

Efectos de la devaluación en los flujos comerciales fronterizos

*Ovidio González Gómez**

*Jorge Deantes del Ángel***

*José Arturo Pérez Sánchez****

Resumen

En este trabajo se pone en cuestionamiento la afirmación según la cual los flujos de transporte desde y hacia la frontera norte han revertido su sentido dominante a partir de la devaluación de 1994.

Primeramente se analiza en el nivel agregado total del comercio exterior mexicano, y en particular el que ocurre con Estados Unidos. En un segundo nivel, se realiza el análisis sin considerar petróleo ni sus derivados, en atención a que este tipo de mercancías afectan poco el tránsito fronterizo. Finalmente, se analizan a detalle los flujos por sentido en cada puerto de la frontera norte.

En cada nivel se ofrece un cuerpo de conclusiones, que se va cuestionando en el siguiente.

Abstract

It is questioned, in this document, the statement according to which transport flows towards and from the Northern Border have reverted their dominant direction after the Mexican peso devaluation, in 1994.

The analysis is conducted first at the major level of aggregation of foreign trade, with a specific reference to trade with the United States. A second level is followed in which oil and related products are not accounted for within foreign trade, as long as few of these merchandises are carried across the border. At last, a detailed analysis is shown of directional flows by each port at the Northern Border.

A body of conclusions is offered at each level of analysis, which, in turn, is questioned at the next one.

*Investigador del Instituto Mexicano del Transporte, profesor de la Universidad Autónoma de Queretaro y candidato a doctor en ciencias sociales por la U. de G., CIESAS.

**Investigador del Instituto Mexicano del Transporte y candidato a maestro en sistemas de transporte por la Universidad Autónoma de Queretaro.

***Investigador del Instituto Mexicano del Transporte y candidato a nuestro en transporte por la Universidad Nacional Autónoma de México.

Introducción

Al poner el énfasis de la recuperación económica en la inserción de México en la economía-mundo,¹ el gobierno mexicano ha vuelto crucial el comercio exterior para el desarrollo económico de la nación. Por tal razón es de vital importancia conocer el efecto que la reciente devaluación tendrá en lo inmediato en el comercio exterior y, en particular, en el traslado de las mercancías sujetas a este comercio.

Las políticas arancelarias, industriales y comerciales, practicadas a lo largo del proceso de apertura comercial en el país, provocaron un crecimiento de los flujos comerciales norte-sur muy por encima, incluso, del incremento en las exportaciones manufactureras (Rozo, 1992).² Por ello, hasta hace poco tiempo los flujos desde la frontera hacia el interior del país superaban el sentido contrario, tanto por autotransporte como por ferrocarril (Martínez, 1995, y González y Pérez, 1996).

Después de la decisión devaluatoria, las tendencias de los flujos comerciales internacionales parecen modificarse. Se esperaría que las exportaciones se incrementaran por encima de los ritmos recientes de crecimiento, mientras se esperaría, también, una disminución en las importaciones.

Algunos indicios permiten suponer que esto se ha expresado no sólo en términos del valor de las mercancías intercambiadas, sino, en lo que es pertinente a este documento, también en la concreción física de sus traslados, esto es, en la carga vehicular circulando a través de los corredores desde y hacia la frontera norte.

Los flujos de carga antes de la devaluación eran mayores en el sentido norte-sur. Si los cambios recientemente observados en el valor de las exportaciones e importaciones fuesen proporcionales al volumen, parece sensato proponer las dos siguientes afirmaciones:

1. Los recientes crecimiento y disminución, respectivamente, de las exportaciones y de las importaciones mexicanas son derivados de la devaluación del peso.

2. Los flujos de carga cambiaron como consecuencia de la devaluación; es decir, ahora son mayores en el sentido sur-norte.

Son estas afirmaciones las que se ponen a prueba en este documento. Existen algunos indicios de que el crecimiento de las exportaciones mexicanas no es un fenómeno coyuntural, sino que se remonta a varios años atrás, por lo que sería conveniente explorar qué tanto fue acelerado este incremento con la devaluación.

El comercio internacional, aun el que se entabla entre México y Estados Unidos (EU), ofrece un amplio abanico de comportamientos y éstos tienen expresiones territoriales diversas, por lo menos a través de la frontera (González y Pérez, 1996). Dada la diferenciación funcional de los puertos fronterizos norteños, pueden ser cuestionadas las anteriores afirmaciones en su validez para cada puerto.

En este artículo se tratan de identificar algunas consecuencias provocadas por la devaluación en el sector transporte. Se pretende poner en cuestionamiento las dos

1 Se utiliza el término economía-mundo a la manera en que lo utiliza Immanuel Wallerstein (1979) y no economía del mundo o mundial, para enfatizar la unicidad del proceso económico mundial, en contraposición al entendimiento del comercio exterior como la concurrencia, mundial, de las economías "nacionales".

2 El incremento de las exportaciones manufactureras, más que contrarrestar el decremento de las exportaciones petroleras, no sólo implicó la contención de una caída aún mayor en la balanza comercial, sino, sobre todo, modificó los flujos de carga, al incrementar los terrestres hacia la frontera norte.

afirmaciones anteriores y presentar algunas conclusiones en relación con ellas.

Se manejan tres niveles de agregación de la información disponible sobre comercio exterior. Con base en el primero (apartado 2), con agregados a nivel nacional tanto para el comercio con el resto del mundo como para el comercio con EU, se aventuran unas conclusiones preliminares que posteriormente han de ser problema-tizadas al separar las exportaciones petroleras, segundo nivel de agregación (apartado 3). Después, el trabajo se acota al comportamiento del intercambio comercial entre México y EU a través de la frontera norte, antes y después de la caída del peso, desagregado por puerto fronterizo (apartado 4). Finalmente (apartado 5), se expresan algunas conclusiones, ubicándolas por nivel de análisis, relacionadas con las preguntas iniciales, al tiempo que se sugieren futuros temas de investigación.

Devaluación y comercio exterior

La devaluación de 1994 y sus efectos en el comercio exterior agregado total

En los últimos datos publicados por fuentes oficiales, sobresale el incremento en el valor de las exportaciones totales y la disminución en el valor de las importaciones mexicanas a partir de la devaluación de diciembre de 1994.

Con base en estos resultados, algunos analistas afirman que este cambio ocurrió fundamentalmente por la devaluación del peso, debido a que los productos mexicanos o que contienen un alto porcentaje de insumos mexicanos se vuelven más baratos en el mercado externo. La razón de esto es que los costos de producción se minimizan por la diferencia en la paridad cambiaria, y por lo tanto, las exportaciones mexicanas se vuelven más atractivas.

