

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ACATLÁN

PROGRAMA DE POSGRADO EN CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**Corredores de Transporte e Integración Norteamericana. El caso de la
Coalición del Súper Corredor de América del Norte**

Tesis que para obtener el grado de **Maestro en Estudios México-Estados Unidos** presenta

el alumno

JOSÉ ERNESTO CARMONA GÓMEZ

Tutora. DRA. MÓNICA GAMBRILL

Junio de 2010



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

Introducción.....	1
 Capítulo 1. Corredores de transporte, regiones transfronterizas e integración: elementos teóricos y contexto global.....	15
 1.1. Concepto de Corredor.....	15
 1.2. Los corredores como parte de la integración económica en Norteamérica.....	20
 1.3. Los corredores y al formación de regiones.....	23
 1.4. Contexto internacional en que surgen y se desarrollan los corredores.....	27
 1.4.1. Internacionalización de la producción	26
 1.4.2. Concentración del comercio mundial y del movimiento de contenedores.....	31
 1.5. Transformaciones en el transporte internacional de mercancías	37
 1.5.1. La red internacional de puntos concentradores de comercio por contenedor	40
 1.5.2. Corredores internacionales de transporte.....	46
Conclusiones del Capítulo 1.....	48
Capítulo 2. Integración del Transporte Terrestre en Norteamérica.....	51
 2.1 La importancia del transporte terrestre en el comercio de Norteamérica.....	53
 2.2 La situación del Transporte en el marco del TLCAN.....	60
 2.2.1 Instituciones intergubernamentales bilaterales Canadá-Estados Unidos para la cooperación en transporte.....	65
 2.2.2 Problemática e instituciones bilaterales intergubernamentales de cooperación en la relación Estados Unidos-México en materia de transporte.....	67
 2.3 Factores en el desarrollo de los corredores en Norteamérica.....	72
 2.3.1 Influencia del incremento de los flujos Asia-Norteamérica.....	72

2.3.2 Otros factores regionales importantes.....	76
2.4 Reconocimiento legal y financiamiento de los corredores en Norteamérica	77
2.5 Corredores en Norteamérica.....	85
2.5.1 Corredores bilaterales Canadá-Estados Unidos.....	87
2.5.2 Corredores bilaterales Estados Unidos-México.....	88
2.5.3 Corredores trilaterales.....	89
Conclusiones del Capítulo 2.....	91

Capítulo 3. La Coalición del Súper Corredor de América del Norte (NASCO): Flujos, Gobernanza y Actores.....94

3.1. Precisiones sobre los datos utilizados para el análisis de flujos y su interpretación.....	97
---	----

3.2.Comercio de las entidades federativas de Estados Unidos miembros de NASCO con Canadá y México.....	99
--	----

3.2.1. Flujos al interior de México en torno a NASCO.....	102
---	-----

3.3. La Gobernanza del Corredor.....	114
--------------------------------------	-----

3.3.1. Reuniones, conferencias y programas del corredor.....	116
--	-----

3.3.2. El Marco legal del NASCO: Alineación de Canadá y México con Estados Unidos.....	118
--	-----

3.4. Análisis de los Actores miembros de NASCO.....	129
---	-----

3.5. Algunas derramas importantes de NASCO en México.....	142
---	-----

Conclusiones del Capítulo 3.....	145
----------------------------------	-----

Conclusiones generales.....	148
-----------------------------	-----

Fuentes consultadas.....	156
--------------------------	-----

ÍNDICE DE MAPAS

Figura 1	Relación del corredor con la integración.....	7
Mapa 1	Comercio de Mercancías intrarregional e interregional 2006.....	32
Mapa 2	Flujos estimados de carga por determinadas regiones, 2005.....	34
Mapa 3	Corredores Prioritarios designados por el Congreso de los Estados Unidos de América.....	82
Mapa 4	Comercio de Estados de Estados Unidos y Provincias de Canadá 2007....	101
Mapa 5	Flujos carreteros en México, 2003.....	103
Mapa 6	Territorios articulados por NASCO.....	140

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	Movimiento de Contenedores por País 2005.....	35
Tabla 2	Movimiento de Contenedores por Puerto.....	36
Tabla 3	Evolución de Buques portacontenedores.....	39
Tabla 4	Evolución de los puertos según su función.....	41
Tabla 5	Corredores internacionales de transporte.....	47
Tabla 6	Comercio de Estados Unidos con sus socios del TLCAN.....	54
Tabla 6	Principales puntos de cruce fronterizo en Estados Unidos 2004.....	59
Tabla 7	Comercio Interregional de las Principales Regiones del Mundo 2006.....	73
Tabla 8	Comercio Interregional Asia-Norteamérica 2006.....	74
Tabla 9	Principales puertos de Norteamérica en movimiento de contenedores 2007-2006.....	75
Tabla 10	Comercio con Canadá y México de las entidades federativas conectadas por el corredor 28 de SAFETEA-LU 2007	100
Tabla 11	Miembros de NASCO a 2010.....	131

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1	Comercio Estados Unidos-México por modo de transporte.....	55
Gráfica 2	Comercio Canadá-Estados Unidos por modo de transporte.....	56
Gráfica 3	Comercio Exterior de Estados Unidos 1990-2007 por modo de transporte.....	57
Gráfica 4	Comercio exterior por ferrocarril en Nuevo Laredo, 2006.....	106
Gráfica 5	Movimiento de carga contenerizada en Lázaro Cárdenas.....	111
Gráfica 6	Origen de Importaciones en contenedores vía Lázaro Cárdenas 2008.....	106
Gráfica 7	Destino de Importaciones en contenedores vía Lázaro Cardenas 2008.....	107
Gráfica 8	Origen de Exportaciones por contenedor vía Lázaro Cárdenas 2008.....	108
Gráfica 9	Destino de Exportaciones por contenedor vía Lázaro Cárdenas 2008.....	108
Gráfica 10	Origen de Importaciones por contenedor Manzanillo 2008.....	110
Gráfica 11	Destino de Importaciones por contenedor Manzanillo 2008.....	110

Gráfica 12	Origen de Exportaciones por contenedor Manzanillo 2008.....	112
Gráfica 13	Destino de Exportaciones por contenedor Manzanillo 2008.....	112

INTRODUCCIÓN

Los mecanismos creados en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte para integrar el sector transporte son insuficientes y han fallado en su meta. Sin embargo, la fuerza de la integración económica que existe en la región, así como la necesidad de un sistema de transporte norteamericano, ha llevado a los actores económicos a generar estrategias alternas para construir redes de transporte integradas. Dichas redes tienen la capacidad de articular actores económicos y políticos, mediante Asociaciones Público-Privadas (APP) mejor conocidas como “Corredores”.

Los corredores se construyen promoviendo la interrelación entre actores públicos y privados a través de las fronteras de Canadá, Estados Unidos y México. Dichos corredores son algo más complejo que la construcción de un camino para el traslado de mercancías de un punto a otro. Y su formación responde a tendencias globales como la organización internacional de la producción, la formación de bloques económicos, los flujos de comercio internacional, los cambios tecnológicos en las comunicaciones y el transporte, así como la generalización del transporte multimodal. Por otro lado, influyen en ellos aspectos regionales como la calidad y capacidad de la infraestructura del transporte, los proyectos nacionales y regionales para mejorar el transporte multimodal, el interés de los actores económicos y políticos para cooperar en la construcción de esas redes.

El interés de los actores económicos o privados es, evidentemente, mejorar las condiciones de la cadena de transporte con lo que disminuyen sus costos y mejoran sus condiciones competitivas. Por su parte, el interés de los actores públicos o políticos a nivel nacional no corresponde, al menos en términos de transporte, al de los actores económicos,

o bien estos no tienen suficiente peso como para lograr vencer las resistencias de importantes grupos de interés nacionales que se oponen a la integración norteamericana del transporte. En cambio, la capacidad de influir en los actores públicos es mayor cuando se trata del nivel estatal o municipal, por lo que, es en este nivel donde los corredores se han formado, a decir de Pablo Wong, con el fin de propiciar el desarrollo económico y mejorar la gestión de territorios formados por porciones de las tres naciones (Wong, 2005), que nombraremos regiones transnacionales.

Este tipo de regiones transnacionales formalizadas, representadas por los corredores, han proliferado en ambas fronteras de Estados Unidos, debido a que las zonas fronterizas de Canadá y México están más integradas económicamente con Estados Unidos y han generado necesidades de transporte que el TLCAN contempló pero no ha podido resolver. Tomando en cuenta que ese acuerdo es un primer paso en el sentido de la integración económica, resulta contradictorio que un sector vital para el comercio como el transporte siga enfrentando dificultades para la libre circulación. Debido a que los mecanismos que ofrece el TLCAN para gestionar el transporte han sido insuficientes para crear una red de transporte multimodal norteamericana, los actores involucrados han optado por los corredores como una posible solución, de esa forma, ponen a prueba los alcances y límites de la integración económica norteamericana.

Sin embargo, los corredores articulan solo porciones territoriales, en donde los actores económicos logran influir en los actores políticos mediante un interés económico presente o potencial, que más adelante se traduce en acciones de los gobiernos nacionales,

especialmente de México y Canadá, que se alinean al interés de los actores de Estados Unidos dado el peso económico de este último.

La Coalición del Súper Corredor de América del Norte (NASCO por sus siglas en inglés)), es un ejemplo de estos corredores, que articulan espacios y actores de los tres países, promueven la coordinación y la cooperación a nivel estatal y municipal, y que generan impactos en los actores políticos nacionales de Canadá y México.

Justificación y preguntas de la Investigación

En Norteamérica, el transporte se ha vuelto un tema emblemático de las contradicciones de la integración económica. Los grupos de interés y las variadas opiniones que conviven en la región en torno al tema de la integración, confluyen en este tema tan importante para el comercio, y, aunque se han demostrado las ventajas que otorgaría un sistema de transporte integrado, esos grupos mediante su influencia política logran detener lo que el mercado exige como condición para mejorar la posición competitiva de la región en el contexto global. Por ello, es preciso profundizar en este tema, enfatizando la demanda norteamericana de transporte que se ha creado a partir del TLCAN y como las deficiencias de la oferta han abierto la puerta a actores regionales como NASCO y otros corredores.

El TLCAN sometió el transporte a un marco de apertura gradual; sin embargo, los grupos de presión en ambos lados de la frontera (sobre todo los prestadores del servicio de autotransporte) se opusieron y luego de 15 años del tratado, se mantienen las restricciones

por parte de Estados Unidos con México. Por ello, el propio TLCAN parece insuficiente, como marco de referencia, para retomar el tema de transporte.

Desde 1991, la infraestructura de transporte de Estados Unidos recibió importantes recursos, para hacer frente al incremento de los flujos comerciales provenientes de otras regiones como Asia y Europa; el Congreso de ese país aprobó la Ley de Eficiencia del Transporte Terrestre Intermodal (ISTEA por sus siglas en inglés), que designó 21 corredores prioritarios, más tarde esa se dio continuidad al programa mediante el Acta de Transporte Eficiente para el siglo 21 (TEA-21 por sus siglas en inglés) que aumentó los corredores a 43, y luego el Acta de Transporte Superficial Seguro, Eficiente, Equitativo-Legado para los Usuarios (SAFETEA-LU por sus siglas en inglés) que hasta 2008 designó los 83 corredores. Mediante esas leyes el Congreso estadounidense otorga recursos para el desarrollo de infraestructura y tecnologías del transporte. Sin embargo, el crecimiento de los flujos, principalmente de Asia, han saturado los puntos de entrada estadounidenses, es decir los puertos marítimos, por lo que algunas empresas han buscado alternativas desde Canadá y México para alcanzar el mercado estadounidense.

A lo anterior se suma el aumento de los cruces fronterizos por el aumento del comercio que propició el TLCAN, a este incremento no correspondió un crecimiento equivalente en la infraestructura de transporte en las fronteras. Por estos motivos, la saturación de las vías de comunicación es una constante, y se ha hecho evidente la necesidad de grandes inversiones en el sector.

Originalmente, la creación de los corredores intermodales en Estados Unidos, se encaminó a satisfacer la necesidad de una infraestructura de transporte apta para los retos

que imponía la globalización (Villa y Rothe, 2007). Con el tiempo, los actores privados estadounidenses reconocieron que la ampliación y modernización de la infraestructura, tarde o temprano enfrentaría el reto de articularse con la de Canadá y México; por tanto, los corredores designados por las diferentes actas mencionadas se fueron vinculando con los sistemas de transporte de estas naciones. A partir de entonces, ha avanzado la armonización en las iniciativas gubernamentales para otorgar mayores garantías y un adecuado marco de operación a los corredores.

Las APP, como los corredores de transporte, proliferan como una nueva forma de participación de los actores económicos o privados en sectores donde tradicionalmente solo tenía participación el poder político y llenan el vacío formado por la falta de coordinación regional en materia de transporte. En este caso, logran penetrar todos los niveles de gobierno en Canadá y México e impulsan la integración del sector.

Los corredores se forman principalmente en regiones fronterizas, y por lo tanto la mayoría son de tipo bilateral, sin embargo existen otros de carácter trilateral como: NASCO, CANAMEX, Corredor del Centro-Este y el Corredor Ports-to-Plain. NASCO se elige como estudio de caso pues abarca mayor extensión de territorio mexicano y ha extendido su zona de influencia más allá de la frontera hasta los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en la costa Pacífico mexicana, hasta Manitoba y Winnipeg en Canadá, pasando por toda la zona Suroeste y el Medio Oeste de Estados Unidos (Texas-Chicago).¹

Ya que existen varios corredores trilaterales en Norteamérica, surgen las siguientes preguntas: ¿Los corredores son una estrategia para avanzar en la integración del sector

¹ North American Super Corridor Coalition Inc. web page: <http://www.nascocorridor.com/faqsdetail.asp?id=2178&pageno=>

transporte, que tiene repercusiones en el proceso regional de integración económica norteamericano que inicio con el TLCAN?; Debido a que en el marco del TLCAN el sector transporte sigue fraccionado ¿Los corredores han logrado avanzar en la integración del sector, y que resultados han tenido en la región?; Los corredores articulan intereses económicos que influyen en los actores políticos a nivel estatal o de municipalidades de las tres naciones del TLCAN, el interés económico es representado por los flujos de comercio entre entidades federativas, mientras que su proyección en el ámbito político se refleja en la gobernanza² del corredor ¿Ambos aspectos corresponden a todo lo largo del NASCO?

Hipótesis

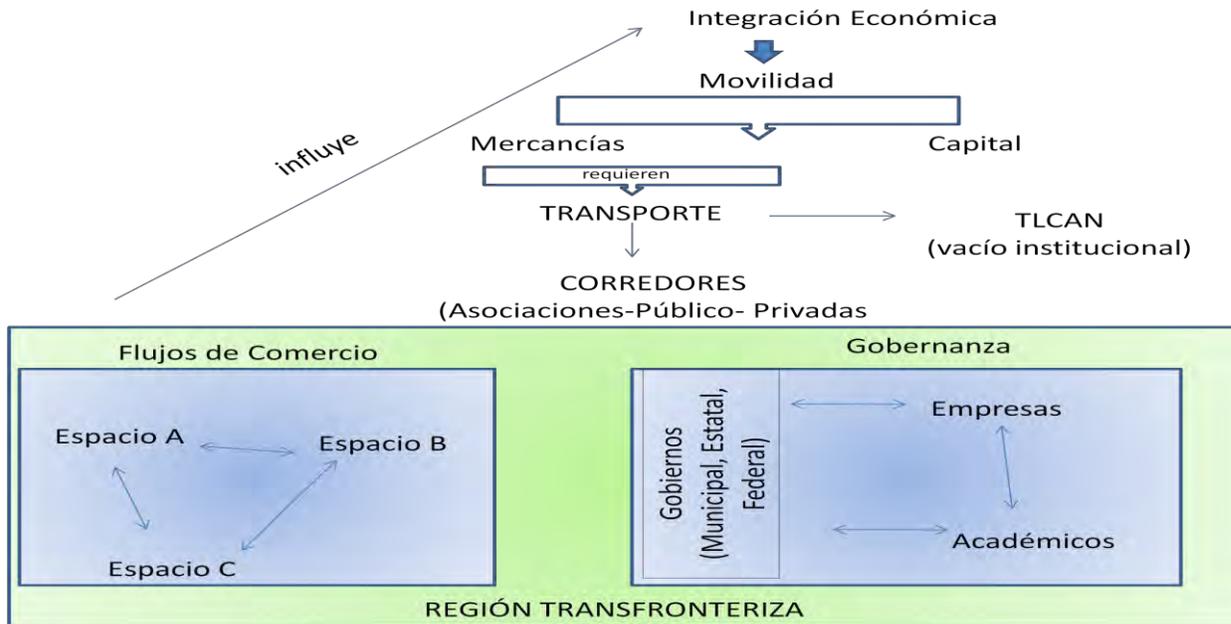
La hipótesis que guía este trabajo considera que, ante la probada ineficacia de los organismos emanados del TLCAN para la integración del transporte en Norteamérica, los actores económicos se han concentrado en los corredores como estrategias alternativas para alinear actores políticos de menor nivel (estatal o municipalidades). Al generalizarse esta práctica tiene una influencia en el proceso de integración, pues a partir de iniciativas de los corredores, Canadá y México adoptan políticas de transporte a nivel nacional que se armonicen con las de Estados Unidos.

Los corredores dan un primero paso al conformarse como regiones transfronterizas, donde los actores económicos influyen en lo actores políticos locales. Más adelante, cuando los actores económicos o privados han logrado esa alineación, y consolidan la interacción,

² Normas, planes y proyectos de gobiernos locales en materia de transporte que benefician directamente al corredor.

de los actores públicos y privados de esa región, avanzan a cabildear a los gobiernos nacionales para la aprobación de leyes que favorezcan la integración del transporte en Norteamérica. La Figura 1, busca mostrar esquemáticamente esta hipótesis.

Figura 1: Relación del corredor con la integración



Elaboración propia

La Figura 1 representa en forma esquemática el siguiente orden de ideas: La integración económica como la que existe en Norteamérica supone libre movilidad de capital y mercancías, éstas últimas requieren transporte. En este sector, el TLCAN como acuerdo formal de integración económica ha fracasado. Por otra parte, se han formalizado una serie de regiones transfronterizas en forma de corredores para propiciar el desarrollo económico y gestionar mejores soluciones comunes, donde el TLCAN ha fallado, una de ellas, el transporte. Al interior de los corredores aparecen dos tipos de interacciones, una definida por los flujos comerciales entre los territorios, y otra por la interacción que se da entre los actores públicos, privados y académicos que se traduce en la creación de normas

compatibles en temas económicos, ambientales y de seguridad, ya que existen varias regiones transfronterizas o transnacionales representadas por estos corredores, que acumulan una influencia sobre el proceso de integración norteamericano. Lo anterior se demostrará con el estudio de caso del corredor NASCO.

Objetivos

El objetivo de esta investigación es analizar el papel de los corredores de transporte como alternativa a los mecanismos que ha dispuesto el TLCAN para la integración de ese sector en Norteamérica. Así mismo, como han influido en la formación de la red de transporte de la región.

En ese sentido, la investigación se plantea explicar los cambios globales y regionales que han influido en la formación de corredores de transporte, así como algunas definiciones teórico-conceptuales para el estudio de fenómeno de los corredores. La investigación también se plantea demostrar la importancia del transporte terrestre en el comercio de Norteamérica, y los motivos por los que la integración del sector ha sido, hasta el momento, infructuosa. Finalmente, se analiza el caso del NASCO por ser el corredor de mayor tamaño, con el fin de mostrar los alcances y límites de este tipo de organizaciones, así como la relación entre su interés económico y sus acciones en el ámbito político.

Antecedentes

La creación y formalización de regiones transfronterizas en forma de corredores tienen lugar en el marco de la globalización económica, periodo caracterizado por la internacionalización de las cadenas de producción y distribución. Y son parte de la formación de bloques de integración económica entre países. Los corredores responden a las necesidades de actores económicos de la esfera privada, principalmente de empresas transnacionales, que se han vuelto parte fundamental en las Relaciones Internacionales.

Durante la segunda mitad del siglo XX, los gobiernos crearon y consolidaron procesos de integración económica regional alrededor del mundo, con base en el ejemplo europeo que alcanzó grados de institucionalización por encima de los gobiernos nacionales. Con la firma del TLCAN (1992), en Norteamérica se formalizó un proceso de integración económica que se estaba gestando desde la década de 1980. De esta formalización resultó un acuerdo comercial con una dinámica particular, distinta a otros procesos de integración como el europeo. Con el paso del tiempo y a 15 años de ese acuerdo comercial, la creciente interacción norteamericana en temas como migración, seguridad, comercio y medio ambiente, entre otros, ha rebasado los objetivos propuestos por el TLCAN y existe la necesidad de buscar alternativas ante la inmovilidad en que han caído los gobiernos federales.

Sin embargo, no hay suficientes liderazgos en la región que quieran asumir los costos políticos y sociales de lanzar una iniciativa que lleve a una integración más profunda. En cambio existe una tendencia de los diferentes actores por actuar en espacios más pequeños, con objetivos aparentemente más modestos, mediante la organizaciones regionales transfronterizas, sin poder coercitivo, flexibles y no permanentes, que no son los

grandes proyectos de integración pero implican cambios a en el ámbito norteamericano que impactan en el proceso de integración económica.

Esas organizaciones se denominan generalmente corredores, que se han formado en el nivel bilateral y trilateral. Los corredores han producido interesantes impactos en las regiones donde operan y están probando su efectividad ante las empresas transnacionales que requieren de una red de transporte eficiente, con la flexibilidad suficiente para responder a los cambios en la competencia internacional. Sin embargo, como muchos otros temas, los corredores de transporte carecen de ordenamiento formal y general al más alto nivel, su reglamentación por ejemplo, se hace con base en ordenamientos legales internos de cada nación pero armónicos entre sí. Los corredores, a través de asociaciones público-privadas, involucran a los actores interesados se en el diseño de propuestas para el desarrollo de la región o de algún sector específico; y ya que las instituciones de gobierno son parte de la asociación, hacen propios dichas propuestas y los traducen en políticas públicas. Este tipo de organizaciones son un mecanismo habitual en Estados Unidos y Canadá, bajo al figura de *Partnerships* vinculan instituciones de creación de conocimiento con el sector productivo, así como con el sector público; sin embargo, su aparición en México es un hecho novedoso que debe ser analizado para conocer sus límites, alcances y aprovecharlo de forma adecuada.

El caso del sector transporte, es emblemático de lo que sucede en Norteamérica. Ante la necesidad de crear un sistema de transporte norteamericano, se hicieron diferentes mecanismos de cooperación en el marco del TLCAN, que en un inicio fueron trilaterales y debido a las diferentes problemáticas que ese sector presentaba para Estados Unidos con

sus socios del acuerdo, se prefirió atender el tema mediante mecanismos bilaterales. Por otro lado, los actores interesados en mejorar las cadenas de transporte en Norteamérica, optaron por crear corredores, en territorios formados por entidades federativas y municipalidades de distinta nacionalidad.

Debido a las diferencias entre Estados Unidos, Canadá y México en las facultades y grados de autonomía de los gobiernos estatales y municipales, este tipo de organizaciones son un mecanismo de armonización de la manera en que se organizan las cadenas de transporte y el tipo de estrategias para hacerlas más eficientes. Por otro lado, esas organizaciones facilitan la incorporación de los territorios de Canadá y México en las corrientes del comercio global, pues al vincularse a una cadena de transporte que se interna en Estados Unidos son más atractivos a las inversiones en actividades industriales y de transporte.

Metodología

Con el fin de comprobar la hipótesis que guía esta investigación, se analizan algunos factores de orden tecnológico, económico y político que han influido en la reorganización de las cadenas de transporte a nivel global. Entre esos aspectos destaca el uso de contenedor, la construcción de grandes embarcaciones, los cambios en la organización multimodal del transporte y la concentración del comercio mundial de contenedores. Debido a que el transporte se organiza en redes, se ha optado por hacer el análisis de los intereses de los actores económicos del corredor, desde la óptica que ofrece la teoría de

redes. En cambio, para analizar su capacidad de influir políticamente, así como las normas que regulan su operación se ha recurrido al análisis de gobernanza, en un marco internacional.

También se hace una revisión de los mecanismos que se han estructurado para la integración del transporte en Norteamérica, a raíz de la firma del TLCAN. En este caso se hace una revisión de los mecanismos de cooperación para el sector transporte, tanto a nivel bilateral como trilateral.

Finalmente, el análisis del corredor NASCO, se hace en base a los flujos comerciales entre las entidades federativas articuladas por el corredor. Se consideran articuladas, aquellas que presentan algún poblado, municipalidad o empresa que las represente formalmente en el corredor, es decir, que sea miembro de la organización. Debido a la falta de estadísticas del flujo comercial que se realiza por los corredores norteamericanos, se utilizan estadísticas de comercio por entidades federativas, así como de los puertos marítimos que participan en el corredor. De estos datos se interpreta el interés económico que puede existir. Por otro lado, se hace una comparación de normas que rigen el corredor a lo largo de las tres naciones, para demostrar la similitud entre ellas a pesar de no ser producto de un acuerdo internacional.

Organización de la Investigación

Para alcanzar el objetivo planteado, se elabora un primer capítulo que explica el contexto internacional del comercio, así como una serie de modificaciones tecnológicas y legales

que influyen en la aparición del transporte multimodal y que, más tarde, hacen necesaria la creación de corredores de transporte, dada la alta concentración del comercio en ciertos puntos geográficos. En este primer capítulo, se elabora un marco conceptual de los corredores, las regiones transfronterizas y los elementos de integración económica presentes en el corredor.

Dado que la región que se analiza es Norteamérica, es necesario describir la situación del transporte en ésta región, sobre todo en el marco de la integración económica. Por ello, el segundo capítulo muestra la importancia del transporte para el comercio en Norteamérica, así como su distribución por modo de transporte. También se analizan los mecanismos que han seguido los gobiernos para llevar sus relaciones en ese sector en el marco del TLCAN. Se observa que existen dos niveles: el trilateral y el bilateral, este último de Estados Unidos con Canadá y México respectivamente. De igual forma, estos niveles se aparecen al momento de crear los corredores, y se analizan en esa forma: bilaterales y trilaterales.

Una vez explicados los instrumentos de medición y el contexto en que tienen origen los corredores, así como el panorama general del transporte y los corredores en Norteamérica, el tercer capítulo se dedica a analizar dos aspectos de NASCO: a) la dirección e intensidad de los flujos de mercancías dentro de los territorios que comprende NASCO y; b) los mecanismos mediante los que la organización expresa su influencia en los diferentes niveles de gobierno, así como el marco legal que da lugar a la existencia del corredor.

Al finalizar, se presentan una serie de conclusiones y recomendaciones que tienen como objetivo aportar al debate acerca del rol que juegan los corredores en la formación de regiones transfronterizas y en la integración económica.

Capítulo 1. Corredores de transporte e integración en Norteamérica: elementos teóricos y contexto global

Este capítulo tiene dos objetivos. El primero es explicar los conceptos utilizados en la investigación, como: corredor, región transfronteriza e integración. El segundo es explicar el contexto de división internacional del trabajo en que se desarrollan los corredores de transporte y la importancia de éstos en la globalización económica.

La parte conceptual inicia con el concepto del corredor y su relación con los conceptos de región transfronteriza e integración. Mientras que la parte contextual, enmarca el origen de los corredores de transporte como un fenómeno de la internacionalización de la producción y la concentración del comercio mundial por contenedor (que es el de mayor valor), no solo en ciertas regiones sino en puntos muy específicos.

1.1. El concepto del corredor

Como explicaré más adelante, las cadenas de transporte son una parte fundamental de la producción internacionalizada, que conectan centros de concentración, distribución, transformación y consumo, dando forma a la red de distribución. A esas redes se les conoce también como corredores de transporte e involucran, por lo regular, territorios de diversos países, pero no abarcan a esos países en su totalidad. En algunos casos, para lograr que a lo largo del corredor existan condiciones legales, físicas y de organización, sino homogéneas,

si lo más similares posible, los actores privados y públicos se asocian e involucran también centros de investigación o académicos.

Dado que el término de corredores se ha utilizado para referirse a diferentes hechos, es necesario hacer un alto para encontrar la definición más adecuada para esta investigación. En tanto que son redes de transporte, la economía del transporte, considera a los corredores como un conjunto de paradas o escalas unidas entre sí de manera organizada por medio de líneas, rutas o conexiones, que tiene como elementos principales: coordinación entre operadores de transporte, equipo móvil, infraestructura e instalaciones diversas y sistemas de información conjuntos (Rus, Campos y Nombela, 2003: 44,49 y 52). Esta disciplina define los corredores basados en dos características: primera, se consideran redes coordinadas que mejoran la coordinación de los recursos mediante el uso sucesivo y/o simultáneo de los elementos de la red y; segunda, las redes de transporte generan ventajas de valor añadido, en términos de tiempo y conveniencia de los servicios (Rus, Campos y Nombela, 2003:109). Desde este punto de vista, el corredor solo requiere coordinación entre actores privados o empresas, y no contempla la acción de actores políticos por lo que no es suficiente para el objetivo de la investigación.

Desde una perspectiva de las ciencias sociales, dos visiones han abordado el tema de los corredores de transporte. Una de ellas, apegada a la teoría de sistemas es representada sobresalientemente por Carlos Martner y Juan Pablo Auntún. Esta visión expresa que los corredores son la “expresión física de los flujos” que en este caso son corrientes del comercio mundial determinadas por las redes productivas creadas por los usuarios del transporte (Martner, 2007). Este mismo autor considera que la existencia de los

corredores depende de una cadena de centros de concentración o hubs, conectados por líneas de transporte (Martner, 2007). Bajo este enfoque surgen conceptos de corredor, como el de Michael Van Pelt, quien afirma que los corredores son ‘flujos de productos, servicios e información que se mueven al interior y a través de patrones comunitarios geográficos’ (Van Pelt, 2003).

Stephen Blank, es uno de los estudiosos del transporte que define los corredores como “estrategias desarrolladas por grupos de negocios y líderes de gobierno municipal para atraer a regiones particulares algunos de los flujos crecientes de materiales generados por una profunda integración económica” (Blank, 2006). Este mismo autor considera además, que los corredores de Norteamérica están estrechamente ligados al proceso de integración económica.

Por su parte, Juan Carlos Villa y Christopher Rothe, incorporan la interacción de grupos académicos para definir al corredor, al afirmar que los corredores de transporte tienen dos tipos de redes, una de infraestructura de transporte que incluye carreteras, vías férreas y puertos de entrada, y son parte de una larga cadena de transporte multimodal. La segunda red, es un conjunto de investigaciones producto la colaboración de organizaciones e individuos, que tienen como fin mejorar el transporte (Villa y Rothe, 2007).

Una de las definiciones más amplia es la que ofrece Russ Kuykendall de Canadá, quien dice que el corredor se encuentra determinado por el

“flujo de productos, servicios e información movidos entre y a través de comunidades cercanas geográficamente de acuerdo con una matriz ‘cultural’ de acuerdos y tratados comerciales, estatutos, legislación delegada, y costumbres que gobiernan y guían las relaciones de instituciones y estructuras del comercio” (Kuykendall, 2007:9).

Este autor utiliza el término ‘gobernanza’ para explicar el funcionamiento del corredor, pues incorpora factores sociales y legales, internos e internacionales. Los estudios sobre corredores hacen mayor énfasis cada vez en la capacidad de los gobiernos para traducir las necesidades de los actores económicos en políticas públicas, además de que en los corredores no solo participan actores políticos y económicos, sino incluso sociales como organizaciones comunitarias, aunque eso depende del nivel de organización y la capacidad que tienen de participar en las políticas internas.

Leigh Boske y John Cuttino explican que un corredor es un área geográficamente designada, sobre la cual son movidos significativos flujos de comercio de un centro de producción a uno de consumo a través de una infraestructura de transporte conectada con una variedad de servicios y nexos de trabajo, capital, producción y consumo. Y tienen como características físicas y operativas: Una infraestructura comercial que comprenda condiciones para la distribución y el almacén, zonas de comercio internacional, un sistema regulatorio para los clientes y la inspección, incentivos comerciales; una infraestructura tecnológica regional integrada con telecomunicaciones, intercambio de datos y bases de datos del comercio; conocimiento y experiencia de negocios y profesional, incluidos los intermediarios, operadores logísticos, contadores, abogados, consultores y académicos;

conexiones políticas, comerciales y sociales bien desarrolladas; una infraestructura física carretera, ferroviaria, aérea y de puertos marítimos; acceso directo a múltiples mercados y; legislación y regulación específica del corredor (Boske y Cuttino, 2009: 3).

Es decir, por corredor entenderemos al intercambio constante y sostenido de mercancías, información, proyectos, conocimiento entre diferentes comunidades. Dicho intercambio es conducido por actores económicos, políticos y sociales, que como resultado tangible crean o mejoran la infraestructura física con el objetivo de trasladar mercancías entre centros de producción y consumo mediante la conexión de al menos dos modos de transporte, pero también impulsan cambios en la legislación.

Los corredores son, como afirma Martner, una expresión de las redes de producción y como tales pueden ser medidos por sus flujos. Sin embargo influyen otros aspectos como la legislación, el apoyo o resistencia de los actores públicos y privados en la gestión del desarrollo del corredor y la infraestructura existente.

Hasta aquí quedan delimitados dos métodos de estudio del corredor, que son complementarios. Uno es el estudio de los flujos comerciales entre los territorios vinculados por el corredor, y otro es la gobernanza, entendida esta como la capacidad de los diversos actores de influir en la gestión, planeación y desarrollo del corredor.

1.2. Los corredores como parte de la integración económica en Norteamérica

Los corredores tienen una importante relación con el proceso de integración económica de Norteamérica, tal como afirma Stephen Blank, que la estrategia que se elige para la construcción de los corredores, es reflejo del tipo de integración norteamericana (Blank, 2006). Es decir, los corredores son una nueva estrategia de avanzar en la integración pero bajo la misma lógica en que se construyó el TLCAN. Incluso, dentro de los corredores se ha podido avanzar más que lo dispuesto en ese tratado.

Con los corredores, la interdependencia entre ciertos territorios se ha acentuado, sobre todo aquellos que comparten alguna actividad económica. Para estos espacios, los corredores son de vital importancia, pues agilizan el tránsito de sus mercancías. Joseph Nye y Robert Kohane lo llaman interdependencia, que definen como un efecto recíproco entre actores de diferentes naciones, o entre las naciones mismas (Keohane y Nye, 2005), estos autores añaden que esa interdependencia económica se traduce en acciones de los actores políticos, que tienden a armonizar sus normas, a lo cual llaman gobernanza.

Isidro Morales afirma que en Norteamérica esta interdependencia se da entre los actores del mercado que presionan para redefinir la política económica de los estados y que estos generen regímenes regionales más coherentes con la realidad internacional y obtener el mayor beneficio (Morales, 2009). En ese sentido, Morales sostiene que en Norteamérica existe un régimen de principios más que de leyes u obligaciones, por lo que la gobernanza de este tipo de regímenes no solo depende de la conectividad de los actores, sino de la capacidad de construir y mantener una comunidad de creencias protegidas que den

consistencia a toda la conexión (Morales, 2009). Las organizaciones que se forman en torno a los corredores, están diseñadas por esos mismos actores de mercado para alinear a actores políticos de menor tamaño, es decir, estatales o provinciales.

Esas asociaciones carecen de un poder coercitivo o mecanismos de presión para obligar a los actores a cumplir ciertos criterios en la operación de la cadena de transporte; son más bien, acuerdos para hacer o tomar decisiones que enlacen múltiples actores independientes en un sentido pero interdependientes en otro, públicos y privados en diferentes niveles de agregación territorial, en negociaciones, deliberaciones y/o implementaciones más o menos continua, y que no asigna una competencia política exclusiva o una autoridad jerárquica, o bien como las describen Schmitter y Malamud, Gobernanza Multinivel (Schmitter y Malamud, 2006:7).

Dentro de la taxonomía que Andrés Malamud y Philippe Schmitter proponen para describir los procesos de integración regional, los corredores cumplen con la mayor parte de las condiciones, por ejemplo:

- a) baja visibilidad política, los corredores se han mantenido fuera del foco del gran debate sobre la integración se ha dado en Norteamérica.
- b) Generan beneficios para todos los participantes, con la reducción de costos y el incremento de la competitividad.
- c) Se organizan por la convergencia de intereses y no por afinidades de identidad o culturales;
- d) son una acción pacífica y voluntaria;

- e) comienzan con un número pequeño de miembros y permanece abierta a la incorporación de nuevos miembros;
- f) implica a Estados de diferente tamaño en poder y capacidades;
- g) existe un liderazgo capaz de tomar la iniciativa y asumir el costo de la organización, los estados pagan el sostenimiento de las APP que se encargan de coordinar a los diversos actores;
- h) si bien no tiene nada de supranacionalidad tiene en su lugar las organizaciones transfronterizas, que carecen de poder coercitivo pero logran alinear a los actores políticos, y;
- i) se desarrolla en estados democráticos (Schmitter y Malamud, 2006:33).

En ese sentido, de acuerdo con Martner, los corredores sirven para gestionar un “espacio de flujos”³, a las que Castells considera como una región conformada por diversos estratos o capas de gestión. La primera capa es la que está conformada por un circuito de impulsos, concentrados y redistribuidos, sobre todo en actividades como las telecomunicaciones y el transporte. La segunda capa es constituida por nodos y ejes (*hubs and spokes*) que concentran y redistribuyen la información o los bienes materiales, el nodo conecta a los espacios locales con el resto de la red global. Por último, la capa que hace referencia a la organización espacial de las élites gestoras dominantes (Castells, 1996).

³ “Por flujo entiendo las secuencias de intercambio e interacción determinadas, repetitivas y programables entre las posiciones físicamente inconexas que mantienen los actores sociales en las estructuras económicas, políticas y simbólicas de la sociedad.” (Castells, 1996:445)

En esta jerarquía tiene lugar la *incorporación selectiva* de espacios, los cuales mediante el impulso de agentes económicos o políticos se articulan con otros espacios que se denominan *nodos*, o que no escapan a los designios e influencias de la voluntad estatal (Castells, 1996), en ese sentido, un corredor puede formarse con nodos o centros de concentración y redistribución de mercancías como los puertos secos. La teoría de redes, atribuida a Castells, ha mostrado su utilidad para estudiar los corredores de transporte, en cuanto a la expresión de los intereses económicos y Martner la ha traducido al estudio de las cadenas de transporte, demostrando que la red es tangible por la intensidad de los flujos de mercancías que corren por los diversos modos de transporte.

Lejos de afirmar que los corredores son parte de una estrategia deliberada o encubierta de integración; trataré de demostrar que los corredores tienen implicaciones sobre el proceso de integración económica, pues lo que surge como una iniciativa para una región particular, tarde o temprano es retomado por los gobiernos federales para aplicarlo en la totalidad del territorio, sin embargo su influencia y visibilidad es más notoria en porciones territoriales, que pueden considerarse regiones transfronterizas y es la parte que analizaremos a continuación.

