Corredores bioceánicos. Fenómenos organizacionales contemporáneos

Luis Inostroza Fernández
Profesor investigador del Departamento de Administración de la UAM-A

En este trabajo se considera a los corredores bioceánicos (CB) como fenómenos organizacionales contemporáneos que responden a una perspectiva amplia, ya que su impacto en lo geopolítico y geoeconómico es de gran magnitud, incluso se puede afirmar que en lo interno llegan a cambiar la estrategia del país y, en lo externo, impactan fuertemente en la integración regional y subregional, así como a nivel global o interregional entre América, Europa y Asia-Pacífico.

Estos proyectos intergubernamentales y sus nuevas formas de organización son instrumentos de descentralización e integración económica subregional que funcionan con la participación de las instituciones del sector público y los gobiernos, así como la participación activa del sector privado nacional y extranjero. También, coadyuvan en el diseño e implementación de las políticas públicas en materia de fomento al empleo, desarrollo social, protección ambiental y uso apropiado de los recursos naturales, a fin de dar un nuevo sentido a la competitividad productiva y complementariedad entre las naciones. Esto favorece el desarrollo e integración subregional y los aumentos de los intercambios entre vecinos, así como para dar un sentido positivo a una nueva formación geográfica económica como paso previo a la integración económica regional.

Los CB van a seguir estando en la agenda de los gobiernos, partidos políticos, sindicatos y grandes empresas de muchos países de la región, tanto de México y Centroamérica como de los países sudamericanos del Cono Sur. Como muestra se tiene el Plan Puebla Panamá (PPP) para la subregión México-Centroamérica y el Caribe, cuya implementación pasa por la formación de estos CB y el proyecto de ampliación del Canal de Panamá.

El desarrollo de los CB aporta, en lo organizacional, nuevos desarrollos teóricos, y en lo económico, un diseño de una nueva teoría del desarrollo e integración regional y subregional, mediante la concentración de ciertas actividades productivas en áreas geográficas por donde pasan los trazados viales de estos corredores. Ello nos lleva a reivindicar las tesis de que ciertas actividades deben estar cerca de los recursos naturales, a fin de realizar procesos industriales que permitan exportar productos semiprocesados de todos los lugares y localidades que son áreas de influencia de los CB, así como la idea de penetrar

hacia el interior de algunas partes en donde haya recursos naturales y agua en abundancia, que garantizarían el éxito de los corredores.

Este planteamiento nos puede llevar a la idea de que es conveniente para los países exportadores de materias primas, estudiar que ciertos procesamientos pueden generar importantes economías de escala, especialmente cuando se trata de procesos complejos como la petroquímica básica y secundaria. Esto exige estudios muy serios acerca del impacto y riesgo ambiental, y al mismo tiempo evitar las desigualdades regiona-les y sociales con el fin de evitar las fracturas regionales. Para México, que tiene ventajas comparativas y competitivas en varios sectores y ramas de la industria, le aseguran costos más bajos y un costo de diferenciación derivado de sus logros tecnológicos que hacen viables muchos proyectos dentro del país, entre ellos la creación del *clusters* petroquímico o del petróleo, la transformación de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) en el *clusters* hidroeléctrico y, en el área del Istmo de Tehuantepec, la viabilidad de un CB o megaproyecto.

Marco teórico desde la perspectiva organizacional, económica y social

Los CB son una construcción organizacional, económica y social de la realidad actual de la zona de las Américas, se impulsan diferentes tipos de corredores y la mayoría están asociados al Tratado de Libre Comercio (TLC) y a la tendencia integradora que vive la región, que se prepara para hacer funcionar el área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) para el 2005.

Las connotaciones organizacionales

Desde la perspectiva organizacional, no es fácil definir el concepto de CB, pero podemos hablar de una organización compleja que facilita la comunicación, acuerdo y coordinación entre gobiernos vecinos; a nivel nacional mejora las relaciones intergubernamentales, así como entre instituciones y organizaciones que tienen objetivos comunes, que dan sentido a la división del trabajo mediante las complementariedades que facilitan las subcontrataciones, y sobre todo impulsan una integración económica, científica y tecnológica de gran perspectiva. Además, cambian el papel de las fronteras que siempre han sido impedimentos claros para la integración, el intercambio y la comunicación entre los pueblos, incluso entre aquellos cuyos orígenes étnicos, históricos y culturales son los mismos. También crean condiciones para una geoeconomía más abierta, sustentada en la equidad, desarrollo humano y paz social. Éste sería el camino que abre posibilidades para abandonar la geopolítica basada en el conflicto y remplazarla por la integración.

En tal contexto se van planteando las demandas de infraestructura: supercarreteras; caminos secundarios (aprovechamiento agropecuario); presas; bordos e infraestructura de riego, electrificación, puertos, aeropuertos y ferrocarriles; gasoductos y oleoductos; telecomunicaciones; red de bodegas de almacenamiento; redes de gasolineras; servicios financieros y turísticos; protección del medio ambiente, entre otros. Todo ello estaría en relación con los proyectos de CB y la necesidad de crear toda una organización moderna sustentada en redes, sistemas de información y bases de datos que favorecerían la acción del sector público y sus relaciones con el sector privado nacional y extranjero.

Estos proyectos son creadores y restructuradores de la infraestructura de todo tipo, pueden ser verticales y horizontales que cruzan el Continente Americano de este a oeste o de norte a sur, es decir, hay una idea de que la integración futura sea hemisférica de Canadá a Chile y Argentina. Estos proyectos tienen elevados costos y su viabilidad como puentes terrestres destinados al tránsito de mercaderías de un océano a otro, son una necesidad para acelerar los intercambios y las magnitudes del comercio. No se trata de competir con el Canal de Panamá, sino de buscar las complementariedades para intensificar el comercio y con ello la rotación del capital mediante la creación de oportunidades de inversión, aprovechando que en las zonas de los trazados de los corredores hay abundancia de agua y grandes riquezas naturales y condiciones para desarrollar ciudades científicas y tecnológicas o *clusters* para intensificar el comercio internacional y la integración económica regional.[1] Esto también facilita la restructuración productiva y permite a cada país dar un mejor aprovechamiento a todo los parques o conglomerados industriales que poseen. Esta forma de ver lo que representa la organización de un CB, permite tomarlo como un nuevo modelo cuya construcción organiza-

cional, económica y social compromete a muchos individuos: representantes de instituciones, empresas, sindicatos y organizaciones de todo tipo, funcionarios y autoridades de gobiernos, puesto que implica una coordinación planificada de las actividades de un grupo amplio de personas, cuyo propósito es formular un proyecto de corredor como un modelo organizacional, que combina actividades que realiza el sector público y el privado.[2]

El proyecto de CB como modelo organizacional a principios del siglo XXI, muestra que se requiere de una racionalidad organizacional y socioeconómica, que se ajuste a las exigencias y nuevas prácticas de producir, vender, negociar y competir en la nueva realidad que impera en el continente, en donde se impone el enfoque racional como una necesidad de un análisis sistemático de los problemas que afectan al desarrollo e integración subregional y regional.

Las connotaciones socioeconómicas

Los CB, como organizaciones de nuestro tiempo, tienen connotaciones socioeconómicas muy bien definidas, puesto que son instrumentos de política para el desarrollo sustentable y elementos claves para los proyectos políticos de los gobiernos contemporáneos. En el caso de México, esto se asocia al desarrollo del TLC y a las propuestas que sustenta el PPP. Los corredores tienen gran importancia para la economía nacional, especialmente cuando se trata de un país continental con acceso a dos océanos (como es el caso de México y de algunos países centroamericanos) y su impacto económico puede beneficiar a más de dos países vecinos. Ello crea condiciones para un desarrollo e integración subregional como es el caso del TLC, Mercado Común Centroamericano (MCCA) y MERCOSUR. Pero también coadyuvan a la integración regional y son proyectos que abren camino al proyecto del ALCA.

El tener muy clara la idea de integración económica, para los gobiernos de la región implica aceptar la conformación de un gran mercado interior, sin barreras fronterizas y libre circulación de mercaderías, personas, vehículos, servicios y capitales. El pasar de un país a otro significa enfrentar cambios en las normas aduaneras, migratorias, fito y zoosanitarias, y de sanidad humana y ambiental, aunque estas dos últimas son las más conocidas, existen otras como las del transporte, ejemplificadas en especificaciones y características técnicas de camiones y autobuses con diferencias en cada país. Estamos hablando de restricciones fronterizas y de formas de homologación, facilitación y unificación, entre otras, que en definitiva denotan las tareas complejas que hay que abordar para obtener rapidez y fluidez en el traspaso de los límites internacionales, de manera que esta operación sea acorde y compatible con las exigencias, agilidad y oportunidad que exige el comercio y los mercados contemporáneos.[3]

Los desarrollos urbanos y la tendencia de localizar los parques y ciudades industriales en los bordes de las carreteras y cercanías de las estaciones ferroviarias, muestra que ya existe una infraestructura y capital fijo instalado, y que muchas industrias están en funcionamiento. La idea es que exista una buena coordinación y un mejor aprovechamiento de los recursos en los diferentes países con posibilidades de desarrollar nuevos proyectos dentro de los trazados de los CB.

