

## Capítulo II

### México y sus indicadores

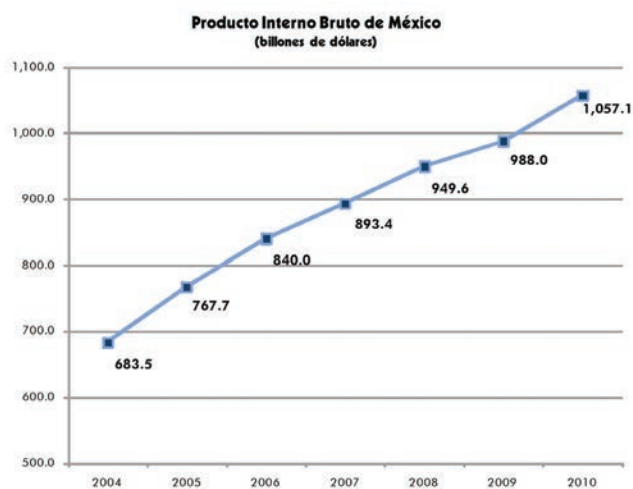


## Capítulo II

**M**éxico desempeña un papel cada vez más relevante en el panorama internacional.

El incremento demográfico que paulatinamente vivió durante el siglo pasado, junto con la etapa de industrialización y las recientes mejoras de las comunicaciones e infraestructuras, se han reflejado en la economía nacional hasta el punto de que, en el ámbito global, México llegó a entrar en el exclusivo grupo de países más ricos del mundo por PIB. No obstante, los indicadores del Banco Mundial dejan entrever que todavía queda mucho margen para la mejora, especialmente en el terreno social (la tasa de internet en México apenas llega a 25%), en lo relativo a riqueza per cápita (México ocupa el puesto 46 en las economías con mayor renta por persona), y sobre todo en lo referido a la competitividad global. Según el Foro Económico Mundial, en 2010 México ocupa el puesto 66 de los países más competitivos.

**Figura 1. Producto Interno Bruto (PIB) de México.**



Fuente: Banco de México

México tiene una economía de libre mercado orientada a las exportaciones. Es la segunda más grande de América Latina, y es la tercera economía paridad de poder adquisitivo (PPA) de toda América, después de las economías de los Estados Unidos y Brasil.

Además, se ha establecido como un país de renta media alta. Desde la crisis de 1994 las administraciones han mejorado los cimientos macroeconómicos. La nación no fue

influida por las crisis sudamericanas y ha logrado mantener tasas de crecimiento positivas, aunque bajas, después del estancamiento económico del 2001.

Las corporaciones Moody's y Fitch IBCA han otorgado grados de inversión a la deuda soberana de México. A pesar de su estabilidad macroeconómica, que ha reducido la inflación y las tasas de interés a mínimos históricos y que ha incrementado el ingreso per cápita, existen grandes brechas entre ricos y pobres, los estados del norte y los del sur, y entre la población urbana y rural. Algunos de los retos del gobierno siguen siendo mejorar la infraestructura, modernizar el sistema tributario y las leyes laborales, así como reducir la desigualdad del ingreso.

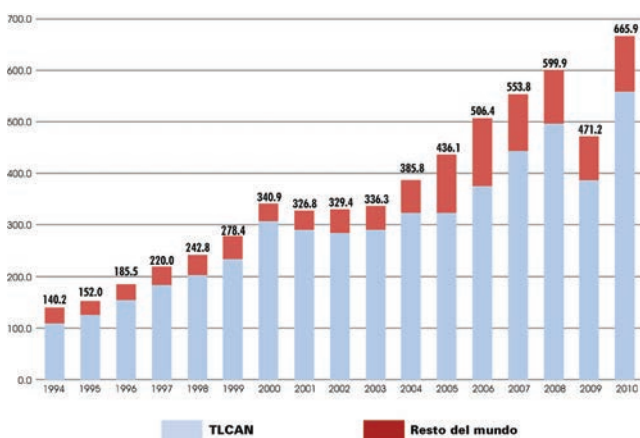
La economía contiene una mezcla de industrias y sistemas agrícolas modernos y antiguos, ambos dominados cada vez más por el sector privado. Los gobiernos recientes han expandido la competencia en puertos marítimos, telecomunicaciones, la generación de la electricidad y la distribución del gas natural para modernizar la infraestructura.

Por ser una economía orientada a las exportaciones, más de 90% del comercio mexicano se encuentra regulado en tratados de libre comercio (TLC) con más de 40 países, entre ellos la Unión Europea, Japón, Israel y varios países de América Central y de América del Sur.