1.3. Los corredores y la formación de regiones

Los corredores abarcan amplias porciones de territorio norteamericano pero no la totalidad, sin embargo su acción ha creado ya cierto impacto en el proceso de integración. Estos

corredores se han formado en dos niveles, a) el bilateral: que se circunscribe a la fronteras y; b) trilaterales: que abarcan porciones territoriales de los tres países del TLCAN, pero no se circunscriben a las zonas fronterizas. Los bilaterales podrían considerarse regiones transfronterizas, mientras que los trilaterales con regiones transnacionales, pues rebasan por mucho lo que se considera zona de frontera.

Las regionalización en la era de la globalización surge con un fenómeno de reorganización de los territorios por afinidades económicas principalmente. Ante la globalización económica, muchas naciones han optado por formar acuerdos de integración económica con el fin de mejorar su posición en el contexto internacional. Sin embargo, aún cuando una nación entra en un proceso de integración económica el impacto no es igual para todo su territorio; algunos espacios tienen mejor oportunidad para vincularse tanto al proceso de integración como al de globalización.

Eso mismo determina que las acciones de algunos espacios o localidades en ocasiones rebasan la voluntad y capacidad del gobierno nacional. A esos espacios, la globalización les reasigna una participación en el mercado, les aparta de sus lazos tradicionales y les conecta con nuevos lugares (Dussel, 2006). La globalización económica altera los intereses y las características de las localidades, sustrayéndolas de su vinculación tradicional para reasignarles un nuevo rol en el ámbito global en función de la creciente flexibilización productiva y la estructura de los encadenamientos mercantiles (Dussel, 2006:61). Además, con la globalización las relaciones entre países, regiones y actores no estatales son más intensas e interdependientes en diferentes ámbitos como la economía,

política, ciencia, cultura, etc., y que por lo mismo se han multiplicado el número de actores que intervienen en ella (Perló, 2006).

La globalización y la integración económica basada en la liberalización económica han provocado “(...) un proceso de regionalización. Es decir, los impactos de la globalización son crecientemente concentrados en localidades/regiones, dado que son éstos las últimas unidades socioeconómicas” (Dussel, 2006:64). Aunque la ‘región’, como concepto absoluto, no existe, su delimitación física puede variar según las circunstancias. No es indispensable que la región tenga una existencia administrativa propia, aunque depende siempre, directa o indirectamente, de un gobierno superior (Polese, 1998:148). Es importante recordar que dada la flexibilidad de los límites, estos no siempre se apegan a términos o conceptos tradicionales, por lo tanto algunas regiones se construyen con porciones de territorio de diversas naciones.

Esas regiones que sobrepasan las fronteras nacionales rebasan también la intención de cooperar de los gobiernos federales en la solución de problemas comunes. Los actores dentro de una región buscan mecanismos para atender sus necesidades comunes y pueden llegar o no a procesos de formalización, es decir creación de instituciones para la gestión y desarrollo de la región.

En palabras de Wong, los procesos de virtualización y globalización de la economía tienen implicaciones fundamentales sobre las nociones de región y regionalización, así como en el rol del Estado-nación en las formas de gestión del desarrollo regional (Wong s.f.). En Norteamérica estas regiones son “unidades

socioeconómicas dentro de las naciones, [...] que también pueden ser „transfronterizas’ o abarcar porciones de territorio de varias naciones” (Wong, 2005).

En Norteamérica, según Stephen Clarkson, se da más bien una integración por sectores, unos están más integrados que otros, mientras que hay sectores al margen del proceso de integración económica. El trabajo de Clarkson explica porque, al existir sectores económicos mucho más integrados, los lugares donde se asientan tienden a cooperar más y crean una región económica que trasciende las fronteras (Clarkson, 2008).

Por tal motivo y con el fin de gestionar los asuntos de porciones territoriales transfronterizas, existe en esta región una fuerte tendencia a abordar los asuntos mediante la formación de corredores. Pablo Wong afirma que

“estos corredores han sido considerados nuevas regiones de planeación, complementando las unidades de planeación más convencionales como áreas administrativas subnacionales o cuencas hidrográficas y atravesando los límites físicos, políticos, sociales, económicos y administrativos tradicionales” (Wong s.f.:40).

Este es el camino que han seguido la mayoría de las APP formadas en torno a los corredores, con las que se fortalece la vocación regional de territorios transfronterizos cuando estos se forman en esas zonas (Canadian International Council-Brookings Institution, 2009; Kuykendall, 2007; Policy Research Initiative-Government of Canada, 2006). No obstante, aquellos que no son de frontera, van agregando actores políticos no fronterizos que en algunos casos mantenían vínculos económicos y en otros no, pero que no tenían vínculos políticos más formalizados. Mediante los corredores, que no son las

carreteras, se involucra a actores políticos en la gestión de la región, se consigue de ellos apoyos y sobre todo que compartan la visión económica regional promovida por el corredor, sin importar la tendencia o ideología política del gobernante.

1.4 Contexto internacional en que surgen y se desarrollan los corredores

La inquietud de acortar las distancias para vincular las comunidades mediante el comercio ha estado presente en diferentes etapas de la historia, para lo que se han creado caminos dotados de cierta infraestructura, como lugares de descanso y reabastecimiento, medios de comunicación (correos, telégrafo, teléfono, etc.), servicios jurídicos y financieros, entre otros. Los elementos que caracterizan la configuración de esas rutas varían según la época, el tipo de comunicaciones, si el fin es militar o comercial, las tecnologías disponibles, la geografía y las características generales tanto del sistema económico predominante como del comercio mundial.

Actualmente, las rutas de comercio se estructuran para responder a las necesidades de la organización de las empresas transnacionales y la producción flexible o posfordista. A continuación, se hace una descripción y análisis de la relación que tiene la producción internacionalizada, los cambios que el transporte ha experimentado para responder a las necesidades de este modelo y los efectos que esto ha traído en la organización internacional de este servicio.

1.4.1 Internacionalización de la producción

A partir de la segunda mitad del siglo XX, la producción de las grandes empresas se internacionalizó y, con ella, las cadenas de transporte también, tal como Joseph Grunwald y Keneth Flamm afirman, acerca de la producción de manufacturas, que a nivel internacional, transitó del fordismo al posfordismo,⁴ cuando se flexibilizaron las cadenas de producción y distribución, se intensificó el uso de tecnologías y conocimiento. Junto con este proceso, tuvo lugar la internacionalización de la producción que consistió en la instalación en diferentes lugares del mundo de etapas de una misma cadena de producción. Esta estrategia fue encabezada principalmente por las grandes transnacionales norteamericanas, europeas y japonesas (Grunwald y Flamm, 1996:16).

La principal motivación provino de las ventajas obtenidas al trasladar fases de la producción a regiones que ofrecieran ventajas para disminuir los costos en alguna de las etapas de producción. Por ejemplo, el diseño y la innovación tecnológica se hacen en un país, la manufactura o producción masiva en otro, y el ensamble en un tercero, y así sucesivamente hasta que el producto final llega al centro de consumo, normalmente las grandes ciudades.

Estos cambios marcaron el inicio de una nueva etapa en la evolución del sistema capitalista mundial. Las operaciones de las empresas multinacionales estadounidenses se

⁴ El posfordismo es una innovación de la organización de las empresas, que se caracteriza por procesos flexibles de producción (también conocidos como toyotismo). Estas nuevas lógicas organizativas en forma de redes de empresas ordenan las cadenas productivas, superando al modelo de las empresas integradas verticalmente. De la mano de la actual revolución tecnológica hace posible manejar estructuras empresariales cada vez más vastas, imponiendo el formato empresa-red en los conglomerados, la producción se mundializa, fragmentándose en diferentes países.

desplazaron masivamente a la producción en el extranjero con la finalidad de exportar, desde esos centros, las manufacturas destinadas al mercado interno de su país de origen. Asia y América Latina se convirtieron en los sitios principales de estas operaciones y la maquinaria eléctrica fue el producto principal (Grunwald y Flamm, 1996:17).

Las empresas de Estados Unidos, Japón y Europa hicieron uso de este tipo de organización, aunque cada caso tuvo su propio contexto, objetivos y resultados. Por ejemplo, los productores estadounidenses de manufacturas optaron por la fabricación masiva en el extranjero para su reexportación a su mercado interno. Por su parte, las empresas japonesas se inclinaron al uso de filiales extranjeras como plataformas de bajo costo para exportar a otros mercados (Grunwald y Flamm, 1996 :19). En cambio, las empresas europeas mostraron una inclinación relativamente escasa a abastecer sus mercados internos mediante exportaciones de las filiales ubicadas en áreas de bajos salarios (Grunwald y Flamm, 1996 :14).

Esta reorganización de la producción se ha mantenido desde fines de los años sesenta, aunque experimentó nuevos cambios a inicios de la década de 1990 por las innovaciones tecnológicas en las comunicaciones, especialmente el internet. Con esas innovaciones surgió lo que Castells ha llamado “Empresa Red”, que consiste en una adecuación japonesa de la producción flexible o una adecuación japonesa. Este tipo de organización de la empresa persigue la meta de los *cinco ceros*: cero defectos, cero daños, cero inventario, retraso cero, papeleo cero (Castells, 1996). Todas estas modificaciones, pero en especial la eliminación de los inventarios, han impactado la organización del

transporte de mercancías a nivel internacional, pues para dejar de utilizar los grandes almacenes se requiere un constante flujo de insumos a los centros de producción, así como para el abastecimiento de los centros de consumo. Esta modalidad de organización en redes, ya no de forma vertical sino horizontal, permite a las empresas transnacionales tener centros de producción distantes, entre los cuales los diferentes procesos de producción y distribución sean controlados desde casi cualquier punto de una red, establecida en lugares donde existan ciertas condiciones para operar.

Estos cambios también tuvieron un impacto en la política internacional, pues fueron un factor importante para facilitar la formación de bloques económicos regionales. La influencia de las transnacionales, sus preferencias por localizarse en algún mercado y sobre todo, su voluntad de disciplinar la mayor parte de territorios a sus necesidades (Morales, 2009), ha impulsado a los Estados a adoptar iniciativas que permitan el libre flujo de mercancías y capitales, como ejemplo están los acuerdos de libre comercio.

Aunque la mayoría de los países están en algún proceso de integración comercial o son miembros de un acuerdo de libre comercio, la mayor parte del comercio mundial se concentra en tres grandes regiones, Asia, Europa y Norteamérica. Mucho de este comercio es del tipo denominado *intra firma*, es decir fases de producción de una misma línea de producción pero internacionalizada en una misma empresa transnacional (Morales, 2008); normalmente son manufacturas, que representan la mayor parte del valor del comercio mundial. Para su traslado, utilizan masivamente el contenedor, por lo que el comercio por este medio es aún más concentrado y las cadenas de transporte se organizan para facilitar su

tránsito. El siguiente apartado analiza la concentración del comercio y del movimiento de contenedores como resultado de la organización de la producción internacionalizada.

1.4.2 Concentración del comercio mundial y del movimiento de contenedores

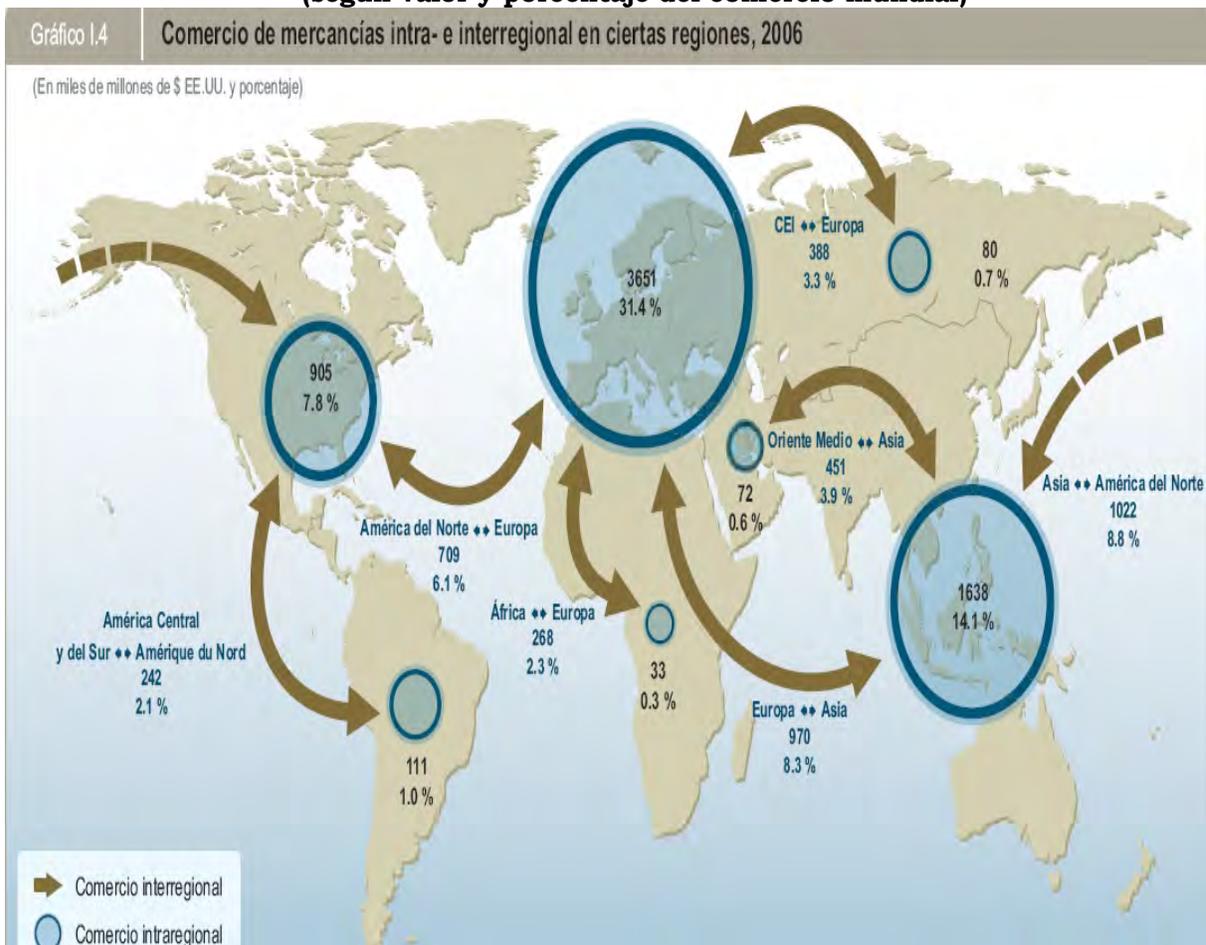
Una de las consecuencias de los cambios en la organización de la producción que más ha influido en el diseño, creación y desarrollo de los corredores de transporte es la concentración del comercio en determinadas regiones, en especial la concentración en un reducido número de territorios. Esta misma concentración produjo una serie de innovaciones tecnológicas en el transporte y las telecomunicaciones, que permiten vincular economías sin que la distancia sea un factor determinante para la elección de mercados, aunque en fechas recientes, las amenazas a la seguridad y el aumento del costo de los energéticos han influido en sentido contrario a esta afirmación.

La Organización Mundial del Comercio (OMC), en su Reporte del Comercio Mundial de 2006, muestra la tendencia a que el comercio (medido con base en su valor) se concentra en tres grandes regiones: Asia, Norteamérica y Europa, ya sea al interior de sí mismas (intrarregional) o bien, el comercio entre ellas (interregional).

De ese reporte de la OMC, se extrae el Mapa 1, que es muy elocuente al mostrar las corrientes del comercio internacional durante el año 2006. El comercio, medido según su valor, se concentra en las tres principales regiones mencionadas, que producen y consumen la mayor parte de manufacturas. En este documento, la OMC señala que el 84% de las mercancías que maneja Asia son manufacturas, de Europa el 80% y de Norteamérica el

77% (OMC, 2006 :4). En particular, el comercio de manufacturas, partes y refacciones se hace masivamente por medio de contenedores, que facilitan su traslado y la conexión entre diferentes modos de transporte, es decir, transporte multimodal.

MAPA 1
Comercio de Mercancías intrarregional e interregional 2006
(según valor y porcentaje del comercio mundial)



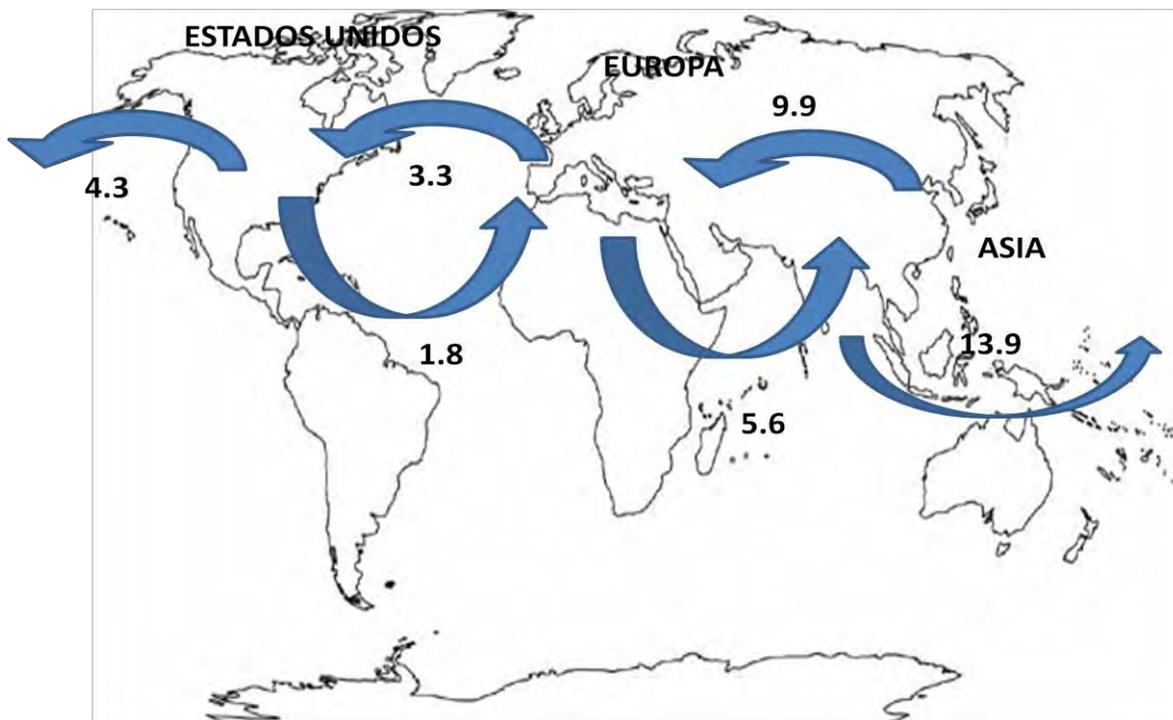
Fuente: Reporte del Comercio Mundial, OMC 2006

Para el transporte multimodal, el contenedor es la unidad de carga mas utilizada y que ha tenido un gran impacto en la organización del transporte internacional. En la mayoría de los casos, el contenedor transporta productos manufacturados, es decir, de

acuerdo a los datos de OMC los de mayor valor y por esa razón el comercio por contenedores se concentra también en las tres grandes regiones. El contenedor y las cadenas de transporte multimodal internacionales guardan estrecha relación con el modelo de producción flexible internacionalizado, pues permiten vincular diferentes etapas de la producción en menor tiempo y con costos menores, a pesar de encontrarse en diferentes países. Aunque analizaremos después con más detalle el impacto del contenedor en la formación de las cadenas internacionales de transporte, por ahora es importante señalar que el comercio por contenedor está muy concentrado en esas tres grandes regiones como muestra el Mapa 2.

En este mapa, las flechas señalan las importaciones y las exportaciones interregionales, dependiendo de la dirección en que se encuentran. En ese sentido la cola de flecha es el lugar de origen y la punta el destino de las mercancías. Es de especial interés que Norteamérica tiene un fuerte déficit, pues recibe más contenedores de los que envía a otras regiones, en especial con Asia, región de la que se reciben, aproximadamente, tres veces más contenedores de los que se envían.

Mapa 2
Flujos estimados de carga por determinadas regiones, 2005. (millones de TEUs⁵)



Fuente: Elaboración propia con datos de: SCT. Sistema Portuario Nacional, México, 2008

La concentración es más aguda conforme se avanza en el análisis del movimiento de contenedores. Los datos presentados en la Tabla 1 muestran una concentración mayor de ese comercio por contenedores en un reducido número de países.

⁵ TEU son las siglas del inglés para Twenty Equivalent Unit, que corresponde al espacio de un contenedor de 20 pies cúbicos (20'). Aunque existen contenedores de otras medidas, este sistema de medición se ha adoptado como universal en la mayoría de las estadísticas internacionales de comercio por contenedor. Existen diferentes tipos de contenedores, el más utilizado hasta hace unos años era el de 20' (pies) de ahí que la medida de los flujos de contenedores se haga en TEU. Existen mayores como el de 45', 48' y 53' (Martner y Martínez, 2001).

Tabla 1 Movimiento de Contenedores por país 2005

Lugar	País	2005 TEU
1	China	88,548,473
2	EUA	38,519,037
3	Singapur	23,192,200
4	Japón	16,777,407
5	Corea	15,113,275
6	Alemania	13,507,039
7	Taiwan	12,791,429
8	Malaysia	12,027,045
9	Italia	9,855,451
10	E.A.U.	9,845,930
11	Holanda	9,520,844
12	España	9,170,109
13	Gran Bretaña	8,598,891
14	Bélgica	7,889,994
15	Brasil	5,598,110
16	Indonesia	5,503,176
17	Tailandia	5,115,213
18	India	4,938,226
19	Australia	4,830,254
20	Canadá	4,163,424
21	Francia	3,839,739
22	Egipto	3,690,691
23	Filipinas	3,633,559
24	Turquía	3,170,357
25	Panamá	3,067,637
26	Sudáfrica	2,867,909
27	Omán	2,727,341
28	Vietnam	2,694,170
29	Sri Lanka	2,455,297
30	México	2,145,238
Total primeros 30		335,797,465
Total Mundial:		382,621,510

Fuente: International Association of Ports and Harbors en:
[http://www.iaphworldports.org/world_port_info/ContainerCountryLeague\(2005\).pdf](http://www.iaphworldports.org/world_port_info/ContainerCountryLeague(2005).pdf)

Puede observarse tan solo China y Estados Unidos manejan más de la tercera parte del total mundial. Resalta el contraste entre las naciones de Norteamérica; Estados Unidos es el segundo país en movimiento de contenedores, Canadá es el vigésimo y México, por

su parte, es la nación número 30 en este ranking, lo que refleja la desigualdad económica entre estos países.

Como se mencionó líneas arriba, la concentración tiende a agudizarse como muestra la Tabla 2, que se refiere al movimiento de contenedores por puerto, esta tabla describe las cantidades de contenedores movilizados en cada puerto

Tabla 2: Movimiento de contenedores por Puerto 2005⁶

Sitio	Puerto	TEU	País
1	Singapur	23,192,200	Singapur
2	Hong Kong	22,427,000	China (SAR HK)
3	Shanghai	18,084,000	China
4	Shenzhen	16,197,173	China
5	Busan	11,843,151	Corea
6	Kaohsiung	9,471,056	Taiwán
7	Rotterdam	9,300,000	Holanda
8	Hamburgo	8,087,545	Alemania
9	Dubai	7,619,222	EAU
10	Los Angeles	7,484,624	EUA
11	Long Beach	6,709,818	EUA
12	Amberes	6,482,061	Bélgica
13	Qingdao	6,307,000	China
14	Port Klang	5,543,527	Malasia
15	Ningbo	5,208,000	China
16	Tianjin	4,801,000	China
17	Nueva York/Nueva Jersey	4,792,922	EUA
18	Guangzhou	4,685,000	China
19	Tanjung Pelepas	4,177,121	Malasia
20	Laem Chabang	3,765,967	Tailandia

Fuente: International Association of Ports and Harbors en:
[http://www.iaphworldports.org/world_port_info/ContainerCountryLeague\(2005\).pdf](http://www.iaphworldports.org/world_port_info/ContainerCountryLeague(2005).pdf)

La Tabla 2 muestra que entre los primeros 20 puertos del mundo movilizan 178, 235, 299 es decir cerca del 46.5% del total mundial (ver Tabla 1). Entre esos primeros 20 puertos mundiales, se encuentran solo tres de Norteamérica (resaltados con sombra), todos

⁶ Se subrayaron los puertos que entran en este ranking y pertenecen a Norteamérica.

ellos estadounidenses, uno en la costa Atlántico, Nueva York, y dos en el Pacífico, Los Ángeles y Long Beach.

Los grandes volúmenes de comercio por contenedor son un fuerte incentivo para los cambios tecnológicos y de organización en el transporte internacional, ambos aspectos se analizan en los apartados siguientes ya que son de vital importancia para comprender la formación de cadenas de transporte internacional.

1.5 Transformaciones en el transporte internacional de mercancías

En este apartado se introducen algunos conceptos técnicos en materia de transporte, que son necesarios para describir los cambios tecnológico-organizativos producidos en el transporte internacional de mercancías con motivo del uso del contenedor y la concentración del comercio; por ello sugiero atender a los conceptos y términos que describo normalmente en los pies de página.

Las empresas transnacionales dispersan las fases de la producción en diversos territorios, algunas veces alejados unos de otros, a estas empresas Manuel Castells les llama “empresas red” (Castells, 1996). Este tipo de organizaciones requieren transportes masivos y rápidos para mantener su cadena de producción en constante movimiento, así como la vinculación sincronizada entre las diferentes fases de producción. Para lograr satisfacer ese requerimiento Clouther (2000) afirma que el contenedor es una herramienta fundamental, por cuatro significativas tendencias: 1) transformación de empresas de transporte oceánico

a sistemas de logística total (multimodal); 2) facilita el manejo de una mayor concentración de rutas de comercio; 3) facilita la globalización de la producción de mercancías y; 4) ha dado lugar a la concepción de la administración de la cadena de abasto como una disciplina (Clouter, 2000:134-135).⁷

La empresa red requiere de mercancías e insumos entregados justo a tiempo, para satisfacer esa necesidad, las empresas dedicadas al transporte se han preocupado por trasladar el mayor volumen de contenedores en el menor tiempo posible. Por eso mismo las órdenes de construcción de buques de mayor tamaño se han incrementado, pues produce ahorros de hasta un 220% en costos de transporte (Clouter, 2000:137). La construcción de buques portacontenedores, que ha evolucionado conforme a las exigencias de rapidez y volumen del comercio mundial, es el caso emblemático de estos cambios en el transporte. En ese sentido, la Tabla 3 muestra diferentes etapas o generaciones de buques portacontenedores.

Ya que las empresas navieras son las encargadas de operar los buques, también se vieron influidas por esta evolución tecnológica, singularmente las especializadas en contenedores que junto con algunos operadores portuarios, formaron alianzas estratégicas⁸ o

⁷ Los ejemplos de las transformaciones en el transporte a raíz del uso de contenedor son abundantes; basta con decir que, si hace 50 años para cargar 150,000 toneladas se necesitaban 40 buques y 1, 400 personas, hoy esa misma cantidad cabe en un buque y se descarga solamente con 18 personas (Paz, 2005). Si bien, es más visible el impacto en el transporte marítimo, también el ferrocarril se ha modificado y ahora existen aquellos de doble estiba, es decir que pueden transportar dos niveles de contenedores; por su parte, para el autotransporte se crearon las plataformas portacontenedores intercambiables, y en los aviones también los hay de mayor capacidad para el traslado de contenedores.

⁸ Las navieras han optado por formar alianzas que consisten en compartir espacios en sus buques, algunas de ellas han terminado en fusiones totales, como es el caso de Maersk que compró Sea Land y en 2005 a P&O NedLloyds, tres de las principales empresas especializadas en contenedores. Las alianzas globales que

fusiones entre compañías navieras y operadores de terminales marítimas de contenedores. Tanto las navieras como los operadores portuarios han cambiado su actividad y actualmente se presentan como Operadores de Transporte Multimodal (OTM).⁹ Estos juegan un importante papel en la reorganización del transporte, pues en la competencia de reducir precios y tiempos en el transporte, buscan constantemente rutas alternativas e innovación en la organización del transporte multimodal (Martner, 2002). Al optimizar su rendimiento y capacidad de carga, esas alianzas iniciaron una carrera por construir mayores embarcaciones. , en la medida que la demanda del servicio de transporte de contenedores crece, como lo muestra la Tabla 3.

Tabla 3: Evolución de los Buques Portacontenedores

Primera generación	Surgida en los años sesenta, se caracterizó por la adaptación de buques de carga general preparados para cargar contenedores. Su capacidad de carga era reducida, fluctuaba entre los 500 y mil TEUs.
Segunda generación	Desarrollada entre los años setenta y ochenta, constituye propiamente el surgimiento de los buques especializados para el manejo de contenedores, conocidos también con el nombre de buques portacontenedores celulares. Su capacidad fue de entre los 1,500 y 2,000 TEUs.
Tercera generación	A partir de 1983 aparecen los Panamax, con capacidad entre los 2,500 y 3,500 TEUs. Límites del Canal de Panamá
Cuarta generación	Surge a fines de la década de los ochenta, constituida por los denominados buques Post-Panamax, buques de entre 3,500 y 5,000 TEUs que sobrepasan la capacidad del Canal de Panamá”
Quinta generación	Embarcaciones de 6,000 y 8,000 TEUs que portan entre 15 y 18 contenedores de manga (de ancho).
Sexta Generación	Durante los primeros años del 2000, continuaron los pedidos de construcción de embarcaciones de 8,000 a 11,000 TEUs, y después de eso la nueva generación de buques super-panamax de 12,500 TEUs (BRS-Alphaliner, 2008).

persisten son: **New World Alliance** (American President Line, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK); **Grand Alliance** (Hapag Lloyd, Nippon Yusen Kaisha, Orient Overseas Container Line); **Asian Alliance** (China Ocean Shipping Company, K Line, Yang Ming, Hangjin).

⁹ Los principales OTM son: Hutchison Ports, APM Terminals, PSA, DPW (Dubái Ports World), COSCO (China Ocean Shipping Company) (SCT, 2008 :43).

Séptima generación	La prospectiva de la consultora <i>Ocean Shipping Consultant</i> ubica la meta en 18,000- TEU, sin embargo en 2007 se puso en el mercado el primer buque de 15,000 teus con lo que esta etapa se puede dar por iniciada (Clouther, 2000:138).
---------------------------	---

Fuente: Adaptación de Martner y Martínez (1999:25)

Actualmente, el gran tamaño de los buques se ha vuelto un factor excluyente en la selección de territorios para el asentamiento de cadenas de transporte internacional, pues no cualquier puerto pueda participar en el movimiento de grandes flujos de contenedores, sobre todo por la profundidad de los canales de acceso¹⁰ y la longitud de los muelles que requieren para atracar¹¹, pero también por la cantidad y calidad de los servicios requeridos, así como la calidad de las conexiones con el transporte terrestre, es decir la conectividad. Si bien el contenedor tuvo un impacto directo en el transporte marítimo, este ha impactado al resto de modos de transporte, en especial al rol de los puertos y las redes multimodales de transporte en general como veremos a continuación.

1.5.1 La red internacional de puntos concentradores de comercio por contenedor

Uno de los cambios que produjo la concentración del comercio internacional fue la coordinación entre los diferentes modos de transporte¹² que se conoce como transporte multimodal. Este se caracteriza porque es realizado en dos o más modos de transporte; hay

¹⁰ La profundidad del puerto es importante, ya que de acuerdo al peso que carga el buque se incrementa la superficie sumergida del mismo. A esta parte sumergida se le llama “calado”. Entre mayor es el tamaño y capacidad de carga del buque, mayor es el calado y requiere de un puerto con mayor profundidad.

¹¹ Los buques atracan o se detienen en los muelles para ser descargados y vueltos a cargar. La profundidad del agua en esos muelles no siempre es grande, sobre todo si las corrientes marinas depositan grandes cantidades de arena en las zonas aledañas al muelle.

¹² Los modos de transporte se clasifican según el tipo de medio que se utiliza para mover las mercancías, por ejemplo autotransporte, ferrocarril, acuático, aéreo o por ductos.

un solo responsable o representante legal, normalmente un OTM, ante el dueño de la carga; ese mismo OTM emite un documento único válido para el trayecto puerta a puerta, traslada las cargas en unidades indivisibles e inviolables durante el trayecto. Con todas esas medidas, el transporte multimodal ofrece mayor seguridad de la carga, rapidez operacional, productividad, inspecciones fiscales simplificadas; requiere condiciones especializadas para cargar y transferir la carga unificada o suelta de un modo a otro para lo que el contenedor no es indispensable pero si es la herramienta más práctica (Sagarra et al, 2006), (Boske, 2005:3).

La Tabla 4 es una representación realizado por Sagarra et al, de las etapas que han tenido los puertos, de acuerdo a su función en la cadena de transporte y las condiciones que requieren para operar.

Tabla 4: Evolución de los puertos según su función

Etapa	Descripción
1945-Primera Generación	Interfase tierra-mar
1960-Segunda Generación	Centro de transporte y distribución
1980-Tercera Generación	Centro logístico. Plataforma internacional de comercio.
1995- Cuarta Generación	Puerto Red, Comunidad Portuaria, Autoridades facilitadoras, Servicios logísticos integrados, Sistemas integrados de Información.
2010-Quinta Generación	Centros generadores de valor, logística colaborativa, logística virtual en red, aduanas virtuales, aprendizaje colaborativo, seguridad.

Fuente: Sagarra et al, 2006

Los puertos marítimos tradicionalmente han sido un punto de intercambio comercial, reciben carga por medios terrestres y marítimos, la intensidad de sus

intercambios son proporcionales a la capacidad de producción y consumo de las zonas aledañas. Sin embargo, en la actualidad la participación de los puertos en la cadena de transporte ha evolucionado en sus fines y condiciones

Anteriormente un puerto era un lugar de la costa para que los buques pudieran hacer escala e intercambiar mercancías; no hacía falta más que una playa y un poco de resguardo de las corrientes marítimas. Actualmente, el puerto es más que un punto en la orilla marítima, fluvial o lacustre; es, más bien, un territorio ribereño donde confluye todo un sistema de carreteras y/o ferrocarriles capaces de transportar la producción de una determinada zona de influencia y adonde arriban buques con la finalidad intercambiar mercancías (Sagarra, Ricard Marí et al 2006). De acuerdo con Sagarra, actualmente se desarrolla la cuarta generación de puertos y se transita a la quinta. En esta última etapa, el puerto para ser eficaz necesita facilidad de acceso, profundidad suficiente para los tipos de buques que lo demandan y el apoyo operacional compatible con el tipo de mercancía manejada (Sagarra, Ricard Marí et al 2006), es decir cilos si maneja granos, grúas portacontenedores de última generación, patios de estacionamiento si son autos, amplios frentes de agua para el tamaño de los buques, y en todos los casos uso de tecnologías de información, así como una infraestructura de carreteras y ferrocarriles suficiente para alimentar y desahogar el puertos.

Martner afirma que aquellos puertos que concentran el comercio por contenedor son „hubs”¹³ del comercio global que tienen precisamente la cualidad de

“articular en tiempo real fragmentos territoriales dispersos y distantes; en este sentido, son elementos claves en el desarrollo de territorios integrados y estructurados por redes, a diferencia de los „territorios zona’ o „espacios de lugar’, en los cuales las relaciones de proximidad y cercanía no son fundamentales” (Martner, 1999; 2002 b).

Los puertos concentran grandes volúmenes de contenedores provenientes de diversos lugares, y para internarse en los países requieren inspecciones de múltiples agencias de gobierno, o bien se exponen a cambios inesperados en la demanda; ambas situaciones obligan a que las mercancías permanezcan mucho tiempo en los puertos y eso no es funcional. La función de un puerto de estas características es el de concentrar y distribuir cargas sin mantenerlas por mucho tiempo en su zona de almacenamiento, pues nuevas cargas arriban cada momento, así que para dar solución a esta eventualidad la red internacional opera a través de los puertos secos. Debido al múltiple origen y destino de las cargas que llegan a los puertos marítimos e interiores se convierten en intersección de rutas comerciales y tecnologías de origen diverso y son determinados por las transformaciones económicas globales en cuanto al rol que desempeñan en las cadenas de transporte internacional (Martner, 1999).

Estos puertos secos alejan las zonas de concentración de carga de las zonas costeras, acercándolas a los centros de producción y consumo, la UNCTAD los define como

¹³ El término proviene del inglés y quiere decir centro o nodo.

“una instalación interior de uso común con carácter de autoridad pública, provista de instalaciones fijas que ofrecen servicios para el manejo y almacenamiento temporal de cualquier medio de transporte. En resumen **los puertos secos son una proyección de una terminal internacional, una extensión del puerto en si**, con vistas a ofrecer un mejor servicio al interior del país. Su necesidad se hace evidente ante el crecimiento del comercio internacional en todas partes.” (Sagarra et al, 2006. Énfasis propio)

El puerto seco tiene una estrecha vinculación con el puerto marítimo (*deep port*), aunque su funcionalidad ha provocado un auge en la construcción de esos puertos secos o interiores, adquiriendo vida un rol independiente en las cadenas de transporte. Actualmente, este tipo de instalaciones tienen regímenes fiscales especiales que les permite recibir mercancías que son sometidas a procesos de transformación (ensamble, modificaciones, utilización para la creación de un nuevo producto) y, luego, salen del territorio nacional con destino al mercado internacional. Al respecto la misma UNCTAD dice:

“Las retroáreas de almacenamiento contiguas a las áreas de atraque presentan todas las tradicionales restricciones de espacio, movilidad y seguridad. Con la creación de las estaciones aduanales interiores (EADI) surgió un nuevo concepto de retroárea, ya que las nuevas áreas de almacenamiento y liberación aduanera, al ser estratégicamente ubicadas fuera de los puertos, confieren velocidad al flujo físico de embarque y desembarque, lo que conlleva no solamente la reducción de costos, sino también el refinamiento del control de la seguridad en las mercancías.” (Sagarra et al, 2006: 62)

Los puertos marítimos que requieren de un respaldo en puertos secos, son los llamados puertos hub. Estos últimos se caracterizan por la capacidad para concentrar carga

cuyo origen o destino sobrepasa la zona de influencia tradicional (*hinterland*)¹⁴ y alcanza lugares distantes fuera del país de pertenencia. Por lo general son puntos de entrelazamiento de las rutas norte-sur y este-oeste, que colectan carga ya sea por tierra, ferrocarril y autotransporte, o bien, vía marítima de otros puertos de menor tamaño. Por esos mismos medios redistribuyen esa carga, para lo cual requieren de conexiones y coordinación entre los diferentes modos de transporte (Martner, 2002 b:124; UNESCAP, 2005). A partir de esos hubs se crean redes de transporte; entre ellos y con los centros de consumo. Más que crear las conexiones adecuadas, las redes de transporte requieren un comportamiento regular de los actores y los territorios, así como la certeza de que todos ellos cooperan para la formación de una cadena de transporte eficiente.

