto de Guaymas", *Región y Sociedad*, vol. XIV, no. 22, pp. 3-42.

MENDOZA COTA, JORGE EDUARDO

- 2003 "Obstáculos al comercio en el TLCAN: el caso del transporte de carga", *Revista de Comercio Exterior*, vol. 53, no. 12, diciembre.

MENDOZA MORENO, LAURA Y ÓSCAR RICO GALEANA

- 2005 *Problemas en la integración del autotransporte de carga entre México y Estados Unidos*, Sanfandila, Querétaro, Instituto Mexicano del Transporte.

RAMÍREZ, DIDIER

- 2009 "Busca legitimar Barack Obama nuevo proyecto demostrativo de autotransporte", *Revista T21*, mayo, en http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10534.

RICO, ALFONSO, ALBERTO MENDOZA y EMILIO MAYORAL

- 2001 "Aplicaciones potenciales de los sistemas inteligentes de transporte al transporte de carga por carretera en México", *Boletín Notas*, no. 57, marzo.

RICO GALEANA, ÓSCAR

- 2001 *La integración del autotransporte de carga en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, Sanfandila, Querétaro, Instituto Mexicano del Transporte.

ROWAT, W. A.

- 2001 “Presentación de la Asociación Canadiense del Transporte Ferroviario ante el Subcomité de Normas sobre Transporte Terrestre del Grupo Trilateral de Asesoría del Transporte del TLCAN”, Ottawa, SNTT-GTAT.

SCT-USDOT

- 1994 “Joint Work Committee”, *Memorandum of Understanding Between the Department of Transportation of the United States and the Secretariat of Communications and Transportation of the United Mexican States in the Planning Process for Transport on Each Side of the Border*, 29 de abril, en http://www.fhwa.dot.gov/memorandum_of_understanding_01, consultado el 12 de marzo de 2009.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT)

- 2007a “Estadística Básica de Autotransporte Federal de Carga 2007”, México, Dirección General de Autotransporte Federal, en http://dgaf.sct.gob.mx/fileadmin/EST_BASICA/EST_BASICA_2007/, consultado el 4 de mayo de 2009.
- 2007b “Proyecto Demostrativo”, *Carga General Internacional, Procedimiento para el Registro*, <http://dgaf.sct.gob.mx/index.php?id=511>, consultado el 13 de marzo de 2009.
- 2008 www.sct.gob.mx, junio, consultado el 23 de junio de 2008.

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

- 2008 “Agenda de competitividad logística 2008-2012”, en <http://www.elogistica.economia.gob.mx/file/LOGISTICA0812.pdf>, consultado el 10 de abril de 2009.

TORRES, ENRIQUE

- 2009 *Noticias del día, Revista Electrónica T21*, 19 de abril, en http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10422, consultado en abril de 2009.

U.S. BUREAU OF TRANSPORT STATISTICS (BTS)

- 2008 *U.S.-China Trade Growth and America's Transportation System*, Special Report, Bureau of Transport Statistics, Washington, USDOT, abril.

USDOT-FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION

- 2009 "Joint Work Committee", *U.S./Mexico Border Transportation Planning*, en <http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov/mexico.asp>, consultado el 28 de marzo de 2009.

VILLA, JUAN CARLOS y CHRISTOPHER ROTHE

- 2007 *North American Transportation Corridor Network*, Austin, Texas, Southwest Region University Transportation Center.

VILLA, JUAN CARLOS, DAN MIDDLETON, JEFFERY E. WARNER,

JOLANDA PROZZI y JORGE PROZZI

- 2007 *Integration and Consolidation of Border Freight Transportation Data for Planning Applications and Characterization of NAFTA Truck Loads for Aiding in Transportation Infraestructura Management*, Report of Research 0-5339-1, Austin, Texas Transportation Institute-Texas A&M University.