

Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional

(Recibido: diciembre/03 -aprobado: marzo/04)

*Luis Inostroza Fernández**

*Augusto Bolívar Espinoza***

Resumen

El artículo se ubica en el marco de los procesos de mundialización de las empresas. Destaca la perspectiva teórica de la *Competence Regional Theory* desde donde se abordan los corredores bioceánicos, en cuanto a su realidad territorial; su concepto o definición; sus dimensiones; y su consideración desde el punto de vista de las políticas y estrategias. El artículo enfoca la región de América. Los objetivos generales del trabajo son: introducir al tema de los corredores bioceánicos, suscitar el debate académico y político sobre el tratamiento de los corredores como alternativas y estrategias de desarrollo de la inserción en los procesos de integración de los países y regiones americanas.

Palabras clave: corredores bioceánicos, políticas de integración subregional, teoría de la competencia regional.

Clasificación JEL: F44, F02, B4.

* Coordinador del Grupo de Investigación en Gestión y Planeación del Desarrollo Local (GEPLADELOCAL) del Departamento de Administración de la UAM-Azcapotzalco, y miembro del Núcleo Básico de Profesores del Postgrado en Estudios Organizacionales de la DCSH, de la UAM-Iztapalapa, miembro del SNI (lif@prodigy.net.mx).

** Profesor-Investigador del Departamento de Sociología de la DCSH de la UAM-Azcapotzalco. Miembro del Grupo Sociología de la política y políticas públicas del mismo Departamento, miembro del SNI (abe@correo.azc.uam.mx).

Introducción

El acelerado proceso de la mundialización y las megatendencias que lo distinguen: globalización, transnacionalización de las empresas, y regionalización mundial, tiene hoy como núcleo analítico y dinamizador el “desarrollo o la competitividad territorial”. Esta afirmación corresponde a una valorización teórica reciente, ampliamente aceptada, que reconoce al territorio como actor preponderante en el desarrollo junto a la innovación y la formación de capital social. Esta concepción considera que el territorio, en íntima convivencia con: la innovación tecnológica, en especial con las técnicas de producción; con la generación de infraestructura de comunicación y el acopio y utilización de la información técnica y cultural; y con el desarrollo del transporte expedito, entre otros, forman parte de las condiciones imprescindibles para la obtención de ventajas competitivas a escala internacional, regional y subregional.

La conformación de grandes encadenamientos productivos generadores de innovaciones territoriales diversas y, entre ellos, los llamados corredores bioceánicos (CB), conforman una de las condiciones de la dinámica de mundialización que merecen especial atención en la construcción de políticas y estrategias para los países de la región americana.

El concepto de CB es reciente, convoca diferentes significados y no ha adquirido un estatuto teórico reconocido. Tampoco se le utiliza en el debate estratégico para la implementación de políticas de integración regional que es el lugar posiblemente más apropiado para su consideración. A pesar de que existen cada vez más iniciativas subregionales que implícita o explícitamente convocan a los CB en proyectos de integración subregional de gran escala, su significado en estas ocasiones es muy restringido. La mayoría de las veces se les considera en relación con su significado más primitivo, el de ser vías de comunicación para el comercio y en la perspectiva de ofrecer mejores condiciones comerciales exclusivamente.

En el presente artículo quisiéramos introducir en la discusión académica la naturaleza diversa que adoptan los CB; algunas de las dimensiones que se asocian o forman parte de los mismos y, algunas de las características que adoptan cuando se les considera como políticas y estrategias de integración subregional. Para los gobiernos nacionales de los países de la región americana es de especial importancia la consideración y estudio de realidades territoriales que sobrepasan en mucho las fronteras nacionales. También lo es, para las organizaciones locales que generalmente son actores pasivos de las acciones de las megatendencias de la mundialización.

1. Naturaleza de los corredores

El concepto de “corredores bioceánicos” convoca tres dimensiones significativas: su realidad territorial, la multimodalidad de dimensiones innovadoras que evoca y, el ser, en determinados casos, objeto de políticas y estrategias de integración subregional. Desde hace muchos siglos y, en especial, en sus formas contemporáneas, los corredores bioceánicos suponen territorios donde fluye lo más avanzado del desarrollo mundial. Estrechamente ligados a estos corredores se desarrollan complementos o requisitos imprescindibles como las vías de comunicación y transporte de todo tipo, los corredores comerciales, industriales y turísticos que se relacionan a los trazados viales y el desarrollo de grandes centros de desarrollo como son las ciudades tecnológicas. Dada su realidad fáctica tan importante para el desarrollo en cualquiera de sus niveles o fases, los corredores pueden ser considerados como estrategias o políticas implementadas por diversos “actores” con diferentes intereses: las empresas transnacionales para su expansión; las regiones o subregiones para impulsar procesos integrales modernos de desarrollo y defensa; y, las organizaciones nacionales y locales, con el fin de implementar formas protegidas de desarrollo frente al proceso de mundialización.

La realidad fáctica territorial y las múltiples instancias que acompañan a la implementación y desarrollo de los CB, corresponden a una de las expresiones modernas específicas del desarrollo ampliado del capital. Dependen de los Estados nacionales pero por diversas circunstancias poseen una importante independencia potencial respecto de ellos. Expresan, en forma concentrada geográficamente, el desarrollo de las fuerzas productivas internacionales y responden a la lógica de la competencia asociada intrínsecamente con la innovación científica y tecnológica que pone en tensión los llamados factores de la producción. En definitiva, son procesos “naturales” globales del desarrollo de las sociedades contemporáneas, por ello, no responden a ser atribuibles a un sólo sujeto, ya sea una clase o poderosos consorcios internacionales aunque, por supuesto, existen actores principales que lo impulsan.

1.1 Realidad territorial

Los antecedentes históricos de los CB, son conocidos desde los tiempos más antiguos en diversas culturas: Cartago, Fenicia, Egipto, Grecia, Roma; en el desarrollo del capital comercial de Europa y Oriente; y en las rutas de las grandes civilizaciones americanas de Oriente y África; han constituido extensos territorios de comunicación, algunos de los cuales todavía funcionan como en el pasado.