De ese modo, las redes de transporte se forman con la finalidad de conectar rutas de transporte marítimo con rutas terrestres, o bien formar redes de transporte terrestre entre territorios contiguos. Estas rutas terrestres, cuando responden a intereses globales tienden a buscar salidas al mar, pues como ya se explicó, la mayor parte del comercio se realiza entre regiones.

En resumen, se puede afirmar que el principal objetivo de las cadenas de transporte global es vincular a diferentes centros de producción, almacenamiento y transformación, y a estos con los centros de consumo. En algunas regiones existen varias de estas cadenas en

¹⁴ Por Zona de Influencia o *hinterland* se entiende el espacio geográfico del que proviene o al que se destina la carga de un centro concentrador de manera directa, hasta en un 80%, lo que se conoce como el coeficiente de Paretto (Martner, 2006). Tradicionalmente, la zona de influencia de un puerto eran las zonas aledañas, en la actualidad, un puerto puede recibir y enviar carga a zonas distantes, gracias al transporte multimodal y las cadenas de transporte. A esto debe agregarse la tendencia reciente que existe de considerar a los puertos secos y marítimos como Zonas de Libre Comercio, lo que les permite diversificar aún más el origen y destino de las cargas que manejan (UNESCAP, 2005).

forma de corredores, en otras se encuentran en construcción bajo diversos esquemas de organización. Estos corredores son creados al interior de las naciones para vincular territorios del propio país o para servir como tránsito del comercio internacional. En otros casos, los corredores se crean en territorios de diferentes naciones. En ésta investigación solo abordaremos aquellos que son internacionales, pues nos interesa averiguar la forma en que influyen en la formación de regiones transfronterizas. El siguiente apartado muestra algunos ejemplos de corredores alrededor del mundo.

1.5.2 Corredores internacionales de transporte

Alberto Ruiban, citado por Ruiz Olmedo (2006), hace un recuento de los corredores alrededor del mundo con diferentes características y tamaños, tomando como característica común la existencia de al menos un servicio multimodal a lo largo del corredor. Si bien, la existencia del servicio multimodal es solo un elemento en la formación del corredor, la aportación de Ruiban consiste en identificar las diferentes cadenas de transporte multimodal asentadas en territorios de diversos países.

Tabla 5: Corredores internacionales de transporte

REGIÓN	DESCRIPCIÓN
	Al menos nueve corredores de transporte intermodal, tres que corren de norte a sur y otros seis de este a oeste. Destacando el que va de Helsinki, Finlandia hasta Gdnase, Polonia pasando por los tres países bálticos ya sea por ferrocarril o por autotransporte. También esta el que va de Berlín, Alemania a Novograd, Rusia conectándose con los corredores tracentroasiático y transcaucásico. Otro va de Dresden, Alemania a Estambul, Turquía, pasando por Praga, Republica Checa; Viena, Austria; Bratislava , Eslovaquia; Budapest, Hungría y; Arad, Rumania.
Euroasiáticos	Aquí encontramos el Transiberiano, que ofrece servicios del lejano oriente a Europa por 13 mil kilómetros. En el Medio Oriente se encuentra otro muy conocido por la película <i>Expreso de Media Noche</i> , el transcaucásico que conecta puertos, carreteras y vías férreas, partiendo del puerto de Lianyungang en Alma Ata, Kazajztán con opción de llegar al Golfo Pérsico o bien puede llegar hasta el Mar Negro para continuar mediante una conexión el recorrido a Europa
África	El que va de Angola a Tanzania, Angola-Mozambique, Namibia-Mozambique, Namibia-Sudáfrica. En últimas fechas Sudáfrica ha anunciado su intención de crear nuevos corredores con sus vecinos, aunque sigue en proyectos.

Asia	En esta región se encuentran: el transmalayo-tailandés que une ambas costas de la península donde se encuentran Malasia y Tailandia para llegar al Estrecho de Malaca. Australia tiene sus propios corredores que le conectan con Asia. Uno va de Sydney a Perth en territorio australiano, otro va de Adelaide-Alice a Spring, Islas Darwin el cual conecta directamente a Melbourne, Australia con Singapur.
Norteamérica	Los de la costa oeste a la costa este de Estados Unidos a través de su propio territorio, por ejemplo el que va de Tacoma-Seattle a Nueva York, o bien de Los Ángeles y Long Beach a Texas y Costa Este. Actualmente existen varias conexiones con otros puntos de Canadá y México.
Sudamérica	Sao Paulo-Buenos Aires-Valparaíso y el Corredor del Atlántico que recorre la costa de Brasil.

Los corredores aquí descritos son rutas o conexiones multimodales Ruiz Olmedo los define por el hecho que a través de ellos se ofrece un servicio de transporte multimodal. Sin embargo, el uso del término ‚corredor’ ha proliferado, incluso para hechos diferentes por lo que surge la pregunta, ¿qué define un corredor? El siguiente apartado analiza los diferentes conceptos hallados para este fenómeno y responde a esa pregunta.

Conclusiones del Capítulo 1

La internacionalización de la producción, el posfordismo, la empresa red y la concentración del comercio internacional influyeron directamente en la formación de redes de transporte internacional. Estas redes tienen como finalidad satisfacer las necesidades de la producción globalizada; el contenedor es la herramienta que facilita esta tarea.

Junto con el contenedor hay otras modificaciones tecnológicas y organizativas en las cadenas de transporte. Del lado tecnológico encontramos la construcción de buques portacontenedores de mayor tamaño, modernización de puertos, ferrocarriles de doble estiba, plataformas portacontenedores intercambiables para el autotransporte. Las organizativas son: el transporte multimodal y, cuando este no es suficiente, los corredores de transporte.

Los corredores de transporte no son exclusivamente para contenedores pero, al ser este el instrumento que sirve para el traslado de la mayor parte del valor del comercio mundial, los más importantes se ubican en las regiones que lo concentran. Y aún más, se asientan en pequeñas porciones de territorio de esas regiones que concentran el comercio de contenedores. Por su alto valor económico, las estrategias de transporte internacional se centran en mejorar las condiciones en que se realiza el transporte de contenedores.

El uso del transporte multimodal fue una de las primeras estrategias para facilitar el traslado de contenedores; sin embargo, ante la ausencia de acuerdos mundiales en ese sentido, las naciones han optado por formar corredores de transporte. Debido a que la

producción internacional se encuentra fragmentada en diversos países, las cadenas de transporte deben contemplar mecanismos para coordinar los sistemas de transporte de distintos países y garantizar el funcionamiento adecuado y permanente de la cadena bajo un mismo régimen.

La estrategia de los corredores busca crear ese régimen único para una cadena de transporte que cruza el territorio de varias naciones; cuando no es posible que los gobiernos federales garanticen la creación de un sistema integrado de transporte regional centran su atención en torno a regiones transfronterizas, mediante asociaciones público-privadas que forman organizaciones permanentes.

Para enfatizar la importancia de los corredores dentro del modelo de integración económica norteamericano, hace falta ver la situación del transporte en Norteamérica a raíz del TLCAN. Así como establecer la importancia del transporte en la región. Por lo tanto, el segundo capítulo se enfoca en ese objetivo.

Capítulo 2. La integración del transporte terrestre en Norteamérica

Las estrategias que se han adoptado para la integración transfronteriza del transporte responden a los alcances y límites que el proceso de integración económica da a los actores involucrados. Por lo tanto este capítulo se propone hacer un análisis de los elementos que participan en la integración del sector transporte, el contexto en que lo hacen, los problemas a los que se enfrenta y las posibilidades que existen.

Se toma sólo el caso del transporte terrestre por ser el medio que realiza la mayor parte del comercio en Norteamérica, que en 2006 fue de un volumen de 905 mil millones de dólares (OMC, 2006:3). Además porque únicamente el transporte terrestre se incluyó en los acuerdos del TLCAN, el transporte marítimo quedó excluido.

La coordinación en materia de transporte es importante para Norteamérica, ya que desde la firma del TLCAN el comercio transfronterizo creció y, como afirma Stephen Clarkson, eso hizo que se incrementara la atención hacia temas como la gobernabilidad de la frontera, por ejemplo, las coaliciones empresariales preocupadas por la eficiencia de sus sistemas de producción en todo el mundo, ejercieron presión sobre los gobiernos para invirtieran en la infraestructura del transporte y la tecnología de la seguridad que se necesita para crear un continente casi sin fronteras (Clarkson, 2006:353).

En ese sentido, las estrategias adoptadas para atender los problemas del sector transporte se pueden clasificar en dos grupos: el primero se caracteriza por privilegiar las

relaciones intergubernamentales a nivel federal, mientras que la segunda son los corredores. En ambos grupos se puede dividir, para fines de análisis, en estrategias bilaterales y trilaterales, pues muchas de ellas se circunscriben a las fronteras de Estados Unidos con Canadá y México respectivamente, y otras agrupan territorios y actores de las tres naciones.

Isidro Morales nos dice que con el TLCAN, además de liberalizar el comercio, se buscó también resolver algunos otros aspectos para mejorar el comercio como el transporte, y que a raíz del acuerdo los actores de mercado han adquirido más poder frente a las burocracias de gobierno (Morales, 2009). En el caso del transporte norteamericano, los actores de mercado han optado por adoptar estrategias que involucren directamente a las burocracias gubernamentales, organizando a dichos actores para constituirlos en una fuerza de presión mediante la confluencia de intereses; de ahí el origen de la estrategia de los corredores se haga sobre la base de las APP.

Las APP no pertenecen a una estrategia paralela o contraria al TLCAN, sino que pueden ser complementarias. La mayoría de esas asociaciones son un ejemplo de que lo Pastor describe como el conjunto de sociedades, foros y conferencias que tienen como objetivo establecer las reglas de convivencia entre las naciones (Pastor, 2008). Lo importante es analizar como este tipo de eventos se convierten en reglas, así como los canales con los que lo consiguen.

El objetivo de este capítulo es analizar los mecanismos existentes para impulsar la integración del transporte en Norteamérica. Para entender la importancia de los mecanismos de cooperación para el transporte se explica la importancia del transporte

terrestre para el comercio en Norteamérica. El siguiente punto aborda los órganos intergubernamentales para la cooperación y coordinación en transporte que se han dado en el marco del TLCAN tanto al nivel bilateral como el trilateral. Bajo ese mismo esquema de organización, se analizan los corredores, los bilaterales y los trilaterales. Por último, se muestran algunos de estos corredores.

2.1. La importancia del transporte terrestre para el comercio de Norteamérica

La importancia del transporte terrestre y en especial el autotransporte de carga, para el comercio en Norteamérica reside en las proporciones que maneja. De acuerdo al valor de las mercancías movilizadas, el transporte marítimo y el aéreo no tienen grandes porcentajes de participación, ya que las extensas fronteras proveen de buen número de cruces, además de que las zonas dedicadas al comercio se encuentran cerca de las fronteras y el desarrollo histórico de la infraestructura tendió a privilegiar la creación de redes de transporte en esas zonas.

Es por eso que el aumento del volumen del comercio implica un aumento de cruces fronterizos que ejercen una presión mayor sobre la infraestructura en caso de que ésta no crezca, y también crece la presión para permitir el libre cruce de fronteras en la región. Se toma como punto de partida el TLCAN porque a raíz de la firma de ese acuerdo el comercio creció y los cruces fronterizos también, y porque el acuerdo puso fin a las disputas sobre transporte en el texto y produjo algunos organismos para lograrlo, sin

embargo, el incumplimiento del tratado en materia de transporte ahora produce la búsqueda de alternativas.

A raíz de la firma del TLCAN el comercio de Estados Unidos con sus socios ha crecido de manera constante, exceptuando el año 2002, subrayado en la Tabla 6, que muestra el comercio de Estados Unidos con sus dos socios.

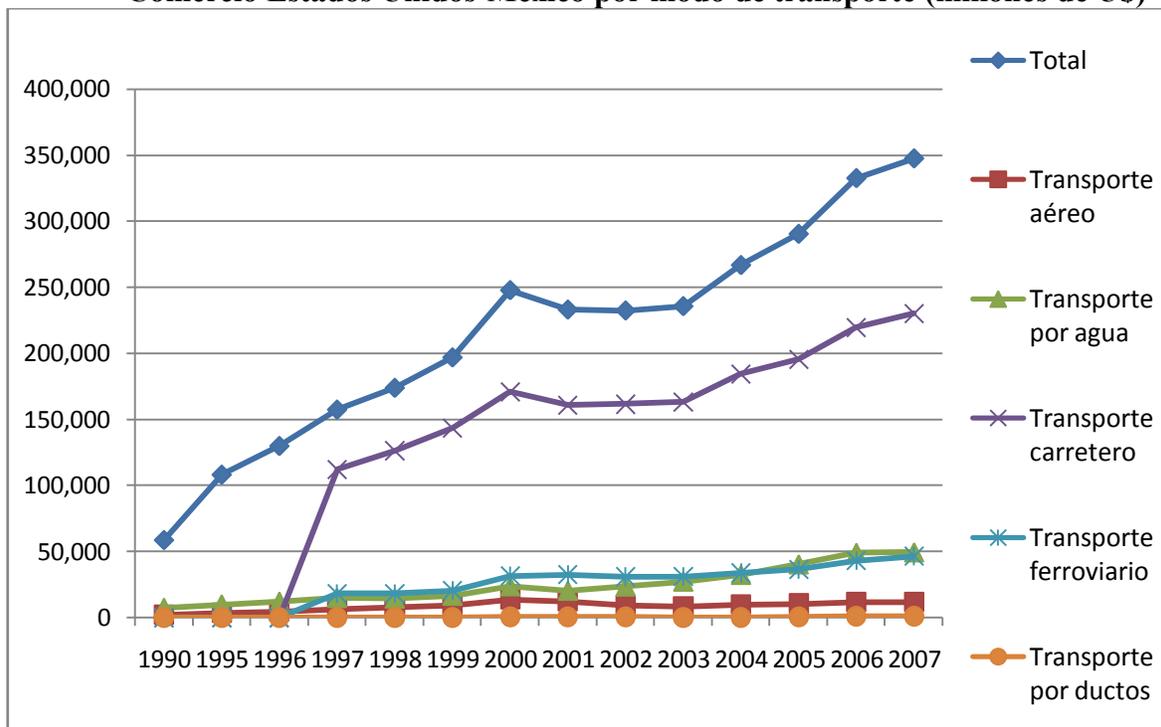
Tabla 6: Comercio de Estados Unidos con sus socios del TLCAN
(miles de millones de dólares estadounidenses)

1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
MEXICO													
58	108	129.7	157.2	173.7	196.7	247.6	232.9	232.2	235.5	266.6	290.4	332.4	347.3
CANADÁ													
174.3	271.1	289.1	318.1	328.9	362.2	405.6	380.6	371.3	393.6	445.0	499.2	533.6	561.5

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

Estados Unidos es la mayor economía del mundo y, por tanto, es el centro del comercio en la región; tanto México como Canadá buscan ganar parte del mercado de esa nación y, por eso mismo el grueso del comercio se da en ese sentido. Gran parte de las industrias que exportan desde México o Canadá a Estados Unidos se asientan cerca de la frontera para disminuir sus costos de transporte. Como muestran las Gráficas 1 y 2, debido a las condiciones geográficas, las extensas fronteras, así como por la falta de vías fluviales aptas para el traslado de mercancías y que el tipo de mercancías son de gran volumen el transporte terrestre predomina en este comercio (U.S. DOT, 2005, p:11-15).

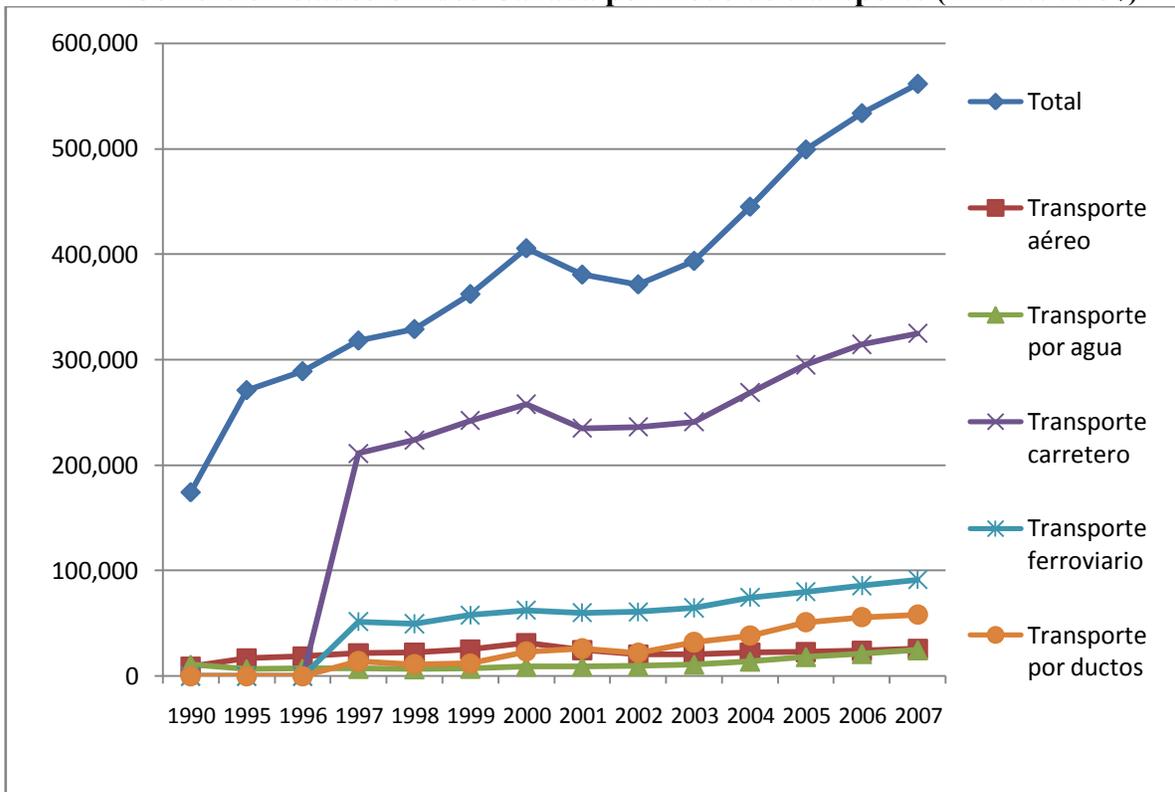
Gráfica 1
Comercio Estados Unidos-México por modo de transporte (millones de US)



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

De forma bilateral, el comercio entre México y Estados Unidos es hecho en una gran proporción por autotransporte, como muestra la Gráfica 1. Entre esas dos naciones, no existen vías fluviales navegables y el transporte marítimo no es de gran escala pues las comunidades que comercian entre estos países se asientan cerca de las fronteras no de las costas, por otro lado el ferrocarril cuenta con poca participación debido a las limitaciones de la red ferroviaria mexicana. Se puede notar que los datos parten de 1995, porque la fuente no tiene datos anteriores, lo que explica que una de las primeras tareas fue crear bases de datos confiables y homologadas

Gráfica 2
Comercio Estados Unidos-Canadá por modo de transporte (millones de US)

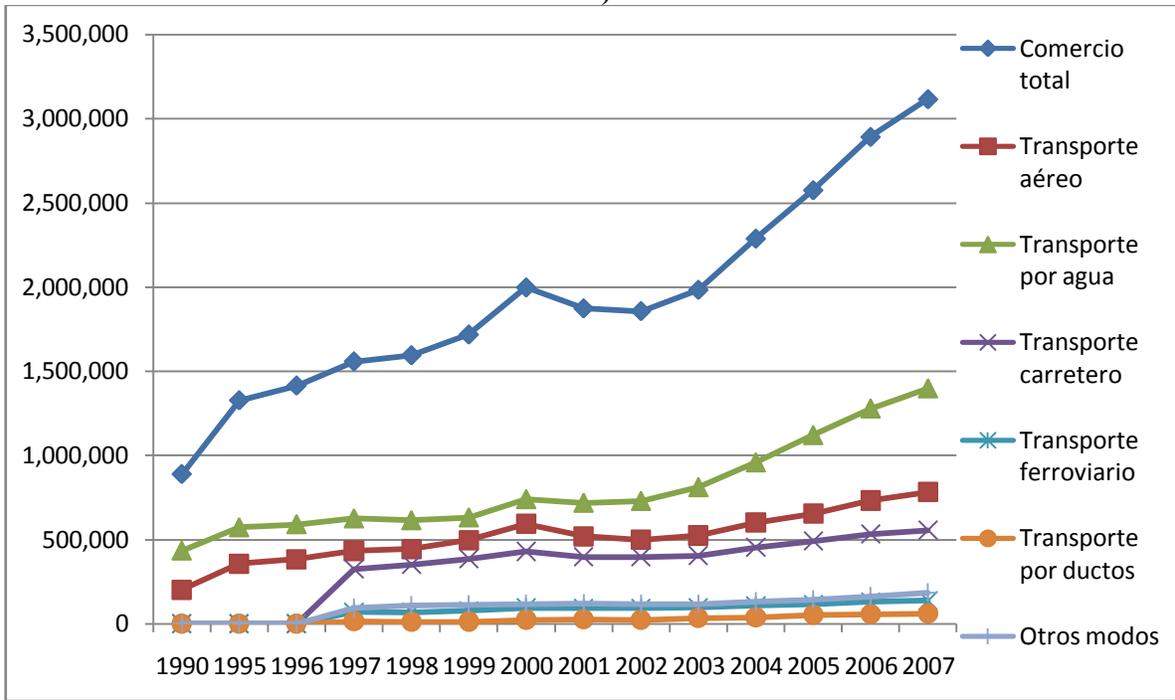


Fuente: Estadística del Transporte en América del Norte en: <http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/index.jsp?i=2>

Por su parte, en el comercio Canadá y Estados Unidos también muestra al autotransporte como el modo predominante sobre los otros modos de transporte, como muestra la Gráfica 2. También muestra al ferrocarril como el segundo lugar. Queda demostrado que para el comercio dentro del TLCAN, el transporte terrestre es fundamental.

Sin embargo, el comercio exterior de Estados Unidos representado en la Gráfica 3, muestra que para ese país la importancia de los medios terrestres es menor comparada en relación al comercio con Canadá y México. Predominan otros modos como el aéreo y el marítimo, aunque es diversificado el uso de los diferentes modos de transporte. Esto se debe a la propia diversificación del comercio exterior de Estados Unidos.

Gráfica 3
Comercio Exterior de Estados Unidos 1990-2007 por modo de transporte (millones de US\$)



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

Por otro lado, en la Gráfica 3 se puede observar la gran proporción que tiene el transporte aéreo, esto se debe a que Asia, y en particular China, prefieren comerciar por ese medio, en vez de utilizar rutas alternas que pasen por Canadá o México, ya que los retrasos en los cruces fronterizos se traducen en pérdidas económicas para las empresas, algunas de ellas han establecido ‚puentes aéreos’ que llegan a centros concentradores de carga más cercanos a la costa Este de Estados Unidos, que los puertos del Pacífico (BTS, 2008).

Si bien los flujos provenientes de Asia llegan por vía marítima a los puertos del Pacífico, no es ahí donde se encuentran los grandes mercados sino en el otro extremo de la nación, en la Costa Este y la zona Centro, por lo que las mercancías deben trasladarse por

vías terrestres, es decir, requieren una coordinación multimodal del transporte. Parte de esa carga se traslada por vías alternas como son puertos marítimos en México y Canadá para llegar por vías terrestres a través de la frontera (BTS April, 2008, p:8).

Un ejemplo de eso es, de acuerdo con datos del *Bureau of Transport Statistics (BTS)* de Estados Unidos, 44.66% de la carga proveniente de China entra por el Pacífico estadounidense, 16.67% por México vía los puertos del Pacífico para luego ser trasladada por tierra hasta la frontera y; de igual forma, los puertos del Pacífico de Canadá (Vancouver y Prince Rupert) captan 21.11% que luego debe trasladarse por vía terrestre a la frontera (BTS April, 2008, p:9).

Esto muestra la interdependencia del transporte más allá de las fronteras en Norteamérica y la necesidad de un transporte integrado o al menos más armónico, con el que se puede aprovechar que el aumento en precio de combustibles ha provocado que las exportaciones de China a Estados Unidos esten disminuyendo en productos con alto valor agregado en transporte (maquinaria pesada por ejemplo), y que México por su cercanía geográfica tenga una posible ventaja (Serra 2005, p:23). Sin embargo es poco probable que esta ventaja se concrete si no se invierte en mayor infraestructura fronteriza de transporte, la concentración de los cruces fronterizos es tanta que impide que las iniciativas de agilización o paso rápido tengan alto impacto, pues, la saturación en el camino previa al cruce no disminuye sino que aumenta en la medida que aumenta el comercio. La Tabla 5 muestra la proporción en que se concentran los flujos del comercio en los cruces en ambas fronteras de Estados Unidos.

**Tabla 5: Principales puntos de cruce fronterizo en Estados Unidos, 2004
(miles de dólares)**

COMERCIO TOTAL	633,526,711	452,952,617	108,360,115
TOTAL CANADA-EU	408,612,969	268,659,618	74,543,847
10 Puntos Principales	323,649,709	247,417,702	63,095,059
Detroit, Michigan	113,668,714	93,882,632	19,276,281
Buffalo-Niágara, Nueva York	68,283,239	52,248,579	10,261,760
Port Hurón, Michigan	65,879,966	37,704,369	23,959,412
Champlain-Rouses Port, Nueva York	15,945,026	14,147,689	1,133,615
Blaine, Washington	14,175,533	11,074,258	3,092,083
Bahía Alejandría, Nueva York	11,008,768	11,005,130	n.d.
Pembina, Dakota del Norte	10,744,181	10,213,646	199,400
Sweetgrass, Masachussets	9,008,514	6,591,707	940,339
Portal, Dakota del Norte	8,006,892	4,179,980	3,712,307
Highgate Springs, Vermont	6,982,876	6,369,713	519,862
TOTAL MÉXICO-EU	224,949,742	184,292,998	33,816,269
10 Puntos Principales	211,103,066	179,566,108	33,587,526
Laredo, Texas	89,510,852	63,985,424	25,398,735
El Paso, Texas	42,779,555	39,531,129	2,928,668
Mesa de Otay, California	22,188,749	22,171,883	n.d.
Hidalgo, Texas	15,877,171	15,863,990	2,020
Nogales, Arizona	12,073,215	10,514,995	1,545,195
Browsville-Cameron, Texas	10,677,779	9,800,070	787,761
Calexico, California	9,942,717	9,645,911	166,244
Eagle Pass, Texas	4,098,505	4,098,505	2,758,847
Del Rio, Texas	2,797,360	2,797,043	48
Santa Teresa, Nuevo México	1,157,163	1,157,156	7

Fuente: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transport Statistics. n.d=no hay datos.

Entre Canadá y Estados Unidos, los primeros 10 puntos de cruce fronterizo representan el 79% del total, de acuerdo al valor, mientras que entre México y Estados Unidos los 10 principales puntos de cruce representan el 93% aproximadamente; en este último caso la concentración es mucho mayor ya que por los dos primero pasa casi el 60% del comercio entre las dos naciones.

En total, el 80% del comercio entre los socios del TLCAN se hace por autotransporte y, a pesar de que el tratado supone una liberalización comercial, el transporte es más costoso ahora que antes del acuerdo. La industria del acero afirma que los retrasos le cuestan anualmente entre 300 y 600 millones de dólares; el costo de los bienes en América del Norte se incrementa 2.7% en promedio por los retrasos del transporte (Pastor 2008, p:88).

Por ejemplo, las partes de un auto antes de salir a mercado cruzan hasta ocho veces la frontera; debido a los altos costos del transporte y la ineficiente infraestructura, el costo termina superando el valor de las reducciones arancelarias conseguidas con el TLCAN, así la ventaja del acuerdo se convierte en su propia desventaja (Pastor 2008, p: 89). De ese modo, la cooperación y mejora de este sector puede tener un impacto positivo en otros sectores productivos.

2.2 La situación del transporte en el marco del TLCAN

Una vez demostrada la importancia cuantitativa que el transporte terrestre tiene para el comercio norteamericano, es necesario describir los pormenores de los problemas que ha enfrentado este sector para integrarse, que no son los mismos en ambas fronteras de Estados Unidos, tanto con México como con Canadá.

Los compromisos adquiridos en materia de transporte terrestre dentro del TLCAN enfrentaron dificultades para ser implementados por las diferencias entre los sistemas de

transporte de las tres naciones, por lo que se procuró una cooperación intergubernamental en el marco legal e institucional del propio acuerdo. Dicha cooperación tuvo una primera etapa recién firmado el tratado. Dentro de esta misma hubo un segundo impulso con motivo de la Asociación para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN); sin embargo, aunque en ningún caso se logró la integración del sector, se produjeron algunos resultados sobre aspectos como: las asimetrías en aspectos tecnológicos y de infraestructura, la armonización del marco regulatorio y legislativo, así como las diferencias de costos y financiamiento al sector, que son importantes al momento de plantear una estrategia de integración (Rico, 2001 :7).

Hasta el momento la fuerte presión política de grupos que se oponen a la libre circulación transfronteriza, sobre todo en el caso de México y Estados Unidos como el sindicato de autotransportistas de Estados Unidos, los *Teamsters*, así como la organización de empresarios de autotransporte en México, Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR) en México, quienes de una forma u otra convergen en la idea de que el libre tránsito transfronterizo afecta sus intereses y en cambio les ofrece pocas ventajas (CANACAR, 2005), estos actores han conseguido mantener el transporte transfronterizo lejos de la libre circulación.

La discusión sobre el libre tránsito del transporte de carga tiene origen en 1982. Anterior a esa fecha, Estados Unidos permitía a empresas autotransportistas mexicanas y canadienses operar dentro de su territorio, con un permiso de la Comisión Interestatal de Comercio (ICC por sus siglas en inglés). A partir de ese año, el Congreso de ese país

expidió una 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 sus respectivos territorios (Mendoza y Díaz, 2003 : 1116).

Esta controversia se resolvió con Canadá a la firma del Tratado de Libre Comercio de Canadá y Estados Unidos (TLCCEU), donde se permitió la libre circulación de autotransporte, sobre todo porque Canadá aceptó homologar sus normas con las de Estados Unidos y porque desde entonces los *Teamsters* mantienen una sección de la organización con cerca de 150 mil trabajadores canadienses del transporte. (Teamsters, 2005). Por otro lado, con México la solución de la controversia de 1982 se pospuso hasta las negociaciones del TLCAN (Mendoza y Díaz, 2003 :1116), donde se pactó una apertura paulatina que concluiría en el año 2000; aunque aún sigue pendiente el cumplimiento de lo acordado.

Al comienzo, el TLCAN dispuso la creación de mecanismos para la cooperación en transporte con el objetivo de facilitar el cumplimiento del propio acuerdo. Inicialmente esos mecanismos fueron trilaterales, más tarde, los actores involucrados se dieron cuenta que la problemática de Estados Unidos con Canadá y México era respectivamente distinta, así que los asuntos se atendieron de forma separada, mediante organismos bilaterales. En 1994 se creó el Joint Work Committee (JWC) que coordina los asuntos de transporte con México, y en 2000 se creó el Trans Border Working Group (TBWG) que atiende los asuntos de transporte con Canadá. Ambos organismos se encuentran asignados a la Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en inglés).

Años después, con la crisis de seguridad desencadenada por los ataques terroristas de septiembre de 2001, los retrasos en las fronteras creados por las revisiones de seguridad motivaron la creación de soluciones, primero de forma bilateral pero que se volvieron trilaterales con la ASPAN, un acuerdo entre Jefes de Estado para implementar una serie de políticas para mejorar el desempeño del TLCAN en medio de la crisis de seguridad. Ese acuerdo reconoció la importancia de poner énfasis en la creación de un sistema de transporte seguro y eficiente en la región.

En el marco del TLCAN, se creó el Grupo Trilateral de Asesoría de Transporte (GTAT), del cual se desprende el Subcomité de Normas de Transporte Terrestre (SNTT). El objetivo del GTAT es atender los temas relativos al transporte, hacer recomendaciones para la armonización de normas, así como dar una opinión en los conflictos que se presenten entre los socios. Se conforma con un representante de los ministerios de transporte de cada país. Por su parte el SNTT tiene como objetivo primordial hacer compatibles las “Medidas relativas a normalización referentes a vehículos, incluso las relativas a pesos y dimensiones, llantas, frenos, partes y accesorios, aseguramiento de la carga, mantenimiento y reparación, inspecciones, emisiones y niveles de contaminación ambiental” (Mendoza y Rico, 2005 :40).

Para cumplir con sus objetivos, el SNTT acordó el „Plan Inicial a Cinco Años para Incrementar la Cooperación en el Campo de las Tecnologías de Transporte en Norteamérica”¹⁵ (IMT-USDOT-MTC, 1998), que entre otras cosas, consiguió que el Acta

¹⁵ De aquí en adelante “Plan de Cinco Años”

de Eficiencia del Transporte Terrestre Intermodal de los Estados Unidos (ISTEA por sus siglas en inglés) autorizara la creación de la BTS, a cargo del Departamento de Transporte de Estados Unidos, que permite tener una base de datos más o menos específica sobre el sector que funciona hasta la fecha (IMT-USDOT-MTC, 1998).

Por otro lado, como resultado de los trabajos del GTAT, México reformó su Norma de Pesos y Dimensiones para Autotransporte Federal, ya que las dimensiones permitidas para el autotransporte en México son mayores que en Estados Unidos y Canadá. La diferencia de pesos y dimensiones permitidos en las carreteras para camiones de carga, ha sido uno de los principales argumentos para evitar la apertura con México, pues los vehículos al circular con mayor peso desgastan más los caminos, así como el hecho de que mayores dimensiones representan un mayor riesgo en los caminos pues son más difíciles de maniobrar, también se ha dicho que al permitir mayor peso de las cargas, sacrificando la seguridad y el desgaste de caminos, representa una competencia desleal para los transportistas estadounidenses que deben trasladar menores cantidades por viaje (Mendoza y Rico, 2005 :104).

Aunado a lo anterior, luego de la crisis de seguridad provocada por los ataques terroristas a Nueva York en 2001, las excesivas revisiones entorpecieron los flujos en las fronteras, afectando económicamente a amplios sectores productivos en Norteamérica. Respecto al transporte, este contratiempo se resolvió en la ASPAN (Canadian International Council-Brookings Institution, 2009 :8). La propuesta para resolver este problema del congestionamiento provino de Canadá, mediante el „Plan de Acción de Fronteras

Inteligentes Canadá-Estados Unidos’, que operó en un principio. Sin embargo, al aprobarse el Acta de Reforma a la Inteligencia y de Prevención al Terrorismo (IRTPA por sus siglas en inglés) el plan dejó de funcionar (Canadian International Council-Brookings Institution, 2009 :9) y por tanto las fronteras volvieron a entorpecer su tránsito.

El congestionamiento de las fronteras por las revisiones de seguridad se manifestó tanto en la frontera con Canadá, como en la de México. Al notar este y otros fenómenos que afectaban el comercio, los Jefes de Estado de Norteamérica acordaron la ASPAN, en la que, entre otras cosas, se hizo extensivo el Plan de Fronteras Inteligentes para México. Dicho plan incluye con Canadá 30 puntos de cruce y 10 para México, entre los que hay diversos programas en los que se comparten medidas de seguridad y exigen el uso de ciertas tecnologías para dar seguimiento a las unidades de transporte.¹⁶

2.2.1 Instituciones intergubernamentales bilaterales Canadá-Estados Unidos para la cooperación en transporte

En 1987, mediante la firma del Tratado de Libre Comercio de Canadá y Estados Unidos (TLCCEU), ambas naciones acordaron libre tránsito de autotransporte (Mendoza y Rico,

¹⁶ Otros programas han sido, 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 2005 (FAST por sus siglas en inglés), Alianza de Comercio contra el Terrorismo 2001 (C-TPAT por sus siglas en inglés), Programa de Fronteras Inteligentes (Canadian International Council-Brookings 2009, p: 10,21-23). Todos esos programas han permitido adelantar los puntos de inspección, evitando así la inspección exhaustiva en la frontera, promueven el uso de tecnologías de seguridad tanto en los vehículos como en las instalaciones de las empresas. Sin embargo, su impacto se ve disminuido en la medida que la infraestructura no crece de forma proporcional al comercio y los cuellos de botella anteriores al punto de cruce

2005 :39), dando fin a la controversia generada por los cambios efectuados en 1982. Sin embargo, el tránsito no se encuentra exento de dificultades y por tanto requiere una intensa cooperación.

Para establecer los canales de cooperación en materia de transporte con Canadá, la FHWA tiene el TBGW. En este grupo, cada agencia país designa un funcionario dedicado a esta instancia. En particular, el TBGW, como su nombre lo indica, se concentra en la problemática transfronteriza entre Canadá y Estados Unidos. Su organización esta bien estructurada y dividida, de acuerdo con su página electrónica, cuenta con los siguientes subcomités: Subcomité de Tecnología, Subcomité de Coordinación de Infraestructura Fronteriza, Subcomité de Política, Subcomité de Estadísticas de Comercio y Tráfico (TBWG, 2005). La subdivisión hace muy eficiente la coordinación de las diferentes instancias locales y federales que participan de los asuntos fronterizos, no solo de transporte sino de comercio, seguridad, infraestructura y comunicaciones.

Uno de sus logros más destacados es la creación de la ‘Arquitectura de Información Fronteriza de Flujos’. Este proyecto fomenta la consideración de aspectos tecnológicos para los que planean infraestructura fronteriza y enlaza a proveedores de tecnología con los usuarios de la misma. Escencialmente es una sistematización de estadísticas, acciones y planes de todas las agencias que elaboran planes o tienen alguna responsabilidad en las fronteras. Este subcomité fomenta el uso de tecnologías para la reducción de los tiempos de espera y cruce en las fronteras así como integrar consideraciones tecnológicas en la planeación de las fronteras. (TBWG, 2005)

Por su parte, el Subcomité de Coordinación en Infraestructura produjo en 2003 el „Compendio de Infraestructura Fronteriza’, que contiene descripciones de los puertos en cuanto a sus flujos, propietarios, operadores, descripciones físicas, etc., ha logrado importantes avances en la coordinación binacional de proyectos de infraestructura (TBWG, 2005).

Por su parte, el Subcomité de Políticas promueve la cooperación para alcanzar la armonización de las normas y reglamentos en transporte y sirve de conexión entre los actores que producen trabajo e investigaciones que importan al TBWG. Mediante este subcomité el TBWG se propone coordinar la planeación del transporte, la implementación de políticas y el despliegue de tecnologías para impulsar la infraestructura y las operaciones en las fronteras (TBWG, 2005).

2.2.2 Problemática e instituciones intergubernamentales bilaterales de cooperación

Estados Unidos y México en materia de transporte

Antes de analizar los mecanismos mediante los que se busca la coordinación y cooperación en transporte, es importante dar un panorama del conflicto que existe entre México y Estados Unidos respecto al transporte. La relación entre éstas naciones en el tema de transportes es objeto de un gran conflicto, que, a decir de Robert Pastor, incluso pone en entredicho la viabilidad del TLCAN (Pastor, 2006).

