



Casa abierta al tiempo

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA**  
**UNIDAD XOCHIMILCO**  
**DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**

DOCTORADO EN CIENCIAS SOCIALES.  
ÁREA DE RELACIONES INTERNACIONALES

**Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre la  
exclusión y el crecimiento(1982-2004)?**

**T E S I S**

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO ACADEMICO DE:

**DOCTOR EN CIENCIAS SOCIALES  
CON MENCIÓN EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**P R E S E N T A**  
**JUAN NARCISO OJEDA CÁRDENAS**

**DIRECTOR DE TESIS**  
**DR. CARLOS MARTNER P.**

*Ciudad de México, diciembre del 2006*

“Decía Gabriela Mistral en uno de sus poemas  
que en la naturaleza todo sirve.  
Sirve el agua, sirve la nube y sirve el sol”.  
¿A quiénes sirven? Sirven a todos, pero especialmente al hombre”.

“Era hermoso verlos como pequeños dioses pobres,  
Semidesnudos, malnutridos, era hermoso  
Verlos luchar y palpitar con otros hombres  
más allá del océano  
Con otros hombres de otros puertos miserables,  
y oírlos  
quise decirles:  
“Hermanos”  
pero no tuve sino ternura que se me hacía canto  
y que iba con su canto desde mi boca hasta  
el mar”

Pablo Neruda

“He andado muchos caminos,  
He abierto muchas veredas,  
He navegado en cien mares,  
Y atracado en cien riberas”.

Antonio Machado

**Para mis padres**

**Carmen Rosa (+) y Juan Rómulo, como un modesto reconocimiento**

**Para mi esposa**

**Nery, por su permanente solidaridad y cariño durante nuestros 26 años.**

**Para mis queridos hijos: Dania, Milagritos**

**y Juan Diego, como una muestra de trabajo y de esfuerzo académico.**

**ÍNDICE GENERAL:**

Índice de Mapas

Índice de Figuras y Gráficos

Índice de Cuadros y Tablas

Índice de Recuadros

Agradecimientos

VII

Presentación

IX

Introducción

6

**Cap. I. Planteamiento del problema y metodología de investigación 23**

1.1. El problema de investigación	23
1.2. Las hipótesis generales y específicas	37
1.3. Los criterios utilizados	50
1.4. Los pasos para llegar a un buen puerto	55
1.5. Resumen	55

**Cap. II. Los puertos y el transporte en el mundo globalizado: nuevas y viejas miradas que enriquecen el debate 58**

2.1. Introducción	58
2.2. El estado de la cuestión o en búsqueda de nuevos paradigmas	63
2.3. La privatización (o reestructuración) y concesión portuaria	69
2.4. Los conceptos de ganador y perdedor aplicado al territorio y a una nueva geografía portuaria	78
2.5. Exclusión e inclusión, crecimiento y atraso en los puertos y ciudades portuarias del mundo globalizado	91
2.6. Los puertos y las relaciones internacionales: ¿por dónde va el debate?	103
2.7. Resumen	113

**Cap. III. El transporte y los puertos en la historia de México 115**

3.1. Introducción	115
3.2. Los transportes y los puertos en la economía mexicana en el Siglo XX	118
3.3. Los casos de los puertos de Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz y Coatzacoalcos: ¿historia de exclusión y progreso?	130
3.4. Resumen	151

<b>Cap. IV. La Globalización y la apertura comercial en el sector portuario y marítimo de México (1982-2004)</b>	<b>157</b>	
4.1. Tendencias mundiales en el campo del transporte marítimo y puertos	158	
4.1.1. Panorama General	158	
4.1.2. Comportamiento de la economía mundial, situación del comercio mundial y actividad marítima internacional	161	
4.2. Los puertos latinoamericanos: casos y experiencias	183	
4.3. El análisis del movimiento portuario mexicano: tendencias y dinámicas en el período de estudio	195	
4.3.1. Tendencia general de la carga total que se mueve por los puertos de México	195	
4.3.2. El análisis del manejo de carga contenerizada	202	
4.3.4. Hacia una nueva jerarquía portuaria basada en el indicador de carga contenerizada	207	
4.3.6. La concentración económica y financiera de las empresas portuarias (APIS), basada en los indicadores económicos de ingresos y gastos	214	
4.3.8. La estrategia de promoción y atención de los mercados naturales de cada puerto	218	
4.3.10. Conclusión	220	
4.4. Los cuatro puertos de México en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento?	222	
4.5. Resumen	230	
<b>V. Resumen y Conclusiones: el camino seguido y por seguir</b>	<b>232</b>	
<b>Bibliografía General</b>	<b>248</b>	
<b>Anexos:</b>	<b>292</b>	
Anexo No 1	Estado del Arte en el campo marítimo y portuario	293
Anexo No 2	La historia de la economía y los transportes de América Latina en el siglo XIX y XX	361
Anexo No 3	Los Fondos estructurales europeos y una propuesta general de desarrollo para la ciudad y puerto de Salina Cruz en Oaxaca	377
Anexo No 4	Avances sobre el Plan Puebla-Panamá	401
Anexo No 5	Presentación en Morelia el 20 de octubre de 2005 sobre la Nueva	

	Geografía Portuaria en el México en el actual	442
Anexo No 6	Presentación en el CAEN en julio del 2004, sobre las empresas mexicanas en el mundo global	458
Anexo No 7	Cuadros de enfoques y de teorías de ganadores y perdedores	493
Anexo No 8	Definiciones de globalización y mundialización	509
Anexo No 9	Enfoques de la apertura comercial	524
Anexo No 10	¿Los puertos de América Latina impactan en los más pobres?	528
Anexo No 11	Marco estadístico y gráfico	531

**Agradecimientos:**

Esta tesis e investigación no se hubiera concretado sin instituciones y actores que facilitaron mi trabajo. En primero orden, agradezco a la Universidad Nacional de Ingeniería de Lima, Perú. También al Instituto Mexicano de Transporte (IMT) de Querétaro, centro de excelencia en el campo del transporte. El mismo IMT financió mis estudios doctorales en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, en la especialidad de Relaciones Internacionales. Sean mis reconocimientos para el Dr. Octavio Rascón Director General del IMT y para el Ing. Roberto Aguerrebere Coordinador de la misma institución.

La Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco (UAM-X), fue un espacio de aprendizaje a lo largo de tres años de estudio y especialización. Por ello en el campo de los agradecimientos debo reconocer el apoyo permanente y de tutoría del Dr. Carlos Mártner del I. M. T. También de los profesores de la UAM: Germán de la Reza, Federico Manchón, Federico Novello, Aída Lerman, José Orozco, Carmen De la Peza, Sonia Comboni; y de Alfredo Erquizio, de la Universidad de Sonora. Agradezco también los comentarios y sugerencias realizadas por la Dra. Niria Goñi, del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), del Estado de México.

En el área de relaciones Internacionales quedo cumplidamente comprometido con mis amigos y doctores: Efrén Marín, Francisco Saavedra, Audrey Rivera y Olga Rivera, quiénes a lo largo de estos seis años siempre apoyaron mi empeño riguroso por hacer la tesis y estudiar el Doctorado. Deseo reconocer también el apoyo de la Maestra Guadalupe Barajas , en el Distrito Federal.

En el campo de la asistencia técnica e informática he recibido el apoyo diligente y entusiasta de la Lic. Gina Herrera y de la Srta. Violeta Salvatierra. También recibí un apoyo especial de carácter informático de la Lic. Mary Reyes Ortiz

Debo resaltar asimismo, mi reconocimiento al Glendale Community Colleague (GCC) de Arizona, por su apoyo informático y de infraestructura para, por dos largos años, continuar la culminación de mi investigación. También deseo resaltar las facilidades que tuve en el Centro de Negocios para Graduados de Thundebird, para consultar su magnífica biblioteca y su muy actualizado Centro de documentación.

En el campo familiar he sido alentado a realizar mi investigación por mis hermanos: Julia, Carlos, Carmen, Mario, Arturo y Oswaldo. Juan Rómulo, mi padre, ha sido un personaje expectante que siempre se preocupó en que termine esta tesis. Carmen Rosa, mi madre también, desde la otra vida, apoya discretamente, la conclusión de esta investigación.

Quisiera mencionar que esta investigación ha sido posible realizarla, gracias al apoyo incondicional de mi esposa Nery Necochea y de mis hijos Dania, Milagritos y Juan Diego. Ellos valoran mis estudios y han apoyado siempre mis inquietudes de investigación y de superación profesional.

Recientemente debo agradecer los comentarios y observaciones realizadas a mi trabajo por parte de algunos especialistas del tema en Mexico, entre ellos resaltó los aportes de Germán Alarco, Victor Paredes, Francisco Pastrana y de Leonardo Lazo .

Por último, deseo hacer un reconocimiento póstumo a dos personas que influyeron en mi carrera profesional de Economía y en mis estudios de Doctorado: en el primero caso al Dr. Javier Calle Loarte, profesor de la Universidad Nacional de Ingeniería de Lima y del Instituto Nacional de Planificación (INP), un metodólogo peruano, que ya no está con nosotros; y en segundo orden, al Ing. Alfonso Rico (Q. E. P. D.), el cual como Director General del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), me envió becado a México para estudiar mis estudios de Doctorado. El me dijo: "vaya a México y estudie su Doctorado". A los dos les quedo siempre agradecido.

**Ciudad de México, 13 de diciembre de 2006.**

## Presentación:

Cuando en agosto de 1994 conocí el puerto de Salina Cruz en Oaxaca, quedé impresionado al comprobar la presencia de un puerto de la Costa del Pacífico en una región en pobreza, similar a las zonas andinas con carencias propias de los países pobres y periféricos. Me pregunté cómo este puerto con potencialidades podía ayudar a esa región ubicada en el Istmo de Tehuantepec, zona clave en la historia de México y significativa por estar ligada a las guerras revolucionarias de 1910, ser territorio atractivo para construir un corredor, de Coatzacoalcos a Salina Cruz, denominado "corredor transístmico", y vinculado al Canal de Panamá, paso estratégico entre los dos océanos: el Pacífico y el Atlántico.

Esta inquietud fundamental de contenido económico y social me motivó a realizar esta tesis y a trabajar por espacio de seis años en entender "los secretos de los puertos de México", descubrir la importancia del transporte marítimo internacional, comparar las asimetrías y heterogeneidades entre los puertos grandes y pequeños en el mundo globalizado y encontrar las explicaciones económicas y de carácter geográfico que están detrás de las políticas que afectan a los puertos de México, como centros económicos de negocios claves en la actual apertura comercial. El análisis no olvida mi preocupación por el desarrollo regional que implica no considerar a los puertos como enclaves, sino como los detonadores del desarrollo, de las zonas en donde se instalan<sup>1</sup>.

Bajo esta preocupación, el problema de la tesis busca demostrar que existen en México "puertos potencialmente ganadores" y "puertos potencialmente perdedores", utilizando para ello indicadores del campo marítimo como carga contenerizada, crecimiento y progreso, los criterios de carga general y estimando los impactos en los ingresos de las empresas denominadas Administraciones Portuarias Integrales (APIS).

La rigurosidad del trabajo ha exigido mejorar los análisis utilizando categorías más apropiadas como las de "exclusión", "crecimiento" e "integración" para estudiar cuatro puertos de México en el mundo globalizado durante el período de 1982 - 2004. En esta etapa de política económica se aplica una agresiva apertura comercial que lleva también a privatizar y reestructurar los puertos de México en 1994, siguiendo las políticas propuestas de los organismos internacionales, como la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), entre los principales.

De acuerdo a una metodología de casos se seleccionan dos puertos principales: Veracruz y Manzanillo, y dos pequeños: Salina Cruz y Coatzacoalcos. La investigación prueba las asimetrías, heterogeneidades, velocidades y demuestra que los primeros "ganan" con la apertura comercial y los segundos "pierden".

¿Qué factores explican esta situación, qué políticas se han aplicado, qué características tiene el componente internacional y qué rol cumplen los distintos

---

<sup>1</sup> La definición que se considera en esta tesis es la que propone Sergio Boisier (diciembre de 1992:15) cuando dice: "el concepto de desarrollo debe ser ciertamente entendido como multidimensional y dinámico. se refiere a cambios (cuya dirección y velocidad constituyen puntos controversiales) en los planos: económico, político, social, ambiental, tecnológico y territorial y por lo tanto se asocia a procesos y cuestiones tales como el crecimiento de la producción, el progreso técnico, la distribución del poder, la distribución del ingreso, la distribución de las oportunidades individuales y colectivas, la preservación de los recursos y del medio ambiente en general y, la organización territorial de la sociedad".

actores nacionales e internacionales, que confluyen en los puertos? Son puntos y temas que desarrolla la investigación.

El desarrollo del trabajo nos lleva a construir tipologías y a comparar a los puertos seleccionados.

A partir de esos diagnósticos pueden derivarse políticas que ayuden a los puertos en declive, tratando de elevar sus indicadores de carga e ingresos y posibilitem que las ciudades, donde se instalan estos puertos, se acompañen de los mismos, como palancas para su desarrollo. Aquí hay una dicotomía teórica interesante, a la luz de los trabajos recientes: ¿qué debe desarrollarse primero, el puerto o la ciudad en donde se instala?

La mayoría de los autores consultados no explicitan esta diferencia y estudian a los puertos como centros de negocios independientes de esa relación. Autores como Tofol Tobal (agosto de 2000) afirman que la ciudad impulsa al puerto y no viceversa. Este punto se revisa con algún detalle más adelante.

De todas formas, es plausible considerar que los puertos apoyen el desarrollo regional de la ciudad de ubicación, logrando no solo que los actores involucrados mejoren su nivel de empleo o de ingresos; sino que también indirectamente estos puertos faciliten la exportación e importación de mercancías que realizarían los mercados internos, favoreciendo la derrama económica que beneficia los más pobres de las ciudades portuarias en estudio.

En este contexto se encuentran un primer problema relacionado al Tratado de Libre Comercio, entre Estados Unidos, Canada y México (TLCAN o NAFTA en inglés), que ha mejorado el nivel de ingreso y beneficios de las zonas del Norte y centro del país, en tanto que el Sur aparece excluido. Se registra que el desarrollo regional en México, es concentrado, polarizado favoreciendo a los grupos de población que tienen más altos ingresos. De esto se derivarían explicaciones que deben demostrarse para los casos de interés, como los de las ciudades del Istmo de Tehuantepec (ciudad de Salina Cruz y del puerto de Coatzacoalcos). ¿La pobreza sería una característica típica que acompaña el modelo de estabilización aplicado en México?

Así los puertos del sur se están comportando como enclaves y pese a la importancia petrolera en esta zona, no se observa que los ingresos de PEMEX beneficien directamente a las regiones donde se extrae y refina el petróleo. Por lo tanto el trabajo intenta demostrar el atraso, declive, desconexión y estancamiento de carácter geográfico y regional de los puertos de Salina Cruz y de Coatzacoalcos, justificando el adjetivo utilizado de: "puertos perdedores".

Por el contrario, en los años recientes, se resalta un acontecimiento adicional de carácter internacional que ayuda a entender lo que pasa con el puerto de Manzanillo, es la dinámica comercial con China que compra insumos y materias primas de México utilizando el puerto de Manzanillo. Por eso, desde el año 2002 éste se convirtió en el puerto número uno en manejo en carga contenerizada, superando los niveles que siempre tuvo el histórico puerto de Veracruz. Además en noviembre del 2006, la API de Manzanillo informó que el puerto ha logrado movilizar un millón de teus, cifra que constituye un récord, al ser el primer puerto del país que alcanza ese nivel. Se espera que al cierre de 2006 se registre una cifra máxima de 1 280, 000 teus manejados por el puerto.

Por otro lado, la tesis realiza un esfuerzo conceptual ampliando la mirada lo que lleva a utilizar distintos enfoques del mismo problema. También mide y cuantifica la dimensión de los puertos en su carácter de manejo de carga comercial y discute brevemente las alternativas buscando un modelo portuario que posibilite superar el concepto de solo competencia e incorporando la idea de la equidad que llevaría al desarrollo regional.

En efecto, una concepción de planeación integral pone en duda el concepto de competencia que ha alentado la Ley de Puertos en México y que lleva a que el objetivo de ganancia prime sobre la noción de desarrollo. Este comportamiento empresarial, frente a una concepción de equilibrio regional en el estado-nación, castiga el desarrollo regional, que fue bandera de los gobiernos anteriores, logrando resultados positivos en la década de los setenta y primeros años de los ochenta del Siglo XX.

En concreto, el trabajo sigue, a manera de ruta de navegación, los siguientes pasos para llegar a buen puerto:

En el capítulo I se desarrolla el planteamiento del problema y metodología de investigación de la tesis, presentando con cierto detalle, las hipótesis del trabajo. Se señalan también los indicadores a utilizar y se propone, en general, los pasos seguidos en la investigación que deberían "llevar a un buen puerto". Se hace explícitas las características que tiene un puerto en la actual fase del mundo globalizado, aclarando que esta última se da desde los setenta o los ochenta del siglo XX para acá, que como sabemos se conforma por una sociedad en red, que usa el "justo a tiempo", que moviliza su carga a través de los contenedores y que se caracteriza principalmente por un modelo de economía abierta. Esta tercer fase de la globalización, siguiendo las consideraciones de Robbie Robertson (2005:18), tipifican a un puerto insertado en las redes globales y dependientes de las rutas navieras que en la actualidad se concentran en las rutas Este-Oeste<sup>2</sup>.

Debe indicarse en el contexto de la tesis que el paradigma de la globalización aplicada desde 1970 o 1980 del siglo XX busca encontrar la forma como este fenómeno de carácter económico, político y social, afecta a los puertos pobres de países periféricos. El trabajo estudia el denominado Consenso de Washington, que se instrumenta en nuestros países con la apertura comercial, la disminución de aranceles, con privatizaciones portuarias y con la aplicación de un modelo de economía abierta, que impacta a las costas de los puertos y a los territorios de nuestros países, que son dependientes en general en su comercio con los países centro.

---

<sup>2</sup> Dice Robbie Robertson (2005:18): "Su centro de interés son los últimos quinientos años en los cuales los seres humanos experimentaron tres oleadas distintivas de desarrollo de la interconectividad". "La primera, a partir del 1500, tuvo por eje la globalización del comercio regional; la segunda, de 1800 en adelante, tuvo su ímpetu en la industrialización; la tercera fase fue el resultado de la construcción de un nuevo orden mundial a partir de 1945". "Cada una de las oleadas dio comienzo con un acontecimiento-a veces una guerra-que le permitió crecer como fuerza global para el cambio". "Cada una de las oleadas produjo nuevas interrelaciones y generó nuevas sinergias que a su vez desembocaron en su propia transformación". "Ninguna de estas oleadas ha sido alumbrada en un solo país, aunque en ocasiones algunos países hegemónicos o aspirantes a la hegemonía han intentado monopolizarlas en beneficio propio". "Ninguna oleada ha sido el producto de una sola "civilización" o una cultura en solitario".

El capítulo II, desarrolla la visión de los puertos, en el marco de la geografía y el territorio; pasa revista a los principales enfoques y autores analizados en el punto denominado "estado del arte" y estudia la privatización y concesión portuaria.

También revisa aspectos del desarrollo regional, desde los planteamientos que discuten sobre la importancia de lo global o lo local y que postulan que la apertura y el modelo aplicado trae concentraciones económicas en regiones metropolitanas y atrasos y desigualdades en regiones periféricas<sup>3</sup>.

Otra mirada en este capítulo, es la aplicación de la teoría de las relaciones internacionales al campo de los puertos. En este caso, con el fin de ser específico, se ha considerado sólo el enfoque ambiental, que demuestra la importancia de los mares y los puertos, siguiendo a Mahan<sup>4</sup>. Finalmente, en este capítulo también se revisan algunos aportes teóricos en el campo de la pobreza, exclusión y polarización social, tratando de encontrar la forma en que estos enfoques generales explican el atraso de los puertos periféricos.

El capítulo III, hace una síntesis de la historia de los puertos mexicanos, observando los cambios en los modelos de desarrollo que influyen en el territorio planteando distintas dinámicas en los puertos. Se deduce que la historia es clave para entender el comportamiento de Veracruz como puerta a Europa y como nodo en el comercio internacional. Analiza, con cierto detalle, los aspectos que se dieron para que puertos como Manzanillo adquirieran su despegue. Inicialmente fue un puerto pequeño y excluido. Se resalta la importancia que cumplió el Istmo de Tehuantepec y los puertos que lo integran, en relación con aspectos importantes de relaciones internacionales, como la creación del Canal de Panamá, a principios del Siglo XX y la importancia del Plan Alfa-Omega para revitalizar, temporalmente, la carga que movieron los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos.