En épocas más cercanas, siguen teniendo presencia significativa, pero de ser territorios desarrollados “naturalmente”, tienden a convertirse en proyectos o políticas desarrollados en todas las regiones del mundo como consecuencia de

la tendencia hacia la mundialización. En este sentido, el carácter localizado de los procesos de acumulación, de innovación y de formación de capital, parece enmarcarse en nuevas concepciones teóricas que valorizan la *competitividad territorial*. Varias son las teorías que convergen para postular una teoría de la Competencia Regional (*Competence Regional Theory*), que implica la existencia de un sistema productivo regional (Lawson, 1999:223, véase Moncayo, 2002: 26). Este concepto integra enfoques de la competencia en el campo de las firmas individuales (*the competence perspective*) y los de las distintas vertientes de la geografía económica (Moncayo, 2002: 25–26)

Los CB se encuentran en este ámbito de problemas, donde pudieran ser considerados como “una estructura activa” (de desarrollo, de estancamiento o de regresión) y no sólo como un perímetro–receptáculo de las actividades productivas; los territorios no son campos de maniobras, sino actores (Veltz, 1999: 18; Moncayo, 2002: 26), o como plantea el gobierno francés:

Durante el último decenio, el territorio ha dejado de ser un simple patrimonio (según la visión agraria del territorio) o un lugar de regulación de relaciones sociales (según una visión administrativa del espacio). Nosotros vemos cada vez más, un cuadro creador de organización, una estructura activa y no más un simple espacio que utilizamos para alojar inversiones eventuales o para construir una infraestructura (Datar, 2000: 11).

En su forma más inmediata, los CB se manifiestan como rutas de comercio que vinculan actividades productivas y de servicios diversos. Favorecen el desarrollo de los pueblos, ciudades, y puertos que están localizadas en su trazado o caminos cercanos que unen a diferentes pueblos. Todas las localidades cercanas se beneficiarán con los intercambios y comercio entre ciudades.

Se trata de flujos permanentes de poblaciones, mercaderías y cultura que unen o acercan dos océanos. Es decir, no sólo son corredores que unen poblaciones relativamente cercanas en prolongadas extensiones, sino que se abren a grandes océanos que comunican con continentes lejanos y con otras realidades complejas de desarrollo económico y cultural.

Aquí, se puede apreciar cómo lo global lleva a un agrupamiento de la inversión y el comercio a escala regional (Unión Europea, EU y Japón), al bajar de escala se pasa a lo subregional en donde la integración económica se da entre países vecinos; cuando éstos establecen corredores, hay derrames de la inversión y comercio que van a lo estatal o provincial y municipal.

Estas realidades que afectan regiones, subregiones y pequeñas loca-

lidades y que traspasan fronteras nacionales, permiten no solamente subsistir mediante el intercambio comercial, sino que constituyen situaciones de especial importancia en múltiples sentidos: uno de ellos, quizás el más evidente, es el mutuo desarrollo económico cultural que provocan los nudos de desarrollo que renuevan o definen posiciones geopolíticas; y, por último, no siendo exhaustivos, la oportunidad para la implementación de políticas locales o subregionales, medianamente independientes del diseño de políticas internacionales y regionales de las superpotencias.

1.2 Concepto

El 5 de diciembre de 1995, el gobierno brasileño instituyó una Comisión interministerial para sistematizar las informaciones existentes sobre los “corredores de transportes bioceánicos” (Comissão interministerial, 1996: 4). Uno de los aspectos principales que esta comisión consideraba era el transporte al interior de una política espacial. Quizá es la primera vez que se utiliza, en un sentido moderno, la noción “bioceánicos”, aunque el sesgo referente a la vialidad y al comercio sólo anunciaba el posterior desarrollo del concepto CB.

En los años sesenta y setenta, como consecuencia de un avance en la frontera económica del Brasil y para apoyar la política de exportaciones, se empezó a utilizar el concepto de “corredores de exportación” introduciendo al mismo tiempo, los conceptos de multimodalidad del sistema de transportes. Se entendía los corredores de transportes como:

[...] un conjunto coordinado de medios y facilidades que, a lo largo de determinados ejes de circulación, hacían viables los movimientos de cargas en escala económica [...] presentando como componentes básicos la infraestructura vial, a los vehículos, a los equipamientos a las terminales (inclusive los puertos), a los medios de operación, gerencia y soporte institucional, de financiamiento y organizativos, así como otros recursos necesarios al funcionamiento del transporte en su vinculación con las actividades de recolección, *escoamento*, almacenaje y distribución (CIB, 1996: 18).

Los corredores de transportes plantearon la idea de organizar el movimiento de cargas con base en rutas que, beneficiadas por la concentración de actividades e inversiones, permitirían atraer demanda suficiente para generar economías de escala en la producción de servicios de transporte y, consecuentemente, menores costos para los usuarios y el conjunto de la sociedad. Desde el punto de vista del mercado interno, los corredores de transporte permitirían una creciente integración

de grandes centros industriales y sus áreas adyacentes a las regiones abastecedoras de materias primas y alimentos. Con relación a las exportaciones, a la racionalización e integración de las diferentes etapas del proceso de *escoamento*, propiciarían al país la posibilidad de participar en condiciones competitivas frente a las dinámicas del mercado internacional (Barat, 1978: 267). Esta idea de Barat ya muestra una preocupación por ampliar el concepto de corredores de transportes: “el corredor (...) consistiría en la articulación de inversiones en transportes con aquellas efectuadas en las actividades dinámicas que demandan sus servicios”.¹

En respuesta a los procesos de mundialización, las regiones periféricas, donde la producción es limitada o especializada y los mercados locales son frágiles, ya sea por el nivel de la renta o por el vacío demográfico, los corredores de transporte adecuadamente utilizados, pueden tener un papel estratégico para acelerar el desarrollo económico y social. Un concepto relevante asociado a este proceso es el de “eje de desarrollo integrado”, para el cual una red vial se constituye en un componente fundamental de una acción integrada multisectorial. La construcción de una red vial asfaltada o una red ferroviaria moderna, articulada a factores estratégicos, altera los patrones de desarrollo de áreas menos desarrolladas, generando beneficios derivados y ventajas comparativas (Lucena, 1995).

En Brasil, en el *Plano Plurianual 1996-1999* de gobierno, se caracterizan los corredores de transporte como “ejes de integración y desarrollo” y se definen los principales ejes nacionales e internacionales, determinando a sus áreas de influencia toda la infraestructura y proyectos complementarios necesarios al desarrollo de la región donde se inserten (CIB, 1996: 20).