Los Capítulos XI de „Inversión’ y, XII de „Comercio Transfronterizo de Servicios’ del TLCAN reservaron el libre tránsito del autotransporte solo en el caso de México (Mendoza y Rico, 2005 : 37) y se permitía la inversión en empresas de transporte con capital del otro país. Esto último se ha cumplido y actualmente capitales de ambos países pueden invertir en empresas de transporte al otro lado de la frontera, pero los primeros no.

Para responder a lo pactado en el TLCAN, la ICC dio parcialmente por concluida la moratoria que tenía lugar desde 1982 y facultó al ejecutivo para regular en materia de autotransporte. Sin embargo en 1995, el Congreso de Estados Unidos expidió la Ley de Terminación de la ICC y trasladó al Ejecutivo la facultad de eliminar y modificar la moratoria (Mendoza y Díaz, 2003 :1115 y 1116). El Ejecutivo de Estados Unidos aún mantiene esa facultad pero los costos políticos de ejercerla para aplicar lo dispuesto en el TLCAN son altos, ya que normalmente al lado de los Teamsters¹⁷ se encuentran las mayores centrales de organizaciones sindicales.

Con ese gran respaldo, los Teamsters han emprendido una fuerte batalla para evitar la apertura al autotransporte transfronterizo que, como se demostró páginas atrás, es el principal modo de transporte en el comercio México-Estados Unidos. Por ejemplo, en 1995, para asegurar la duración indefinida de la moratoria de la ICC para México, pidieron una suspensión de la regla de la ICC para permitir el acceso a camiones mexicanos en la Corte de Apelaciones de Estados Unidos. En esas mismas fechas, el Secretario de

¹⁷ Principal asociación de transportistas en Estados Unidos que tiene afiliados inclusive en Canadá, normalmente ligados al Partido Demócrata. Por eso coincide que con las administraciones Republicanas se abre más el tema de la libre circulación, y con los demócratas se cierra.

Transporte de ese país declaró que postergarían la apertura por motivos de seguridad vial. Finalmente, la Corte de Apelaciones falló contra los Teamsters aunque aprobó la moratoria hasta adoptar el procedimiento administrativo adecuado para la apertura (Mendoza y Díaz, 2003 :1117), con lo que de facto se permitió la ampliación de la moratoria pues la ejecución de la apertura quedó en manos de las autoridades de ese país.

Ante los incumplimientos, México solicitó la instalación de un panel arbitral, ya que es uno de los mecanismos de resolución de controversias dentro del TLCAN. Dicho panel se compuso de dos miembros de cada nación involucrada y un juez británico. La resolución final dio la razón a México, argumentando que los motivos del incumplimiento de Estados Unidos no eran válidos (Mendoza y Díaz, 2003 :1117). En respuesta, en 2002, tuvo lugar el primer intento de apertura, que incluía severas medidas de inspección y dependían de la disposición de personal estadounidense para la supervisión en la frontera, lo que puso en duda la voluntad de solución (Mendoza y Díaz, 2003 :1117).

Para seguir retrasando la apertura con México, el Departamento de Transporte de Estados Unidos (USDOT por sus siglas en inglés) argumentó que eran necesarios estudios de impacto ambiental que produciría la entrada de camiones mexicanos antes que permitir la libre circulación; esto parecía tener coherencia con el Acta de Política Nacional Ambiental y de Aire Limpio (Hufbauer and Schott, 2005, p. 27-28) y así lo argumentaron las autoridades. El caso llegó una vez más hasta la Suprema Corte de Justicia de Estados Unidos que en 2004 resolvió que no se requería un estudio sobre el impacto ambiental de

los camiones mexicanos para permitir la apertura (Mendoza y Rico, 2005 :44); sin embargo se volvió a dejar sin cumplimiento del TLCAN.

En ese contexto, se han desarrollado los trabajos del JWC, uno de los mecanismos más significativo a nivel intergubernamental entre México y Estados Unidos, creado en 1994 por un Memorandum de Entendimiento firmado por los ministerios de transporte de ambos países (SCT-USDOT, 1994).

Entre sus principales resultados se observa el ‚Estudio Binacional de Programación y Planeación del Transporte Fronterizo’, a partir de este documento han sido creados Planes de Trabajo anuales (Joint Work Committee, 2008) que hacen una serie de recomendaciones sobre las prioridades en el transporte transfronterizo, aunque carece de poder para hacer cumplir esos planes de trabajo conjunto.

Normalmente una vez por año, de acuerdo con la información que dispone el JWC en su página electrónica, se reúnen representantes de las agencias federales y estatales de transporte, empresas que participan en la construcción de infraestructura fronteriza, así como consultores privados e instituciones educativas a intercambiar avances y exponer resultados del trabajo que cada uno hace y que se relaciona con el transporte transfronterizo, que no necesariamente están apegados al plan del Comité. A diferencia del TBWG, este organismo carece de una división precisa de las tareas a desempeñar o de comités sobre materias específicas, al menos por parte de México no hay un funcionario que atienda de forma especial los asuntos relativos a este organismo, que si lo hay de Estados Unidos (Joint Work Committee, 2008).

La acción más cercana a cumplir lo pactado en el TLCAN fue el Proyecto Demostrativo o Programa Piloto de Autotransporte Transfronterizo que tuvo como objetivo permitir a 100 empresas transportistas de cada país, prestar servicios directos de México a Estados Unidos o viceversa, por un periodo de un año a partir de 2007. Dicho programa fue suspendido unilateralmente por el Senado de Estados Unidos en 2009 (Torres 2009). Las empresas mexicanas que participaron, cumplieron los estándares de calidad, seguridad y de protección al ambiente, de acuerdo con las normas de Estados Unidos.

El Consejo de Competitividad de América del Norte (CCAN) en su reporte a los Jefes de Estado de 2008, consideró al Programa Piloto como un paso importante para incrementar la competitividad de América del Norte, reducir la congestión y la contaminación en la frontera, así como promover el crecimiento económico (NACC, 2008 :5-6). Luego de dar por terminado el proyecto demostrativo en 2009, la Casa Blanca se comprometió a sacar adelante un nuevo esquema de apertura, aún sin resultados (Lombera 2009). El programa piloto incrementó las expectativas de resolución de la problemática del transporte entre Estados Unidos y México, pero al cancelarse, se demostró el gran peso político de los sindicatos, en especial los Teamsters, que se oponen a la apertura. Dado que, la libertad de paso es uno de los principales problemas, junto con la congestión de los cruces fronterizos, los corredores han enfocado buscar solucionar ambos aspectos.

2.3 Factores en el desarrollo de los corredores en Norteamérica

De forma paralela o complementaria a lo que se ha podido avanzar dentro del TLCAN y las relaciones intergubernamentales en transporte está la estrategia de las asociaciones público-privadas, que se expresan en los corredores. Éstas asociaciones y las organizaciones que forman abordan el tema de transporte aunque no sea el objetivo central; normalmente son organizaciones de gestión regional, que buscan promover el desarrollo económico y la cooperación en otros rubros como medio ambiente, cooperación tecnológica o gestión de recursos compartidos. Estas organizaciones regionales transfronterizas abordan asuntos de transporte y aportan soluciones concretas para la problemática del sector, pues siempre se llega a la conclusión de que el transporte es vital para el desarrollo económico.

Varios factores influyeron para que surgieran los corredores transfronterizos, con el tiempo otros elementos han modificado la trayectoria que estos han seguido. Esos factores, son regionales, globales o nacionales.

2.3.1 Influencia del incremento de los flujos Asia-Norteamérica.

Además de los cambios en la organización productiva internacional y aquellos producidos por el uso masivo del contenedor que influyeron en la reorganización del transporte internacional de mercancías, hay otros elementos globales que influyeron particularmente en los corredores norteamericanos. El aumento del comercio con Asia desencadenó una serie de eventos como la saturación de los puertos estadounidenses del Pacífico, y no solo

eso sino que todas las fallas de la red intermodal norteamericana se hicieron más evidentes a pesar de la falta de integración formal en el sector.

En la Tabla 7, observamos que las tres regiones más grandes del mundo comercian más entre ellas mismas que con el resto del mundo respecto al valor de las mercancías. También se observa concentración del comercio al intrarregional, sobre todo en el caso de Europa. Asia y Norteamérica.

**Tabla 7: Comercio Interregional de las Principales Regiones del Mundo 2006
(miles de millones de dólares)**

Origen	Destino			
	América del Norte	Europa	Asia	Resto del Mundo
América del Norte(a)	905.3	279.3	314.1	179.6
Europa (UE 25)	430.3	3651.5	366.4	514.8
Asia (b)	708.3	603.8	1638.5	327.2

(a) Incluye a los socios del TLCAN

(b) Incluye ASEAN, China, Japón, Corea, India, Australia y Nueva Zelanda

Fuente: Elaboración propia con datos de OMC, 2007

De este comercio entre las regiones que ya habíamos abordado en el primer capítulo, retomaré el comercio entre Norteamérica y Asia, que se expresa en la Tabla 8 por sector económico; de donde se deduce que el 88.2% del comercio entre estas dos regiones son manufacturas, que como hemos dicho en el primer capítulo, utilizan prioritariamente el contenedor como herramienta para un traslado eficiente y seguro. También se puede notar un amplio déficit norteamericano en el comercio de manufacturas, lo que implica que la mayor parte de los contenedores utilizados hacen el viaje de regreso a Asia sin carga, desaprovechándose así el espacio de carga.

Tabla 8: Comercio Interregional Asia-Norteamérica 2006 (mdd)

Tipo de comercio	ORIGEN			
	Asia		Norteamérica	
	DESTINO			
	Mundo	Norteamérica	Mundo	Asia
Exportaciones Agrícolas	179.1 (87.3%)	26.2 (12.7%)	151.6 (76.7%)	46.1 (23.3%)
Exportaciones de combustibles e industrias extractivas	334.7 (94.8%)	18.1 (5.2%)	221.5 (89.2%)	26.6 (10.8%)
Exportaciones Manufactureras	2683.2 (80.3%)	655 (19.7%)	1233.2 (84.1%)	231.8 (15.9%)

Fuente: Elaboración propia con datos de: Estadísticas del Comercio Mundial, 2007. OMC

Por otro lado, algunas empresas como Wal-Mart o bien la industria automotriz reciben gran cantidad de mercancías de China o Japón. De igual forma Canadá planea realizar gran parte de su comercio con India, China, Japón, Corea y las naciones de ASEAN (Policy Research Initiative, Government of Canada, 2006 :5)

El movimiento de contenedores está relacionado directamente con el aumento de la proporción de comercio de manufacturas. El comercio de contenedores entre Asia y Norteamérica se realiza preferentemente en los puertos del Pacífico, aunque no podemos afirmar que todo se hace por esa vía. Hay comercio aéreo y como se ha mostrado, rutas alternas como el Canal de Panamá y la vuelta por Suez-Mediterráneo. La Tabla 9 muestra el comportamiento del movimiento de contenedores en puertos de Norteamérica, y se pone énfasis en los puertos del Pacífico.

Tabla 9
Principales puertos de Norteamérica en movimiento de contenedores 2007-2006

Puerto (Estado/Provincia)	País	2007 TEUs	2006 TEUs	Cambio %
Los Ángeles (CA)	Estados Unidos	8,355,039	8,469,980	-1.4%
Long Beach (CA)	Estados Unidos	7,316,465	7,289,365	0.4%
Nueva York/Nueva Jersey	Estados Unidos	5,299,105	5,092,806	4.1%
Savannah (GA)	Estados Unidos	2,604,312	2,160,168	20.6%
Oakland (CA)	Estados Unidos	2,388,182	2,391,598	-0.1%
Vancouver (BC)	Canadá	2,307,289	2,207,748	4.5%
Hampton Roads (VA)	Estados Unidos	2,128,366	2,046,285	4.0%
Seattle (WA)	Estados Unidos	1,973,504	1,987,360	-0.7%
Tacoma (WA)	Estados Unidos	1,924,934	2,067,186	-6.9%
Houston (TX)	Estados Unidos	1,768,627	1,606,786	10.1%
Charleston (SC)	Estados Unidos	1,754,376	1,968,474	-10.9%
San Juan (PR)	Estados Unidos	1,695,134	1,729,294	-2.0%
Manzanillo (COL)	México	1,411,146	1,249,630	12.9%
Montreal (QU)	Canadá	1,363,021	1,288,910	5.7%
Honolulu (HI)	Estados Unidos	1,125,382	1,113,789	1.0%
Port Everglades (FL)	Estados Unidos	948,687	864,030	9.8%
Miami (FL)	Estados Unidos	884,945	976,514	-9.4%
Veracruz (VER)	México	729,717	674,872	8.1%
Jacksonville (FL)	Estados Unidos	710,073	768,239	-7.6%
Baltimore (MD)	Estados Unidos	610,466	627,947	-2.8%
Anchorage (AK)	Estados Unidos	504,844	485,760	3.9%
Halifax (NS)	Canadá	490,071	530,772	-7.7%
Altamira (TAM)	México	407,625	342,656	19.0%
Wilmington(DE)	Estados Unidos	284,352	262,856	8.2%
Lázaro Cárdenas (MICH.)	México	269,928	160,696	68.0%

Fuente: International Association of Ports and Harbors

Se observa que entre los años 2006 y 2007, los saturados puertos del Pacífico de Estados Unidos experimentaron una disminución del movimiento de contenedores, debido entre otras cosas a que los tiempos de espera para entrar al puerto motivaron que los

operadores de transporte buscaran otras alternativas. También, se observa un crecimiento del movimiento de contenedores en los puertos mexicanos también del Pacífico, de los cuales sobresale por su promedio de crecimiento el de Lázaro Cárdenas, Michoacán, 68% entre 2006 y 2007. Por su parte, Vancouver en Canadá, maneja más carga que Manzanillo y Lázaro Cárdenas juntos, y también presenta un crecimiento entre los años referidos. Como se ha referido, este comportamiento tiene varias explicaciones, que se describen a continuación.

2.3.2 Otros factores regionales importantes

La saturación de los puertos se combinó con otros acontecimientos de tipo regional que ayudaron a que un mayor número de corredores se establecieran más allá de las fronteras de Estados Unidos con mayor fuerza. Por ejemplo desde 1996 la organización sindical de Trabajadores Portuarios de la Costa Este (ILWU por sus siglas en inglés) luchó por incluir a los trabajadores de las terminales de contenedores, los operadores de grúas y de terminales intermodales en su esfera de protección. Desde entonces y hasta 2002, la ILWU hizo más lentas sus operaciones en todos los puertos de esa ribera como medida de presión para obtener mejoras en sus condiciones de trabajo, por este conflicto laboral las operaciones en puertos estadounidenses se vieron afectadas (ILWU, 2005). El gran poder de la ILWU y su capacidad de frenar el comercio con Asia hizo que, tanto operadores de transporte como las principales empresas transnacionales usuarias de las rutas multimodales que conectan a Asia con los centros productivos del centro y la Costa Atlántico

estadounidense, buscaran rutas alternativas para mantener abierta la cadena de transporte en caso de nuevos conflictos laborales o incluso ante eventuales crisis de seguridad provocadas por fenómenos naturales o ataques terroristas.

Otro factor que ha facilitado la operación de los corredores transfronterizos es la figura de Paso internacional por territorio mexicano, el cual implica el permiso para que puedan cruzar territorio mexicano, mercancías y en especial contenedores que van en tránsito hacia Estados Unidos. Esto ofrece grandes oportunidades para las cargas provenientes de Asia que evaden la saturación de los puertos del Pacífico estadounidense.

2.4 Reconocimiento legal y financiamiento de los corredores en Norteamérica

El transporte multimodal fue reconocido a nivel internacional en la Convención de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo (UNCTAD) del 24 de mayo de 1980¹⁸ sobre Transporte Multimodal, aunque la falta de ratificaciones no ha permitido la entrada en vigor de esa legislación internacional; en cambio, algunas legislaciones nacionales lo reconocen como un modo de transporte (Sagarra, Mari; Souza, Ricard; De Martin, Mallofre, Adalmir J.; Rodrigo, Juan Jaime, 2003), lo que da seguridad tanto a los usuarios como a las empresas dedicadas a ofrecer este servicio.

¹⁸ Si bien el reconocimiento legal internacional al Transporte Multimodal no ha sido posible por la ausencia de ratificaciones de la Convención, eso no ha limitado sus impactos en el resto de los actores y en otros rubros del sistema de transporte (Sagarra, Mari; Souza, Ricard; De Martin, Mallofre, Adalmir J.; Rodrigo, Juan Jaime, 2003).

El transporte multimodal es una innovación en transporte que facilita la interdependencia y comercio entre las naciones del mundo en dos sentidos: 1) las de tipo tecnológico, como el contenedor y sus implicaciones y; 2) las regulatorias que las diversas agencias han emprendido para facilitar las rutas comerciales (Stephen, 2000 :2).

Para fines de la década de 1990, el negocio del transporte multimodal representó 7 mil trescientos millones de dólares en Estados Unidos. Mediante alianzas o como propietarios surgieron empresas que ofrecen servicios multimodales, por ejemplo, la naviera Sea Land que tenía sus propios camiones y ferrocarril, antes de ser absorbida por la naviera global Maersk-Sea Land, o bien la empresa de autotransporte Roadway que ahora da servicio de carga aérea, otro ejemplo es la ferroviaria Union Pacific que ahora es propietaria de Overnite Trucking (Stephen, 2000 :4).

Uno de los primeros pasos, para adecuarse a los tiempos del transporte multimodal en Estados Unidos, fue la división de la regulación del transporte de comercio exterior de Estados Unidos entre la Comisión Interestatal de Comercio (ICC por sus siglas en inglés) que reguló, hasta 1996 cuando desapareció, el autotransporte, transporte ferroviario, ductos y navegación interior. Por su parte, el Consejo de Aeronáutica Civil (CAC) se encargaba hasta 1985, cuando también desapareció, de la regulación de las líneas directas e indirectas de carga, hacia, desde e interiores de Estados Unidos. Por su parte, el transporte oceánico que arriva o parte de Estados Unidos es regulado por la Comisión Marítima Federal (FMC por sus siglas en inglés) (Stephen, 2000 :5). Esta división hacía que la coordinación de obras, o regulaciones entre modos de transporte fuera lenta y burocrática.

La ICC, creada en 1887, fue reformada en 1940 para coordinar todos los modos de transporte, incluidos los que estaban a cargo de otras agencias gubernamentales (Stephen, 2000 :6), pero el surgimiento del contenedor requirió mayor coordinación entre las diferentes agencias. Los primeros grandes flujos de contenedores se realizaban entre los puertos estadounidense del Golfo de México y la Costa Este y Europa (Stephen, 2000 :9), ya que las manufacturas se producían dentro de Estados Unidos cerca de esas zonas y la mayor parte del comercio era con Europa. Esto cambió paulatinamente desde la década de 1970, cuando ciertos procesos de las manufacturas salieron del Estados Unidos y se trasladaron a Asia y América Latina .

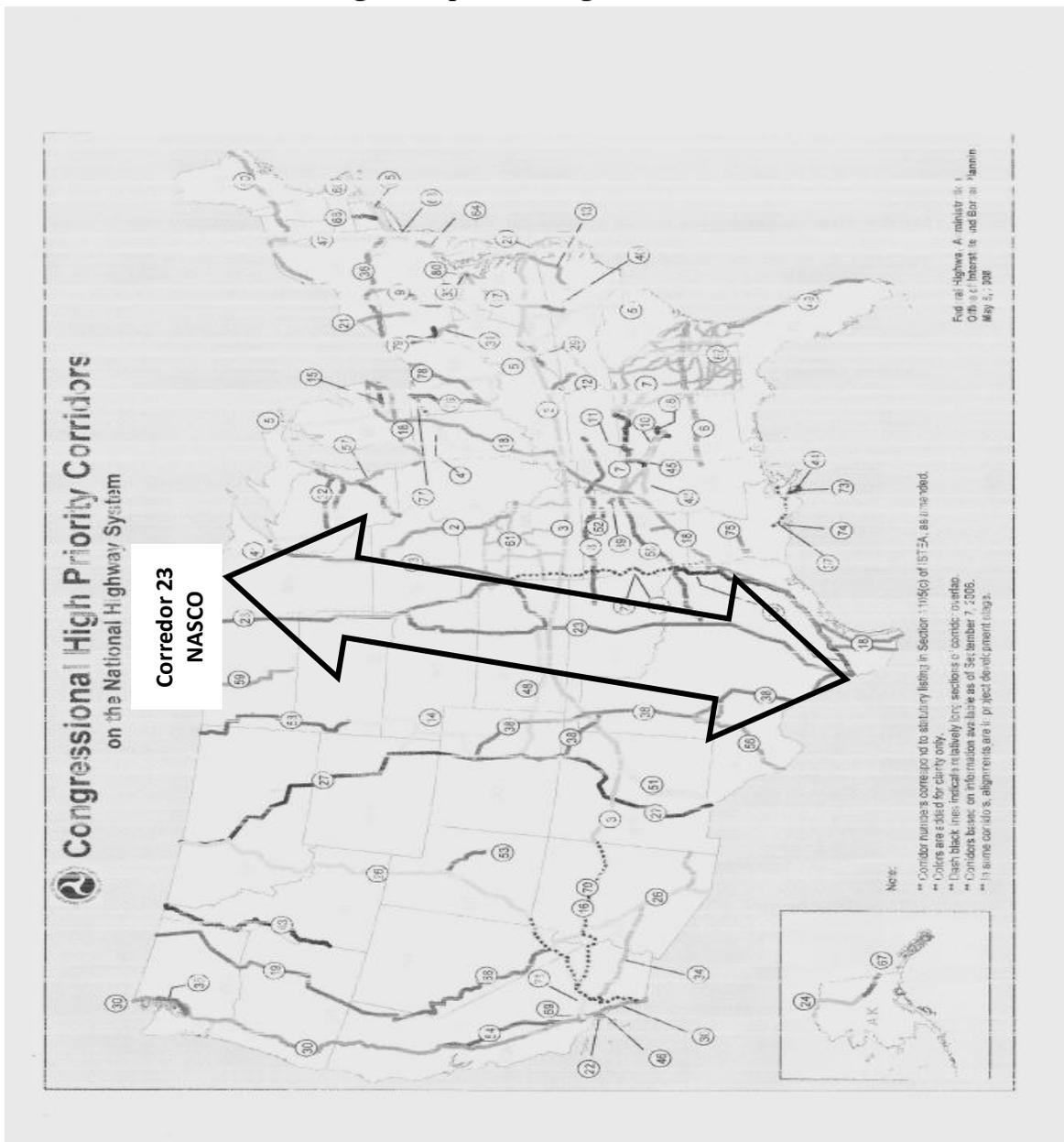
La Acta de Comercio Interestatal de Estados Unidos contemplaba excepciones para las mercancías con origen y destino en y a otras naciones pero que pasaran por su territorio, creando así el concepto de Puentes Terrestres (Land Bridges) y hasta 1982 se permitió que las empresas ferroviarias fueran propietarias de trailers con el fin de evitar que se crearan monopolios (Stephen, 2000 :15-17). Aunque, los planes para formar corredores han surgido a partir de la década de 1990, primero con la ISTEPA, creada para estimular la coordinación intermodal, que buscaba resolver una preocupación sobre la eficiencia del transporte estadounidense en el siglo XXI ante el comercio mundial; su gran logro es poner la palabra intermodal y retirar la palabra *highway* que implicaba dar igual prioridad a todos los modos de transporte, no solo al carretero, e implicó también retirar incentivos al uso de autotransporte y, en consecuencia para la industria automotriz (Stephen, 2000 :24).

Para los años fiscales 1992-1997 autorizó el Congreso, mediante ISTEA, 156 mil millones de dólares. Además, creó las Organizaciones de Planeación Metropolitanas (OPM) los cuales en consulta con los Estados seleccionan los proyectos a ser aprobados y donde se destinaran los recursos otorgados. Esta ley exige que los OPM sean entidades de planeación seria y de largo plazo, y que se apeguen a criterios de eficiencia (Stephen, 2000 :25). A partir de 2003 y hasta 2008, la Acta de Transporte Responsable, Flexible, Seguro y Eficiente y Equitativo- Legado para las Generaciones (SAFETEA-LU por sus siglas en inglés) dio seguimiento tanto a ISTEA y TEA-21 en la asignación de fondos para los 80 corredores prioritarios que designados a la fecha por el Congreso (Viilla y Rothe, 2007 :4). El Mapa 5 muestra los corredores prioritarios designados en SAFETEA-LU, se puede observar que los tamaños varían y que hay una mayor concentración de rutas Este-Oeste que Norte-Sur. En ese mismo mapa, se puede observar que al menos hay tres corredores que surgen en la frontera de Texas con México y alcanzan la frontera con Canadá en diferentes puntos, estos son los corredores 23, que es donde NASCO tiene lugar; el número 38 que es el Ports-to Plain Corridor, que va de Laredo a Denver y; el 18, que va de Sarnia, Ontario en Canadá a el Valle de Rio Grande en la frontera con México.

Desde la creación de la ISTEA, luego con TEA 21 y finalmente con SAFETEA-LU el Congreso ha declarado como prioridad hacer una gran red multimodal, flexible y eficiente de transporte que ponga a Estados Unidos en los más altos niveles de competitividad (Stephen, 2000: 25-29). También se promovió la creación de centros de investigación en transporte como el Centro Nacional para el Transporte Intermodal de la Universidad de Denver y la Universidad Estatal de Mississippi, o el Instituto de Transporte

de la Universidad de Texas, entre otros especializados en mejorar el transporte interno e internacional de Estados Unidos.

Mapa 3 Corredores Prioritarios designados por el Congreso de los Estados Unidos de América



Fuente: Federal Highway Administration en: www.fhwa.dot.gov/planning/nhs/hipricorridors

Nota: El corredor 23 se refiere a la carretera Interestatal-35, que parte de Laredo, Texas, pasa a través Oklahoma City, Oklahoma, Wichita, Kansas, Kansas City, Kansas, Missouri, Des Moines, Iowa, Minneapolis, Minnesota, Duluth, Minnesota, incluyendo la Interestatal-29 entre Kansas City y la frontera con Canadá y la conexión con Wichita, Kansas, a Sioux City, Iowa, la cual incluye la Interestatal I-135 de Wichita, Kansas a Salina, Kansas. Así como la Ruta 81 de Estados Unidos de Salina, Kansas, a Norfolk, Nebraska, la Ruta 35 estatal de Nebraska de Norfolk, Nebraska, a South Sioux City, Nebraska, y la conexión con la Interestatal-29 en Sioux City, Iowa. En este corredor opera NASCO.

Canadá, ha llamado a sus mecanismos de vinculación con el comercio mundial como “puertas de entrada” (*Gateway*), “cadenas de oferta” (*supply chain*) y “corredores de comercio” (*trade corridors*), este último es el más utilizado por el Departamento de Transporte de Canadá para solucionar las necesidades de infraestructura de transporte para el comercio (Policy Research Initiative, Government of Canada, 2006 :3). Este concepto de ‘corredores de comercio’ fue desarrollado por ese Ministerio a fines de la década de 1990 para profundizar la afinidad con Estados Unidos (Canadian International Council-Brookings Institution, 2009).

México, por su parte, ha impulsado proyectos de corredores multimodales desde hace ya varios años, aunque han sido proyectos aislados y no parte de una política de largo plazo y aplicable al todo el territorio nacional. Cabe recordar que debido a una serie de conflictos durante el siglo XIX y parte del XX, México siempre evitó incrementar sus vías de acceso con Estados Unidos con el objetivo de dificultar una posible invasión.

Sin embargo acciones de gobierno como el Programa Nacional Fronterizo de 1961 y el Programa para el Fomento Económico de la Franja Fronteriza y las Zonas y Perímetros Libres de 1972 o el Programa de Artículos de Consumo Fronterizo de 1971 (López, 2008 :655) (Mendoza Cota y Díaz, 2003 :1112) permitieron que se asentaran algunas industrias en la zona fronteriza y, por lo mismo, que se desarrollaran algunas vías de comunicación en esa zona. Así, al momento de iniciar la apertura comercial y con los cambios en la política arancelaria de México para permitir la instalación de maquiladoras

en la franja fronteriza se intensificó la concentración de actividades productivas en esta zona (Gambrill, 2007).

Desde la firma y entrada en vigor del TLCAN se han creado varias iniciativas para impulsar el transporte multimodal en México, así como para tratar de vincularlo con el comercio global y en particular con Estados Unidos y en especial, algunas localidades cambiaron su manera de vincularse a las corrientes de comercio global (Martner, 2002) (Martner, 1999) (Gambrill, 2008).

Por otra parte la desregulación y privatización de los puertos, carreteras y ferrocarriles que hicieron los presidentes Carlos Salinas y Ernesto Zedillo, permitieron que los diferentes operadores compitieran por el mercado, y buscarán su mejor opción para vincularse al mercado nacional y global (SCT, 2000). Desde el sexenio de Ernesto Zedillo se diseñó un Plan de Corredores Multimodales Transversales, que propuso crear una serie de corredores en dirección Sur-Norte y otros en dirección Este-Oeste, aunque los avances, sobre todo en aquellos planes que se propusieron unir ambas costas, no se consolidaron.

Más adelante en la administración de Vicente Fox, en la reunión de APEC de 2004, se presentó un plan llamado el llamado “Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico”, presentado anteriormente como el “Proyecto Bandera” de México en la Reunión APEC 2002. Este proyecto fue hecho para enlazar principalmente flujos de contenedores entre el sudeste asiático (concentrados en Singapur) y el centro de los Estados Unidos (Missouri, Tennessee, Illinois, Texas, etc.) a través de los puertos mexicanos de Manzanillo o Lázaro Cárdenas y la frontera norte. Se trataría de una vía complementaria a

los puentes terrestres estadounidenses, articulados desde los puertos de Long Beach y Los Ángeles, en California (Martner, 2007).

Actualmente, el gobierno de Felipe Calderón lanzó el Plan Nacional de Infraestructura (PNI) en 2007, que propuso una serie de obras en vías de comunicación y transporte. Creó para tales fines el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), ha retomado el proyecto de los Corredores de Ernesto Zedillo, pero aún falta ver los resultados (SE, 2008).

En resumen, Estados Unidos inició el camino a la construcción de los corredores; le siguieron Canadá y México como una manera de facilitar los tránsitos comerciales transfronterizos que habían crecido con el TLCAN. Por eso es que en Norteamérica los corredores se crean en sentido Norte-Sur y la mayoría se concentra en zonas fronterizas, aunque ya hay algunos que se internan un poco más allá que eso, como veremos a continuación.

2.5 Corredores en Norteamérica

Los corredores, al igual que la cooperación y coordinación intergubernamental, se han creado en dos niveles, bilateral y trilateral. El bilateral se refiere a los corredores asentados en regiones transfronterizas de Estados Unidos, ya sea con Canadá o México. Por otro lado también existen algunos trilaterales. En este apartado se mencionan algunos de los corredores, de los que se describen características principales y algunas de sus principales

acciones en materia de transporte. Se hace la división entre bilaterales de Canadá con Estados Unidos y de este último con México.

Antes que analizar los corredores, merece atención especial la coordinación que han logrado algunas empresas ferroviarias de ambas naciones, mediante acuerdos comerciales y que transitan hacia la integración de este modo de transporte. Existe el *Acuerdo de Interconexión de BNSF-CN*. BNSF (*Burlington North Santa Fe*) opera 32,000 millas en 28 estados de Estados Unidos y dos provincias de Canadá, por su parte CN (*Canadian National*) opera 19,300 millas entre Canadá y Estados Unidos. Debido a que ambas empresas proveen servicios en las mismas rutas, en 2005 anunciaron un acuerdo para intercambiar cargas, lo que permite reducir viajes con carros vacíos. De ese modo, ahorraron 14 millones por año, redujeron los tiempos de entrega y el tráfico en las terminales de Chicago y consiguieron la reducción de emisión de contaminantes (Boske 2005, 20-22).

Otro acuerdo similar es el Acuerdo de Arrastre entre *CN-Canadian Pacific (CP)-Norfolk Southern (NS)*, que en el marco de un plan de mejora del tráfico de carga en Nueva York, estas empresas formalizaron un acuerdo en 2004 para mejorar los servicios entre la zona Este de Estados Unidos y Canadá. El objetivo del acuerdo fue promover el intercambio de cargas entre las empresas y eficientar sus tiempos y costos. Con este acuerdo se logró recuperar competitividad ante el autotransporte en la región (Boske 2005, p:48-49). Ambos acuerdos involucran solo actores privados pero tienen importantes

repercusiones en la mejora del transporte ferroviario, el libre cruce de los carros de ferrocarril es una realidad. A continuación se presentan algunos corredores.

2.5.1 Corredores Bilaterales Canadá-Estados Unidos

Estos dos países tienen mucho en común, lenguaje, tipo de legislación (common law), una extensa y activa frontera, flujos de personas, sistemas de telecomunicaciones compartidos como internet o telefonía celular; los aeropuertos canadienses permiten revisiones previas de parte de autoridades estadounidenses y, actualmente, se está discutiendo si se puede aplicar esa medida a transporte en carreteras y trenes (Russ 2007:13-14).

La Región Económica del Pacífico Noroeste, alberga un corredor de petróleo y gas de Alberta. (Russ 2007 :11), pero también coordina actores que tienen intereses traslapados. Este se compone de legisladores, gobiernos locales y empresarios de Alaska, Alberta, Columbia Británica, Idaho, Montana, Oregón, Washington y el territorio del Yukón (Blank 2006:9). Establecido en 1991, cada estado provee fondos para sostener la organización. Se divide en grupos de trabajo sobre agricultura, asuntos fronterizos, seguridad, energía, medio ambiente, recursos forestales, alta tecnología, turismo, comercio y transporte. Cada grupo de trabajo es presidido por un legislador y dos codirectores, uno del sector público y un empresario de la región. Los grupos de trabajo son la columna vertebral de la organización y han producido iniciativas legislativas, patrocinado conferencias y produce documentos especializados (Blank 2006 :9).

El Corredor Quebec-Nueva York se encuentra más enfocado en temas de transporte, sobre todo entre las comunidades de San Laurence, Richelieu, Champlain y el valle de Hudson. Debido al gran interés en el corredor Quebec-Hudson como punto clave en las conexiones de Nueva York y Quebec como socios comerciales. Este proyecto inició en 2001, tratando de mejorar los cruces fronterizos en Lacolle-Champlain. Más tarde el desarrollo del cluster de alta tecnología facilitó la creación del Consejo de Desarrollo Económico del Corredor Quebec-Nueva York. *Corredor del Río Colorado*: Lo forman los estados de Manitoba, Dakota del Norte y Minnesota. Los principales actores son grupos empresariales, líderes comunitarios y gobiernos locales. Los principales productos que se mueven a través de este corredor son maquinaria y equipo (Russ 2007:12) (Wong 2005:86).

2.5.2 Corredores Bilaterales Estados Unidos-México

Tijuana-San Diego es quizás el de menor tamaño, existen proyectos de coordinación en materia ambiental, económica, social y de infraestructura entre esas dos ciudades (Wong 2005 :86).

La Alianza Económica Camino Real se compone de siete ciudades que formaban el antiguo Camino Real en tiempos de la colonia, son Las Vegas, Santa Fé, Albuquerque, Las Cruces, El Paso, Ciudad Juárez y Chihuahua. Los principales actores son las cámaras de comercio, universidades, empresarios y gobiernos municipales (Wong 2005:186).

El Acuerdo de Estados del Golfo de México, es un acuerdo de cooperación internacional entre los estados de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Yucatán, Campeche y Quintana Roo (México), Florida, Alabama, Mississippi, Louisiana y Texas (Estados Unidos) que comparten la ribera del Golfo de México. En febrero de 2000 se dieron los primeros pasos para crear el Secretariado del Acuerdo de los Estados del Golfo de México. En 2002 la Asociación de los Estados del Golfo de México Inc., se creó por parte de los empresarios de la zona, como organización representativa de la voz empresarial ante la organización. Sus principales objetivos se centran en la construcción de infraestructura, transporte, seguridad, protección ambiental; para promover la investigación regional e influir en las políticas públicas. (Blank 2006 :11). Como resultado, tanto la organización empresarial como los estados, firmaron un acuerdo con la Administración Marítima de Estados Unidos, donde se comprometen a fortalecer la navegación corta (*short shipping*) en el Golfo de México. Daimler-Chrysler comenzó a utilizar este tipo de ruta para trasladar vehículos y partes de México a Estados Unidos por los puertos de Tampa y Pensacola en vez de utilizar medios terrestres (Blank 2006 :11).

2.5.3 Corredores Trilaterales

EL NASCO es el mayor de los corredores y con mayor grado de organización; por eso se le dedica el mayor espacio. Por ponerlo de algún modo, físicamente tiene su origen en el Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán en México, llega al cruce fronterizo de Laredo, Texas y culmina en Winnipeg en Canadá. Este corredor será analizado con más detalle en

el capítulo tercero de esta investigación por lo que no se abunda en su composición por el momento.

CANAMEX: Este es uno de los corredores más conocidos por la extensión; se compone por los estados de Arizona, Idaho, Nevada, Utah y Montana en Estados Unidos, por México, Sonora y, de Canadá, Alberta. Son estados con poca población y agrícolas. Arizona provee el 40% de los gastos de operación de la organización. CANAMEX recibió en 1999 un millón de dólares del Congreso de Estados Unidos (Blank 2006, p:7). Sus resultados han sido modestos, pero de alto impacto regional en la región Sonora-Arizona, donde existen fuertes vínculos comerciales. Entre sus últimos planes está hacer de Guaymas el puerto del corredor, para alimentar las zonas manufactureras con productos de Asia y dar salida a los productos agrícolas que produce la región. De consolidarse este proyecto intermodal en Guaymas.

Corredor de Comercio Ports-to-Plain se enfoca en hacer fronteras inteligentes para un transporte eficiente de México hacia el Oeste de Texas, Oklahoma y Colorado para llegar finalmente al Pacífico canadiense. Su zona es poco poblada, en conjunto la región suma la población total de Los Ángeles, y tiene pocos centros industriales, pero ofrece una alternativa para los corredores más saturados como NASCO. Su objetivo es enlazar las zonas fronterizas de Texas con México, con los mercados de Edmonton, Calgary, Saskatoon y Vancouver mediante la mejora de los puntos de cruce en Eagle Pass, Del Rio y El Paso (Blank 2006, p: 6).

Corredor Comercial del Centro de Norte América: Por sus siglas en inglés es mejor conocido como CNATCA. Tiene como objetivo promover el desarrollo de conexiones entre la zona centro de Estados Unidos con la parte norte de México y parte de Canadá hasta Alaska. Planea hacer de esa zona la más dinámica económicamente mediante una cadena de zonas industriales que existen o se desarrollarán a lo largo de la zona. Realiza conferencias anuales donde analiza la forma de incrementar el comercio Norte-Sur. A decir de Stephen Blank, NASCO trabaja en lo que es, CNATCA en lo que debería haber (Blank, 2006 :6).

