

Introducción

“No importa si el gato es blanco o negro, lo importante es que cace ratones”
Proverbio Chino

2012; México aún un país subdesarrollado. Es acaso que el destino de México sea el seguir cargando el peso de un país colonizado. Nuestra historia económica-política nos demuestra que con los diferentes sistemas económicos; liberales, populares o proteccionistas, éstos siempre caen en un estancamiento. Es decir, en una crisis que no permite su total desarrollo económico y social, muchas veces por cuestiones políticas y otras por el libre mercado.

Son ya más de doscientos años del grito de Dolores. Más de cien años de aquel México que podía llegar a ser una potencia bajo el paradigma liberal de nuestro afrancesado Porfirio Díaz. Un impulsor de la economía, pero no del desarrollo económico. Entonces así, con la llamada “revolución” retrocederíamos con aquellos caminos de hierro ya forjados. El ferrocarril como uno de los principales actores en la economía mexicana en aquella época, sufrió graves daños. Treinta y cinco años después México tuvo un crecimiento económico de 8.2. Así, el país veía la esperanza de convertirse en potencia media por medio del petróleo¹, que ante una raquítica administración pública, el sueño cayó por la insostenibilidad de su propio gasto público, ahorcados en la deuda exterior.

¿Fracasos o experiencias? Un motivo para analizar la situación económica y política de México. Debates que podrían ser una dialéctica para nuevos proyectos en sus diferentes sectores, con el fin de impulsar el desarrollo económico y sustentable. No sólo se requiere generar riquezas, sino distribuirlas de una forma menos polarizada. Sin embargo, para este ensayo nos adentraremos sólo en el crecimiento económico dentro del área de transporte y logística en México. Específicamente en el análisis de los puertos secos y el caso de estudio; la construcción del puerto seco en Hidalgo.

¹ Enrique Cárdenas Quintanilla. *Estructura Socioeconómica de México*. México: Limusa Noriega Editores, 2004.

Por esta razón analizaremos los puertos secos como una necesidad para el comercio exterior, sobre todo en estas tres últimas décadas. Se ha requerido de un mayor esfuerzo para lograr una logística que satisfaga el nuevo reto global. Hoy en día, con el gran avance en comercio exterior, la multimodalidad² y la saturación de los puertos marítimos, se ha creado la necesidad de puertos secos. Éstos son puertos internos con la misma función de un puerto marítimo. Su principal fin es el descongestionamiento y agilización de la distribución de las importaciones y exportaciones.

Así, la justificación de este ensayo implica que los puertos secos son una herramienta para el flujo del comercio exterior, el desarrollo de la infraestructura de la región y por ende, un aliciente para la atracción de inversión extranjera directa (IED). Se pretende que en conjunto con el Estado y su regulación, promuevan el desarrollo económico de la región y del país.

Nuestro argumento central es que un puerto seco por medio de la inversión privada, extranjera o doméstica, otorga al país y a la región en dónde se establece; mayor producción, comercio exterior, tecnología y empleos. La importancia de este ensayo radica en que México podría volverse un experto en logística. Cabe argumentar que esto se daría a través de la creación de diferentes puertos secos; lo que ampliaría las conexiones internas, que en conjunto con el desarrollo del transporte terrestre, sus corredores industriales y vías férreas, convertirían a nuestros puertos, en puertos hubs³ regionales⁴. México al lograr ser

² Por transporte intermodal/multimodal debe entenderse todo desplazamiento de mercancías que emplee dos o más modos de transporte (ferrocarril, carretera, marítimo o aéreo). Sin embargo, en torno al fenómeno de la multimodalidad ha existido desde sus orígenes una imprecisión terminológica que ha reclamado para un mismo concepto diversas denominaciones, tales como transporte combinado, mixto, intermodal y multimodal, entre otras. Una intermodal puede ser un puerto marítimo o un puerto seco. Ma. de la Paz Martín Castro "El Transporte Mediante Contenedores", *Actas del I Congreso Regional de Andalucía: Andalucía en el Umbral del Siglo XXI*, Universidad de Cadiz, (Abril 1997): 981-989, http://www2.uca.es/escuela/emp_je/investigacion/congreso/indice.html (acceso enero 14. 2012)