Las exigencias del mercado mundial y la presión ejercida por el desarrollo de los procesos productivos al sector de transporte, aunadas a las expectativas generadas por los mercados asiáticos reconocidos como el “próximo gran centro económico mundial”, provocó que a mediados de los años noventa se generalizara el seductor título de “corredores bioceánicos”. De este modo, especialmente en la subregión de América del Sur, se vienen desarrollando centenas de iniciativas por parte de organismos públicos y del sector privado, además de trabajos volcados a la identificación, proposición y definición de alternativas diversas respecto de los CB.²

Éstos se entienden como un puente terrestre a través de un continente que une mercados de continentes distantes, separados por océanos. El caso de los CB de los EUA supone un caso ejemplar. A través del territorio norteamericano transitan

¹ Barat (1978: 267).

² CIB (1996: 21).

cargas que van desde Asia a Europa y viceversa. En este caso, después de viajar por el Pacífico se traslada a un transporte ferroviario de alta velocidad con vagones de doble apilamiento de contenedores. El cruce demora 72 horas, sustituye el paso por el canal de Panamá, con menor costo y tiempo y con una posibilidad de embarque mayor a los 5,000 contenedores (Nuñez, 1996: 1–2).

También se les conoce como “Corredores Bioceánicos Intercontinentales” los cuales permiten que la carga proveniente desde Oriente vía Pacífico, transite por el corredor terrestre continental y retome la vía marítima (Atlántico), para arribar a las costas de Europa. Este tráfico se da en ambos sentidos (Ribeiro, s. f).

1.3 Políticas

Es útil considerar a los corredores bioceánicos como si respondieran a una decisión que intenta resolver un problema, el cual pone todos los medios materiales y humanos para cumplir con este objetivo y que está en condiciones de valorar y corregir lo obrado, es decir, desde un punto de vista pragmático para el análisis y la acción, pueden ser considerados como modelos o tipos ideales de políticas públicas de integración regional y subregional. Aunque no haya un actor que decide y no sean únicos los caminos que se siguen, tanto para el análisis como para la implementación práctica, la consideración de los corredores como políticas o estrategias pudiera ser una forma simple de encarar problemas complejos.

Considerados como políticas, los CB son ideas, programas o proyectos promovidos por diversos actores internacionales entre los cuales están los gobiernos, las grandes empresas transnacionales y, en alguna medida los ciudadanos locales. Estas políticas se inscriben en el análisis estratégico sectorial y organizacional que llevan a la formación de *clusters*, de nuevas Ciudades Científicas y Tecnológicas (*Tech cities*). Tienden a desarrollar innovaciones sociales e institucionales, además, movilizan a las organizaciones públicas, privadas y sociales localizadas en los trazados de los corredores. También, estas políticas recomiendan y orientan las innovaciones en métodos, técnicas e instrumentos de gestión apropiados a la realidad local y territorial; señalan líneas de acción y favorecen el cambio inducido por las innovaciones en el nivel local, con la natural consecuencia del fomento y el aumento de la competitividad.

Provocan mejoras en la organización de la producción y procesos de trabajo, que dan sentido a la planeación, provocando el cambio organizacional en el sentido de que la innovación no depende sólo de los recursos financieros destinados a la investigación en ciencia y tecnologías básicas; se requiere también corredores por donde se canalice el nuevo conocimiento y las innovaciones portadoras de

tecnología de punta.³

Los CB son un fenómeno organizacional fundamentalmente contemporáneo. Son importantes en la definición de nuevas estrategias de negociación en los esquemas de tratados regionales, y pueden constituirse en lugar privilegiado para la defensa de las localidades frente a la mundialización. Poseen de igual forma, como propósito, aumentar el intercambio y los flujos de bienes y servicios, así como favorecer el comercio intrasubregional, intraregional e interregional: el primero corresponde al que se da dentro de una subregión por ejemplo, el que se da al interior de la subregión de Centroamérica y el Caribe, o bien, en la subregión de Sudamérica, el MERCOSUR; el segundo es el que se da al interior de una región, como ejemplo está el ALCA, en la zona de las américas, el cual tiene una proyección desde el Polo Norte al Polo Sur muestra toda una integración hemisférica, y el tercero, que corresponde a los intercambios entre regiones, es decir, entre América, Europa y Asia-Pacífico.

Las políticas de los CB tienden a formar organizaciones complejas que facilitan la comunicación, acuerdo y coordinación entre gobiernos locales vecinos para producir bienes y servicios, utilizando las complementariedades en lugar de la competencia entre sí, igual se puede utilizar diversas formas de asociación y organización, así como la idea de crear empresas multinacionales públicas y privadas, apoyarse en las pequeñas y medianas empresas (PYMES) para hacer funcionar las subcontrataciones, promover proyectos conjuntos entre gobiernos y/o iniciativa privada nacional y extranjera.

Las políticas de los CB tienden a constituir grandes empresas que cambian la estrategia país de muchas naciones, puesto que abren las puertas al desarrollo interregional (América, Europa y Asia-Pacífico), regional y subregional e influyen directamente en el desarrollo nacional de provincias o estados y local; en donde mejor se va a poder apreciar el impacto es en los municipios por donde cruza el trazado y red vial de estos proyectos. En caso de la subregión de América del Norte se pueden distinguir los corredores de:

En el caso de América del Sur los territorios que naturalmente constituyen potenciales corredores bioceánicos son muchos más que en la subregión de América del Norte. En ésta sólo Sao Paulo aparece como una mega ciudad

³ CEPAL y Naciones Unidas han provocado eventos y una discusión en torno a la importancia de incorporar el territorio en los diferentes sistemas de innovación, a fin de conseguir mejores resultados y mayor eficiencia.

Ejes de integración y desarrollo

Topolobampo	Con líneas de comunicación hacia el norte con Vancouver (Pacífico), pensada también en dirección a Australia, Nueva Zelanda y China
El corredor del Istmo de Tehuantepec	Ubicado en la costa del Pacífico, reúne condiciones para unir al Océano Pacífico con el Océano Atlántico vía ferrocarril y carreteras
Plan Puebla Panamá	

aunque Buenos Aires y Río de Janeiro aparecen como ciudades secundarias que tienden a formar una “banana azul”, es decir una territorio privilegiado de ciudades como el que existe en Europa (Londres, Bruselas, Dusseldorf, Frankfurt, Munich, Zurich, Milán y París). También están previstos corredores de tráfico transversal que dinamice el comercio interno con vista a grandes puertos en el Pacífico y el Atlántico.