El TLC más influyente es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), firmado en 1992 por los gobiernos de Estados Unidos, Canadá y México, el cual entró en vigor en 1994.

Baste citar que la evolución del comercio exterior mexicano dentro del TLCAN durante los últimos años ha tenido un crecimiento muy importante, el cual ha alcanzado los 599 mil millones de dólares, como se puede observar en la figura 2.

**Figura 2. Evolución del comercio exterior mexicano a partir de su incorporación al TLCAN.**

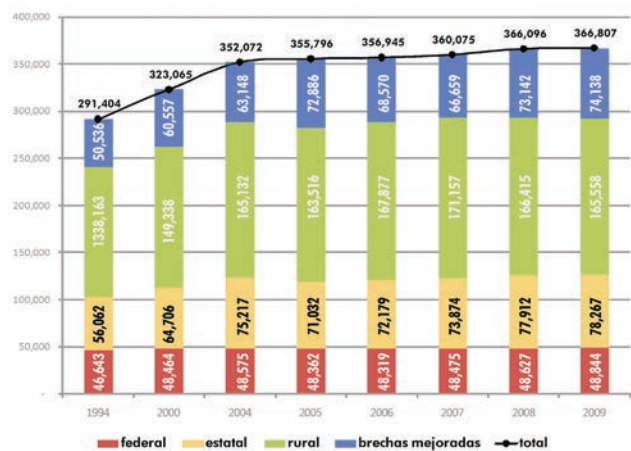


Fuente: Organización Mundial de comercio (OMC)

El sistema carretero del país está integrado por una extensa red de más de 366,807 km, repartidos de la siguiente manera.

- 48,844 kilómetros de carreteras federales y autopistas
- 78,267 kilómetros de caminos alimentadores o estatales
- 165,558 kilómetros de caminos rurales
- 74,138 kilómetros de brechas

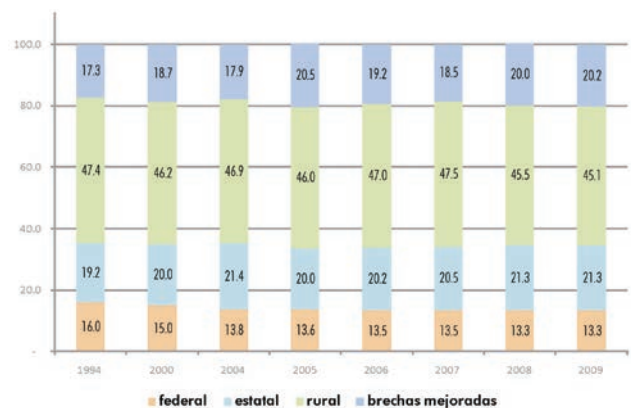
**Figura 3. Composición del sistema carretero mexicano.**



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

El estado superficial de dicha red está compuesto por 37.1% de kilómetros pavimentados, 40.3% revestidos y el 22.6% restante de terracerías y brechas mejoradas.

**Figura 4. Estado superficial de la red del sistema carretero mexicano.**



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Uno de los elementos más importantes que componen la red carretera lo constituyen los 14 corredores carreteros cuya longitud total es de 19,245 kilómetros. A la fecha, presentan una modernización de 82% de su longitud total y se espera que para 2012 esta cifra alcance 90 por ciento.

Figura 5. Principales corredores carreteros.



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Estos corredores interconectan las cinco mesorregiones en que se divide el país, además de proporcionar el acceso y comunicación permanente a las principales ciudades, fronteras, centros turísticos y puertos marítimos.

Las cinco mesorregiones en que se encuentra dividido el país se describen brevemente a continuación.

- Noroeste: Esta mesoregión se localiza en la parte noroeste de la República mexicana; está integrada por Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y abarca una superficie de 384,417 kilómetros cuadrados.
- Noreste: La mesoregión del Noreste comprende cinco estados del norte del país, los cuales son Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y Durango y es la más extensa puesto que abarca una superficie de 663,797 kilómetros cuadrados.
- Centro-Occidente: La centro-occidente integra ocho de los estados de la parte central del país: Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Zacatecas, Aguascalientes, Guanajuato y San Luis Potosí, y abarca una superficie de 344,150 kilómetros cuadrados.
- Centro país: Esta mesoregión se compone por seis estados, los cuales son Hidalgo, Querétaro, Tlaxcala, Morelos, Estado de México y Distrito Federal, y abarca una superficie de 64,735 kilómetros cuadrados.
- Sur-Sureste: Por último la mesoregión sur-sureste, abarca nueve estados de la República Mexicana, Puebla, Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo; abarca una superficie de 502,149 kilómetros cuadrados.