Conclusiones del capítulo 2

El principal problema que enfrenta el sector transporte en América del Norte es la congestión de los cruces fronterizos, puesto que no se trata tan solo de los flujos regionales sino también de los provenientes de Asia. Los programas como FAST, SENTRI o C-TPAT que se restringen a la creación de líneas de paso rápido no son suficientes para resolver este problema. Una de las conclusiones de este trabajo es que, para hacer frente a la congestión hace falta una inversión conjunta en infraestructura de transporte, con aportaciones proporcionales al tamaño de la economía de los tres países. Es cierto que una iniciativa de este tipo enfrentaría dificultad política para ser aprobada en los respectivos Congresos federales pero sería la clave para la solución del problema. En cuanto que no se puede lograr una iniciativa de este tipo, al menos se debería lograr una mayor coordinación en la planeación de la infraestructura de transporte.

La infraestructura de transporte existente en América del Norte se ve influida por las corrientes del comercio internacional, el comercio interno e incluso de los modelos de desarrollo que han seguido las naciones a lo largo del tiempo. Lo deseable sería tener recursos suficientes para la modernización completa de la infraestructura; sin embargo en el caso de México, de acuerdo a su nivel de crecimiento de los últimos treinta años, se han destinado fondos muy limitados para ese rubro. Los mecanismos de cooperación intergubernamental se han quedado en la elaboración de estudios y planes que hasta ahora no han sido realizados.

Respecto a los corredores, los resultados son más alentadores. Su estrategia consiste en reunir los actores interesados en las mejoras del transporte, establece canales de intercambio y diseña planes en correspondencia a las demandas reales. Las organizaciones que representan a los corredores se han convertido en actores muy infuyentes que están siendo consultadas por todos los niveles de gobierno. Frecuentemente funcionan como cabilderos en la política federal y local, en materia de transporte, no solo en el aspecto logístico, sino de seguridad, medio ambiente y otros temas relacionados.

Los corredores se caracterizan por la flexibilidad que les permite responder con mayor rapidez a los cambios en las tendencias de los flujos del comercio, en las prioridades nacionales. Por la forma de que se constituyen y actúan estas organizaciones mejoran los canales de la comunicación y los niveles de gobernanza de la región. Ambas estrategias de cooperación pueden ser complementarias. Los mecanismos intergubernamentales son foros que tratan los problemas de una forma que a menudo les resta eficiencia. En cambio, los

corredores tienen una visión más local y por tanto más apta a la solución de problemas. En este sentido, las asociaciones pueden ser vehículos que aportan el nutriente para la planeación que se realiza a nivel intergubernamental, de tal modo que una experiencia exitosa de una región pueda ser aplicada en otros lugares de la frontera.

En el tema de transporte, frecuntemente se responsabiliza a las organizaciones gremiales en ambos lados de la frontera de entorpecer la libre circulación, sin embargo esta investigación detecta que existen otras posibilidades, como la coordinación en los planes de infraestructura fronteriza de transporte, o destinar inversiones importantes en este sector en las regiones menos desarrolladas, para incrementar la infraestructrua fronteriza y resolver el problema de la congestión.

Capítulo 3. La Coalición del Súper Corredor de América del Norte (NASCO): Flujos, Gobernanza y Actores

El objetivo de este capítulo es analizar en que medida influyen tanto los flujos, como los mecanismos de organización en la formación de los corredores. Se ponen en contrastación ambos aspectos para indagar si son los flujos lo que determina la participación de los actores, o bien es la intensa labor de cabildeo, así como las expectativas que ofrece la organización, lo que motiva a los actores a participar. Se analizan tres aspectos del corredor para alcanzar ese objetivo: 1) los flujos de comercio entre los diferentes territorios, en la medida que lo permiten las estadísticas disponibles; 2) la gobernanza, es decir, el marco legal que permite a los gobiernos participar en la organización, así como los mecanismos de NASCO para incidir en las políticas públicas relacionadas con el corredor y; 3) los actores involucrados, es decir la cantidad de empresas, gobiernos estatales o municipalidades que participan en la organización, las coincidencias entre ellos y su interés en el corredor. Este capítulo tiene como segundo objetivo enumerar los elementos que servirán para elaborar las conclusiones finales del trabajo, es decir, la comprobación de la hipótesis general: que a partir de las acciones del corredor NASCO se forma una región transfronteriza y que esas mismas acciones influyen en el proceso de integración económica norteamericana.

Primero se hace un análisis de los flujos de comercio que se beneficiarían de la acción del corredor. Este análisis se elabora mediante aproximaciones o interpretaciones de estadísticas de comercio por entidad federativa de Estados Unidos, y en el caso de México

haciendo uso de mediciones del Instituto Mexicano del Transporte. Por otro lado medir los flujos comerciales entre los actores privados sería muy complejo, salvo que se tuviera acceso a sus cuentas particulares de cada empresa y, aún entonces sería poco probable publicarlo. Dadas las dificultades que se encontraron en el análisis estadística y la ausencia de una base de datos para los corredores norteamericanos, dedicaré una parte de este capítulo para explicar como se utilizan las estadísticas.

Mediante el análisis de los flujos se pretende establecer el tipo de vínculos económicos que existen entre los territorios vinculados por el corredor, y mostrar si los vínculos económicos corresponden con la extensión del corredor, o bien, si son las acciones de de tipo político las que predominan, estos últimos se identifican mediante el análisis de los mecanismos formales e informales¹⁹ con que interactúan los miembros privados y público del corredor. La forma en que se vinculan los actores públicos del corredor, requiere un referente legal, pues son entidades de interés público y deben rendir cuentas de sus actos a la población, en ese sentido, la participación de agencias de gobierno y gobiernos locales en este tipo de organizaciones se explica por las facultades que tienen los diversos niveles de gobierno en sus respectivos países para entablar relaciones con otras naciones o entidades similares de otros países. Así mismo, dentro del marco legal que regula los corredores, se analizan cambios en el régimen fiscal que han hecho Canadá y México para dar el mismo trato que tiene los puertos interiores o secos del corredor en Estados Unidos.

¹⁹ Los mecanismos formales son las leyes y reglamentos, mientras que los informales son aquellos que facilitan la interacción de los actores sin que este regulado por medios legales.

Una tercera parte del capítulo está dedicada a la descripción de los actores que participan en NASCO, poniendo atención especial en su tipo de actividad económica o el interés que pueden tener en el corredor. Ésta parte del trabajo es organizada por países, y de cada país se subdivide en actores públicos, privados y académicos. En este apartado se demuestra la intensa participación de actores privados estadounidenses que logran alinear a sus intereses a un mayor número de actores públicos en Canadá y México, logrando de ellos apoyos materiales para mejorar la operación del corredor.

Finalmente analizaré algunos fenómenos ocurridos en la parte mexicana del corredor que son de orden político, logísticos y de infraestructura de transporte, así como económicos, que si bien no son causados directamente por el corredor, los considero relevantes en la medida que los responsables de esos hechos se dicen motivados por las ventajas que ofrece.

En conjunto, el análisis de todos estos elementos pretende ser una explicación profunda de uno de los corredores más importantes de Norteamérica y que además es el único que forma una red trilateral de actores y territorios, con resultados específicos que si bien, parece no tener impedimentos para sumar más y variados actores a la organización, su límite lo imponen los propios flujos de comercio.

3.1 Precisiones sobre los datos utilizados para el análisis de flujos y su interpretación

Una de las principales inquietudes de ésta investigación es conocer el tamaño del comercio que transita por el corredor NASCO. La organización no tiene esos datos, al menos no de forma pública. Tampoco la base de datos para Norteamérica, creada mediante la cooperación de los ministerios de transporte de los tres países, cuenta con información al respecto. En general, no existen a la fecha estadísticas que muestren el tamaño de los flujos en los corredores norteamericanos. Ni siquiera los países tienen estadísticas del volumen comercial que se transporta por los corredores y en que modo de transporte lo hacen.

Una de las principales justificaciones, que dan los actores públicos (gobiernos) para afiliarse a una organización como NASCO, es la mejora de la competitividad, el enlace con mercados internacionales que les brinda el corredor, y con ese mismo argumento, se hacen inversiones desde el poder público. En ese sentido, conocer el monto del comercio que fluye por los corredores, serviría para contrastar la validez de ese argumento.

Sin embargo, en esta investigación se ha enfrentado el problema de falta de datos del comercio por los corredores. En su lugar, se ha recurrido a datos de comercio entre entidades federativas de Canadá y Estados Unidos, y para el caso de México solo el comercio de este con las entidades federativas de Estados Unidos. Con esos datos se explica el interés de los actores económicos para impulsar el corredor, que si bien no es el único que cruza esas entidades federativas, esos datos son representativos.

En el caso particular de México, existe mayor interés por conocer los vínculos económicos de los estados entre ellos y de esa forma explicar el crecimiento del corredor y

su poder político. Por lo tanto, se ha recurrido a los datos disponibles de origen y destino del comercio entre entidades federativas, así como a aquellos de origen-destino del comercio exterior que se realiza en los puertos mexicanos del Pacífico, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, que, como se verá, son miembros del corredor.

Con estos datos habrá grandes inexactitudes, así que no serán utilizados para afirmar el flujo de comercio que corre por NASCO, sino que, sirven para hacer una aproximación de los flujos comerciales entre los territorios, y también, para conocer de las motivaciones que tienen los actores públicos y privados, para intervenir en una organización que gestiona mejoras en las cadenas de transporte, y la armonización de los sistemas de transporte de Canadá, Estados Unidos y México.

Las entidades federativas de Estados Unidos seleccionadas, son las que según el Mapa 3, de la página 85, se vinculan por el corredor 23, que tiene como eje principal la carretera Interestatal-35 de Estados Unidos. La inexactitud, al utilizar este dato, proviene del hecho de que por algunas entidades federativas atraviesa más de un corredor que tiene vínculos con Canadá y/o México, un ejemplo de esto es Texas, por donde pasa NASCO y el Corredor Ports-to-Plain.

En el caso de México, los datos utilizados dan una aproximación del tránsito carretero entre entidades federativas y del comercio hacia la frontera con Texas. Recordando que en el capítulo 2 al explicar la congestión de los cruces fronterizos en Norteamérica, se mostraron los principales puntos de cruce de autotransporte y ferrocarril.

Por lo tanto, se hará uso de es mismo dato para mostrar los cruces fronterizos donde el NASCO tiene influencia.

Con este conjunto de datos, si bien no se construye un esquema exacto del comercio que fluye por el corredor, si se puede obtener un panorama de los motivos de algunas entidades federativas estadounidenses por participar en NASCO, el papel que juegan esas entidades en el comercio total de Estados Unidos con Canadá y México, así como el papel que juegan los puertos mexicanos para el corredor. El énfasis en este último punto se debe a que, los puertos mexicanos son el extremo del corredor más alejado de la frontera, que tradicionalmente es el territorio que se incorpora a los corredores.

3.2 Comercio de las entidades federativas de Estados Unidos miembros de NASCO y del Corredor 23 con Canadá y México

Para elaborar este apartado se seleccionaron aquellos estados que están vinculados al corredor, tomando como referencia los corredores designados por el Congreso de Estados Unidos en SAFETEA-LU (FHWA, 2009). Cabe señalar que ningún gobierno estatal estadounidense es miembro del NASCO, por motivos que se analizarán más adelante. La Tabla 10 muestra los estados que son vinculados por el Corredor 23, pero de esta misma se subrayan aquellos que son miembros activos de NASCO. Esta diferencia esta basada en los datos aportados por la página electrónica de NASCO, donde se puede ver que no todos los estados que son parte del Corredor 23 designado por el Congreso de ese país, son miembros

de NASCO. Aunque hay que recordar que ningún estado participa en NASCO, sino condados o ciudades, pero no hay datos para el comercio de estas con México y Canadá, por lo que se toman las estadísticas por entidad federativa.

Tabla 10: Comercio con Canadá y México de las entidades federativas conectadas por el corredor 28 de SAFETEA-LU, 2007 (millones de dólares)

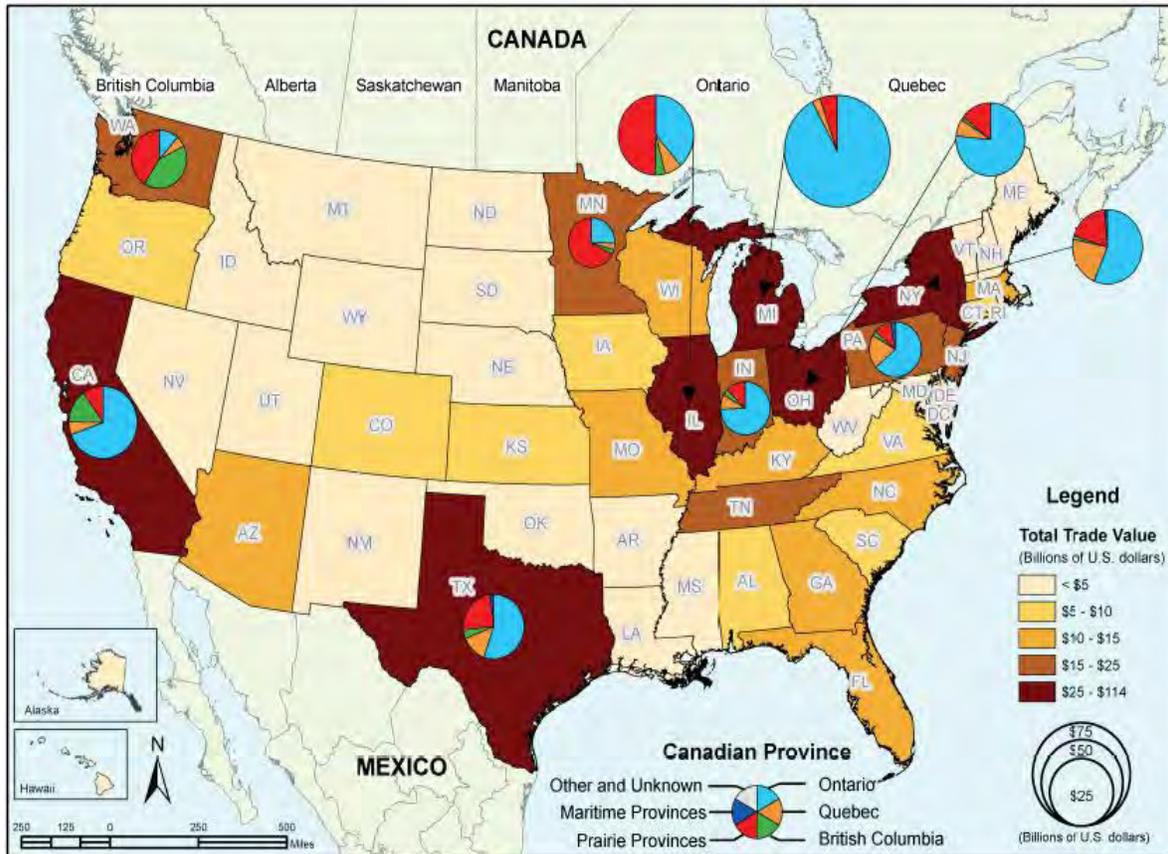
	Exportaciones a		Importaciones de	
	Canadá	México	Canadá	México
Kansas	2,148	842	1,857	498
Minnesota	4,429	565	10,557	1,502
Missouri	4,734	1,281	2,854	2,087
Nebraska	1,158	887	1,309	337
Iowa	3,064	1,562	3,252	820
Texas	14,018	48,796	11,647	38,986
Total de Estados vinculados por la I-35	29,551	53,932	31,476	44,230
Estados Unidos Total	226,058	118,758	284,773	167,713

Fuente: Elaboración propia con datos de: North American Transborder Freight Data, Bureau of Transportation Statistics en: http://www.bts.gov/programs/international/transborder/TBDR_OA.html

Se puede observar en la Tabla 10 que la proporción del comercio de esas entidades, frente al comercio total de Estados Unidos con Canadá es de un 11%, y con México, la proporción es de 29%. Cabe aclarar que estas entidades federativas son parte de otros corredores, por lo que se descarta que todo este comercio transite por NASCO, sin embargo el volumen de comercio de esos estados explica el interés por participar en la organización y que existe un importante comercio que se beneficia de un corredor como este.

Cabe destacar que para México la proporción frente al comercio total es mayor, por lo que el corredor adquiere mayor importancia para este país, si se considera que la mayor parte del comercio exterior mexicano se realiza con Estados Unidos y, de este último, casi una tercera parte se hace con los estados de la Tabla 10.

Mapa 4
Comercio entre Estados de Estados Unidos y las Provincias de Canadá, 2007



NOTA: Las Provincias de Pradera son (Prairie Provinces) Alberta, Saskatchewan, and Manitoba. Las Provincias Maritimas (Maritime Provinces) son Nueva Escocia, New Brunswick, Newfoundland y Labrador, y Isla del Príncipe Eduard. Otros y desconocidos (Other and unknown) incluyen Nunavut, los territorios del Noroeste.
Fuente: U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, Transborder Freight Data as of October 2008.

El Mapa 4, muestra el fuerte comercio de entidades como Texas con Ontario, y las provincias de Alberta, Manitoba y Saskatchewan, así como Quebec. Además es de los estados con mayor comercio con Canadá. De igual forma se puede observar que Ontario domina en el comercio con Indiana, Michigan, Pensilvania y Nueva York. Mintras que el comercio de Minnesota es con las Provincias de Pradera. Como veremos más adelante, Alberta, Ontario, Quebec, Manitoba y Saskatchewan son miembros de NASCO, y el corredor tiene representantes de Texas, Iowa, Missouri, Oklahoma, Kansas y Pensilvania.

Además, de acuerdo al Mapa 3, el corredor 28, sobre el que se asienta NASCO, articula a Minnesota, Nebraska e Illinois.

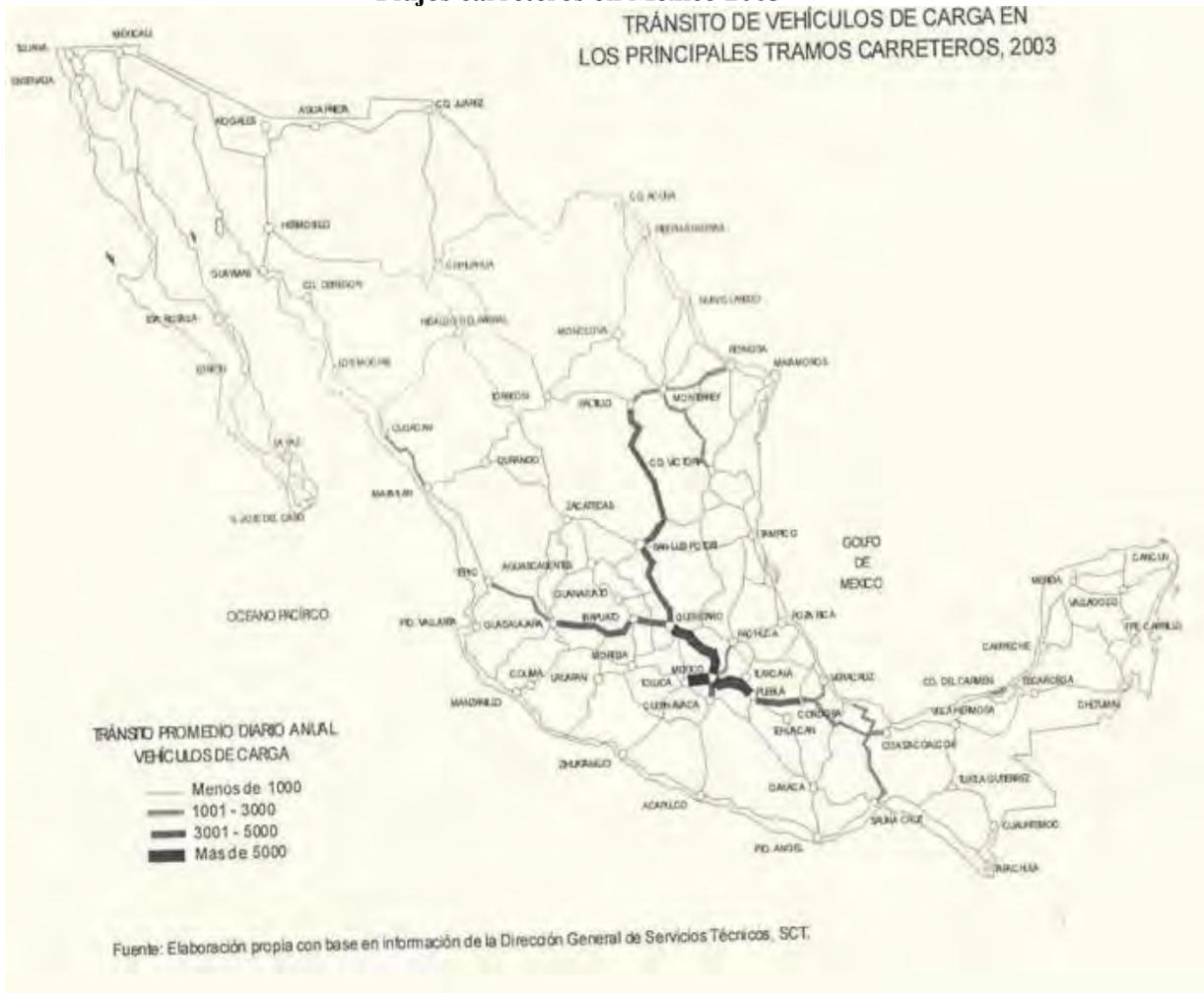
3.2.1. Flujos al interior de México en torno a NASCO

El NASCO en México tiene una importante influencia, ha logrado atraer la atención de varios gobiernos estatales y de puertos secos. En ese sentido, el Mapa 4 muestra los flujos carreteros en México, de acuerdo al número de camiones que transitan por las carreteras señaladas. Entre más gruesa es la línea, implica un mayor flujo de vehículos de carga. Los trazos corresponden a viajes de autotransporte de carga, y se obtuvieron mediante una encuesta a empresarios del sector.

En el Mapa 4 se observa una concentración de flujos en la zona centro (Distrito Federal, Puebla, Estado de México, Hidalgo, Morelos, Querétaro), que se extiende hacia el Noreste (San Luis Potosí, Nuevo León, Tamaulipas). Esa columna de concentración extiende un brazo más delgado hacia Occidente (Jalisco, Aguascalientes y Guanajuato) que se va perdiendo conforme se acerca a la costa Pacífico. El otro brazo que se extiende va al Sureste y Golfo de México, principalmente a Veracruz y Oaxaca, que también conforme se interna a la zona de la Selva Lacandona (Chiapas) y la Península de Yucatán se va dispersando en varios caminos. Del mismo Mapa 4 también puede deducirse que los flujos que llegan a Monterrey se parten en varias líneas con destino a diversos puntos fronterizos. Esa intensidad de tránsito en la zona centro y Noreste, explica el porque gobiernos como

San Luis Potosí, Nuevo León, Hidalgo, Tamaulipas y Guanajuato, participen en NASCO, esta zona es además la de mayor actividad industrial (Camacho, 2005).

Mapa 5
Flujos carreteros en México 2003



Fuente: Manual Estadístico del Sector Transporte 2008. Instituto Mexicano del Transporte

También se puede observar que la forma de los flujos carreteros de carga en México es como un delta de río, donde todos los anteriores son puntos alimentadores de la carretera central que llega a la frontera. Si bien el Mapa 4 ofrece algunos datos de los flujos por autotransporte, queda por conocer los traslados hechos por ferrocarril, ya que entre los

miembros de NASCO en México, se encuentra la única empresa ferroviaria que participa en el corredor, Kansas City Southern México (KCSM). Ésta empresa opera el ferrocarril que va de Lázaro Cárdenas, Michoacán a Nuevo Laredo, Tamaulipas. Sin embargo, no es la única empresa que puede trasladar mercancías por Nuevo Laredo, también desde Manzanillo, la empresa Ferromex tiene conexión con ese cruce fronterizo. La Gráfica 4 muestra la fuerte concentración de los cruces ferroviarios en Nuevo Laredo, que es donde confluyen las rutas de México y la I-35, así como otras empresas ferroviarias de Estados Unidos.

Gráfica 4



Fuente: Manual Estadístico del Sector Transporte 2008. Instituto Mexicano del Transporte

En ese sentido, la Gráfica 4 muestra que el cruce fronterizo de Nuevo Laredo, es el más importante para el comercio exterior por ferrocarril. Este punto se encuentra en el estado de Tamaulipas y otros estados como Nuevo León buscan ser la alternativa a esa concentración. Otro punto de referencia para analizar los flujos de comercio de NASCO en México son los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, que son miembros del corredor. Al analizar los flujos de estos puertos se hace sobre la base del movimiento de

contenedores, pues por este medio se transportan la mayor parte de productos industriales y como veremos más adelante, ningún miembro del corredor comercia materias primas.

El análisis de los flujos internacionales que transitan a través de los puertos Manzanillo y Lázaro Cárdenas tiene como finalidad conocer la magnitud de los vínculos con otros espacios del corredor. Estos puertos son importantes para el corredor ya que ambos puertos tienen tránsitos internacionales, es decir un régimen aduanal especial que les permite recibir carga y darle entrada a mercancías provenientes de Asia que tienen como destino final Estados Unidos sin pago de aranceles.²⁰

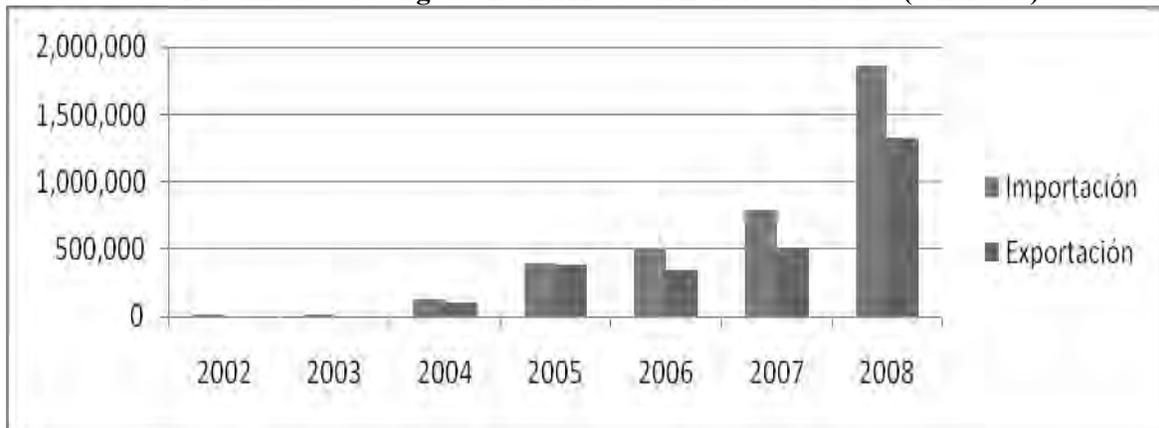
Lázaro Cárdenas

Lázaro Cárdenas es el único puerto de México con 18.00 metros de profundidad en su canal de acceso y 16.50 metros de profundidad en las zonas de atraque, gracias a eso puede recibir embarcaciones de hasta 165 mil toneladas de desplazamiento (API Lázaro Cárdenas 2008). Mediante estudios de simulación, en el Centro de Dimensionamiento Portuario de Dinamarca, se ha demostrado que este es el único puerto en toda la costa del Pacífico del continente americano, que podrá recibir barcos portacontenedores de séptima generación, capaces de transportar 12 mil 500 TEUs o más (SCT-CGPMM 2005).

²⁰ En este contexto se han seguido dos proyectos en la costa del Pacífico, el primero de ellos el puerto de Manzanillo, que solicitó al gobierno federal se incluya el corredor multimodal desde esa costa a la frontera de México vía Piedras Negras, Coahuila, con Eagle Pass, Texas. Mientras que Lázaro Cárdenas lo hace con Nuevo Laredo. (De la Rosa s.f.)

Su conexión de ferrocarril operada por KCSM, le permite acceso a territorio de Estados Unidos y Canadá mediante transporte multimodal y el derecho de tránsito internacional. La Gráfica 5 muestra el crecimiento de las importaciones y exportaciones por contenedor que se hacen en Lázaro Cárdenas, entre los años 2003 y 2008. Se seleccionó el movimiento de contenedores por ser el más utilizado para el transporte de manufacturas y productos industrializados.

Gráfica 5
Movimiento de carga contenerizada en Lázaro Cárdenas (toneladas)



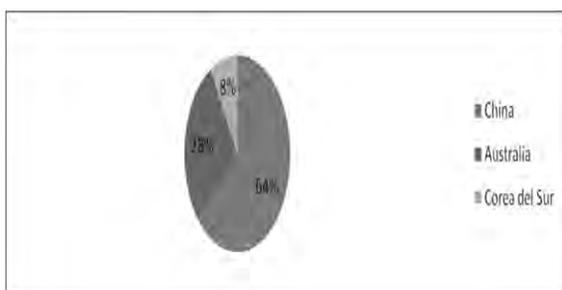
Fuente: Elaboración propia con datos de: Anuario Estadístico de Puertos de México 2008. versión electrónica: <http://cgpmm.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2008/litoral/pacifico.html>

En la Gráfica 5 se puede observar un aumento exponencial del movimiento de contenedores en Lázaro Cárdenas a partir de 2004, motivado por la búsqueda de rutas alternas a los saturados puertos de Long Beach y Los Ángeles en Estados Unidos. En esos años se declaró la saturación de esos puertos y hubo conflictos laborales (International Longshore and Warehouse Union, 2005). A la fecha algunos buques deben esperar hasta 16 días para entrar en los puertos de Long Beach y Los Ángeles, por lo que Lázaro

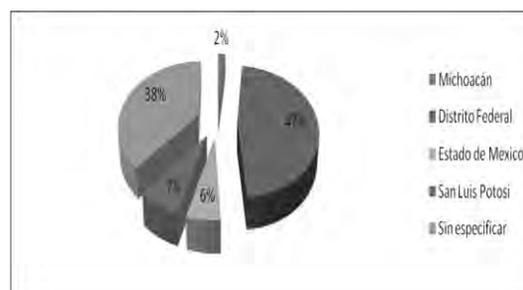
Cárdenas ofrece una alternativa competitiva en costo y tiempo para mercancías provenientes de China y con destino a la Costa Este de Estados Unidos (Lemus, 2008).

Con las Gráficas 6 y 7 se hace una comparación del origen y destino de los flujos de contenedores movilizados en Lázaro Cárdenas en tráfico de importación. La Gráfica 12 muestra los países de origen de las importaciones. Por su parte, la Gráfica 13 muestra cual es el destino final de esas importaciones cuando se internan en México. Ambas gráficas son del año 2008.

Gráfica 6
Origen de Importaciones en contenedores
vía Lázaro Cárdenas 2008



Gráfica 7
Destino de importaciones en contenedor
vía Lázaro Cárdenas 2008



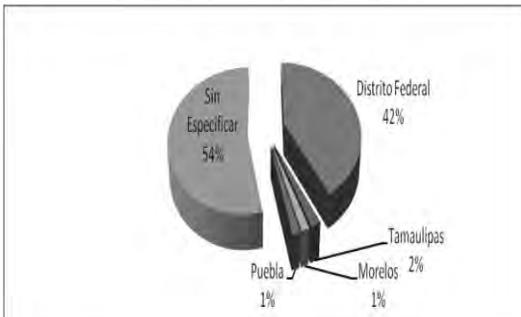
Fuente: Elaboración propia con datos de: Anuario Estadístico de Puertos de México 2008. versión electrónica: <http://cgpmm.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2008/litoral/pacifico.html>

En la Gráfica 6 se puede observar que las importaciones por contenedor provienen principalmente de China 64%, Australia 28% y Corea del Sur 8%, es decir, los contenedores que se internan por Lázaro Cárdenas provienen de Asia en un 100%. Por su parte, la Gráfica 7 muestra que los principales destinos de esas importaciones provenientes de Asia son el Distrito Federal 47%, Sin Especificar 38%, y aparecen el Estado de México con 6%, San Luis Potosí con 7% y Michoacán con 2%.

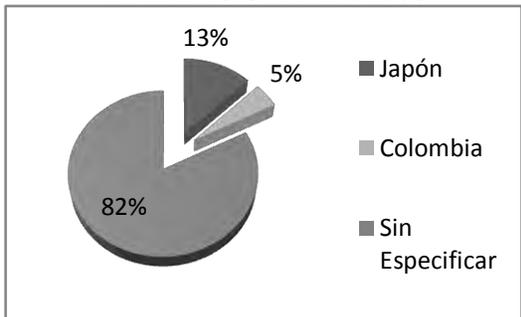
Se puede deducir que el rubro sin especificar se refiere a la carga en tránsito internacional con destino a Estados Unidos. De acuerdo con estos datos, el origen y destino de importaciones por Lázaro Cárdenas si parece tener coherencia con el corredor y los objetivos de este.

Respecto al origen y destino de las exportaciones, la Gráfica 8 muestra los estados mexicanos que exportan vía Lázaro Cárdenas vía contenedor. Así mismo, la Gráfica 9 muestra el destino que esas exportaciones tienen en el mercado internacional.

Gráfica 8
Origen de Exportaciones por contenedor
vía Lázaro Cárdenas 2008



Gráfica 9
Destino de Exportaciones por contenedor
vía Lázaro Cárdenas 2008



Fuente: Elaboración propia con datos de: Anuario Estadístico de Puertos de México 2008. versión electrónica: <http://cgpmm.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2008/litoral/pacifico.html>

El origen y destino de las exportaciones mostrado en las Gráficas 8 y 9 también se concentra en pocos lugares. El origen es principalmente el Distrito Federal con 42% y sorprendentemente aparece como rubro mayor sin especificar con 54% que se supone, son los tránsitos internacionales que no aparecen por ningún otro lugar en las estadísticas. Por otro lado el destino principal de esas exportaciones por contenedores también aparece como sin especificar, otra vez pueden ser los tránsitos internacionales, este rubro es seguido por Japón, país con el que recientemente México firmó un acuerdo comercial de libre comercio.

Aparentemente los flujos de contenedores que se mueven por Lázaro Cárdenas conectan al Distrito Federal y Michoacán con mercados de Asia, con lo que se puede deducir que los flujos en este puerto tienden a ir hacia el centro del país, desde donde se puede distribuir a otros puntos.

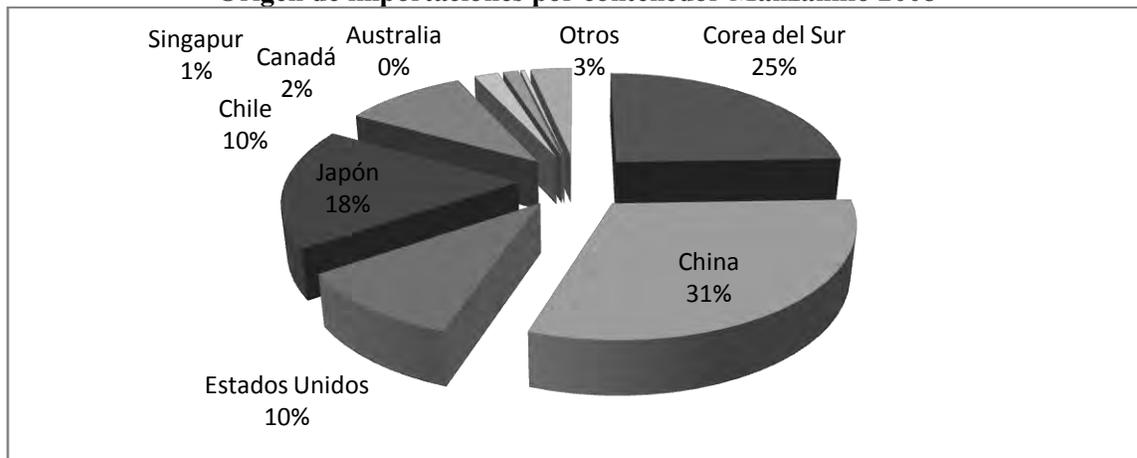
Manzanillo

Manzanillo es el principal puerto en movimiento de contenedores en el país, ha desplazado incluso a Veracruz. Tiene importantes conexiones ferroviarias y carreteras que lo vinculan con casi todo el país. El puerto de Manzanillo ha sido tradicionalmente el puerto para el comercio exterior de México en la costa del Pacífico, su cercanía con importantes ciudades como Guadalajara y de ahí su puede vincular con la Ciudad de

México. Sin embargo las condiciones físicas de este puerto no le permiten recibir los buques portacontenedores de última generación, ya que sus canales de acceso solo tienen 12 metros de profundidad y los nuevos buques requieren de canales de hasta 16 metros de profundo.

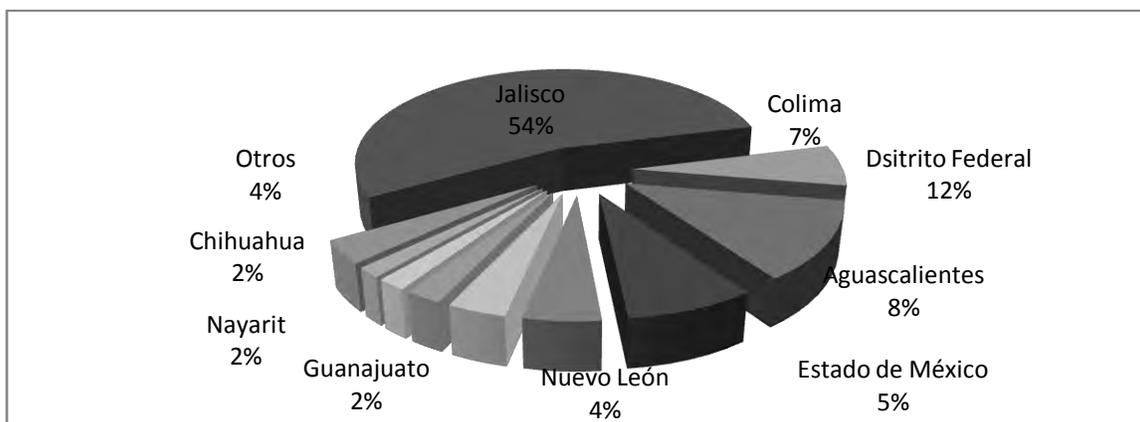
A pesar de todo no ha logrado disminuir la zona de influencia de este puerto, que es mucho más diversa ya que los pares origen destino de importaciones y exportaciones son más variados, como se muestra en las Gráficas 10 y 11. Estas gráficas tienen como objetivo hacer una comparación similar a la que se hizo con los flujos en Lázaro Cárdenas.