³ En términos generales los *puertos hubs* (llamados puertos "pivotes" por analistas de la CEPAL, que buscan castellanizar el término) han sido definidos "como puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución. Un aspecto muy importante es que la concentración de carga se produce a través de dos vertientes principales: a) por vía marítima, cuando en el puerto en cuestión se traspasan los contenedores de un buque a otro para que puedan continuar la ruta hacia su destino final. En ese caso se habla de tráfico de *transbordo*. b) Por vía terrestre, cuando el contenedor con mercancías llega de otro país o de regiones interiores del propio país, tanto en ferrocarril como en camión, y sale del puerto por vía marítima hacia su destino. En tal caso se utiliza el término de tránsito *intermodal*". Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319-360. ISSN 1405-1435

⁴ La red global de puertos y transporte multimodal se estructura en tres niveles. El primero está constituido por los *hubs* globales, es decir, por los grandes puertos mundiales, ubicados básicamente en el hemisferio norte, donde están arribando gigantescos buques portacontenedores. En el segundo se localizan los *hubs* regionales que tienen también un

una plataforma logística aprovecharía el gran mercado de nuestro vecino del norte, nuestros tratados internacionales y ambos litorales. Además de que nos diversificaríamos más con la entrada de IED. En resumen a mayor capacidad de transporte interno, mayor IED y desarrollo económico para el país.

Con relación al razonamiento anterior, concluimos que el puerto seco de Hidalgo, se establece como una infraestructura que otorgará ventajas competitivas a la región. Nuestra hipótesis es que *los puertos secos son un elemento que flexibiliza el comercio internacional y otorga ventaja competitiva al país así como a las entidades federativas que los establecen; como el caso del estado de Hidalgo, con el proyecto del puerto seco en Tepejí del Río.*

Con el fin de dar seguimiento a nuestra línea de investigación, debemos tomar en cuenta nuestro marco teórico. Los conceptos teóricos son la base para analizar diversos cuestionamientos; tomarán una plataforma inicial para nuestro ensayo. Y así partir hacia nuestro objetivo, el estudio de los puertos secos y el caso específico de Hidalgo.

Durante el primer capítulo explicaremos el concepto de un puerto seco, así como su importancia en esta era global. De esta forma, en la primera sección del primer capítulo, se analizará su naturaleza. Definiremos un puerto seco y sus funciones. En la segunda sección del mismo capítulo observaremos las ventajas económicas y ambientales que un puerto seco es capaz de otorgar. Una vez entendido de forma general las funciones y ventajas de los puertos secos, pasaremos al caso de estudio; la construcción del puerto seco en Hidalgo. Así mismo comprobaremos en nuestras conclusiones si *los puertos secos son un elemento que flexibiliza el comercio internacional y otorga ventaja competitiva al país, así como a las entidades federativas que los establecen; como el caso del estado de Hidalgo, con el proyecto del puerto seco en Tepejí del Río.*

papel de concentración y redistribución de flujos, pero en menor escala. En tercer lugar están los puertos alimentadores. Finalmente, cabría señalar que en la red global hay algunos puertos nacionales, que están excluidos de tal sistema; cabe señalar que en México, desde la década de 1990, los puertos de Guaymas, Salina Cruz, Tuxpan, Coatzacoalcos y Tampico entraron en una fase de estancamiento y parecen tener dificultades para articularse a las redes globales de transporte multimodal. Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319-360. ISSN 1405-1435

Marco Teórico

Como se mencionó anteriormente, es importante acceder a un marco teórico que logre abarcar una plataforma en la que pueda sostenerse nuestra hipótesis. Neoliberalismo, globalización, inversión extranjera directa y privatización portuaria, tomarán gran importancia en esta área de investigación. Esto es debido a que el puerto seco de Hidalgo se crea por medio de IED hongkonesa y de inversión doméstica hidalguense.