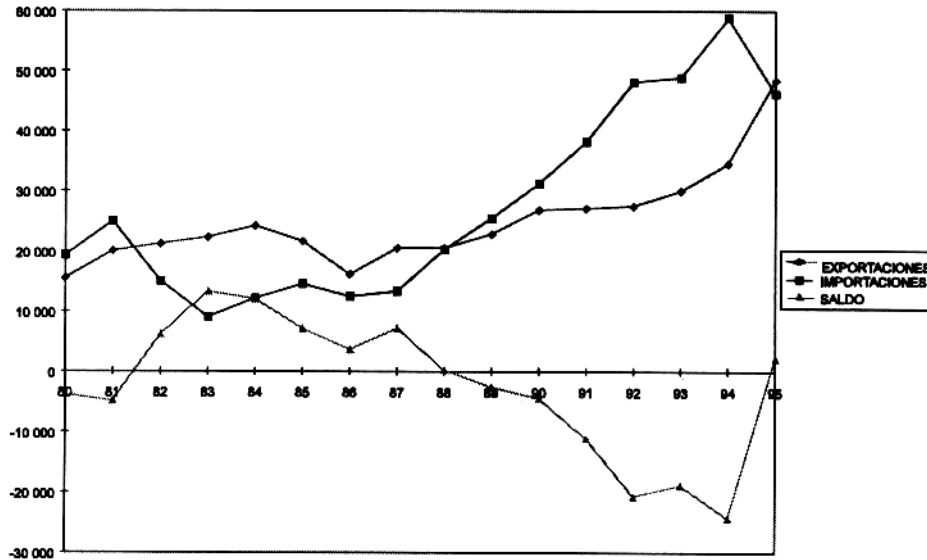
Las cifras del superávit comercial son globales y se anuncia que las exportaciones crecieron 32 por ciento en el primer trimestre, con respecto al mismo periodo del año pasado, y esto se interpreta como una consecuencia de la devaluación... (Bendesky, 1995).

Sin embargo, la tendencia de crecimiento en el valor de las exportaciones (gráfica 1) observada antes de la devaluación a que se hace referencia tiene ese comportamiento desde años atrás. En efecto, a partir de 1987, ya en pleno vigor la política de apertura comercial y totalmente consolidada en México la producción fragmentada, se advierte una curva de crecimiento de las exportaciones. Esta curva se interrumpe en 1990 para reiniciar inmediatamente un comportamiento similar (en curva de tasas de crecimiento cada vez más aceleradas), que no se afecta mayormente con la devaluación.

Para las importaciones no sucede lo mismo, ya que éstas tenían una tendencia sostenida de crecimiento, sólo aminorada durante 1993 por los problemas de la recesión interna; sin embargo, después de la devaluación se nota no sólo una reducción de su ritmo de incremento, sino un brusco descenso, atribuible a la nueva paridad.

También se puede observar que, a partir de diciembre de 1994, se rompe el comportamiento combinado de exportaciones e importaciones. Hasta entonces, ambas curvas en ascenso, pero con dominio cuantitativo de las importaciones, resultaban en la profundización del saldo negativo. Después de la devaluación, las exportaciones continuaron incrementándose a ritmos crecientes, mientras las importaciones se redujeron drásticamente; la resultante es,

GRÁFICA 1. Comercio exterior de México, 1980-1995 (millones de dólares).



ahora, una reducción significativa del déficit comercial, para llegar rápidamente en 1995 a un pequeño superávit total.

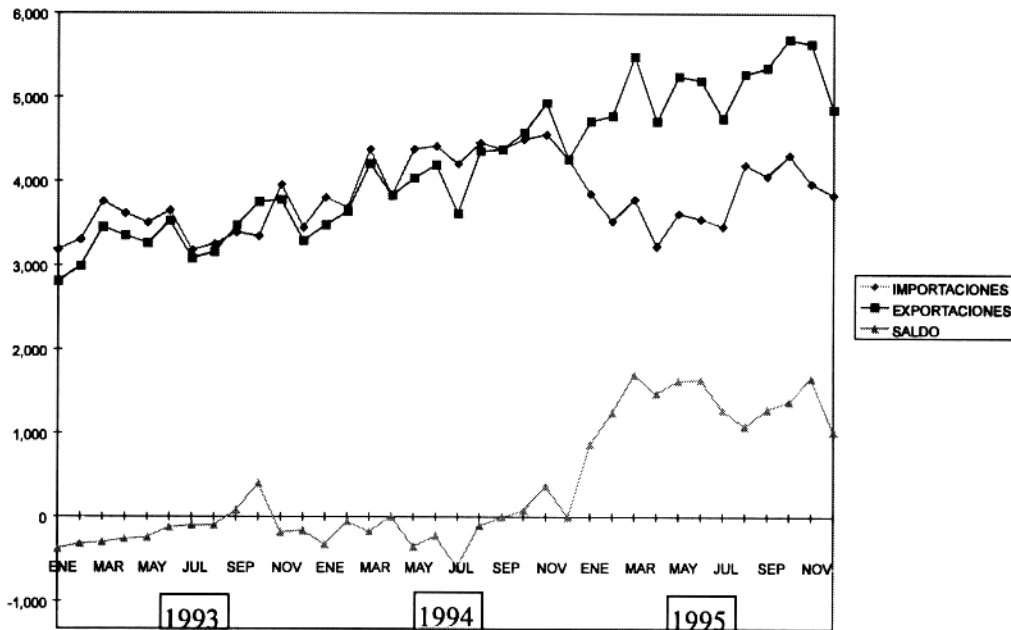
Asimismo, respecto al comercio entre México y EU, varios analistas llegan a afirmaciones similares a las hechas para el comercio exterior total.

El Departamento de Comercio informó hoy que México tuvo un superávit comercial de 8 587 millones de dólares con Estados Unidos en el primer semestre de 1995... Este resultado es el más alto en la historia comercial entre ambas naciones y se debe en gran medida a la devaluación del peso (Departamento de Comercio de EU, 1995).

Los comportamientos de las exportaciones hacia EU y de las importaciones desde ese país (gráfica 2) siguen muy de cerca lo ya analizado para el comercio exterior total. Otra vez es clara la tendencia de crecimiento de las exportaciones, inalterada por la devaluación. Es patente también el cambio en la pendiente de la curva histórica de las importaciones a partir de diciembre de 1994, aun cuando se puede apreciar también una cierta recuperación de sus ritmos crecientes (las variaciones mensuales en torno a la tendencia de incremento son explicadas más adelante).

Al analizar por separado las variaciones mensuales de las exportaciones e importaciones por periodos anuales, de 1993 a 1995, es evidente *que* todos los valores mensuales alcanzados por las exportaciones durante 1995 (gráfica 3) fueron mayores que los correspondientes a 1994 y, a su vez, los de este año fueron mayores que los mismos de 1993. En este trienio, por tanto, las exportaciones mantuvieron un ritmo sostenido de crecimiento.

GRÁFICA 2. Comercio exterior total con Estados Unidos, enero de 1993 a diciembre de 1995 (millones de dólares).



FUENTE: U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, Internet, 1996.

Además, en las exportaciones es claro el comportamiento estacional dentro de un ciclo productivo anual que es muy similar para los tres años. Durante el año, hay tres meses *pico* en los que tienden a ser mayores y tres meses *valle* en que son menores. Esto se debe principalmente a la exportación estacional de algunos productos (agrícolas, prendas de vestir y juguetes, entre otros). De estos análisis pareciera derivarse una primera conclusión, en el sentido de que los efectos de esta devaluación en las exportaciones nacionales totales son mínimos y nulos en las exportaciones hacia EU, en tanto que la tendencia de crecimiento ya se mostraba claramente desde antes de ella e incluso esta tendencia no muestra aceleraciones notables a partir de la devaluación.