En general, éstos son megaproyectos de gran impacto que implican poner en tensión a todos los sectores de la economía nacional, como serían los privado, social y público. Se puede decir, visto desde una perspectiva nacional, que estamos

Eje de integración y desarrollo en Sudamérica

Eje Merco-Sur-Chile

Eje Andino

Eje de escudo Guayanés (antes denominado Eje Venezuela-Brasil-Surinam-Guyana). El nombre propuesto hace referencia a la formación geológica más antigua y estable del planeta, que ocupa la mayor parte del territorio del eje y dio origen al nombre de las tres Guayanas.

Eje Central del Amazonas (Colombia-Ecuador-Perú-Brasil-Bolivia) antes denominado Eje multimodal del Amazonas.

Eje Amazónico del Sur, antes denominado Perú-Brasil-Bolivia.

Eje Interoceánico Central (Perú-Chile-Bolivia-Paraguay y Brasil).

Eje Interoceánico de Capricornio (Antofagasta/Chile-Jujuy/Argentina-Asunción/Paraguay-Porto Alegre/Brasil): el nombre propuesto hace referencia a la línea divisora del Trópico de Capricornio, que atraviesa longitudinalmente el eje.

Eje Interoceánico Meridional (Talcahuano-Concepción/Chile-Neuquén-Bahía Blanc/Argentina).

Eje de la Cuenca del Plata: este eje resulta de la reubicación de los segmentos que se agrupan en el Eje Multinodal Orinoco-Amazonas-Plata. Se está proponiendo reorganizar el tratamiento de estas cuencas, incluyendo la cuenca del Orinoco en el Eje del Escudo de Guayanés y la del Amazonas en el Eje Central del Amazonas. De esta manera se constituiría el Eje de la Cuenca del Plata para el tratamiento de los diversos temas referentes al desarrollo de la navegación fluvial.

Fuente: BID, CAF, FONTPLATA (2003: 14).

hablando de proyectos que afectan al proyecto de país y requieren de adecuaciones, modificaciones y adiciones a la Constitución Política, situación que implica hablar de un cambio institucional, puesto que exige una reformulación de políticas públicas que tienen que ver con el reordenamiento territorial, el medio ambiente y la descentralización, así como un proyecto vial para la intensificación de los intercambios subregionales (países vecinos), estatales y locales.

Esto puede significar analizar la perspectiva de una economía nacional para la innovación, donde los CB y las Tecnopolis se constituyen en el motor del desarrollo local y estatal, en donde cobre sentido el cambio y se reconozcan a las organizaciones municipales que crean ambientes innovadores para acercarse a los objetivos de lograr un buen gobierno local.

2. Dimensiones

Existen varios planteamientos conceptuales y realidades que están estrechamente ligados a los corredores. En general, corresponden a instancias que pertenecen o están presentes en un corredor bioceánico ya desarrollado, como es el caso de los EUA en el que se une el Océano Atlántico con el Pacífico. En este CB existen procesos de descentralización de gran importancia y la cooperación de los diversos estados por donde atraviesa el corredor. Los corredores transversales de transporte son expeditos y se especializan no sólo en mercancías, sino también en personas, y coinciden con flujos de turismo tanto interno como externo. Ligados estrechamente a los corredores transversales de transporte se encuentran los tecnoejes y los tecnopolos que se retroalimentan con el flujo constante de transferencias de mercancías y de tecnología. El destino último de los ejes transversales son los grandes puertos que se encuentran en los dos océanos

2.1 Corredores transversales de transporte

Actualmente en el Cono Sur, más que corredores bioceánicos, cabría hablar de “corredores transversales de carga”, en la medida que no existe aún la unión de los dos océanos, más bien, las comunicaciones son internas, como las que se dan con Paraguay, Bolivia, Argentina y parte de Brasil con el Pacífico. Estos corredores contribuirán a la integración subregional: mayor movilidad de personas, generación y desviación del comercio.

También podrían repercutir en el aumento del comercio exterior con los países del Asia-Pacífico y quizá, en el comercio costero del Pacífico entre los países sudamericanos. Esto podría tener como consecuencia, según las ventajas comparativas de cada país involucrado, la creación de plataformas de servicios de

transporte para el tránsito comercial con terceros países y el impulso de emprendimientos conjuntos en exportaciones hacia todos los mercados ribereños (Ribeiro, s. f.: 1-2). De este modo, los corredores transversales de transporte permitirían nuevos intercambios comerciales subregionales, con el consecuente aumento en el tránsito por los puertos y caminos de la región con los efectos múltiples de encadenamiento hacia atrás y adelante.

Los corredores transversales de transporte pueden asociarse al de corredores de “comercio internacional” y dentro de este concepto al de “canal de comercialización”; en él se comprende al productor, el comerciante, el financista, el asegurador, el transportista terrestre, los encargados de operaciones de embarque y de los sistemas de control del Estado, como son las aduanas, los servicios agrícola-ganaderos, los servicios de sanidad, el transportista marítimo y los responsables de lo que ocurre en el otro extremo de la ruta marítima hasta llegar al centro de consumo. Los canales de comercialización son múltiples y corresponden a cada tipo de mercadería lo que influye en el costo diferenciado de cada producto. Al conjunto de canales de comercialización se le llama “corredor de comercio internacional” (Ribeiro, s.f: 3).

En el caso de América del Sur no existen flujos comerciales entre los océanos del Pacífico y el Atlántico, debido a que se considera muy difícil el desarrollo de un tráfico que vincule a África con el Pacífico. Sin embargo, para el caso del Oriente, este paso se hace cada vez más necesario así como la comunicación con Australia y Nueva Zelanda. Respecto de este último país, podría pensarse para algunos países como Chile, en ventajas que derivarían de características geográficas y de intereses comunes en ciertos mercados (Foxley, 2004). Por otra parte, hasta ahora, los corredores bioceánicos norteamericanos y el canal de Panamá pueden satisfacer el tráfico de Europa hacia el Pacífico.

Los corredores siguen un trazado en función de un sistema vial que une localidades, municipios, ciudades capitales y grandes ciudades, esta forma de enlace permite los encadenamientos productivos, la formación de *clusters* por producto o rama de la producción industrial, y centros técnicos y culturales.