De manera simultánea nos iremos enfocando en las experiencias de México y su historia político-económica. Entonces así, con bases, desarrollar nuestro debate teórico, que nos dará apertura para adentrar a nuestro caso de estudio; *los puertos secos como un elemento que flexibiliza el comercio internacional y otorga ventaja competitiva al país así como a las entidades federativas que los establecen; como el caso del estado de Hidalgo, con el proyecto del puerto seco en Tepejé del Río.*

Actualmente el sistema que domina la economía global es el capitalismo. A pesar de su larga historia, es en las últimas tres décadas cuando la integración económica ha desarrollado un ritmo acelerado. Esta integración ha originado el proceso que se denomina globalización, es decir, las transformaciones económicas en la producción, consumo, tecnología e ideas; así como también está íntimamente vinculada a los cambios de los sistemas políticos, socioculturales y ambientales⁵.

Ante la apertura económica y la globalización, se han escrito teorías que tratan de explicar el sistema y las consecuencias. Existen dos posturas; el neoliberalismo por un lado y la teoría del estructuralismo y la dependencia por el otro. El neoliberalismo defiende la economía de mercado y toma a la competencia como base de ésta⁶, dejándole al Estado un tamaño mínimo, interviniendo así, sólo en casos muy puntuales⁷. Esta ideología sin duda ha tomado gran fuerza global, nuestra realidad política-económica mexicana y la de la mayoría de los países se maneja con ella.

⁵ Cristobal Kay. "Estructuralismo y teoría de la Dependencia en el Periodo Neoliberal; una perspectiva latinoamericana" Nueva Sociedad, no. 158. 1998, pp. 110-119. http://www.nuso.org/upload/articulos/2728_1.pdf

⁶ Novy, Andreas. "Economía Política Internacional; Neoliberalismo". *Departamento para el Desarrollo Urbano de la Universidad de Economía de Viena*. <http://www.lateinamerika-studien.at/content/wirtschaft/ipoesp/ipoesp-1503.html>

⁷ "Neoliberalismo" *Ecofinanzas*. <http://www.eco-finanzas.com/diccionario/N/NEOLIBERALISMO.htm>

Mientras que la teoría estructuralista y de dependencia, nos hablan sobre la desigualdad económica entre los países de centro con su periferia. Describen el sistema como asimétrico y jerárquico, con sólo unos cuantos beneficiados; los países desarrollados⁸. Le otorgan gran importancia al Estado como ente promotor del desarrollo⁹. Carlos Martner, nos habla de una tripolaridad de poder: la Comunidad Económica Europea, Estados Unidos y el Noreste Asiático¹⁰.

En 1970, los países desarrollados, según la clasificación del Fondo Monetario Internacional (FMI), recibieron el 68% del ingreso mundial, mientras el resto del mundo 32%. En el 2000 los países recibieron 81% del ingreso mundial mientras el resto 19%. Con información como ésta, la teoría de la dependencia argumenta que tres décadas de reestructuración capitalista sólo han contribuido a incrementar la pobreza y desigualdad social¹¹. Otra crítica que surge hacia el capitalismo es la explotación laboral y ambiental¹². En este ensayo, haciendo contrapeso con esta teoría, desarrollaremos los beneficios económicos y ambientales de este proyecto que nace de la inversión privada. Tomando como argumento que un puerto seco, con mayor impulso en el ferrocarril, favorece al ambiente y la economía de la región.

Es importante recalcar que en efecto, México entre los tres países del Tratado de Libre Comercio de América de Norte (TLCAN), es el que ha mantenido la tasa de crecimiento más baja¹³. La brecha económica y tecnológica entre México y sus socios, los Estados Unidos y Canadá, creció desde la firma del TLCAN. Cuauhtémoc Calderón argumenta que los beneficios de una economía abierta sólo son validos cuando los países implicados tengan el mismo nivel de desarrollo económico, ya que de lo contrario no existe un equilibrio en sus balanzas de pagos.

⁸ Cristobal Kay. "Estructuralismo y teoría de la Dependencia en el Periodo Neoliberal; una perspectiva latinoamericana" Nueva Sociedad, no. 158. 1998, pp. 110-119. http://www.nuso.org/upload/articulos/2728_1.pdf

⁹ Cristobal Kay. "Estructuralismo y teoría de la Dependencia en el Periodo Neoliberal; una perspectiva latinoamericana" Nueva Sociedad, no. 158. 1998, pp. 110-119. http://www.nuso.org/upload/articulos/2728_1.pdf

¹⁰ Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319-360. ISSN 1405-1435.