---

<sup>3</sup>En un trabajo reciente (Bogotá, octubre 2003:5 -7) Edgar Moncayo estudia el enfoque que el denomina perspectiva económica distinguiendo tres visiones: la nueva geografía económica (NGE), el enfoque de acumulación flexible o postfordismo y el denominado de competitividad regional. La NGE plantea "que el crecimiento de la economía en una determinada localización, obedece a una lógica de causación circular, en la que los rendimientos crecientes a escala y los encadenamientos hacia atrás y hacia delante de las empresas, conducen a una aglomeración de actividades que se auto refuerzan progresivamente. "En el campo del comercio internacional que para Krugman es un caso especial de geografía económica, también operan los mecanismos circulares de aglomeración y ello explica las configuraciones centro-periferia que caracterizan los intercambios comerciales". En el enfoque de acumulación flexible y siguiendo a Piore y Sabel, se sostiene que el régimen de producción fordista-caracterizado por la producción en masa rígidamente estructurada-estaba siendo reemplazada por un régimen basado en la acumulación flexible (postfordista), cuya forma espacial será el distrito o sistema de pequeñas empresas. De acuerdo con este enfoque interactúan tres dimensiones: estructura industrial (intensiva en pymes), instituciones y cultura local (capital social) y organización interna de las firmas". Por su parte, la concepción de competitividad regional aplicado a escala nacional surgió a mediados de los años ochenta en los Estados Unidos, como una cuestión centrada en el vínculo entre el avance económico de los países y su anticipación en los mercados internacionales. Siguiendo a Bendesky, se deduce que la competitividad es un asunto de orden regional o local. Así para captar empíricamente las capacidades competitivas de las regiones de un país se han diseñado diversas metodologías y elaborado un gran número de ejercicios aplicados. Se usa la técnica del benchmarking que consiste en la evaluación comparativa del desempeño económico de una regiones entre sí, mediante la utilización de algunos criterios: dentro de los factores utilizados en el benchmarking se considera: la estructura sectorial de la economía, el grado de internacionalización, la calidad del gobierno y de la gerencia privada, la dotación de infraestructura, la eficiencia del sistema financiero, la ciencia y la tecnología; y el capital humano (Edgar Moncayo, octubre 2003:23-25).

<sup>4</sup> Decía este autor que quien domina el mar domina el mundo. En este sentido Mahan fue pionero en el estudio de la geopolítica y en la consideración de dominar el mar, a través de flotas navieras muy grandes, tomando en cuenta la importancia que tuvo en su tiempo poseer barcos, tanto para Inglaterra como para Estados Unidos, para ser en distintas épocas, los centros económicos del mundo.

El capítulo IV, desarrolla los cambios producidos en el panorama mundial y latinoamericano, que afectan al transporte marítimo y a los puertos mexicanos. Es importante destacar que el marco geográfico pone en perspectiva la relatividad de los puertos mexicanos dependientes del comercio internacional que se realizan con los países centro. Éstos dominan el comercio mundial necesitan de ellos por sus materias primas. El capítulo operativiza el proceso de globalización aplicado desde los ochenta, estudiando con cierto detalle los efectos de la apertura comercial en los puertos de México y demostrando el proceso de concentración de carga contenerizada<sup>5</sup> como indicador de puerto integrado a las redes globales.

El conjunto de políticas, nacionales e internacionales, impacta de forma desigual a los centros y ciudades portuarias, complicando su desarrollo y originando el proceso de exclusión que afecta a las personas, empresas, sindicatos y otros actores. Aquí es menester identificar qué explica que las ganancias de las APIS se reinviertan de forma parcial en las ciudades portuarias. Debe probarse que los grupos que ganan son unos pocos y por el contrario, los grupos que pierden son los más.

La asimetría entre ingresos, comercio y beneficios regionales debe ser revisada con cuidado, criticando los paradigmas que hacen incoherente la privatización portuaria con el bienestar social, como lo planteó en 1993 Robert Devlin de la CEPAL<sup>6</sup>.

Los once anexos con información teórica y empírica tienen el propósito de reforzar el estudio. Se espera que éstos sean de utilidad para otras líneas de investigación.

Finalmente, la tesis esboza una estrategia, que apoyada en el Estado y su política económica, incorpora la idea del desarrollo regional y de la ciudad-puerto. Lo anterior, ayudará a promover la mejora del nivel de vida de los habitantes de lugares pobres, en donde se encuentran instalados los puertos de zonas periféricas. De esa manera el casillero vacío de la equidad que planteaba CEPAL y Fanzylber, sería cubierto, superando la carencia y debilidad del modelo neoliberal que genera más pobreza y exclusión, como lo reflejan los indicadores sociales y de desarrollo humano. ¿No será que el juego competitivo del modelo vigente siempre produce comparativamente “perdedores”, así como “ganadores” (Bob Jessop, mayo 2004: 28)?

---

<sup>5</sup> Algunos autores prefieren hablar de carga “contenedorizada”(UNCTAD,enero 1992:37),en todo caso en el texto se usará la primera denominación;aunque se conoce de muchos trabajos que usan la segunda categoría,que se considera equivalente a la primera.

<sup>6</sup> Robert Devlin.”Las privatizaciones y el Bienestar Social. Revista de la CEPAL.No 49, abril de 1993, pp. 155-181.

## Introducción

Esta investigación parte de la siguiente pregunta: ¿cuáles son los elementos que condicionan la inserción o articulación de un puerto a las redes globales de transportación de mercancías, cuando el puerto está localizado en un país periférico ó semiperiférico, como México<sup>7</sup>? El tema trata, en otras palabras, de estudiar tanto a los puertos que están logrando insertarse en las dinámicas de la globalización (“puertos ganadores”, parafraseando a Benko y Lipietz), como a los puertos que parecen quedar excluidos y, en este sentido, pierden la capacidad de crecimiento y de generación de actividades económicas en su entorno regional inmediato. En este último caso, se trataría de “puertos perdedores” en un país semi-industrializado de la semi-periferia global, que se inserta en la economía- mundo (concepción wallersteniana), en condición desigual y subordinada ante un país centro (Estados Unidos, por ejemplo).

Desde esta perspectiva, tanto Wallerstein como Braudel consideran que en la “economía mundo”, existen países dependientes y ligados a un país central, que domina y hegemoniza las relaciones económicas con países periféricos y semiperiféricos.

Para Fernand Braudel (1994: 86-87) la distinción entre economía mundial y economía mundo es clave. Por economía mundial entiende la economía del mundo tomada en su totalidad, el “mercado de todo el universo”, como lo planteaba Sismondi. Por “economía mundo”, término tomado de la palabra alemana “Weltwirtschaft”, dice Braudel, se entiende la economía de solo una parte del planeta, en la medida en que éste forma un todo económico. Para este

---

7 Para algunos autores México es un país semiperiférico dada su cercanía con Estados Unidos, para otros autores México es un país periférico. En todo caso lo que se quiere afirmar es que el país sigue siendo dependiente de un centro y se mantiene como un país subdesarrollado y con indicadores similares a la de los países latinoamericanos. Recientemente Wallerstein (2006:136) dice: “No existen los productos semiperiféricos, lo que existe son productos centrales y periféricos.” Sin embargo, si uno calcula que proporción de la producción de un país es central y que periférica, uno se encuentra con algunos países con una distribución aproximadamente medio medio, es decir, que envían productos centrales hacia zonas periféricas y productos periféricos hacia zonas centrales. “Por eso podemos hablar entonces de países semiperiféricos, y vemos que cuentan con un tipo especial de políticas que juegan un papel particular en el funcionamiento del sistema mundo”.

mismo autor, un ejemplo de economía mundo en el siglo XVI fue el Mediterráneo, ya que constituía: “un mundo en sí”.

Braudel define una economía mundo a partir de una triple realidad (1994:87-89):

- ocupa un espacio geográfico determinado; posee por tanto unos límites que la explican y que varían, aunque con cierta lentitud. Hay indicios forzosamente, de vez en cuando aunque a largos intervalos, unas rupturas.
  
- una economía mundo acepta siempre un polo, un centro representado por una ciudad dominante, antiguamente una ciudad- estado y hoy en día una capital, entendiéndose por tal una capital económica (Nueva York y no Washington, en los Estados Unidos). Por lo demás, pueden existir, incluso de forma prolongada, dos centros simultáneos en una misma economía- mundo: Roma y Alejandría en tiempos de la guerra de 1378-1381, Londres y Amsterdam en el Siglo XVIII, antes de la eliminación definitiva de Holanda. Uno de los dos centros acaba siempre por ser eliminado. En 1929, el centro del mundo pasó de este modo, con un poco de indecisión pero sin ambigüedad, de Londres a Nueva York.
  
- toda economía mundo se divide en zonas sucesivas. El corazón, es decir la región que se extiende en torno al centro: las Provincias Unidas (pero no todas las Provincias Unidas) cuando Amsterdam domina el mundo en el Siglo XVII; Inglaterra (pero no toda Inglaterra) cuando Londres, a partir de los años 1780, suplantó definitivamente a Amsterdam. Vienen después las zonas intermedias, alrededor del pivote central. Finalmente, ciertas zonas marginadas muy amplias que, dentro de la división del trabajo, que caracterizan a la economía- mundo, son zonas subordinadas y dependientes, más que participantes. En estas zonas periféricas, la vida de los hombres evoca a menudo el purgatorio, cuando no el infierno, y la situación geográfica es, claramente una razón suficiente para ello (Braudel, 1994:89).

A la luz de estas consideraciones, se busca desarrollar los aspectos que hacen a un puerto “ganador” o “perdedor”, en la economía de México, país elegido para la investigación.

Lo anterior, supone algunas consideraciones metodológicas: la primera, bajo qué características un puerto logra vincularse efectivamente a las redes globales de transportación y, en este sentido, presenta un crecimiento en sus flujos y en la actividad económica generada sobre su ámbito regional de pertenencia. La segunda consiste, por oposición, en la identificación de los procesos y criterios de análisis que conducen a la exclusión y/o estancamiento de muchos puertos que previamente tenían una importancia regional. En el capítulo IV (punto 4.1) de esta investigación se presenta, los puertos principales del mundo desarrollado y qué terminales portuarias se han convertido en líderes de carga contenerizada.

Se trata, en otras palabras, de estudiar las características que tienen los puertos en países, regiones y ciudades periféricas, encontrando los aspectos internacionales, nacionales o subregionales que explican que ese puerto sea utilizado como un punto clave o nodo de transferencia de mercancías hacia el ámbito internacional.

El éxito de un puerto (como empresa tanto pública como privada, o con sus variantes, que permite el transporte marítimo de mercancías de exportación, importación y cabotaje) tiene una definición operativa, que se refleja en indicadores como: manejo de carga contenerizada, movimiento petrolero, ganancias obtenidas, pago de impuestos realizados, empleos que el puerto genera; o por el impacto regional o distributivo que trae el mismo, en su zona de influencia interna o externa (tanto en el hinterland, como en el foreland), acorde a la idea del desarrollo y teniendo en cuenta los indicadores sociales de los que habla Anne-Laure Szary en el capítulo II de esta tesis.

Este éxito, según autores como Martner (1997b:15) también puede ser registrado por su: “ubicación geográfica, su conexión con las regiones interiores, la acción de los agentes sociales y económicos que trabajan en su entorno y la competencia con rutas alternativas, elementos indispensables para que el puerto se inserte como eslabón importante en la circulación globalizada de mercancías”<sup>8</sup>.

La preocupación de conocer a los puertos “ganadores” y “perdedores”, se debe a la importancia que tienen los cambios globales en el mundo, a la mundialización actual, y a los modelos de economía abierta que se aplican, bajo la idea de encontrar empresas portuarias económicamente sólidas y con autosuficiencia financiera; pero también, con un contenido distributivo, de manera que la derrama económica que se genere impacte en proyectos y programas de contenido social y aminorar, de esa manera, la pobreza de los habitantes de las ciudades y puertos considerados en el análisis.

No se debe olvidar, que el sector transporte, en general, cumple un rol clave desde el punto de vista de la infraestructura; pero no determinante sino complementario a la estrategia integral de desarrollo que se asuma<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Martner en este caso utiliza indicadores vinculados a las redes internacionales y al espacio de flujos, no considera indicadores de carácter interno y regional que esta tesis resalta, especialmente porque su preocupación no está en el desarrollo que tienen los puertos y cómo afecta o beneficia a los habitantes de los puertos y a los distintos actores que residen en las ciudades-puerto. Desde este punto de vista los indicadores que utiliza esta investigación complementa los trabajos de Martner y del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) que han trabajado más a los puertos, desde la perspectiva de conectividad, de redes y de espacio de flujos, más que preocuparse como los puertos puede beneficiar al desarrollo regional y qué indicadores se pueden proponer si se desea hablar de puertos excluidos o perdedores o puertos ganadores (o incluidos) en el comercio internacional. En el 2001 el IMT ha publicado un trabajo dirigido por Víctor Islas que tiene otra concepción y que apunta, a diferencia de los otros estudios, a considerar el transporte ligado al desarrollo regional. Ver al respecto: José Jiménez, Víctor Islas y otros. "El Transporte Regional en el Sureste Mexicano", Publicación Técnica No 174, Sanfandila, Querétaro, 2001, 242 pp.

<sup>9</sup> Como lo señala Luis Chías (1990:69-70): "el transporte está considerado, en términos generales, como punta de lanza para todo proceso de expansión socioeconómico". "Este sector constituye un elemento clave para la estructura y funcionalidad de las regiones económicas.....evidentemente, el transporte constituye una condición necesaria, pero no suficiente, para generar el desarrollo socioeconómico".

La experiencia de los puertos de México desarrollada más adelante, demostrará que utilizando los datos de carga contenerizada, como indicador de éxito comercial, se cumple inicialmente con encontrar los casos de Veracruz y Manzanillo como los puertos “ganadores” de México. Salina Cruz, por su parte, fue ganador solo en la primera etapa de la apertura comercial, con un boom registrado en 1987. El cambio de puerto “ganador” a perdedor” fue muy rápido y dependió de las políticas agresivas y de la competencia, que fomentan las empresas y que lleva a que unos puertos pierdan liderazgo y otros se estanquen rápidamente.

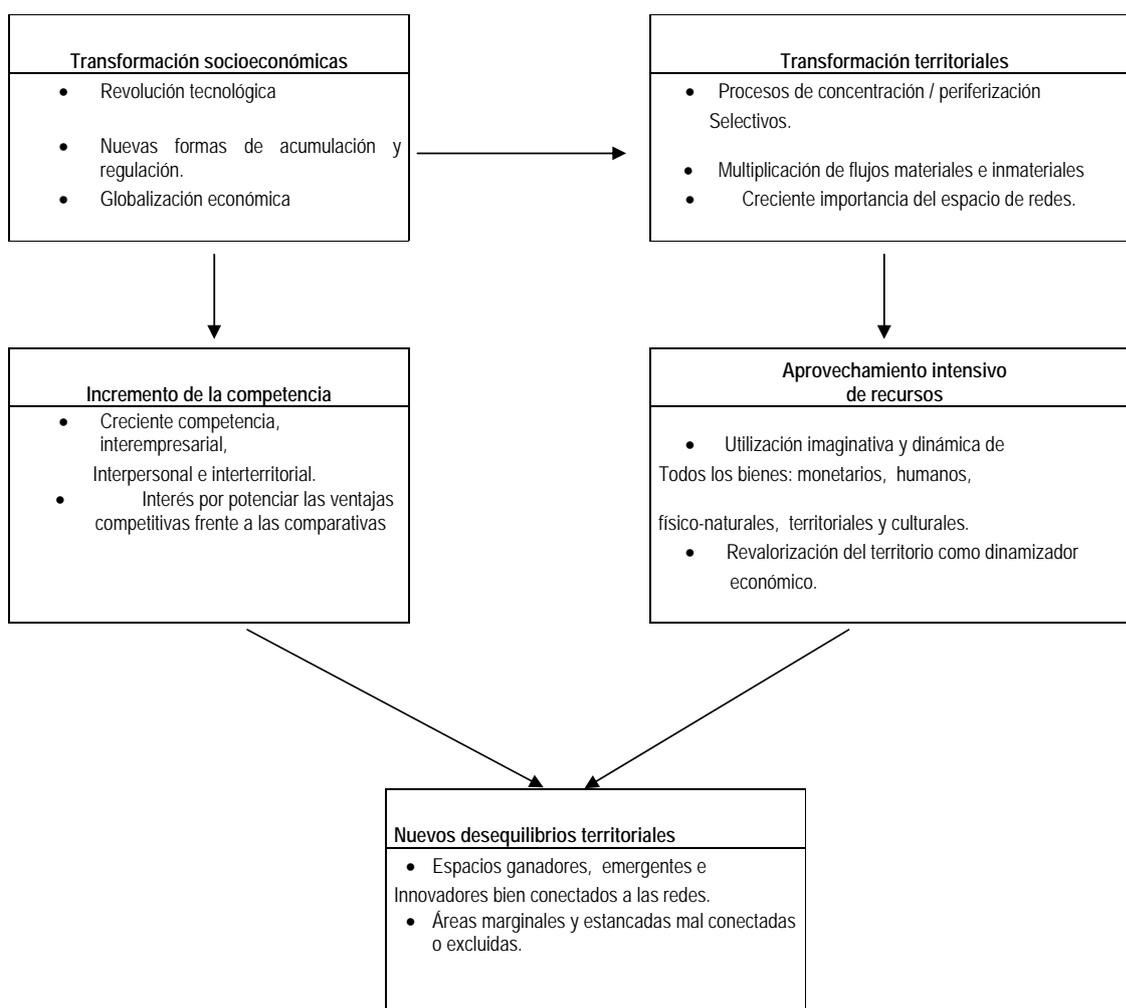
Este concepto nos recuerda la competencia “descarnada” que se produce en el sistema capitalista y que lleva a la lucha por la ganancia, en el marco de un proceso generalizado de acumulación<sup>10</sup>. Por ejemplo, la investigadora Inmaculada Caravaca (1998:7), considera: “que los procesos de innovación tecnológica, reestructuración productiva y globalización económica, en curso hace más de dos décadas, están asociados a importantes cambios espaciales que definen nuevas formas de organización del territorio (ver gráfico MI-1)”. Por lo tanto, considera: “que dicha organización está en buena medida determinada por la formación de un espacio de flujos en constante evolución que, pese a ser intangible, afecta de forma muy concreta y a muy distintas escalas al dinamismo o declive de los diversos ámbitos territoriales (ibid)”. Advierte, que :”aunque no de forma hegemónica y mucho menos exclusiva, la dimensión territorial permanece como componente sustantivo de mucho de los procesos que moldean las sociedades contemporáneas, puesto que el espacio no debe considerarse únicamente como un objetivo pasivo o simple soporte físico, sino

---

<sup>10</sup> Como dice Ricardo Méndez (1997:57):”la acumulación de excedentes es, por tanto, junto con la competencia y el beneficio, el motor generador de las fuerzas que impulsan un cambio permanente en el funcionamiento del sistema, pues, como afirma Wallerstein (1985, 14) ”el equilibrio no es posible para el capitalismo, para el que la existencia es expansión, afirmación muy distante de la realizada cuatro décadas antes por Schumpeter (1942), cuando señalaba que “la economía capitalista no es ni puede ser estacionaria”. Desde la perspectiva territorial, la inconstante geografía del capitalismo (Stoper, M. y Walter, R., 1989, 6) es sin duda, uno de sus rasgos más permanentes y característicos, generador de una periódica sustitución de regiones ganadoras y perdedoras en el escenario mundial”.

como un agente activo y dinámico con influencia en las relaciones socioeconómicas” (ibid: 8)<sup>11</sup>.

**Gráfico MI-1 Cambios socioeconómicos y sus efectos en la organización del territorio**



Fuente: Inmaculada Caravaca, "Los Nuevos Espacios ganadores y emergentes". EURE. Vol.XXIV, N°73, Santiago de Chile, diciembre 1998, p.7.

11 Viendo el gráfico MI-1 se encuentra que el mismo puede adaptarse a los puertos, encontrando las transformaciones socio territoriales que lo explican y a la presencia de puertos ganadores y perdedores, de acuerdo a la consideración de los espacios en donde se ubican los mismos puertos.

El criterio anterior será usado en el análisis de los puertos, pensando que los mismos, se encuentran instalados en un territorio en constante evolución y las cargas que se mueven responden a una dinámica del comercio mundial y a las relaciones internacionales que se producen entre las empresas exportadoras e importadoras del país periférico con el país centro. Por lo anterior, es importante analizar los movimientos de las redes, tanto de transporte de carga, como de tránsito que ahí se producen. Esto lleva a la necesidad de usar el concepto de: “espacio de flujos”<sup>12</sup>, más que el concepto estático de: “espacio de lugares”<sup>13</sup>.

La historia comprueba que el planteamiento de puerto vinculado y en crecimiento (puerto ganador) y el puerto estancado (perdedor) es relativo. R. L. Correa (1998:40) afirma: “son numerosos los ejemplos de puertos que en el pasado tenían relativa importancia y que decayeron en razón del progreso técnico que, a partir del Siglo XIX, afectó a la navegación y a la circulación en general”. Manifiesta que: “el abandono de una región por una actividad agrícola trasladada a otra región, puede marginar ciudades que tenían su razón de ser en aquella actividad agrícola”. Concluye que: “las ciudades muertas, del litoral o interiores, son innumerables”.