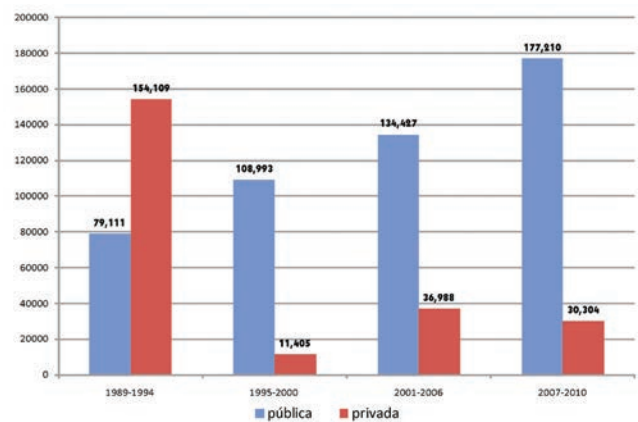
Figura 6. Mesorregiones en que está dividido el país.



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Durante las últimas administraciones, los montos de inversión destinados a la red carretera nacional mediante recursos públicos y privados representan cantidades muy importantes, como se puede observar en la gráfica 7, por lo que se puede decir que en la actual administración suman 207,514 millones de pesos (precios constantes de 2010), es decir, un promedio anual de 51,878 millones de pesos.

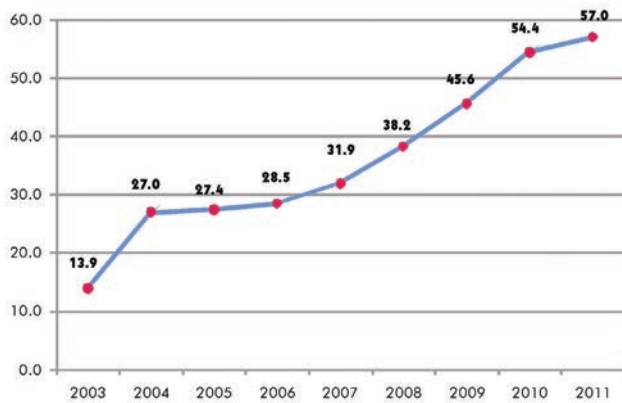
Figura 7. Inversión pública y privada en infraestructura carretera (precios constantes, base agosto de 2010 = 100).



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

La inversión pública autorizada para carreteras en sus diferentes programas (construcción y modernización; conservación, caminos rurales y programa de empleo temporal) ha venido creciendo durante los últimos años; basta citar que para el año 2010 el presupuesto aprobado es 8.7% más que el del año 2009. Lo que permitió disponer de recursos por un total de más de 54 mil millones de pesos.

**Figura 8. Inversión en carreteras**  
(miles de millones de pesos constantes).



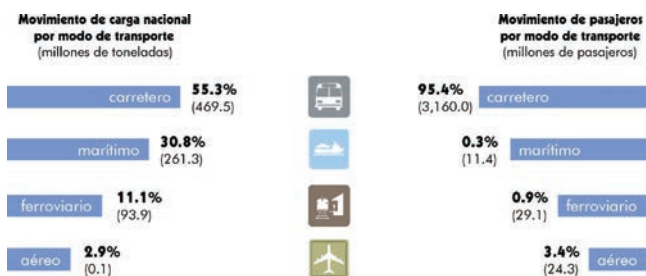
Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Por otra parte, el autotransporte federal de carga y pasajeros es la columna vertebral del sistema mexicano de transporte y una actividad fundamental para la economía nacional.

Tan sólo en 2010 movilizó 55% del total de la carga transportada en el territorio nacional, al alcanzar una cifra de 470 millones de toneladas, cantidad que, comparada con 1994, representa un incremento de 32%, resultante del crecimiento sostenido de las actividades comerciales del país en la última década, a la par de ser también uno de los principales generadores de empleos.

Para el mismo año, el autotransporte federal movilizó 95% de los pasajeros transportados en el país, esto es, 160 millones de personas, y mostró un crecimiento de 20% con respecto a 1994, situación que obedece a la dinámica de la economía y actividad turística del país, así como al mejoramiento de los servicios de autotransporte.

**Figura 9. Movimiento de pasajero y de carga nacional por modo de transporte.**



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

## CONCLUSIÓN

Es necesario elevar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura carretera de México, lo cual le permitiría convertirse en una de las principales plataformas logísticas del mundo y aprovechar su posición geográfica y los tratados internacionales.

La SCT es la dependencia encargada de desarrollar la infraestructura de comunicaciones y transportes, así como los servicios públicos asociados a ésta, con el propósito de que sean accesibles a todos los mexicanos y que contribuyan a mejorar su calidad de vida.