

# LOS CORREDORES DE TRANSPORTE DE AMÉRICA DEL NORTE. UNA ALTERNATIVA AL PROTECCIONISMO

*Ernesto Carmona Gómez\**

## **Introducción**

Las redes de transporte y comercio son un fiel reflejo de la manera en que se gestiona la movilidad comercial en América del Norte. Por lo tanto, ante los cambios actuales en la dinámica económica y comercial en esta región, se espera que esas redes de transporte se vean alteradas, incluso quizá interrumpidas. En el pasado, algunas estrategias organizativas de actores subnacionales han cumplido un papel fundamental para solventar los obstáculos al proceso de integración. Este trabajo considera que, en el plano subnacional, se encuentran amplias posibilidades de mantener ágiles flujos en las redes de transporte.

En 1994, se formalizó el proceso de integración económica entre México, Estados Unidos y Canadá. A partir de esa fecha, las tres naciones legalizaron su intención de reducir las barreras comerciales y la tradujeron en políticas públicas; sin embargo, desde la firma del acuerdo, han existido momentos en que el libre tránsito se ha visto limitado, incidiendo en el ejercicio del libre comercio planteado originalmente.

En 2017 llegó a la presidencia Donald Trump, quien se propuso cancelar el TLCAN. Lo anterior abrió la puerta a su renegociación y, finalmente, en noviembre de 2018, se firmó el nuevo acuerdo, que ya no habla de libre comercio; en cambio se interpreta como una reorganización del comercio global desde el proteccionismo.

Si bien el TLCAN se planteó la integración del sector transporte, principalmente el terrestre, el resultado, luego de veinticuatro años, es un estrepitoso

\* Subdirector de Cooperación Internacional Bilateral del Gobierno de la Ciudad de México, <argo0206@gmail.com>.

fracaso que mantuvo las redes de tal sector prácticamente fragmentadas. En Norteamérica, los actores económicos interesados en integrarlo han enfocado sus esfuerzos en incorporar a actores gubernamentales locales (estatales/provinciales y municipales), y únicamente en el caso de México se han involucrado actores nacionales, debido al grado de dependencia de este país con el proceso de integración.

Se identifican al menos tres grandes factores que han potenciado la coordinación de actores subnacionales para configurar las redes de transporte: primero, la alta concentración de los flujos de carga en ciertas regiones geográficas; segundo, el reducido número de actores potencialmente beneficiados permite que un acuerdo regional de integración del transporte sea sustituido por acuerdos subregionales de coordinación y tercero, las políticas públicas nacionales de Estados Unidos, dirigidas a fomentar la formación de corredores de transporte y comercio. En ese sentido, los grandes actores económicos con interés en integrar el transporte generan mecanismos para agilizar los flujos de mercancías y, de ese modo, quizá sin proponérselo, originan un proceso de integración subregional, identificado por la creciente interdependencia, pero también por la difusión de prácticas a nivel político.

Al proceso de coordinación entre actores políticos y económicos, que se traduce en acciones desde el poder público, se le conoce como “gobernanza sin gobierno”, y se refiere a la capacidad de homogeneizar comportamientos de quienes participan en un determinado sector de la actividad humana (Börzel y Risse, 2010). La gobernanza es un término no tan asequible, que busca explicar una realidad compleja, caracterizada principalmente por un reacomodo de la relación entre lo público y lo privado, entre el gobierno y el resto de actores no gubernamentales (Overbeek, 2004).

En Norteamérica, la ausencia de mecanismos formales o de estrategias de coerción para cumplir ciertos acuerdos ha llevado a la creación de mecanismos para alinear a los actores públicos y privados a los criterios de mercado, en especial los que benefician a las grandes corporaciones transnacionales. Por tal motivo, la gobernanza en materia de transporte es una combinación de medidas formales, como las existentes en el TLCAN, así como un conjunto de organizaciones que buscan coordinar las grandes cadenas de transporte regional, pero no a nivel regional, sino subregional, es decir, entre entidades federativas, aunque también intervienen los gobiernos nacionales y factores de orden global.

Esa gobernanza multinivel en dicha región no incluye a todo el transporte, sino sólo a ciertas cadenas articuladas por una infraestructura física y mecanismos de coordinación subregionales, en cuales participan actores públicos y privados. Estos mecanismos de coordinación se transforman en una alternativa para las medidas proteccionistas o a las abiertas amenazas de cerrar la frontera.

Los mecanismos de organización, conocidos como corredores, sin posibilidades de sancionar el incumplimiento de las recomendaciones que emanan de esos mecanismos de coordinación, basan su poder en el prestigio. Generan un marco para acercar a representantes clave del sector público y privado, así como académicos y técnicos especialistas en foros (conferencias o grupos de trabajo), que son una representación de lo que Susan Strange denominó comunidades epistémicas (citada en Overbeek, 2004).

Estos foros tienen elementos de comunicación, socialización, institucionalización e integración. Comunican a quienes elaboran las políticas, expertos y otros actores interesados en el tema. La función de socialización pone en contacto real a actores del nivel local con comunidades epistémicas globales. La institucionalización tiene lugar cuando se garantiza la aplicación de políticas deseadas. Finalmente, la integración se refiere a la homogeneización o armonización internacional de reglas de la actividad que se trata (Overbeek, 2004; Morales, 2009).

Este trabajo plantea que los corredores de transporte y comercio reflejan cómo se concibe la integración regional en América del Norte y que, por lo tanto, la reconfiguración a partir de medidas proteccionistas que culminaron con la firma del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) reconfigurarán las dinámicas de los corredores, sus vinculaciones con otras regiones del mundo y al interior de la región. En ese sentido, la primera parte analiza los factores que incentivaron la formación de los corredores. El siguiente apartado, se enfoca en la influencia de los cambios en la política comercial global en la vinculación de los corredores con Asia. Un tercer apartado explica los mecanismos de la gobernanza del transporte en la región. Finalmente, se explica cómo los corredores serían transformados por las nuevas reglas comerciales, principalmente el T-MEC.

## **La formación de la red de transporte multimodal de América del Norte**

Esta región ha experimentado un crecimiento del intercambio comercial que se calcula en un 600 por ciento desde los años noventa a la fecha. Dicho intercambio se realiza casi totalmente por medios terrestres. Por tal razón, es del interés de diversos actores económicos transnacionales, nacionales y locales que se formule un plan para la integración de redes de transporte regionales norteamericanas.