---

12 El espacio de flujos es la organización material de las prácticas sociales en tiempo compartido que funcionan a través de los flujos. Por flujo se entiende las secuencias de intercambio e interacción determinadas, repetitivas y programables entre las posiciones físicamente inconexas que mantienen los actores sociales en las estructuras económicas, políticas y simbólicas de la sociedad (Ver: Castells, 1999: 445). Sigue diciendo el autor: “el espacio de los flujos combina tres capas de soportes materiales que juntos los constituyen. La primera capa, el primer soporte material del espacio de los flujos, está formado por un circuito de impulsos electrónicos (microelectrónica, telecomunicaciones, procesamiento informático, sistemas de radiodifusión y transporte de alta velocidad, también basados en la tecnología de información. La infraestructura tecnológica que esta conforma define el nuevo espacio, de forma muy semejante a como los ferrocarriles definieron regiones económicas y mercados nacionales en la economía industrial. La segunda capa es el espacio de flujos, la constituyen sus nodos y ejes. El espacio de flujos no carece de lugar, aunque su lógica estructural, sí. Se basa en una red electrónica, pero ésta conecta lugares específicos, con características sociales, culturales, físicas y funcionales bien definidas. Algunos lugares son intercambiadores, ejes de comunicación que desempeñan un papel de coordinación para que haya una interacción uniforme de todos los elementos integrados en la red. La tercera capa importante del espacio de los flujos hace referencia a la organización espacial de las élites gestoras dominantes (más que clases) que ejercen las funciones directrices en torno a las que ese espacio se articula. La teoría del espacio de los flujos parte de la asunción implícita de que las sociedades están organizadas de forma simétrica en torno a los intereses específicos de cada estructura social (Ver: Castells, 1999:446-449).

13 Un lugar es una localidad cuya forma, función y significado se contienen dentro de las fronteras de la contigüidad física (ver: Castells, op. cit. p. 457).

Un segundo ejemplo, los puertos del Istmo de Tehuantepec, en el sureste de México, demuestran como de ser líderes se estancan y entran en crisis. En 1912 estos puertos (Salina Cruz en Oaxaca y Coatzacoalcos en Veracruz) alcanzaron un liderazgo, cuando registraban el movimiento de un millón de toneladas. En base a lo obtenido se sustentó la versión de que en la región corrían 60 trenes diarios y que el Istmo era el puente comercial de América<sup>14</sup>.

Con la puesta en operación del Canal de Panamá, en 1914, el puerto de Salina Cruz, decae rápidamente, quedando en los siguientes años cerrados para la navegación<sup>15</sup>. Reactivado en 1938, en la época del Presidente Lázaro Cárdenas, recobra su vigencia. En la época del Plan Alfa-Omega alcanza su punto más alto en 1987. A partir de ese momento nuevamente entra en crisis, como lo reflejan los datos consultados y la historia más adelante reseñada (ver cap. III).

El puerto de Manzanillo, que pese a su dimensión pequeña y carácter pesquero y artesanal en el período 1982-1987, con la apertura comercial se convierte en

---

14 Leticia Reyna Aoyama (Coordinadora). "Economía contra Sociedad. El Istmo de Tehuantepec 1907-1986". Nueva Imagen, México, abril de 1994, p. 38.

15 Como se relata en un documento de consulta: "uno de los más inmediatos e importantes resultados de la "política del garrote" de Roosevelt fue la construcción del Canal de Panamá". "Durante siglos, América Central (la estrecha franja de tierra que conecta América del Norte con América del Sur) había sido considerada como lugar ideal para un canal que conectara el Atlántico y el Pacífico". "Al principio del Siglo XX, el gobierno de los Estados Unidos negoció para la construcción de un canal a través de Nicaragua". Pero poderosos intereses comerciales influyeron en el Senado de los Estados Unidos para que considerara la ruta a través de Panamá". "Sin embargo, Panamá pertenecía a la república de Colombia y los colombianos rehusaban la propuesta." Por esta época, Theodore Roosevelt había llegado a la presidencia de los Estados Unidos." "A él le interesaba la construcción del Canal de Panamá, así que denunció a los colombianos por no aceptar la propuesta." "Roosevelt tomó medidas para que el canal se construyera. Con la asistencia de la armada de Estados Unidos estalló una revolución en Panamá, en 1903". Y Panamá se declaró país independiente". "Se firmó el tratado Hay-Bunau-Varilla entre Panamá y los Estados Unidos por el que se garantizaba a los Estados Unidos una franja de diez millas de ancho a través del Istmo de Panamá como zona del Canal. Los Estados Unidos acordaron pagar a Panamá diez millones de dólares de inmediato y una renta anual de doscientos cincuenta mil dólares". "Se organizó enseguida una comisión encabezada por el Coronel Georges W. Goethals para construir el Canal. Los trabajadores comenzaron en 1904 y las dificultades que se presentaron fueron tremendas, entre ellas estaban la malaria y la fiebre amarilla. El canal se abrió a la navegación el 15 de agosto de 1914." Varios años después de la muerte del Presidente Roosevelt los Estados Unidos pagaron a Colombia como compensación por las pérdidas que le causó la revolución en Panamá." "A lo largo de los años Panamá mostró su amargo descontento con las condiciones del contrato del canal. De acuerdo con la cláusula de alquiler, los Estados Unidos controlaban una importante faja del territorio panameño y controlaban el canal. Estas condiciones fueron criticadas por toda Latinoamérica." Pero no fue sino hasta 1977 que se aprobó un nuevo tratado entre Panamá y los Estados Unidos". "Este tratado dio el control de la zona del canal de Panamá a Panamá, y a partir del año 2000, propiedad única del canal. (Ver: GED en español" ARCO. Gines Serrán, Antonio Acosta y Antonio Márquez. USA. Sexta edición, 1998, pp. 43-44).

clave para el comercio internacional con la Cuenca del Pacífico, llegando a ser el primer puerto líder de México en carga contenerizada. Es tanta su importancia que muchos especialistas consideran que puede convertirse en puerto “hub”, vinculado a las redes internacionales Este-Oeste.

Los tres ejemplos vistos demuestran que en el caso de los puertos su liderazgo o retroceso está influenciado por un conjunto de variables y políticas que vale la pena investigar. Por ello este trabajo parte de los conceptos de “regiones que ganan” y “pierden”, bajo los paradigmas de la geografía económica, que han desarrollado los regulacionistas George Benko y Alain Lipietz<sup>16</sup>.

Si bien el concepto de: “regiones que ganan”, bajo una óptica económica, es discutible, sirve como elemento metodológico para, a la luz de lo que ocurre en el territorio, intentar explicar qué zonas o regiones pierden y quedan excluidas y qué zonas ganan, porque se integran al circuito de la economía internacional<sup>17</sup>.

De este análisis y metodología de trabajo, se derivan políticas o se registran concentraciones económicas de carga, a través de los puertos marítimos, que se convierten en fenómenos típicos de los procesos actuales de acumulación capitalista, ya sugeridos y demostrados por trabajos de distintos investigadores del campo económico y social<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> En efecto, en el marco del contexto europeo dichos autores estudiaron los procesos de acumulación, el estudio de las jerarquías y las redes, la organización de la producción y del territorio que ayudaban, a decir de dichos investigadores, a entender la situación de las metrópolis y distritos industriales, que son “regiones que ganan”.

<sup>17</sup> Dicen Benko y Lipietz: el uso del concepto de “regiones que ganan” es la consideración de :“que ganen económicamente”. Los autores “no entran en el debate sobre los criterios políticos, sociales, éticos, ni ecológicos de “victoria” en la materia.” En síntesis, tanto Los Ángeles en Estados Unidos, como Frankfurt en Alemania son puestos como ejemplos de regiones ganadoras, pese a los problemas ecológicos que tiene el primero y a lo pequeño del segundo. Ver: Georges Benko y Alain Lipietz.” Las Regiones que Ganan (distritos y redes. Los Nuevos paradigmas de la geografía económica).Edicions Alfons El Magnanim. Valencia, España 1994, p.372.

<sup>18</sup> Por ejemplo, en el tema portuario dice Larry Burkhalter (CEPAL, 1999:61):“por lo general las actividades económicas se consolidan para crear una unidad operacional más grande y más eficaz en relación con los costos, que las coloque en una situación más competitiva, ofrezca una gama más amplia de bienes y servicios o reúna factores de producción complementarios. Por ejemplo, en 1997, diez puertos en los Estados Unidos de América manejaban el 80 % de la carga. El volumen de carga movilizada en estos puertos crecía a razón del 12 % anual debido, por una parte, al crecimiento del comercio y, por otra, a la transferencia de carga de puertos menores: El 20 % restante del movimiento de carga se realizaba en 67 puertos y crecía a razón del 6 % anual.

En el mismo sentido que Benko y Lipietz, la misma I. Caravaca (1998:13) incorpora la categoría de: "regiones o espacios emergentes", en ésta incluye conceptos como los de ciudades globales, regiones urbanas, medios innovadores, espacios de la innovación, regiones inteligentes, sistemas productivos locales, distritos industriales o ejes de desarrollo, entre los principales (cuadro MI-2).

Cuadro MI-2  
Caracterización de los Nuevos Espacios Ganadores y Emergentes

	Regiones Urbanas	Medios Innovadores	Distritos Industriales	Ejes de crecimiento
<b>Factores de Competitividad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conexión de los principales flujos</li> <li>- Nudos que organizan el espacio de redes</li> <li>- Concentración el poder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Carácter estratégico de la innovación</li> <li>- Clima empresarial, social e institucional favorable</li> <li>- Creación de conocimientos</li> <li>- Desarrollo de sinergia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- -Clima empresarial, social e institucional favorable</li> <li>- -Competencia conjunta a cooperación</li> <li>- -Economías externas a la empresa e internas al distrito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infraestructura de transportes multimodales</li> <li>- Difusión lineal del crecimiento</li> <li>- Redes lineales de núcleos</li> </ul>
<b>Actividades y funciones dominantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Industrias neotecnológicas y tradicionales</li> <li>- Servicios avanzados y banales</li> <li>- Funciones comando</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Industrias neotecnológicas y desarrollo</li> <li>- Servicios avanzados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pequeñas industrias tradicionales</li> <li>- servicios a la producción</li> <li>- economía sumergida</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- industrias neotecnológicas y tradicionales.</li> <li>- Servicios de dirección, investigación, gestión, control.</li> </ul>
<b>Tipos de empleo predominantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- muy cualificado y precario</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- muy cualificado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- precario</li> <li>- autoempleo</li> <li>- gran movilidad laboral</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cualificado y precario</li> </ul>
<b>Incorporación de nuevas categorías conceptuales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ciudad informacional (M.Castells)</li> <li>- ciudad global (S. Sassen)</li> <li>- ciudad planetaria (R.Reich)</li> <li>- metrópolis transnacional (H.K. Cordeiro).</li> <li>- regiones que ganan (G.Benko, A.Lipietz).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- red de innovación (R.Camagni)</li> <li>- distrito tecnológico (M.Storper).</li> <li>- región inteligente (R. Florida)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- distrito industrial (G.Becattini)</li> <li>- Sistema productivo local y área sistema frente a áreas de especialización productiva (G. Garofoli).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alineación del crecimiento</li> <li>- Crecimiento en filamentos (La Bras)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Islas en el archipiélago mundial (P. Veltz)</li> <li>- Zonas luminosas que destacan frente a las opacas (M. Santos).</li> </ul>			

**Fuente:** Inmaculada Caravaca. "Los nuevos espacios ganadores y emergentes". Revista EURE. Vol. XXIV, No 73, Santiago de Chile, diciembre de 1998, p. 14.

En este caso también la profesora Caravaca encuentra el surgimiento de nuevas categorías conceptuales y revisa los conceptos de "ciudades de la información", "ciudad global", "ciudad planetaria" y la de "regiones que ganan".

En el contexto de este mismo enfoque, Pablo Ciccolella (1998: 476) coincide también con los autores antes citados, al afirmar que: "las realidades y tendencias llevan a visualizar la emergencia de nuevos conflictos y situaciones antinómicas y recuerda a autores como: Lipietz, Benko, Stoper, Santos, Daher y otros, que plantean la presencia de: regiones modernas/regiones atrasadas; zonas brillantes/zonas opacas/ zonas oscuras; regiones que ganan/ regiones que pierden; regiones privadas/ regiones estatales y podríamos agregar, dice Ciccolella regiones rentables/ regiones no rentables".

Para el autor (p. 476): "estos pares antitéticos se definen y sobre todo se potencian a partir de la ruptura de la membrana del estado - nación, es decir, de las solidaridades interregionales que se derivaban del Estado Benefactor". Se afirma, por tanto que: "bajo el estado neoliberal prima la competitividad interterritorial teniendo el mismo status en la puja una región del mismo país que una región de un país ajeno".

Concluye en que: "desgraciadamente, las experiencias de integración tales como el NAFTA o MERCOSUR, tienden no sólo a ignorar esta situación, sino a potenciar la competitividad interterritorial (Ibid: 476)<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> El planteamiento de Ciccolella que coincide también con la visión de Antonio Daher de la Universidad Católica de Chile, termina indicando un punto que ayuda a pensar en los pobres y la exclusión. El dice (Ciccolella, 1998:476):" actualmente, las"regiones no rentables", así como los circuitos productivos no rentables y los ciudadanos no rentables son abandonados a su suerte"."Por supuesto, aún en las regiones más avanzadas del mundo continúan habiendo disparidades internas, diferencias socioeconómicas, pobres y marginados". "Y no solo esto, sino que además están apareciendo"nuevos pobres" y "nuevos marginados".

De la revisión de estos autores se colige porqué se da la pugna de regiones y territorios, en donde algunas zonas “ganan” y otras “quedan excluidas”. Esta tendencia también afecta a los puertos, que bajo los “modelos de moda” en la economía internacional (primero bajo modelos cerrados, luego bajo modelos abiertos) retraen o dinamizan la dinámica de productos, que mueven en el comercio internacional.

Así, se dan numerosos casos de puertos latinoamericanos que “pierden” al ser excluidos de la economía mundo y pertenecen a territorios que no son “rentables” para las empresas o para el mismo Estado, ya sea por sus distancias, tarifas o conexiones no insertas en el comercio internacional. Aquí el razonamiento es similar al de Paúl Krugman. Esto no implica que se planteen estrategias directas y focalizadas, para que utilizando mecanismos financieros (fondos estructurales, por ejemplo), se pueda conseguir el despegue de algunas zonas atrasadas y que aparecen como de menor desarrollo relativo, como es el caso de muchos municipios del Istmo de Tehuantepec y del tradicional sureste mexicano.

En todo caso, la categoría de los puertos de México (se refiere a “ganadores” o “perdedores”), debe matizarse, ya que se encuentra con algunos de los denominados “perdedores” que son exclusivamente puertos petroleros y de enclave, con mucho movimiento y económicamente autosuficientes; aunque los recursos no se quedan en la zona donde se generan, explicado por la política hacendaria de “caja única”. Esto es verdad, principalmente en el caso de los puertos y terminales petroleras como: el Puerto de Pajaritos en Veracruz (manejada exclusivamente por PEMEX) y el puerto petrolero de Salina Cruz en Oaxaca. Ambos pertenecen a PEMEX, la primera de las quinientas empresas más grandes de México (en este caso se considera las ventas anuales realizadas).

En suma, y a partir de la visión general para países europeos y de algunos casos y evidencias latinoamericanas, que precisamente aplican estos enfoques, se busca derivar los puentes entre regiones, ámbitos de influencia (hinterland y foreland) y puertos, para encontrar la categoría de “puertos ganadores” y “puertos perdedores”.

Hay que resaltar, que éstos procesos de concentración y exclusión, pueden llevar a concentrar carga e ingresos en unos puertos de lugares centrales y excluir puertos de zonas pobres y olvidadas. La idea de la equidad y el desarrollo de los habitantes de los puertos permanece como un objetivo central que debe contemplar el intento de formular una estrategia alternativa, en donde se busque el desarrollo para todos los habitantes de las ciudades y puertos, que tradicionalmente fueron olvidados del progreso económico y social en el Siglo XX.

¿Cómo este desarrollo puede explicar lo que sucede en nuestros países, con políticas de globalización, modelos aperturistas en los territorios y con nuevas redes que priorizan procesos de acumulación a distancia y organizan, los procesos de producción, denominados: “justo a tiempo”? Estos exigen eficiencia en los modelos de transporte y obviamente en los puertos, como nodos de intercambio en esta compleja, diversificada y acelerada “economía mundo”.

En síntesis, esta investigación considera el caso de los puertos de México en el período 1982- 2004, que coincide con la etapa de la apertura comercial, del cambio estructural del país y utiliza un enfoque multidisciplinario, encontrando aspectos valiosos de los enfoques que mejoran los paradigmas, sin olvidar, por supuesto, las diferentes interpretaciones que se identifican con los circulacionistas cuando hablan de la “economía mundo” o con los regulacionistas que consideran a “las regiones ganadoras” y a los “ distritos industriales, a la luz de las experiencias de los países europeos, que son ejemplos importantes; pero

con estructuras económicas y sociales diferentes a los ejemplos de países, regiones, zonas y puertos latinoamericanos.

Finalmente, se considera la concepción de desarrollo económico del trabajo de I. Caravaca (I. Caravaca, 1998: 6) cuando afirma que: “todo proceso de desarrollo requiere la utilización imaginativa, racional, equilibrada y dinámica de todos los bienes patrimoniales, ya sean estos monetarios, humanos, físico-ambientales, culturales o territoriales.

En el recuadro adjunto (MI-1) se presentan las distintas definiciones de los puertos, proponiendo una definición de trabajo, que se acerca a la propuesta de C. Martner (1999:103-120).<sup>20</sup>

**Recuadro MI-1: Definiciones de los puertos en las investigaciones recientes: ¿hay definiciones alternativas?**

La Organización de los Estados Americanos (OEA), a través de la Comisión Interamericana de Puertos, plantea una definición que dice (OEA, 1998:12): “la concepción moderna de los puertos se orienta a considerarlos como centros de negocios, definiendo sus procesos y controles bajo el criterio de alcanzar mayor eficiencia y transparencia en las transacciones, todo lo cual debe propender a la fijación de costos competitivos de las operaciones de comercio exterior”.

Por su parte Larry Burkhalter afirma (diciembre, 1995:65): “el principal temor debe ser la creación de un puerto que carezca de atractivo comercial para los usuarios y que no pueda competir en una economía mundial”.

En otro sentido, Socorro Orellana (1994:14) señala: “otro aspecto importante es el grado de relación- región de influencia, así un puerto será importante en la medida que

<sup>20</sup> Debe entenderse que en todo el estudio se hace siempre uso del término de “puertos”, bajo una concepción global, amplia y que toma en cuenta la concepción reciente de Alfred Baird (2003:3) cuando menciona “que la esencia de una estrategia mundial consiste en la capacidad de mirar al mundo (o a las regiones más importantes del mismo) como un mercado único”. Es decir, los puertos bajo el mundo globalizado, son vistos desde arriba (no en la lógica de los estados nacionales sino en las consideraciones de empresas transnacionales), bajo la estrategia de considerar el mercado único, lo que implica considerarlos en una óptica, que fundamentalmente se explica por la concepción mundial de las empresa multinacionales, que proponen políticas y realizan acciones que los estados nacionales aceptan, ya que se insertan en las redes que determinan las empresas de transporte y navieras multinacionales, que tocan unos puertos por beneficios económicos y rentabilidades y no consideran otras redes menores, con puertos menores y excluidos, ligados a países en desarrollo.

esté desarrollada el área geoeconómica que sirve al puerto o se sirve del puerto, de este modo si su función económica es importante su influencia se extenderá a un ámbito mucho más amplio". "Esto explica qué zonas altamente desarrolladas sean atendidas por puertos ampliamente desarrollados".

En cuarto orden, Germán Alarco y Patricia del Hierro (1996:198) dicen: "el puerto se define como el conjunto de instalaciones y actividades (servicios y organizaciones) que permiten la realización de las operaciones de intercambio de mercancías entre el medio terrestre y acuático"

Héctor López G., uno de los técnicos especializados en la planeación portuaria, afirma (julio 1999: 7):"el carácter propio de los puertos está cambiando: los puertos en el pasado eran la puerta de entrada a las áreas de tierra adyacentes interiores, llamadas en conjunto zona de influencia o hinterland".Sin embargo, las extensas redes carreteras y ferroviarias actuales han borrado este concepto, estimulando a los distintos puertos a competir entre sí". Sigue diciendo el profesor de la UNAM: "el puerto moderno, llamado" puerto de tercera generación" es meramente un eslabón de una vasta cadena de transporte entre un amplio conjunto de orígenes y destinos". "Su eficiencia se mide en los más amplios términos económicos, principalmente por su efecto sobre el costo final de la mercancía transportada al consumidor y, por lo tanto, en la economía nacional". "Competitividad y operaciones comerciales se han convertido en las piezas fundamentales para una operación eficiente y exitosa". Finalmente, concluye: "la planeación y la estrategia son la clave para el éxito".

Para la Comisión Económica de América Latina (CEPAL) (julio de 1992: 19): "los puertos están situados en la confluencia de los principales sucesos económicos, políticos y sociales, y ello ha hecho que sean construidos y explotados por el Estado en muchos países del mundo". "Salvo contadas excepciones, los puertos de América Latina y el Caribe atienden a sus regiones en forma exclusiva y los usuarios son muy vulnerables a cualquier interrupción de los servicios".

El mismo Larry Burkhalter en un libro publicado (1999: 27-28) dice: "se entiende por un puerto un fondeadero, una rada o abrigo donde se han construido instalaciones para facilitar las operaciones comerciales relacionadas con la carga y descarga de buques y la manipulación y el almacenamiento de mercancías, así como el traslado de éstas de los medios de transporte marítimos a los terrestres- y viciversa- y la inspección aduanera de las importaciones".