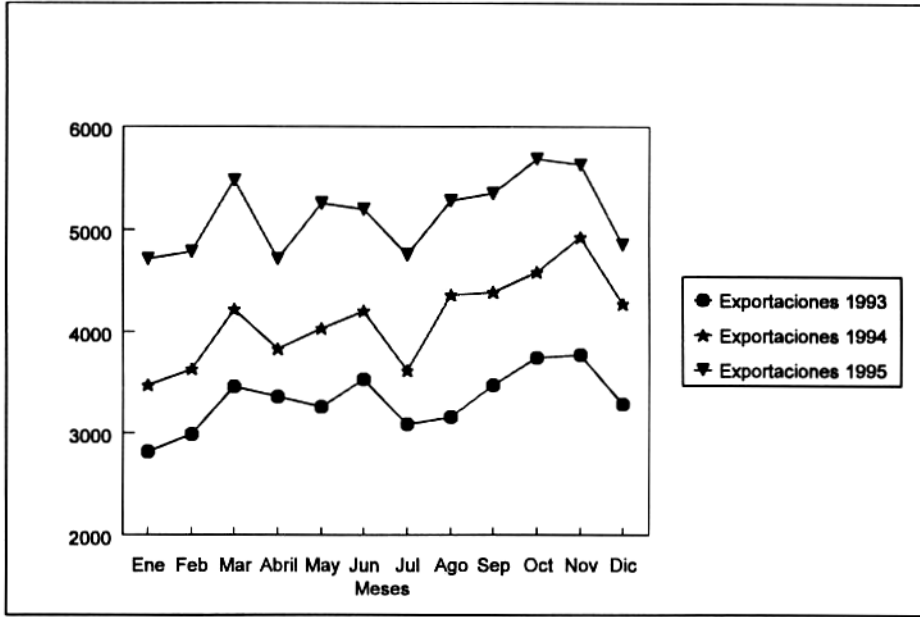
Para las importaciones (gráfica 4), se puede observar un notable crecimiento entre 1993 y 1994. De igual forma, en ambos años se nota un comportamiento estacional de las importaciones, debido a lo expresado anteriormente. Sin embargo, en los primeros seis meses de 1995 es clara la caída en el valor de las importaciones, así como su sensible recuperación en el resto del año.

También, en esta gráfica se observa que el valor de las importaciones en 1995 bajó considerablemente en comparación con el año anterior; en algunos meses fue inferior incluso al correspondiente mes de 1993.

Derivado de este análisis, entonces, las importaciones globales sufrieron una drástica caída, de acuerdo con la ortodoxia de la macroeconomía.

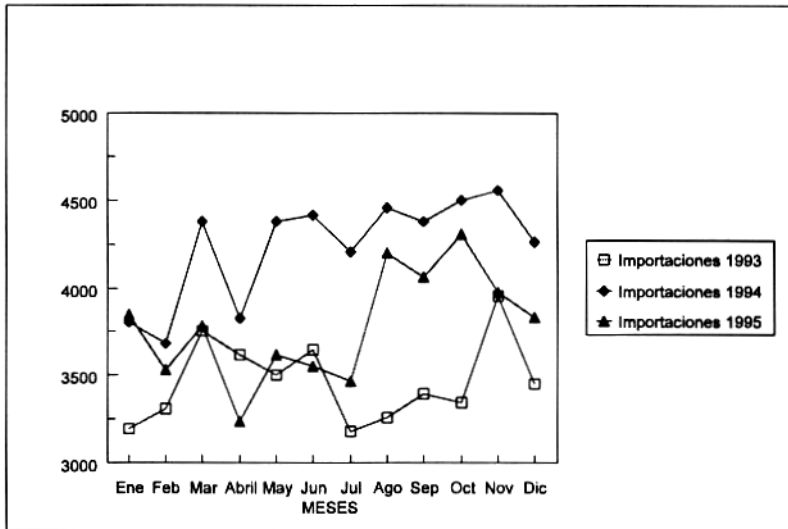
Entonces, se puede afirmar, a partir de este análisis, que la devaluación de 1994 no tuvo influencia relevante como instrumento de impulso a la exportación, salvo

GRÁFICA 3. *Comportamiento anual de las exportaciones mexicanas a EU, 1993-1995*
(millones de dólares).



FUENTE: U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, Internet, 1996.

GRÁFICA 4. *Comportamiento anual de las importaciones mexicanas de EU, 1993-1995*
(millones de dólares).



FUENTE: U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, Internet, 1996.

con países diferentes a EU, pero sí funcionó de manera eficiente y rápida para detenerlas importaciones desde cualquier país. Esto comprueba parcialmente la afirmación inicial sobre el efecto de la devaluación en los flujos de comercio exterior.

Un punto que no queda claro es si esta afirmación general se sostiene en condiciones particulares. Las diferentes dinámicas de las cuales el agregado nacional es sólo la resultante tienen expresiones territorializadas más o menos definidas. Por ejemplo, la exportación de petróleo y sus derivados tiene dos características que la diferencian del resto: *a*) sus precios y cantidades producidas están, desde hace ya varios lustros, definidos en términos internacionales, de forma tal que la devaluación del peso no afecta mayormente la cantidad ni el valor (en dólares) de las exportaciones mexicanas, y *b*) la mayor parte de los traslados de esta gama de mercancías se realiza por buque desde los puertos marítimos mexicanos. Procedería, entonces, cuestionar la conclusión previa a nivel agregado, considerando los comportamientos del comercio exterior sin incluir el petróleo ni sus derivados.

Devaluación y flujos por tierra

Devaluaciones previas en México

México ha pasado por varias devaluaciones (las tres más importantes en las dos últimas décadas fueron las de 1982, 1986 y 1994), en las que se han experimentado algunos cambios en los flujos comerciales con el exterior. Por ejemplo, con la devaluación del peso ante el dólar en 1982 (tercer trimestre) se obtuvo un superávit a finales de ese año por arriba de seis mil millones de dólares y aun mayor, 13 mil millones, en 1983 (cuadro 1).

Este cambio en la balanza comercial se debió principalmente al encarecimiento de los bienes extranjeros, puesto que las importaciones se redujeron considerablemente en 1982 y 1983 (cuadro 1);

por el contrario, las exportaciones mantuvieron un pequeño incremento del orden de 5 por ciento. Sin embargo, el superávit logrado en estos dos años, con base en la reducción de las importaciones y con un ligero incremento de las ventas al extranjero, acompañó a una sensible disminución del comercio total de México con el exterior.

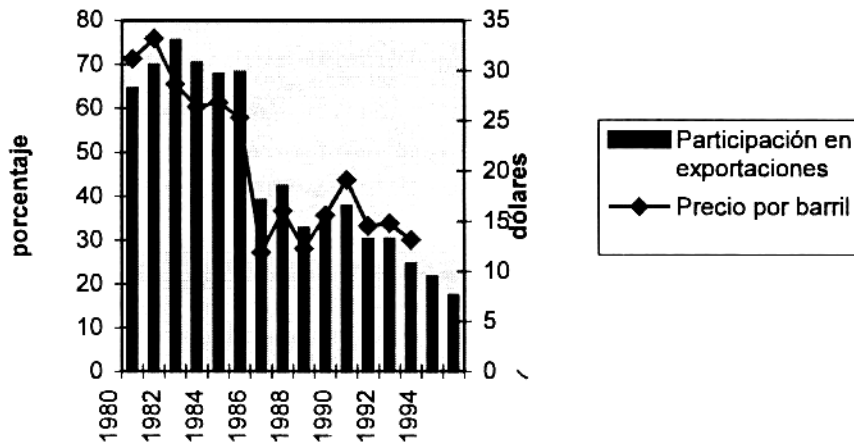
CUADRO 1. *Comercio exterior en torno a la devaluación de 1982 (millones de dólares).*

Año	Exportaciones		Importaciones		Saldo	Comercio Total	
	Absoluto	^Anual	Absoluto	Anual	Absoluto	Absoluto	^Anual
1981	20 102.1	29.59	24 955.2	29.02	-4 853.2	45 057.3	29.28
1982	21 229.7	5.61	15 036.4	-39.75	6 193.3	36 266.0	-19.51
1983	22 312.0	5.10	9 025.6	-39.98	13 286.5	31 337.6	-13.59

NOTA: No incluye maquiladoras.