2.2 Puertos pivote

Los CB se organizan como tecno-polos en sus trazados viales y tienen como propósito unir dos océanos (Pacífico-Atlántico), en ambos puntos terminales se tiene como base una ciudad-puerto-industrial, que intensifica su actividad de carga y descarga y que transforma la tradicional competencia interportuaria en una competencia internacional, la cual favorecería la intensificación del comercio intraregional entre países vecinos de la subregión y el comercio interregional, es decir, entre Asia,

América y Europa.

Los puertos pivotes o “puertos *hub*”, en la terminología inglesa, son puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales o extranjeros, para su posterior redistribución, independientemente del grado de industrialización y volumen de tráfico. La concentración de carga puede provenir de un medio marítimo o terrestre; en el primer caso se denomina “tránsito” y en el segundo “tráfico de trasbordo”. El trasbordo implica dos movimientos portuarios: el de llegada en un barco en un contenedor y el almacenamiento temporal en el puerto para salir en otro barco (Hoffman, 2000:122-123).

La modernización de los puertos tiene una alta prioridad, así como la preocupación por los puertos industriales en operación y los que están en proyecto de realización, conforme se adopte la decisión de promover su ejecución. Lo primero que se plantea, es la idea de racionalizar el funcionamiento y manejo de los ya existentes; hay que recurrir a las técnicas modernas, que dan eficacia a las operaciones de carga y descarga rápida de mercancías, productos semiprosesados y bienes de capital. Finalmente, de lo que se trata es de ofrecer servicios de calidad, cuyo desarrollo exige una integración logística y un transporte ajustado a las nuevas exigencias, que debe ser multimodal y funcional, a fin de colocar a los países en una nueva perspectiva de intensificación del comercio internacional con la Cuenca del Pacífico y la del Atlántico.

Se estima que los puertos serían un medio para modificar los flujos de comercio: la mejora de los puertos podría contribuir a compensar desventajas geográficas y promover el comercio exterior nacional; el país invertiría en puertos como parte de su política comercial. Los flujos de comercio y la ubicación geográfica serían una oportunidad para generar ingresos con el suministro de servicios portuarios; los puertos podrían beneficiarse de una ubicación geográfica privilegiada y ofrecer sus servicios de comercio exterior nacional a países vecinos, es decir el país invertiría en puertos para exportar servicios portuarios (Hoffman, 2000:123).

Pero la creación de puertos pivotes no es una necesidad ventajosa para todos los países. Probablemente en el caso de América del Norte y específicamente México, sea una buena opción, pero para los países del Pacífico Sur no lo es. (Hoffman, 2000: 123). Sin embargo, a pesar de ello:

[...] contar con puertos modernos podría incrementar el comercio con países vecinos. Se puede y debe reducir a un mínimo los obstáculos físicos y administrativos para que el transportista encuentre la solución más económica para su cliente. Mejoras en la infraestructura de transporte terrestre, la liberalización del cabotaje terrestre y marítimo,

y la reducción de demoras en los pasos fronterizos beneficiarían directamente a los que quieren importar o exportar hacia otras regiones (Hoffman, 2000: 123).

2.3 Tecno-polos, tech-cities

Los CB tienden a vincularse con concentraciones de innovación tecnológica llamados tecno-ejes. Esta noción posee una connotación geográfica y territorial primordial, que enfatiza la creatividad y capacidad de innovación tecnológica de las comunidades científicas y su vinculación para crear oportunidades de inversión a las empresas de localidades, municipios y estados o provincias. Se refiere a la localización de las instituciones, universidades, empresas y organizaciones que se vinculan entre sí, creando eslabonamientos o redes para asociarse en actividades y llevar adelante proyectos conjuntos. Los CB, unen diferentes puntos geográficos dependiendo de los territorios y localidades por donde pasan sus trazados de vialidad en materia de carreteras o supercarreteras, puertos cabezas de corredores bioceánicos, hidrovías, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, esto significa tomar en cuenta aspectos de geoestrategia que contienen relación con los recursos naturales existentes de los municipios que se encuentran incluidos en las áreas geográficas.

El proceso de mundialización, producto de complejos y prolongados procesos históricos, ha producido una serie de configuraciones territoriales como son super-regiones transnacionales, ciudades globales, estados-ciudad, corredores de ciudades, ciudades-región, y territorios con atributos antes reservados a los seres humanos, como las regiones que aprenden y las regiones inteligentes. También las regiones virtuales como Hongcouver un espacio de intensos flujos comerciales y financieros entre Vancouver y la cuenca del Pacífico (Moncayo, 2002:52).

Al contrario de estas grandes configuraciones, los tecno-polos son el resultado de políticas públicas (Moncayo, 2002: 52–53). La intervención deliberada de la política industrial y tecnológica ejecutada por los gobiernos -políticas públicas- produce tecno-polos. Es decir, como los define Pierre Lafitte fundador de Sophia Antípolis:

[...] la acción de reunir en el centro de una misma localización, actividades de alta tecnología, centros de investigación, empresas y universidades, además de instituciones financieras, para promover el contacto entre estos cuerpos, de tal manera que se produzca un efecto sinérgico del cual puedan emerger nuevas ideas e innovaciones tecnológicas, para luego promover la creación de nuevas empresas (Benko, 1998; citado por Moncayo, 2002: 54).

Por su impacto, el paso del corredor provoca transformaciones y desarrollo, tanto a nivel subregional y nacional como en el ámbito de entidades federativas y municipios, lo que significa tener una visión geopolítica y geoeconómica más amplia (Zulawska e Inostroza, 2000: 206).

La mundialización tiende a concentrar las funciones de comando y dirección de las finanzas, telecomunicaciones y servicios avanzados, en ciudades globales que son:

[...] centros de poder político, tanto internacional como nacional y sede de organizaciones gubernamentales y multilaterales; centros de comercio internacional y transporte, que actúan como puntos de distribución en sus fronteras nacionales y para los países vecinos y, en consecuencia, concentran servicios financieros y profesionales de la más variada índole (medicina, derecho, educación superior, tecnología); son centros de recolección y difusión de información a través de medios masivos y publicaciones; son grandes centros de producción y consumo, y sede de las oficinas centrales de empresas multinacionales y de actividades culturales de alto nivel (Hall, 1984).

Toronto, Sydney, Frankfurt, Zurich, y desde luego, Nueva York, Londres y Tokio son ciudades globales que operan como partes de una red global que “controla la mayor parte de los flujos mundiales de capitales información y servicios conexos” (Sassen, 1998). Posteriormente, basados en los aportes seminales de Hall y Sassen se habla de *Global City-Regions* (Ciudades-Región Globales) expresión que conjuga los aspectos regionales como el papel económico y político mundial de ciertas regiones metropolitanas (Moncayo, 2002: 53).