En América del Norte se ha puesto particular atención en el transporte terrestre, pues es y ha sido el medio a través del cual se traslada la mayor parte del comercio en la región. En la escala regional existía libre circulación del autotransporte hasta 1982, cuando la Comisión Interestatal de Comercio cancelara los permisos para el cruce fronterizo de camiones que provenían de México y Canadá.

Esta medida provocó una fragmentación de las rutas comerciales. Esto también se tradujo en un nuevo contexto para las relaciones económicas entre México y Estados Unidos y posteriormente en una herramienta más en la negociación. En las del Acuerdo de Libre Comercio Canadá-Estados Unidos (ALCCEU), y luego el TLCAN, se retomó el tema, pues para las empresas transnacionales resultaba conveniente reducir el costo del transporte y el tiempo.

En Estados Unidos, el transporte de comercio exterior se regulaba de la siguiente manera: la Comisión Interestatal de Comercio (ICC, Interstate Commerce Commission) reguló hasta 1996 el autotransporte, transporte ferroviario, ductos y navegación interior. Por su parte, el Consejo de Aeronáutica Civil (CAC, Civil Aeronautics Council), se encargaba, hasta 1985, de la regulación de las líneas directas e indirectas de carga.

Por su parte, el transporte oceánico que atraca o zarpa de Estados Unidos es regulado por la Comisión Marítima Federal (FMC, Federal Maritime Commission) (Stephen, 2000: 5). Esta división hacía que la coordinación de obras, o regulaciones entre modos de transporte, fuera lenta y burocrática. Uno de los primeros pasos para adecuarse a los tiempos del transporte multimodal en Estados Unidos fue terminar con la división de la regulación del transporte de comercio exterior de Estados Unidos.

En ese sentido, desde 1991 y hasta 2008, el Congreso estadounidense aprobó tres legislaciones para fomentar el transporte multimodal: la Ley Equitativa

de Transporte Superficial Intermodal (ISTEA, Intermodal Surface Transport Equity Act), (Stephen, 2000). Al finalizar la vigencia de la ISTEA, se aprobó la Ley de Transporte Eficiente para el Siglo 21 (TEA-21, Transport Efficient Act for 21 Century), que designó nuevos corredores. A partir de 2003 y hasta 2008, la Ley de Transporte Responsable, Flexible, Seguro y Eficiente y Equitativo- Legado para las Generaciones (SAFETEA-LU, por sus siglas en inglés) dio seguimiento tanto a la ISTEA y a la TEA-21 en la asignación de fondos para los ochenta corredores prioritarios (Villa y Rothe, 2007: 4).

La ISTEA de 1991 también coincidió con la iniciativa del Departamento del Transporte de Estados Unidos (USDOT), conocida como “Los corredores del futuro”, en las que designó una serie de rutas carreteras prioritarias para la inversión, entre los cuales se encontraban los siguientes:

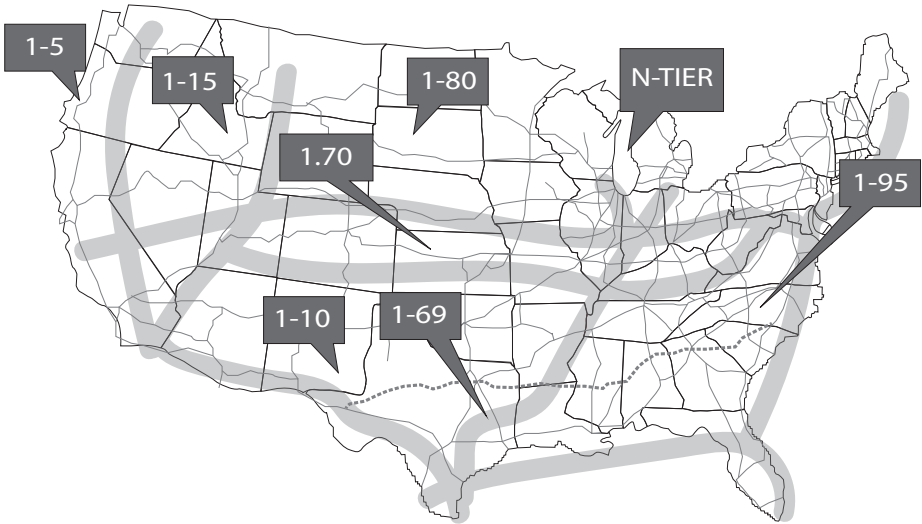
- 1) La carretera interestatal 95 (I-95), que corre por los estados de la Costa Este.
- 2) La carretera interestatal 80 (I-80), que va de San Francisco a Nueva York.
- 3) La carretera interestatal 15 (I-15), que va de California a Nevada.
- 4) El Nudo Norte, que incluye fragmentos de las carreteras interestatales 80, 90 y 94 que vincula a Chicago con Detroit.
- 5) La carretera interestatal 5 (I-5), que vincula a Oregón, Washington y Vancouver.
- 6) La carretera interestatal 70 (I-70) que vincula Misuri, Indiana y Ohio.
- 7) La carretera interestatal 69 (I-69), que vincularía la frontera sur de Texas hasta la región de los Grandes Lagos en Chicago. Éste es el corredor más importante para la evolución de los corredores de América del Norte.
- 8) La carretera interestatal 10 (I-10), que vincularía a los estados fronterizos del sur de Estados Unidos, Texas, Arizona y Nuevo México.

Como se observa en el mapa 1, la mayoría de los corredores aprobados en la ISTEA (1991) son de tipo transversal, es decir, conectan territorios de Este a Oeste dentro de Estados Unidos, pues, en ese momento, la prioridad era concluir exitosamente la integración del comercio entre los estados y facilitar el tránsito multimodal.

Cabe señalar que en el Acuerdo de Libre Comercio Canadá-Estados Unidos (ALCCEU), ambos países acordaron eliminar las barreras al cruce fron-

terizo de autotransporte y de ferrocarril; a cambio, Canadá reconocía el derecho de los sindicatos estadounidenses de establecerse en su territorio. Por tal razón, en el corredor I-5 se contempla la integración de Vancouver.