Regiones complejas integradas a las megatendencias: globalización, transnacionalización y regionalización

Las regiones complejas constituyen centros de crecimiento asociados a ambientes tecnológicos y de innovación, aceleran la urbanización y la especialización de la agricultura, promueven las tecnopolis o *clusters* y fomentan la industrialización dirigida a elaborar productos de calidad mundial. También favorecen la intensificación de la competitividad, promueven la diversificación del sector terciario y desarrollo del capital simbólico (franquicias). El desarrollo de las regiones complejas está íntimamente relacionado con las megatendencias, que son procesos mundiales en pleno desarrollo que aceleran la formación monopólica y oligopólica en el terreno mundial.

El fenómeno de las megatendencias (globalización, transnacionalización y regionalización)[4] hace que cambien los flujos de capital, de circulación de bienes y servicios y la forma de realizar las transacciones comerciales. Dichas megatendencias, que se constituyen en procesos mundiales que impactan, están alterando la geopolítica y geoeconomía del Conti-

nente Americano, así como las nuevas formas de inserción de los países y su papel dentro de la economía global.

La formación de las regiones complejas

La formación de las regiones complejas tiene una connotación moderna que va unida al desarrollo de ciudades científicas y tecnológicas o *clusters*, ello es producto de las complementariedades y de las relaciones funcionales entre organizaciones productivas o empresas, así como de la relación universidad-industria y creación de ambientes de innovación. Estas relaciones toman forma de acuerdo con los cuatro elementos del diamante de Porter, las relaciones de competencia entre empresas de la misma actividad; las relaciones con los proveedores de todo tipo y los sectores conexos o de apoyo. El análisis de Porter para la formación de *clusters* planteó que éstos se ubican en un área geográfica bien definida y pueden tomar en cuenta como factor de localización los recursos naturales, así como las actividades sustentadas en el aprendizaje y conocimiento (comunicaciones, computación, microelectrónica, entre otras).[5] Esta visión de las regiones complejas tiene relación con las tesis de Perroux, quien definió diferentes conceptos de región: la homogénea, la polarizada y la región-plan. En el caso de los CB, se puede afirmar que promueven la formación de regiones polarizadas o nodales, las cuales se asemejarían a la idea de región compleja, puesto que las polarizadas están compuestas por unidades heterogéneas y vecinas, complementarias entre sí y que tienen entre ellas, y especialmente con un nodo o foco central, intercambios más intensos que con otras empresas de otras regiones. En estos planteamientos están las ideas de eslabonamientos productivos, cadenas o redes que caracterizan a la formación de *clusters*.[6]

Los CB son megaproyectos que pueden ser multinacionales o nacionales, que tienen connotaciones geopolíticas y geoeconómicas interesantes, puesto que influyen en los procesos globales, regionales y nacionales, así como en las relaciones de poder del mundo contemporáneo. También influyen en las formas que adopta el comercio internacional, en las relaciones comerciales norte-sur y sur-sur; los trazados de estos proyectos determinan las regiones que cruzan, las cuales se transforman en regiones complejas porque las inserta en lo que son las megatendencias (globalización, transnacionalización y regionalización), las integra a otras regiones de gran dinamismo económico y que representan el orden trilateral de la economía global.

Las megatendencias son procesos dinámicos que influyen e impactan en la realidad de todas las regiones del mundo (América, Europa y Asia), son las que determinan el escenario mundial contemporáneo en donde se articulan mercados de bienes y servicios, de capital y dinero con la actividad de las grandes empresas, el comercio, la investigación y el desarrollo. Estos procesos facilitan la integración subregional y los proyectos de CB están insertos en esta realidad de formación de regiones complejas, en la cual el comercio crece notablemente y con ello se están modificando incluso las relaciones entre países ricos y pobres.

Los CB crean nuevas posibilidades y necesariamente afectan los espacios geográficos y los territorios, así como a los países, regiones y municipios por donde pasa su trazado. Por tanto, son proyectos que provocarán transformaciones geopolíticas y geoeconómicas en las realidades nacionales, subregionales y la región en su conjunto.

Procesos de globalización, transnacionalización y regionalización

La globalización responde al comportamiento de una poderosa megatendencia que está íntimamente relacionada a otras dos, la transnacionalización y la regionalización, las cuales conforman tres escenarios y categorías científicas e históricas que muestran la realidad con sus diferentes connotaciones que llevan hacia una economía global.

En general, la mayoría de los estudiosos del tema no diferencian estos términos y sólo hablan de la globalización de una manera muy sintética para entrar en un concepto más amplio de lo que se entiende como la mundialización o creación de una economía global.

En este contexto, se puede afirmar que la globalización de los mercados ha provocado la conformación monopólica y oligopólica que, como se aprecia, está aumentando a escala mundial. Asimismo, se aprecia una creciente internacionalización de

la economía de México y de todos los países de la región, se constata por las crecientes corrientes de comercio, inversión y tecnología que superan a los componentes nacionales y locales. Todo esto se da en un ambiente de complementariedad y restructuración productiva en donde participa el Estado con las grandes empresas y con las micro, pequeñas y medianas empresas nacionales. En este panorama, las empresas transnacionales (ET) se benefician en tanto se constituyen como organizaciones rectoras de estas megatendencias o procesos mundiales, situación que les facilita mantener las ventajas competitivas, las cuales se sustentan con sus departamentos de investigación y desarrollo (monopolio de la tecnología).

La transnacionalización como proceso de crecimiento y expansión mundial de las ET. Éstas crecen en número y magnitud del comercio internacional que controlan, muestran un modelo de mercado cautivo al interior de estas empresas, que naturalmente es más realista que el de competencia perfecta y responde favorablemente a las exigencias de las ventajas competitivas, puesto que las ET pueden obtener liderazgo de costos y apoyos institucionales de parte de los gobiernos. Estos les ayudan con respecto a su localización cuando obtienen los costos más bajos y logran una diferenciación de los mismos, apoyadas en sus patentes e inventos.[7] El país receptor de sus inversiones debe proporcionarles energía, agua y otros insumos necesarios a bajo costo, dependiendo de la dotación de recursos naturales que posea. Ello ha provocado un gran aumento del número de las ET, además, sus relaciones se intensifican con el comercio intrafirma y los intercambios entre ellas mediante las fusiones, alianzas estratégicas y *joint ventures*.[8] Esto muestra un proceso de concentración del capital transnacional a escala mundial de grandes magnitudes, asimismo, una mayor concentración del poder gerencial o de toma de decisiones en las grandes ciudades de los países ricos integrantes del actual grupo de los ocho y exsiete, pero con hegemonía de los países de la triada. La sede o dirección central de las mayores y más importantes ET son manejadas desde los territorios de Europa, Estados Unidos y Japón, esto se constata al comprobar que de las primeras 500 empresas transnacionales, 469 operan desde territorio europeo, estadunidense y japonés.[9]

En cuanto a la regionalización, ésta responde a un orden de geopolítica mundial que pretende funcionar en la forma de un orden trilateral de distribución geográfica por regiones (América, Europa y Asia). Dentro de este orden, los países líderes, y que son potencias económicas en cada región, tienen la capacidad para definir espacios geográficos de exclusividad comercial y de inversiones, en donde sus grandes empresas puedan tener acceso a espacios geográficos con disponibilidades de recursos naturales, territorios en donde puedan ampliar sus actividades y ciudades urbanizadas con todos los equipamientos y servicios. Ello a fin de que faciliten negociar y discutir sobre nuevos proyectos y espacios para concertar, llegar al acuerdo y compromiso y así echar a andar un nuevo modelo de organización que les permita manejar los mercados y evitar la competencia destructiva entre ellos. La idea es entrelazar intereses y resguardar su especialización, su rapidez de movimientos y su flexibilidad. Se entiende que la regionalización es la manera de fortalecer la acción de los gobiernos de los países de la triada (Estados Unidos, Alemania y Japón) que buscan implementar una economía entrelazada.[10]

En materia de geoeconomía habría que pensar en la mejor manera de utilizar los recursos naturales disponibles en los territorios de los países latinoamericanos, y México en particular, como promover un desarrollo compartido entre países y postular un crecimiento económico que permita reducir las asimetrías entre los países de la subregión. Esto tiene el propósito de avanzar hacia un modelo económico regional más equitativo, más humano y participativo, teniendo como meta construir una democracia sana y tolerante.

El problema se hace complejo cuando surge la dimensión de la equidad y desarrollo sustentable con sentido humano, que plantea el PNUD y la CEPAL, puesto que la política social tiene una responsabilidad muy grande con los sectores de bajos ingresos de la población. Sostienen que se trata de un reto ético y político, el cual exige una dinámica generación de empleos de calidad del proceso de reformas.[11] La problemática social y ecológica exige a los gobiernos adoptar posiciones con respecto a cómo enfrentar el desarrollo y financiamiento del mismo. El modelo vigente tiende a apoyarse en la inversión extranjera directa (IED) y en el ahorro interno. También implica cumplir con la apertura comercial, libre flujo de capitales, seguir con las privatizaciones e intensificar la integración económica subregional. Estos planteamientos de política económica chocan con la idea

de una política social, solidaria y eficiente. Particularmente cuando se anteponen los intereses de los países menos desarrollados, aparece más fuerte que nunca la contradicción entre países ricos y pobres, como un problema geoeconómico mundial.

Los corredores bioceánicos y la integración económica hemisférica

En América, debemos contemplar a los CB dentro del contexto de la realidad económica internacional de posguerra fría, en el regionalismo hemisférico y subregionalismo integrador, así como en las visiones nacionales, estatales y locales; pero con todo lo que representan los cuestionamientos de la creciente velocidad del cambio tecnológico, económico e institucional, y las restricciones ecológicas para proteger el medio ambiente y la sobrevivencia de la humanidad. Todo ello impacta en los escenarios de las megatendencias: globalización, transnacionalización y regionalización de la economía mundial. Esta forma de pensar y analizar la perspectiva de los CB, permite ubicarlos como proyectos que van a fortalecer el regionalismo hemisférico.