Las relaciones entre universidades, laboratorios y centros de investigación, públicos y privados, todo lo cual representa una dinámica que favorece el cambio organizacional y la generación de ventajas competitivas las hace participar más activamente en el desarrollo e integración subregional; ello favorece la interacción y la mejor utilización de los recursos interuniversitarios, las soluciones tecnológicas y desarrollo de nuevos productos. Los apoyos universitarios permiten la creación de nuevas empresas, amplían las oportunidades de inversión y favorecen la competitividad de las empresas vinculadas con los tecno-ejes, los cuales favorecen los eslabonamientos productivos y responden a una forma de organización de tipo ciudad tecnológica o *cluster*, entendidos como fenómenos organizacionales modernos para impulsar la integración económica subregional y regional.

En el contexto de las exigencias del TLC (véase el apartado XV, *Competencia, monopolios, empresas del Estado*), se planteó la necesidad de privatizar

los puertos y se establecieron las bases para la inversión directa de las empresas canadienses y estadounidenses en instalaciones y servicios portuarios, como son: los muelles, las grúas, las terminales y las estibas. Esto no limita la participación de los estados y de empresas mexicanas en la constitución de firmas de tipo internacional, así como coinversiones (*joint ventures*) con grandes empresas globales de los países de la tríada (EU, Europa y Japón), a fin de participar en la creación de firmas competitivas que manejen las instalaciones y servicios portuarios.

Las ciudades globales de primer rango generalmente están localizadas en países centrales excepto Sao Paulo y Singapur. De las ciudades americanas únicamente Río de Janeiro, Buenos Aires y Ciudad de México son consideradas ciudades globales secundarias junto a Johannesburgo, Hong Kong, Taipei, Manila, Bangkok y Seúl.

2.4 Cluster

Los CB pueden llevar a la formación de *clusters* o redes mediante la asociación del capital privado, capital público y social (cooperativas) para operar con ventajas competitivas sostenibles, es decir, tener una utilidad superior al promedio de las empresas rivales.

Los *clusters* corresponden a una forma organizacional que cobró importancia como instrumento de desarrollo económico durante la década de los años 80, y en los 90 se promovieron políticas públicas orientadas a reactivar las economías nacionales de la mayoría de los países latinoamericanos; se puede sostener que la creación y apoyo de redes de empresas produjo un cambio cualitativo en el sentido de favorecer la formación de *cluster*, en lugar de apoyar a empresas individuales.⁴ También se denominan núcleos o cadenas productivas, redes empresariales o *clusters* sectoriales, geográficos o locales; estas formas organizacionales contemporáneas tuvieron como pioneros a los italianos con sus distritos industriales (*distretti industriali*), los británicos y los americanos con los *clusters* (como el tecnológico del Silicon Valley) y los franceses con sus (*Sistèmes de production locaux*).⁵

Los corredores industriales, comerciales y bioceánicos sirven para relacionar a las empresas transnacionales (ET) con las PYMES, establecer con ellas subcontrataciones para el abastecimiento de componentes o partes de los productos que éstas generan. También está la posibilidad de las fusiones, coinversiones,

⁴ En 1990, Michael Porter con su libro *La ventaja de las naciones*, contribuyó a popularizar el concepto de *clusters* empresariales basados en la cadena de valor.

⁵ Datos tomados de *Clusters empresariales y cadenas productivas*, internet, *Corporate Solutions*, República Dominicana, 30 de enero de 2003.

alianzas estratégicas y diversas formas de asociación con las ET. La idea es crear nuevas organizaciones para dar viabilidad a estos corredores, así como facilitar nuevas formas de asociación del capital privado con el capital público y, por la otra, la asociación del capital nacional con el capital transnacional, es decir, PYMES (capital nacional).

Los *clusters* proporcionan un buen balance entre la organización vertical y horizontal, situación que ha fortalecido la descentralización que implica adoptar formas modernas de administración para las grandes empresas diversificadas. Además, propician la cooperación entre productores pequeños y medianos y las grandes ET mediante las complementariedades, situación que ha dado forma a nuevas formas de asociación entre las PYMES y las grandes corporaciones, desarrollando el sistema de subcontrataciones y el desarrollo de la maquila. En México se han desarrollado los *clusters* del calzado, el del mueble y se han hecho “estudios del *cluster* del mango, del camarón, hortícola y ganadero”.⁶

Estas formas de asociación con grandes empresas, a veces se dan en la forma de maquila, lo cual a menudo es la manera como se inicia la penetración de las empresas transnacionales a través de los corredores, para pasar después a formas más elaboradas de asociación con empresas nacionales. Estos procesos van dando forma al proceso de integración productivo y comercial, que no es sino el establecimiento de una división intraregional o subregional, que permite un desarrollo cada vez más diversificado de la oferta de bienes y servicios de todos los participantes, es decir, de las empresas transnacionales y de las nacionales. Estas formas de asociaciones representan riesgos de conformación monopólica y oligopólica; pero, es la forma de crecimiento del comercio intraindustrial, no sólo entre los países latinoamericanos sino también con los países del resto del mundo, lo que constituye el modelo organizativo que facilita la formación de tecno-polos o tecno-ejes o *clusters*, situación que muestra la efectividad de las complementariedades (subcontrataciones) y nuevas formas organizacionales del trabajo y producción que manejan las empresas transnacionales.

3. Políticas y estrategias

Los corredores pueden ser considerados además de su realidad territorial como políticas, es decir, acciones específicas de gobierno para resolver problemas de

⁶ La Universidad de Occidente de los Mochis, desarrolló estos estudios mediante la elaboración de tesis de la Maestría en Estudios Organizacionales sobre el tema de los *clusters*.

integración subregional. También pueden ser considerados como instancias políticas de seguridad y cooperación entre gobiernos, perspectivas a impulsar por las comunidades y la ciudadanía.