Esta definición según este mismo autor puede modificarse. Afirma: "por una parte, los puertos que movilizan cargas a granel son propiedad del dueño del producto movilizado, que puede ser un importador o un exportador". "Las instalaciones son altamente especializadas y están dirigidas por él mismo y los usuarios más importantes de los sistemas de transporte de bajo precio, como el ferrocarril, las vías navegables o las tuberías." "Por otra parte, los puertos de carga general suelen pertenecer a los gobiernos, su funcionamiento se halla a menudo en manos del sector privado. Están equipados para movilizar una variedad de cargas y unidades de carga y utilizan los sistemas de transporte camionero y ferroviario (op. cit., p. 28)".

También Burkhalter precisa otra definición al decir (ibid, p. 289): "un puerto también podría describirse como un centro comercial que combina recursos naturales, mano de

obra y capital para prestar los servicios antedichos a los clientes portuarios-exportadores, importadores y transportistas". "Desde el punto de vista humano, es un lugar donde los trabajadores pasan gran parte de su vida activa, con sus éxitos y fracasos, reciben capacitación". "Adquieren experiencia y participan en los sindicatos, perciben una remuneración y hacen aportes a planes de salud y jubilación."

Recientemente la UNCTAD (2003) define a los puertos moderno como: "intercambiadores entre varios nodos de transporte y por tanto son centros de transporte combinados". "A su vez, son mercados multifuncionales y áreas industriales donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas". "De hecho, los puertos son sistemas multidimensionales, los cuales para funcionar adecuadamente deben estar integrados en una cadena logística". "Un puerto eficiente requiere, además de la infraestructura, la superestructura y el equipamiento, unas comunicaciones adecuadas, un equipo directivo motivado y una fuerza de trabajo con la suficiente calificación" (En: "Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP)". Perú. MTC, 20 de septiembre de 2004, p. 421 (www.mtc.gob.pe).

Bajo este balance, la concepción que se utiliza en este trabajo siguiendo a Carlos Mártner (septiembre 1999:103-120), es aquella que no sólo considera a los puertos en su forma de centro de negocios sino también incorporándolo como un nodo clave en: "las redes que articulan regiones selectas del planeta, siendo espacios de frontera, de vínculo entre lo interno y externo, entre lo local y lo global, y con un papel relevante en la reestructuración territorial en curso" (Ibid, p. 104).

Esto implica, dice al autor consultado que para estudiar a los puertos y sus vínculos territoriales no se pueden ubicar en las sociedades locales o nacionales, al revés su análisis debe hacerse utilizando el enfoque braudeliano o wallersteriano, que ubica la unidad de análisis en los avatares y transformaciones del sistema mundial y la economía mundo capitalista (op. cit.104).

Para el análisis regional que también interesa a nuestros propósitos, recomienda C. Mártner "utilizar el enfoque estructural sistémico de Manuel Castells, considerando su "espacio de flujos" global y los aportes de Pierre Veltz (1994), utilizando el concepto del "territorio red", que supera a la visión tradicional de los territorios- zona o regiones continuas convencionales".

El mismo especialista del I. M. T. argumenta (op. cit: 109-110): "el puerto como espacio singular, como ámbito local no puede reducirse a las instalaciones portuarias donde se realizan operaciones de carga, descarga y almacenamiento". "Sigue diciendo: "el puerto incluye, entre otras cosas, lugares donde los diversos agentes sociales que están involucrados en su funcionamiento interactúan, zonas donde se localizan diferentes actividades productivas incluyendo el comercio y los servicios, además de los lugares de reproducción de la población local. En conclusión, dice C. Mártner: "entonces, es el puerto en su conjunto, es decir, la ciudad portuaria o el "shipping district", el que podría revalorizarse como lugar específico con características peculiares cuando el puerto logra conectarse con el tiempo de la globalización y la intensificación de flujos".

Contrastando las distintas definiciones de los puertos interesa resaltar en función de los propósitos de esta investigación, la visión de C. Mártner, cuando conceptúa a los

puertos, en forma integral, pensando en centros claves del comercio internacional, integrados a una red de comercio mundial, considerando las relaciones económicas de los países periféricos que tienen puertos en su relación con el país centro, bajo consideraciones de la economía mundo. Resalta además, para ver a los puertos la idea de formación de redes de producción- distribución globales que se articulan en un “espacio de flujos”.

En suma y siguiendo la propuesta de C. Mártner (Ibid, p.119):” genéricamente, el puerto aparece ahora como un lugar o nodo privilegiado para la emergencia e instauración de la nueva forma de organización del territorio basada en la existencia de redes”. Además : “ en sus características como nodo o hub articulador de espacios y tiempos lo ubican como un elemento que potencia el desarrollo del espacio de flujos y del territorio- red, con todas las implicaciones que esto tiene sobre la selectividad y exclusión de vastos territorios, principalmente en los países periféricos”.

**Fuente: Recuadro elaborado por el autor, a partir de las fuentes y autores ya señalados.**

Bajo este marco introductorio, se debe notar que en este nuevo estadio de la investigación se pasa de los conceptos de “potencialmente ganador” y “potencialmente perdedor” utilizados, a considerar las categorías más concretas de carácter económico y social como “crecimiento”, “polarización” y “exclusión”. Se observa que estos enfoques esconden diversas escuelas de pensamiento entre los que destacan los aportes de Benko y Lipietz, de Veltz, y de Castells. La idea central que se esconde en este análisis es que cuando los países pobres se insertan en los procesos de economía abierta y mundializada, son afectados con la apertura comercial que ocasionan “heridos de la globalización” o malestares de la globalización, según Stiglitz.

## Capítulo I: Planteamiento del problema y metodología de investigación

### 1.1. El problema de investigación

¿Hay “exclusión”, integración y crecimiento en los puertos de México, en la actual etapa de globalización y apertura comercial (1982-2004)? Esta es la pregunta central que se plantea la presente investigación, a la luz de los enfoques, paradigmas y escuelas que se ubican en los campos de la economía, la geografía y las ciencias sociales<sup>21</sup>.

En el primer enfoque, la economía “como ciencia” cumple como ciencia en explicar lo que sucede en el mundo actual, que se rige, se diría, desde la perspectiva neoclásica, por consideraciones de competencia, de lucha de mercados, por buscar desarrollar las ventajas competitivas de las naciones y por aspirar, como propósito, al crecimiento de las empresas, de los negocios (se considera a los puertos) y de las familias<sup>22</sup>.

Por su parte, la geografía, diría Paul Krugman, es un componente fundamental del análisis económico, ya que los fenómenos que se estudian en la economía global pertenecen a un territorio y las relaciones económicas se realizan entre países, entre regiones geográficas y entre lugares centrales y periféricos<sup>23</sup>.

También en este campo, se resaltan los aportes de Milton Santos, especialmente, con su trabajo seminal: “La naturaleza del espacio” (Ariel, Barcelona, marzo 2000).

---

<sup>21</sup> En general dentro de los paradigmas de carácter económico que estudian el tema de la exclusión están los paradigmas neoclásicos y el de contenido estructuralista y que proviene de la escuela europea. Los neoclásicos hablan de la pobreza, mientras que la escuela europea habla de la exclusión social. Siendo la pobreza bajo una perspectiva económica y la exclusión social bajo una visión social. Hay otros enfoques alternativos que son críticos al enfoque neoliberal. Considerando autores estarían las propuestas de Pierre Veltz, el enfoque de Manuel Castells, las consideraciones de la CEPAL, la visión de Samir Amin y las propuestas marxistas. En general, la exclusión parte de una concepción europea y crítica al paradigma anglosajón que será revisado con cuidado en este trabajo y que se distingue del concepto más tradicional de pobreza. Lo que se busca es probar que junto con la globalización (mundialización) hay regiones conectadas y otras desconectadas al mundo global. Las segundas entrarían en el campo de la exclusión, ya que son regiones que quedan fuera del sistema económico mundial y del comercio internacional. Interesa también en este trabajo conocer el rol que cumplen los actores pobres y no pobres, que se benefician o perjudican con la globalización, perdiendo o ganando en su nivel de vida especialmente utilizando el caso de los puertos de países periféricos.

<sup>22</sup> El paradigma neoclásico está presente en la mayoría de investigaciones y reportes de investigación referido al tema de los puertos y transporte mundial de mercancías. la tesis estudia este enfoque y plantea mejorar este análisis utilizando aspectos de la geografía en el desarrollo del tema, en la consideración de los cambios en el territorio y en buscar propuestas alternativas interpretativas que utilizan los trabajos de Wallerstein y Braudel, que provienen de las ciencias sociales. Ver al respecto el anexo 1 de esta investigación denominado el estado del arte en el campo marítimo y portuario..

<sup>23</sup> Pese a que este trabajo no formaliza como lo hace Krugman, se recomienda ver, si se trata de matematizar el problema, el siguiente libro que se ha vuelto un clásico de la economía espacial: Masahisa Fujita, Paul Krugman y Anthony Venables. “Economía espacial (las ciudades, las regiones y el comercio internacional). Editorial Ariel, S.A. Barcelona, primera edición, septiembre 2000.

Por último, las ciencias sociales, desde una perspectiva sistémica e histórica, estudia también a los puertos y al transporte marítimo, como fenómeno económico y social, bajo una perspectiva más amplia, que considera a las economías centrales, a las economías periféricas y, dirían Braudel y Wallerstein, a las economías semiperiféricas.

De esta manera, el fenómeno central de este trabajo dedicado al estudio de los puertos en un país semiperiférico, como México, busca ser desarrollado desde una perspectiva integradora y considera principalmente las tres disciplinas antes mencionadas, que se complementan y se enriquecen bajo un paradigma más completo y crítico, que el estudio del tema desde sólo una escuela de pensamiento o un enfoque central.

Es decir, la perspectiva multidisciplinaria, desde la que se enriquece el análisis de los puertos en un mundo global, parte reconociendo la insuficiencia de los paradigmas, especialmente en las limitaciones que tienen los enfoques económicos globales y genéricos, que por mucho tiempo se olvidaron del territorio.

La pregunta inicial de contenido "macroeconómico" antes presentada, busca estudiar a los puertos vinculados a sus regiones y bajo un patrón territorial que se manifiesta en regiones articuladas o excluidas, o si se quiere en regiones "ganadoras" y "perdedoras", de acuerdo a la terminología de Benko y Lipietz (1994).

Los puertos son vistos, no sólo como una unidad "microeconómica" o centro de negocios, sino ubicados en una ciudad y puerto, pertenecientes a una región económica que tiene potencialidades, recursos, empresas y agentes económicos y sociales en pugna por el excedente económico. Además, el tema incorpora el enfoque del "espacio de flujos" de Castells, que nos lleva a estudiar los espacios de flujos que desarrollan los puertos (hinterland y foreland), considerando a las redes económicas, financieras, y de carga (como flujos continuos) que van y vienen al puerto, realizando el transporte de mercancías.

Precisamente, la aportación teórico-metodológica de esta tesis consiste en realizar un análisis de la evolución reciente de los puertos mexicanos, a la luz de un planteamiento conceptual singular, que denominamos bajo el término de *Espacio de Redes y Flujos de la globalización*. Al respecto, cabe señalar que, durante la década de los noventa, destacados investigadores en el campo del análisis socio-espacial y geográfico (en sus vertientes regional, económica, política y social), tales como Pierre Veltz (1999), Manuel Castells (1997), Daniel Hiernaux (1999), Saskia Sassen (2003), Inmaculada Caravaca (1998), Ricardo Méndez (2002) y Milton Santos (2000) entre otros, incluyen parcial o totalmente el enfoque estructural-sistémico de los sistemas mundiales de Braudel (1985) y Wallerstein (1996), con la finalidad de diseñar un

planteamiento conceptual para interpretar las nuevas dinámicas socio-espaciales de la globalización. Aunque, ninguno de ellos incorpora específicamente el tema de los sistemas de transporte y de los puertos en sus análisis.

Un aporte sustancial bajo este enfoque, consiste en ubicar la unidad de análisis en la conformación de un espacio global (al estilo del sistema-mundo capitalista de Wallerstein) que se articula crecientemente a través de redes y flujos materiales e inmateriales (Castells, 1997; Martner, 2001). Tal traslado de la unidad de análisis, poco valorado y comprendido por la corriente económica dominante (de corte neoclásica y neopositivista), permite revelar estructuras, configuraciones, dinámicas y tendencias que pasan inadvertidas para los países y las regiones y, por lo tanto, no son consideradas a la hora de establecer políticas públicas de desarrollo de infraestructura y tecnología.

Un ejemplo evidente de tal desconsideración es la multiplicación de proyectos para construir grandes obras de infraestructura de transporte (mega-puertos, mega-terminales, corredores multimodales internacionales, etc.) en cada uno de los países de Latinoamérica, cuestión que surge de manera casi *natural* cuando se ubica la unidad de análisis en el estado-nación o en escalas menores, dentro de un entorno de incremento de los flujos, debido a la apertura comercial y a la globalización en curso. Sin embargo, más allá del dato evidente, esto impide visualizar una estructura más profunda, como es la configuración de una red y un espacio global de flujos, cuya lógica de funcionamiento no es la misma que la de los estados nacionales, puesto que, como señala Hiernaux (1993), la globalización de los procesos productivos y sociales "no requiere el control del espacio continuo para operar, logra su expresión en puntos selectos –place o lugares, a la Giddens" (Hiernaux, 1993: 9).

En este sentido, Castells (1996) define el espacio de redes y flujos de la globalización como "la organización material de las prácticas sociales compartidas simultáneamente en el tiempo, las cuales operan a través de flujos". Por flujos entiende "la efectiva, repetitiva y programable secuencia de intercambio e interacción entre lugares físicamente separados, articulados por actores sociales en la economía, la política y la estructura simbólica de la sociedad." (Castells, 1998: 412).

Este nuevo referente teórico rompe con dos propiedades fundamentales en el análisis geo-económico previo. En efecto, la resistencia física a los cambios y la ordenación territorial según la distancia "se ven eclipsadas, cuando tiempo y espacio son a la vez más sincrónicos y menos jerarquizados" (Caravaca, 1998: 9). Así, se reduce la importancia de la distancia como forma de caracterización del espacio y lo que tiene que valorizarse ahora es la cualidad de la conexión e integración de los fragmentos espaciales selectos en una red espacial globalizada.

En otras palabras, las relaciones de proximidad y de cohesión geográfica entre un centro y sus áreas periféricas contiguas ahora tienden a des-estructurarse por la emergencia de un "territorio de redes" (Veltz, 1999) o "espacio de flujos" (Castells, 1997), donde predominan las relaciones entre nodos fragmentados y territorialmente discontinuos que, sin embargo, se articulan, aún a largas distancias, con el apoyo de las recientes innovaciones tecnológicas, principalmente en las comunicaciones y los transportes.

Así las cosas, Caravaca (1998) señala que... "El *espacio de flujos*<sup>24</sup> se convierte, pues, en referente central de las lecturas e interpretaciones sobre la emergencia y consolidación de nuevas formas y dinámicas territoriales basadas en la existencia de redes. Dichas redes, controladas por los grupos [actores] que detentan el poder y ejercen las funciones de dirección, cambian de manera constante, organizando el espacio en función de la posición que ocupan en ellas los distintos lugares" (Caravaca, 1998: 9).

Ahora bien, las redes que conforman el "espacio de flujos" no son de un sólo tipo. Estas pueden corresponder tanto a la actividad financiera como a otras expresiones del capital y de la organización socio-espacial. Por ejemplo, la producción industrial fragmentada requiere ligas entre operaciones ubicadas en diferentes lugares, por lo tanto, los flujos de productos y de información entre firmas circulan por determinados nodos y hubs de la red global, entre los que destacan principalmente, los puertos de la globalización.

Efectivamente, en el caso específico de los puertos, nos encontramos ante la conformación de nodos peculiares donde predominan actividades relacionadas a la circulación del capital-mercancía, así como de la gestión de inventarios e información correspondientes a diversas fases de las cadenas productivas fragmentadas a nivel global, cuyos insumos y bienes no podrían integrarse espacial y temporalmente sin el rol de estos nodos y de las extensas redes de transporte multimodal, cuyo elemento tecnológico unificador está representado por el contenedor.

Precisamente, aquí se asume que el avance de la contenedorización se convierte en un indicador clave para reconocer a los puertos que ganan o pierden en la globalización, es decir, para identificar los puertos que se están articulando a la red global de transportación de la actual fase de la economía mundo-capitalista, así como a los que tienden a quedar excluidos de tal red y se mantienen, en el mejor de los casos, manejando productos tradicionales de baja densidad económica.

---

<sup>24</sup> "La teoría del espacio de flujos comienza con el reconocimiento implícito de que las sociedades están organizadas asimétricamente en torno a los intereses dominantes específicos de cada estructura social"[...] "Pero tal dominación no es puramente estructural. Es propiciada, sin duda concebida, decidida e implementada por actores sociales" (Castells, 1999: 448-449)

Y es que la necesidad apremiante de integrar los modos de transporte para responder a los imperativos de la producción global ha sido resuelta favorablemente por el cambio tecnológico reciente en este sector. Sin duda, un elemento fundamental en el desarrollo de las redes de transporte multimodal ha sido la creación del contenedor. Esta es la tecnología en torno a la que se estructuró la integración del transporte terrestre con el marítimo. En la medida en que puede ser movido indistintamente por un camión, un ferrocarril o un barco, evita las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores. Así, tales características tecnológicas permiten acelerar los flujos de mercancías e integrar efectivamente procesos productivos fragmentados en el espacio (Martner, 2001).

En este sentido, otra contribución teórico-metodológica de este trabajo consiste en incorporar, dentro del enfoque estructural-sistémico del *espacio de redes y flujos*, indicadores y/o criterios de análisis (como el grado de contenerización) de un nodo portuario peculiar de las redes físicas de transportación del espacio global, llamado por Fossey (1997) *hub portuario*, porque funciona como ente de articulación técnico y espacial frente a la fragmentación de las cadenas de producción-distribución propia de esta fase de globalización capitalista.

El nodo o hub portuario de la globalización no debe confundirse con un puerto convencional, donde no hay más función que el desplazamiento de vehículos cargados de mercancías (generalmente materias primas y graneles) sobre la infraestructura, las terminales y vías de comunicación de determinado territorio. Por el contrario, el hub portuario requiere de una serie de servicios, terminales especializadas, tecnologías y regulaciones para poder desarrollar las actividades de valor agregado que demandan las formas de producción-distribución de un creciente número de firmas manufactureras y de servicios, basadas en cadenas de suministro “justo a tiempo”, que operan con inventarios mínimos y cuyos estándares de calidad, certeza y sincronía en las operaciones de movilidad y distribución son variables más importantes que el coste de transporte dentro de su circuito logístico completo<sup>25</sup>.

Así, la necesidad de generar fluidez y flexibilidad para la integración de las cadenas productivas globalizadas demanda del nodo portuario “ganador” una serie de atributos físicos, tecnológicos, operativos y organizativos, que van más allá de las simples maniobras de carga, descarga y almacenamiento. Los puertos de la globalización sobrepasan su recinto e involucran el desarrollo de zonas de actividades logísticas, con terminales especializadas de contenedores, centros de consolidación de contenedores, formación de lotes, cruce de andén (cross dock) y plataformas de distribución, así como con los llamados *recintos*

---

<sup>25</sup> En efecto, estos aspectos cualitativos de integración del transporte tienen mayor peso en la competitividad de la cadena productiva globalizada, dado que permiten ahorros importantes en inventarios, en la eficiencia de las líneas de producción, en la oportunidad con que se accede a los mercados, en la certeza y satisfacción de los clientes, etc.

*fiscalizados estratégicos*<sup>26</sup>. A ello se suma la introducción de plataformas compartidas de procesos de información y documentación donde participan actores, con el conocimiento y el *saber hacer* especializado para la atención de los flujos de carga y de los sistemas de transporte multimodal.

En esta tercera vertiente se bosqueja una contribución adicional que se apoya en los trabajos que autores como Veltz (1999), Méndez (2002), Caravaca et al (2005) y otros territorialistas, conceptualmente cercanos al regulacionismo, que plantean la necesidad del desarrollo de redes locales de innovación empresarial y de cooperación socio-institucional, como base del desarrollo e inserción efectiva de las regiones en un ámbito global sumamente competido y excluyente.

De esta forma, aquí se plantea que un puerto “ganador”, con elevado crecimiento de los flujos de carga contenerizada por su articulación efectiva en las redes globales de transportación, no tendrá mayor incidencia en el desarrollo regional, sin el desarrollo de una red local de actores que incorporen innovaciones en sus actividades, basadas en el desarrollo de servicios especializados, que parten tanto de un saber-hacer previo, como de procesos de aprendizaje colectivo de los actores más dinámicos de la región, así como relaciones de cooperación y colaboración (y no sólo de competencia), que se producen simultáneamente en el ámbito de las relaciones Inter.-empresariales como en el de las relaciones socio-institucionales (Caravaca, González y Silva, 2005), donde se articulan las diversas organizaciones de la sociedad civil con las autoridades representativas de los intereses y poderes locales y regionales.

En este sentido, el análisis del puerto como medio innovador<sup>27</sup> queda planteado como una propuesta o aportación metodológica, que podrá ser retomada en investigaciones específicas sobre las redes locales de los puertos mexicanos, puesto que este nivel de detalle rebasa las posibilidades en recursos económicos, materiales y humanos del presente trabajo. Sin embargo, aquí se proponen algunos criterios e indicadores que, eventualmente, orientarían tales pesquisas.