¹¹ Humberto Márquez Covarrubias. "La gran crisis del capitalismo neoliberal" *Andamios* [online]. 2010, vol.7, n.13, pp. 57-84. ISSN 1870-0063 (75)

¹² Humberto Márquez Covarrubias. "La gran crisis del capitalismo neoliberal" *Andamios* [online]. 2010, vol.7, n.13, pp. 57-84. ISSN 1870-0063 (76)

¹³ Cuauhtémoc Calderón y Leticia Hernandez, "EL TLCAN, una Forma de Integración Económica Dualista: Comercio Externo e Inversión Extranjera Directa" *Estud soc.* 2011, vol.19, n.37, pp. 91-11. ISSN 0188-4557

Sin embargo, el razonamiento anterior entraría en controversia con los países recientemente industrializados (PRIs). “Algunos países dependientes o periféricos han logrado alcanzar notables tasas de crecimiento económico constante en las últimas tres o cuatro décadas, así como una mejor equidad”¹⁴. Algunos ejemplos de países que han desarrollado un status semiperiférico son Hong Kong, Singapur, Taiwán, Corea del Sur. En el caso de los países más grandes como Taiwán y Corea del Sur han adquirido su nivel económico gracias a su industrialización orientada a la exportación¹⁵.

México no ha podido aprovechar las técnicas neoliberales, como algunos otros países asiáticos. De hecho, “el proceso de globalización ha ocasionado un crecimiento económico en México, pero también un incremento de la pobreza. Por lo cual, el crecimiento económico, sin un desarrollo no puede ser percibido como un resultado exitoso”¹⁶. Aún con la firma del TLCAN, México sigue siendo un país subdesarrollado¹⁷.

De ahí surge la necesidad de analizar la IED y el desarrollo de infraestructura que modifique la logística en México. Una ventaja de la IED es que su permanencia en la economía la hace menos volátil¹⁸. De acuerdo con la teoría económica estándar, la IED puede ayudar a detonar el crecimiento económico de los países receptores a través del proceso de difusión tecnológica y know-how, acumulación de capital¹⁹, incremento en la productividad y contribución al crecimiento en la inversión interna²⁰.

De manera contraria, el gobierno no se encuentra en la posibilidad para crear por sí sólo una infraestructura de la talla de un puerto seco. Un ejemplo de esto, es el caso de la Célula, en Puebla. El proyecto que inició con la finalidad de ser un puerto seco, pero

¹⁴Cristobal Kay. “Estructuralismo y teoría de la Dependencia en el Periodo Neoliberal; una perspectiva latinoamericana” Nueva Sociedad, no. 158. 1998, pp. 110-119. http://www.nuso.org/upload/articulos/2728_1.pdf

¹⁵ Cristobal Kay. “Estructuralismo y teoría de la Dependencia en el Periodo Neoliberal; una perspectiva latinoamericana” Nueva Sociedad, no. 158. 1998, pp. 110-119. http://www.nuso.org/upload/articulos/2728_1.pdf

¹⁶ Kenia Pérez, “La Internacionalización de Empresas como Mecanismo para Promover el Desarrollo Económico de México,” Tesis de Licenciatura (México: Universidad de las Américas, Puebla, 2009), 8.

¹⁷ Cuauhtémoc Calderón y Leticia Hernandez. “El TLCAN una forma de integración económica dualista: comercio externo e inversión extranjera directa” *Estud. soc* [online]. 2011, vol.19, n.37, pp. 91-118. ISSN 0188-4557.

¹⁸Agustín Alvarez, Santiago Barraza, y Ana M. Legato. “Inversión Extranjera Directa y Crecimiento Económico en Latinoamérica. Información Tecnológica, 2009, vol.20, n.6, pp. 115-124. ISSN 0718-0764. doi: 10.4067/S0718-07642009000600014.

¹⁹ Cuauhtémoc Calderón y Leticia Hernandez. “El TLCAN una forma de integración económica dualista: comercio externo e inversión extranjera directa” *Estud. soc* [online]. 2011, vol.19, n.37, pp. 91-118. ISSN 0188-4557.