Los proyectos de corredores bioceánicos en América

El regionalismo hemisférico ha desarrollado el proyecto de creación de un ALCA. Todos los proyectos de CB deben considerar esta iniciativa apoyada por los gobiernos de la región.[12] En este contexto de avanzar hacia la integración hemisférica, es necesario aprovechar la conformación *clusters* como un elemento que daría fuerza a los encadenamientos productivos que generen los CB, puesto que favorecen una mayor competencia, y estímulo al cambio tecnológico y organizacional, estímulo a la inversión y economías de escala.[13]

Para apreciar cómo se distribuyen los proyectos de CB por subregiones hemisféricas, destacando los países interesados en ellos, en el cuadro 1 se hace una concisa opinión sobre su viabilidad:

CUADRO 1
Zona de las Américas: Proyectos de Corredores Bioceánicos por países

Subregiones	Países con proyectos de corredores	Observaciones
1. Norteamérica (véase mapa 1, 2 y 3)	México: tiene dos grandes megaproyectos de corredores bioceánicos, uno sería el Corredor Topolobampo-Nueva York-Vancouver, o Triángulo del Norte, al cual cruza el tecnoeje o corredor de Winnipeg-Kansas-Querétaro. El otro proyecto correspondería al megaproyecto del Istmo de Tehuantepec, también se puede considerar dentro de Centroamérica, puesto que México pertenece a dos subregiones. Estos dos proyectos tienen una gran significación para el desarrollo e integración de la subregión del noroeste de México con la subregión del sureste de Estados Unidos.	Topolobampo-Nueva York-Vancouver, la viabilidad de este proyecto depende del TLC, del avance de México en el APEC y en sus corredores. El megaproyecto del Istmo requiere de una solución política, acuerdo con municipios y de la expansión de PEMEX.
1. Centroamérica y el Caribe (véase mapa 4)	Panamá, la nueva administración del Canal de Panamá tiene el proyecto de ampliar las exclusas del Canal; en Nicaragua se habla del proyecto de la Cuenca del Río San Juan; Guatemala, Honduras y El Salvador tienen el proyecto del Triángulo Norte de Centroamérica, y en Colombia se estudia el proyecto de Ríos Atrato-Truando.	Panamá tiene que realizar su proyecto de ampliación de exclusas. El resto de los países centroamericanos tiene que estudiar muy bien la vialidad de sus proyectos.
2. Sudamérica (véase mapas 5, 6, 7 y 8)	Brasil y Chile empezaron a estudiar un corredor bioceánico que uniera a los puertos del Atlántico con el Pacífico. En la actualidad existe un proyecto en estudio que se define como el Corredor Bioceánico Central que compromete a varios países de la región. Los gobiernos de Chile, Bolivia, Argentina, Brasil y Paraguay han acordado priorizar la implementación de los siguientes CB: *a)* Arica-Santos, a través de Tambo Quemado-La Paz-Oruro-Cochabamba y Santa Cruz; *b)* Antofagasta-Santos, a través de Salta o Jujuy y Asunción; *c)* Valparaíso-Buenos Aires, a través de Los Andes y Mendoza, y *d)* Puerto Montt-Bahía Blanca, a través del paso Cardenal Samoré y Neuquen. Para tener una idea de los proyectos que interesan a Chile, se presentan cuatro mapas que dan una visión del Corredor Bioceánico Central.	El Corredor Central es lo más viable, siempre que se realice tomando los puertos del Atlántico Santos con los puertos del Norte de Chile y Sur del Perú. Los otros corredores serían binacionales Argentina-Chile y ellos están asociados a la integración económica de estos dos países.

Fuente: Elaboración del autor con datos proporcionados por la Presidencia Municipal de Iquique y la Universidad Arturo Prat de Iquique, Chile (Zulawska e Hinostroza, 2000:213), (Proyecto terminal, 1999) y (Hermosilla, 1997:103).

El cuadro 1 muestra los proyectos de CB que se tienen en las tres subregiones de América y ello da una visión del contexto regional y de la perspectiva de estos proyectos, los cuales han sido y continúan siendo estudiados por expertos del desarrollo regional, subregional y nacional, así como por los gobiernos interesados que cuentan con las condiciones para transformarse en países puertos capaces de promover cambios en su estrategia, desarrollo industrial y promoción del cambio tecnológico.

La subregión de Norteamérica

En la subregión de Norteamérica con dos proyectos de CB estaría México, el primero de grandes dimensiones que afecta a México-Canadá-Estados Unidos y se le puede denominar el Triángulo Portuario del Norte, un megaproyecto que tiene relación con los corredores y tecnopolos o tecnoejes que se impulsan y están en operación dentro de la subregión; el segundo megaproyecto de CB sería el del Istmo de Tehuantepec, que daría la pauta para que México, junto con el proyecto PPP, definiera una estrategia de integración económica dirigida hacia el Sur.

El Triángulo Portuario del Norte, megaproyecto o corredor bioceánico de Topolobampo-Nueva York-Vancouver, tiene mucho sentido para el TLC y para la política de integración de México hacia el Norte (Estados Unidos y Canadá, véase mapa de América del Norte, anexo 1),[14] su viabilidad estaría determinada por el desarrollo de los corredores industriales, comerciales y turísticos que provienen de Canadá, cruzan Estados Unidos (EU) y llegan a México. Este megaproyecto se está estudiando y existe un gran interés por realizarlo, habría que reconocer que existen objeciones y también apoyos que se brindan en el contexto de las condiciones actuales que se viven en los estados de ambas subregiones fronterizas (México y Estados Unidos). Los gobernadores de los estados fronterizos reconocen que la economía fronteriza funciona, se crean parques industriales, en donde la maquila y las asociaciones entre empresas muestra que la producción y comercialización de productos manufacturados se está integrando más que nunca. Sin embargo, existen limitaciones derivadas del flujo de personas que aún no se superan. Como se puede apreciar, se avanza en lo económico, pero en materia de lo social, derechos humanos (problema ilegales) y mercado de trabajo faltan estudios más profundos.

En el caso del Triángulo Portuario del Norte se considera al puerto de Topolobampo[15] como uno de los vértices o extremos del triángulo en donde se crearía una ciudad científica y tecnológica. Los otros dos son Nueva York-Vancouver, en toda el área del triángulo existe una red vial para alcanzar Nueva York, y en el caso de Vancouver existe una red vial y la conexión directa a través del Océano Pacífico con Topolobampo. Por otra parte, están todas las posibilidades derivadas del Acuerdo de Cooperación Asia-Pacífico (APEC). Estas líneas de comunicación permiten promover relaciones entre los encadenamientos productivos, permiten hacer funcionar los corredores o tecnopolos, organizaciones que integran a las universidades y centros de investigación para ir conformando una cultura tecnológica, organizacional y de innovación que apoye a las empresas existentes y cree nuevas de alta tecnología en toda la red vial, fluvial y de comunicaciones del triángulo.

El CB del sur o megaproyecto del Istmo de Tehuantepec tiene grandes posibilidades de éxito, puesto que dispone de grandes cantidades de recursos naturales y una posición geográfica extraordinaria para crear centros de innovación, el *clusters* del petróleo y los centros financieros, comerciales y turísticos. Además, se trata de un corredor bioceánico de tipo nacional, cuya línea de comunicación entre los puertos sería una ferrovía moderna asociada al tipo de transporte multimodal que pasa por el territorio del estado de Oaxaca y del estado de Veracruz. Puede ser una zona de gran dinámica productiva que enlazaría a dos puertos industriales, Coatzacoalcos y Salina Cruz. Este megaproyecto estaría muy involucrado con el PPP.

La subregión de Centroamérica y el Caribe

Los países centroamericanos, más que los del Caribe,[16] han tenido frecuentes tensiones sociales y políticas e incluso conflictos fronterizos, los cuales se han estado superando a partir de la década de los noventa. En estos países se tienen varios proyectos de CB, los cuales de hacerse realidad serían competitivos entre sí, sin embargo, ello no sería apropiado para seguir avanzando en los procesos de integración económica subregional.

El Canal de Panamá, el primer CB, fue construido en la subregión centroamericana, tiene un alto significado histórico para la nación panameña. El 3

de noviembre de 1903, el país cortó sus lazos políticos con Bogotá y declaró su independencia, luego en 1904 se iniciaron las obras civiles del Canal y se terminaron en 1914, se utilizó la tecnología más avanzada y la obra se realizó en 10 años. En esa época constituyó un megaproyecto que creó serias tensiones sociales y políticas en la región, pero que tuvo gran aceptación mundial como corredor bioceánico estratégico.[17] Sin embargo, en la actualidad con los avances de la ingeniería moderna y las nuevas tecnologías, se dan mejores condiciones para la ejecución de proyectos similares, el problema es la viabilidad económica, social y lo que representa su impacto y riesgo ambiental. Los países centroamericanos tienen que estudiar muy bien sus proyectos y evitar que sean competitivos entre sí, de lo que se trata es darle fuerza a la integración económica regional y subregional.

Panamá tiene el proyecto de ampliar las exclusas, su costo sería elevado, más de cinco mil millones de dólares, pero es necesario para modernizar las instalaciones e infraestructura del Canal de Panamá, a fin de permitir el paso de barcos de mayor calado.[18] Hoy día, es administrado por una empresa privada con capitales ingleses y chinos.