3.1 Política y políticas de integración subregional

Los CB como políticas, son más complejas que lo que habitualmente se considera como políticas públicas, es decir, aquellas que pretenden solucionar un problema específico con un plazo relativamente determinado de tiempo y que son impulsadas por un gobierno con la finalidad de un bien público. Efectivamente, las políticas de los corredores tienen también una finalidad amplia determinada: la integración regional o subregional y beneficios públicos a escala internacional, múltiples y complejos. También, los corredores suponen una cierta participación ciudadana, aunque también en este caso la ciudadanía pertenece a toda a una subregión. Pero, finalmente, los CB pueden ser considerados como políticas públicas en la medida que afectan la cooperación geopolítica de una vasta región que supone la participación de varios países.

Las políticas de los corredores bioceánicos no difieren en su análisis e implementación de otras políticas públicas, salvo que son mucho más complejas. En primer término, porque traspasan varios países o, al implementarse en un solo país, afectan varias estructuras medianas y locales. Por lo tanto, la gestión práctica y política se “comparte” entre los gobiernos nacionales, locales y la presencia siempre latente o efectiva de actores internacionales, a veces promotores de esas políticas. En segundo término, a pesar de que la mayoría de las políticas de los corredores tiene su origen en centros hegemónicos de poder, no es menos cierto que éstas no se pueden llevar a cabo sin un apoyo importante de los gobiernos nacionales y locales y de sus relaciones intergubernamentales. Por lo tanto, los acuerdos entre diferentes instancias políticas y las sociedades locales se hace imprescindible. De ahí que tanto el problema, como la discusión del mismo, que enfrenta cualquier política, deba ser compartida por actores diversos.

Una política de corredores adecuada podría promover que en los países por donde se encuentra el trazado de estos CB, se desarrollara el cambio organizacional, nuevas formas de asociación y la conformación de *clusters*. Esto podría hacer funcionar mecanismos de complementariedades en una relación de comercio justo, de racionalidad en la toma de decisiones y de equidad productiva, beneficios justos para las empresas nacionales y extranjeras.

Lo anterior, podría definirse como una forma de ampliar la integración productiva, financiera y de servicios mediante la subcontratación entre filiales de

empresas transnacionales y empresas locales, a fin de crear una oportunidad de inversión a los capitales nacionales; hay que entender que esto exige un cambio institucional con una nueva estrategia de desarrollo. Esto crea condiciones para una inserción en los flujos del capital y comercio internacional que, evidentemente, fortalece el comercio intraregional, por una parte y, por otra, intensificaría el comercio entre las grandes regiones (Asia-Pacífico, UE y Zona de las Américas).⁷

Vista la política de los corredores desde el espacio de la organización local, esta tiene que ver, en la mayoría de los casos, con un proceso ya avanzado y, en el cual, la “arena de la disputa” ya ha sido establecida fuera del campo de su jurisdicción, en el mejor caso, en el seno del gobierno central. Del mismo modo las instituciones que participan en la política estatal y local son de origen diverso, de diversa especie, no siempre en el mismo nivel de desarrollo, y muchas veces se desarrollan en forma descoordinada.

La perspectiva de las políticas públicas locales de integración en el caso de los corredores debe considerar, desde su especificidad geográfica, los complejos procesos mundiales, internacionales y nacionales en todas las fases de las políticas: problema sistémico, intento de solución, diseño de las políticas, implementación y evaluación. Esta inclusión debe suponer además del referente o percepción del mundo local, los referentes ideológicos, técnicos y políticos de ejecución y de evaluación tanto de las instituciones nacionales como internacionales y regionales.

El análisis y las políticas de integración mismas, se encuentran en el cruce entre los criterios o referenciales políticos más globales, mundiales, nacionales y los más específicos, ligados a los intereses locales ya sea en el ámbito federal, regional o municipal. En definitiva son las decisiones y su puesta en obra en el ámbito local donde radica la preocupación del análisis.

3.2 Los corredores como estrategia de geoeconomía

Los corredores bioceánicos no son sólo una realidad territorial en constante transformación, de máxima significación en el proceso de mundialización, ni tampoco un complejo de significaciones en el que se manifiestan nuevas realidades territoriales: vías de comunicación diversas y dimensiones territoriales inéditas entre las que desatan las ciudades globales. También son “objetos” estratégicos que están en la mira de los centros hegemónicos de los gobiernos de los países y en los procesos

⁷ De lo que se trata es de crear condiciones para evitar las formaciones monopolísticas y oligopólicas, dado que las ET, mantienen un proceso de ampliación de las transferencias o flujos intrafirmas, utilizando para ello las redes globales de comercialización y distribución consolidadas por éstas a escala mundial.

de integración-desintegración que los envuelven; y, también, de alguna manera, en las organizaciones locales y de la ciudadanía de todas las naciones.

Los militares mantienen una especial atención, y con razón, por los corredores bioceánicos, mucho más que las organizaciones locales que los ven en la mayoría de los casos con desconfianza y como amenaza externa que se debe combatir (Nuñez, 1996) (Le Dantec, 1998) (Nuñez 1996). Se aprecia en los escritos castrenses una nueva concepción del territorio acorde con las más recientes apreciaciones teóricas:

El concepto de corredor bioceánico es esencialmente dinámico. No se habla de un camino, con un particular trazado, se habla más bien de un sistema integrado de medios de transporte, que implica una red vial, fluvial, aérea y marítima que permita la conexión del Atlántico con el Pacífico (Le Dantec, 1998).

Pero, además, el territorio es concebido a la manera de “un escenario”, como:

[...] uno de los elementos de la conducción estratégica, que corresponde al espacio físico en el cual deben actuar los medios que se pretenden conducir, es visualizado, en apariencia, como uno de los más estables en el tiempo. Ahora bien, una observación más acuciosa permite percibir diferentes aspectos que le dan un dinamismo insospechado, marcado principalmente por los cambios originados en la acción del hombre, por medio de su trabajo y los adelantos de la técnica, el eliminar o modificar los obstáculos que condicionaban el escenario, incorporándose el descubrimiento o aprovechamiento de los recursos naturales que crean polos de desarrollo económico (Le Dantec, 199).

En materia de geoeconomía la estrategia puede consistir: 1) en una reestructuración productiva que tome en cuenta la industrialización y el apoyo en las fuerzas internas, en la perspectiva de procesos de integración dirigidas hacia los países vecinos; 2) promover un desarrollo compartido entre países y postular un crecimiento económico que permita reducir las asimetrías entre los Estados-nación; 3) buscar las complementariedades y no la competencia entre los mismos; y, determinar especializaciones para ser desarrolladas mediante la cooperación económica de la subregión y de la región. Esto exige a los gobiernos adoptar posiciones respecto a cómo enfrentar el desarrollo y el financiamiento del mismo. El problema es saber que hacer ante los cambios y defender una autonomía en la toma de decisiones a nivel subregional y en el regional.