En buena medida, el puerto articulado a las redes globales, con acelerado crecimiento en sus flujos de carga contenerizada con mejora tecnológica y eficientes procesos operativos corresponde a las características que la UNCTAD

<sup>26</sup> Esta figura legal, introducida recientemente en México, no sólo permite las actividades de almacenamiento, envasado, embalaje, acondicionamiento y distribución sino también las actividades de transformación de los bienes e insumos para su posterior venta dentro o fuera del territorio nacional, previo pago de los impuestos correspondientes.

<sup>27</sup> Según Méndez (2002: 69), ... “un territorio innovador se define por la presencia de un sistema productivo vinculado a una o varias actividades, en el que buena parte de las empresas existentes realizan esfuerzos en el plano de la **innovación tecnológica**, incorporando mejoras en los diferentes procesos asociados a su cadena de valor y en los productos (bienes materiales/servicios) que ofrecen. Esas innovaciones, generalmente adaptativas y que tienden a acumularse hasta permitir hablar de **trayectorias tecnológicas** espacialmente diferenciadas, tienen lugar de manera frecuente -no ocasional-, y en los casos más avanzados se incorporan ya como rutina al propio funcionamiento de la empresa”

ha señalado para los llamados puertos de tercera generación (ver Cuadro No I-1), sin embargo, y a modo de hipótesis, aquí planteamos que, sin la conformación de una red local de actores, que generen actividades innovadoras, difícilmente el ámbito portuario contribuirá al desarrollo regional y a la elevación del nivel de vida de su localidad.

En definitiva, la investigación estudia a los puertos en el espacio y territorio, bajo una perspectiva sistémica, lo que nos lleva a conocer la competencia que se da entre todos los puertos de México, la competencia también que se produce entre los puertos de las mismas costas (en el Pacífico y en el Golfo) y la competencia que se presenta entre países que registra a puertos que “pelean” por “más carga”, en el marco de una serie de acuerdos internacionales<sup>28</sup>.

Por su lado, el “crecimiento” es medido por el incremento en la carga (principalmente, la contenerizada) y de ingresos que tiene cada puerto o empresa, como unidad económica asentada en una región de influencia y ligada al ciclo económico o nivel de actividad que viene desarrollando México, en su relación comercial con Estados Unidos y Canadá, con los países europeos, con Japón y China y con los países de la órbita latinoamericana.

**Cuadro No I-1 Tipos de puertos a escala internacional según la UNCTAD<sup>29</sup>**

	Primera generación	Segunda generación	Tercera generación
Período de desarrollo	Antes del decenio de 1960	Después del decenio de 1960	Después del decenio de 1980
Carga principal	a)Carga general	a) Carga general y carga seca/líquida a granel	a) carga a granel y carga unitarizada, carga contenedORIZADA
Actitud y estrategia de desarrollo portuario	a)conservadora b)punto de conexión de modos de transporte	a)expansionista b)centro de transporte industrial y comercial	a)orientación comercial b)centro de transporte integrado y plataforma logística para el comercio internacional
Ambito de actividades	a)carga y descarga de mercancías, almacenamiento, servicios a la navegación b)muelles y zona junto al mar	a) y b) de primera generación  c)transformación de la carga, servicios industriales y comerciales	a) y b) de primera generación y c) de segunda generación.  d)distribución de carga e información, actividades

<sup>28</sup> Como se verá más adelante el profesor R. Goss divide la competencia entre puertos en tres categorías: competencias entre sectores enteros de puertos o costas enteras; competencias entre puertos en diferentes países; y competencias entre puertos en un mismo país (ver: UNCTAD, 1992:41, 85).

<sup>29</sup> Según José Granda (CEPAL, No 103, noviembre del 2005: 22):“existen actualmente puertos de cuarta generación, que son puertos que operan bajo una estructura virtual, dispersa, articulada en red, y que funcionan como un todo a escala global”. “Ejemplos de esto, actualmente son la fusión del Puerto de Copenhague (Dinamarca) con el Malmo (Suecia);y el Eurogate, empresa conjunta formada por la división de contenedores de BLG Bremen Lagerhaus Gesellschaft, con sede en Bremen y Eurokai, uno de los operadores en Hamburgo (Resende, 1998)”

		destinados al buque d)ampliación de la zona portuaria	logísticas  e) terminales y "distribelt" hacia la zona terrestre.
Características de organización	a)actividades independientes dentro del puerto  b)relación no estructurada entre el puerto y sus usuarios	a)relación más estrecha entre el puerto y sus usuarios  b)relación poco estructurada entre las actividades que se desarrollan en el puerto  c)relación no estructurada entre el puerto y el municipio	a)comunidad portuaria unificada  b)integración del puerto en la cadena de comercio y de transporte  c)relación estrecha entre el puerto y el municipio  d)organización portuaria ampliada
Características de producción	a)corriente de carga  b)servicios individuales sencillos  c)bajo valor añadido	a)corriente de carga  b)transformación de la carga  c)servicios combinados  d)aumento del valor añadido	a)corriente de carga e información  b)distribución de carga e información  c)conjunto de servicios múltiples  d)valor añadido
Factores decisivos	a)trabajo/capital	a)capital	a) tecnología/con conocimientos.

Fuente: UNCTAD. "La comercialización del Puerto y las Perspectivas del Puerto de Tercera Generación", 8 de enero de 1992, pp.37-38.

Por su parte, la "exclusión" será diferenciada considerando los puertos y agentes económicos y sociales que, reflejo del modelo aplicado, están perdiendo desde el punto de vista del desarrollo de actividades económicas y del bienestar social. Esta idea, de exclusión económica y social, también considera un componente geográfico, entendiendo el concepto de exclusión asociado a regiones y territorios olvidados, y por supuesto, a las personas y actores sociales excluidos y que privilegia en muchos de sus trabajos Sergio Boiser y Fernando Fanjzylber.

Más adelante, se revisa cada una de las definiciones usadas en el campo de la exclusión, y que conlleva a distintas visiones y miradas sobre el mismo concepto, dependiendo de autores, perspectivas y enfoques. No obstante debe aclararse que el tema de la exclusión social abarca muchos otros, por lo que el trabajo se concentra en estudiar la exclusión de carácter económico y territorial, que se produce en nuestros países y que causa las asimetrías, desigualdades y pobreza en espacios geográficos polarizados.

Debe aclararse que la muestra de cuatro puertos para entender los problemas de inclusión y exclusión de los habitantes y beneficiarios de las ciudades puertos en México (ver cuadro I-2) puede verse con ciertas limitaciones, ya que en

principio cada puerto tiene su especificidad, pero se trata de ejemplos muy significativos dentro de la geografía portuaria de México.

Asimismo, los cuatro casos escogidos permiten conocer un aspecto poco investigado en la literatura actual, al probar si existe o no desconexión de algunos de los puertos con el centro de acumulación de un país desarrollado y al explorar como los beneficios se quedan o no en los centros portuarios que generan las ganancias.

De allí se derivan distintos ejemplos y tipologías de puertos grandes y pequeños y el abandono o la inclusión de los mismos en el ámbito internacional y por supuesto, se conocerían los beneficios al desarrollo regional de las ciudades portuarias, superando aquel concepto conocido de enclave tradicional en la literatura latinoamericana.

Esto confirma el interés del trabajo por explorar, bajo una perspectiva amplia, si los frutos del progreso económico de nuestros países están llegando a toda la población o se mantienen las tendencias históricas ya investigadas por numerosos investigadores y organismos internacionales.

Cuadro I-2  
**Características de los puertos seleccionados**

Puerto	Buques atendidos (2004)	Carga total (2004) (miles toneladas cortas)	Carga contenerizada (2004) (teus)	Ingresos(2000) (miles de pesos mexicanos)	Población de la ciudad-puerto	Ingreso Percápita estatal(pesos de 1995)	Rutas navieras que llegan al puerto (2000)
<b>Manzanillo</b>	<b>1 500</b>	<b>15,098</b>	<b>830,777</b>	<b>296 909</b>	<b>116 505</b>	<b>17, 970</b>	<b>25</b>
<b>Veracruz</b>	<b>1 549</b>	<b>15,403</b>	<b>591,736</b>	<b>543 911</b>	<b>560,000</b>	<b>11, 911</b>	<b>36</b>
<b>Salina Cruz</b>	<b>467***</b>	<b>14,833</b>	<b>0</b>	<b>83 139</b>	<b>76,198</b>	<b>8, 404</b>	<b>2</b>
<b>Coatzacoalcos</b>	<b>1 372*</b>	<b>3,310**</b>	<b>0</b>	<b>144 775</b>	<b>267,037</b>	<b>11,911</b>	<b>18</b>

\*\*excluye a Pajaritos que mueve 29,249 miles de toneladas cortas y que depende de la empresa PEMEX, esta empresa está instalada en el recinto portuario por lo que paga tarifas a la API de Coatzacoalcos(por uso de infraestructura).

\*Incluye la Terminal de Pajaritos con 1022 buques atendidos.

\*\*\* Con 459 arribo de buques de petróleo y derivados.

La hipótesis de trabajo pretende demostrar que el crecimiento y la exclusión en los puertos y ciudades costeras de México, refleja patrones desiguales, asimetrías, doble velocidades, polarizaciones y aspectos críticos, que se presentan con la apertura comercial. Estos fenómenos vigentes desde 1980 demuestran diferencias y semejanzas propias del proceso de cambios en el territorio, en donde el rol del Estado como director de las políticas de transporte marítimo y de puertos, ha pasado de una etapa pública a otra privada, favoreciendo al capital económico de las empresas que se asientan en los lugares centrales de México y que buscan puertos modernos, competitivos, eficientes y que faciliten sus exportaciones e importaciones mediante el proceso ya anunciado de "justo a tiempo".

En los puertos del Norte y del Centro de México (casos de Veracruz y Manzanillo), el crecimiento es “mayor” y la exclusión es “menor”, explicada porque el movimiento económico y la derrama que desarrollan en los mismos aseguran más vasos comunicantes para favorecer el desarrollo económico, aportando recursos directos e indirectos que generan las ciudades y empresas asentadas en la regiones que utilizan los puertos de Manzanillo y Veracruz.

En el caso de los puertos del Istmo de Tehuantepec (Coatzacoalcos y Salina Cruz), la exclusión es “mayor” y el crecimiento es “menor”, no obstante que la pobreza (y exclusión) de la ciudad de Salina Cruz es más aguda que la pobreza de los habitantes de la ciudad de Coatzacoalcos, debido a la variedad de recursos naturales, a la aglomeración de población, que asegura mercados más grandes en Coatzacoalcos y a su cercanía al puerto de Veracruz y por ser una zona caracterizada por la industria petroquímica, con redes y mejores enlaces productivos.

La refinería y la Terminal petrolera de Pajaritos de PEMEX, aseguran a Coatzacoalcos los enlaces productivos, hacia adelante y hacia atrás, que necesita un polo petroquímico como este.

La exclusión de los puertos (considerados en una primera aproximación como centros de negocios, ubicados en ciudades y regiones) se resalta, ya que especialmente en el campo regional y de la ciudad, es evidente que la apertura comercial y la globalización (mundialización) aplicada desde los ochenta en México viene registrando “regiones que ganan” y “regiones que pierden”, no solo desde la perspectiva económica, sino también desde la perspectiva social.

Dentro de los actores ligados al problema portuario se ubican: los trabajadores, los sindicatos, los pequeños empresarios, el mismo gobierno (federal o estatal), las familias y otros agentes. En muchos de los casos, hay agentes sociales que no se ven favorecidos con el modelo económico, sin olvidar lo inconstante que es la geografía del capitalismo que se viene desplegando en México, como lo afirmó Ricardo Méndez (1997) para la mayoría de los países en desarrollo<sup>30</sup>.

Cada puerto analizado en el trabajo (se considera como ya se anunció en el estudio cuatro puertos mexicanos)<sup>31</sup>, debe confrontarse al mundo global: en sus redes, en sus negocios, en sus empresas, en el movimiento de sus actores económicos y sociales y en los grupos sociales ricos y pobres que registra; o en su caso, si son ganadores y perdedores de la privatización (o reestructuración)

<sup>30</sup> En la introducción, decía Ricardo Méndez (1997:57): “la inconstante geografía del capitalismo es sin duda uno de sus rasgos más permanentes y característicos generador de una periódica sustitución de regiones ganadoras y perdedoras en el escenario mundial”.

<sup>31</sup> Se considera dos puertos líderes o grandes e incorporados al mundo global: Manzanillo y Veracruz; mientras que se estudian dos puertos menores aparentemente excluidos: los casos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Los primeros son los más grandes de México en carga contenerizada; mientras que los segundos son los puertos del Istmo de Tehuantepec caracterizados en general por su movimiento petrolero.

portuaria iniciada en el año 1994<sup>32</sup>. Finalmente, interesa destacar los resultados de la gestión portuaria y los logros conseguidos respecto al desarrollo regional.

Como se plantea en el cuadro No I-3, el desarrollo del capítulo IV dedicado al estudio de casos, seguirá los aspectos considerados a continuación, bajo el principio de una metodología común buscando probar la simultaneidad de los procesos de exclusión y crecimiento económico, en el cual se encuentran inmersos todos los puertos de México, las regiones y territorios en donde se asientan los mismos y las ciudades costeras.

**Cuadro No I-3: Aspectos considerados en el desarrollo portuario**

<p><b>-Tipología y macroeconomía del puerto ( antecedente histórico y caracterización del Puerto)</b></p> <p><b>-Movimiento portuario (carga general, contenerizada, petrolera)</b></p> <p><b>- Redes nacionales e internacionales</b></p> <p><b>-Mercados y tipo de productos (empresas localizadas)</b></p> <p><b>-Desarrollo regional (desarrollo local, nivel de vida de los habitantes de la ciudad y puerto, región ganadora y región perdedora).</b></p> <p><b>-Exclusión,polarización y crecimiento (competitividad, jerarquía y otros)</b></p> <p><b>-Privatización portuaria: ¿quiénes ganan y quiénes pierden?</b></p> <p><b>-Los actores del proceso (trabajadores, empresas, gobierno, clientes, empleados).</b></p> <p><b>-Puertos que ganan con el TLCAN</b></p> <p><b>-Integración al sistema portuario mexicano, competencia con los puertos de las costas y pertenecer en su caso al sur “excluido” o al norte “incluido”.</b></p> <p><b>-Estudio económico y financiero (utilidades, ventas, ingresos, indicadores de rentabilidad, costos y beneficios);e</b></p> <p><b>-Infraestructura portuaria y problemas de la misma (congestión, por ejemplo, capacidad ociosa, etc)</b></p>
---

Fuente: Elaboración del autor.

Este ejercicio metodológico, aplicado al caso del puerto de Salina Cruz, lleva a conocer lo acontecido antes de la apertura comercial en cuanto a carga, problemas, vinculación con el mercado mundial, sus logros con la privatización portuaria y quiénes ganan o pierden<sup>33</sup>. ¿Siguen los actores del puerto antes

<sup>32</sup> A título de ejemplo el estudio realizado por GRADE para Perú y trabajado por Lorena Alcázar y Rodrigo Lovaton (mimeo, setiembre 2003:4) para un puerto concesionado al sector privado en el Sur del Perú (el puerto de Matarani en Arequipa) concluye que: “los principales resultados encontrados revelan que la concesión tuvo un efecto positivo neto sobre el bienestar, estimado en catorce millones de dólares. ¿quiénes ganaron y quiénes perdieron debido a la concesión. El principal beneficiado sería el Gobierno, el cual a pesar de perder los flujos resultantes de la operación de la infraestructura, se ve más que compensado por otros efectos (el pago inicial, la retribución, tasa regulatoria y el incremento en recaudación). En segundo lugar, los consumidores, los cuales reciben una tercera parte de este cambio en el bienestar, debido al incremento en el excedente del consumidor generado en la operación privada. Finalmente, el concesionario, que debe realizar un pago inicial y una contraprestación periódica por la operación del puerto, pero recibe las utilidades procedentes de este. Los grupos perjudicados serían los trabajadores (principalmente por la reducción de salarios y las condiciones de trabajo) y el grupo de usuarios intermedios.

<sup>33</sup> Para la ciudad de Salina Cruz interesa desarrollar dos referentes históricos claves. Uno es la dinámica alcanzada antes de la puesta en funcionamiento del Canal de Panamá que lo hacía el puerto más

mencionado vinculados al mercado mundial o han quedado excluidos de los circuitos mundiales?

El ejemplo debe ser realizado en su frente interno (la empresa), en su medio local, en el campo regional, en su contexto nacional y en el ámbito mundial?

¿Por qué la ciudad de Salina Cruz (con 76, 000 habitantes) sigue estancada, sin empleos, con pocas inversiones y excluida del modelo global? Lo anterior se da pese a que en la ciudad existe la refinería Antonio Dovali Jaime, con más de 2000 trabajadores, que abastece de petróleo a las ciudades del Pacífico mexicano; y en su proximidad se encuentra una terminal petrolera y la cementera de la Cooperativa Cruz Azul, en Lagunas Oaxaca, la cual ocasionalmente, usa el puerto para exportar cemento al Ecuador.

El trabajo en suma, plantea esquemas de análisis de la exclusión y crecimiento e inclusión en los puertos de México frente a la globalización. El propósito es estudiar dichos conceptos, caras de una misma moneda, en su vinculación con los puertos de México, centros nodales de negocios y transferencias que se incluyen en redes cercanas a empresas, ciudades y centros de acumulación demográficos y de poder. En esta relación, las empresas para importar y exportar mercancías, requieren de puertos cercanos para abatir costos de transportes.

Como se sabe, el concepto de exclusión es de mayor significación que el de pobreza y proviene en sus orígenes de la escuela francesa, en donde desde los setenta y especialmente en los ochenta de siglo pasado, se empezó a estudiar el problema de algunos segmentos de la población que quedaban fuera de los beneficios del crecimiento económico, que no era convergente en el sentido que la riqueza generada en la zona no se distribuía de forma igualitaria en todas las regiones del territorio, existiendo grupos, sectores, regiones, localidades olvidadas de los beneficios que debían traer naturalmente el crecimiento o progreso del país.

Estos grupos sociales, que aparecían excluidos de los frutos del progreso económico, se comportaban como un elemento residual al modelo y se entendía que las fallas del mercado ocasionaba, (según el modelo neoclásico) que algunas poblaciones no fueran beneficiadas, por lo que se plantearon como medidas compensatorias, fondos de cohesión social que buscaban paliar y superar los déficit en salud, educación o empleo que, en algunos casos, correspondían a industrias en declive. De esa manera, los desocupados eran apoyados con los fondos temporales antes mencionados.<sup>34</sup>

---

importante del Sur, ya que en promedio manejaba un millón de toneladas y circulaban de Coatzacoalcos a Salina Cruz setenta vagones por día. Otro es la importancia que cumplió el Plan Alfa-Omega en los setenta del siglo XX.

<sup>34</sup> En el anexo No 3 se detalla el caso de la Unión Europea y el rol que cumplieron los fondos de desarrollo regional.

En esta investigación, el fenómeno de exclusión económica (que se distingue de la exclusión social), viene resaltado como un resultado de la globalización y apertura comercial aplicada en los países latinoamericanos desde los años ochenta del siglo XX.<sup>35</sup>

Esta exclusión, es vista de manera espacial o territorial, pero también, desde el punto de vista de los actores económicos y sociales que pierden en la mundialización. Es decir, trabajadores, empleados de cuello blanco, sindicatos, pobres del puerto, empresas que viven del movimiento portuario, y otros grupos socioeconómicos alcanzados directa o indirectamente con los beneficios de la actividad del transporte marítimo y con el movimiento portuario<sup>36</sup>.

En otras palabras, el crecimiento y exclusión (fenómeno simultáneo) en los puertos de México, es visto a través de un prisma amplio que estudia el territorio y sus redes con los puertos, tratando de conocer de qué manera los actores económicos y sociales ganan o pierden con la apertura comercial y con la dinámica o el estancamiento que se produce en los distintos puertos.

En la historia latinoamericana hay muchos ejemplos de ciudades que perdieron vigor y dinámica cuando el producto que se extraía o producía perdió importancia en el comercio internacional (salitre, lana, algunos minerales, harina de pescado, guano, entre otros)<sup>37</sup>.

La CEPAL (ILPES, septiembre de 2000:27) señala que: "históricamente, el territorio de los países latinoamericanos y del Caribe se caracteriza por una marcada concentración en las ciudades metropolitanas, por la existencia de "regiones marginales" producto de la lógica de funcionamiento territorial de la economía nacional y por las llamadas "regiones con sectores económicos en declive" (carbón, estaño, petróleo, industria textil, café, etc.). Igualmente afirma que "hasta 1970, estos últimos casos se manifiestan en el Nordeste brasileño, la región Caribe de Colombia, el secano costero y el sur de Chile, el noroeste argentino, los departamentos de Oruro, Potosí, El Beni y Pando en Bolivia, los territorios amazónicos de Brasil, Colombia y Perú, la sierra peruana y otros".

---

<sup>35</sup> Esta apertura ha ocasionado que países, regiones, ciudades, gobiernos locales y espacios aparezcan excluidos del circuito económico mundial. En palabras de economistas como O. Ugarteche, que se forme los "nortes" privilegiados versus los "Sur" excluidos.

<sup>36</sup> Cuadrillas de trabajadores, población que transporta las mercancías en camiones, empleados del ferrocarril, trabajadores de la empresa petrolera PEMEX, servicios de aduanas y de empresas concesionarias que realizan distintos servicios a las naves o mantienen vínculos económicos con las autoridades portuarias y con el propio puerto.