MAPA 1  
LOS CORREDORES DEL FUTURO

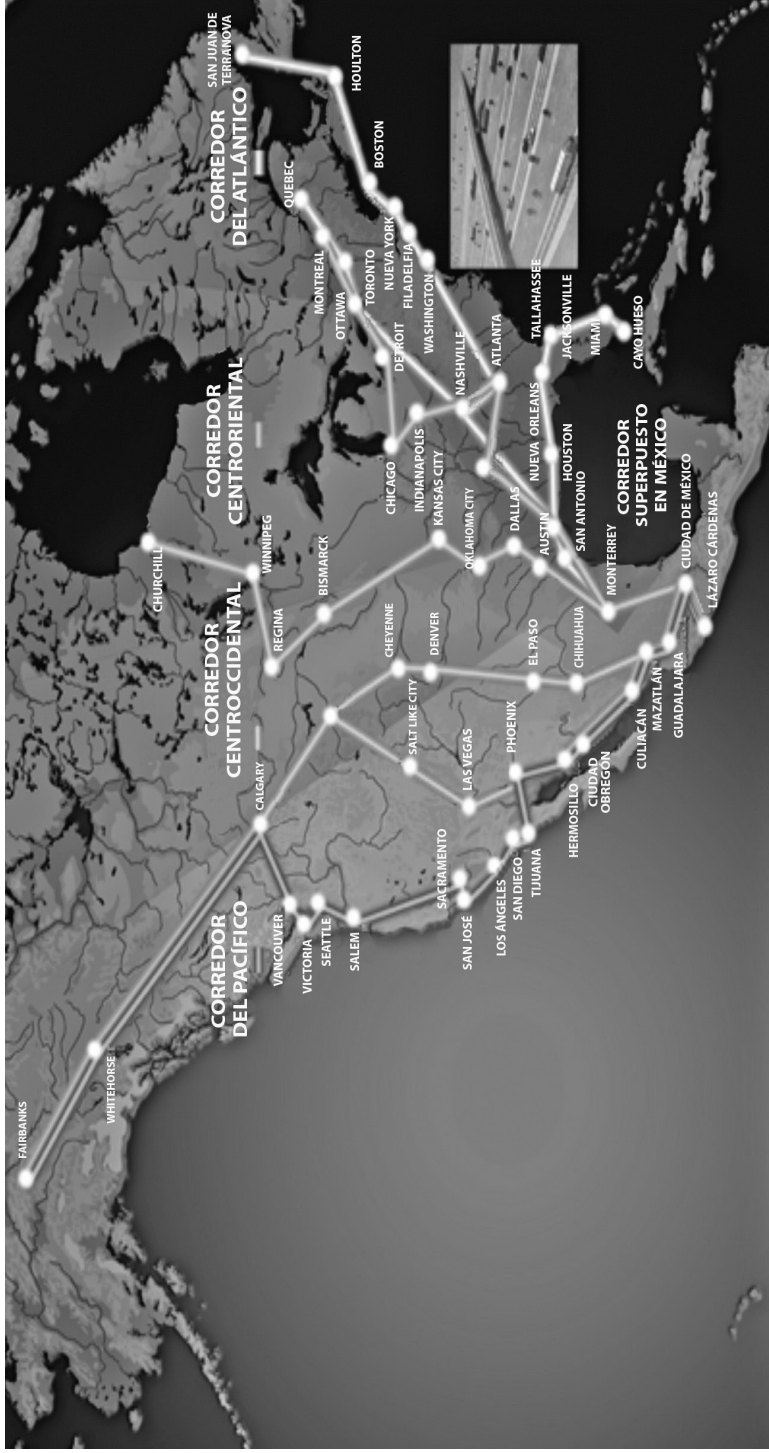


FUENTE: Rabinowitz (2007).

En el caso de México el tema del libre tránsito de mercancías se abordó en el TLCAN (Mendoza y Rico, 2005). A raíz de la firma de ese acuerdo, las prioridades del desarrollo de infraestructura en Estados Unidos se modificaron. La ISTECA llegaba a su fin en 1998 y por lo tanto era necesario aprobar una nueva ley que diera continuidad al plan de expansión de infraestructura. En ésta ya se establecía como criterio para otorgar fondos a aquellos corredores que tuvieran posibilidades de conectarse con el sistema carretero de México y Canadá. Había una consideración especial a los que establecieran conectividad con ambos países.

Lo anterior desató una gran carrera para formar nuevos corredores, organizar reuniones y demostrar vinculación con actores en México y Canadá. En el marco del TLCAN se implementaron varias iniciativas. Por ejemplo una de las primeras acciones fue crear una red de transporte subregional conocida como la Súper Carretera del TLCAN, que partía de la zona centro de

MAPA 2  
 CORREDORES DE AMÉRICA DEL NORTE (PLAN DE CORREDORES DEL FUTURO DE LA FHWA)



FUENTE: Rabinowitz (2008).



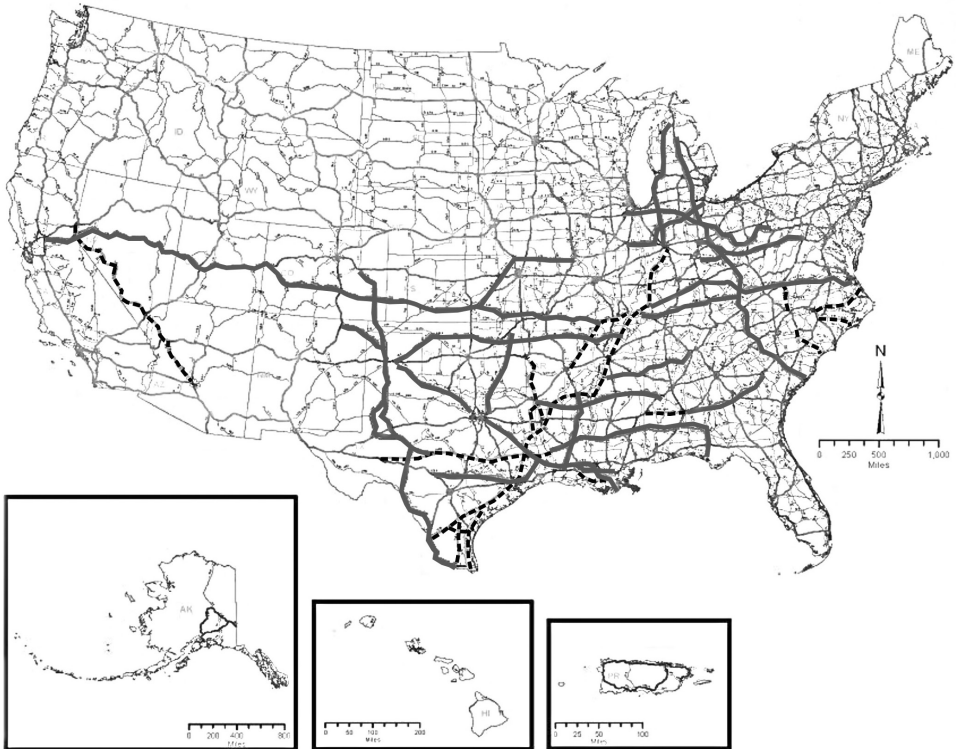
México a San Antonio, Texas (Mendoza y Díaz, 2003). Esta iniciativa suponía una inversión en las carreteras ya existentes, para ampliarlas y facilitar el flujo de comercio. La finalidad era incrementar la infraestructura entre la región industrial mexicana y el estado de Texas.