FUENTE: INEGI, *Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, 1994.*

GRÁFICA 5. Participación del petróleo en las exportaciones mexicanas, 1980-1995.



FUENTE: 1980-1983, INEGI, *Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos*, 1994; 1994-1995, INEGI, Internet.

El modelo económico (sustitución de importaciones) y las exportaciones petroleras en estos años tuvieron una gran influencia en el resultado de la devaluación.

1) Por un lado, esta política económica tuvo la finalidad de satisfacer al mercado interno con bienes nacionales y de proteger a los productores del exterior; por tanto, con la devaluación la industria mexicana se vio aún más favorecida en el mercado interno, ya que lo volvió más atractivo que el externo. Esto explica la reducción de 13.59 por ciento de las exportaciones no petroleras en 1982, lo mismo que la gran reducción de las importaciones.

2) Por otro lado, el superávit logrado en esta devaluación fue básicamente por las exportaciones petroleras (gráfica 5), pues representaron entre el 75 por ciento del total de las exportaciones mexicanas en 1982 y 1983, respectivamente, y, como se comentó, las exportaciones petroleras no son afectadas por la devaluación.

CUADRO 2. Comercio exterior en torno a la devaluación de 1982, sin contar las exportaciones petroleras (millones de dólares).

Años	Exportaciones no petroleras	Importaciones	Saldo
1981	6 053.2	24 955.2	-18 902.1
1982	5 230.6	15 036.4	-9 805.8
1983	6 644.9	9 025.6	-2 380.6

NOTA: No incluye maquiladoras.

FUENTE: INEGI, *Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos*, 1994.

CUADRO 3. Comercio exterior en torno a la devaluación de 1986 (millones de dólares).

Año	Exportaciones		Importaciones		Saldo	Comercio total	
	Absoluto	ΔAnual	Absoluto	ΔAnual	Absoluto	Absoluto	ΔAnual
1985	21 663.8	-10.47	14 533.1	19.44	7 130.7	36 196.9	-0.46
1986	16 157.7	-25.42	12 432.5	-14.45	3 725.2	28 590.2	-21.01
1987	20 494.5	26.84	13 305.5	7.02	7 189.0	33 800.0	18.22

NOTA: No incluye maquiladoras.

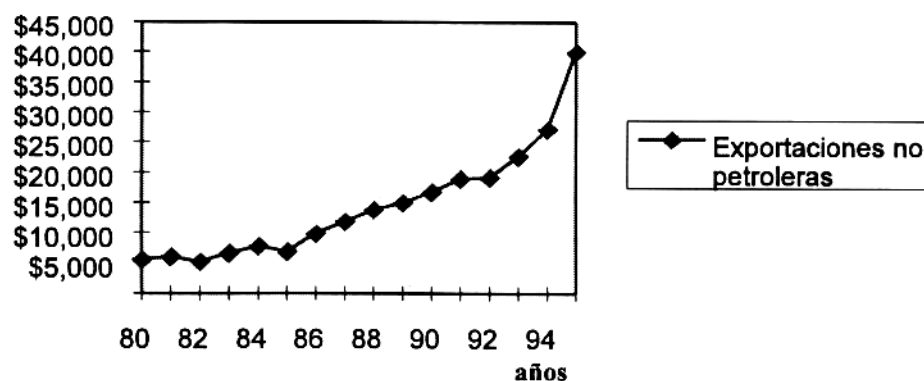
FUENTE: INEGI, *Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, 1994*.

Si incluimos las exportaciones petroleras, esta devaluación provocó un cambio en el sentido de los flujos del comercio exterior por valor, pero si las excluimos, el cambio del sentido de los flujos no ocurre.

Mientras que de 1981 a 1983 las importaciones se redujeron significativamente, las exportaciones no petroleras tuvieron sólo un pequeño incremento (cuadro 2). Entonces, el cambio de sentido en los flujos de comercio exterior no ocurrió con esta devaluación. Desde el punto de vista del sentido de la carga, los regresos en vacío sí tendieron a disminuir significativamente —quizás hasta sus límites tecnológicos—, pero no ocurrió un cambio de sentido.

El escenario económico de la devaluación de 1986 fue muy diferente al previo. Sucedió al tiempo en que estaba ocurrien-

GRÁFICA 6. Exportación no petrolera, 1980-1995 (millones de dólares).



FUENTE: 1980-1990, INEGI, *Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, 1994*; 1991-1992, Banco de México, *Indicadores Económicos, marzo de 1993*; 1993-1995, INEGI, Internet, 1996.

Cuando existe un desbalance significativo por dirección en un corredor de transporte, para completar los circuitos de recorrido de los camiones que transportan la mercancía, se presentan movimientos de vehículos sin carga en la dirección de menor flujo. A estos movimientos se les denomina “regresos en vacío”.

CUADRO 4. Comercio exterior en torno a la devaluación de 1986, sin incluir las exportaciones petroleras (millones de dólares).

Años	Exportaciones no petroleras	Importaciones	Saldo
1985	6 897.1	14 533.1	-7 636.0
1986	9 850.4	12 432.5	-2 582.1
1987	11 864.7	13 305.5	-1 440.8

NOTA: No incluye maquiladoras.

FUENTE: INEGI, *Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, 1994*.

do un cambio del modelo económico, de sustitución de importaciones (con mercado interno protegido) a promoción de exportaciones (acompañada de apertura comercial casi total); además, también ocurrió una brusca caída de los precios internacionales del petróleo.

Una de las características de este escenario es la mayor participación de las exportaciones no petroleras (las cuales pasaron de poco más de cinco mil millones de dólares en 1982 a cerca de 12 mil millones de dólares en 1987) (cuadro 3) y la reducción de las petroleras en las ventas al extranjero de tres cuartas partes, en 1982, a menos de la mitad, en 1987, debido a la caída de los precios internacionales del petróleo (gráfica 5).

Al analizar las exportaciones no petroleras, se puede ver claramente (gráfica 6) que entre 1985 y 1987 casi se duplicaron, pero su comportamiento hacia la alza se remonta a 1982. Se podría decir que la devaluación de 1986 no surtió efecto en las exportaciones no petroleras, aun cuando ya se tenía un mercado más abierto.

Por otro lado, las importaciones (aprovechando un mercado más abierto, con aranceles más bajos y quizá con el afianzamiento de las operaciones intrafirma en México) no se vieron tan afectadas como en la devaluación de 1982, ya que sólo se redujeron 14.45 por ciento en 1986 e incluso se incrementaron 7.02 por ciento en 1987.

Al igual que lo ocurrido durante el periodo 1981-1983, las importaciones fueron mayores a las exportaciones no petroleras (cuadro 4) en el periodo 1985-1987. El déficit, sin embargo, fue menor en este

CUADRO 5. Comercio exterior en torno a la devaluación de 1994 (millones de dólares).

Año	Exportaciones		Importaciones		Saldo Absoluto	Comercio total	
	Absoluto	ΔAnual	Absoluto	ΔAnual		Absoluto	ΔAnual
1993	30 032.9	9.15	48 932.6	1.52	-18 890.7	78 956.5	4.29
1994	34 613.0	15.25	58 879.7	20.35	-24 266.7	93 492.7	18.41
1995	48 838.2	39.94	46 274.3	-21.41	2 163.9	94 712.5	1.3

NOTA: No incluye maquiladoras.

FUENTE: INEGI, Internet, 1996.

último periodo debido al auge de las exportaciones no petroleras.