El CB propuesto por Colombia y denominado Río Atrató-Truandó de Colombia es un proyecto vecino al Canal de Panamá, es competitivo y no busca una solución que pudiera darse en un contexto de que pudieran ser proyectos complementarios.

Otro proyecto que se plantea como competitivo al Canal de Panamá, sería del CB denominado Cuenca del Río San Juan de Nicaragua.

Convendría analizar todos estos proyectos en su conjunto y ver en qué condiciones podrían ser complementarios y útiles para hacer efectiva la integración económica centroamericana.

El proyecto denominado Triángulo Norte de Centroamérica (Guatemala, Honduras y El Salvador) también se presenta como competitivo al Canal de Panamá.[19]

La subregión de Sudamérica

Los países sudamericanos, especialmente Brasil, Perú y los del Cono Sur como Chile, Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay han estado planteando la idea de promover los CB de este a oeste, o mejor dicho del Océano Atlántico al Pacífico. Este corredor despertó en Brasil un gran interés, particularmente por su creciente comercio con la Cuenca del Pacífico y posibilidad de utilizar los puertos del norte de Chile y sur del Perú. La CEPAL ha realizado estudios acerca de los puertos pivotes y muestra que hay necesidad de activar los puertos del Pacífico,[20] necesitan mayores volúmenes de carga, al parecer todo va a depender de la intensificación del comercio internacional y las potencialidades que muestra la Cuenca del Pacífico para el siglo XXI.

Se trata de atraer flujos de intercambio de bienes, tanto del Atlántico como del Pacífico, de intensificar el comercio internacional interregional (América, Europa y Asia), y al mismo tiempo hacer la reestructuración productiva al interior de los países sudamericanos para incorporar esos recursos naturales con un grado de procesamiento en sus lugares de origen, para luego incorporarlos a los flujos del comercio internacional. Para dar viabilidad a los CB, es necesario generar carga interna de la subregión y simultáneamente atraer nuevas cargas desde el exterior de las otras regiones. Las alternativas de los CB Atlántico

Pacífico fueron estudiadas por la Presidencia Municipal de la Ciudad-Puerto de Iquique[21] y por el Gobierno Regional de Antofagasta.[22]

Consideraciones finales

Este nuevo regionalismo posguerra fría ha permitido a Estados Unidos promover el TLC como el proceso de integración subregional más dinámico de la región, a pesar de las asimetrías de México con respecto a sus socios del norte. También ha significado hacer los ajustes de política económica y estrategia de desarrollo conforme al modelo económico de vigencia mundial. En este contexto aparecen los CB como fenómenos organizacionales e instrumentos para acelerar el desarrollo e integración económica regional y subregional.

Esta nueva realidad exige buscar instrumentos y readecuar la acción del sector público y gubernamental para hacer funcionar una institucionalidad pública capaz de regular, fijar reglas del juego y de dar orientación sectorial, de ser promotora y dar prioridad a la dimensión social y equidad. Ante este panorama tan complejo, interesa asegurar un grado de gobernabilidad para preservar el interés nacional y la democracia de los países de la región.

Desde la perspectiva de los gobiernos, se aprecia una aceleración del cambio y de nuevas visiones, que van de lo económico, político, organizacional, laboral, social, ecológico y cultural; se hacen ajustes dentro de un proceso sociopolítico de gran envergadura, que compromete la geopolítica y la geoeconomía de la región, y de México en particular. En el centro del mismo se encuentra el problema de la integración regional hemisférica (ALCA) y la integración subregional (TLC) y estarían los acuerdos con otras regiones, subregiones y países. Esto último hace necesario que se estudie la posibilidad de crear las condiciones para avanzar y dar más velocidad al crecimiento económico, así como al impulsar el desarrollo nacional, estatal y municipal.

Muchos países y gobiernos de la región buscan aprovechar al máximo sus puertos. De lo que se trata es ofrecer buenos servicios a fin de atraer mayor cantidad de carga, esto exige preocupación por los puertos pivotes y su desarrollo futuro, el cual dependerá mucho de la intensificación del comercio y de la acción del Gobierno y del sector privado en materia de restructuración productiva.

En la subregión de Norteamérica, quienes mejor han desarrollado su sistema portuario son Estados Unidos y Canadá; en el caso de México, país con una vocación marítima requiere de modernización de sus puertos del Atlántico y Pacífico. Especialmente debe poner atención a las posibilidades de impulsar los proyectos de CB, dado que hay condiciones para propiciar inversiones conjuntas con los sectores público, social y privado. Además, el Estado debe fijar la normatividad y una regulación transparente de la competencia, establecer una planeación a largo plazo, a fin de vincular al puerto con su entorno cercano y lejano y tener una visión clara de pertenencia a la subregión tanto norteamericana, como centroamericana y del Caribe, esto tiene una gran importancia desde el punto de vista geopolítico y geoeconómico de México.

Las subregiones de Centroamérica y el Caribe tienen varios proyectos de CB, que necesariamente deben compatibilizarse y tratar de que no sean competitivos. Los gobiernos deben buscar las complementariedades y hacer un estudio respecto a los flujos de comercio, puesto que son los que permiten un funcionamiento apropiado a los puertos; establecer qué tipo de transporte requieren, y cuál es lo que aporta la subregión, la región y el resto del mundo. Todo esto se debe estudiar en el contexto de la integración económica en curso.

La subregión sudamericana es la que más estudios ha realizado en relación con los CB, los países más interesados son: Argentina, Chile, Brasil, Perú, Bolivia y Paraguay. Los mayores intercambios de mercancías los hacen los puertos del Atlántico, mientras los puertos del Pacífico tienen volúmenes pequeños. Por ello se dice que los puertos pivotes tienen menos condiciones de desarrollo en la costa occidental de Sudamérica, se sostiene que los servicios marítimos desde Argentina y Brasil tienen ventajas sobre los servicios que salen de los puertos del oeste de Sudamérica. Esto muestra que Chile debe hacer grandes esfuerzos para avanzar con sus proyectos de CB, dado que requiere del desarrollo de la región centro-oeste de Sudamérica. En gran medida, la viabilidad de esos proyectos la va a dar el desarrollo productivo de un *hinterland* más amplio y desde luego, las relaciones comerciales con la Cuenca del Pacífico.

Los puertos industriales y pivotes pueden promover corredores de penetración hacia el interior de los países (*hinterland*) y hacia otras partes del mundo, es

necesario sacar ventaja de la posición geográfica y enfrentar el reto del siglo XXI de una mayor intensificación del comercio internacional. En las subregiones, los países tienen que reducir las asimetrías con respecto a sus vecinos. Muchos países han logrado formar un capital intelectual y una capacidad innovadora, el problema es la organización y la planeación apropiada a la nueva realidad para adecuar una función de producción, que tome en cuenta el mejor uso de los recursos naturales con una capacidad empresarial y laboral más capacitada. De ahí la necesidad de cambiar las estructuras mentales en las prácticas de trabajo y la mejor organización de las unidades productivas. El cambio institucional y organizacional nos lleva a la búsqueda de las tecnologías apropiadas, al uso de todo lo nuevo, pero cuidando de no copiar modelos sino de utilizar la capacidad propia del país, su experiencia y participación de los ciudadanos en la restructuración productiva, teniendo presente la importancia del comercio internacional y sabiendo combinar la ventaja comparativa con la competitiva, en donde mercado y Estado hayan resuelto su contradicción para lograr el desarrollo humano, en una sociedad más justa y más armonizada.

En México se están estudiando los corredores bioceánicos y los corredores industriales, comerciales, turísticos y otros. También, se les denomina *tecnopolos* o *tecnoejes*, en estos últimos está comprometida la Universidad Autónoma Metropolitana y las universidades regionales principalmente del norte como la Universidad de Occidente y la Universidad de Culiacán. El Tecnoeje de Winnipeg-Kansas-Oklahoma-Nuevo Laredo-Laredo-Querétaro, está integrado por 14 universidades que lo promueven junto con organizaciones empresariales, públicas, de gobiernos locales y organismos no gubernamentales.

Notas

[1] Existe el convencimiento de que el éxito de los CB depende mucho de las oportunidades de inversión que ofrezca el territorio por donde va el trazado del mismo, así como una actitud y clara posición política de parte de los gobiernos con respecto a la integración económica regional, puesto que los corredores serán atractivos en la medida en que se desarrollen, intercambiando volúmenes crecientes de bienes y servicios (Valdés, 1997:114).

[2] Es interesante tomar la siguiente definición de organización: "la coordinación planificada de las actividades de un grupo de personas para procurar el logro de un objetivo o propósito

explícito y común, a través de la división del trabajo y funciones, y a través de una jerarquía de autoridad y responsabilidad (Schein, 1982:14)

[3] No basta con enunciados y buenos propósitos de integración regional y subregional, no resultan suficientes, necesariamente se deben traducir, en un marco normativo apropiado, práctico y eficiente, que posibilite y fomente la labor de los empresarios, consignatarios, *traders*, navieros y transportistas que se mueven en el ámbito del comercio internacional (Illanes, 1997:31).

[4] Las megatendencias son tres procesos mundiales integrados que influyen fuertemente en la geopolítica y geoeconomía de la región, puesto que son categorías científicas, que en función del análisis histórico plantean que el sistema capitalista contemporáneo mantiene características propias del pasado, especialmente en las asimetrías que se observan –en el plano internacional– entre países periféricos o pobres con respecto a los ricos, situación que fortalece el poder mundial o el orden trilateral, bajo el cual se dan los flujos de capital, los intercambios comerciales, los flujos de inversión, y las transferencias de tecnologías y de formas de organización del trabajo y producción (Inostroza, 1997:25-42).