En este contexto estratégico, los CB pueden promover la reestructuración

productiva e incorporar a las micro, pequeñas y medianas empresas a los encadenamientos que se dan con las empresas transnacionales, las que, en la práctica están utilizando las subcontrataciones, favoreciendo así el desarrollo de una capacidad empresarial y tecnológica en el ámbito de las empresas locales ubicadas en los trazados de los corredores, puesto que les exigen calidad en los componentes que les producen; evidentemente, esto favorece el proceso productivo y de desarrollo industrial mediante la maquila y la creación de nuevas empresas asociadas o incorporadas a los encadenamientos de las empresas transnacionales.

Los CB pueden crear nuevas posibilidades de desarrollo que afectan los espacios geográficos y los territorios, así como a los países, regiones y municipios por donde pasa su trazado; van a provocar transformaciones geopolíticas y geoeconómicas en las realidades nacionales, subregionales y la región en su conjunto. Estas formas de organización se pueden transformar en efectivos instrumentos al servicio de los gobiernos para promover sus políticas públicas, y llevar adelante sus tareas de gestión en materia de desarrollo e integración.

Los CB crean nuevas posibilidades y generan nuevas oportunidades de inversión y de realización de proyectos que benefician con nuevas actividades económicas a los espacios geográficos y los territorios, que muchas veces cruzan países, así como regiones y municipios, dependiendo de las dimensiones que tenga el CB, que puede partir de un puerto del Atlántico para llegar al Pacífico o viceversa. Tomando como ejemplo a la región de América, que tiene una dimensión hemisférica que va de Polo Norte a Polo Sur, estos proyectos van a producir un fuerte impacto y grandes transformaciones geopolíticas y geoeconómicas en las realidades nacionales, subregionales y la región en su conjunto.

Conclusiones

Probablemente, la consideración de los corredores bioceánicos como alternativa estratégica de desarrollo, vista desde el ámbito local, pudiera servir de defensa ante procesos internacionales no deseados y para el impulso de proyectos de preservación y enriquecimiento de las culturas locales. Al parecer esto es sumamente difícil, puesto que el modelo vigente tiende a apoyarse en la inversión extranjera directa (IED) y en el ahorro interno; también implica la apertura comercial y las privatizaciones, es el modelo económico neoinstitucional que opera y sigue las recomendaciones derivadas del Consenso de Washington. Estos planteamientos generales, no toman en cuenta una estrategia de desarrollo sustentable ni humano, se olvidan que el modelo neoinstitucional, hasta ahora, no ha resuelto la reducción de las desigualdades y la pobreza en la región.

Sin embargo, los CB son antes que todo, territorios en los cuales se encuentran ancladas las organizaciones locales, ello hace posible la vigilancia de los gobiernos locales y de los gestores de las instancias nacionales. Por otra parte, los procesos de mundialización y la ideología que los acompaña, se ha dejado en manos de los sectores más conservadores, y los sectores más progresistas no han sabido visualizar las fuerzas potenciales que tienen las organizaciones locales y la ciudadanía en general en estos asuntos.

Referencias bibliográficas

- Barat, Josef (1978). “A evolucao dos transportes no Brasil”, Fundacao IBGE-IPES, Río de Janeiro, citado por (CIB) (1996: 18).
- Benko, Georges (1998). “El impacto de los tecno-polos en el desarrollo regional. Una revisión crítica” en *Revista Eure*, núm. 73, diciembre, Santiago de Chile.
- BID (2000). “Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur”, diciembre, Banco Interamericano de Desarrollo.
- BID, CAF, FONTPLATA (2003). *Informe del Comité de Coordinación Técnica (CCT) al Comité de Dirección Ejecutiva (CDE)*. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRS), Cuarta Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva, 2 de julio. Comissão Interministerial de Brasil (CIB) (1996) Relatorio: Comissão interministerial para sistematizar as informacoes existentes sobre os corredores de transporte bioceânicos, junio, Brasilia.
- Datar (2000: 11). *Aménager la France de 2020, nettre les terrtoires en Mouvement*, Paris, Ministère de l’Aménagement du Territoire et de l’Environnement, la Documentation Française, p. 11.
- Foxley, Alejandro (2004). *Qué pasa*, marzo.
- Hall, Peter (1984). *The world cities*, Weindelfeld & Nicolson, citado por Moncayo (2002), Londres.
- Hoffman, Jan (2000). “El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico Sudamericano” en revista de la *CEPAL*, núm. 71, Santiago.
- Inostroza, Luis (2000). V Seminario Internacional de Integración Subregional, realizado en Iquique, Chile, los días 27, 28 y 29 de septiembre de 2000, organizado por CRISCOS y universidades coorganizadoras: Universidad Arturo Prat (UNAP) de Chile y Universidad Nacional de Jujuy, Argentina.
- Le Dantec, Cristián (1998). “El escenario en el nivel estratégico” elaborado por el autor, Coronel chileno, con base en datos del CESIM.
- Lucena, Cicero (1995). “Corredores de transporte e desenvolvimento regional” palestra no Seminario Eixos de Integração SulAmericana e Corredores de Transporte,

copatrocinado pela SAE e Ministerio dos Transportes, setembro, Brasil.

Moncayo Jiménez, Edgar (2002). “Nuevos enfoques teóricos, evolución de las políticas regionales e impacto territorial de la globalización” en Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planeación Económica y Social-ILPES, Santiago de Chile.

Núñez Ramírez, Sergio (1996). “Los Corredores bioceánicos” conferencia dictada en la Academia de Guerra Naval de Chile el 17 de junio, Santiago.

Rebeiro Lima, Dilermando (s.f). “Corredores bioceánicos de Sudamérica, la influencia brasileña” elaborado por el autor, capitán de Fragata brasileño.

Sassen, Saskia (1998). “Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos” en revista *Eure*, núm. 71, Santiago de Chile.

Veltz Pierre (1999). *Mundialización, ciudades y territorios*, Barcelona: Ariel Geografía.

Zulawska, Úrszula y Luis Inostroza (2000). 50 Congreso Internacional de Americanistas (50 ICA), simposio INT-1, organizado en Varsovia entre el 10 y 14 de julio de 2000.

Porter, Michael (1990). *The competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press.