²⁰ Agustín Alvarez. Santiago Barraza, y Ana M. Legato. “Inversión Extranjera Directa y Crecimiento Económico en Latinoamérica. Información Tecnológica, 2009, vol.20, n.6, pp. 115-124. ISSN 0718-0764. doi: 10.4067/S0718-07642009000600014.

debido a que el gobierno no adquirió financiamiento externo, no pudo avanzar. El estado de Puebla construyó la primera fase creyendo que atraería IED, sin embargo debido a la falta de interés privado, el gasto público ha quedado estancado. Este ejemplo será analizado en el capítulo uno.

Así, la IED se ha convertido en una herramienta para solventar el desarrollo económico y el déficit en cuenta corriente. Nuestra principal institución que ofrece políticas relacionadas con la IED es la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE)²¹. Sin embargo, las actividades de la IED, en general, no han podido resolver los principales retos de la economía mexicana: integración productiva y regional, empleo, financiamiento y sustentabilidad económica a mediano y largo plazo²².

Tomando en cuenta el preámbulo anterior, Kevin Gallagher, explica que parte de las deficiencias de la IED en México, es porque está muy concentrada. En primer lugar, de acuerdo a su origen: Estados Unidos y la Unión Europea representaron juntos más del 87% de IED entre 1994 y 2006²³. De aquí la parte interesante sobre el origen de la IED en el puerto seco de Hidalgo, una parte hongkonesa y otra nacional, del sector privado. En segundo lugar, la IED está muy concentrada de acuerdo a su destino: el Distrito Federal captó el 57,5% de los flujos entre 1994 y 2006²⁴. Con estos datos duros entendemos una de las razones más importantes de la localización del puerto seco en Hidalgo; descongestionar esta zona industrial.

Dando continuidad a las deficiencias de IED en México, también se debe hablar sobre una concentración de acuerdo a su sector, la manufactura es el más importante, representando el 49% de la inversión que se realizó entre 1994 y 2005. El sector de servicios financieros es el segundo, y el sector comercial, el tercero. La IED en agricultura

²¹ Enrique Dussel. "La Inversión Extranjera en México" Naciones Unidas, CEPAL, Santiago de Chile, Octubre 2000: 1-103. ISBN: 92-1-321638-6

²² Enrique Dussel. "La Inversión Extranjera en México" Naciones Unidas, CEPAL, Santiago de Chile, Octubre 2000: 1-103. ISBN: 92-1-321638-6

²³ Kevin P. Gallagher, Roberto Porzecanski y Andrés López, eds. "Inversión Extranjera Directa y Desarrollo Sustentable" *Global Development and Environment Institute de Tufts University, 2008.*
<http://www.ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/FDIWorkingGroupReportMay08.pdf>

²⁴ Kevin P. Gallagher, Roberto Porzecanski y Andrés López, eds. "Inversión Extranjera Directa y Desarrollo Sustentable" *Global Development and Environment Institute de Tufts University, 2008.*
<http://www.ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/FDIWorkingGroupReportMay08.pdf>

y minería es mínima²⁵. Por esta razón, la importancia de retomar el sector transporte y su infraestructura.

Las tres actividades principales en el sector manufacturero de la IED, son: 1) la cadena automotriz y de auto partes; 2) la cadena de productos electrónicos; 3) manufactura de productos para el consumo, incluyendo cerveza, cigarrillos, productos farmacéuticos, cosméticos, etc²⁶.

En los últimos años, México ha sido un importante receptor de flujos globales de IED. Sin embargo, recientemente México ha ido perdiendo importancia en el contexto internacional. En 2005, México recibió un 2,0% de la IED global, en comparación con el 3,6% que había recibido en el período 1990-1995²⁷.

“En primer lugar, México tiene que desarrollar una estrategia proactiva. Los beneficios de la IED en términos de empleo, mejora salarial y procesos de aprendizaje a nivel general, pueden ser capturados pero sólo como parte de una estrategia socioeconómica global. Desde finales de los años 80, los Planes Nacionales de Desarrollo del gobierno mexicano se han focalizado exclusivamente en la estabilización macroeconómica como base para la competitividad, mientras que han ignorado las herramientas de política comercial, industrial, regional y sectorial. A pesar de las restricciones de las opciones de política que resultan de las disposiciones del TLCAN, hay espacio para desarrollar políticas locales para captar mayores beneficios de la IED”²⁸.