[5] La visión geográfica del *clusters* indica la formación de regiones complejas determinadas por corredores o ciudades tecnológicas. Véase *Clusters and Competition* (Porter, 1998:197-287).

[6] La región polarizada o conjunto heterogéneo, cuyas partes se complementan y sostienen mediante centros, polos, nodos o focos dominantes, e intercambios con las regiones vecinas. En la nomenclatura de Perroux, se llama polo de crecimiento al conjunto de unidades motrices que ejercen efectos estimulantes (efecto multiplicador) en otro conjunto definido en términos económicos y territoriales. En general, se define como polos a los centros de integración del espacio económico (Perroux, 1964).

[7] Cuando las ET compiten sobre la base del progreso técnico endógeno generado en sus propios departamentos de investigación y desarrollo, hacen uso de sus ventajas de propiedad, asociadas al control de procesos, productos y activos específicos; cuando ubican sus filiales en diversos países para minimizar costos y avecindarse a grandes mercados, aprovechan sus ventajas de localización; y cuando desarrollan modalidades de comercio al interior de su red de empresas (*intrafirm*) se benefician de sus ventajas de internalización (Di Filippo, 1997:7).

[8] El número de empresas transnacionales con fuertes negocios en el plano mundial ha crecido notablemente, de siete mil que eran en los años sesenta, a fines del siglo XX (1995) eran 37mil, a inicios del siglo XXI se estima llegarán a 40 mil (Chomsky y Dieterich, 1996:49).

[9] Las 500 mayores empresas son las que monopolizan la producción, tecnología y conocimiento de frontera y controlan, en su mayoría, el comercio internacional (véase revista *Fortune*, 1998).

[10] El proceso de regionalización estaría siendo impulsado fundamentalmente por los gobiernos de los países poderosos, que tienen interés en un orden trilateral en el plano mundial, se trata de la construcción de un mundo sin fronteras, que habrá de dar a las economías participantes la capacidad de una prosperidad sin límites. Véase *Declaración de Interdependencia hacia el mundo del año 2005* (Ohmae, 1991:237).

[11] La búsqueda de mayor equidad requiere que la sociedad desarrolle sistemas de protección y promoción de las oportunidades y de la calidad de vida en aquellos aspectos que las propias sociedades consideran de valor social, y que permiten que todos los ciudadanos sean partícipes y actores del desarrollo (CEPAL, 2000:16).

[12] Habría que destacar que en esta iniciativa no participa Cuba, puesto que la geopolítica de la región lo impide y la situación no ha mejorado a pesar de que el mundo vive el periodo de posguerra fría (1989-2001).

[13] Es necesario distinguir que las asociaciones de libre comercio presentan dos series de efectos: unos estáticos, que son los descritos por Viner y otros dinámicos, que son mayor competencia, estímulo al cambio tecnológico, estímulo a la inversión y economías de escala (Buzo, 1997:69).

[14] El mapa describe el Triángulo del Norte y da una idea de toda la subregión que comprende el norte de México, sur y este de Estados Unidos.

[15] Topolobampo tiene viabilidad por ser una bahía abrigada y con aguas profundas (9 a 10 metros), que daría acceso a los nuevos barcos (postpanamax Ships). El problema es que Topolobampo aparece como un puerto competitivo a Manzanillo y Mazatlán, esto exige un estudio para analizar las alternativas y la forma de hacerlos complementarios.

[16] Centroamérica y el Caribe representan una subregión que interesa a México, no sólo por la importancia de las comunicaciones marítima, turística y comercial, cultural y económica, sino sobre todo geopolítica y geoeconómica por lo que representa el Hoyo de la Dona en el Golfo de México para el futuro desarrollo de PEMEX. Bassols planteaba que: "Nuestro país pertenece por su sola posición geográfica no sólo al ámbito del norte y Centroamérica, sino también al del Caribe" (Mariñez, 1997:245).

[17] Apenas dos semanas después de que el pueblo panameño anunciara la separación de Colombia y convocaran con éxito a un cabildo abierto de la ciudad de Panamá, se firmó el Tratado Hay-Bunau Varilla en Washington, la capital de Estados Unidos. El convenio firmado por los dos países le dio a Estados Unidos el poder de construir un canal bioceánico en una zona de aproximadamente mil 400 km^2 sobre el cual tendría plena jurisdicción, así como libertad para construir un paso artificial de 80 km que unió a los océanos Atlántico y Pacífico (Gandásegui, 1999:2).

[18] La actividad portuaria del área del Canal representa uno de los sectores más dinámicos de la economía panameña. Después de varios lustros de abandono, se están recuperando los servicios de transbordo que tradicionalmente se ofrecían en los puertos terminales de la vía bioceánica. El volumen de carga manejado en los puertos terminales de Panamá y Colón creció en un 36% en 1998. En total, los puertos manejaron 10 millones de toneladas durante el año. La carga fue 72% en *containers*, 14% fue carga general y el otro 14% fue carga a granel (Gandásegui, 1999:10).

[19] De este proyecto no se tiene toda la información, pero existen comentarios de que sería un proyecto competitivo al Canal de Panamá (Zulawska e Inostroza, 1998:9).

[20] El comercio exterior de un país está estrechamente relacionado con su posición geográfica, los servicios de transporte que cubren las distancias hacia los mercados y los puertos por los cuales pasa este comercio. Se piensa que son bajas las probabilidades de que el establecimiento de puertos pivotes en el oeste de Sudamérica sea exitoso, podría ser más conveniente buscar una mayor coordinación regional de políticas de transporte y

de inversiones en infraestructura portuaria y de transporte terrestre para fomentar la integración entre los países sudamericanos del Atlántico y del Pacífico (Hoffman, 2000:121).

[21] El presidente municipal de Iquique ha realizado muchas acciones para impulsar el Corredor Bioceánico Central que comunica Iquique-Santos, incluso se hizo una reunión de presidentes municipales de toda el área geográfica de influencia del proyecto: municipios del sur de Brasil, del norte de Argentina, de Bolivia y Paraguay, incluso ha invitado a inversionistas de la Cuenca del Pacífico para que realicen inversiones en los parques industriales de su municipio (Soria, 1998:2-5).

[22] El municipio de Mejillones y el gobierno regional de Antofagasta desarrollan el megaproyecto y lo asocian a un CB, Mejillones-Santos, naturalmente que estaría asociado al proyecto Iquique-Santos y Arica-Santos. Los tres puertos del norte de Chile pueden servir de salida de Asia-Pacífico a los productos del sur de Brasil (Maurín, 1996:27).

Fuentes Bibliográficas

Beraud Lozano, José Luis (1999), "Los megaproyectos sinaloenses", en *Globalización y restructuración territorial*, Segundo Congreso Red Nacional de Investigación Urbana (RNIU), Investigación Urbana y Regional, México, UAM-X/RNIU.

Buzo de la Peña, Ricardo Marcos (1997), *La integración de México al mercado de América del Norte*, México, UAM-A (Serie Economía).

Chomsky, Noam y Heinz Dieterich (1996), *La sociedad global. Educación, mercado y democracia*, México, Contrapuntos.

Gandásegui, Marco A., hijo (1999), "La transferencia del Canal de Panamá", Centro de Estudios Latinoamericanos, CELA, "Justo Arosemena, cita libro de William Sibert y John F. Stevens (1915), *The construction of the Panama Canal*, D. Appleton & Co., y cita a Pablo Arosemena, 1987, "La secesión de Panamá", en revista *Lotería*, núm. 369.

Hermosilla, Edmundo (1997), "Impacto de los corredores bioceánicos en el medio urbano", en Varios autores, *Corredores bioceánicos. En un contexto de país puerto*, Santiago de Chile, Ministerio de Planificación y Cooperación y Centro de Estudios Estratégicos de la Armada.

Illanes, Javier (1997) "Los corredores bioceánicos: oportunidades y desafíos a la política exterior de Chile", en Varios autores, *Corredores Bioceánicos. En un contexto de país puerto*, Santiago de Chile, Ministerio de Planificación y Cooperación y Centro de Estudios Estratégicos de la Armada.

Inostroza Fernández, Luis A. (1997), *Privatizaciones, megatendencias y empresas públicas*, México, UAM-A (Serie Administración).

——— (1999), Profesor guía de trabajo terminal, *Megaproyecto de corredor bioceánico: Topolobampo-Nueva York-Vancouver*, realizado por los alumnos del curso Problemática Organizacional de México I, Coordinación de Posgrado de Estudios Organizacionales, UAM-I, México.

Laidi, Zaki (1992), *Pensar el mundo después de la guerra fría*, México, Presses de la Foundation Nationale des Sciences Politiques/Grupo Perfil/Publicaciones Cruz O.

Mariñez, Pablo A. (1997), "Relaciones de México con el Caribe, un enfoque sobre sus estudios", en John Fernández (comp.), *Geoeconomía y geopolítica del Caribe. Cuba, Estados Unidos, México*. México, UNAM/Instituto de Investigaciones Económicas. También cita a Ángel Bassols Batalla, (1976), *Geografía, subdesarrollo y regionalización*, México, Nuestro Tiempo.