Por tanto, la combinación de estos flujos no sufrió un cambio de sentido y también sobre este periodo puede decirse que los regresos en vacío tendieron a disminuir o quizás hasta a eliminarse.

La devaluación de 1994 y el sentido del comercio

La más reciente devaluación de la moneda mexicana ante el dólar (diciembre de 1994) tiene un comportamiento similar, en lo referente a las exportaciones no petroleras, al de las dos anteriores, pero con un incremento mucho mayor (47.29 por ciento respecto al año anterior), debido principalmente a un mercado más abierto, con respecto a la primera devaluación, y a una apertura comercial más consolidada (tratados de libre comercio con varios países), con respecto a la segunda, y sobre todo a la existencia de una industria manufacturera más orientada hacia la exportación.

Pero en el sentido de las importaciones (cuadro 5), el decremento no es tan drástico como en la devaluación de 1982, debido a la apertura comercial y al comercio intrafirma. Y con respecto a la de 1986, la baja de las importaciones es mayor, ya que en ese año el costo de los productos de importación fue compensado por la reducción de los aranceles a estos movimientos.

En las dos anteriores devaluaciones, el comercio total mexicano tuvo un decremento del orden de una quinta parte tanto en 1982 como en 1986. Sin embargo, con la devaluación de 1994 ocurrió un pequeño incremento en 1995.⁴ Esto se debe a la gran presencia del comercio intrafirma en las transacciones externas, cuya lógica tiene cierta independencia de las políticas monetarias nacionales, de los tratados de libre comercio y de la contracción del mercado interno.

La industria automotriz es un ejemplo específico que muestra cómo influyen el comercio intrafirma y la recesión por la que pasa el país. Esta industria alcanzó un nuevo récord en sus exportaciones durante el primer trimestre de 1995, con un incremento de 31 por ciento en comparación al primer trimestre de 1994, y en el mercado interno tuvo una caída, debida a la recesión, de 54.5 por ciento en el mismo periodo, por lo que tuvo que exportar sus excedentes (Banamex-Accival, 1995, p. 170).

Esta devaluación tiene el mismo comportamiento en relación al sentido de los flujos del comercio exterior que las anteriores devaluaciones, a pesar de un incremento de cerca de la mitad en las exportaciones de 1995 y de una reducción de una quinta parte en las importaciones. Esto se debe a que las importaciones en 1994 eran 2.17 veces mayores que las exportaciones (sin incluir las exportaciones petroleras).

Entonces, se puede concluir, a partir de este análisis un poco más desagregado, que la más reciente de las devaluaciones mexicanas, al igual que las dos anteriores, sólo disminuyó la diferencia de valor en los dos sentidos del comercio exterior (sin incluir las exportaciones petroleras).

En este nivel de desagregación, el crecimiento de las exportaciones se confirma plenamente con la devaluación y, por tanto, puede considerarse que la exportación de bienes no petroleros recibió un impulso muy fuerte con esta medida, con base en una plataforma exportadora construida en los últimos dos lustros.

El efecto de las devaluaciones se comienza a mostrar en 1982 y en 1986 porque la devaluación se pone en marcha en el tercer trimestre de dichos años, y como la de 1994 ocurre a finales del año, su efecto se muestra en 1995.

A pesar de esta conclusión, la devaluación de 1994 no logra comprobar la segunda afirmación, sino pareciera que influye principalmente en la reducción de los regresos en vacío, tal como en las devaluaciones anteriores; pero esta reducción es sólo parcial, pues el déficit se mantiene mayor que en las anteriores devaluaciones.

Sin embargo, esta conclusión sobre la expresión del traslado físico del comercio exterior no petrolero ha de ser cuestionada en ubicaciones más acotadas, en función, a su vez, de dinámicas diferenciadas. Es decir, la afirmación generalizada, sin referencia territorial más allá de la exclusión de un flujo fundamentalmente marítimo (el petróleo), puede no sostenerse para los diferentes flujos fronterizos.

Para observar mejor los efectos de una devaluación en los flujos del comercio exterior, se analiza el comercio exterior con EU por los diferentes puertos de la frontera terrestre por las siguientes razones:

a) Estados Unidos es el principal socio comercial de México. En los últimos tres años (1993, 1994 y 1995) las exportaciones mexicanas hacia EU, por valor, fueron aproximadamente 77, 81 y 77 por ciento de los totales nacionales, y las importaciones provenientes de ese país en el mismo periodo fueron 64, 64 y 63 por ciento de los totales nacionales por valor. Adicionalmente, cabe destacar la importancia existente en las relaciones comerciales con ese país, reforzadas a raíz de la entrada en vigor del Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (ALCAN).

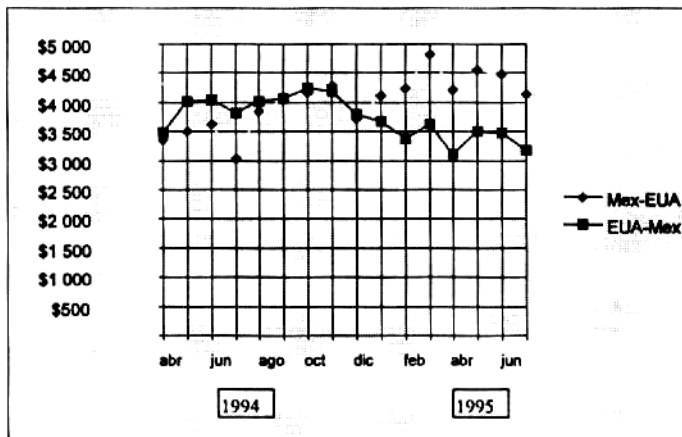
b) La devaluación de 1994 ocurre en un escenario con mayor participación del comercio exterior, tratados de libre comercio con varios países, mayor participación de la industria manufacturera mexicana y una mayor interacción mundial.

c) Un segundo acotamiento del objeto de trabajo es la condición espacial del comercio con EU que se realiza por la frontera terrestre común. Por ella se concreta gran parte de los flujos de carga internacional que tienen su origen o destino en EU, además de que casi no se trasladan exportaciones petroleras a través de dicha frontera.

Devaluación y flujos en la frontera norte

En este apartado se analizan los flujos del comercio México-Estados Unidos, y vice-

GRÁFICA 7. Comercio México-EU, total por la frontera norte (millones de dólares).



FUENTE: Bureau of Transportation Statistics, Internet, 1996.

versa, que atraviesan por la frontera norte. Con esto, se pretende cuestionar la anterior afirmación sobre la devaluación y el comercio exterior para analizar los comportamientos específicos en cada puerto fronterizo.