De esta cita, se muestra la necesidad de realizar proyectos que beneficien la atracción de IED para el aumento de productividad en México. En nuestro caso presentaremos los beneficios de la IED en la construcción de puertos secos. En este sentido

²⁵ Kevin P. Gallagher, Roberto Porzecanski y Andrés López, eds. “Inversión Extranjera Directa y Desarrollo Sustentable” *Global Development and Environment Institute de Tufts University, 2008.*

<http://www.ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/FDIWorkingGroupReportMay08.pdf>

²⁶ Kevin P. Gallagher, Roberto Porzecanski y Andrés López, eds. “Inversión Extranjera Directa y Desarrollo Sustentable” *Global Development and Environment Institute de Tufts University, 2008.*

<http://www.ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/FDIWorkingGroupReportMay08.pdf>

²⁷ Kevin P. Gallagher, Roberto Porzecanski y Andrés López, eds. “Inversión Extranjera Directa y Desarrollo Sustentable” *Global Development and Environment Institute de Tufts University, 2008.*

<http://www.ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/FDIWorkingGroupReportMay08.pdf>

²⁸ Kevin P. Gallagher, Roberto Porzecanski y Andrés López, eds. “Inversión Extranjera Directa y Desarrollo Sustentable” *Global Development and Environment Institute de Tufts University, 2008.*

<http://www.ase.tufts.edu/gdae/Pubs/rp/FDIWorkingGroupReportMay08.pdf>

portuario, es importante retomar ahora el debate teórico sobre la privatización de los puertos.

Se recalca que las ventajas y desventajas de una privatización dependen de la situación específica de cada país y puerto²⁹, para nuestro ensayo nos enfocaremos en el caso de México. Por muchos años los diferentes medios de transporte se han controlado por el Estado, sin embargo también en otras ocasiones por manos privadas.

Así, en lo referente a los puertos, diferentes filosofías de gestión fueron desarrolladas. Las más extremas son las filosofías Continentales o Europeas y las Peninsulares o Anglo-sajonas. La ideología Continental observa a las terminales intermodales como una importante parte de la infraestructura regional sin especial importancia en su actividad comercial. Cada terminal es administrada por el servicio público; visto como un soporte para el mercado nacional y su industria³⁰. Así esta teoría pone al Estado como el ente administrador portuario. Esto está presente en la región de Europa del Sur, como Grecia, países de la costa del este del Mar Adriático y en la región del Mar Muerto³¹.

En el sistema Anglosajón, el sector privado designa la gestión. La intervención pública en las políticas de gestión es poca y a veces inexistente. El nudo intermodal actúa en el mercado acorde a los principios de comercio. Este tipo de ideología está presente en el norte de Europa³². En los ochenta, la participación del sector privado en países en desarrollo, en lo que refiere a operaciones portuarias y en terminales internas, era mínima. Estaba presente solo en algunos países como Malasia con el Puerto Klang, en Filipinas con el puerto en Manila y en Jamaica con el puerto Kingston³³. El gobierno ha ido permitiendo

²⁹ Jan Hoffman. "Las privatizaciones portuarias en América Latina en los '90 : Determinantes y resultados" Naciones Unidas, CEPAL, Santiago de Chile, 1999.

³⁰ Managin And Organizational Changes of Intermodal Network in Transition Regions: The case of South-East Europe," *Transport Problems*, 2010, Vol, 5 Issue 3, 37-45.
http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2010/zeszyt2/2010t5z2_05.pdf (acceso enero 8, 2012).

³¹ Managin And Organizational Changes of Intermodal Network in Transition Regions: The case of South-East Europe," *Transport Problems*, 2010, Vol, 5 Issue 3, 37-45.
http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2010/zeszyt2/2010t5z2_05.pdf (acceso enero 8, 2012).