Gráfica 10
Origen de importaciones por contenedor Manzanillo 2008



Fuente: Elaboración propia con datos de: Anuario Estadístico de Puertos de México 2008. versión electrónica: <http://cgpmm.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2008/litoral/pacifico.html>

Gráfica 11
Destino de Importaciones por contenedor Manzanillo 2008



Fuente: Elaboración propia con datos de: Anuario Estadístico de Puertos de México 2008. versión electrónica: <http://cgpm.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2008/litoral/pacifico.html>

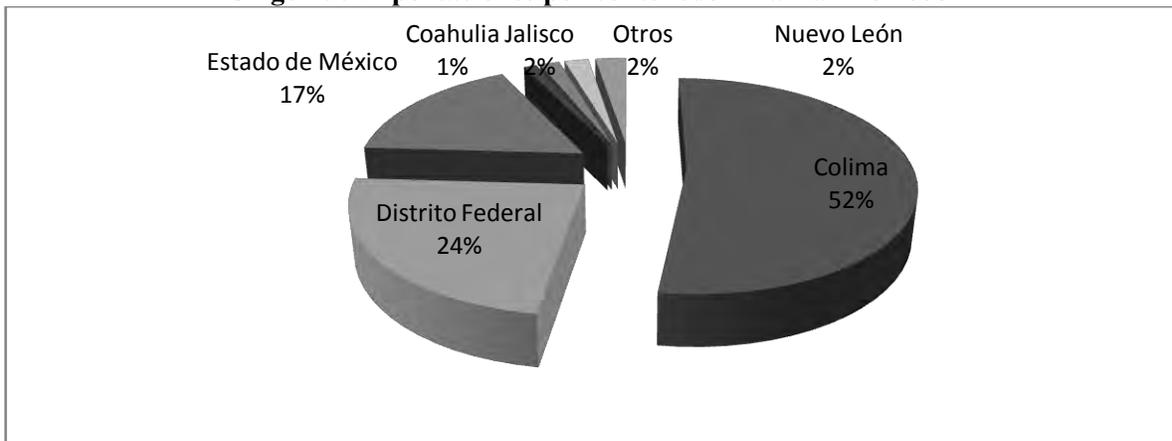
En estas gráficas (10 y 11) puede observarse que China tiene una proporción importante en la importación de contenedores con 31%, Corea del Sur 25%, Japón 18%, en total provenientes de Asia son 67% de los contenedores. Una vez más la mayor proporción de importaciones contenerizadas proviene de Asia, sin embargo también se encuentran Chile y Estados Unidos con 10% de las importaciones que se hacen por Manzanillo. Chile envía a este puerto productos agrícolas vía contenedor, y Estados Unidos manufacturas para ensamble. Estos países comercian vía Manzanillo pues es el puerto más cercano a la zona industrial de Jalisco, donde hay importantes empresas electrónicas como LG o la planta automotriz Toyota.

Como puede verse en la Gráfica 11 el destino de esas importaciones contenerizadas se concentran en Jalisco que recibe el 54% y el Distrito Federal con 12%. Pero es muy variado en comparación con Lázaro Cárdenas, tanto que fue imposible poner todos los destinos. Cabe señalar que Manzanillo distribuye contenedores a 26 estados, inclusive estados con costas y puertos importantes como Baja California, Veracruz, Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Sonora, Sinaloa y Nayarit. Resulta interesante, que a diferencia de Lázaro

Cárdenas, aquí aparecen tres miembros del NASCO, Aguascalientes con 8%, Nuevo León con 4% y Guanajuato con 2%.

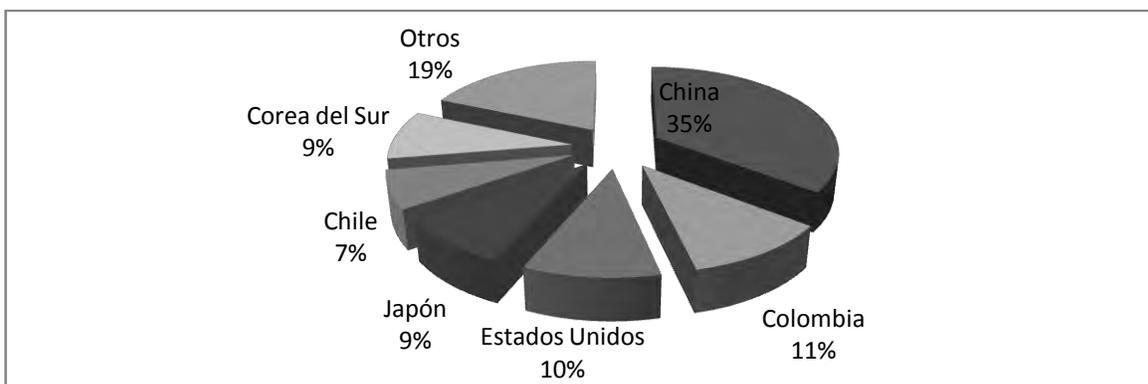
Sin embargo, como veremos a continuación las exportaciones que salen por Manzanillo no provienen de tan variados lugares, aún siendo por contenedor. Las Gráficas 12 y 13 analizan el origen y destino de las exportaciones. El origen se refiere a las entidades federativas de México de donde provienen los flujos, y el destino al país a donde se dirigen esas exportaciones.

Gráfica 12
Origen de Exportaciones por contenedor Manzanillo 2008



Fuente: Elaboración propia con datos de: Anuario Estadístico de Puertos de México 2008. versión electrónica: <http://cgpmm.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2008/litoral/pacifico.html>

Gráfica 13
Destino de Exportaciones por contenedor Manzanillo 2008



Fuente: Elaboración propia con datos de: Anuario Estadístico de Puertos de México 2008. versión electrónica: <http://cgpmm.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2008/litoral/pacifico.html>

La Gráfica 12 muestra que la mayor parte de las exportaciones por contenedor movilizadas en Manzanillo proviene de Colima con 52%, estado en que se ubica el puerto, seguido del Distrito Federal con 24% y el Estado de México con 12%, estos estados en conjunto suman el 83%, es decir casi tres cuartas partes del tráfico de contenedores que se exportan por este puerto.

Por su parte la Gráfica 13 muestra que esas exportaciones tienen como destino principalmente China con 35%, mientras que entre Colombia, Corea del Sur y Estados Unidos reciben otro 30%, un grupo numeroso de países es destino de 19% de esas exportaciones. En general el comercio por contenedor en Manzanillo es diversificado, aunque la mayor proporción es de flujos chinos también.

En conclusión, en ambos puertos los flujos de contenedores de importación provienen mayoritariamente de Asia y seguramente terminan en el mercado interno o bien son insumos para industrias que más adelante reexportan a Estados Unidos. Podemos ver que el destino de las importaciones en general tiende a dirigirse al centro del país, en

específico al Distrito Federal y Estado de México donde se concentra el mayor mercado o bien puede redistribuirse a diferentes ciudades.

Manzanillo ha sido tradicionalmente el puerto para las importaciones que ingresan por el Pacífico, es, además, el puerto más grande de ese litoral. Las empresas que dan servicios de logística de importación históricamente tienen más experiencia en este puerto. Otro factor importante es que Manzanillo se encuentra a dos horas aproximadamente, de la ciudad más grande de la región que es Guadalajara, mientras que Lázaro Cárdenas se encuentra a 8 horas en carretera de Morelia, que es una ciudad más pequeña en comercio y población.

De momento, Manzanillo sigue siendo el puerto principal en movimiento de contenedores en el Pacífico, aunque Lázaro Cárdenas ha experimentado un crecimiento sostenido y tiene más perspectivas de crecimiento por sus condiciones físicas y geográficas. Para ambos puertos el crecimiento del comercio de Asia con Norteamérica implica que más líneas navieras y operadores logísticos estén interesados en establecer oficinas cerca de los puertos, o de realizar más viajes diarios. La vinculación de ambos puertos al corredor les ha permitido promoverse como alternativa a las rutas de los puertos de Long Beach y Los Ángeles con usuarios de transporte globales. Manzanillo y Lázaro Cárdenas parecen responder a la tendencia nacional, mostrada en el Mapa 4, de concentrar sus flujos al centro del país. Para facilitar el comercio y el tránsito de esos flujos, el NASCO tiene una serie de mecanismos para lograr que los actores emprendan acciones basados en una visión común norteamericana.

3.3 La gobernanza del corredor

Este apartado muestra que además de los flujos existen otros vínculos entre los miembros del corredor que atraen nuevos territorios sin que necesariamente existan vínculos comerciales previos. Esto no quiere decir que los actores y territorios no estén vinculados económicamente, sino que además de este vínculo expresado en los flujos comerciales existen otros de tipo político que tienen como finalidad ensanchar la zona de influencia del corredor, alineando sobre todo a los gobiernos locales de Canadá y México a normas económicas y de transporte que ya se aplican en Estados Unidos, y en consecuencia se tiene una región económica con un régimen aduanal homologado, además que los dichos gobiernos locales hacen suya la agenda logística y de transporte del corredor y destinan recursos públicos para favorecer el cumplimiento de dicha agenda.

Si tomamos en cuenta que la gobernanza es la capacidad de los actores no gubernamentales de incidir en el diseño de acciones públicas propias del gobierno, la gobernanza del corredor tiene dos elementos que van a caracterizarlo:

1) Las conferencias anuales, reuniones regionales y programas que la organización promueve entre sus miembros. En esas reuniones y conferencias los actores públicos, los representantes académicos y las empresas confluyen en un foro para discutir las prioridades logísticas y de transporte para Norteamérica o la región respectiva, de ese modo los actores no gubernamentales tienen posibilidades de influir en las percepciones del gobierno y el

diseño de programas y políticas que favorezcan al comercio, esencialmente al nivel de los gobiernos locales.

2) El NASCO como organización tiene otros mecanismos para influir en los órganos de gobierno, con canales y resultados verificables. La forma en que la organización influye en el diseño de políticas de transporte y comercio es más visible en México y Canadá. Para el primero hemos visto que los flujos de comercio de los estados miembros en Estados Unidos son de mayor tamaño, en tanto que para el segundo se empieza a notar la influencia en los territorios incorporados al corredor.

Respecto al punto primero, de las reuniones, conferencias y programas que la propia organización promueve dentro del corredor, los datos provienen de la propia página electrónica y las entrevistas realizadas a algunos representantes y miembros del corredor. El segundo punto, se enfoca en demostrar cómo se ha alineado el marco legal de Canadá y México para hacerlo armónico con el de Estados Unidos en el marco de los corredores de comercio.

3.3.1 Reuniones, conferencias y programas del corredor

Las reuniones y conferencias que realiza la organización tienen por finalidad lograr que los actores trabajen sobre un tema común, ya sean los problemas en general que está enfrentando la región o bien, las soluciones propuestas. Durante el año se realizan reuniones regionales, es decir en México, Canadá o Estados Unidos, para que los miembros

expongan problemáticas internas, luego se sistematizan los avances y ubican las posibles soluciones, finalmente la reunión anual pone de relieve el tema común que aparecen en todas las reuniones previas y los foros sirven para el intercambio de información, propuestas y soluciones. Los actores pueden de ese modo encontrar aliados, o reproducir soluciones que se están implementando en otros puntos de Norteamérica.

Las conferencias anuales tienden a poner sobre la mesa temas más generales del transporte y el comercio en Norteamérica, ya sean éstos de congestión, ambientales, seguridad o cualquier otro tema de interés coyuntural como la crisis. En esas reuniones los diferentes miembros tienen oportunidad de conocer las opiniones de los expertos, las acciones que los gobiernos están emprendiendo o bien, las acciones de otras empresas de la región.

Tanto de las reuniones regionales como las conferencias anuales NASCO obtiene información para conocer los avances de los diferentes países y actores, quienes por su parte, deben mantener iniciativas constantes para mejorar el comercio y la agilidad de la cadena logística, ya que se encuentran en competencia con otros miembros del corredor y del mundo en general.

En estas reuniones el papel de los actores académicos, coordinados bajo el programa „Consortio Educativo Trinacional’ es fundamental pues estos exponen los resultados de las investigaciones que están realizando y los actores públicos y privados pueden hacer uso de ellas o acercarse con los académicos. En otras palabras, se establece un canal de

comunicación eficaz entre la investigación científica y tecnológica, y los encargados aplicarla. (NASCO, 2008)

Mediante estas conferencias se logra la difusión de la investigación científica y tecnológica a nivel norteamericano, tal como lo demuestran los diferentes programas implementados a lo largo del corredor, como el Programa Piloto de Mejoramiento en el Cruce de Ciudades que sirve para eludir o hacer menos problemático el cruce de grandes ciudades, mostrando estrategias de prevención de zonas de alto tránsito; el Programa Piloto de NAFTRACS, que dispone un sistema de geolocalización de la carga a lo largo del corredor en Canadá, Estados Unidos y México, con lo que los usuarios pueden saber el lugar exacto en que se encuentra su carga y monitorearla por todo el corredor. Incorpora a los miembros a iniciativas ambientales de acuerdo con normas de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, en ese sentido promueve que los miembros traten de cumplir las normas de disminución de emisión de contaminantes y que la agencia les otorgue reconocimiento, en caso de un endurecimiento de las normas ambientales de Estados Unidos, los miembros de NASCO de Canadá y México tendrían un paso adelante para cumplir con esas normas. (NASCO, 2008)

3.3.2 El marco legal del NASCO: Alineación de Canadá y México con Estados Unidos

El que empresas privadas participen de coaliciones, alianzas y asociaciones internacionales tiene sentido en el marco de la globalización, pues de ese modo optimizan sus oportunidades de participar en el comercio internacional y obtener mayores rendimientos. Por otro lado, están las relaciones internacionales, que se refieren tradicionalmente a las relaciones que hay entre gobiernos representantes de los países que forman la comunidad internacional. En el caso de los corredores en Norteamérica, no están involucrados directamente los gobiernos federales de Canadá, Estados Unidos o México, sino gobiernos estatales o municipalidades.

Lo que permite a esos actores gubernamentales participar en asociaciones como NASCO es una legislación expresa en el caso de Canadá y Estados Unidos y, una interpretación de la ley en el caso de México. Desde hace tiempo la cooperación transfronteriza es una realidad en Norteamérica, sin embargo ésta se da en el marco que permite a organismos públicos entrar en acuerdos con otros organismos o naciones siempre y cuando no pongan en riesgo la integridad de sus propias naciones.

En México la Ley de Celebración de Tratados de México artículo 1º dice: “Los acuerdos interinstitucionales sólo podrán ser celebrados entre una dependencia u órgano descentralizado del poder público federal, local o municipal y uno o varios órganos gubernamentales extranjeros u organismos internacionales” (Diario Oficial de la Federación, 2 de enero de 1992). Sin embargo no existe una autorización expresa para que los gobiernos estatales entren en tratos con otros niveles de gobiernos extranjeros, pero

tácitamente se deja la facultad a esos niveles de gobierno para designar una dependencia que realice dichos acuerdos, por ejemplo las encargadas del desarrollo económico.

Por su parte, Canadá cuenta con un sistema federal más flexible que permite a sus gobiernos provinciales participar en dichos acuerdo sin una aprobación expresa del gobierno federal. Sin embargo, este país ha tenido que debatir la forma en que las provincias puedan participar en dichas asociaciones. De acuerdo con su legislación interna el poder ejecutivo de cada provincia tiene facultades para realizar acuerdos con gobiernos estatales de Estados Unidos, sin necesidad de autorización legislativa (Eyre 2009). Los gobiernos provinciales y las entidades federativas de Estados Unidos han mostrado un especial interés por alcanzar acuerdos que les permita mejorar su posición económica frente a otras regiones transfronterizas.

Debido a que han proliferado las asociaciones en regiones transfronterizas tanto al norte como al sur de Estados Unidos, este país también tiene una legislación que regula la participación de las entidades federativas en dichos acuerdos. Estados Unidos permite a las entidades federativas realizar acuerdos siempre que no contravengan los principios y la hegemonía de la Unión. En algunos casos requieren preautorización del Congreso Federal o bien la participación del estado requiere la aprobación del Congreso Local. Sin embargo cada entidad federativa queda en libertad de permitir a sus condados o ciudades participar en estos acuerdos (Eyre 2009) y esto explica que por parte de dicha nación sólo participen condados y agencias de gobiernos estatales.

Aunque existen varias asociaciones público-privadas transfronterizas parecidas a NASCO, éstas no se regulan por este marco de cooperación o acuerdos, pues no son acuerdos entre gobiernos exclusivamente, sino asociaciones de gobiernos, empresas y entidades académicas. Este tipo de asociaciones no entrarían en la categoría de las legislaciones antes descritas pero tampoco están prohibidas. Considero que una regulación expresa daría mayor certidumbre y permitiría un mejor aprovechamiento de este tipo de organizaciones en Norteamérica.

Por ejemplo, estas organizaciones tienen su origen en la legislación estadounidense para mejorar el transporte multimodal y modernizar la red de comunicaciones que se ha refrendado en dos ocasiones con la aprobación de las leyes que para ese fin diseñó el Congreso de Estados Unidos. Luego este comportamiento se ha hecho extensivo a Canadá y México mediante los corredores. Aunque se expresa en la legislación y diseño de políticas públicas al interior de cada nación, coinciden en tiempo con la iniciativa que al respecto ha tomado el gobierno estadounidense.

El inicio de la legislación en materia de transporte intermodal surge en 1991, cuando el Congreso de Estados Unidos creó el *Acta de Eficiencia de Transportación Intermodal Superficial* (ISTEA por sus siglas en inglés) que designó 21 corredores prioritarios. Esta acta fue motivada por el crecimiento del comercio de ese país con naciones de Asia que provocó saturación de los puertos del Pacífico y de la infraestructura de distribución interna en general, ferrocarriles y carreteras eran insuficientes para sostener

el torrente de flujos comerciales entre ambos puntos, así que el Congreso asignó fondos para 21 corredores prioritarios entre 1992 a 1997 (Prentice 2008).

Más tarde esta tendencia se refrendó en 1998, como seguimiento a esa primera ley se hizo el Acta de Eficiencia de Transporte para el siglo 21 (TEA-21 por sus siglas en inglés) para renovar los fondos hasta 2003 para 43 corredores dentro de Estados Unidos (Prentice 2008). Una vez más se consideró que esta ley debía renovarse y ampliarse, por lo que para el periodo 2004-2009 mediante el Acta de Transporte Seguro, Confiable Flexible y Eficiente: Patrimonio para los Usuarios (SAFETEA-LU por sus siglas en inglés) se dio continuidad a estos proyectos (Villa y Rothe 2007: 3), ésta última acta otorgó fondos de aproximadamente cuatro mil millones de dólares a los 81 corredores designados (FHWA 2009).

EL acta SAFETEA-LU en su sección 1303 'Programa de Infraestructura Fronteriza Coordinada', señala que los fondos destinados a estados fronterizos pueden trasladarse a México o Canadá siempre y cuando las autoridades de esos países den garantías suficientes al secretario encargado de administrar los fondos de esta ley; que las construcciones se hagan de acuerdo con los estándares estadounidenses, demuestren mediante estudios el impacto en la disminución de tráfico, su impacto en la reducción de costos y en el incremento de la competitividad (FHWA 2009). Este tipo de criterios para asignar fondos está presente en las legislaciones antecedentes de SAFETEA-LU, y tiene como objetivo incrementar la infraestructura y conexiones en sentido Norte-Sur, pues la mayor parte de la infraestructura de Estados Unidos va en sentido Este-Oeste (Prentice 2008).

En correspondencia al interés de Estados Unidos, México ha implementado diversas iniciativas con el fin de crear corredores de transporte, desde el gobierno de Ernesto Zedillo se creó un programa de „Corredores Transversales’ que tenía como finalidad conectar la ambos litorales en México en diferentes rutas, ya que a diferencia de Estados Unidos, la mayor parte de la infraestructura mexicana se concentra en sentido Norte-Sur y es casi inexistente aquella en sentido Este-Oeste (S. d. SCT 2000). No obstante, ante la insuficiencia de fondos no se concretaron grandes proyectos bajo el auspicio de dicho plan. Más tarde el gobierno de Vicente Fox hizo un acuerdo entre diferentes actores privados del sector transporte y agencias de gobierno para fomentar el desarrollo de los corredores, plan que tampoco tuvo gran éxito por la ambigüedad de sus objetivos (S. d. SCT 2004). El propio Vicente Fox presentó en 2002 ante la reunión de APEC el Proyecto Bandera, que implicaba los permisos de tránsito internacional para los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo y que se han explicado anteriormente y la inversión para promover los corredores multimodales (P. C. Martner 2007) que tampoco concretó grandes obras.

El gobierno de Felipe Calderón se ha autonombrado el gobierno de la infraestructura y desde 2007 presentó el Programa Nacional de Infraestructura (PNI), el cual tiene como meta una inversión de 266 mil millones de dólares para el periodo 2007-2012 (Financiero 2010) aunque es para diferentes rubros como educación, salud, transporte, energía y telecomunicaciones. El PNI, tiene intención de invertir aproximadamente 400 mil millones de pesos en infraestructura de transporte (Presidencia de la República 2007). Sin embargo de todos los proyectos en transporte, solo se ha podido licitar el paquete de carreteras del Pacífico en 2010. Otros tantos proyectos están en proceso de revisión,

licitación o en estudios (FONADIN 2008). El PNI depende de la disponibilidad de recursos del Gobierno Federal, y este basó sus expectativas en el impulso a una reforma fiscal (Presidencia de la República 2007) que no se ha presentado, por lo que se han detenido muchos de sus planes e iniciativas.

Sin embargo es explícita la intención del gobierno mexicano de impulsar los corredores de transporte, aunque se carece de continuidad en los proyectos y la falta de fondos se vuelve el mayor obstáculo para este tipo de proyectos. Por otro lado, la necesidad de invertir en zonas con poca infraestructura choca con las necesidades de incrementar la infraestructura en aquellas zonas donde los flujos comerciales son mayores.

Canadá por su parte, ha dado lugar a los proyectos de Corredores y Puertas de Entrada (*Gateways*) de parte del Ministerio de Transporte de ese país para facilitar los cruces fronterizos (Kuykendall 2007). Canadá también tiene fuertes conexiones Norte-Sur hacia la frontera con Estados Unidos, pero sus conexiones Este-Oeste son deficientes. El incremento en la demanda de conexiones del Pacífico hacia la zona centro de ese país se debe a que algunos de los flujos que provienen de Asia utilizan los puertos de Vancouver y Prince Rupert para alcanzar su destino final en Estados Unidos, en ese sentido el gobierno canadiense ha promovido la creación de los corredores y la conexión de estos con Estados Unidos mediante las asociaciones transfronterizas, así como la estrategia de puertas de entrada (*gateways*) (Kuykendall 2007).

Sin embargo el que Canadá y México hayan impulsado iniciativas para alinearse con las políticas de transporte multimodal de Estados Unidos no ha sido lo único en que se

han homologado. Se debe recordar aquí que, como se explicó en el primer capítulo, una estrategia de los corredores multimodales y de la logística a nivel internacional ha sido la creación de centros de almacenamiento y transformación en tierra, que originalmente respondían a las necesidades de desahogar los puertos marítimos pero con el tiempo han adquirido reelevancia propia como instrumento de eficiencia en las cadenas logísticas globales. Estos centros, llamados puertos secos o interiores, se establecen en zonas industriales, donde normalmente confluyen dos o más modos de transporte y dos o más rutas de distribución de mercancías. Normalmente estos centros, debido a su orientación al comercio exterior, son dotados de un régimen fiscal especial que facilita su labor.

En Norteamérica los puertos interiores articulados por NASCO tienen actualmente un régimen fiscal similar con las figuras del FTZ (*Foreign Trade Zone*) para Canadá y Estados Unidos, y el RFE (Recinto Fiscalizado Estratégico) en México. La característica similar es que operan como zonas de libre comercio y crean una Unión Aduanera *de facto* en el territorio del corredor.

Las FTZ son un régimen aduanal ampliamente utilizado en el mundo para establecer zonas de libre comercio en una parte del territorio de un Estado en la que las mercancías que en ella se introducen se consideran generalmente como si no estuviesen en el territorio aduanero con respecto a los derechos e impuestos de importación y no están sometidas al control habitual de aduana. Son territorios dotados de infraestructura logística donde las empresas establecidas en torno a ellos, o los prestadores de servicios se encuentran sometidos a un régimen aduanero especial por su orientación hacia el comercio

internacional (Chávez y Vargas, 2008; NAFTAZ, 2008; Prozzi, et al, 2002). Las FTZ tienen diferentes propósitos de acuerdo a la actividad económica a la que estén enfocados, pueden ser maquiladoras, agrícolas, de servicios, etc. (UNESCAP 2005).

Las FTZ fueron creadas en Estados Unidos en 1934 con el fin de atraer o retener inversiones y el empleo. Mediante este régimen, se eliminan o disfrazan los pagos de impuestos de las empresas dedicadas a la importación de insumos para la posterior exportación o para su eventual consumo interno, se apoya el desarrollo local o regional (Prozzi et al, 2002; NAFTAZ, 2008).

Canadá ha llegado un poco tarde a la creación de estos FTZ. Apenas en 2008 comenzó la construcción del primer sitio con ese régimen y su marco legal se apega a las disposiciones de Estados Unidos. El sitio que albergará la primer FTZ de Canadá será Winnipeg, que es miembro de NASCO, como veremos más adelante. Canadá era el único país del G-8 que no utilizaba la figura de FTZ, mientras que en Estados Unidos existen al menos 250 de este tipo de recintos. Los diferentes niveles de gobierno han destinado hasta 3.5 millones de dólares canadienses para financiar el programa de FTZ, en 2009, que a la fecha solo cuenta con el proyecto de Winnipeg. La creación de las FTZ en este país se debe a la petición de importantes organizaciones empresariales, que consideran esta estrategia como una posibilidad para superar la crisis financiera global que empezó en 2008 (Fresh Traffic Group 2009). El hecho de que en Canadá este régimen no haya podido ser impulsado con éxito por NASCO hasta fechas recientes, quizás se debe a que el peso

comercial de los estados de la Unión Americana con ese país no son tan significativos como para México, quien si adoptó este régimen con anterioridad.

En México se creó en 2002 la figura de Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE) mediante una reforma a la Ley de Aduanas. El RFE complementa la figura de Aduana Interior y la infraestructura de transporte que se tiene en el mismo complejo sirve de apoyo para las operaciones globales de manufactura y de comercio internacional. Conocido también como Zona Franca, el RFE es un régimen aduanero que permite la introducción hasta por dos años de mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas para su manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación con ventajas fiscales, como el permitir incorporar a los procesos industriales o de manufactura insumos y materias primas de cualquier parte del mundo y reenviarlos como producto terminado sin su respectivo pago de impuestos al comercio exterior, cuotas compensatorias o Impuesto al Valor Agregado (IVA) (Diario Oficial de la Federación, 30 de noviembre de 2006) (Guanajuato Puerto Interior 2008). Un día antes de terminar su mandato, el presidente Vicente Fox emitió un decreto con el que otorgaba mayores facultades al RFE entre las que incluía ampliar el tipo de empresas que podían entrar en el régimen, el tiempo de almacenaje, entre otras que lo hacen más parecido al FTZ (Diario Oficial de la Federación, 30 de noviembre de 2006).

Ambos regímenes, el FTZ y el RFE, se plantean hacer del territorio donde operan, una zona libre de impuestos al comercio exterior. Las mercancías destinadas a estos sitios se exentan de revisiones aduanales en las fronteras, aunque las de seguridad deben

cumplirse. Los productos que a ellos arriban pueden transformarse, modificarse o ensamblarse sin que causen impuestos si son reexportados. En caso de entrar al mercado nacional del país que se trate, solo pagan el impuesto de importación del producto final (NAFTZ 2008) (DOF 2006) (Chávez y Vargas, 2008).

Con estos cambios, los insumos importados de Asia pueden entrar a Canadá, México o Estados Unidos en estas zonas libres, pasar de uno a otro para ser transformados, ensamblados o modificados con un arancel común, aunque finalmente al internarse al mercado interno de cada país deben pagar el impuesto de importación, pero solo sobre el producto final. Considero que éste es el elemento más contundente de la influencia del corredor en la integración económica y la alineación de Canadá y México a la normatividad estadounidense. Éstas modificaciones al régimen aduanal de los primeros dos países implica una Unión Aduanera, que de acuerdo con el modelo etapista de Bela Balassa es el siguiente paso a la integración luego de la firma de un Acuerdo de Libre Comercio.

Si bien esta modificación no aplica para la región en general, puede extenderse pues tanto la legislación canadiense como la mexicana hicieron las reformas aplicables a todo el país. En México por ejemplo ya existen RFE en varios lugares lejanos a los territorios incorporados a NASCO, como Tijuana, Baja California o Puerto Progreso, Tabasco.

Mónica Gambrill señala que para México, la figura de RFE tiene una justificación confusa en el marco de la política aduanal de fomento a las exportaciones dada la existencia de otros regímenes como IME (Industria Manufacturera de Exportación), IMMEX (Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios para la Exportación), PROSEC

(Programas Sectoriales) y Pitex (Programas de Importación Temporal para la Exportación). Todas éstas otorgan ventajas aduanales similares al RFE, por lo que Gambrill afirma que este último se creó para prevenir un posible cambio en la interpretación de OMC sobre el desempeño de las importaciones temporales que podría dejar fuera de la legalidad estos regímenes especiales que fomentan a las empresas exportadoras (Gambrill 2008). También Gambrill afirma que los regímenes especiales incorporan a empresas que dan servicios a empresas exportadoras. Por lo mismo, considero que la demanda para crear y luego aumentar los privilegios de los RFE, podría haber provenido de empresas dedicadas al transporte y logística que bajo esta figura podrían quedar libres de impuestos ya que sus servicios entran en los criterios de exportación.

En conclusión, los elementos analizados aportan evidencias sobre la alineación con Estados Unidos de políticas públicas y legislación en materia de transporte y fomento a los corredores en Canadá y México. Sin embargo queda pendiente resolver bajo qué marco legal participan los actores gubernamentales provinciales o estatales, según sea el caso. Pues NASCO no se forma como acuerdo de cooperación intergubernamental, ni sólo participan actores públicos como en otras organizaciones transfronterizas. La combinación de actores públicos y privados en una asociación que trasciende las fronteras es una novedad en la región, aunque para Estados Unidos y Canadá este modelo de organización es más común, para México es una novedad y por tanto aún no se encuentra bien regulada.

Una vez analizados los flujos y la gobernanza del corredor podemos pasar a observar los actores que participan en la organización, su perfil, el número de miembros

que participan en la organización, su nacionalidad así como el tipo de actividad que tienen y la relación que guardan con el corredor.

3.4 Análisis de los Actores miembros de NASCO

Aunque esta investigación inició en el año 2007, basaré este apartado en los datos que para 2010 muestra la página electrónica de NASCO, con el afán de utilizar los datos más actuales. Algunos de los actores mencionados en los apartados anteriores no aparecen en esta fuente pero en otras sí, y son importantes para el análisis, por ejemplo el puerto de Manzanillo, el estado de Guanajuato y Tamaulipas, México; los estados de Iowa y Oklahoma en Estados Unidos, así como las empresas Stevedoring Sea American México y el Puente Internacional de Detroit que aparecían como miembros en 2008 pero actualmente no aparecen (NASCO Conference 2008, 2008).²¹ También en 2009, durante la reunión de NASCO en Winnipeg, el estado de Zacatecas estuvo presente y se asumió como miembro, actualmente no aparece tampoco en la página electrónica de la organización (Cardiel, 2009). Aunque en esta ocasión no aparecen en este análisis, se retomaran varios de esos actores en el análisis que se hace sobre las derramas del corredor en México.

La Tabla 11 presenta a los actores del corredor con una breve descripción de sus actividades económicas o algún aspecto que considero sobresaliente en relación con el

²¹ En enero de 2005 apareció la noticia de que “el Corredor Internacional Manzanillo-Kansas City tuvo sus primeras pruebas piloto, el puerto colimense es la principal terminal de carga contenerizada en el país, por ello el interés de empresas y autoridades de la Ciudad de Kansas de promover lo que será el corredor de comercio más grande de la región de América del Norte.” (Ayala 2005)

corredor. Se ha puesto especial interés en las actividades económicas de los actores privados, y en las principales actividades económicas de los actores públicos, de esa forma, se obtiene una radiografía simple del tipo de sectores interesados en el corredor, las entidades gubernamentales más activas, así como la magnitud del interés de cada nación en apoyar la organización. Para organizar esta información he decidido dividirla por países primero (Canadá, Estados Unidos y México) y luego por sector, es decir, gubernamental, privado y académico. Cabe señalar que algunos de los miembros son organizaciones público-privadas y se les destina una clasificación aparte.

Tabla 11: Miembros de NASCO a 2010

CANADÁ	
Gubernamentales	
Brampton, Ontario	Municipalidad, cercana a Toronto, en la región de los Grandes Lagos. (Brampton City 2009)
Conferencia Regional de Funcionarios Electos de Montérégie Oriental, Quebec	Organización de representantes de las diferentes regiones de Quebec. Las principales actividades económicas de la región son: industria del acero y productos de metal, eléctrica y la electrónica, alimentación, energía, nanotecnología, y petroquímica. Tiene acuerdo de cooperación con el Estado de Nueva York, Estados Unidos en el marco del corredor Quebec-Nueva York (CRÉ Montérégie Est 2010)
Conferencia Regional de Funcionarios Electos del Valle Alto de San Lorenzo, Quebec	Organización de Representantes de las diferentes regiones del Valle de San Lorenzo en Quebec. formada para una mejor planificación económica de la zona. (Vallee-du-Haut-St-Laurent 2005)
Gobierno de Manitoba	Provincia que alberga uno de los principales centros logísticos de Canadá en Winnipeg y alrededores. Alberga otros

	importantes centros logísticos como el puerto Churchill, que por su localización es una alternativa de entrada a Estados Unidos en la Costa Este. Participa con recursos públicos en la construcción del proyecto Puerto Central de Canadá, una empresa privada que construye uno de los puertos interiores más grandes de Norteamérica (Manitoba 2010). Actualmente funge como Vicepresidente de NASCO y es miembro desde 1997.
Gobierno de Ontario	Ontario es una provincia de Canadá que se ubica en la región de los Grandes Lagos. Alberga importantes ciudades como Toronto y la capital política de ese país, Ottawa. Cuenta con una importante red de carreteras y ferrocarriles que lo conectan este-oeste y norte-sur con Estados Unidos. (Ontario 2009)
Gobierno de Quebec	Esta provincia canadiense cuenta con importantes conexiones ferroviarias, carreteras y marítimas como los puertos de Montreal, Quebec, Cartier y Siete Islas. Una de sus principales industrias es la aeroespacial y de construcción de trenes. (Gouvernement du Québec 2010)
Gobierno de Saskatchewan	Provincia dedicada principalmente a actividades extractivas como el petróleo, gas, agricultura, potasio y maderas. (Government of Saskatchewan 2010)
Ciudad de Winnipeg, Manitoba	Centro industrial, cerca de la frontera con Estados Unidos. Muy conectado por carretera y tren con importantes áreas industriales de Estados Unidos. Se encuentra estratégicamente colocada entre los flujos norte-sur y este-oeste. (City of Winnipeg 2010)
Privados	
G2 Logistics	Empresa dedicada al transporte y logística. Propietaria de camiones, pero ofrece igual servicios multimodales para Norteamérica. Se ubica en Winnipeg, Manitoba. (G2 Logistics Inc. 2010)
Grupo Canadá	Agencia de comercialización de productos agropecuarios. (Grupo Canada 2010)
Puerto Alberta	Puerto Seco en la Provincia de Alberta que es famosa por sus grandes reservas de gas y petróleo. Se encuentra cerca de los puertos Vancouver y Prince Rupert, ambos del Pacífico. (Port Alberta 2010)
Puerto Central Canadá	Es un puerto seco de cerca de 81 mil km ² para la zona de Winnipeg y en general para la provincia de Manitoba. Tiene conexiones de ferrocarril (CN, CP y BNSF) y carretera. Lo dirige el presidente la Cámara de Comercio de Winnipeg. Cuenta con el régimen de Foreign Trade Zone. (Fresh Traffic Group 2009)
Académicos	
Centro de Transporte Sustentable, Universidad de Winnipeg	Centro de Investigación en Transporte ((CTS) 2009)
Instituto de Transporte de la Universidad de Manitoba	Centro de investigación de la provincia de Manitoba. (Transport Institute 2010)

Asociaciones Público-Privadas	
Corporación para el Futuro Desarrollo de Rainy River	Rio Rainy (Rainy River) es un Distrito de Ontario, Canadá. Esta corporación se encarga de la promoción de este destino para inversión extranjera y ofrece asesorías a las empresas que quieren invertir en ese lugar. Se encuentra a un costado de Winnipeg. (RRFDC 2010)
Destination Winnipeg Inc.	Asociación Público-Privada entre empresarios y los gobiernos de la Ciudad de Winnipeg y la Provincia de Manitoba. Se encarga de promover Winnipeg como destino turístico y de inversiones. (Destination Winnipeg Inc. 2010)
ESTADOS UNIDOS	
Gubernamentales	
Bell County, Texas	Municipalidad que es conectada por la I-35. (Bell County 2000)
Dallas County, Texas	Municipalidad conectada por la I-35 y la I-635 (County 2009)
Denton County, Texas	Municipalidad conectada por la I-35
Ciudad de Denton	No se pudo obtener información relevante de esta ciudad.
Organización y Planeación Metropolitana de Des Moines, Iowa	Organismo del Gobierno de Iowa para planificar transporte, y desarrollo en la zona urbana de Des Moines. Es sede de múltiples empresas medianas y grandes de manufactura. Será la sede de la reunión de NASCO 2010. (MPO Des Moines Area 2010)
Ciudad de Grapevine, Texas	Ubicada a un costado de Forth Worth. (City of Grapevine 2009)
Departamento de Transporte de Iowa	Oficina de Transporte del Estado de Iowa. Tiene varios programas de inversión en carreteras. Esta lleno de vías férreas que corren en todas direcciones. (Iowa Department of Transportation 2009)
Ciudad de Kansas City, Missouri	La ciudad está conectada por la I-35 y la I-79. (City of Kansas City 2009)
Condado de Tarrant, Texas	Condado ubicado al norte de Texas. Cuenta con un puerto interior que se rige por el régimen de Zona de Comercio Internacional (<i>Foreign Trade Zone, FTZ</i>). (Tarrant County 2001-2005)
Ciudad de Temple, Texas	Su principal actividad económica es la manufactura. (City Temple 2010)
Privados	
Alliance Hub Logístico Global	Es un FTZ de 63.7 km ² . Se localiza en Forth Worth, Texas, con línea de ferrocarril de BNSF y cerca de la Interestatal 35. Pertenece a la empresa inmobiliaria Hillwood, que tiene otro FTZ en California (Hillwood 2008)
American Air Lines	Línea aérea que ofrece servicio de carga.
Autoridad para el Desarrollo de Ardmore	Se ubica en Oklahoma y es un centro de negociación, contacto y coordinación de proyectos en Ardmore. Es un organismo que promueve la inversión en Ardmore. Conecta la I-35 que va de Sur a Norte con la Interestatal 40 (I-40) que corre de Este a