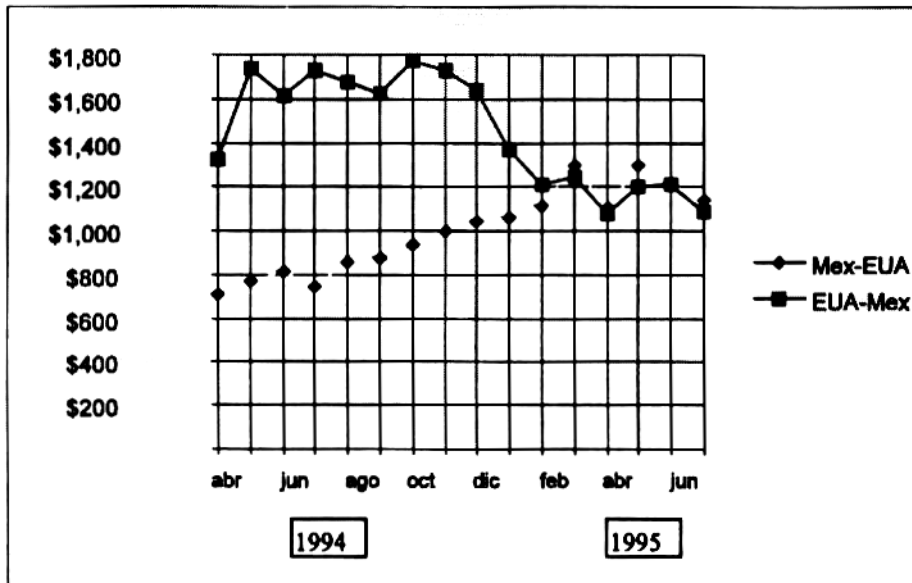
La frontera norte en su conjunto

Se observa una leve tendencia al incremento de las exportaciones mexicanas a EU por la frontera norte durante el periodo de abril de 1994 a junio de 1995.⁵ En los 16 meses reportados, el valor de las exportaciones es mayor que en el previo, con pocas excepciones (gráfica 7). La reducción observada en diciembre de 1994, que puede ser debida a la incertidumbre cambiaría de ese mes, pero que también corresponde a las variaciones mensuales analizadas previamente (apartado 3), es aproximadamente de la misma magnitud que las observadas en julio del mismo año y en abril del siguiente y, de todos modos, no es muy significativa. La tendencia al incremento no parece ser acelerada con la devaluación. Más bien, esta tendencia se vuelve un poco errática durante el segundo cuarto de 1995.

Esto habla, tal vez, del grado de integración tan fuerte alcanzado ya antes de la devaluación entre las producciones manufactureras de ambos países, cuyas planeaciones se hacen sobre la base de demandas mundiales y atendiendo a estructuras de costos en dólares. Por tanto y en lo inmediato, es muy leve la influencia de la devaluación en los flujos de la producción fragmentada.

La leve tendencia al incremento de las importaciones mexicanas a EU por la frontera norte se interrumpe en noviem-

GRÁFICA 8. Comercio México-EU por Nuevo Laredo (millones de dólares).



FUENTE: Bureau of Transportation Statistics, Internet, 1996.

⁵ Se eligieron estos meses para poder observar tanto los meses antes de la devaluación como los posteriores a esta.

bre de 1994 y se convierte en una tendencia de signo contrario. Lo observado para este nivel de agregación es similar a lo que aconteció para el agregado nacional y para el comercio total México-EU.

Los dos sentidos del comercio fronterizo entre estos países comienzan —para el periodo aquí analizado— aproximadamente en el mismo monto (alrededor de 3 400 millones de dólares al mes por sentido) y, con algunas variaciones, llegan a incrementos similares hasta noviembre de 1994 (más de cuatro mil millones de dólares mensuales en cada sentido). La reducción atribuible a la devaluación ocurre en diciembre de 1994 con igual signo y casi idéntico monto en ambos sentidos. Sin embargo, las exportaciones recuperan inmediatamente su anterior tendencia al crecimiento, mientras el sentido contrario mantiene signo negativo. Al término del periodo analizado la diferencia de alrededor de 500 millones de dólares favorece el sentido México-EU.

Las tradicionales puertas de la importación

El principal puerto fronterizo desde hace ya varias décadas ha sido, sin duda, Nuevo Laredo. Los cambios ahí detectados influyen en gran medida en el agregado de la frontera norte en su conjunto e, incluso, en el agregado total nacional. Hasta hace poco tiempo, Nuevo Laredo destacaba por ser un puerto destinado a la importación. Al principio de la apertura comercial esto se profundizó y llegó a tener un balance desfavorable a México de 3 a 1 (González y Damián, 1995). Esto se había ya reducido un poco con el incremento de las exportaciones manufactureras desde principios de la actual década.

La tendencia de crecimiento de las exportaciones mexicanas fue constante (gráfica 8) antes y después de la devaluación, y no parece existir cambio alguno por ella. Entonces, el incremento de estas exportaciones por Nuevo Laredo no obedece a la devaluación, sino a una tendencia observada meses antes de ese hecho económico.

Desde mayo hasta diciembre de 1994, inclusive, las importaciones mexicanas se mantuvieron relativamente estables. Pero a partir de la nueva paridad cambiaría estas importaciones se redujeron drásticamente, hasta estabilizarse, desde febrero de 1995, aproximadamente 600 millones de dólares abajo del promedio durante el subperiodo previo.

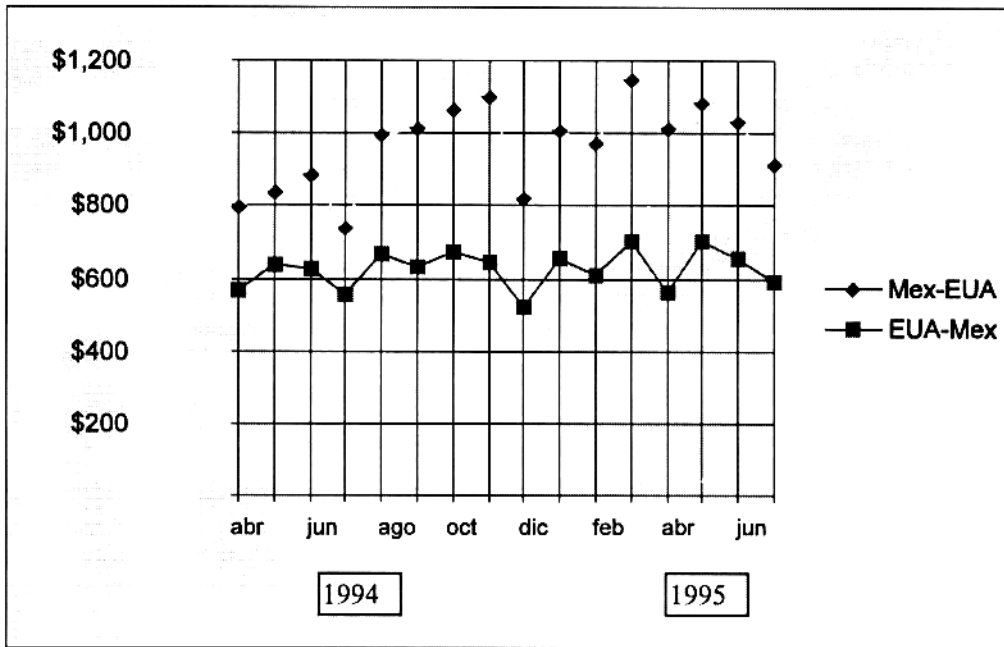
En términos generales, Nuevo Laredo reporta tendencias similares a las de la frontera en su conjunto, dado el peso tan grande de este puerto. Sin embargo, como existe aquí una diferencia sustantiva entre los dos sentidos al inicio del periodo mostrado (600 millones de dólares a favor del sentido de las importaciones), las tendencias se conjugaron en este puerto fronterizo hasta que ambos sentidos igualaron su valor a partir de febrero de 1995, y así se mantienen durante los siguientes meses. Nuevo Laredo, el principal puerto fronterizo importador, presenta ahora un saldo comercial cercano a cero.

Además de Nuevo Laredo, existen cinco puertos fronterizos⁶ cuya característica principal es que el sentido de las importaciones mexicanas se ha mantenido superior al de las exportaciones.

En estos puertos fronterizos las exportaciones mexicanas se mantienen estables

6 De estos cinco puertos, Piedras Negras es el más importante por valor (alrededor de 435 millones de dólares en ambos sentidos).

GRÁFICA 9. Comercio México-EU por Ciudad Juárez (millones de dólares).