³² Managin And Organizational Changes of Intermodal Network in Transition Regions: The case of South-East Europe," *Transport Problems*, 2010, Vol, 5 Issue 3, 37-45.
http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2010/zeszyt2/2010t5z2_05.pdf (acceso enero 8, 2012).

³³ Managin And Organizational Changes of Intermodal Network in Transition Regions: The case of South-East Europe," *Transport Problems*, 2010, Vol, 5 Issue 3, 37-45.
http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2010/zeszyt2/2010t5z2_05.pdf (acceso enero 8, 2012).

en estos veinte años dejar entrar al sector privado en esta área, lo que ha permitido que éstos se establezcan en puntos interiores, para desarrollar sofisticados puertos intermodales; puertos secos³⁴.

Los principales argumentos utilizados en contra de los puertos que no son administrados por el Estado son la transferencia de un monopolio del sector público al sector privado, la privatización de las ganancias y la cesión de la soberanía de la nación a las empresas. Para evitar que esto ocurra los gobiernos tienen que adoptar un marco institucional para los puertos, que desregule y descentralice el entorno comercial de éstos. Se tienen que adoptar leyes antimonopolio y una legislación específica que defina la forma de participación del sector privado³⁵.

Por ejemplo, en el puerto de Veracruz, con la privatización subieron las tarifas, lo que perjudicó al usuario. Sin embargo aumentó la productividad, con lo cual la relación precio y servicio mejoró. Antes de la privatización las tarifas se subsidiaban, lo que explica parte de su aumento posterior³⁶.

La reestructuración y privatización portuaria de los noventa ha sido desigual y selectivo, en el Pacífico mexicano se presentan índices de concentración elevada en el movimiento de contenedores. En 2007, sólo el puerto de Manzanillo, Colima atrajo el 77% de la carga contenerizada³⁷. En este contexto, Guaymas deja de mover contenedores en los años noventa. Lázaro Cárdenas y Salina Cruz sufrieron una caída. Mazatlán se estancó. Sin embargo, ha comenzado una reactivación del puerto de Lázaro Cárdenas, mediante el desarrollo de un corredor multimodal de trenes de doble estiba de contenedores hacia el centro del país³⁸. Observamos con esto, como la estructura interna logra que los puertos

³⁴ Managin And Organizational Changes of Intermodal Network in Transition Regions: The case of South-East Europe," *Transport Problems*, 2010, Vol, 5 Issue 3, 37-45.

http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2010/zeszyt2/2010t5z2_05.pdf (acceso enero 8, 2012).

³⁵ Larry Burkhalter. "Privatización Portuaria; Bases, Alternativas y Consecuencias" *División de Recursos Naturales e Infraestructura, Naciones Unidas; CEPAL*. 1999. <http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/4/4314/P4314.xml&xsl=/Transporte/tpl/p9f.xsl&base=/Transporte/tpl/top-bottom.xsl>

³⁶ Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319.360. ISSN 1405-1435.

³⁷ Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319.360. ISSN 1405-1435.

³⁸ Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319.360. ISSN 1405-1435.

tengan un mayor hinterland³⁹, lo que les da la ventaja de una reactivación en sus funciones. Más adelante se analizará la importancia de un puerto seco dentro del desarrollo del transporte interno.

En 2007, en el litoral del Golfo y Caribe de México, la concentración se dio en los puertos de Veracruz y Altamira. El primero movió cerca de 60% del tonelaje de carga contenerizada y el segundo 33%, sumando más de 90%⁴⁰. El resto de los puertos del Golfo, excepto Progreso en Yucatán, se han estancado. Tuxpan y Coatzacoalcos prácticamente desaparecieron del movimiento de contenedores y sus flujos fueron absorbidos por Veracruz. Sin embargo, como se menciona arriba, la parte positiva de la concentración portuaria, es que permite la formación de puertos hubs regionales. Específicamente con los casos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo⁴¹.

En este último aspecto Carlos Martner, comenta que es evidente que la concentración de la carga manejada por los puertos más dinámicos de la última década; Manzanillo, Veracruz, Altamira y Lázaro Cárdenas, no se da por el transbordo marítimo, sino por la integración de corredores multimodales con las regiones interiores⁴².