<sup>37</sup> Agradezco la aclaración realizada por C. Ojeda (2005) que explica los casos ocurridos en la historia económica peruana, en relación a los productos básicos que pierden vigencia. Sobre este aspecto puede verse en detalle el libro de Rosemary Thorp publicado en 1998.

Similamente a lo que ocurre en las regiones, ciudades y puertos de acuerdo con la literatura revisada, los pobladores de las regiones excluidas también presentan carencias en alimentación, salud, educación, empleo y en necesidades básicas esenciales, que los ubica fuera del circuito moderno de la economía. En palabras de Pierre Veltz, las zonas excluidas contrastan con las islas de prosperidad, en un mar o archipiélago de pobreza. Las primeras, es decir las zonas ricas, están conectadas, tienen circuitos económicos comerciales fuertes, poseen flujos económicos y financieros y se benefician de todo el crecimiento económico que tiene el país.

Este crecimiento aparece entonces como desigual, asimétrico, falta de equidad, especialmente porque la polarización social que se produce trae actores sociales que pierden<sup>38</sup>.

En resumen, hay actores económicos y sociales que ganan recordando la terminología de Benko y Lipietz de “regiones que ganan” versus “regiones que pierden”, bajo el paradigma de la nueva geografía económica, que dichos autores revisan (ver cuadro I-4 adjunto).

#### **Cuadro I-4 Regiones ganadoras, según G. Benko y A. Lipietz**

<p><b>Las regiones que ganan económicamente tienen las siguientes características):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-son regiones urbanas, con fábricas y oficinas que se concentran en las grandes ciudades o megalópolis</li> <li>-ante todo son regiones productivas de bienes exportables, es decir de bienes manufacturados o de servicios facturados.</li> <li>-es también una región que sale adelante (desde el punto de vista de los empleos, de la riqueza, del arte de vivir) por su propia actividad, o una región que vive a expensas de las que han perdido, incluso de una parte de sus propios habitantes.</li> <li>- es el centro de una periferia-ejemplo de regiones que ganan: Tokio, Nueva York-Nueva Jersey, Los Ángeles-San Diego, Paris, Zurich, Francfort.</li> <li>-pueden ser regiones que ganan, en países que pierden. En países que retroceden en la escena internacional, con déficit comercial, en países que se endeudan.</li> <li>-En síntesis, las regiones que ganan son las redes de distritos, con distritos de redes metropolitanas de tamaño medio que se relacionan con las redes, con las aglomeraciones, con los espacios, con el poder y en suma, con las metrópolis”</li> </ul>
---

Fuente: Adaptado por el autor, del libro de George Benko y Alain Lipietz, 1994.

<sup>38</sup> Para Pierre Veltz el verdadero problema es aprender a pensar el mundo de otro modo que como un mosaico de zonas, el territorio es un elemento clave que ayuda a comprender las contradicciones producidas por los grandes procesos en curso, para entender las relacionadas con el territorio, hacen falta imágenes nuevas. En este sentido, utiliza la metáfora del archipiélago, los flujos económicos se concentran en el seno de una red- archipiélago de grandes polos en la que las relaciones de radio largo (entre polos, relaciones horizontales)son más fuertes que las de radio corto (de los polos con su hinterland, relaciones verticales). Los polos son las islas o espacios emergentes que conforman el archipiélago, mientras los ámbitos que no se integran en la red quedan excluidos del sistema conformando el espacio sumergido, los fondos marinos (Ver: Inmaculada Caravaca. EURE, diciembre 1998:11).

En concreto para terminar esta parte, el problema de investigación se concentra ,como ya se adelantó, en comparar y estudiar los impactos de la apertura comercial en cuatro puertos de México, dos puertos grandes y líderes como Manzanillo y Veracruz y dos puertos estancados del Istmo de Tehuantepec Coatzacoalcos y Salina Cruz .Se prueba sus diferencias y doble velocidades, que apuntarían simultáneamente al crecimiento y la exclusión. En esta línea de trabajo surge naturalmente la necesidad de discutir las políticas en el tema del aspecto portuario, buscando analizar una propuesta alternativa, a la que recomienda el paradigma neoliberal, que incluye como ya se vio, la privatización y reestructuración de los puertos en México.

Finalmente, es necesario comentar que el tema de la pobreza y la exclusión económica y social se han convertido en temas vigentes en las relaciones internacionales, ya que confrontan el encuentro de dos paradigmas: el anglosajón o neoliberal (con modelos como Estados Unidos e Inglaterra) que priorizan las ganancias y la iniciativa privada, versus la propuesta francesa y europea que incluye el principio de solidaridad y de responsabilidad social, en donde la necesidad de acumular ganancias no es coincidente con priorizar a los grupos sociales más pobres, por lo que esta propuesta argumenta la necesidad de organizar redes sociales y apoyar con fondos a las regiones más pobres que sufren precisamente los efectos de la competencia descarnada y de lucha por mercados que se produce<sup>39</sup>. Estas diferencias de concepción entre dos enfoques se ubican en el centro del debate y ataca un elemento clave de la economía y de los negocios de las empresas que buscan ganar ilimitadamente, sin considerar los fenómenos de exclusión.

## **1.2. La hipótesis general y específica**

### **1.2.1. La hipótesis general**

La política de apertura comercial que caracteriza al modelo económico aplicado por México, exige un rol diferente en los puertos del país. Sus efectos se reflejan en los profundos cambios estructurales en la economía y, obviamente, en el territorio, alterando de esa manera el modelo tradicional de desarrollo sustitutivo de importaciones, que se venía aplicando desde los años treinta y que se dio en el contexto de un proceso nacionalista, con protección de los recursos naturales (como el petróleo) y la aplicación de programas de desarrollo industrial.

Dicha política se desplegó en el marco de un Estado nacional benefactor, que priorizó el “desarrollo hacia adentro”, buscando también proteger al ciudadano a través de distintas redes sociales, características del Estado antes citado.

---

<sup>39</sup> En relación a este planteamiento alternativo puede verse: José M. García y Santos Ruesga. 'El Euro (mucho mas que una moneda)". Acento Editorial. Madrid, 1998:65-82,

La forma de concebir el problema, propio de países que se ubican en la periferia, llevó también, a que el desarrollo regional y las redes de transporte, acompañaran los procesos económicos y de circulación del capital, que tendieron a desarrollar las metrópolis y a privilegiar el norte de México, derivando en la concentración económica, demográfica y de infraestructura, ya tradicional en cuatro ciudades principales: México, Monterrey, Guadalajara y Puebla.

Para servir a las urbes ya referidas y vincular el comercio de México, principalmente con Estados Unidos, los puertos, carreteras e infraestructura que conformaban redes, se diseñaron de manera central para servir al Norte, buscando que el transporte estuviera al servicio del modelo aplicado. Este modelo exigía bajar tarifas, contar con ferrocarriles, con líneas hacia el centro de México y hacía la frontera, y requería puertos tanto del Pacífico, como del Golfo, que facilitarían dicho comercio, y en fin, demandaba un conjunto de incentivos que privilegiaran, como hasta ahora, el transporte carretero, el movimiento de productos comerciales y de petróleo hacia el Norte y Lejano Oriente y Japón; así como comunicaciones e inversiones en el mismo sector, que abarataran costos, aunque sacrificaran eficiencia, para facilitar el comercio interno y externo que organizaba el centro o metrópoli.

Con la globalización y los cambios estructurales que se dieron masivamente en el orbe a comienzos de la década de los ochenta (siglo pasado), el modelo hacía adentro pierde eficacia y la política se torna de “apertura masiva”, en donde lo prioritario es atender los mercados internacionales en forma eficiente, a bajo costo y con tarifas y con redes de transporte.

Fue así como desde 1982 se inició el proceso masivo de insertar a México en el Primer Mundo. Los primeros pasos de “modernización y reordenación económica”, empezaron en el gobierno de Miguel de la Madrid (1982-1988). Con Carlos Salinas (1988-1994), en los últimos años de los ochenta, se empezó el proceso de reestructuración del territorio, con actividades de privatización, venta de las principales empresas paraestatales, así como con el reconocimiento de que los puertos no cumplían un rol fundamental necesario para el nuevo modelo de desarrollo, debido a problemas sindicales, a falta de inversión, al burocratismo y a los mercados cautivos, tradicionalmente implícitos en la etapa económica anterior.

En efecto, históricamente los puertos mexicanos (comerciales, industriales, pesqueros y turísticos) fueron operados como organismos del sector público. Esa característica se tradujo en tres factores que afectaron su operación eficiente y desarrollo (GEA y Coopers & Lybrand, 1993:II-7):

- una administración portuaria excesivamente centralizada
- un sistema con rigideces institucionales que dificultaban la operación

-una carga importante para las finanzas públicas, derivada de los subsidios federales a la operación de los puertos.

Igualmente, la existencia de los puertos de México respondió a un sinnúmero de factores, entre ellos el azar<sup>40</sup>, la atención de necesidades regionales específicas (Dos Bocas), el aprovechamiento de condiciones naturales propicias (Tampico) o el capricho político (Lázaro Cárdenas) (GEA y Coopers &, Lybrand, 1993:II-9).

En síntesis, los puertos en México, tradicionalmente presentaban atrasos respecto a los adelantos tecnológicos, restricciones en el mejoramiento de los métodos operativos; uso intensivo de la mano de obra, y la persistencia de un sistema laboral estratificado, poco flexible. Persistía también la concentración de carga en algunos; el uso ineficiente de los recursos disponibles; y un control monopólico tanto de los servicios conexos de transporte terrestre, cuanto de las maniobras portuarias (Pérez, 1995:303). Una muestra de ese grave problema lo representa el puerto de Veracruz, objeto de requisa en 1993<sup>41</sup>.

En la variedad de diagnósticos que realizaron las empresas consultoras y los investigadores resalta el análisis del investigador Isaac Katz (ITAM) (noviembre de 1998:43) cuando anota: “en cuanto a los puertos, estos se caracterizaron por ser, al igual que en el caso de los ferrocarriles, entidades notoriamente ineficientes, con tiempos de carga y descarga elevados, así como con un alto porcentaje de pérdidas de mercancías derivado en gran parte por la propia administración ineficiente que se hacía por parte del gobierno y por la existencia de sindicatos de estibadores con notorias prebendas en los contratos colectivos”. “Con el objetivo de aumentar la eficiencia de operación, sobre todo en función del incremento en los flujos de comercio exterior a raíz de la apertura iniciada en 1985, se inició en 1990 la reestructuración del sistema portuario mexicano, transformando la administración federal de cada uno de los puertos en APIS, como paso previo a su privatización”.

A la luz de esos problemas, en julio de 1993, se emite la Ley de Puertos y en noviembre de 1994 su Reglamento, creándose en ese año las denominadas “Administraciones Portuarias Integrales” (APIS), con la función de organizar, administrar y operar los principales puertos del país.

---

<sup>40</sup> Parece exagerado en este diagnóstico pensar que los puertos consideraron el azar para ubicarse en una costa de México. Al revés y de acuerdo a los elementos conocidos de ese entonces, consideraron como factor clave la “localización”.

<sup>41</sup> Para conocer la requisa de Veracruz y otros problemas de la privatización, puede revisarse el siguiente artículo: Germán Alarco y Patricia del Hierro, “Límites Económicos a la privatización portuaria: el caso mexicano (1992-1995). Gestión Pública. CIDE. Vol. V, Num 1, primer semestre de 1996. Otro autor señala que la privatización se debió en Veracruz al gran caos portuario: constantes sustracciones de mercancías, revisiones de contratos colectivos anuales, dobles cobros. Concluye en que el Gobierno entra a coordinar las maniobras y se abate el costo 40% (ver: Alex Casarrubias. “La gestación de la privatización portuaria en México durante 1993-1995: el caso de Manzanillo, Colima.” Tesina CIDE. Maestría en Administración Pública. México D.F. julio de 1995, p. 68).

Creadas como empresas privadas, y debido a que el Consejo de Administración de cada una tiene una mayoría de representantes públicos, se asegura un control de la entidad, de manera que cada institución funcione como una empresa paraestatal, logrando de esta forma que los puertos dependan de los lineamientos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Uno de los avances de este diseño, es que se busca que los recursos que se generen en cada API se queden en la zona o región de influencia, dependiendo de la eficiencia, eficacia y gestión de los directores portuarios que son elegidos por el Consejo de Administración. De esta forma el proceso de privatización de los puertos, que algunos especialistas denominan de reestructuración, asegura que el Gobierno Federal siga siendo dueño de las acciones y propiedades, tanto del terreno concesionado como del mar territorial, que pertenece a la zona de influencia de cada puerto<sup>42</sup>.

A la luz de este proceso puede adelantarse un balance de lo que ha sucedido en diez años de aplicación de la nueva política portuaria. Dos fenómenos son resaltantes. Uno es el manejo espectacular de la carga comercial (carga contenerizada), que se ha movilizó por los principales puertos de México; y otro, es la concentración del comercio exterior, a través del movimiento en los puertos “ganadores”, especialmente Veracruz y Altamira en el Golfo y Manzanillo en el Pacífico.

En todo caso, las autoridades que dirigieron el proceso de reestructuración concluyen que (SCT, 2000:13):

“La operación de los puertos registraba serios problemas y rezagos que afectaban a la economía y al comercio exterior de México. Entre ellos, cabe mencionar los siguientes: la calidad y productividad de los servicios eran inferiores a los estándares internacionales; la construcción y administración de los puertos correspondía exclusivamente al Gobierno Federal y la prestación de los servicios estaba monopolizada por empresas estatales; las inversiones públicas resultaban insuficientes y dispersas, lo que provocaba rezagos en equipamiento e instalaciones. Las inversiones privadas eran prácticamente inexistentes; debían otorgarse subsidios importantes para la operación y desarrollo de los puertos; la capacidad instalada en algunos puertos se hallaba subutilizada, al tiempo que otros estaban cercanos a la saturación; los precios y tarifas se fijaban centralmente y de manera uniforme para todos los puertos; como consecuencia de estas deficiencias, el dinamismo de la actividad portuaria era reducido.”

Bajo este diagnóstico gubernamental se concluía, coincidiendo con la apreciación antes presentada, de elevado dinamismo de la actividad portuaria en el período 1995-2000, sustentada en que: “entre 1995 y 2000, la carga total

---

<sup>42</sup> La única excepción a esta regla sería el caso de la Administración Portuaria de Acapulco que fue “vendida” al sector privado el 20 de junio de 1996. La norma oficial respectiva fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de julio de 1996.

creció a un ritmo equivalente a casi tres veces el registrado entre 1990 y 1995” y que en contenedores: “la forma más moderna de transportar mercancías, el crecimiento fue espectacular, pues sobrepasó el millón 285 mil teus (contenedores de 20 pies)) (SCT, 2000:29)<sup>43</sup>.

Recientemente, el Plan Nacional de Desarrollo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2001-2006:22), considera como una línea estratégica: transformar a las APIS, de entidades administradoras de infraestructuras, a centros de negocios que incorporen las mejores prácticas del mercado y vean al transporte y la distribución como parte del sistema total de producción<sup>44</sup>.

En suma, a manera de hipótesis, el crecimiento o exclusión de los puertos mexicanos en la fase de globalización está condicionada por las posibilidades de articulación a las redes globales de transporte de insumos y bienes, especialmente, de tipo contenerizado. No obstante, sin la formación de redes locales de actores que, mediante un esfuerzo innovador generen servicios logísticos y actividades de valor agregado en torno al nodo portuario, difícilmente este podrá contribuir eficazmente al desarrollo regional y a la mejora del nivel de vida en su ámbito territorial de pertenencia.

De esa manera, es posible encontrar respuesta a estos procesos que conducen al desarrollo de “puertos en crecimiento”, articulados a la red global y de “puertos excluidos o perdedores”. Así, preliminarmente podría decirse que los cambios estructurales realizados en el transporte estarían específicamente favoreciendo el modelo hacia fuera, con el privilegio de los puertos que apuntan hacia el norte: Manzanillo, Veracruz y Altamira. Aproximadamente el 89 % de la carga comercial total contenerizada (medida en teus), es manejada por estos tres puertos del país<sup>45</sup>.

<sup>43</sup> Para el año 2004 la cifra registrada es de 1 903, 845 teus que significa 48.1 % más que la cifra utilizada para el año 2000.

<sup>44</sup> Resulta sintomático que un documento de la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos (CIP-OEA) llegue a la siguiente conclusión: “la concepción moderna de los puertos se orienta a considerarlos como centros de negocios, definiendo sus procesos y controles, bajo el criterio de alcanzar mayor eficiencia y transparencia en las transacciones, todo lo cual debe propender a la fijación de costos competitivos de las operaciones de comercio exterior” (ver: OEA. Informe Final. Simposio Interamericano, Cooperación entre los puertos y las Aduanas. Houston, Texas, Estados Unidos, 8 y 9 de diciembre de 1998, p. 12). Últimamente el Programa de Trabajo 2001 de la S. C. T. dice: “se promoverá la transformación de las Administraciones Portuarias Integrales (APIS) de entidades administradoras a centros de negocios que incorporen las mejores prácticas del mercado y se dará cumplimiento a su programa de obras, en particular, se apoyará el Plan Puebla-Panamá, mediante la ampliación y modernización de los puertos del Sureste del país (ver: Programa de Trabajo. SCT. México, julio del 2001:11).

<sup>45</sup> Existe trabajos de organismos internacionales como del BID (2002:306-307) que confirmarían estas hipótesis. El BID afirma que el proceso de apertura comercial en el marco del TLCAN (NAFTA en inglés) ha traído cambios en el territorio (período:1988-1998) en donde hay población ocupada que sale del Centro de México y migra por empleos a los estados del Norte y del Centro notándose por ejemplo un intenso desarrollo industrial y maquilador en lugares como Tijuana (Baja California Norte), Ciudad Juárez (Chihuahua), Apodaca (Nuevo León), Zapopan (Jalisco), Mexicali (Baja California Norte), Guadalupe (Nuevo León), Reynosa (Tampico), León (Guanajuato), Tehuacan (Puebla) y Hermosillo en Sonora. En contraste, se presentan cambios negativos y de expulsión de mano de obra en municipios como los de:

### Cuadro I-5 Carga total en puertos líderes, puertos del Istmo de Tehuantepec y otros puertos petroleros de importancia

Porcentajes de participación respecto al total (1992-2004)													
Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Cinco puertos líderes*	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
Islas Cedros, B.C.	6.3	6.2	8.5	6.6	7.1	5.8	5.6	5.7	6.1	5.5	4.7	4.7	5.1
Dos Bocas, Tab.	12.6	12.5	17.0	8.8	11.2	11.6	11.0	8.7	9.5	11.5	12.2	12.5	10.1
Cayo Arcas, Camp.	17.6	17.2	16.5	15.7	15.1	18.1	17.1	16.7	17.2	19.1	19.5	21.1	24.2
Tuxpan, Ver	3.7	3.9	3.0	3.9	3.3	3.8	4.2	4.0	4.1	4.1	4.4	3.9	3.8
Guaymas, Son.	2.8	2.6	2.9	2.7	2.7	2.3	2.0	1.8	1.6	1.6	1.3	1.1	1.1
Guerrero, B.C.S.	3.1	3.1	2.9	3.2	3.3	2.9	2.9	2.9	3.0	2.7	2.3	2.3	2.6
Punta Venado, Q.Roo	2.2	2.5	2.8	3.3	2.9	2.8	2.9	2.6	2.8	2.7	2.6	2.6	2.7
Resto	10.5	10.2	10.3	10.3	9.6	9.9	9.4	10.3	10.4	10.2	9.2	9.0	9.5
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<b>Total en millones de toneladas (cifras absolutas)</b>	<b>181.8</b>	<b>183.4</b>	<b>185.4</b>	<b>186.6</b>	<b>208.6</b>	<b>219.8</b>	<b>237.4</b>	<b>231.4</b>	<b>244.2</b>	<b>244.4</b>	<b>253.0</b>	<b>264.7</b>	<b>266.0</b>
.exportación	97.5	101.7	100.8	103.4	117.6	125.6	125.7	119.3	124.9	129.0	132.2	140.3	142.0
.importación	21.5	20.2	21.9	19.7	27.5	33.4	43.2	44.8	51.8	50.4	54.4	53.4	52.6
.cabotaje	62.8	61.5	62.7	63.5	63.5	60.8	68.5	67.3	67.6	65.0	66.4	71.0	71.4

\* Los puertos líderes o ganadores son: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz.

\*\*Los puertos del Istmo son: Salina Cruz, Coatzacoalcos y la terminal de Pajaritos, administrada por PEMEX.

Nota: En total son 40 los puertos que movilizan la carga total por los litorales de México. Son veinte en el Pacífico y veinte en el golfo y el Caribe. Destacan entre los anteriores once puertos importantes en el lado del Pacífico y diez en el Golfo y el Atlántico. El cuadro resalta los más importantes puertos captando el fenómeno de concentración.

Elaboración: el autor en base a fuentes de la SCT.

En el caso de los puertos petroleros de cabotaje y de comercio del hidrocarburo, las tendencias se mantienen, destacando los puertos del Istmo, especialmente la Terminal de Pajaritos en Veracruz y el de Salina Cruz, en Oaxaca; Cayo Arcas en Campeche, Dos Bocas en Tabasco y también los puertos líderes de Lázaro Cárdenas y de Tampico (ver cuadro I-5).