FUENTE: *Bureau of Transportation Statistics*, Internet, 1996.

(Tecate, Alemán y Sonoyta) o presentan un ligero incremento (Piedras Negras y Roma) durante el periodo reportado, pero sin modificación alguna debida a la devaluación.

La devaluación del peso mexicano no parece haber tenido un efecto relevante en el monto de las importaciones mexicanas por Piedras Negras o por Tecate. Sin embargo, en los puertos fronterizos pequeños de este tipo (que manejan principalmente el sentido norte-sur), Alemán, Roma y Sonoyta, sí se observa un efecto de la devaluación en el decremento de las importaciones mexicanas procedentes de EU.

Al conjuntarse las tendencias anteriores, el sentido norte-sur sigue prevaleciendo, excepto para el caso de Piedras Negras. Pueden ser considerados estos puertos fronterizos, junto con Nuevo Laredo, como las puertas de la importación mexicana.

Los principales puertos exportadores por maquila

En este grupo se encuentran aquellos puertos fronterizos que tienen como característica económica principal ser las ciudades con mayor concentración de la industria maquiladora de exportación. Más aún, en torno al comercio exterior, el valor de las exportaciones por maquila excedió a la exportación no maquiladora en todos estos puertos (González y Pérez, 1996).

Sin embargo, existen dos tipos de puertos fronterizos. Aquellos cuyas exportaciones mexicanas fueron claramente mayores durante todo el periodo aquí graficado y los que tienen una mayor participación de la

industria maquiladora de exportación (IME).

En el primer grupo se observa, a lo largo de todo el periodo analizado, que las exportaciones mexicanas tienden a la alza por Juárez (gráfica 9), Tijuana, San Luis Río Colorado y Palomas, con algunos decrementos puntuales que son revertidos en el siguiente mes y con la excepción de los últimos dos meses en San Luis Río Colorado.

Estas exportaciones son mucho mayores que el sentido contrario, y esto es así desde tiempo atrás. La gran cantidad de empresas maquiladoras en estos puertos mantiene un saldo positivo en el comercio con EU y ha inhibido los flujos de largo itinerario. Por estas razones, la devaluación no muestra efectos locales en un corto plazo.

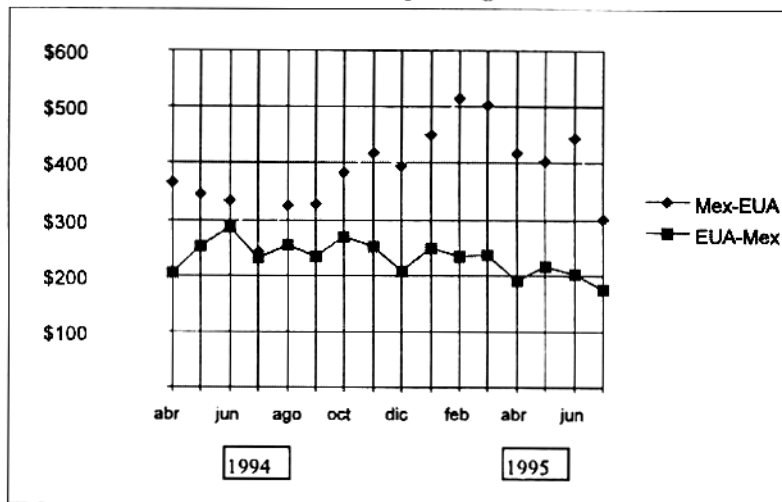
Con relación a las importaciones mexicanas por estos puertos, se observa un incremento más pausado, casi en estabilidad, a excepción de Palomas, donde se observa un ligero decremento a lo largo de todo el periodo analizado, con lo que se demuestra que en estos puertos maquiladores no influye la devaluación en el corto plazo, debido a que los productos de la IME están sujetos a demandas externas y valorizados en dólares.

El segundo subgrupo está formado por Matamoros, Reynosa y Mexicali, con una presencia maquiladora muy importante, y por Acuña, que aunque pequeña cuantitativamente en IME, su relación iME/no IME es muy alta, y finalmente por Ojinaga, un pequeño puerto de desfogue asociado a la IME juarense.

En todos estos puertos se observa un comportamiento de las exportaciones mexicanas similar al de Ciudad Juárez. Parecieran observarse ciclos estacionales (producciones estacionales de la IME) en este sentido. Reconociendo estas variaciones estacionales, la tendencia parece ser hacia un leve aumento, excepto en el caso de Matamoros, donde se observa una ligera reducción. Pero ninguno de estos casos puede considerarse un efecto de la devaluación en incrementos de las exportaciones mexicanas.

Con las variaciones esperadas cuando se maneja como unidad de tiempo el mes, la tendencia en todos estos casos es hacia la estabilidad en las importaciones mexica-

GRÁFICA 10. Comercio México-EU por Nogales (millones de dólares).



FUENTE: Bureau of Transportation Statistics, Internet, 1996.

ñas. No parecen haber ocurrido, por estos puertos fronterizos, reducciones que modifiquen las tendencias a partir de la devaluación en las importaciones mexicanas. Probablemente se deba al fuerte peso de la industria maquiladora de exportación en estos puertos, pues incluso se observa cierta correspondencia en las formas de las curvas de los dos sentidos.

En la mayor parte del periodo aquí analizado, por estos puertos fronterizos las exportaciones mexicanas son ligeramente mayores al sentido inverso. Esto, que en gran medida está determinado por la existencia de la IMF en estos puertos, se refuerza ante el hecho de que es casi inexistente el efecto de la devaluación (ni es positiva para las exportaciones mexicanas, ni negativa para las exportaciones estadounidenses). Sólo Reynosa, en los últimos meses del periodo, y Ojinaga, en la segunda parte del periodo, parecen acercarse al comportamiento del agregado de la frontera norte (saldo positivo desde enero de 1995).

El puerto exportador automotriz, Nogales

Por Nogales las exportaciones mexicanas muestran un ciclo estacional anual que comienza en julio y cuyo pico máximo se ubica en febrero, para descender de nuevo hasta julio (gráfica 10). Reconociendo estas variaciones cíclicas, que pueden ser el resultado del tipo de mercancía que México exporta a EU por este puerto, se observa una tendencia al incremento. Sin embargo, no se aprecia en esta curva una modificación drástica a partir de la devaluación.

Sin embargo, las importaciones por Nogales se mantienen estables, con una muy leve tendencia a la baja. Esta tendencia, sin embargo, comienza desde la primera mitad de 1994, meses antes de la devaluación del peso.

Al igual que varias ciudades fundamentalmente maquiladoras, como Ciudad Juárez, en Nogales las exportaciones mexicanas son mayores que las exportaciones estadounidenses a lo largo de todo el periodo, pero en este puerto se aprecia una escasa presencia maquiladora. Aparentemente, este comportamiento se asocia en Nogales al traslado de mercancía de la industria automotriz, proveniente de Hermosillo, que muestra comportamientos similares a la industria maquiladora de exportación.

Los puertos de la ortodoxia devaluatoria

Sólo dos puertos fronterizos muestran comportamientos concordantes con la ortodoxia económica en torno a los efectos de la devaluación en las exportaciones. Éstos son Agua Prieta y Naco. Sus comportamientos, además, se aproximan a los del agregado fronterizo, pero no debido al gran peso de estos dos puertos en la sumatoria, sino por una mera coincidencia con la suma de tendencias encontradas (a nivel fronterizo).