Muchos de los proyectos de corredores proyectaban la expansión de carreteras o vías férreas ya existentes; otros implicaron la creación de nuevas obras. De entre todos los proyectos, uno de los más importantes fue el de la expansión de la I-69, conocido entre la opinión pública como el Trans-Texas Corridor, que consideraba la construcción de nuevos caminos que vincularían al estado de Texas con México, pero también con otras entidades federativas estadounidenses (Gorman, 2007).

### MAPA 3 CORREDORES PRIORITARIOS 2009

#### Sistema Nacional de Carreteras

--- Corredores interestatales del Congreso      — Corredores interestatales conceptuales



FUENTE: Mapa elaborado con base en el publicado por FHWA (2009a).



Con la primera ley de transporte multimodal, la ISTEA, se crearon doce corredores; más adelante, con la aprobación de la TEA-21 y la SAFETEA-LU, debido a los incentivos fiscales para la construcción de infraestructura de transporte (que se calculan en casi un trillón de dólares), diferentes autoridades estatales y municipales buscaron establecer alianzas con otros estados y condados de Estados Unidos, pero también de México y Canadá.

La finalidad era demostrar que su proyecto contaba con el más amplio respaldo para implementarse y que produciría los mayores beneficios económicos a las regiones involucradas. Para demostrar la viabilidad de su proyecto, cada alianza buscó hacer partícipes también a empresas e instituciones educativas, así, todos se beneficiarían de los abundantes fondos públicos disponibles en la región. Fue tanto el entusiasmo que despertó, que al final hubo ochenta corredores prioritarios, como se observa en el mapa 3. Como se advierte en éste, los corredores pasaron de ser planes especiales a planes comunes. Gracias a esta dinámica, proliferaron las asociaciones público-privadas transfronterizas (autodenominadas como sin fines de lucro), que incentivarían la creación de corredores de comercio y transporte en esta región.

## **Corredores de transporte de América del Norte**

Muchas de estas alianzas se han creado en dos niveles: bilateral y trilateral. El primero se refiere a los corredores asentados en regiones transfronterizas de Estados Unidos, ya sea con Canadá o México. En cambio, los trilaterales buscaban involucrar a actores de los tres países de la región.

### CORREDORES BILATERALES CANADÁ-ESTADOS UNIDOS

Las características en común de estos dos países, como la lengua, el tipo de legislación (*common law*), una extensa y activa frontera, flujos de personas, sistemas de telecomunicaciones compartidos como la internet o la telefonía celular; los aeropuertos canadienses permiten revisiones previas de parte de autoridades estadounidenses y, actualmente, se discute si se puede aplicar esa medida a transporte en carreteras y trenes (Russ, 2007).

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, conformado por 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 uno 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 generan 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 Lorenzo, Richelieu, Champlain y el valle del 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, la creación del conglomerado de alta tecnología facilitó la creación del Consejo de Desarrollo Económico del Corredor Quebec-Nueva York.

El Corredor del Río Colorado lo conforman los estados de Manitoba, Dakota del Norte y Minesota. Los principales actores son grupos empresariales, líderes comunitarios y gobiernos locales. Los productos que se mueven a través de este corredor son maquinaria y equipo (Russ, 2007: 12; Wong, 2005: 86).

#### CORREDORES BILATERALES ESTADOS UNIDOS-MÉXICO

El Corredor Tijuana-San Diego es, quizá, el de menor tamaño. En este caso existen proyectos de coordinación en materia ambiental, económica, social y de infraestructura entre ambas ciudades (Wong, 2005: 86). Otro ejemplo es la Alianza Económica Camino Real, que la conforman siete ciudades que integraban el antiguo camino real en tiempos del virreinato: Las Vegas, Santa Fe, 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 de cooperación internacional entre los estados de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Yucatán, Campeche

y Quintana Roo (México), Florida, Alabama, Misisipi, Luisiana 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., fue constituido por los empresarios de la zona como representante de la voz empresarial. 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, en el que 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 emplear medios terrestres (Blank, 2006: 11).

#### CORREDORES TRILATERALES

La Coalición del Súper Corredor de América del Norte (North American Super Corridor Coalition, NASCO) es el más grande y con mayor grado de organización. Tiene sus inicios en el plan denominado TransTexas Corridor. Con dicha iniciativa, Texas planteaba una gran inversión en infraestructura, con la finalidad de ser una alternativa a los congestionados puertos del Pacífico en California, para lo que requería una amplia cooperación de los gobiernos locales de México, principalmente de los puertos de Manzanillo (Colima) y de Lázaro Cárdenas (Michoacán).

Por esta razón, el NASCO, como organización, ha sido el corredor más exitoso. Geográficamente abarca desde los puertos marítimos de Lázaro Cárdenas, Michoacán, y Manzanillo, Colima, en México; llega al cruce fronterizo de Laredo, Texas, y culmina en Winnipeg, Canadá. Este corredor ha logrado la mayor influencia en México: se extiende al Congreso mexicano. Su corazón se encuentra en Texas, de ahí que sea tan importante para nuestro país. Incluye la mayor cadena de puertos interiores en México y ha promovido la coordinación con los de Estados Unidos y Canadá. Entre los beneficios que ofrece a los gobiernos locales, está el de promover su imagen en el entorno global (Carmona, 2010).