Maurin Urzúa, Sergio (1996), *Zona de integración del centro-oeste de América del sur (ZICOSUR)*, Antofagasta, Chile, Gobierno Regional de Antofagasta.

Ohmae, Kenichi (1991), *El mundo sin fronteras. Poder y estrategia de la economía entrelazada*, México, McGraw-Hill.

Perroux, Francois (1964), *L´économie du Xxéme Siécle*, 2ª ed., París, Presses Universitaires de France.

Porter, Michael E. (1998), *On competition*, Boston, A Harvard Business Review Book.

Schein, Edgard H. (1982), *Psicología de la organización*, 3ª ed., México, Prentice Hall.

Valdés, Manuel (1997), "El mercado de bienes y servicios en la cuenca del pacífico y los corredores bioceánicos", en Varios autores, *Corredores Bioceánicos. En un contexto de país puerto*, Santiago de Chile, Ministerio de Planificación y Cooperación, Centro de Estudios Estratégicos de la Armada.

Vázquez Ruíz, Miguel Ángel (1997), *Fronteras y globalización: Integración del noroeste de México y el suroeste de Estados Unidos*, México, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, cita a Raúl Fernández (1980), *La frontera de México-Estados Unidos: un estudio socioeconómico*, México, Terra Nova.

Zulawska, Urszula y Luis Inostroza Fernández (2000), "Corredores bioceánicos e industriales", en Dembicz Andrzej y Elsa Laurelli (eds.), *Procesos regionales en Europa Centro-Oriental y América Latina. Experiencias de encuentro y transformación*, Varsovia, Universidad de Varsovia/ Centro de Estudios Latinoamericanos.

Publicaciones Periódicas

Fortune (1998), "Global Five Hundred", en revista *Fortune*, vol. 138, núm. 3, México.

Miró, Rodrigo (1994), "Acerca de la historia patria y su interpretación", en *Tareas*, núm. 86, citado por Marco A. Gandásegui, hijo, (1999), "*La transferencia del Canal de Panamá*", Centro de Estudios Latinoamericanos, CELA, "Justo Arosemena".

Hoffmann, Jan (2000), "El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano", en *Revista de la CEPAL*, núm. 71, Santiago de Chile.

Otras Fuentes

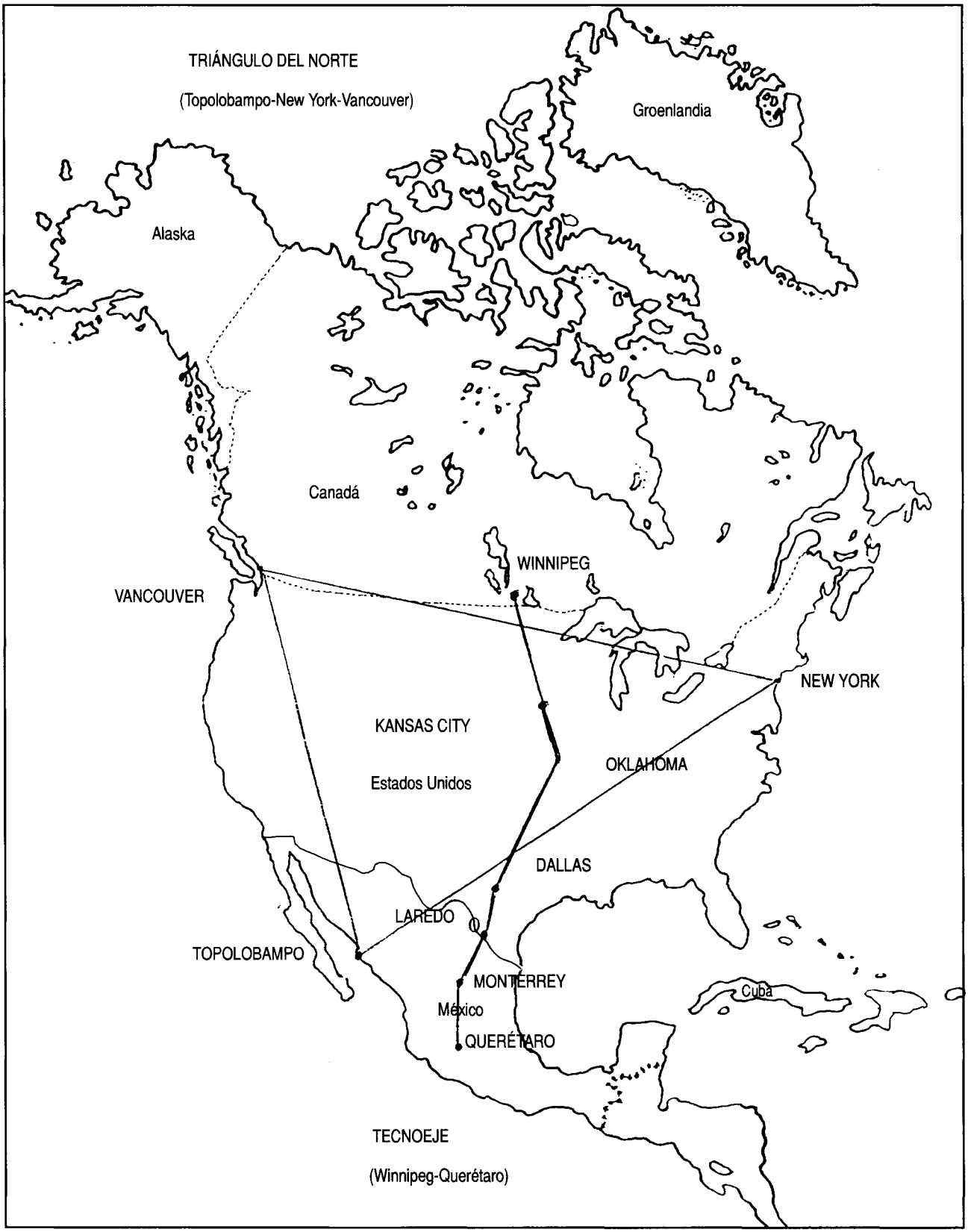
CEPAL, ONU (2000), *Equidad, desarrollo y ciudadanía*, ONU, Santiago de Chile.

Soria Quiroga, Jorge (1998), Presidencia Municipal de Iquique, Chile, "*The Port of Entry and Exit for Businesses of Asia-Pacific and most Profitable Business of South America*", Ilustre Municipalidad de Iquique, Chile.

Di Filippo, Armando (1997), "Multilateralismo y regionalismo en la integración de América Latina", documento de trabajo núm. 46, CEPAL, Santiago de Chile.

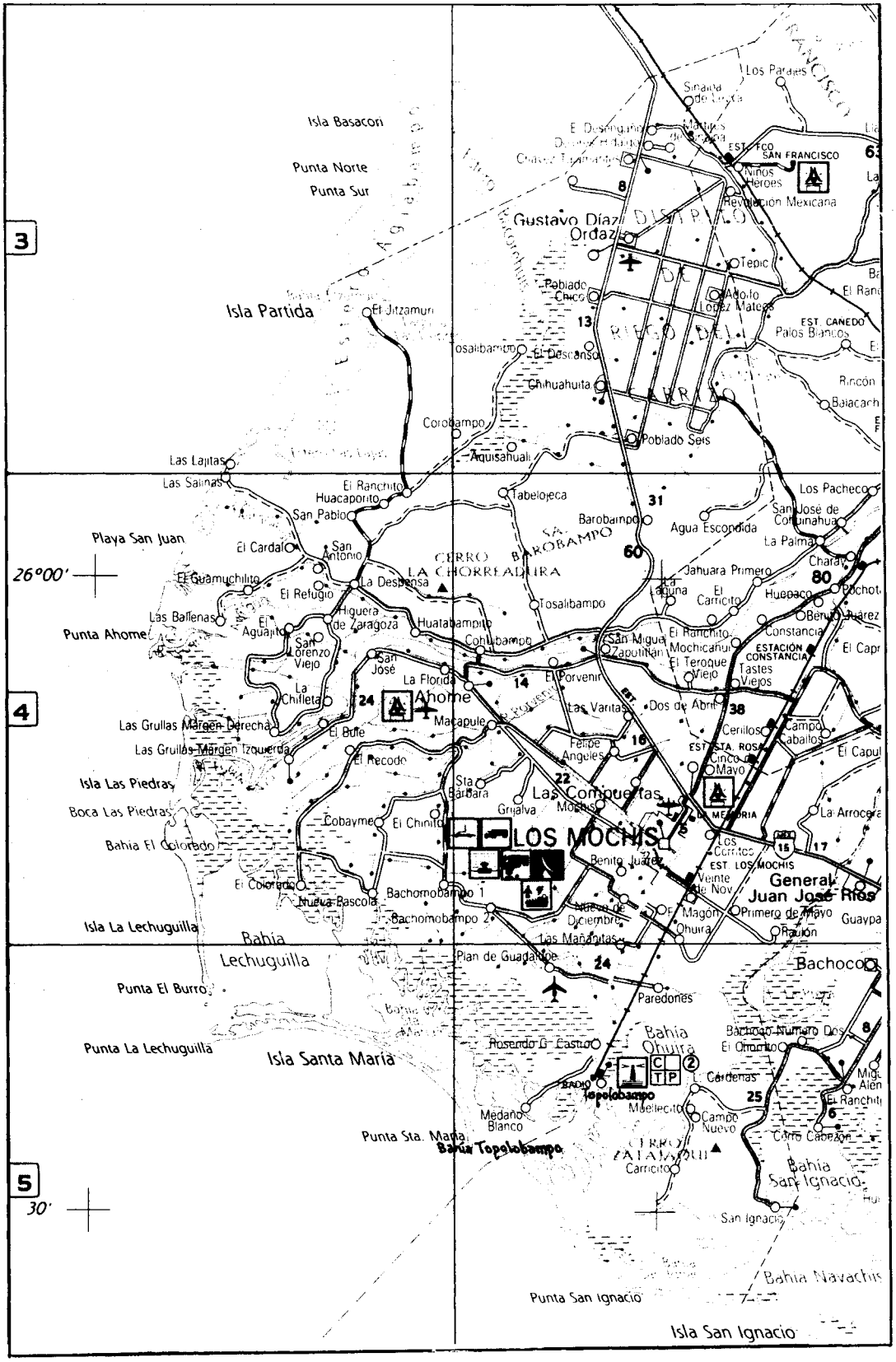
Zulawska, Urszula y Luis Hinostroza (2000), "Corredores bioceánicos: México y América Latina", en *Memoria del Simposio INT-1 sobre Desarrollo y restructuración productiva en base a los recursos naturales e intensificación del comercio internacional*, del 50 Congreso Internacional de Americanistas, Varsovia.