Las exportaciones mexicanas por estos dos puertos fronterizos responden a las expectativas pos-devaluatorias. El incremento se aprecia claramente en coincidencia con la devaluación, a partir de enero de 1995, y se mantiene con altos ritmos de crecimiento. Las importaciones mexicanas por estos puertos fronterizos muestran comportamientos erráticos, de los cuales puede abstraerse una tendencia (débil) al leve crecimiento, con variaciones mensuales muy marcadas, pero que no parecen corresponder a la modificación en la paridad cambiaria.

Los saldos comerciales México-EU en estos dos puertos se asemejan al agrega-

do fronterizo; sin embargo, las razones para llegar a este saldo son diferentes. En este grupo y a diferencia del agregado fronterizo, lo importante es el incremento de las exportaciones mexicanas y no el decremento de las importaciones, mientras que en el agregado fronterizo ocurre lo contrario.

Conclusiones

La afirmación sobre los efectos de la devaluación en las exportaciones e importaciones mexicanas puede ser cuestionada (ratificada o rectificada) en los tres niveles de agregación que aquí se han manejado, aunque de manera diferente.

En cuanto a la primera afirmación, existe una conclusión general para las importaciones mexicanas, ya que se comprueba claramente un cambio de tendencia (de incremento a decremento) en las importaciones que puede ser atribuido, sin duda alguna, a la devaluación.

Esto sucede para el agregado nacional, para las importaciones procedentes de EU y lo mismo por la frontera norte;

sin embargo, en la escala puntual de análisis por puerto fronterizo, último nivel de agregación, se observan comportamientos diferentes, dependiendo de la principal actividad económica del puerto y, en particular, de la presencia relevante (o no) de la industria maquiladora de exportación.

En lo referente a las exportaciones mexicanas, las conclusiones varían ampliamente. Para el agregado nacional, las exportaciones no fueron modificadas por la devaluación. La tendencia sostenida de incremento en las exportaciones, previa a la devaluación, no parece haber sido acelerada por ella. Lo mismo puede decirse de las exportaciones hacia EU y del total de las exportaciones por la frontera norte.

Sin embargo, al observar el comportamiento de las exportaciones no petroleras, segundo nivel de agregación, se nota la influencia que esta medida monetaria tuvo en una aceleración de este tipo de exportaciones.

En el tercer nivel de agregación, los comportamientos de las exportaciones hacia EU por puerto fronterizo varían dependiendo de la función económica que ejerza el puerto.

En cuanto a la segunda afirmación, se puede concluir que el cambio de sentido de los flujos del comercio exterior por la frontera norte no se comprueba. La aparición de un superávit comercial pequeño, después de la devaluación, no permite afirmar que el sentido de los flujos del comercio exterior viró hacia un dominio de las exportaciones. Un fenómeno que hay que tomar en cuenta, y que distorsiona el efecto de la devaluación en el comercio exterior, es el incremento notable de las exportaciones maquiladoras, las cuales abultan notablemente las exportaciones totales y pueden dar la impresión de que los flujos por sentido han cambiado.

Esto se comprueba al analizar los puertos fronterizos, ya que en los importadores (como Nuevo Laredo), si bien muestran una reducción notable de las importaciones acompañada de un incremento sostenido de las exportaciones, apenas se están igualando los valores de ambos sentidos. Puede pensarse, entonces, en una reducción importante de regresos en vacío (hasta los límites tecnológicos de las unidades de transporte y comerciales de las empresas), pero no de una reversión del predominio por sentido.

Sin embargo, en los puertos con una presencia importante de IME la exportación mexicana se mantuvo (como desde mucho tiempo atrás) por encima de las importaciones, comportamiento totalmente esperado y atribuible a este tipo de actividad económica. La influencia de la

devaluación no se observa en las exportaciones, aunque puede esperarse que la actividad maquiladora se esté ya incrementando, debido a los efectos del abaratamiento de la fuerza de trabajo que acompañan a la devaluación, lo que provocará incrementos en importaciones y exportaciones maquiladoras.

Finalmente, existen dos consideraciones sobre el análisis aquí realizado que podrían enriquecer este estudio o dar pie a análisis subsecuentes y de mayor profundidad.

Por un lado, la IME se encuentra, principalmente, en ciudades fronterizas. Por tal razón, el traslado de insumos así como de productos semiterminados y terminados se lleva a cabo en trayectos muy pequeños, y no influyen en el tránsito vehicular interurbano carretero o ferroviario.

Así, un análisis más detallado sobre la influencia de la devaluación en las carreteras cercanas a la frontera norte habría de tomar en cuenta esta situación, así como tendría que incluir el tránsito doméstico circulando por estas carreteras. De cualquier forma, la relación relevante con el flujo vehicular y sus cambios ha de ser encontrada en las actividades económicas que lo generan y no en la apariencia de sus agregados vehiculares.

Por otro lado, el análisis de este artículo se realizó bajo la premisa de que la densidad económica es única para todas las mercancías del comercio exterior. Para fines de este acercamiento la premisa es válida, pero para análisis más minuciosos esto puede no ser suficiente, por las siguientes razones:

a) Para el agregado nacional, la densidad económica de las importaciones es ligeramente superior a la de las exportaciones, y por tanto, en igualdad de valor, las exportaciones son ligeramente más voluminosas. Por lo cual habrá que manejar una información más desagregada por puerto fronterizo, ya que puede tener variaciones importantes respecto del agregado nacional.

b) Una devaluación modifica la estructura de costos de los productos manufacturados en el país, por lo que la relación valor/volumen es afectada necesariamente por la devaluación. Asimismo, existe una amplísima variación, dependiendo del producto que se exporte, pues está sujeto a la elasticidad de la demanda externa, a la proporción del costo que realmente se afecte con la devaluación (costos nacionales en pesos).

Además, hay que tener presente que el comercio exterior vinculado a las transacciones intrafirma, y sobre todo a la maquila, responde tanto en precio como en cantidad producida a los mercados mundiales y su programación y presupuestación se realizan fuera de la competencia nacional.

Bibliografía

Banamex-Accival, "La marcha de la economía. Información sintética" y "La debilidad del dólar: significado", en *Examen de la Situación Económica de México*, vol. LXXI, núm. 834, México, Grupo Financiero Banamex Accival, mayo de 1995.

Bendesky, León, "El paro forzado", en *La Jornada*, 9 de agosto de 1995.

Fischer, Stanley y Rudiger Dornbusch, *Economía*, 1a ed. en español, México, McGraw Hill, 1985 (1ª ed. en inglés, 1983).

González Gómez, Ovidio y Sergio Damián Hernández, *Problemas de conectividad en. Nuevo Laredo, Tamaiilipas*, Sanfandila, México, IMT, 1995.

González Gómez, Ovidio y José Arturo Pérez Sánchez, *Problemas de la conectividad en Juárez, Chihuahua*, Sanfandila, México, IMT, 1996 (en edición).

Martínez Alejos, Ramiro *et al.*, *Manuel Estadístico del Sector Transporte*, Sanfandila, México, IMT, 1995.

Departamento de Comercio de EU (boletín de prensa vía Notimex y Reuter), “México tuvo un superávit comercial de 8.5 mil mdd con EU”, en *La Jornada*, 18 de agosto de 1995.

Rozo, Carlos A., “El acuerdo de libre comercio en la disputa por la hegemonía económica mundial”, en Benito Rey Romay, *La integración comercial de México a Estados Unidos y Canadá*, 3^a ed., México, Siglo XXI Editores/iiR-UNAM, pp. 169-197 (primera edición, 1991).

Wallerstein, Immanuel, *The Capitalist World Economy*, Cambridge (EU), Cambridge University Press, 1979 (octava reimpresión, 1991).