MAPA 4  
COALICIÓN DEL SÚPER CORREDOR DE AMÉRICA DEL NORTE (NASCO)



FUENTE: NASCO (2010).

Actualmente, esta organización ha cambiado su nombre: Estrategia Norteamericana para la Competitividad (North American Strategy for Competitiveness), sobre todo porque el tema de los corredores y la integración económica no tendrían mucho éxito según las nuevas tendencias del gobierno de Donald Trump.

El corredor Canamex lo componen 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 eminentemente agrícolas. Arizona provee el 40 por ciento de los gastos de operación de la organización. Canamex recibió en 1999 un millón de dólares del Congreso estadounidense (Blank, 2006: 7). Sus resultados han sido modestos, pero de alto impacto regional en la región de Sonora-Arizona, donde existen fuertes vínculos comerciales. Entre sus planes últimos está el convertir a Guaymas en el puerto del

corredor, para alimentar las zonas manufactureras con mercancías de Asia y dar salida a los productos agrícolas de la región.

Por su parte, el Corredor de Comercio Ports-to-Plain concentra sus esfuerzos en contar con 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: 6).

El Corredor Comercial del Centro de Norteamérica (mejor conocido en inglés como CNATCA) tiene como objetivo promover el desarrollo de conexiones entre la zona centro de Estados Unidos con el norte de México y parte de Canadá hasta Alaska. Planea reconvertir esa área en la más dinámica económicamente, mediante una cadena de zonas industriales que ya existen o que se desarrollarán a lo largo de dicho corredor. Realiza conferencias anuales en las que se analiza la forma de incrementar el comercio Norte-Sur. En palabras de Stephen Blank (2006: 6), mientras que “NASCO trabaja en lo que es, CNATCA lo hace en lo que debería ser”.

Los corredores de transporte se erigen como canales de comunicación entre actores económicos y gubernamentales del nivel estatal/provincial. Son medios de socialización de actores locales, con comunidades epistémicas globales; por ejemplo, los municipios que albergan puertos marítimos o secos en México se han vinculado con grupos globales de expertos en materia de comercio internacional y de transporte. La institucionalización se refleja en que los actores gubernamentales locales sí apoyan con recursos y políticas públicas el desarrollo del corredor y, finalmente, cumplen con la integración al armonizar las reglas a lo largo del trayecto. Esta función se explica con más detalle en el siguiente apartado.

## **La incursión de Asia en América del Norte**

A fines de los noventa, América del Norte, especialmente Estados Unidos, intensificó las compras a países asiáticos, con lo que se incrementó el flujo

de mercancías provenientes de esa región, en detrimento de los flujos procedentes de México. Este incremento de flujos asiáticos provocó que se saturaran los puertos de California o de Washington y, por lo tanto, que se buscaran rutas alternas. Las alternativas se presentaron en México y Canadá, pues algunos de sus puertos tenían conexiones ferroviarias que podían ser aprovechadas. Por ejemplo, de acuerdo con datos de la Oficina de Estadísticas del Transporte (Bureau of Transport Statistics, BTS) de Estados Unidos, el 44.66 por ciento de la carga proveniente de China entra por el Pacífico estadounidense; el 16.67 por ciento 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 captan un 21.11 por ciento, que luego debe trasladarse por vía terrestre a la frontera (BTS, 2008: 9).

El aumento de tránsito entre Asia y América del Norte saturó los puntos de entrada, por lo que se buscaron vías alternas. El canal de Panamá no era una opción, debido a que los buques utilizados en las rutas Asia-América del Norte excedían el tamaño del canal. Por esta razón, algunos puertos de México y Canadá fueron habilitados para recibir cargas provenientes de Asia con destino a Estados Unidos. Esto se tradujo en un desfase entre la cantidad de flujos y la capacidad de la infraestructura, por lo que se saturaron los puertos de entrada fronterizos.

Actualmente, con el T-MEC, los países de Norteamérica se comprometieron a avisar a sus contrapartes, en caso de buscar un acuerdo con economías de planificación centralizada. De este modo, el mundo entero interpretó que Estados Unidos limitaba la posibilidad de sus socios de hacer acuerdos de libre comercio con China, por ejemplo (Navarro, 2018); sin embargo, bajo las reglas de la Organización Mundial del Comercio, China se considera economía de mercado a partir de diciembre de 2018 (Xinhuanet, 2018; USTR, 2018). En el documento del tratado norteamericano no se especifica bajo qué definición se considerará una economía de mercado. México y Canadá argumentarían que si la OMC reconoce al país asiático como economía de mercado, entonces pueden establecer acuerdos de libre comercio con esa nación.

Entre las novedades del T-MEC, también se encuentran las nuevas reglas de origen del sector automotriz, que exigen un 75 por ciento de contenido regional y un 42.5 por ciento de contenido estadounidense. De igual manera, los requerimientos de consumo de acero y aluminio de América del Norte (Patiño, 2018; USTR, 2018). Esto limitará el comercio de suministros provenien-

tes de China y otras regiones del mundo, por lo que los flujos de mercancías disminuirán.

## **El transporte en el TLCAN**

Como hemos señalado, el TLCAN formalizó una actividad industrial que ya se desarrollaba y le otorgó un marco regulatorio. Por este motivo, el transporte fue parte de las negociaciones, aunque, conforme éstas avanzaron, se retiraron el marítimo y el ferrocarril y, finalmente, sólo quedó el autotransporte, que, como se vio en el apartado precedente, tiene una gran importancia en el comercio regional.

La discusión sobre el libre tránsito de la carga se remonta a 1982; antes de 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 dicho año, el Congreso estadounidense expidió la Ley de Reforma de la Regulación de Transporte, la cual imponía una moratoria de dos años para otorgar nuevos permisos, ya 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 al firmar el Acuerdo de Libre Comercio Canadá-Estados Unidos (ALCCEU), en el que se permitió la libre circulación de autotransporte, sobre todo porque Canadá aceptó homologar sus normas con las estadounidenses, y porque desde entonces los Teamsters mantienen una sección de la organización con cerca de ciento cincuenta mil trabajadores canadienses del gremio (Canacar, 2005).