Esto es importante ya que propicia formas de integración regional y global hacia el interior y en ambos litorales del país. De hecho, muchos puertos funcionaban como enclaves, con conexiones hacia el exterior, pero con vínculos insignificantes hacia el interior. En resumen, el poco uso del multimodalismo, el precario desarrollo de los sistemas de transporte hacia los litorales y las trabas al comercio exterior propias del modelo proteccionista, reforzaron la tendencia de los puertos a consolidar hinterlands cautivos⁴³.

³⁹ Se trata pues área de influencia del puerto alrededor del mismo. Dentro del hinterland de un puerto pueden distinguirse diversas zonas; en el área más próxima al puerto prácticamente no tiene competencia de tal manera que la totalidad del tráfico generado en esta zona se encamina a través suyo; a medida que nos alejamos del puerto aparece la posible competencia de otros puertos. Carles Rúa, "Los Puertos en el Transporte Marítimo" *Universitat Politècnica de Catalunya* (2006): 1-20 <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf> (acceso enero 15)

⁴⁰ Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319.360. ISSN 1405-1435

⁴¹ Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319.360. ISSN 1405-1435.

⁴² Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319.360. ISSN 1405-1435.

⁴³ Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319.360. ISSN 1405-1435

En este sentido, cabe hacer hincapié que la construcción de autopistas, redes de ferrocarril de doble estiba de contenedores, terminales multimodales, centros de distribución, zonas de actividades logísticas y la introducción de modernos sistemas de comunicación e información, convertirían la infraestructura de México en fuertes vínculos con los puertos dinámicos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira. Y de este modo facilitar la comunicación con las regiones interiores que muestran adaptabilidad para insertarse en los procesos productivos globales, como el Bajío, el altiplano central, el centro-norte y la frontera norte del país⁴⁴.

Así entonces, adentramos de manera específica a mostrar los beneficios de un puerto seco, que con el caso de la nueva infraestructura en Hidalgo, se contará con una zona intermodal y un parque logístico. Habiendo analizado la situación portuaria en México con el debate anterior, se indica que la postura de este ensayo es neoliberal. Sin embargo tomamos del neoestructuralismo⁴⁵, la idea de que el país debe integrarse de manera selectiva a la economía mundial y crear ventajas competitivas a través de una política industrial bien diseñada⁴⁶. Asimismo, el Estado podría tener la capacidad para usar subsidios ó medidas de proteccionismo, pero sólo esporádica y limitadamente⁴⁷.

⁴⁴ Carlos Martner. "Puertos, Espacio y Globalización: el desarrollo de hubs en México" *Convergencia*, 2010, no. 52, pp. 319-360. ISSN 1405-1435

⁴⁵ El neoestructuralismo adopta medidas del neoliberalismo a la vez que conserva ciertas ideas estructuralistas medulares. La principal lección que han aprendido los neoestructuralistas de los países recientemente desarrollados como (PRIs) del Este asiático es la manera de integrarse de manera selectiva a la economía mundial y crear ventajas competitivas a través de políticas industriales orientadas hacia las exportaciones. Otro elemento clave del neoestructuralismo es su preocupación por la equidad y reducción de pobreza, lo que requiere la toma de medidas por parte del Estado y también la participación de ONGs. Los neoestructuralistas son defensores del regionalismo abierto, en donde se busca se mejore la posición de América Latina y al mismo tiempo se reduzca su dependencia. Para más información puede leerse el siguiente texto; Cristobal Kay. "Estructuralismo y teoría de la Dependencia en el Periodo Neoliberal; una perspectiva latinoamericana" Nueva Sociedad, no. 158. 1998, pp. 110-119. http://www.nuso.org/upload/articulos/2728_1.pdf

⁴⁶ Cristobal Kay. "Estructuralismo y teoría de la Dependencia en el Periodo Neoliberal; una perspectiva latinoamericana" Nueva Sociedad, no. 158. 1998, pp. 110-119. http://www.nuso.org/upload/articulos/2728_1.pdf

⁴⁷ Cristobal Kay. "Estructuralismo y teoría de la Dependencia en el Periodo Neoliberal; una perspectiva latinoamericana" Nueva Sociedad, no. 158. 1998, pp. 110-119. http://www.nuso.org/upload/articulos/2728_1.pdf