MAPA 1
Topolobampo-Nueva York-Vancouver (Triángulo del Norte)
y Tecnoeje de Winnipeg-Kansas City-Dallas-Laredo-Monterrey-Querétaro

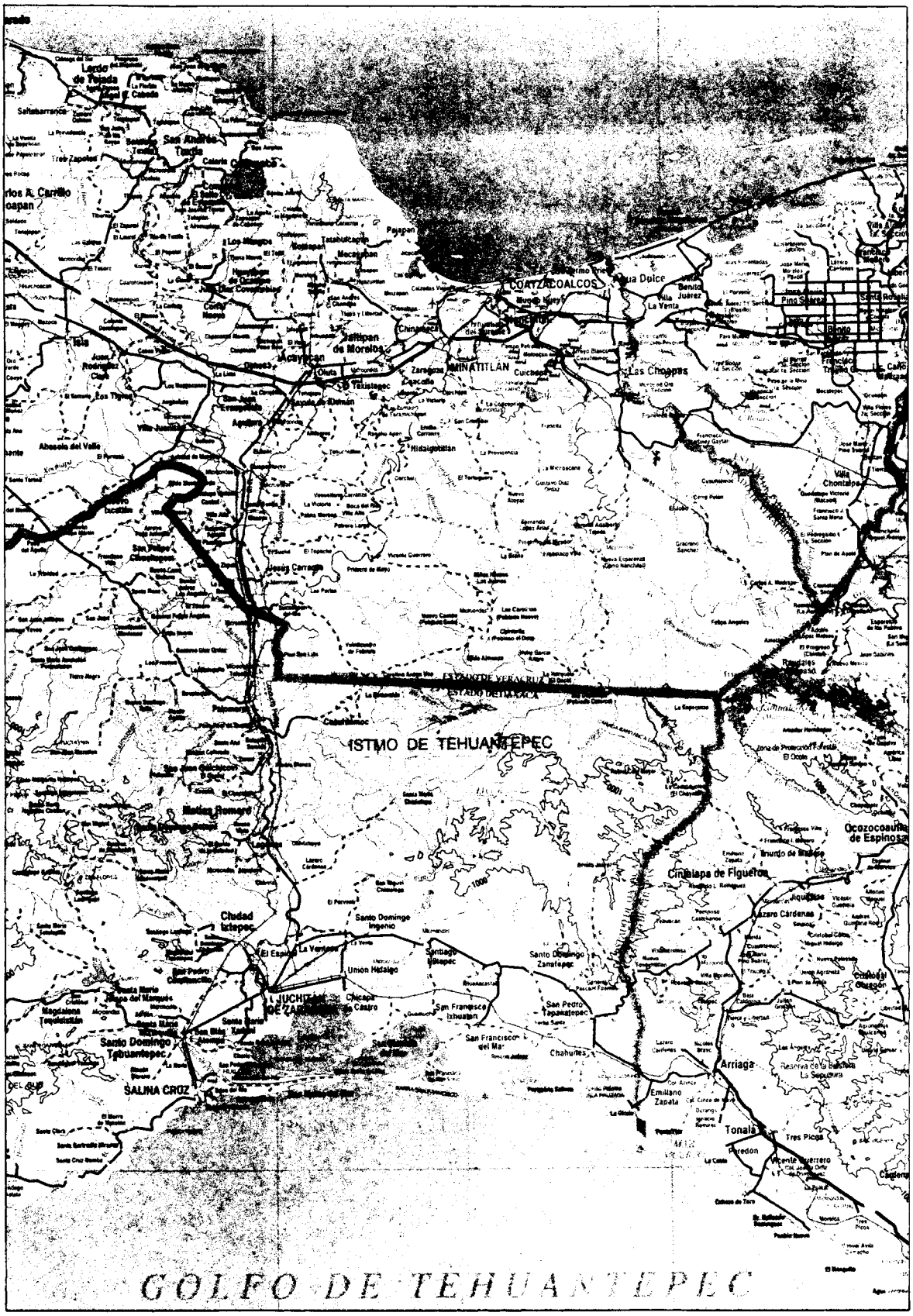


MAPA 2

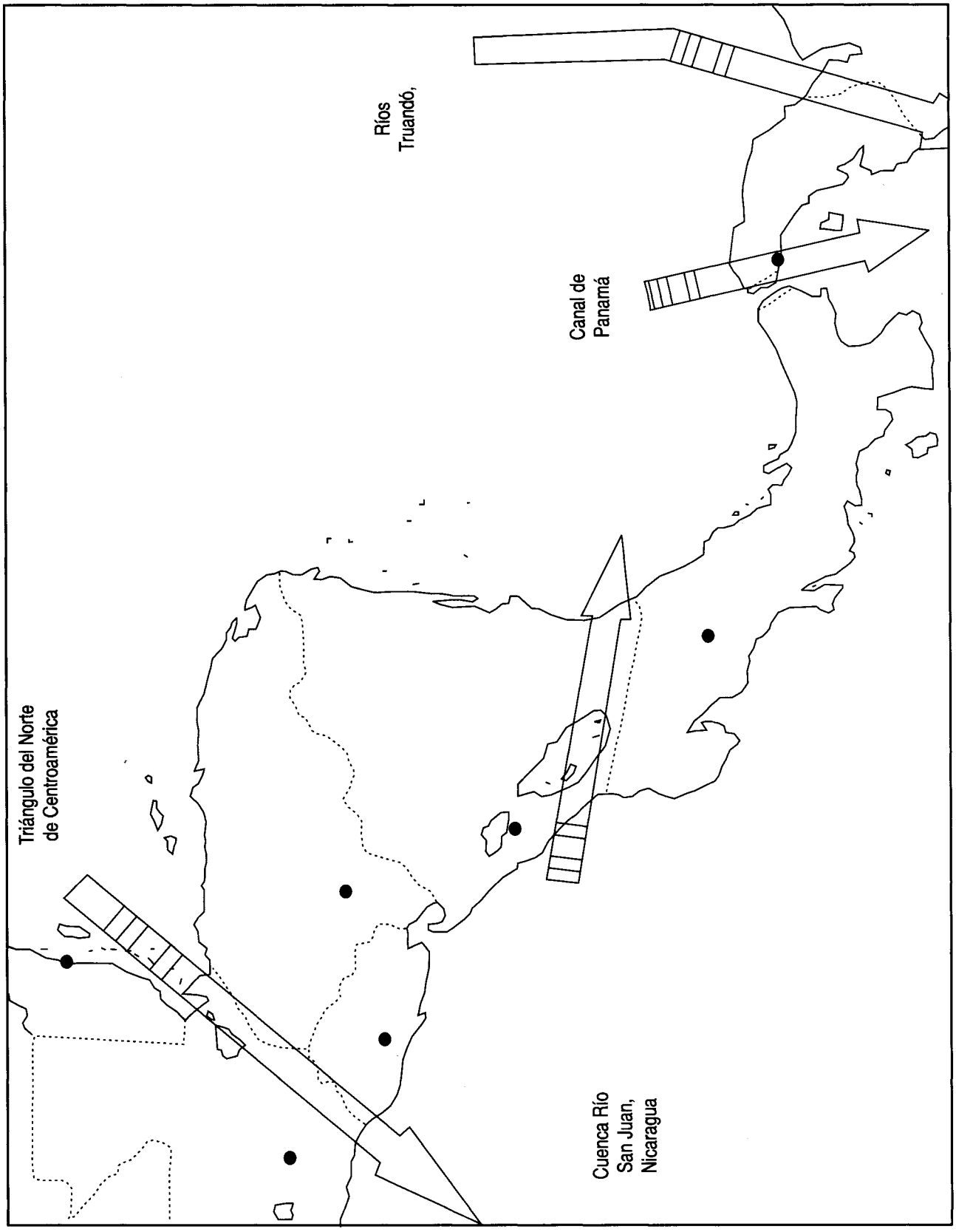
Mapa de la Bahía de Topolobampo y Los Mochis, Estado de Sinaloa