En cambio, con México, la solución de la controversia de 1982 se pospuso hasta las negociaciones del TLCAN (Mendoza y Díaz, 2003: 1116). A la firma del documento, se estipuló en el capítulo XII del TLCAN, "Comercio transfronterizo de servicios", una liberalización paulatina que llegaría a la totalidad en el año 2000. En una primera etapa, se enfatizó alcanzar la armonización de estándares, pues las dimensiones o pesos permitidos eran muy diferentes entre las legislaciones de los tres países (Blank *et al.*, 2004). Las discrepancias eran tan grandes, que incluso las estadísticas se realizaban con diferentes parámetros.



Inicialmente, el TLCAN dispuso grupos de trabajo para abordar el tema. Así, 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 sector, hacer recomendaciones para la armonización de normas, así como dar una opinión en los conflictos suscitados entre los socios. Lo conforman 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”<sup>1</sup> (IMT, USDOT, 2010) que, entre otras cosas, consiguió que la Ley Equitativa de Transporte Superficial Intermodal de Estados Unidos (ISTEA) autorizara la creación de la BTS, a cargo del Departamento de Transporte de ese país, la cual permite tener una base de datos más o menos específica sobre el sector que funciona hasta la fecha (Blank *et al.*, 2004). Por otro lado, como resultado de los trabajos del GTAT, México reformó su Norma de Pesos y Dimensiones para Autotransporte Federal, pues las dimensiones permitidas para el autotransporte en México eran mayores que en Estados Unidos y Canadá (Mendoza y Rico, 2005: 104).

Actualmente, estos grupos de trabajo han caído en desuso, pues sólo convocaban a miembros de las agencias de transporte de los gobiernos, cuyos alcances son muy limitados. Ante el fracaso de los grupos de trabajo trilaterales, la relación del sector transporte regresó a una dinámica intergubernamental bilateral.

En la etapa posterior a la crisis de seguridad provocada por los ataques terroristas en Nueva York en 2001, se puso a prueba el estado que guardaba la coordinación en materia de transporte en América del Norte. Las excesivas revisiones entorpecieron los flujos en las fronteras, afectando económicamente a amplios sectores productivos. Canadá tomó la iniciativa de resolver el congestionamiento, y mediante el Grupo de Trabajo Transfron-

<sup>1</sup> En lo sucesivo Plan de cinco años.

rizo propuso el Plan de Acción de Fronteras Inteligentes Canadá-Estados Unidos, que sí logró operar por un tiempo; sin embargo, al aprobarse la Ley de Reforma a la Inteligencia y de Prevención al Terrorismo (IRTPA, por sus siglas en inglés) el plan dejó de funcionar (CIC-BI, 2009: 9) y, por tanto, las fronteras volvieron a entorpecer su tránsito respecto del transporte. No fue sino hasta 2005, en las negociaciones de la ASPAN, cuando se retomó el programa y se hizo extensivo a México (CIC-BI, 2009). Dicho plan incluye con Canadá treinta puntos de cruce y diez 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.<sup>2</sup>

Existen actores con fuerte capacidad de negociación política 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). Ambas agrupaciones convergen en la idea de que el libre tránsito transfronterizo les implica un alto costo y, en cambio, les ofrece pocas ventajas (Canacar, 2005). Debido a su peso político y económico, han conseguido que las agencias gubernamentales de transporte, así como sus respectivos poderes legislativos se opongan a un acuerdo de libre tránsito entre México y Estados Unidos.

## El sector transporte en el T-MEC

En la renegociación del TLCAN, que culminó con la aprobación del T-MEC, el sector transporte volvió al mismo punto del que se partió en 1994, es decir, existe la voluntad expresa de permitir el libre tránsito, pero los sindicatos

<sup>2</sup> 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: 10, 21-23). Todos esos programas han permitido adelantar los puntos de inspección, evitando así la revisión 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 en que la infraestructura no crece de forma proporcional al comercio y existen cuellos de botella antes del punto de cruce.

estadunidenses volvieron a expresar su inconformidad y su disposición a pelear legal y políticamente para impedir que las empresas mexicanas entren en el mercado estadounidense. Los Teamsters cuentan con un gran respaldo político, y ahora se encuentran en un terreno más favorable que en 1994, pues su visión proteccionista coincide con la del presidente Trump.

Los sindicatos estadounidenses esta vez lograron mayores protecciones. En el Anexo II, el T-MEC establece que Estados Unidos se reserva la facultad discrecional de cancelar los permisos de largo recorrido que ya se hayan emitido a empresas mexicanas, así como no dar más autorizaciones de ese tipo (*La Vanguardia*, 2018). Esta discrecionalidad le permite al gobierno estadounidense dar un trato diferenciado a canadienses y mexicanos, lo cual ya ocurría, pero ahora se ha eliminado la posibilidad de demandarlo legalmente, como lo hizo el gobierno de Felipe Calderón.

El T-MEC también establece aumento en los permisos de envíos sin aranceles a las empresas de paquetería. Estos aumentos consisten en que paquetes menores de cien dólares pueden ser enviados sin cobro de aranceles. Hasta ahora, en México, corporativos estadounidenses como UPS o FedEx, que se especializan en paquetería, operan en México casi como las nacionales. En cambio, con las restricciones del Anexo II del tratado, las empresas mexicanas no podrán acceder al vasto mercado estadounidense (*Expansión*, 2018). En resumen, el nuevo acuerdo regresa la situación del transporte terrestre al estado previo al TLCAN.

## Conclusiones

El T-MEC sustituirá al TLCAN si los congresos de los tres países lo ratifican. En este instrumento comercial, el sector transporte regresa prácticamente al estado previo al TLCAN, en el que las empresas mexicanas no podían operar en territorio estadounidense. Si bien hay algunas con permisos para operar en ese país, la discrecionalidad del presidente para revocarlos prácticamente asegura que en breve dejarán de operar en el país vecino del Norte, de acuerdo con la política proteccionista de la actual administración.

Los corredores de transporte han sido una alternativa para mantener los flujos de comercio mediante la armonización de las reglas del transporte en las subregiones, con mayor interacción comercial. Su capacidad de coordi-

nar a los gobiernos locales y los actores económicos ha sido una experiencia exitosa en momentos en que la relación comercial se complicó por motivos de seguridad, o por cambios en las prioridades de los socios, principalmente Estados Unidos.