Tratándose de la región del Istmo, de Salina Cruz y Coatzacoalcos y siguiendo la nomenclatura de desarrollo regional utilizada, se postula que es una región "perdedora", no solo por los indicadores económicos y sociales, sino porque históricamente aparece en los mapas de pobreza utilizados. Esto significa que la importancia petrolera no estarían favoreciendo a la mayoría de las ciudades y puertos sino al revés, está generando la exclusión.

La exclusión caracterizaría a la mayoría de los habitantes de Salina Cruz, una ciudad portuaria que espera que las distintas iniciativas gubernamentales se focalicen en ayudas y fondos regionales que necesita y que abonarían a elevar su grado de industrialización, mejorarían los niveles educativos de la fuerza de trabajo y registrarían un mejor nivel de vida, superando los rezagos que tienen los habitantes del Istmo, y en especial los residentes de Salina Cruz.

---

Azcapotzalco, Tlanepanta, Naucalpán, Monterrey (en Nuevo León), Guadalajara (Jalisco), Cuauhtémoc (DF), Gustavo Madero (DF), Miguel Hidalgo (DF), Iztapalapa y Benito Juárez, también en la ciudad capital.

Por lo anterior, el nuevo Plan Puebla-Panamá, un Acuerdo Presidencial del 5 de junio de 2001, constituye la primera oportunidad de la administración del Gobierno de Vicente Fox, de atender el déficit de la población del Istmo oaxaqueño en empleo, ingreso, salud y educación<sup>46</sup>. Sintéticamente, el Plan parte probando el desarrollo regional asimétrico que se produce en el país con el Centro y el Norte versus el Sur-Sureste pobre, equiparable con la pobreza de los países centroamericanos incluidos en el Plan. (ver cuadro No I-6).

Debe recordarse que tanto el puerto de Coatzacoalcos como el de Salina Cruz, son puertos regionales (secundarios o menores), con mercados cautivos, que cuentan con una ventaja geográfica natural por la distancia de sólo 310 kilómetros, la distancia más corta entre los puertos del territorio mexicano, lo que permite esperar que se pueda dinamizar el movimiento como corredor transístmico de mercancías del Golfo (Atlántico) al Pacífico, en su viaje a los mercados internacionales.

Cuadro I-6  
Desarrollo regional asimétrico entre los estados de México y los países de Centroamérica

Centro-Norte	Sur-Sureste	Centroamérica
Población: 73 millones	Población: 28 millones (43%)	Población: 36 millones (57%)
Pob. Indígena: 25.6 %	Pob. Indígena 74.4 %	
PIB per cápita: 4 199 d	PIB per cápita: 2 847 d	PIB per cápita : 1899 d
Índice Esc. : 7.6 años	Índice Esc: 6.7 años	Índice Esc. 4.2 años

Nota: el Plan Puebla Panamá se integra de los estados de Puebla, Oaxaca y Chiapas y de los países centroamericanos incluyendo Panamá. Alcanza una población de 64 millones de habitantes y una superficie de 1026, 117 kilómetros cuadrados. En el anexo No 11 se presenta un resumen del avance del Plan Puebla-Panamá.

Fuente: Presentación General del Plan. Presidencia de la República. Gobierno Federal, 2001

Bajo una nueva geografía portuaria, debe probarse que en el caso de los puertos de México (1982-2004), se presenta cambio en la jerarquía donde unos puertos líderes (caso de Salina Cruz) ahora están estancados; otros iniciaban su despegue (caso de Manzanillo) y ahora son puertos principales, afectando los territorios donde se desenvuelven y dinamizando, simultáneamente, los lugares y empresas que se reactivan con los espacios de flujos que los puertos forman<sup>47</sup>.

Simultáneamente, a estos procesos, se genera una nueva dinámica portuaria, explicada por el proceso de crecimiento y exclusión (estancamiento y desconexión), que viene explicado por las políticas de apertura comercial y globalización, por los procesos de reestructuración y privatización portuaria aplicados en los años noventa del Siglo XX y siguiendo las políticas económicas que pusieron de moda la privatización. Así, crecimiento y exclusión serían las

<sup>46</sup> El Plan Puebla-Panamá es: "un instrumento de coordinación intersectorial e intergubernamental, así como de concertación con la sociedad civil y la iniciativa privada, para el diseño y ejecución de acciones tendientes a elevar el nivel de vida de los habitantes y a lograr el desarrollo integral y sustentable de la región Sur-Sureste de México). Ver un avance del mismo en el anexo No4.

<sup>47</sup> El estudio de la OCDE (2002:8) señala: "Con respecto a los puertos, la capacidad sigue siendo débil y las complementariedades intermodales no se han desarrollado adecuadamente, reduciendo así tanto la zona de influencia de las capacidades de distribución de mercancías, como el potencial para superar las limitaciones de las carreteras costeras".

caras de una misma moneda de un proceso donde los puertos como centros de negocios y como ciudades portuarias, aparecen ligadas a los territorios y a las regiones. En unos casos como “ganadores” y en otros como “perdedores” del modelo económico, que como se comprobará más adelante, no privilegia la equidad ni el bienestar social de la mayoría de la población.

### 1.2.2. La hipótesis específica

Se plantea como hipótesis específica, que en el caso de los cuatro puertos de México elegidos para la investigación (período 1982-2004) se presenta simultáneamente un proceso de crecimiento y exclusión, que viene explicado, como ya se expuso, por la política de apertura comercial y globalización aplicadas desde comienzos de los ochenta del pasado siglo y también debido a los procesos de reestructuración y privatización portuaria aplicados en los primeros años de los noventa que afectaron a Manzanillo, a Veracruz, a Salina Cruz y al puerto de Coatzacoalcos<sup>48</sup>.

El concepto de progreso y exclusión, ya adelantado en párrafos anteriores, según Ulrich Bech (1998), se da simultáneamente, es decir, en cada ciudad-puerto hay pobres y ricos, los primeros se perjudican con la globalización y apertura comercial; mientras los segundos se benefician de la privatización portuaria y de la apertura comercial. Dentro de estos segundos estarían las empresas exportadoras, los funcionarios de los puertos, los trabajadores de cuello blanco de las empresas portuarias y algunos trabajadores sindicalizados que se benefician con el crecimiento y expansión del movimiento portuario producido.

Bajo estas consideraciones en una ciudad portuaria se perjudican los que perdieron su empleo, luego de la privatización, los trabajadores de actividades no rentables que ganan el salario mínimo, los desempleados y los hombres y mujeres que no reciben beneficios directos e indirectos del proceso de apertura comercial.

Por ello se habla de la exclusión para demostrar que un gran porcentaje de la población que reside en la ciudad y puerto y que está en pobreza o extrema pobreza, no recibe los efectos multiplicadores de una empresa portuaria que crece, tiene ingresos, mejora sus servicios; pero se comporta como enclave.

En síntesis, “crecimiento”, en el entendido de que dicho proceso irradia en unos pocos, es la riqueza focalizada en cierto sector social, considera a la inclusión para los menos y medido por el crecimiento de carga general y carga

---

<sup>48</sup> Hay que entender que al problema de la globalización se suma una estructura económica y social, dependiente, que esconde patrones históricos de postración en esta fase contemporánea y que agudizan los fenómenos de pobreza.

contenerizada, y por indicadores de solvencia financiera e impacto regional que concentra el ingreso.

En su caso la “exclusión”(económica y social) como ya se mostró, tiene una concepción más amplia e integral que de pobreza, y será analizada a luz de indicadores de desconexión, estancamiento geográfico y territorial, olvido de grupos sociales y de “perdedores”, no solo de los procesos de privatización portuaria aplicados, sino también por muchas razones y causas carentes de los satisfactores básicos necesarios que naturalmente deberían venir de un proceso de integración al mundo global que vivimos y que tiene también condicionantes históricos que lo explican.

Para probar los aspectos de crecimiento y exclusión, el trabajo escoge, como ya se adelantó, con cierto detalle a cuatro casos paradigmáticos: dos puertos grandes de México y dos puertos pequeños del país<sup>49</sup>.

El crecimiento y exclusión se daría en forma más polarizada en ciudades costeras y puertos grandes como los de Veracruz y Manzanillo. En contraste, en Coatzacoalcos y Salina Cruz es evidente y con más claridad encontrar mayor exclusión y menor progreso; aunque los niveles de desarrollo socioeconómico son diferentes entre los que registra Coatzacoalcos, una ciudad petrolera por excelencia y una ciudad pequeña y estancada, carentes de grandes negocios industriales, como lo es Salina Cruz de Oaxaca<sup>50</sup>.

En general, los fenómenos considerados se dan en los cuatro puertos bajo distintas velocidades, con diferentes ritmos y a la luz de políticas empresariales diferentes que nos llevan a encontrar tipologías de puertos o empresas que registran distintas características económicas, financieras y operativas. No obstante esta consideración se parte de que la política aplicada considera el sistema portuario mexicano y premia la competencia y la lucha por mercados que lleva a realizar una guerra de puertos, en donde unos puertos “ganan” y otros puertos “pierden”.

¿De esa manera la hipótesis refinada de trabajo apuntaría a preguntar por qué si la apertura comercial y la globalización o mundialización, son fenómenos generales que se aplicaron en la economía mexicana, los resultados en las ciudades costeras y puertos de México reflejan territorios con diferencias,

<sup>49</sup> Podría discutirse que es un puerto pobre y chico y que es puerto grande y rico de México. Siguiendo a Lourdes Trujillo y Gustavo Nombela (febrero 2003:132) y de acuerdo a Stopford (1997) hay cuatro niveles de desarrollo de un puerto: 1) pequeño puerto local, 2) gran puerto local, 3) gran puerto regional, y 4) centros regionales de distribución. Los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz se ubicarían en los niveles 1 y 2, mientras que Veracruz y Manzanillo se considerarían en el nivel 3. Se aspira a que Manzanillo como puerto hubiese pasado a alcanzar el nivel 4, en donde se ponen como ejemplos los puertos de Róterdam, Hong Kong y Singapur. Más adelante en el punto 4.1, se presentarán las terminales de contenedores más importantes del mundo.

<sup>50</sup> La Ciudad de Salina Cruz tiene la refinería Antonio Dovalí Jaime, la Terminal Marítima de carácter petrolero, el puerto administrado por la API y a 30 kilómetros de la ciudad la planta cementera de Cruz Azul en Lagunas, Oaxaca, que tiene un sistema de gestión cooperativo.

asimetrías, y heterogeneidades entre los progresos y las exclusiones registradas por los puertos de Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz y Coatzacoalcos?

¿Qué hace a Manzanillo el puerto líder y de mayor crecimiento en carga contenerizada en México? ¿Cómo los acuerdos comerciales firmados como el TLCAN y el movimiento a la Cuenca del Pacífico con China, han conseguido que el mismo se convierta en el puerto más importante del Pacífico y de todo el país?

¿Qué dinámica empresarial, qué manejo de mercadotecnia internacional y qué políticas empresariales aplicadas vienen haciéndolo “ganador” a Manzanillo puerto que fue pobre y estancado a comienzos de la década de los ochenta del Siglo pasado ?.

¿Qué actores progresan y qué actores se excluyen de este impacto empresarial de gran rendimiento en esta empresa portuaria?

¿Cómo las variables internacionales ligadas a los movimientos de los buques y transporte internacional de las navieras, a las redes transnacionales y a la competencia con otros puertos del mundo desarrollado, han posibilitado que este puerto tienda a ser el pivote portuario de la Costa del Pacífico de México?

De esta manera y siguiendo esta misma metodología, se analizarían los cuatro puertos escogidos.

Interesa especialmente demostrar que en el caso del Puerto de Salina Cruz hay una aparente exclusión, pérdida y manejo de carga que lo ubica entre uno de los más pobres del país y del Sureste mexicano. Pese a esta posible demostración la investigación no puede olvidar la importancia que cumple el puerto como exportador de petróleo que lo hace clave para las costas del Pacífico y un enclave de interés en el Sureste mexicano.

¿Cómo el ritmo portuario del puerto de Salina Cruz a la baja ha afectado a los actores, a su región de influencia y la ciudad y puerto? ¿Qué registra la historia en los primeros diez años del Siglo XX? ¿Cómo la construcción y funcionamiento del Canal de Panamá afecta considerablemente al puerto de Salina Cruz y a la región estratégica, denominada Istmo de Tehuantepec?

¿Qué dinámica cumple la Empresa PEMEX que mantiene una refinería instalada en la ciudad de Salina Cruz y se ha convertido en casi el único cliente que maneja el puerto?

Con el desarrollo portuario de los casos de Veracruz y de Coatzacoalcos se completaría el análisis de todo el trabajo, probando los efectos que ha traído el proceso de reestructuración portuaria y los efectos positivos y negativos que ha

conseguido la economía mexicana en los primeros cinco años de la década del Siglo XXI, en el campo del transporte marítimo y de los puertos estudiados.

De este análisis deben derivarse políticas aplicadas especialmente para relanzar los puertos pobres y olvidados de México, morigerar la competencia portuaria como tendencia general y recuperar el concepto del sistema portuario de carácter regional, que estuvo vigente en los primeros años de los ochenta en el Siglo pasado.

Los conceptos de planeación estratégica, tratándose de empresas portuarias que sirven al país, no se deben perder y más bien rescatar bajo una política empresarial del estado que premia la asociatividad y el trabajo en equipo, más que premiar la competencia desmedida, la búsqueda del lucro y el olvido por los actores sociales que deben ser los beneficiarios, finalmente del desarrollo.

De esta manera el tema confronta y discute la visión de dos paradigmas: uno que se centraliza en la acumulación y la ganancia en donde el mercado es “la mano invisible” que todo lo regula, vía los precios de oferta y demanda (con ejemplos como Estados Unidos e Inglaterra), versus un paradigma que considera el estado benefactor a la manera keynesiana, en donde el principio de solidaridad social y de bienestar social se opone a solo la búsqueda de la ganancia, como los demuestran los casos europeos y ejemplos de países como España y Francia.

En suma, la tesis de investigación considera cuatro puertos de México: dos puertos grandes y líderes versus dos puertos pequeños. Se trata de distinguir dos puertos líderes en carga contenerizada que son los puertos ganadores de México (Veracruz y Manzanillo) los mismos que pueden ser comparados con dos puertos pequeños, que pertenecen a la región del Istmo de Tehuantepec, tradicionalmente una región olvidada. Esta comparación permitirá medir los grados de crecimiento que son diferentes y medir los niveles de exclusión, que también presentan distintas características en cada una de las regiones en estudio.

Se sabe que la ciudad de Salina Cruz de 76,000 habitantes es una ciudad pobre, pese a contar con el puerto, tener una refinería de petróleo de propiedad de PEMEX y registrar una Terminal Marítima que exporta el combustible al Lejano Oriente y Japón.

En contraste, a esta situación, tanto Veracruz como Manzanillo son ciudades florecientes que alcanzan un nivel de desarrollo más alto que los otros puertos escogidos y decididamente la derrama económica de estas empresas y el registrar mayores industrias en su territorio garantizan oportunidades de mayores empleos y de bienestar para los habitantes de dichos lugares.

De este contraste y mediante el análisis comparativo puede proponerse una tipología de puertos medianos y pequeños para México, que permitirían deducir políticas empresariales de despegue o de búsqueda del desarrollo.

El trabajo discute también el paradigma de privatización y concesión portuaria encontrando avances positivos de carácter económico y productivo; pero registrando también problemas en la privatización realizada, ya que desde el lado microeconómico y empresarial se empiezan a sentir problemas de congestión portuaria en los puertos que llamamos líderes, es decir en Veracruz y en Manzanillo, por lo que los avances realizados que fueron espectaculares desde el punto de vista de carga contenerizada, pueden detenerse y estancarse.

La lógica de los progresos realizados se explica por la eficiencia portuaria alcanzada, por los logros en el transporte que lleva carga a los puertos y que utiliza el transporte camionero y por la firma de acuerdos comerciales con Estados Unidos, que como el Tratado de Libre Comercio (TLCAN O NAFTA) han permitido dinamizar la carga hacia las costas de los Estados Unidos, dinamizando el ciclo económico mexicano, que corre paralelo al movimiento comercial y de crecimiento norteamericano. Hay que advertir que el comercio con Estados Unidos se realiza fundamentalmente por transporte carretero y que el transporte marítimo que se ha dinamizado es solo un 30 % del total de comercio realizado. De esta aseveración se colige que parte de la explicación de por qué se dinamiza el comercio se explica por el realizado con la Cuenca del Pacífico (China, India y Japón) en triangulación con los puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos. De esa forma se demostraría la dinámica extraordinaria que ha adquirido el puerto de Manzanillo.

Uno de los aspectos negativos de la actual política portuaria es olvidarse del concepto del sistema portuario mexicano y propugnar la competencia que se produce en los puertos que funcionan como empresas que tienen que generar beneficios y utilidades, dejando de lado los aspectos de desarrollo regional y de pobreza que se registra en su zona de influencia. La filosofía de puertos privados versus el concepto de puertos públicos de los setenta del siglo que pasó, arroja comparaciones beneficiosas para el modelo de acumulación; pero negativos desde el punto de vista del bienestar social, que ha fundamentado con detalle Robert Devlin de la CEPAL.

Además, la visión de centro y periferia, que pertenece al paradigma de la CEPAL es criticada, mostrando a la luz de autores como Braudel, Wallerstein, el mismo Pierre Veltz o Manuel Castells, que México puede ser un país semiperiférico, a la luz de los 3000 kilómetros de frontera que existen y a la presencia de regiones ganadoras, principalmente en los estados del Norte y al rol importante que vienen cumpliendo las maquiladoras, como generadoras de comercio y principalmente como fuente importante de empleos, aunque con bajos salarios.

Los casos escogidos permiten demostrar los resultados del paradigma globalizador, ya que de acuerdo a las políticas del Consenso de Washington, que vienen del centro (Estados Unidos) el progreso de las unidades económicas conocidas como Administraciones Portuarias Integrales (empresas portuarias) instaladas en los puertos antes mencionados, demuestran la presencia de concentración de carga, registra enclaves, y una explotación y comercialización del petróleo por una empresa pública que solo busca sus beneficios que son enviados al centro al Distrito Federal y que contribuyen a equilibrar el presupuesto público que maneja la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante el principio de caja única.

En suma, los procesos de concentración económica y de transporte marítimo, vía los puertos antes citados, excluyen de los beneficios a gran parte de la población por lo que los niveles de pobreza de esas zonas siguen aumentando y se caracterizan por ser regiones estancadas en declive y perdedoras, no solo desde el ángulo económico sino también considerando la perspectiva social. Ello atenta contra la búsqueda del desarrollo regional que las políticas públicas plantean y en donde el reciente Plan Puebla-Panama no alcanza los resultados positivos que se prometieron. De allí se deduce que el paradigma aplicado tiene problemas, por lo que la búsqueda de la solidaridad social y del estado de bienestar europeo, exige la presencia de fondos estructurales de alivio a la pobreza y la canalización de proyectos que verdaderamente sean detonadores del desarrollo regional en México. La presencia de tres México: uno del Norte, otro del Centro y otro en el Sur y Sureste pobre, demuestran un modelo de país que se encuentra dividido y en donde los frutos del progreso técnico solo alcanzan a minorías, mientras que las mayorías siguen teniendo problemas de salud, alimentación, empleo e ingresos. Lo anterior, según las teorías recientes, atentarían contra la vigencia y competitividad del modelo aplicado.

Para terminar, una estrategia distinta de desarrollo exige investigar cómo se dan los procesos de aglomeración, qué rol cumplen los distritos industriales y qué papel cumplen los transportes y las unidades portuarias, como puertos o empresas facilitadoras del comercio de cabotaje y comercio internacional; pero exigiendo que los excedentes y ganancias se queden en las zonas en donde precisamente se generan. Esta idea fuerza lleva a discutir la actual política económica y fiscal, a buscar mecanismos compensadores que reactiven el sur empobrecido, territorio que tiene recursos naturales, petróleo y posibilidades naturales que ayudarían a cambiar el círculo vicioso de pobreza en el que actualmente se encuentra. Hay experiencias y modelos de la Unión Europea y los casos de China, Chile, o Nueva Zelanda, que demuestran que con medidas de políticas focalizadas se pudo elevar el nivel de vida para toda la población, con políticas de equidad que potenciaron los recursos humanos y la calidad educativa, siguiendo medidas pragmáticas y adecuadas a la realidad local<sup>51</sup>.

---

<sup>51</sup> Recientemente la colaboración de Williamson apunta en el sentido de proponer un impuesto a las transacciones bancarias, para canalizar este fondo a los más pobres. Ver: John Williamson. "Un impuesto

### 1. 3. Los criterios utilizados

A continuación, se presentan los criterios e indicadores seleccionados para definir un “puerto ganador”(articulado a las redes en un país en desarrollo y con tendencias a convertirse en puerto de tercera generación). Se entiende que este concepto relativo se inscribe en el marco de un país dependiente, en subdesarrollo o semiperiférico y que, por lo tanto, las consideraciones que llevan a definirlo como ganador suponen criterios de competencia relativa.

En contraste, el concepto de “puerto perdedor” surge como un resultado contrario al primero. Podría hablarse de puertos grandes, medianos y pequeños; pero en este caso se considera la propuesta conceptual de Benko y Lipietz que propone el uso del término de “ganar y “perder”, bajo una perspectiva económica, aunque se consideran las advertencia de Boiser y otros, que señalan de los peligros que se tendría si se usa el término de manera ligera y sin sustento. Como advierte Iván Silva, el uso del concepto debería ser “potencialmente ganador”, indicando que es un concepto relativo y temporal, ya que el éxito podría ser pasajero, si el puerto como empresa o centro de negocios pierde en la dinámica capitalista en la que se inscribe.