MAPA 3
Mapa del Istmo de Tehuantepec

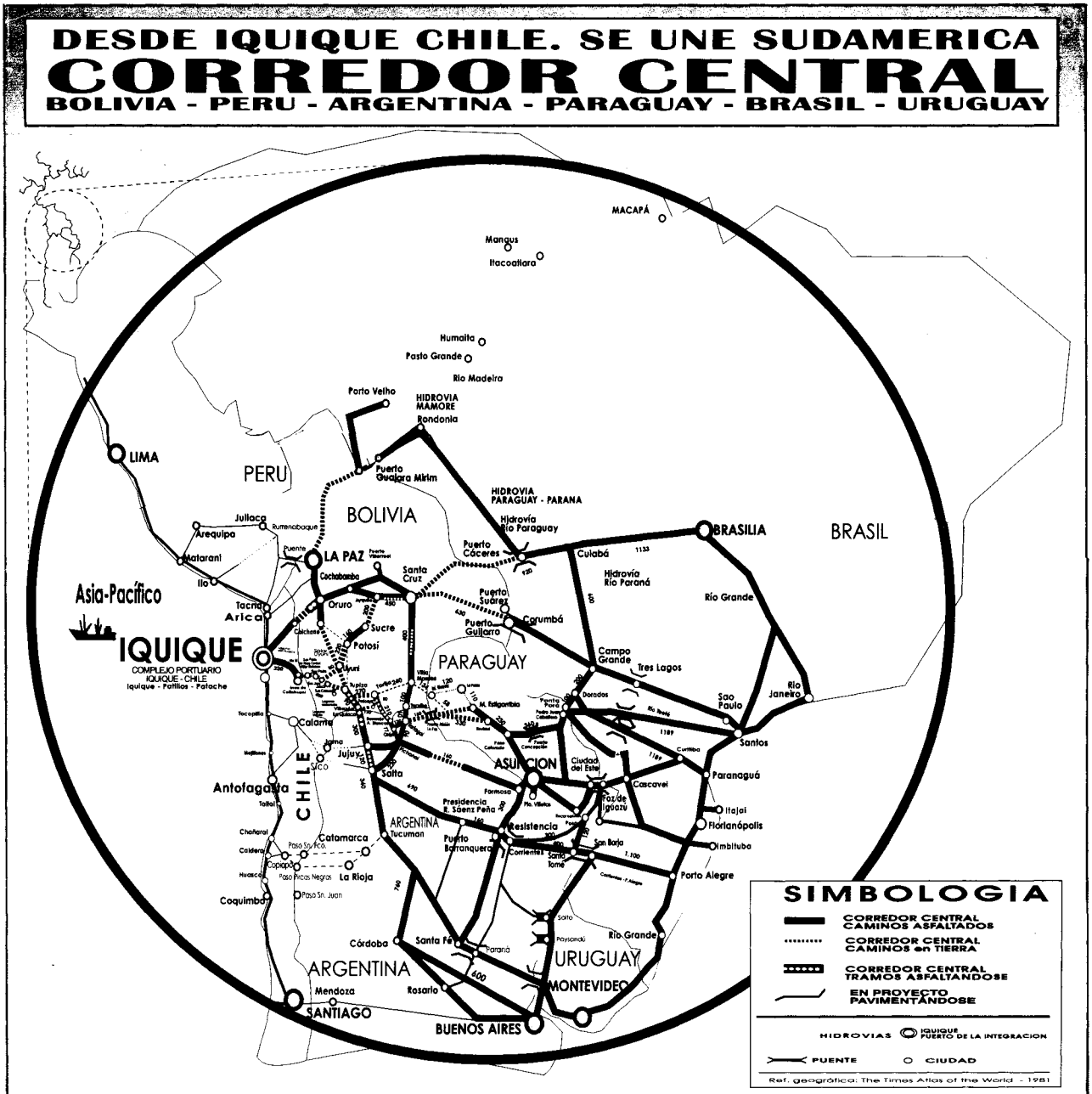


MAPA 4
Mapa de Centroamérica y el Caribe: Proyectos de Corredores Bioceánicos.



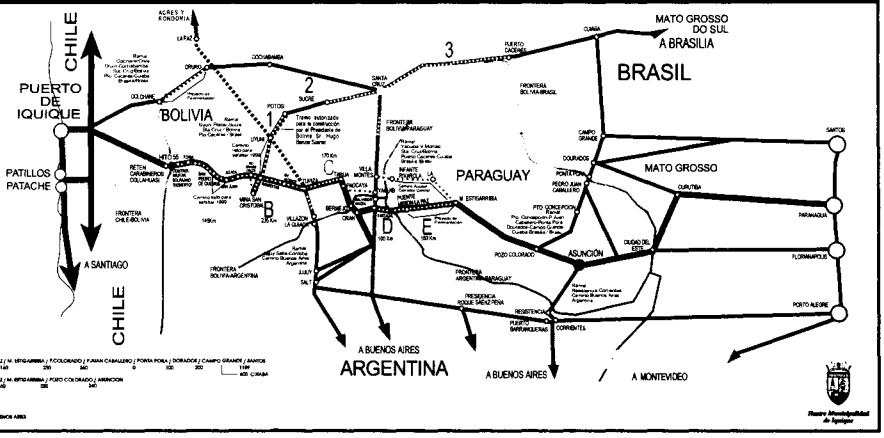
MAPA 5

Sudamérica: Chile, Corredor Central Iquique-Santos



CORREDOR CENTRAL

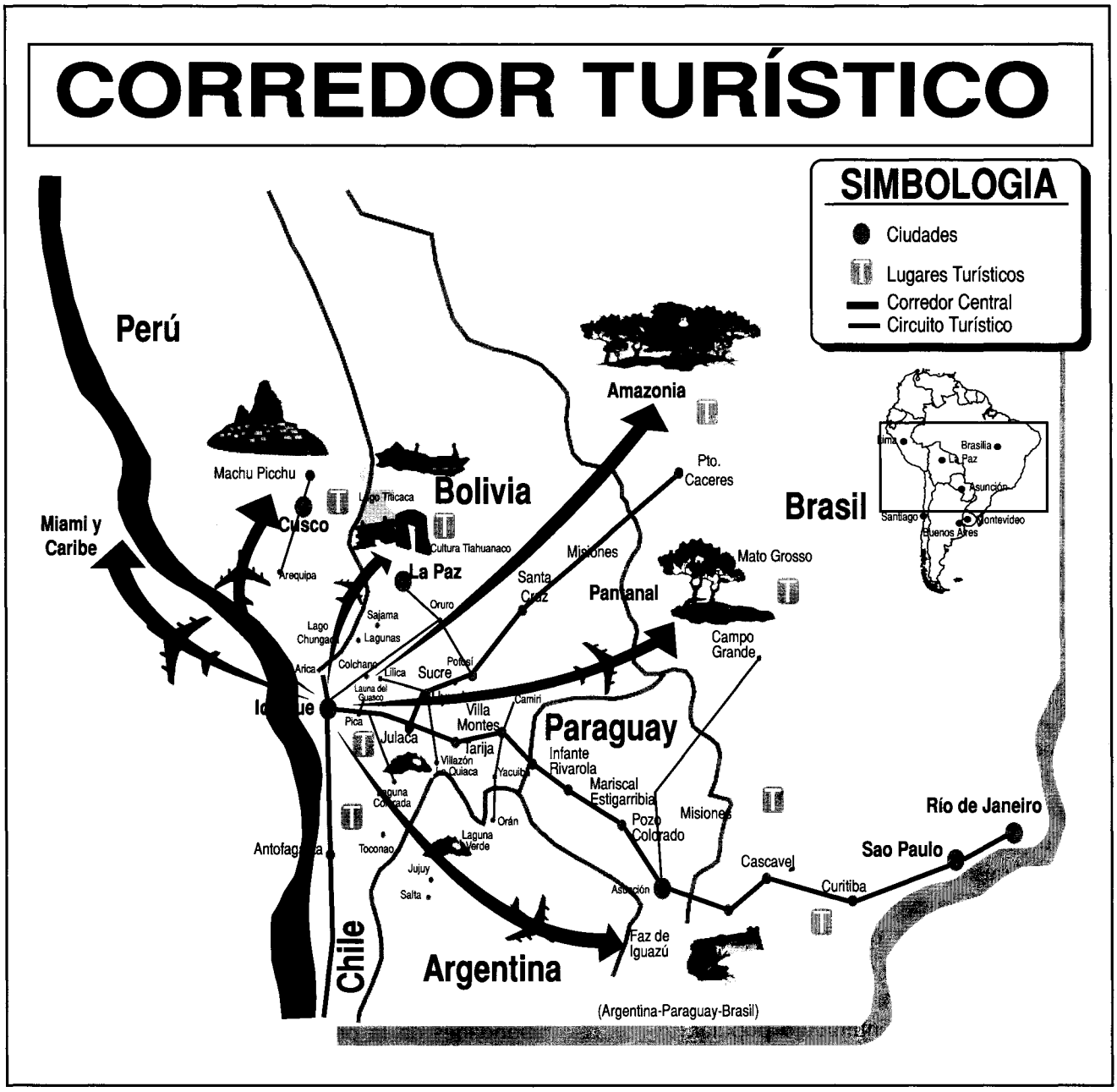
Corredor Central, es el único camino que pasa por la Cordillera de Los Andes que no tiene que remontar grandes alturas ni curvas, y es prácticamente plano hasta llegar a las llanuras y costas de Brasil y Argentina



MAPA 6

Sudamérica Centro-Oeste: Aerovías desde Iquique, Chile

MAPA 7

Sudamérica Centro-Oeste: Ferrovías e Hidrovías desde Iquique, Chile

MAPA 8
Sudamérica Centro-Oeste: Corredor Turístico conexión desde Iquique, Chile