	Oeste y además el ferrocarril BNSF (Ardmore 2009)
Blackwood, Langworthy & Tyson	Firma de Abogados establecida en Kansas City, Missouri (Blackwood 2010)
Civitas Group	Consultoría en asuntos de seguridad. Ofrece servicios tanto a empresas privadas como gobierno. (Civitas 2008)
EWI Servicios de Riesgo	Consultoría en temas políticos y económicos para inversionistas. (EWI 2001)
Franco Eleuteri & Asociados	Consultoría para asesoría a empresas, en diversos temas como logística, FTZ, transporte, etc. (Eleuteri 2004)
Allianza para el Libre Comercio (<i>Free Trade Alliance</i>)	Asociación público-privada, formada en 1994 para promover a San Antonio como centro logístico y atraer inversiones. Tiene alianzas estratégicas con Guangzhou y Shenzhen en China, entre otras. Se organiza en los siguientes comités: China, Comercio e Inversiones, Legal, Brasil y, Logística. (Free Trade Alliance 2008)
GeoDecisions	Empresa que provee servicios de localización satelital, rastreo de unidades de transporte, análisis y sistemas. Se ubica en Pennsylvania. (GeoDecision 2010)
Banco de Comercio Internacional	Banca comercial para pequeñas empresas, establecida en Laredo, Texas. (IBC Bank 2009)
Leison Incorporated	No se encontró información de este miembro.
Lockheed Martin Inc.	Empresa localizada en Bethesda, Maryland, dedicada a distribuir equipo y sistemas de seguridad que en 2008 reportó 42.7 mil millones de dólares en ventas. Sus principales clientes son las fuerzas armadas de Estados Unidos y el Homeland Security. (Lockheed Martin 2010)
Love's Country Stores	Tiendas de carreteras. Según Forbes es la empresa no. 25 en tamaño. (Love's 2007)
OnAsset	Empresa dedicada a la tecnología. Provee servicios a fuerzas armadas y gobiernos. Desarrolló un medio de localización para el transporte. (OnAsset 2010)
Puerto San Antonio	Es un complejo de industria aeroespacial, cuenta con la figura de FTZ que le garantiza insumos libres de impuestos. Se ubica en San Antonio, Texas. Ha implementado varias estrategias para agilizar su comercio con Asia, firmó un convenio de cooperación con el Puerto Lázaro Cárdenas. Cuenta con conectividad por el ferrocarril, aeropuerto y carretera, tiene cerca los puertos de Gulf Port, Galveston en Texas, y Altamira, Tamaulipas, México. (Port San Antonio 2010)
Strasburger Abogados	Bufete jurídico. Con residencia en Texas. Sus servicios son para empresas y negocios. (Strasburger and Price 2010)
Grupo TransAm	Consultoría de relaciones públicas, tanto para gobierno, partidos políticos, candidatos y empresas. (SGB 2009)
WestOne Logistics	Empresa de transporte y servicios logísticos. Ofrece servicios para todo Norteamérica. Mediante los corredores NASCO y CANAMEX. (WestOne Logistics 2010)
Workforce Solutions for North	Consultoría que opera en los condados de Tarrant, Dallas, Wise,

Central Texas	Denton, Collin, Hunt, Kaufman. Palo Pinto, Parker, Erath Johnson, Hood, Somerveil, Ellis y Navarro, es una organización de voluntarios para apoyar el ejercicio de los gobiernos locales. Depende del Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas, donde se coordinan los gobernantes de esos condados para no duplicar esfuerzos y hacer más eficiente el gobierno en la zona de Dallas y Forth Worth (North Central Texas Council of Governments 2010)
Hub Logístico Dallas	Cuenta con conexión ferroviaria (UP y BNSF) y carretera (I-35, I-20 e I-45) y próximamente aeropuerto, cuenta con FTZ. (The Allen Group 2010)
Puerto Interior Internacional de Dallas	Asociación público-privada para la promoción y desarrollo del centro logístico de Dallas, entre sus socios se encuentra Allen Group, que es propietaria del Hub Logístico Dallas. En esta organización se incorporan gobiernos de Ciudades, el Condado de Dallas, Consejo de Gobiernos del Centro-Norte de Texas. (IIPOD 2009)
Des Moines Puerto Interior	En Des Moines se cruzan los dos mayores corredores carreteros, la I-35 que va de Norte a Sur a lo ancho de Estados Unidos, y la I-80 que va de Este a Oeste a todo lo largo de ese país. De ese modo provee conexión con los mercados del NAFTA y salida a ambos océanos. Convergen tres líneas de ferrocarril UP, BNSF y Northfolk Southern Railway, cuenta con régimen de FTZ. (Des Moines Area Metropolitan Planning Organization 2008)
Parque Logístico Kansas City	Propiedad de el Allen Group, es un puerto interior en desarrollo. Se conecta mediante las carreteras I-35, I-70 e I-79. Se piensa que tenga FTZ. Las líneas de ferrocarril (BNSF) que aquí llegan cruzan de norte a sur y de este a oeste Estados Unidos. Es curioso que en su oferta pública da por hecho que existe el Puerto de Punta Colonet, proyecto que se detuvo por diversos problemas en México. (Kansas City Logistics Park 2009)
Académicos	
Instituto de Transporte de Texas	Centro especializado en la investigación del transporte
Laredo Community College	
Asociaciones Público-Privadas	
Fundación para el Desarrollo de Laredo	Organismo privado encargado de promover a Laredo como destino de inversiones, así como brindar asesoría a pequeños negocios. Fundada en 1966 por hombres de negocios que tenían varios intereses en el comercio con México. Entre sus miembros hay algunos que pertenecen a NASCO, y otros como la ferroviaria Union Pacific. (Laredo Development Foundation 2006)

MÉXICO	
Gubernamentales	
Gobierno del Estado de Durango	El Estado de Durango es sede de importantes empresas automotrices y de maquiladora. También tiene importante actividad minera de cobre, oro y plata. Tienen buenas comunicaciones hacia el norte vía carreteras. (Durango 2010)
Gobierno del Estado de Hidalgo	Este Estado tiene importantes actividades económicas como el cemento. Funcionarios de este Estado son los que presiden el Comité NASCO México. Es cercano y muy comunicado con el DF, hay carretera y ferrocarril. Ganó la construcción de la refinería de PEMEX. (Gobierno del Estado de Hidalgo 2009)
Gobierno del Estado de Michoacán	Este Estado tiene un papel muy importante en el corredor, ya que alberga al niño consentido de NASCO en México, el puerto de Lázaro Cárdenas. Es eminentemente agrícola pero parece que gracias al atractivo que le da el corredor y sus ventajas logísticas está atrayendo empresas manufactureras, también por que cuenta con una importante industria de metales. (Acosta 2010) (M. A. Castillo 2008)
Gobierno del Estado de Nuevo León	Este Estado ha sido la sede de importantes grupos empresariales que han apoyado activamente la liberalización comercial y la apertura de México. Aunque tiene poca extensión de frontera con Texas, ahora la empieza a aprovechar para competir con Tamaulipas. Cuenta con la certificación ISO 9000-2000, que para su otorgamiento incluyó el mejoramiento de todas las carreteras y de las vías férreas de la región, el establecimiento de un puerto interior en el área suburbana del área metropolitana de Monterrey, y el mejoramiento del cruce fronterizo de Colombia, no solamente en la parte del Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE) y de CODEFRONT. Sostiene frecuentemente reuniones con el Comité NASCO y autoridades de Texas para tratar asuntos del transporte de la región (Gobierno del Estado de Nuevo León 2008) (González 2007).
Gobierno del Estado de Zacatecas	Aunque no aparece en 2010 como miembro, Zacatecas se declaró como miembro en 2008. Esta entidad tiene poca concentración de actividades industriales, su principal actividad económica es la minería. Se conecta bien al Norte vía carretera con San Luis Potosí y Nuevo León. Tiene entre sus características ser uno de los principales estados expulsores de migrantes hacia Estados Unidos (Gobierno del Estado de Zacatecas 2009).
Privados	
Ecotropoli Villa XXI	Empresa encargada de un centro de transporte multimodal e

	industrial. Está asociado con empresarios españoles, cuenta con régimen de RFE. (Ecotropoli Villa XXI 2010)
Interpuerto, San Luis Potosí	Centro logístico y Puerto Interior, cuenta con RFE, es parte de KCSM y por ahí pasa el ferrocarril que va a Lázaro Cárdenas, Michoacán. Mueve contenedores por camión en alianza con Pacer Staktrain. Esta ubicado en San Luis Potosí. Es parte de la Red de Puertos de Norte América (NAIPN por sus siglas en inglés). Uno de sus principales clientes es Honda de Guadalajara. (Interpuerto 2008)
Kansas City Southern de México	Empresa ferroviaria, que compró parte de Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), su red va de Lázaro Cárdenas, Michoacán a Nuevo Laredo, Tamaulipas. Ofrece servicios al interior, de exportación e importación con algún intermediario u Operador de Transporte Multimodal (OTM). Es filial de la empresa estadounidense Kansas City Southern, que además es propietaria del Ferrocarril del Canal de Panamá (<i>Panama Canal Rail</i>). Ha realizado importantes inversiones en el puente internacional de Laredo-Nuevo Laredo, así como en la expansión de su patio de contenedores en la Isla la Palma en el puerto Lázaro Cárdenas (Kansas City Southern 2009)
Meridian 100°	Empresa que construye puertos interiores, utiliza la figura de RFE para los mismos. Es propietaria del nuevo RFE del Puente Internacional de Colombia, así como en Monterrey y Toluca. (Chávez 2008)
Puerto Lázaro Cárdenas	Mediante la figura de Asministración Portuaria Integral se maneja con cierta autonomía y a forma de empresa, aunque queda a cargo del Gobierno. Es el puerto con mayores oportunidades de crecimiento, su profundidad permite recibir los buques más grandes que existen en circulación. Alrededor del puerto se están haciendo importantes obras de ampliación e infraestructura para conectar el puerto con el centro del país y la frontera norte por carretera. Por muchos años este puerto solo sirvió para recibir insumos para la fundidora “Las Truchas” que se encuentra en el puerto, actualmente sus servicios de contenedores son los que más han crecido. Cuenta con RFE (API Lázaro Cárdenas 2008).
Guanajuato Puerto Interior	Ubicado en León, este centro logístico fue uno de los primeros en su tipo en México, con motivo de la inauguración de este se realizó la Conferencia de NASCO 2007 en Guanajuato. Cuenta con ferrocarril operado por FERROMEX, aeropuerto e importantes carreteras. Tiene una zona industrial y RFE. (Guanajuato Puerto Interior 2008)
Puertos Interiores de México Central	Es una iniciativa de NASCO que promueve la red de puertos interiores en la región central de México. Se encuentra a cargo de funcionarios de la empresa NAI NAFTA Real Estate una empresa de bienes raíces. Entre sus logros considera los avances en la construcción de carreteras, una que va de San Luis Potosí a

	Zacatecas y otra que va de Silao, Guanajuato a Villa de Reyes, San Luis Potosí, esta última reduciría el tránsito entre Lázaro Cárdenas y San Luis Potosí de seis a cuatro horas. (NASCO 2009)
Cámara de Comercio México-Estados Unidos	Importante cámara empresarial. Agrupa empresarios de ambos países con intereses en ambos lados de la frontera.
Académicos	
No hay en México	
Asocaciones Público-Privadas	
No se reportan para México	

Una conclusión que salta a la vista y me gustaría poner en primer plano es el hecho de que casi todos los puertos interiores del corredor, excepto Alberta, Canadá, tienen régimen de FTZ o RFE, lo que ratifica lo dicho en el apartado anterior sobre una Unión Aduanera dentro del corredor.

Por otro lado, también es evidente la mayor participación del sector privado de Estados Unidos frente a una mayor participación de actores públicos de Canadá y México. Asimismo, de estos dos últimos participan gobiernos de entidades federativas (provincias o estados según es el caso), mientras que de Estados Unidos solo participan ciudades y condados. Esto puede responder a que las entidades federativas de Canadá y México no requieren permisos especiales para participar en los acuerdos transfronterizos, mientras que los de Estados Unidos sí, de igual forma los condados y ciudades de este último pueden participar de este tipo de organizaciones solo con la autorización del ejecutivo estatal.

Las entidades federativas de Estados Unidos eluden participar, quizás debido a que cuando el corredor comenzó a extenderse más por México y Canadá se desató un fuerte

debate en los medios de comunicación y en círculos académicos que cuestionaban las intenciones de la organización. Se llegó incluso a argumentar intenciones de avanzar en un integración al estilo de la Unión Europea que llevaría al libre tránsito de personas entre los socios del TLCAN o bien que era una estrategia para apropiarse de recursos materiales de México y Canadá (Delgado 2000) (Delgado 2006) (Saxe-Fernández 2007).²²

El tipo de actores privados que participan en el corredor es mucho más variado en Estados Unidos se puede observar que participan consultorías de negocios y asesoría legal, tiendas de carretera, empresas logísticas, administración de puertos interiores, empresas de bienes raíces, entre otras. Mientras que en México y Canadá los actores privados se concentran en servicios de transporte o logísticos. También aparecen como miembros, organizaciones de gobiernos, asociaciones público privadas, por lo que el espectro del corredor se amplía aunque aparentemente los territorios no estén representados.

Llama la atención que los flujos no reflejan de forma contundente el interés de muchos de los miembros, especialmente en lo que se pudo analizar para el caso de México. Los flujos de comercio que transitan por puntos como Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Michoacán y Zacatecas, no implican un fuerte vínculo con el corredor, por lo que su participación puede explicarse mejor como una iniciativa para mejorar su posición en el mercado global.

²² También en varios noticieros de Estados Unidos se hicieron estos debates. En el canal de videos YouTube se pueden encontrar videos de Lou Dobs argumentando en contra del corredor. Un ejemplo es el video que se puede ver siguiendo el siguiente link: <http://www.youtube.com/watch?v=T74VA3xU0EA&feature=related>

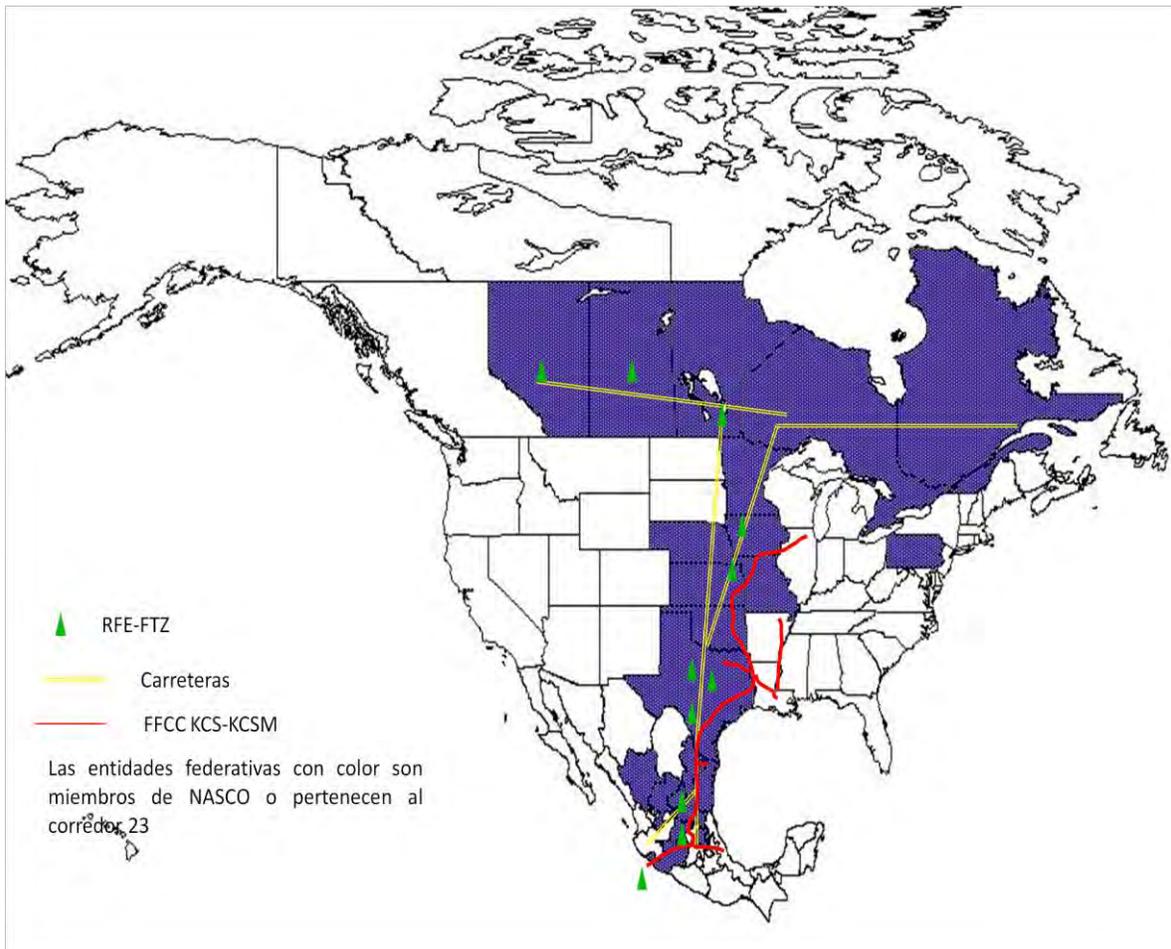
En un principio NASCO sólo contempló la parte central de México. En este caso, estados como Nuevo León, San Luis Potosí, Hidalgo y Tamaulipas se insertaron al corredor motivados por la intensidad de los flujos y su tradicional vínculo con el mercado de Estados Unidos. En esta zona existe una cadena de la industria automotriz y de varias manufacturas (Camacho 2005). Sin embargo, la incorporación de Zacatecas, Michoacán y los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo²³ parece más bien responder a expectativas de crecimiento de los flujos, sobre todo de aquellos que vienen de Asia y tienen como destino final Estados Unidos o bien, aquellos destinados a las maquiladoras con miras a ser reexportados.

Precisamente esta expectativa y la promoción de los territorios que hace NASCO en el mundo, es lo que ha motivado que algunas empresas inviertan en estos territorios no vinculados por los flujos, con lo que se produce un aumento de flujos posterior a la membresía de esos territorios. Es por esto que el siguiente apartado se enfoca en analizar algunas derramas que se presentan en forma de inversiones públicas o privadas en los territorios vinculados por el corredor. De acuerdo con la lista de miembros, así como los datos del corredor 28 de SAFETEA-LU, los territorios articulados por el corredor se presentan en el Mapa 6.

Mapa 6

Territorios articulados por NASCO

²³ Además para los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas ha jugado un papel muy importante la ya mencionada saturación de los puertos del Pacífico de Estados Unidos. NASCO en este caso hace una promoción de esos puntos como rutas alternas. Estos puertos sin embargo deben competir con otros puertos de Estados Unidos como Oakland, Tacoma-Seattle, así como los de Vancouver y Prince Rupert de Canadá (Lemus 2008).



Fuente: Elaboración propia en colaboración con el Departamento de informática y estadística del Centro de Investigaciones Sobre América del Norte

En el Mapa 5 se presentan las entidades federativas de Norteamérica que cuentan con algún actor, público o privado, como miembro del NASCO. También, en lo que corresponde a Estados Unidos se agregaron aquellos estados que son parte del Corredor-28 designado por el Congreso de ese país, de acuerdo a SAFETEA-LU.²⁴ En el caso de México y Canadá, las entidades federativas son representadas en NASCO por sus gobiernos. En el caso de Estados Unidos, son ciudades, condados o empresas las que participan.

²⁴ Ver Mapa 3 en la página 85.

NASCO tiene en su favor varios aspectos como que la región articulada por el corredor es la planicie que se extiende desde la zona centro de México, pasa por la zona central de Estados Unidos y llega a Canadá, excepto por las montañas que dividen a Manzanillo y Lázaro Cárdenas con el resto del corredor, la región es plana. Éste fue uno de los principales factores por los que la infraestructura se ha concentrado en esa región. De parte de México, porque desde el Centro del país se conecta al Norte vía carretera y ferrocarril, de igual forma la frontera ha desarrollado una infraestructura hacia el norte por su interés comercial. Por otro lado, los puertos del Pacífico se conectaron con Estados Unidos por ferrocarril desde los tiempos de Porfirio Díaz, por la localización de cultivos agrícolas que tenían como destino final el mercado de Estados Unidos.

En Estados Unidos, existe una compleja red ferroviaria que va en todas direcciones, aunque es más intensa su concentración en rutas Este-Oeste que Norte-Sur. Por otro lado, la red carretera también es muy completa, por los caminos a cargo de los estados y los interestatales. En ese sentido, es la carretera Interestatal-35 la que corre de Norte a Sur por el centro del país, esa carretera puede considerarse como la columna vertebral de NASCO, y de ahí se puede conectar con las que corren de Este a Oeste, en puntos como Des Moines, Iowa. Esa misma carretera culmina en Illinois, en la frontera con Canadá y de ahí se conecta a Winnipeg.

En Canadá, Winnipeg es uno de los centros comerciales más importantes y por esa ciudad pasan varias carreteras y ferrocarriles que conectan transversalmente las diferentes provincias. Esas provincias tienen a su vez varias conexiones hacia el Sur con estados de

Estados Unidos. Toda esa infraestructura de transporte previa es la base en la que se ha ido construyendo NASCO y es la misma que apoya los flujos de las diferentes entidades federativas de Estados Unidos que participan en NASCO.

3.5 Algunas derramas económicas del NASCO en México

La visión de los actores públicos y privados que participan en NASCO, respecto al potencial que tienen en las corrientes de comercio mundial ha cambiado, al igual que la imagen que de esos mismos actores tiene la comunidad económica internacional. Por ejemplo los gobernadores de Nuevo León, Michoacán e Hidalgo han realizado giras por Asia, o bien representantes de ASEAN han declarado su intención de hacer negocios con Durango. Aunque más allá de las declaraciones existen hechos concretos que muestran que las inversiones si están llegando a estos territorios. Los cambios que se mencionan pueden clasificarse al menos en tres rubros: políticos, logísticos y de transporte e inversiones en actividades productivas.

Entre los efectos políticos encontramos que NASCO participa en los consejos asesores de la Secretaría de Economía y de Comunicaciones y Transportes de México (NASCO, 2008). Puede relacionarse con este hecho el reconocimiento legal que la Secretaría de Economía otorgó al servicio de transporte intermodal o multimodal en 2007 (Secretaría de Economía 2008). También en 2005 la organización firmó un acuerdo de cooperación e intercambio de información con la Cámara de Diputados de México que

puede haber facilitado la aprobación de leyes favorables al corredor (NASCO, 2008). Por otro lado, es de destacarse que algunos de los actores gubernamentales como los gobiernos estatales de Michoacán y Zacatecas, son gobernados por el izquierdista Partido de la Revolución Democrática (PRD), que se identifica por posiciones nacionalistas y a veces contrarias al libre comercio pero en este caso han aceptado incorporarse a NASCO, participando activamente en la agenda de la organización. Por ejemplo, el gobierno de Michoacán, en 2008, inauguró el RFE para el puerto de Lázaro Cárdenas, que se incluiría a la red de puertos interiores con ese régimen, y contó con aproximadamente 66 millones de pesos para su construcción que aportaron los gobiernos estatal y federal (Bitacora Portuaria 2008).

En el caso de los efectos logísticos y de transporte se presentan acciones como la proliferación de construcción de puertos interiores, ya sea que utilicen el RFE o no, como son Interpuerto y Logistik en San Luis Potosí, Guanajuato Puerto Interior, Ecotropoli Villa XXI en Monterrey, Meridian 100° en Nuevo Laredo y Monterrey, todos ellos miembros de NASCO. En ese mismo sentido, se encuentra el centro logístico de Hidalgo a cargo de HPH; esta empresa aunque no pertenece a NASCO tiene intereses en varios puntos del corredor como la terminal de contenedores de Lázaro Cárdenas y la de Manzanillo (T21 2009).²⁵

²⁵ Para mejorar su posición como alternativa a los puertos de Estados Unidos, el gobierno de México otorgó a estos puertos el derecho de tránsito internacional. Este proyecto que se anunció como *Proyecto Bandera*, específicamente permite que los buques eliminen la espera de hasta una semana en los saturados puertos de Long Beach y Los Ángeles. Entre las empresas beneficiadas por esta adecuación están Wal-Mart, K-mart, LG Electronics y Sony (Ayala 2005) (De la Rosa, 2005).

Entre los ejemplos respecto a las inversiones productivas encontramos la instalación de la empresa aeronáutica Triumph en Zacatecas a menos de un año de la incorporación de ese estado a NASCO. El argumento que ofreció la empresa para explicar su localización fue las ventajas logísticas (Lucerna 2009). Por otro lado se encuentra la instalación de la empresa automotriz china FAW en Michoacán, motivada por el desarrollo del puerto de Lázaro Cárdenas y la conexión ferroviaria (Castillo, 2008).

Estos acontecimientos no dependen exclusivamente de la presencia o las acciones emprendidas por NASCO, pero el corredor es un factor que mejora la posición de quienes son parte de él. Un ejemplo de esto es que la mayoría de los actores privados que invirtieron o anunciaron inversiones en las zonas del corredor en México, coinciden en que son las ventajas logísticas las que motivan su elección al momento de invertir. Por el lado de los actores públicos, es un hecho que existe una mayor actividad internacional de los gobiernos de entidades federativas y municipales, y la pertenencia al NASCO les permite presentarse como parte de una región comprometida con las mejoras logísticas, la innovación, con fácil acceso al mercado de Estados Unidos y a Norteamérica en general.

El ser parte del corredor hace que los territorios compitan con mejores condiciones frente a otros territorios, ya que existe una competencia entre las diferentes regiones transfronterizas. Si bien no todas las regiones transfronterizas tienen la misma vocación económica, al momento de competir por captar flujos de comercio y de inversiones, una buena coordinación entre territorios que comparten etapas de una misma cadena de producción es un atractivo extra, pues garantiza un comportamiento estable y homogéneo a

lo largo de la cadena productiva. En ese sentido NASCO ofrece un régimen fiscal casi homologado a lo largo del corredor, compromiso de los actores públicos para invertir en infraestructura logística y de transporte, difusión de tecnología e innovación entre los actores privados.

Conclusiones del Capítulo 3

Los mecanismos del TLCAN para enfrentar los problemas del transporte en Norteamérica fueron insuficientes y hasta la fecha han avanzado poco en temas como el libre tránsito. Junto a los esfuerzos hechos dentro del TLCAN, NASCO surge como una iniciativa para mejorar las conexiones entre esas naciones. Con el paso del tiempo diversos factores han permitido el crecimiento del corredor, por ejemplo, la localización de diferentes fases de la cadena de producción aeroespacial o automotriz, el aumento de flujos provenientes de Asia, la congestión de los puertos del Pacífico estadounidense y la huelga de estibadores en ese mismo litoral.

Los flujos de comercio entre provincias de Canadá y entidades federativas de Estados Unidos, muestran claramente el interés de los actores públicos de ambos países por participar en el corredor. De igual forma, con el lado mexicano, se observa el interés de las entidades federativas estadounidenses por el comercio con México, sin embargo la falta de datos en este último país no permite justificar la participación de ciertos territorios como

Zacatecas, Michoacán o Guanajuato en el comercio con Estados Unidos, en especial con los otros territorios articulados por el corredor.

La incorporación al corredor de esas zonas no fronterizas se debe más a la expectativa creada por los beneficios probables, ya sea por la existencia de infraestructura de transporte subutilizada o un potencial incremento en los flujos. Si bien NASCO tiene cierta libertad para actuar e incorporar nuevos miembros, esa libertad se limita por factores de orden económico, como el comercio y las cadenas productivas.

El corredor NASCO se construye a la par por los flujos de comercio, pero también es capaz de modificarse independientemente de estos, por la voluntad de los que dirigen la organización, su trabajo de cabildeo con los diferentes niveles de gobierno. Es por demás interesante la libertad con que ésta organización puede penetrar en los gobiernos estatales de México, ya sean de izquierda, centro o derecha (si se quiere ver de esa forma la alineación política de los partidos), pues de todos ellos logra aportaciones materiales para mejora del corredor. Pero es cierto que de la construcción del corredor se benefician las localidades, se logra una difusión de programas en temas como seguridad, protección al ambiente y otros, que no requieren pasar por los largos caminos de las burocracias de gobierno. La organización logra insertar la voz de los actores privados en los lugares correctos de la administración pública, con el objetivo de incidir en la formación de políticas públicas que hagan más rentable su inversión. Por su parte, las entidades federativas logran mejorar su posición en la competencia con otros corredores. NASCO es el único corredor que ofrece una conexión directa con Asia, que puede ahorrar días de

espera y en consecuencia reduce costos a los usuarios que buscan trasladar mercancías de ese continente a Norteamérica. Sin embargo, esa exclusividad no garantiza el éxito, aún se requieren fuertes inversiones en infraestructura, tanto en Estados Unidos, como Canadá y México, que al momento de cerrar esta investigación siguen en la expectativa.

Conclusiones generales

La hipótesis central de la investigación es que en Norteamérica la integración sigue avanzando por canales de menor nivel y que los corredores son un ejemplo de esa tendencia. Un ejemplo de esto es el corredor NASCO, que se eligió como estudio de caso por ser el de mayor tamaño en cuanto a territorio y volumen de comercio. Aquí se presentan los argumentos que sostienen esa hipótesis, seguidos de algunos comentarios finales sobre la investigación.

Al iniciar la investigación presenté la Figura 1 para representar gráficamente como el proceso de integración económica norteamericano requiere de una cadena de transporte, que por diversos factores no fue posible crear en el marco del TLCAN. Por tal motivo, los actores interesados en la creación de una red de transporte norteamericana optaron por la creación de corredores para tratar de resolver esa necesidad. A continuación se presentan los elementos hallados con la presente investigación para sostener la hipótesis inicial.

Con el tránsito de la producción fordista a la posfordista y la internacionalización de la producción, las cadenas de transporte transitaron de ser una conexión entre países o mercados, a ser una parte vital en la organización de la empresa. Esas mismas empresas promovieron los procesos de integración económica entre naciones, que tienen como característica común, la liberalización parcial o total del comercio. En ese sentido, el proceso de integración económica norteamericano ha sido incapaz de consolidar una estrategia para la integración del transporte a través de las fronteras.

Las demandas de transporte, tanto de la producción internacionalizada, como de la competencia entre bloques integrados económicamente, produjeron mejoras tecnológicas en el transporte. El emblema de estas mejoras es el contenedor, que poco a poco se ha convertido en la herramienta universal del comercio mundial de mercancías de alto valor agregado, manufacturas principalmente. El aumento en la demanda del transporte de contenedores provocó modificaciones en la construcción de medios de transporte, así como en la organización de los servicios de transporte. Debido a lo anterior, las nuevas cadenas de transporte solo pueden establecerse en territorios con características físicas, sociales y políticas especiales, por lo que se presenta una fuerte concentración del manejo de contenedores en una serie de puertos marítimos y de tierra. Cabe aclarar, que se mencionan territorios y no a países, pues las cadenas de transporte no requieren que los países enteros adopten criterios semejantes en la regulación del transporte, la propia concentración del manejo de contenedores requiere solamente la armonización y coordinación de esos centros concentradores de carga.

En Norteamérica existen esos centros de concentración de carga, normalmente establecidos dentro del territorio estadounidense, sin embargo algunos factores como la saturación de los puertos de Long Beach y Los Ángeles, así como la incapacidad de otros puertos como Oakland y Tacoma, han desviado las cargas a puntos de Canadá y México, que luego deben trasladar por tierra hacia la frontera. También, la dispersión en Norteamérica, de fases productivas de industrias como la automotriz y al aeronáutica, exigen una red de transporte que las articule.

En ese sentido se han formado varios corredores de tipo bilateral en las fronteras norte y sur de Estados Unidos, así como, otros de tipo trilateral como NASCO, que logra armonizar territorios de los tres países en torno al tema de transporte. Dichos corredores son dirigidos por organizaciones de representantes de los actores públicos (gobiernos) y privados (empresas). Esas organizaciones adquieren objetivos propios, y al paso del tiempo han dado forma a regiones transfronterizas, de límites indefinidos y flexibles, que abarcan territorios de diferentes países. NASCO es una de esa regiones, que se puede definir gracias una serie de condiciones físicas y otras de índole legal y político.

En su expresión física, los corredores trilaterales, tienden a presentar como eje articulador algún corredor designado por las leyes internas de Estados Unidos para impulsar el transporte multimodal. Así, el NASCO presenta como columna vertebral el corredor 28 designado por SAFETEA-LU, y que corre a lo largo de la I-35, pero se conecta físicamente en Laredo y Nuevo Laredo con las carreteras del centro de México, y con Winnipeg y Quebec en Canadá. Mediante el ferrocarril, el corredor parte desde los puertos mexicanos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, y se conecta con la red de ferrocarriles estadounidenses vía Nuevo Laredo-Laredo, y de ahí puede conectarse hasta Canadá. Aunque existe una red física de transporte, no necesariamente implica que los flujos comerciales transiten de un punto a otro del corredor con alta intensidad.

De acuerdo con Carlos Martner, los corredores son en sí mismos una expresión física de flujos comerciales, aunque los datos estadísticos mostrados no son precisos si puede concluir la existencia de flujos en la mayor parte de los territorios del corredor, excepto las partes más alejadas de la frontera como son los puertos mexicanos del Pacífico.

En ese sentido, los flujos al interior de México, muestran que algunos puntos como Zacatecas, Guanajuato, Lázaro Cárdenas y Manzanillo, se vinculan al corredor haciendo llegar las mercancías por medio de las vías que conectan la zona centro con el norte de este país. O bien, los flujos no son tan intensos como para considerarlos vinculados al corredor, por este criterio. Sin embargo, de acuerdo a la definición del corredor, además de los flujos comerciales, implica una serie de relaciones entre actores públicos y privados que se expresan en acuerdos no permanentes y un ambiente propicio para el desarrollo de estrategias conjuntas en la mejora de la cadena de transporte.

En cuanto a las condiciones políticas que reflejan la unidad operativa del corredor, se encontró que éstas se expresan en el marco legal y administrativo de estímulos a los corredores y el transporte multimodal en general, así como los mecanismos de coordinación al interior de la organización para alinear a los miembros en torno a una iniciativa, o bien mediante los que influye en los distintos niveles de gobierno. El marco legal y administrativo tiene sus mayores expresiones en las diferentes iniciativas, leyes y políticas públicas para fomentar el desarrollo de corredores. En Estados Unidos desde 1991, se han adecuado las leyes: ISTEA, TEA-21 y SAFETEA-LU, en Canadá la estrategia de Corredores de Comercio y Puertas de Entrada, que es un conjunto de políticas locales y federales para permitir el desarrollo del transporte intermodal; y en México, el Plan Nacional de Infraestructura, que invierte en la construcción y mejora de vías de transporte. Sin embargo, la disparidad de recursos entre los socios hace que los resultados sean desproporcionadamente diferentes, mientras que Estados Unidos puede invertir en carreteras, puertos y ferrocarriles una suma considerable al año, México se ve en apuros para conseguir invertir en uno solo de esos modos de transporte.

Otra expresión del marco legal que unifica al territorio de NASCO como región transfronteriza, es la adopción del régimen fiscal de FTZ en Estados Unidos y Canadá, y el RFE para México en los puertos secos distribuidos en la red de transporte del corredor. Esto implica que a lo largo del corredor y en los diversos nodos de concentración de carga, existe un régimen aduanal similar. Y la cadena de transporte, desde el Pacífico hasta la región de los grandes lagos, cuenta con ese régimen espacial. Si bien el FTZ data de 1934 para Estados Unidos, ha sido a raíz del activismo de NASCO, que México lo adoptó en 2002 y Canadá en 2009.

Por los elementos mencionados, NASCO forma una región transfronteriza e influye en la integración económica mediante la promoción del régimen FTZ-RFE, con que hace una homologación aduanal a lo largo del corredor. También, contribuye promoviendo una sincronización efectiva de los proyectos de transporte.

El corredor NASCO trastoca el comportamiento de los actores privados de Canadá y México, promoviendo el uso de nuevas tecnologías o el cumplimiento de nuevas normas, en temas como transporte, comercio, medio ambiente y seguridad. De ese modo, los actores privados crean una presión al interior de los gobiernos para alinear el marco legal con el de Estados Unidos.

Esto se nota en hecho como la inversión en infraestructura de transporte, la reducción de trámites aduanales, así como el marco legal que da certeza a la coordinación entre los modos de transporte. Con esas acciones se profundiza la integración económica, aunque siguiendo la misma sintonía que existe desde el TLCAN, poner énfasis en lo económico y dejando al margen temas de tipo social o de desarrollo.

A diferencia del común de los corredores, NASCO extiende su zona de influencia a zonas no fronterizas, por ejemplo, Lázaro Cárdenas y Manzanillo. Sin embargo, eso no implica que la totalidad del territorio comprendido entre esos puntos y la frontera se incorpore al proceso de integración económica o de regionalización. Por el contrario, se acentúa la tendencia de integrar solo pequeñas porciones de territorio, importantes para las empresas las cadenas productivas. De ese modo, los puertos secos regidos por el RFE en México, se desvinculan de las zonas contiguas, se convierten en islas de la integración, ya que se reintegran a una red de producción que se extiende por Norteamérica.

NASCO incorpora más territorios procurando que en ellos se den los derrames económicos propios de la integración, y de ese modo se incorporen más actores en favor de la integración económica. Aunque las derramas económicas no son en las proporciones esperadas, no hay una migración masiva de inversiones a la zona del corredor, ni tampoco nuevas industrias sino las tradicionales del TLCAN, manufactura, maquila e industria automotriz, muchas de ellas con insumos asiáticos. Por lo tanto, es comprensible que la estrategia se encamine a generar zonas de libre comercio donde sea posible transformar y ensamblar sin pago de impuestos desde los puertos marítimos mexicanos hasta Winnipeg.

NASCO muestra que para las empresas es suficiente con incorporar pequeñas porciones de territorio al proceso de integración económica, sin tener que preocuparse por el resto del país que no participa de los beneficios.

NASCO ante la situación del transporte en Norteamérica

Los situación conflictiva entre México y Estados Unidos en materia de autotransporte, así como el problema de la congestión provocado por la falta de infraestructura fronteriza de transporte en toda la región, no ha sido resuelta en el marco del TLCAN ni del acuerdo complementario ASPAN. Esto se debe a que, en Norteamérica no se ha planteado una estrategia de inversión en infraestructura que permita cerrar la brecha entre las regiones más atrasadas y las más desarrolladas. Lo anterior no corresponde con la importancia que tiene este sector para el comercio y el desarrollo económico.

La fuerte oposición a la integración del transporte de grupos de transportistas, como los Teamsters o CANACAR, complican una solución positiva en este sentido. Frente a esto, los corredores son una opción valiosa para avanzar en la comunicación y coordinación de políticas en materia de transporte. Además, van generando conciencia de las necesidades de las contrapartes y fomentan la cooperación para la resolución conjunta del conflicto.

Los corredores, como lo demuestra NASCO, tienen mayor flexibilidad para responder a cambios en los flujos del comercio internacional y eventualidades como un colapso de algún punto de concentración de carga. También, ofrecen agilidad en los acuerdos de las

partes, dado que es su interés mantener una corriente comercial continua, evitando así los grandes procesos burocráticos. A pesar de su falta de poder coercitivo, NASCO ha logrado mejores resultados al momento de poner de acuerdo a los representantes gubernamentales de las diferentes naciones. Esto muestra la penetración de los principios de libre mercado en las diferentes expresiones políticas.