En el actual contexto de proteccionismo, los corredores tienen la posibilidad de presentarse como una opción para coordinar a los territorios y actores que deseen mantener un marco de libre comercio; sin embargo, a diferencia de otros momentos, el marco legal del T-MEC, así como las limitantes existentes desde el Poder Ejecutivo de Estados Unidos, constriñen más el actuar de este tipo de organizaciones.

Contrario a lo que se pensaría, los corredores de comercio y transporte sufrirían modificaciones sustanciales si se interrumpe o se limita el comercio con China; empero, de tomarse como criterio la clasificación de la OMC para considerarla como economía de mercado, los flujos de mercancías se mantendrían relativamente similares, aunque es evidente que las nuevas reglas comerciales (en lo relativo al acero y aluminio, así como las reglas de origen) sí modificarán los flujos de comercio y, por ende, redibujarían los mapas de los corredores de comercio y transporte de América del Norte.

Si bien en el pasado la expansión de estas organizaciones fue necesaria para convertirse en una alternativa a los saturados puertos del Pacífico (como Los Ángeles, Long Beach o San Francisco), actualmente una disminución de los flujos en esas terminales marítimas, así como sus planes de expansión, llevarían a los puertos mexicanos del Pacífico, principalmente a Lázaro Cárdenas, a replantearse su viabilidad como uno de altura.

Las grandes obras hechas en Manzanillo y Lázaro Cárdenas, así como los esfuerzos por mejorar la conectividad de ciertas zonas industriales del país, respondían al hecho de dar un mejor servicio a las cadenas de valor de la región; sin embargo, las modificaciones actuales, de traducirse en nuevas cadenas de valor, implicarán una nueva inversión, aunque quizá ya no desde el gobierno federal mexicano, sino desde los gobiernos locales. Estos últimos quizás no cuenten con fondos suficientes para abastecer las obras necesarias y, por lo tanto, las cadenas de valor resultarían más afectadas.

## Fuentes

BETA GENERAL

2016 “Future Interstate Study”, *Future Interstate Corridors*, en <<http://futureinterstatecorridors.com/default.html>>.

BLANK, S.

2006 *North American Trade Corridors: An Initial Exploration*. Nueva York: Lubin School of Bussines.

BLANK, S., S. GOLOB y G. STANLEY

2004 “A North American Transportation Infrastructure Strategy”, Canadian Transportation Research Forum Panel 6.3, Gateways & Corridors, en <<https://ctrf.ca/wp-content/uploads/2014/08/A-North-American-Transportation-Infrastructure-Strategy.pdf>>.

BÖRZEL, T. A. y T. RISSE

2010 “Governance without a State: Can it Work?”, *Regulation & Governance*, no. 4: 113-134.

BOSKE, L. B.

2005 *Innovative Strategies to Raise Efficiencies along Transportation Corridors and Multimodal Hubs*. Austin: Lyndon B. Johnson School of Public Affairs.

BUREAU OF TRANSPORT STATISTICS (BTS)

2008 *US-China Trade Growth and America's Transportation System*. Washington: USDOT.

CÁMARA NACIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA (CANACAR)

2005 “Sostienen Canacar y Teamsters reunión de trabajo”, *CANACAR Informa* (junio): 3-6.

CANADIAN INTERNATIONAL COUNCIL AND BROOKINGS INSTITUTION (CIC/BI)

2009 *Toward a New Frontier. Improving the U.S.-Canadian Border*. Toronto: Canadian International Council/Brookings Institution.

CARMONA GÓMEZ, E.

- 2010 “Corredores de transporte e integración norteamericana. El caso de la Coalición del Súper Corredor de América del Norte”. México: FCPYS, UNAM, tesis de maestría en Estudios México-Estados Unidos.

CLARKSON, S.

- 2008 *Does North America Exist?* Toronto: University of Toronto/The Wodrow Wilson Center.
- 2006 “Una perspectiva sobre el futuro del TLCAN desde Canadá”, en M. Gambrell, ed., *Diez años del TLCAN en México*. México: CISAN, UNAM, 339-361.

DEMPSEY, P. S.

- 2000 “The Law of Intermodal Transportation: What it Was, What it Is, What it Should Be”, *Transportation Law Journal* 27.

EXPANSIÓN

- 2018 “Firmas mexicanas de paquetería reclaman acceso a EU bajo nuevo pacto comercial”, *Expansión*, 1º de octubre, en <<https://expansion.mx/economia/2018/10/24/firmas-mexicanas-de-paqueteria-reclaman-acceso-a-eu-bajo-nuevo-pacto-comercial>>, consultada el 18 de octubre de 2018.

GAMBRILL R., M.

- 2008 “Insumos para las maquiladoras”, *Examen* (agosto): 42-43.
- 2007 “El Tratado de libre Comercio de América del Norte: implicaciones para la política industrial de México”, en J.L. Calva, coord., *Globalización y bloques económicos: mitos y realidades. Agenda para el desarrollo*, vol. 1. México: UNAM/Miguel Ángel Porrúa, 193-200.

GORMAN, P.

- 2007 “Detours on a Superhighway”, *TTC News Archives*, 1º de octubre, en <<http://corridornews.blogspot.com/2007/01/anything-can-be-stopped-it-just-takes.html>>.

HUFBAUER, G. C. y J. SCHOTT

- 2005 *NAFTA Revisited. Achievements and Challenges*. Washington, D.C.: Institute for International Economics.

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

2010 “Estadística del Transporte en América del Norte”, en <<http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/int.jsp?i=2>>.

JOINT WORK COMMITTEE

2008 US-Mexico Border Transportation Planning, Draft US/Mexico Joint Work Committee Strategic Plan, en <<http://www.borderplanning.fhwa.dot.gov/workplans.asp>>.

KUYKENDALL, R.

2007 *Trade Corridors Roundtable*. Ontario: Work Research Foundation.

LA VANGUARDIA

2018 “USMCA pone en riesgo transporte de carga: Canacar”, *La Vanguardia*, 14 de octubre, en <<https://vanguardia.com.mx/articulo/usmca-pone-en-riesgo-transporte-de-carga-canacar>>.