NASCO en México

Las entidades federativas mexicanas, a diferencia de las de Canadá y Estados Unidos, no tienen facultades para legislar en materia de transporte o comercio al margen de lo que dictan las leyes federales, lo cual dificulta su capacidad de regular el sector y armonizarlo con sus contrapartes del corredor. Sin embargo, NASCO ha encontrado la forma de influir en los gobiernos locales para que sigan el camino de los demás territorios. Por ejemplo, la inversión en infraestructura de transporte, el apoyo a los puertos secos con recursos e inversión para que tengan vías de comunicación de primer nivel.

La influencia de NASCO alcanza a gobiernos de diferentes partidos políticos, lo que ofrece muestras del hábil cabildeo para convencer de los beneficios de participar en la integración económica, mediante la construcción, mantenimiento y operación de una misma cadena de transporte. Inclusive logra que las obras realizadas por cada entidad federativa tengan coherencia entre sí, lo cual a veces no logran ni los mecanismos de cooperación, ni las propias agencias gubernamentales al interior del país.

En el nivel federal, el Gobierno de Felipe Calderón lanzó desde 2007 el Plan Nacional de Infraestructura. Con base en el PNI, los diferentes ministros de Transporte mexicanos sostienen que la inversión en ese sector está destinada a hacer de México la plataforma logística de Norteamérica. Sin embargo el monto de las inversiones es reducido en comparación a lo que se requiere para alcanzar ese objetivo. El anunciado PNI corre el riesgo de pasar a la historia como otro proyecto de grandes expectativas y pobres resultados. Es deseable que la inversión en transporte en México, se traduzca en mayor competitividad para las empresas y que lo ganado en este rubro sirva para mejorar las condiciones laborales de los trabajadores en este país.

Fuentes Consultadas

(CTS), T. C. (2009). *The Centre for Sustainable Transport, University of Winnipeg*. Recuperado el 04 de enero de 2010, de <http://www.centreforsustainabletransportation.org/>

(FAIR), F. f. (2006). *Why the NAFTA highway*. Recuperado el 18 de octubre de 2008, de Federación for American Immigration Reform: http://www.fairus.org/site/PageNavigator/research_nafta

(SCT), S. d. (2000). *El cambio estructural del sector transporte, 1995-2000*. México: SCT.

(SCT), S. d. (2000). *Historia de Obras Públicas (Vols. I-V)*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

(TBWG), T. B. (2005). *Trans Border Working Group*. Recuperado el 23 de octubre de 2009, de <http://www.thetbwg.org/subcommittees.htm>

(USDOT), U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transport Statistics. (June 2005). *U.S.-North American Trade and Freight Transportation Highlights: Transborder Freight Data*. (W. Moore, Ed.) Washington D.C., United States: U.S. Department of Transportation.

Acosta, C. (27 de enero de 2010). *KCS y KCSM dispuestos a invertir hasta 100 mdd en la Isla de la Palma*. Recuperado el 3 de febrero de 2010, de Revista electrónica T21: http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=11848

Aggarwal, Vinod. K. (2006). Bilateral trade agreements in the Asia-Pacific. En V. K. Aggarwal, *Bilateral trade agreements in the Asia- Pacific*. New York: Routledge.

Aggarwal, Vinod K and Fogarty A. Edward. (17 de february de 2005). The limits of interregionalism: The EU and North America. *Journal of European Integration* , 327-346.

----- (2004). Entre el regionalismo y el Globalismo: Estrategias de comercio Interregional de la Unión Europea. En V. K. Aggarwal, *Estrategias de Comercio de la Unión Europea*. New York: Palgrave Macmillan.

Aguilar Villanueva, L. F. (2006). *Gobernanza y gestión pública*. Mexico: Fondo de Cultura Económica.

Aguilar, David y Hernández, Jaime. (08 de Agosto de 2009). Transportistas demandarán a EU. *El Universal* , pág. <http://www.eluniversal.com.mx/primer/33425.html>.

Alliance, F. T. (s.f.). *San Antonio's China Strategy*. (B. C. City of San Antonio, Editor) Recuperado el 15 de abril de 2008, de http://www.freetradealliance.org/admin/images/docs/China%20Strategy%20_final_.pdf

Alonso, R. C. (1996). *Las Américas: integración económica en perspectiva*. Santa Fé de Bogotá: Banco Interamericano de Desarrollo.

Alonso, R. (1996). La integración y el regionalismo en las Américas. En R. (. Alonso, *Las Américas: integración económica en perspectiva*. (págs. 71-75). Santa Fé de Bogotá, Ecuador: Banco Interamericano de Desarrollo.

Alvarado, Ramiro. (23 de Marzo de 2009). Director Operativo Interpuerto San Luis Potosí. (E. Carmona, Entrevistador) San Luis Potosí, San Luis Potosí, México.

AMTI, A. M. (2009). *Proveedores de Servicio Intermodal*. Recuperado el 12 de enero de 2010, de http://www.amti.org.mx/imagenes/serviciosintermodales_final.pdf

API Lázaro Cárdenas. (2008). *Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A de C.V.* Recuperado el 09 de enero de 2010, de <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc/index.php/inicio>

Ardmore, O. D. (2009). *Ardmore, OK*. Recuperado el 01 de febrero de 2010, de <http://www.ardmoredevelopment.com/page.php?page=1027>

Ayala, M. D. (23 de marzo de 2005). *Corredor Internacional Manzanillo-Kansas City una realidad*. Recuperado el 26 de febrero de 2008, de Revista Electrónica T21: http://www.transportexxi.com/historial_manzanillo_kansas_city_corredor.html/

Balassa, Bela. (1980). *Teoría de la Integración económica*. México: Uteha.

Basco, C. A., Cerenza, L. T., Iturriza, J. E., & Valenciano, J. E. (1988). *Transporte e Integración*. Buenos Aires: BID-Instituto para la Integración de América Latina.

Bell County, I. S. (2000). *Bell County*. Recuperado el 09 de enero de 2010, de <http://www.bellcountytexas.com/>

Bitacora Portuaria. (16 de febrero de 2008). *Recinto Fiscalizado Estratégico para el Puerto*. Recuperado el 20 de noviembre de 2009, de Bitácora Portuaria: <http://lzcaldia.wordpress.com/2008/02/16/recinto-fiscalizado-estrategico-del-puerto/>

Blackwood, L. &. (2010). *Blackwood, Langworthy & Tyson Attorneys and Laws*. Recuperado el 09 de enero de 2010, de <http://www.blackwoodlaw.com/index.htm>

Blank, Stephen. (2006). *North American Trade Corridors: An initial exploration*. (P. University, Ed.) United States: Lubin School of Business.

Bora, Bijit. (1996). North American Free Trade Agreement. En Bijit Bora, *Regional integration and the Asia-Pacific* (págs. 168-183). Melbourne, Australia: Oxford University Press.

Borja, T. Arturo. (2005). Introducción. En T. A. Borja, *Interdependencia, cooperación y globalismo* (págs. 15-44). Ciudad de México, México: CIDE.

Boske, L. B. (2005). *Innovative Strategies to Raise Efficiencies along Transportation Corridors and Multimodal Hubs*. Austin, Texas, United States: Lyndon B. Johnson School of Public Affairs.

Boske, Leigh B. and Cuttino, John C. (2009). *The U.S.-Brazil-China Trade and Transportation Triangle: Implications for the Southwest Region*. Technical Report 167861, Texas Transportation Institute, Southwest Region University, Transportation Center-Texas Transportation Institute-Texas A&M University.

Brampton City. (2009). *Welcome to the City of Brampton*. Recuperado el 2 de enero de 2010, de <http://www.brampton.ca/en/pages/welcome.aspx>

BRS-Alphaliner. (2008). *Shipping and Shipbuilding Markets 2008*. (B. R. Salles, Ed.) Recuperado el 01 de noviembre de 2008, de http://www.brs-paris.com/annual/annual_histo/annual_review_2008-a.pdf

BTS, US-DOT. (April, 2008). *US-China Trade Growth and America's Transportation System*. Bureau of Transport Statistics. Washington: USDOT.

Camacho, L. R. (2005). *El proceso global como transformador espacial, el caso de la carretera del TLCAN en México*. México: El autor.

CANACAR. (Junio de 2005). Sostienen CANACAR y Teamsters reunión de trabajo. *CANACAR Informa*, 3-6.

Canadian International Council-Brookings Institution. (2009). *Toward a New Frontier. Improving the U.S.-Canadian Border*. Washington D.C., United States-Canada: Canadian International Council-Brookings Institution.

Cárdenas, A. P. (s.f.). *APILAC*. Recuperado el 05 de diciembre de 2008, de <http://www.apilac.com>

Cardiel, M. (04 de junio de 2009). *Por infraestructura y crecimiento económico Zacatecas se inserta en corredor NASCO*. Recuperado el 13 de septiembre de 2009, de <http://www.encontactozac.com.mx/2009/06/por-infraestructura-y-crecimiento-economico-zacatecas-se-inserta-en-el-corredor-nasco/>

Casas, G. M. (2005). *Integración regional y desarrollo en los países andinos*. Ecuador: Corporación Editora Nacional.

Castells, M. (1996). *The rise of the network society. The information age: economy, society and culture* (Vol. 1). Oxford, England: Blackwell Publishers Ltd.

Castillo, M. A. (14 de junio de 2008). *Ampliará FAW operaciones de producción de autos en México*. Recuperado el 16 de junio de 2008, de Revista electrónica T21: http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=8670&search_term=faw

Castillo, M. A. (23 de noviembre de 2007). *Inauguran nueva terminal de contenedores en LC*. Recuperado el 02 de diciembre de 2007, de Revista electrónica T21: <http://www-t21.com.mx>

Castillo, O. M. (25 de marzo de 2009). *Movería terminal intermodal de HPH en Hidalgo hasta dos millones de TEUs*. Recuperado el 03 de junio de 2009, de Revista electrónica T21: http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10308&search_term=hutchison

Chávez, Guillermo. (19 de Septiembre de 2008). *Marketing Meridian 100° Free Trade Zone México*. (E. Carmona, Entrevistador) Monterrey, Nuevo León, México.

Chávez, Guillermo y Vargas, Héctor. (2008). *Zonas Francas en México. Informe preparado por Meridian 100° para NASCO*. NASCO. México: Meridian 100°.

CICC, C. I. (2009). *Estrategia Nacional de Cambio Climático*. México: CICC.

Conde, Francisco. (19 de Septiembre de 2008). *Director de Proyectos Especiales y Comunicación NASCO*. (E. Carmona, Entrevistador) Monterrey, Nuevo León, México.

County, D. (2009). *Dallas County*. Recuperado el 03 de enero de 2010, de <http://www.dallascounty.org/>

CRÉ Montérégie Est. (2010). *CRÉ Montérégie Est*. Recuperado el 03 de enero de 2010, de <http://www.monteregie-est.org/index.php>

Daris, Stacy and, Diegel, Susan and Boundry, Robert. (2008). *Transportation Energy Data Book, 27th edition*. (U. D. Energy, Ed.) United States: US Departement of Energy-Oak Ridge.

Data Monitor. (Marzo de 2007). *Global Ports and Services. Industrial profile*. Recuperado el 06 de Febrero de 2008, de www.datamonitor.com

De la Rosa, M. T. (18 de abril de 2005). *Inicia Maersk, KCS, Hutchison el primer Tránsito Internacional de México a USA*. Recuperado el 03 de septiembre de 2007, de Revista electrónica T21: http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=78&search_term=transito internacional

----- (s.f.). *Puerto de Manzanillo impulsa tercer corredor multimodal para Tránsito Internacional*. Recuperado el 05 de marzo de 2008, de Revista T21: <http://www.transportesxxi.com>

Delgadillo, M. Javie, Torres M. Felipe y Gazca, Zamora José. (2001). *El desarrollo regional de México en el vértice de dos milenios*. México: Miguel Ángel Porrúa-UNAM.

Delgado, R. Giancarlo. (2006). *"Integración Competitiva": Latrocinio, función de los corredores multimodales del TLCAN: agua, energía y competitividad*. Recuperado el 23 de junio de 2008, de Global Research: <http://www.globalresearch.ca/index.php?context=va&aid=6368>

----- (Abril de 2000). En marcha agua y puertos a Estados Unidos. (Egremy, & nydia, Entrevistadores) México: UIA.

Des Moines Area Metropolitan Planning Organization. (2008). *Port Des Moines*. Recuperado el 19 de enero de 2010, de <http://portdesmoines.org/index.html>

Destination Winnipeg Inc. (2010). *Destination Winnipeg*. Recuperado el 05 de enero de 2010, de <http://www.destinationwinnipeg.ca/about-us>

DOE, U. (2009). *Energy Efficiency and Renewable Energy*. Recuperado el 17 de mayo de 2009, de <http://www.eere.energy.gov/>

DOF, D. O. (30 de noviembre de 2006). Decreto por el que se otorgan diversos beneficios al régimen aduanero de recinto fiscalizado estratégico. México.

Drysdale, P. (2004). The New economy in Asia and the Pacific: an overview. En P. Drysdale (Ed.), *The New Economy in East Asia and the Pacific* (págs. 1-11). London-New York: Routledge Curzon.

Dussel, P. E. (2002). Reflexiones sobre conceptos y experiencias internacionales de industrialización regional. En C. y. Durán, *Dinámica regional y competitividad industrial*. México.

Ecotropoli Villa XXI. (2010). *Ecotropoli Villa XXI*. Recuperado el 05 de enero de 2010, de <http://www.villaxxi.com/index.html>

Eleuteri, F. (2004). *Franco & Eleuteri LLT*. Recuperado el 05 de enero de 2010, de <http://www.francoeleuteri.com/contact.html>

EWI, R. I. (2001). *EWI Risk Services, Reinsurance, Risk Management, Specialty Casualty*. Recuperado el 05 de enero de 2010, de <http://www.ewirisk.com/index.asp>

Eyre, S. d. (2009). *Constitutional and Legislative authority for Intergovernmental Agreements between U.S. States & Canadian Provinces*. Canadá: Canada-United States Law Institute.

FHWA, F. H. (2009). *SAFETEA-LU Fact Sheets. Coordinated Border Infrastructure Program*. Recuperado el 15 de noviembre de 2009, de <http://www.fhwa.dot.gov/safetealu/factsheets/borders.htm>

Financiero, E. (23 de Febrero de 2010). Presentará México cartera de proyectos de infraestructura 2010. *El Financiero en línea*, pág.

<http://www.elfinanciero.com.mx/ElFinanciero/Portal/cfpages/contentmgr.cfm?docId=247248&docTipo=1&orderby=docid&sortby=ASC>.

FMCSA, F. M. (2002). *Cross Border Operating System Handbook for Motor Carriers Entering the United States 2002*. Recuperado el 14 de febrero de 2009, de http://fmcsa.dot.govv/spanish/english/pdfs/cb_req_eng.pdf

FONADIN, F. N. (2008). *Fondo Nacional de Infraestructura*. Recuperado el 19 de enero de 2010, de http://www.fonadin.gob.mx/wb/fni/carreteras_ipa

Frambes, B. Aline. (1990). Teorías de la integración aplicables a la unificación de los países latinoamericanos. En B. A. Frambes, *Confederación latinoamericana. Edificación de un proyecto para el futuro*. Puerto Rico: Revista Homines.

Free Trade Alliance. (2008). *Free Trade Alliance San Antonio*. Recuperado el 03 de enero de 2010, de <http://www.freetradealliance.org>

Fresh Traffic Group, C. (2009). *Centre Port Canadá*. Recuperado el 21 de enero de 2010, de <http://www.foreigntradezone.ca/>

Friligos, T. (23 de marzo de 2008). Secretaria del Presidente del Comité NASCO México. (E. Carmona, Entrevistador) Pachuca, Hidalgo, México.

G2 Logistics Inc. (2010). *G2 Logistics*. Recuperado el 05 de enero de 2010, de <http://www.g2logistics.com/default.htm>

Gallagher, Jhon. (08 de abril de 2009). Coalition Pushes for Cross Border Trucks. *Journal of Commerce* .

----- (08 de abril de 2009 b). Graves Tells DOT Mexican Trucks OK. *Journal of Commerce* .

Gambrill, Mónica y Aqua, Gustavo. (2006). Teorías para analizar los procesos de integración en el continente americano. En M. y. Gambrill, *Procesos de Integración en las Américas* (págs. 13-47). México: CISAN-UNAM.

Gambrill, Mónica. (2007). El Tratado de libre Comercio de América del Norte: implicaciones para la política industrial de México. En J. L. (coord), *Globalización y bloques económicos: mitos y realidades. Agenda para el desarrollo. vol.1* (Primera ed., págs. 193-200). Ciudad Universitaria, México: Miguel Ángel Porrúa-UNAM.

----- (Agosto de 2008). Insumos para las maquiladoras. *Exámen* , 42-43.

----- (2002). La subcontratación internacional: entre la regionalización y la globalización. En M. G. (coord), *La globalización y sus manifestaciones en América del Norte* (págs. 185-208). Ciudad Universitaria, México: CISAN-UNAM.

----- (1999). México y las economías asiáticas: industrialización, apertura y subcontratación internacional. En A. R. Piñón, *México y la Unión Europea frente a los retos del siglo XXI* (págs. 399-435). México: FCPy S-UNAM- Delegación de la Unión Europea en México.

Garnaut, R. (2000). APEC ideas and reality: history and prospects. En I. Yamazagua, *Asia Pacific Economic Cooperation* (págs. 1-18). London-New York: Routledge.

GeoDecisiones. (2010). *GeoDecisions*. Recuperado el 07 de enero de 2010, de <http://www.geodecisions.com/>

Gobierno del Estado de Durango. (2010). *Portal del Gobierno del Estado de Durango 2004-2010*. Recuperado el 05 de enero de 2010, de <http://www.durango.gob.mx/site/principal.html>

Gobierno del Estado de Hidalgo. (2009). *Gobierno del Estado de Hidalgo*. Recuperado el 05 de enero de 2010, de <http://www.hidalgo.gob.mx/>

Gobierno del Estado de Nuevo León. (2008). *Gobierno del Estado de Nuevo León*. Recuperado el 12 de enero de 2010, de <http://www.nl.gob.mx>

Gobierno del Estado de Zacatecas. (2009). *Zacatecas*. Recuperado el 29 de enero de 2010, de <http://www.zacatecas.gob.mx/index.php>

González, P. J. (2007). *Quinto Informe de Gobierno*. Recuperado el 12 de enero de 2010, de Gobierno del Estado de Nuevo León: www.nl.gob.mx/pics/pages/quinto_informe_base/5to_informe_narrativo.pdf

Gouvernement du Québec. (2010). *Portail du Gouvernement du Québec*. Recuperado el 15 de enero de 2010, de <http://www.gouv.qc.ca/portail/quebec/pgs/commun/?lang=fr>

Government of Saskatchewan. (2010). *Government of Saskatchewan*. Recuperado el 18 de enero de 2010, de <http://www.gov.sk.ca/>

Government of Saskatchewan. (2010). *Government of Saskatchewan*. Recuperado el 16 de enero de 2010, de <http://www.gov.sk.ca/>

Grupo Canada. (2010). *Grupo Canada*. Recuperado el 05 de enero de 2010, de <http://www.grupocanada.com/about.cfm>

Guanajuato Puerto Interior. (2008). *Guanajuato Puerto Interior*. Recuperado el 20 de enero de 2010, de <http://www.puertointerior.com.mx/home.html>

Harrison, R. (2000). Harmonizing Truck Transportation. En K. K.-Y. Lyons R.M.A., *Policy Harmonization and Adjustment in the North American Agricultural and Food Industry* (págs. 142-159). Canada: A&M texas university-University of Guelph and El Colegio de México.

Hillwood, D. C. (2008). *Alliance Texas.com*. Recuperado el 1 de febrero de 2010, de <http://www.alliancetexas.com/>

Hufbauer, Gary Clyde and Schott, Jeffrey J. (2005). *NAFTA Revisited. Achievements and Challenges*. Wahington D.C., United States: Institute for International Economics.

Hurrell, A. (1996). Comapración entre Europa y América: ¿Qué clase de problemas? ¿Qué clase de teorías?, . En T. A. Borja, *Regionalismo y poder en América: los límites del neorrealismo*. México: Porrúa.

----- (1995). Regionalism in Theoretical Perspective. En L. a. Fawcett, *Regionalism in World Politics. Regional Organization and International Order*. England: Oxford University Press.

Hussain, I. (2007). NGO & NAFTA dispute mechanism in through the front door. En I. (. Hussain, *Community, diffusion & North American expansiveness: The political economy of flux* (págs. 319-355). México: Universidad Iberoamericana.

IBC Bank. (2009). *IBC Bank*. Recuperado el 12 de enero de 2010, de <https://www.ibc.com/es-mx/Paginas/default.aspx>

IIPOD, I. I. (2009). *International Inland Port of Dallas*. Recuperado el 23 de enero de 2010, de <http://www.iipod-texas.org/index.html>

IMT-USDOT-MTC. (12 de junio de 1998). *Plan a Cinco Años para Incrementar la Cooperación en el Campo de las Tecnologías de Transporte en Norteamérica*. Recuperado el 08 de abril de 2009, de <http://www.imt.mx/espanol/tlcan/#pub>

Inostroza, Luis; Bolivar, Espinoza Augusto. (2004). Corredores Bioceánicos: Territorios, políticas y estrategias de Integración Subregional. *Análisis Económico*, XIX (041), 153-154.

International Longshore and Warehouse Union. (2005). *International Longshore and Warehouse Union*. Recuperado el 2009 de marzo de 23, de ILWU History: <http://www.ilwu.org/history/ilwu-story/ilwu-story-new-union.cfm>

Interpuerto. (2008). *Interpuerto*. Recuperado el 06 de enero de 2010, de <http://www.interpuerto.com.mx/>

Iowa Department of Transportation. (2009). *Iowa Department of Transportation*. Recuperado el 10 de enero de 2010, de <http://www.iowadot.gov/>

Joint Work Committee. (may de 2008). *US/Mexico Border Transportation Planning, Draft US/Mexico Joint Work Committee Strategic Plan* . Recuperado el 11 de may de 2009, de <http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov/workplans.asp>

Kansas City Logistics Park. (2009). *LPKC Brochure*. Recuperado el 20 de enero de 2010, de http://www.kcsmartport.com/sec_realestate/section/documents/LPKCBrochure.pdf

Kansas City Southern. (2009). *Kansas City Southern*. Recuperado el 05 de enero de 2010, de <http://www.kcsouthern.com/es-mx/Pages/default.aspx>

Keohane, R. (2005). La gobernanza en un mundo parcialmente globalizado. En T. A. Borja, *Interdependencia, cooperación y globalismo* (págs. 453-500). México: CIDE..

Keohane; Robert y Nye, Joseph. (2005). Poder, Interdependencia y Globalismo. En T. A. Borja, *Interdependencia, cooperación y globalismo*. (págs. 373-452). Ciudad de México, México: CIDE.

Krugman, Paul. (1997). *El internacionalismo "moderno"*. Barcelona, España: Grijalbo Mondadori.

Kuykendall, Russ. (2007). *Trade Corridors Roundtable*. Ontario: Work Research Foundation.

Laredo Developmen Foundation. (2006). *Laredo Development Foundation*. Recuperado el 06 de enero de 2010, de <http://www.ldfonline.org/page.asp?page=MembershipDirectory>

Lemus, C. J. (2008). *Análisis competitivo del corredor multimodal Lázaro Cárdenas-Kansas City para el flujo comercial Asia-Estados Unidos*. México: El autor.

León, G. d. (2009). *Proyecto demostrativo de autotransporte transfronterizo: Una evaluación de la importancia de su reanudación en el contexto del TLCAN*. Secretaría de Desarrollo Económico, Secretaría Técnica de Enlace, Planeación y Proyectos Estratégicos. Monterrey: en: <http://sg.nl.gob.mx/DataNL/files%5CDNL00000446.pdf>.

Linklater, A. (1995). Neo-realims in Theory and Practice. En K. Both, & S. Smith, *International Relations Today* (págs. 245-266). United States: Pennsylvania State University Press-University Park.

Llorente, A. (15 de Julio de 2009). Entrevista al Presidente de la Asociación Mexicana de Gerentes de Distribuidores de Automotores. *Tercera Emisión de Hoy por Hoy* . Distrito Federal, México.

Lockheed Martin. (2010). *Lockheed Martin Inc*. Recuperado el 08 de enero de 2010, de <http://www.lockheedmartin.com/>

Lombera, M. (08 de Agosto de 2009). Esperan que Obama Traiga Plan Transfronterizo bajo la manga. *El Universal* , pág. <http://www.eluniversal.com.mx/nacion/170469.html>.

López, V. V. (2006). La industrialización de la frontera norte de México y los modelos exportadores asiáticos. *Revista de Comercio Exterior* , 54 (8).

Love's, T. S. (2007). *Love's, Travel Stop Country Stores*. Recuperado el 09 de enero de 2010, de <http://www.loves.com/default.aspx>

Lucerna, P. (19 de Marzo de 2009). Zacatecas quiere su parque aeroespacial: anuncia Triumph inversión de 208 mdd. *Transporte 21* , http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10279&search_term=zacatecas.

Manitoba, G. o. (2010). *Government of Manitoba*. Recuperado el 09 de enero de 2010, de <http://www.gov.mb.ca/index.html>

Mariscal, Nicolás. (2003). *Teorías Políticas de la integración europea*. España: Tecnos.

Martínez, Francisco. (20 de Septiembre de 2008). Representante de NASCO en México. (E. Carmona, Entrevistador) Monterrey , Nuevo León, México.

Martner, P. Carlos. (otoño de 2004). Articulación territorial de los puertos mexicanos en el contexto de cadenas productivas globalizadas. *Diseño y Sociedad* , 1-8.

----- (1999). El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. *EURE* , 25 (75), 103-120.

----- (Mayo-Agosto 1999). Puertos, redes globales y territorio en el Pacífico Mexicano. *Espiral, estudios sobre Estado y Sociedad. No.15* , 157-185.

----- (2002). Redes multimodales y articulación territorial del puerto de Guaymas. *Región y Sociedad* , XIV (22), 3-42.

----- (2007). Reestructuración del espacio continental en el contexto global: corredores multimodales en Norte y Centroamérica. (C. Mexiquense-CONACYT, Ed.) *Economía, Sociedad y Territorio* , vol. VII (num. 25), 1-48.

Martner, Peyrelogue Carlos; Martínez Moreno Aurora. (2001). *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*. Sanfandila, Querétaro: SC-IMT.

Mendoza, C. J. (Marzo de 2001). Crecimiento y especialización de la región Saltillo-Ramos Arizpe. *Revista Comercio Exterior* .

Mendoza, Cota Jorge Eduardo y Díaz, Eliseo. (2003). Obstáculos al comercio en el TLCAN: el caso del transporte de carga. (Bancomext, Ed.) *Revista de Comercio Exterior* , 53 (12).

Mendoza, Moreno Laura y Rico, Galeana Oscar. (2005). *Problemas en la Integración del Autotransporte de Carga entre México y Estados Unidos*. Sanfandila, Querétaro, México: Instituto Mexicano del Transporte.

Morales, Isidro. (2009). *Post NAFTA North America. Resahping the economic and political governance of changing region*. United States: Palgrave-MacMillan.

Moravsik, A. (1993). Preferences and Power in the European Community: A Liberal Intergovernmental Approach. *Journal of Common Market Studies*, 31 (4).

MPO Des Moines Area. (2010). *Des Moines Area Metropolitan Planning Organization*. Recuperado el 03 de enero de 2010, de <http://www.dmampo.org/>

NAAC, N. A. (2008). *Meeting the Global Challenge. Private sector priorities for the Security and Prosperity Partnership of North America*. New Orleans, United States of America: NACC.

NAFTZ, N. A. (2008). *U.S. Foreign-Trade Zones. Grantee Handbook 2007-2008*. Estados Unidos: NAFTAZ.

NASCO Conference 2008. (2008). *NASCO Conference 2008*. Recuperado el 28 de octubre de 2008, de <http://www.puertointerior.com.mx/nasco/nasco/nasco.html>

NASCO, N. A. (2009). *North American Inland Ports Network*. Recuperado el 24 de enero de 2010, de Central Mexico: http://www.nascocorridor.com/commondetail_naipn.asp?id=2324

----- (s.f.). *North American Super Corridor Coalition*. Recuperado el 01 de febrero de 2009, de <http://www.nascocorridor.com/commondetail.asp>

North Central Texas Council of Governments. (2010). *Workforce Solutions for North Central Texas*. Recuperado el 22 de enero de 2010, de <https://www.dfwjobs.com/aboutus/index.asp>

NOTIMEX. (23 de abril de 2003). Empresas ferroviarias mexicanas y de EU anuncian fusión. *EL siglo de Torreón*.

OMC, O. M. (2006). *Reporte del Comercio Mundial 2006*. Ginebra, Suiza: OMC.

OnAsset. (2010). *OnAsset*. Recuperado el 13 de enero de 2010, de <http://www.onasset.com/OnAssetAboutUs/>

Ontario, G. o. (marzo de 2009). *Government of Ontario*. Recuperado el 14 de enero de 2010, de <http://www.investinontario.com/whyontario/proxmarket.asp>

Pastor, Robert. (2008). The Future of North America. Replacing a Bad Neighbor Policy. *Foreign Affairs*, 87 (4), 84-98.

- Pereña, G. Mercedes. (2006). La cooperación transfronteriza desde la perspectiva teórica del neofuncionalismo. En M. Gambrill, & N. P. Ruiz, *Procesos de Integración en la Américas* (págs. 49-78). México: UNAM-CISAN.
- Perló, C. Mario. (2006). El efecto de los procesos globales de cambio sobre la dinámica territorial. En A. Méndez, *Estudios Urbanos contemporáneos*. México: Miguel Ángel Porrúa-UNAM.
- Peter, Drysdale. (Ed.). (2004). *The New Economy in East Asia and the Pacific*. London and New York: Routledge Curzon.
- Polese, M. (1998). *Economía Urbana y Regional*. Costa Rica: Libro Universitario Regional.
- Policy Research Initiative, Government of Canada. (2006). *The emergence of Cross-Border Regions between Canada and the United States. Roundtable Synthesis Report*. Canada: PRI-Government of Canada.
- Port Alberta. (2010). *Port Alberta*. Recuperado el 06 de enero de 2010, de <http://www.portalberta.com/>
- Port San Antonio. (2010). *Port San Antonio*. Recuperado el 13 de enero de 2010, de <http://www.portsanantonio.us/Webpages.asp?wpid=118>
- Prentice, Barry. (2008). *Strategic City Pairs, Gateways & Corridors*. Recuperado el 23 de enero de 2010, de Portal for North America: <http://www.portalfornorthamerica.org/teaching-resources/strategic-city-pairs-gateways-and-corridors>
- Presidencia de la República. (2007). *Programa Nacional de Infraestructura 2007-2010*. Recuperado el 29 de enero de 2008, de Presidencia de la República: <http://www.infraestructura.gob.mx/pdf/ProgramaNacionalInfraestructura2007-2012.pdf>
- Prozzi, Jolanda y Henk, Russel y McCray, John y Harrison, Rob. (2002). *Inland Ports. Planning Successful Developments*. Texas Department of Transportation, Research and Technology Implementation Office. Austin: Federal Highway Administration.
- Rico, Alfonso y Mendoza, Alberto y Mayoral, Emilio. (2001). Aplicaciones potenciales de los sistemas inteligentes de transporte al transporte de carga por carretera en México. (I. M. Transporte, Ed.) *Boletín Bimestral "Notas"* (57).
- Rico, G. Oscar. (2001). *La integración del Autotransporte de Carga en el Marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*. Sanfandila, Querétaro, México: Instituto Mexicano del Transporte.
- Rodríguez, P. G. (1984). *Teoría y estrategia de la integración*. España: Universidad de Alcalá.

Romo, Murillo David y Abdel, Musik Guillermo. (2005). Sobre el Concepto de Competitividad. *Revista Comercio Exterior*, 55 (3).

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. (págs. 1-12). Ottawa: SNTT-GTAT.

RRFDC. (2010). *Rainy River Future Development Corporation*. Recuperado el 15 de enero de 2010, de <http://www.rrfdc.on.ca/>

Rüland, J. (2001). *ASEAN and the E.U. A bumpy interregional relationships. Discussion Paper C 95*. (C. d. Europea, Ed.) Recuperado el 30 de mayo de 2008, de <http://aci.pitt.edu/197/01/dp.c95>

----- (05 de July de 2005). *Inter- and Transregionalism: Remarks on the State of the art of a New research Agenda*. Recuperado el 28 de mayo de 2008, de The Australian National University: <http://www.anu.edu.au/NEC/Archive/ruland2.pdf>

Ruiz, O. Sergio. (2006). *México y los corredores intermodales del mundo*. Recuperado el 26 de febrero de 2009, de Revista Logística: <http://www.logisitca.enfasis.com/notas/12166-mexico-y-los-corredores-intermodales-del-mundo>

Rus, Ginés de, Campos, Javier y Nombela, Gustavo. (2003). *Economía del Transporte*. España: Antoni Bosch editor.

Russ, Kuykendall. (2007). *Trade Corridors Roundtable*. Ontario, Canadá: Work Research Foundation.

Sagarra, Mari; Souza, Ricard; De Martin, Mallofre, Adalmir J.; Rodrigo, Juan Jaime. (2003). *El transporte de contenedores, terminales, operatividad y casuística*. Barcelona: UPC.

Saxe-Fernández, J. (27 de Abril de 2007). Agenda Secreta: Anexión y ocupación. *La Jornada* .

----- (2004). *La Compra Venta de México*. México: Plaza y Janes.

Schmitter, Philippe and Malamud, Andrés. (2006). The experience of European integration and the potential for integration in MERCOSUR. *The experience of European integration and the potential for integration in MERCOSUR* (pág. 35). Nicosia, Cyprus: Joint Work Sessions of Workshops of European Consortium for Political Research (ECPR).

SCT. (2007). *Estadística Básica de Autotransporte Federal de Carga 2007*. (D. G. Federal, Ed.) Recuperado el 04 de Mayo de 2009, de http://dgaf.sct.gob.mx/fileadmin/EST_BASICA/EST_BASICA_2007/

----- (15 de junio de 2004). Acuerdo de Concertación para el Desarrollo de Corredores Multimodales para Incrementar la Competitividad de la Economía Nacional a través de la Facilitación y Desarrollo de Cadenas Logísticas en el Territorio Nacional y la Creación del Comité Interinstitucional. 21. México.

----- (2000). *El cambio estructural del sector transporte 1995-2000*. México: SCT.

----- (2008). *Sistema Portuario nacional*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SCT-CGPM, S. d.-C. (2005). *Lázaro Cárdenas. El puerto sin límites*. México: SCT-CGPM.

SCT-USDOT. (29 de abril de 1994). *Joint Work Committee*. Recuperado el 12 de marzo de 2009, de 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: http://www.fhwa.dot.gov/memorandum_of_understanding_01

Secretaría de Economía (SE). (abril de 2008). *Agenda de Competitividad Logística 2008-2012*. Recuperado el 10 de abril de 2009, de <http://www.elogistica.economia.gob.mx/file/LOGISTICA0812.pdf>,

----- (2008). *Agenda de Competitividad Logística*. México: Secretaría de Economía.

Serra, P. Jaime. (2005). LXX Aniversario de la Casa de España . *La Apertura Comercial de México* (pág. 33). Distrito Federal: Serra y Asociados Investigaciones.

Stephen, D. P. (2000). *The Law of Intermodal Transportation: What it was, What it is, What it Should Be*. Recuperado el 02 de diciembre de 2009, de US Department of Transport.

Strasburger and Price, L. (2010). *Strasburger, Attorney and laws*. Recuperado el 21 de enero de 2010, de <http://www.strasburger.com/>

Stuhldreher, Amalia. (2005). Interegionalismo y Gobernanza Global. Apuntes posibles del eje UE-MERCOSUR. (CIDOB, Ed.) *Revista CIDOB d'Afers Internacionals* (60), 119-145.

T21, R. (29 de enero de 2009). *Invertirán Hutchison y Unne 120 mdd en terminal intermodal en Hidalgo*. Recuperado el 14 de marzo de 2009, de Revista electronica T21: http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=9937&search_term=hutchison

Tarrant County. (2001-2005). *Tarrant County*. Recuperado el 20 de enero de 2010, de <http://www.tarrantcounty.com/eGov/site/default.asp>

Teamsters, I. B. (2008). *Legislative Priorities 2008*. Recuperado el 2009 de febrero de 25, de <http://www.teamster.org/content/2008-legislative-priorities>

The Allen Group. (2010). *Dallas Logistic Hub*. Recuperado el 21 de enero de 2010, de http://www.dallaslogisticshub.com/thehub_ektid84.aspx

Torres, E. (19 de abril de 2009). *Revista Electrónica T21*. Recuperado el 2009 de abril de 2009, de Noticias del día: http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10422

Transport Institute, U. o. (2010). *University of Manitoba, Asper School of Bussines, Trasnport Institute*. Recuperado el 19 de enero de 2010, de <http://www.umanitoba.ca/asper/ti/>

Transportes, S. d. (junio de 2008). *SCT*. Recuperado el 23 de Junio de 2008, de www.sct.gob.mx

UNCTAD. (2004). Report by the UNCTAD secretariat. *Review of Maritime Transport* .

UNESCAP, U. N. (2005). *Free Trade Zones and Port Hinterland Development*. New York: United Nations.

United States--Mexico Chamber of Commerce. (2010). *Uniited States--Mexico Chamber of Commerce*. Recuperado el 23 de enero de 2010, de <http://www.usmcc.org/>

USDOT-Federal Highway Adminstration. (2009). *Joint Work Committee*. Recuperado el 28 de marzo de 2009, de US/Mexico Border Transportation Planning: <http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov/mexico.asp>

Vallee-du-Haut-St-Laurent, C. (2005). *CRÉ Vallee-du-Haut-St-Laurent*. Recuperado el 07 de enero de 2010, de <http://www.crevhsl.org/node/20>

Van Pelt, M. (May 2003). *Moving Trade: An introduction to Trade Corridors*. Canadá: Work Research Foundation.

Veliz, Pierre. (1999). *Mundialización, ciudades y territorios*. Barcelona, España: Ariel.

Villa, J. C. (2006). *Integration and consolidation of border freight transportation data for planning applications and characterization of NAFTA truck loads for aiding in transportation infraestructura management*. Texas A&M University, , Texas Transportation Institute-. Austin: TTI.

Villa, Juan Carlos and Rothe, Cristopher. (2007). *North American Transportation Corridor Network*. United States: Southwest Region University Transportation Center.

WestOne Logistics. (2010). *WetOne Logistics*. Recuperado el 23 de enero de 2010, de http://www.westonelogistics.com/Intermountain_Inland_Northwest_Geography.html

Wong, G. P. (2005). La emergencia de regiones asociativas transfronterizas. (C. d. Norte, Ed.) *Frontera Norte* , 17 (33), 77-106.

----- (2002). Territorios Emergentes y Regionalización difusa ante la globalización. *Presentación en el XII Seminario de Economía Urbana y Regional*. IIEc-UNAM.

----- (s.f.). Regiones y redes territoriales emergentes ante la globalización y la virtualización de la economía. *Revista Universidad de Sonora* .

Zepeda, J. A. (1999). *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*. Tampico: Administración Portuaria Integral de Tampico.