LOMBERA, M.

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

MARTNER, P. C.

2010 *Transporte multimodal y globalización en México*. México: Trillas/UDEM.

MAYNTZ, R.

1998 “Nuevos desafíos para la teoría de *governance*”, *Jean Monet Chair Paper BSC* 50, no. 98.

MENDOZA COTA, J. E. y E. DÍAZ

2003 “Obstáculos al comercio en el TLCAN: el caso del transporte de carga”, *Revista de Comercio Exterio* 53, no. 12.

MENDOZA MORENO, L. y O. RICO GALEANA

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



MOORE, W.

2005 *U.S.-North American Trade and Freight Transportation Highlights: Transborder Freight Data*. Washington, D.C.: U. S. Department of Transportation.

MORALES, I.

2009 *Post NAFTA North America. Reshaping the economic and political governance of changing region*. Londres: Palgrave-Macmillan.

NATIONAL NUCLEAR SECURITY ADMINISTRATION (NNSA)

2003 “NNSA Megaports Initiative”, en <<https://www.hSDL.org/?view&did=473907>>, consultada el 11 de diciembre de 2011.

NAVARRO, M. F.

2018 “México compró el pleito de Trump con China con el USMCA”, *Forbes*, 2 de octubre, en <<https://www.forbes.com.mx/mexico-compro-el-pleito-de-trump-con-china-con-usmca/>>.

NORTH AMERICAN SUPER CORRIDOR COALITION (NASCO)

2010 North American Super Corridor Coalition, en <<http://nasconetwork.com/>>.

OVERBEEK, H.

2004 “Global Governance, Class, Hegemony: A Historical Materialist Perspective”, *Working Papers Political Science*, no. 1: 1-20.

PASTOR, R.

2008 “The Future of North America. Replacing a Bad Neighbor Policy”, *Foreign Affairs* 87, no. 4: 84-98.

PATIÑO, D.

2018 “Las otras reglas de origen que cambiaron en el nuevo tratado comercial”, *Expansión*, 9 de octubre, en <<https://expansion.mx/economia/2018/10/09/las-otras-reglas-de-origen-que-cambiaron-en-el-nuevo-tratado-comercial>>, consultada el 23 de octubre de 2018.

## POLICY RESEARCH INITIATIVE, GOVERNMENT OF CANADA

2006 *The Emergence of Cross-Border Regions between Canada and the United States. Roundtable Synthesis Report*. Ottawa: Policy Research Initiative/Government of Canada.

## RABINOWITZ, M.

2008 “NAFTA Superhighways”, *Peak Choice*, 3 de marzo, en <<http://www.peaktraffic.org/nafta.html>>, consultada el 5 de octubre de 2018.

2007 “Corridors of the Future”, *Peak Choice*, 1º de febrero, en <<http://www.peaktraffic.org/corridors-future.html>>, consultada el 3 de noviembre de 2018.

## SAGARRA, M., R. SOUZA, M. DE MARTIN, J. ADALMIR y J. J. RODRIGO

2003 *El transporte de contenedores, terminales, operatividad y casuística*. Barcelona: UPC.

## SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES-U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION (SCT-USDOT)

1994 “U.S.-Mexico Joint Working Committee on Transportation Planning”, *U. S. Department of Transportation*, 29 de abril, en <[https://www.fhwa.dot.gov/planning/border\\_planning/us\\_mexico/](https://www.fhwa.dot.gov/planning/border_planning/us_mexico/)>, consultada el 12 de marzo de 2009.

## SECRETARÍA DE ECONOMÍA

2008 *Agenda de competitividad logística*. México: Secretaría de Economía.

## U.S.-CANADA TRANSPORTATION BORDER WORKING GROUP (TBWG)

2005 Transportation Border Working Group, en <[https://www.fhwa.dot.gov/planning/border\\_planning/us\\_canada/subcommittees/subcommittees\\_compendium.cfm](https://www.fhwa.dot.gov/planning/border_planning/us_canada/subcommittees/subcommittees_compendium.cfm)>, consultada el 23 de octubre de 2009.

## U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION (USDOT-FHWA)

2009a “National Highway System” (mapa), enero, en <[https://www.fhwa.dot.gov/planning/national\\_highway\\_system/ghwaySystem-Planning-FHWA](https://www.fhwa.dot.gov/planning/national_highway_system/ghwaySystem-Planning-FHWA)>.

USDOT-FHWA, F. H.

2009b “SAFETEA-LU Fact Sheets. Coordinated Border Infrastructure Program”, en <<http://www.fhwa.dot.gov/safetealu/factsheets/borders.htm>>.

TONELLA, Y. y R. GRONINGEN

2010 “State Actors in the Process towards Global Governance: The Case of the Biofuel Market”, Scripties van de Nederlandse Universiteiten, en <[http://arts.studenttheses.ub.rug.nl/9574/1/Scriptie\\_16-05-2010.pdf](http://arts.studenttheses.ub.rug.nl/9574/1/Scriptie_16-05-2010.pdf)>.

TORRES, E.

2009 *Revista Electrónica T21*, en <<http://t21.com.mx/>>.

TRANSPORT CANADA

2004 *Literature Review on Intermodal Transportation*. Ottawa: Transport Canada.

UNITED STATES TRADE REPRESENTATIVE (USTR)

2018 “Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada Text”, 30 de noviembre, en <<https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement/agreement-between>>.

WONG, G. P.

2005 “La emergencia de regiones asociativas transfronterizas: cooperación y conflicto en la región Sonora-Arizona”, *Frontera Norte* 17, no. 33: 77-106.

XINHUANET

2018 “China crea importantes oportunidades a muchos países del orbe, dice experto mexicano”, *Xinhuanet*, 13 de diciembre, en <[http://spanish.xinhuanet.com/2016-12/13/c\\_135901647.htm?fbclid=I-wAR2yuPS4zSzSJ2Luwxl44yxXUy4LKcGd8eW5G9KyeHhQgD-tEMo2C-YiXw5I](http://spanish.xinhuanet.com/2016-12/13/c_135901647.htm?fbclid=I-wAR2yuPS4zSzSJ2Luwxl44yxXUy4LKcGd8eW5G9KyeHhQgD-tEMo2C-YiXw5I)>.