En el cuadro No I-7 se proponen los indicadores utilizados para desarrollar los conceptos de puertos “ganadores” y “perdedores”, en México.

**Cuadro No I-7 Indicadores para definir puertos ganadores y perdedores en México**

Indicadores
- carga contenerizada ( en teus) y grado de contenerización
- utilidad entre ingresos (indicador empresarial)
- Impacto regional (ingreso per cápita estatal)
- Movimiento petrolero
- Grado de inserción internacional (rutas internacionales que tocan al puerto)
- Tipos de productos de exportación e importación
- Aspectos históricos locales
- Competencia portuaria o interportuaria
- Resultados de las políticas de privatización (concesión)
- Otros

Fuente: Elaboración del autor.

Recientemente, el documento elaborado por una Comisión Especializada de Perú, elaboró “El Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), que propone el siguiente cuadro (I-8) para definir los factores clave de un análisis de competencia entre puertos. Esta propuesta podría ayudar a mejorar la tipología en construcción que intenta este trabajo. En todo caso, se utilizará el cuadro I-7, para los puertos de México, demostrando o negando las hipótesis antes señaladas.

**Cuadro I-8 Factores Claves para el Análisis de Competencia Interportuaria**

Factor	Criterio	comentarios	Evaluación		
			Bueno	Regular	Deficiente
I. Situación geográfica	Proximidad a rutas marítimas		Próximo a dos rutas	Próximo a una ruta	Ninguna
I. Situación geográfica	Proximidad o buena accesibilidad a los centros de producción y consumo	Referidos a las condiciones y existencia de las vías nacionales y regionales respecto a su conexión con el puerto	Accesibilidad a vías nacionales y regionales, conexión con centros de producción y consumo	Accesibilidad a vías regionales y regular conexión con centros de producción y consumo	Mala accesibilidad a centros de producción y consumo
II. Condiciones físicas e Infraestructurales	Calado	Profundidad de agua en amarradero	Mayor a 10 metros	Entre 8 y 10 metros	Menor a 8 metros
II. Condiciones físicas e infraestructurales	Superficie terrestres	Expresados en Has.	Mayor a 150 Has.	Entre 80 y 150 Has.	Menor a 80 has.
II. Condiciones físicas e infraestructurales	Ausencia de limitaciones infraestructurales	Referido a zonas de abrigo, accesos, etc.	Ausencia de dragado para mejorar profundidad marinas y buenas condiciones para las operaciones	Necesidad de dragado y protección para las operaciones	Condiciones naturales limitan mejoras en profundidad y protección
II. Condiciones físicas e infraestructurales	Conexiones con el área de influencia	Area de influencia básica incluye áreas de producción o consumo que reclaman los servicios del puerto	Area de influencia básica emplazada en un radio no mayor a 100 KM.	Area de influencia básica emplazada en un radio no mayor a 200 KM.	Area de influencia básica en un radio no mayor a 300 Km.
III. Condiciones de Explotación	Frecuencia de líneas regulares	Referido a llegada de líneas regulares	Frecuencia quincenal	Frecuencia mensual	Frecuencia trimestral
III.	Calidad y disponibilidad de servicios	Referido a la permanencia de nave en espera en fondeo o en bahía	Tiempo de espera de nave no más de una hora y tasa de ocupación menor al 40 %	Tiempo de espera de la nave entre una y tres horas y tasa de ocupación menor al 60 %	Tiempo de espera de nave de más de tres horas y tasa de ocupación mayor al 60 %.
III.	Ausencia de barreras administrativas	Referidas a inspección de aduanas para la nacionalización de la mercancía	Control e inspección a la mercancía (aduanas) menos de cinco días.	Control e inspección a la mercancía (aduanas) entre cinco y	Control e inspección a la mercancía (aduanas) más de nueve

		o la exportación		nueve días.	días.
III.	Estabilidad sociolaboral	Referidas a la paralización o huelgas en los puertos	Dos días de paralización al año.	Dos a diez días de paralización al año.	Más de diez días de paralización al año.
III.	Costo de escala competitiva	Se tomarán en cuenta estimaciones de usuarios del puerto respecto de los costos portuarios	Sobrecostos portuarios menos del 10%	Sobrecostos portuarios entre 10 y 20 %.	Sobrecostos portuarios mayor al 20 %.

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Perú, Septiembre de 2004: 49.

### 1.3.1. Características de un puerto conectado a las redes globales (puerto ganador)<sup>52</sup>:

Un puerto de estas características normalmente manifiesta las siguientes condiciones:

- Mueve carga diversa, principalmente contenerizada
- Logra eficiencia y competitividad<sup>53</sup>
- Tiene solidez económica y financiera (mantiene utilidades empresariales).
- Se inserta en las redes internacionales
- Sirve de nodo en las cadenas productivas globalizadas
- Propicia la creación de una comunidad portuaria basada en el desarrollo de redes locales de actores que participan, colaboran y generan servicios especializados e innovación en las actividades vinculadas al puerto
- Beneficia a su entorno local (apoya el desarrollo municipal o local, para mejorar el nivel de vida de los habitantes de la ciudad y puerto)
- Impacta en los trabajadores y agentes vinculados al puerto (sindicatos, concesionarios, gobierno, trabajadores, empleados, clientes)
- Tiene buena infraestructura portuaria (terminales de contenedores, grúas pórtico, mano de obra calificada, iluminación, accesos al puerto, sin problemas sindicales, etc.)
- Otros: pertenece a una región "ganadora" y tiene un entorno regulatorio e institucional suficiente que aliente la competencia y supere las mafias organizadas; e incorpora técnicas modernas de manejo de carga y gestión portuaria.

<sup>52</sup> Por oposición los requisitos de un puerto pobre, estancado o excluido son opuestos al caso exitoso o puerto conectado a las redes globales y en este punto se elaboran los dos criterios alternativos: es decir puertos exitosos o ganadores versus puertos pobres o estancados.

<sup>53</sup> Definida como un índice de 1 a 7 para jerarquizar la eficiencia portuaria, basada en encuestas de empresas representativas de cada país. La pregunta específica es: "las instituciones portuarias, canales y vías navegables son eficientes" (1= completamente en desacuerdo, 7= totalmente de acuerdo) (BID, 2001:180).

### 1.3.2. Características de un puerto excluido:

Un puerto excluido (desconectado, perdedor) presenta las siguientes características:

- Tiene poca carga (general, contenerizada o petrolera)
- Presenta dificultades en eficiencia y competitividad
- Tiene problemas económicos y financieros
- Presenta dificultades para insertarse a las redes globales
- Su zona de influencia no tiene empresas del mundo global.
- No beneficia a su entorno local (derrama económica poco significativa)
- No impacta en los actores ligados al puerto (sindicatos, empleados, concesionarios, otros)
- Es deficitaria en infraestructura y transporte ligado al puerto (multimodal)
- Otros: pertenece a una región perdedora, con entorno regulatorio e institucional insuficiente que impide la competencia y alienta las mafias, retrasa la introducción de técnicas modernas de manejo de carga y gestión portuaria.

En suma, la tesis busca responder las preguntas e hipótesis antes señaladas, aportando elementos conceptuales novedosos a la propuesta regulacionista de regiones perdedoras y ganadoras, que en este caso se viene extrapolando al caso de los puertos mexicanos.

### 1.3.3. ¿Cómo se medirá la exclusión y crecimiento en los puertos de México?

En el punto 4.4. se desarrolla la exclusión y progreso de los puertos de México, incorporando indicadores que miden, las características económicas y sociales no solo de cada puerto, sino también del municipio en donde se inscribe el mismo.

Se parte de un criterio geográfico y de territorio que incluye la medición de los efectos multiplicadores que trae un mayor movimiento portuario y que, directa o indirectamente, moviliza la derrama económica de la ciudad portuaria y del municipio correspondiente.

El cuadro I-9, sintetiza los indicadores propuestos, mismos que sirven de base para probar qué puertos aparecen en crecimiento y cuáles aparecen "excluidos", si se estudian dos puertos grandes de México versus dos puertos pequeños y secundarios del país.

Esta manera de analizar los comportamientos y desarrollo de las ciudades portuarias escogidas, se convierte en un aspecto novedoso para la literatura de México. Hasta ahora, se conocen pocos trabajos de medición entre puertos grandes y puertos chicos, tratando de explicar los factores que los hacen

“ganadores” o relativamente “perdedores”, cuando se insertan al comercio internacional.

De esa manera, el aporte metodológico propuesto, podría ayudar en el monitoreo sobre los avances de la privatización en distintos puertos y empresas de México, con título de concesión y que llevan realizando negocios más de doce años.

Como en todo proceso de evaluación, este punto ayudaría a “corregir” o emular casos “exitosos” y a sugerir políticas que apoyen el desarrollo de puertos pequeños, en zonas pobres y periféricas.

Parte del análisis considera, que en los puertos escogidos unos son más globalizados que otros (ver cuadro 1-9).

**Cuadro I-9 Veintiuno Indicadores que se proponen para estudiar el Crecimiento y la Exclusión en cada uno de los cuatro puertos de México**

Indicadores	Años de estudio
1. Carga general total de puerto	1982, 1990, 1995, 2000 y 2004
2. Comparación de carga contenerizada (en teus)	1982, 1990, 1995, 2000 y 2004
3. Carga petrolera	1991, 1998 y 2004
4. Tipo de productos de exportación e importación (se sugiere incorporar adicionalmente el comercio de cabotaje)	1982, 1990, 1995, 2000 y 2004
5. Mercados, países y esquemas comerciales que benefician al comercio exterior por el puerto	1982, 1990, 2000 y 2004
6. Tamaño del recinto portuario (has)	Período reciente ya que no cambia el recinto portuario
7. Número de terminales con que cuenta el puerto	Período reciente
8. Número de embarcaciones anuales que llegan al puerto	1982, 1990, 1995, 2000 y 2004
9. Rutas navieras que tocan al puerto	1982, 1990, 2000 y 2004
10. Número de trabajadores directos e indirectos en el puerto (antes y después de la privatización)	Antes de 1994, 1995, 2000 y 2004
11. Presupuesto que maneja la API de ingresos y egresos (dimensión empresarial) (incorporar otros indicadores financieros)	1994, 2000, 2002 y 2004
12. Número y actividad económica de las empresas instaladas en el puerto y recinto portuario (considerar zonas industriales y parques industriales cercanos)	Antes de 1994, 1995, 2000 y 2004
13. Población de la ciudad-puerto o ciudad portuaria	1982, 1990, 2000 y 2004
14. Población económicamente activa de la ciudad y puerto	1994, 2000 y 2004
15. Ingresos, nivel de vida y empleos en el puerto (ciudad-puerto y dentro del puerto)	1982, 1990 y 2000
16. Presupuesto del municipio en donde está el puerto	1994, 2000, 2002 y 2004
17. Distancia con las grandes metrópolis del país	
18. En donde se ubica cada puerto (geografía del Norte, Centro y Sur)	
19. Distancia (en millas marinas) por barco con el Canal de Panamá	Período más reciente
20. Análisis de su hinterland y foreland ampliados de cada puerto (considera las empresas globales en su territorio)	Período reciente
21. Indicador síntesis que prueba (o niega) la exclusión y crecimiento de cada uno de los puertos elegidos en el estudio	1982, 1990 y 2004

Fuente: Elaboración del autor.

La riqueza metodológica del cuadro I-9 exige la comparación estructural de cifras que empiezan con la apertura en 1982 y culminan en principio en el 2004.

Algunos datos no están disponibles, por lo que en el punto 4.4 se manejan algunos indicadores proxy, con la idea de continuar esta investigación en otro momento.

#### 1.4. Pasos para llegar a un buen puerto<sup>54</sup>

De acuerdo con la presentación de esta tesis, el trabajo sigue una propuesta que se desarrolla en cuatro capítulos, un resumen y conclusiones (llamado por facilidad punto V). Este esquema metodológico se ajusta a probar que existe, simultáneamente, crecimiento y exclusión en los cuatro puertos citados, luego de la apertura comercial aplicada desde 1982 (ver cuadro I-10 adjunto).

**Cuadro I-10 Ruta de navegación y capítulos que desarrollaría el trabajo para llegar a buen puerto**

Capítulos	Temas	
I	Planteamiento del problema y metodología de investigación	
II	Los puertos y el transporte en el mundo globalizado	
III	El transporte y los puertos en la historia de México	
IV	La globalización y la apertura comercial en el sector portuario de México (1982-2004)	
	Resumen y conclusiones	
	Bibliografía	
	Anexos (incluye once anexos)	

#### 1.5. Resumen

Este capítulo de carácter metodológico, desarrolla algunos puntos vinculados al abordaje del estudio de los puertos en países periféricos, que como México ha aplicado una política de apertura comercial y ha realizado una reestructuración portuaria, bajo los parámetros y postulados del Consenso de Washington.

Los puertos bajo economías dependientes son centros de negocios que desarrollan redes y facilitan el movimiento de exportaciones e importaciones de mercancías, estando ligadas intrínsecamente a las relaciones económicas internacionales, entre economías en desarrollo y países centrales.

<sup>54</sup> Sintéticamente en la metodología elaborada para realizar el trabajo este punto sigue las siguientes fases: 1) Se elabora un marco conceptual del problema, 2) se desarrollan los aspectos internacionales que afectan a los puertos, 3) se estudia la historia para entender causas y procesos, 4) se desarrolla el transporte marítimo y la política económica actual y de geografía que afecta a los puertos, 5) se estudian los casos de los puertos mexicanos, detectando causas, problemas restricciones, competitividades y aspectos específicos de los cuatro puertos escogidos, 6) Se analiza (en el anexo No 11) el Plan Puebla-Panamá, como esperanza de desarrollo del sur, región en donde se instalan los dos puertos pobres en estudio, 7) se critica el paradigma vigente y se propone un paradigma alternativo, resaltando los puntos claves que enseña la privatización y la apertura comercial de México, 8) Se realiza un balance entre los objetivos empresariales de lucro y ganancia y se compara estos principios con los de solidaridad social y bienestar social, poniendo frente a frente al modelo anglosajón (de Estados Unidos e Inglaterra) versus el modelo europeo (EURO), que utiliza fondos de cohesión social, como mecanismo de ayuda a regiones menos favorecidas y en declive, que sufren el ajuste y la competencia entre empresas, territorios y países (anexo No 3); y 9) Se elaboran unas conclusiones (V), a la luz de los casos de los puertos de México discutiendo nuevas tipologías de los puertos escogidos para el estudio.

Siguiendo a Braudel, los puertos pertenecen al entorno de una economía mundo, estableciendo una relación de dependencia con el país centro.

En concreto, el problema de investigación se pregunta: ¿hay exclusión, integración y crecimiento en los cuatro puertos de México, en la actual fase de la globalización y apertura comercial y que considera el período 1982- 2004 ?

¿Cuáles son los elementos que condicionan la inserción o articulación de un puerto a las redes globales de transportación de mercancías, cuando el puerto está localizado en un país periférico o semiperiférico como México?

Bajo estas preguntas centrales aplicadas a dos puertos grandes (Veracruz y Manzanillo) y dos puertos chicos (Coatzacoalcos y Salina Cruz), se organiza el estudio que tiene una perspectiva multidisciplinaria y que privilegia las miradas económicas, geográficas (considera el territorio) y de ciencias sociales.

En esas direcciones se plantean como hipótesis específica que en el caso de los cuatro puertos de México elegidos en la investigación se presentan simultáneamente procesos de crecimiento y exclusión, que vienen explicados por la política de apertura comercial y por el modelo de economía abierta, que desde comienzos de los ochenta del Siglo XX se tiene vigente en el país.

Dentro de los criterios e indicadores utilizados para definir si un puerto es ganador o perdedor en México, se proponen diez indicadores señalados en el cuadro I-11 adjunto ya citado en el capítulo..

**Cuadro No I-11 Indicadores para definir puertos ganadores y perdedores en México**

Indicadores
- carga contenerizada ( en teus) y grado de contenerización
- utilidad entre ingresos (indicador empresarial)
- Impacto regional (ingreso per cápita estatal)
- Movimiento petrolero
- Grado de inserción internacional (rutas internacionales que tocan al puerto)
- Tipos de productos de exportación e importación
- Aspectos históricos locales
- Competencia portuaria o interportuaria
- Resultados de las políticas de privatización (concesión)
- Otros

Fuente: Elaboración del autor.

En síntesis y utilizando una metodología ampliada que considera el análisis de textos y el uso de autores diversos, se busca conformar un marco del problema

que se apoye en una base cuantitativa simple que utiliza tasa de crecimientos, porcentajes y que investiga las tendencias presentadas, para demostrar o negar las hipótesis antes expuestas. también la investigación se apoya en la experiencia de laborar como analista económico y financiero de un puerto de la periferia, por lo que también ha sido considerado el aporte de expertos y el análisis de las encuestas. En suma, la investigación busca contribuir a mejorar la teoría y metodología, para conocer el desarrollo de los puertos pobres de México, buscando que los crecimientos o retrocesos de estas unidades económicas evidencien los pocos beneficios directos e indirectos que ellos generan en los grupos económicos y sociales más pobres.

¿Cómo lograr que los puertos pobres de zonas periféricas aporten al desarrollo de las zonas en donde se asientan? Es una idea fuerza que exige nuevas miradas en el tema de los puertos y la generación de un marco general del problema, que contribuya a mejorar las políticas que recomiendan el despegue de los puertos pobres de los países periféricos.

Finalmente, en el caso de los cuatro puertos de México el estudio ha exigido buscar nuevos paradigmas asociados a lograr que los negocios y las empresas no tengan solo el principio maximizador de ganancias, sino también la idea de ayudar al despegue de los ingresos, empleos y necesidades insatisfechas de los más pobres, que viven en zonas costeras y residen en puertos pobres y medianos de la periferia. Esa inquietud de la investigación rebasa los objetivos economicistas de un puerto; pero apela a la discusión y confrontación de dos paradigmas, uno preocupado por el lucro y maximización de ganancias y otro con contenido social y redistributivo, siguiendo la escuela europea.

## Capítulo II: Los puertos y el transporte en el mundo globalizado: distintas miradas que enriquecen el debate

### 2.1. Introducción

Como ya se adelantó se hace necesario un enfoque multidisciplinario para estudiar los puertos, ya sea que los mismos se consideren como centros de negocios, se consideren vinculados a la ciudad y el puerto, se ubiquen dentro de un espacio y territorio; o pertenezcan a una economía mundo, en donde los mismos puertos se registren en la periferia y dependen en su comercio exterior de países centros o naciones desarrolladas.

Se genera de esta manera la necesidad de revisar los enfoques, dado que el paradigma económico convencional, explica insuficientemente lo que pasa en la realidad actual y las políticas que se derivan de esas teorías no han tenido en América Latina resultados satisfactorios, en la esfera social<sup>55</sup>.

La insuficiencia del paradigma, radica no solo en las limitaciones que tiene para comprender el mundo global, ya que se aplica en cada país la misma receta económica, sino porque las recomendaciones que han emanado de esta misma política y llevó a la privatización de los puertos, entre otras medidas, se ubican en un paradigma que concentra el ingreso y aumenta la pobreza. Esta última se ha convertido en la actualidad en un tema clave de las relaciones internacionales y ha sido incorporado en todas las agendas presentadas en los foros de carácter mundial<sup>56</sup>.

Los puertos, como actores claves de esta investigación, resienten los impactos de la apertura comercial, se benefician o se perjudican con el tipo de cambio, se adelantan o se atrasan dependiendo de los territorios en los cuales están instalados, o se organizan en función de esquemas de redes que procuran maximizar los beneficios de las empresas, que buscan reducir sus costos a través de la distancia entre sus orígenes y destinos y que usan el mar, para trasladar sus productos, a través de un comercio internacional de mercancías<sup>57</sup>.

El nuevo Siglo XXI encuentra a los puertos y al transporte marítimo de los países, experimentando un proceso de concentración económica (expresada en la reducción de puertos que tocan las naves que traen insumos y materias primas, para las empresas multinacionales y en la reducción de rutas marítimas, así como en otros aspectos a desarrollar en el capítulo 4.1 de esta

<sup>55</sup> José Antonio Ocampo en su artículo: "Mas allá del Consenso de Washington: una agenda de desarrollo para América Latina". CEPAL. México D.F., enero del 2005, demuestra por ejemplo, las limitaciones del modelo neoliberal, explicado por el pobre desempeño económico y el deterioro distributivo que se advierte en América Latina y otras regiones del mundo.

<sup>56</sup> También existe opiniones favorables a la globalización y al transporte en el esquema neoliberal Hoffmann (octubre 2003:7) por ejemplo señala: "el transporte es un de los cuatro pilares de la globalización". Junto con las telecomunicaciones, la liberación del comercio y la estandarización internacional, la mayor eficiencia en servicios de transporte marítimo ha hecho más fácil comprar y vender bienes comercializables, materias primas y componentes casi en cualquier parte del mundo".

<sup>57</sup> Es bueno recordar que Braudel decía: "que el mar es ante todo una superficie de transporte (Ver: Braudel, 1985: 51 en Martner, enero-abril 2002: 21).

investigación). Además, los beneficios sociales y redistributivos que deben generar las empresas en los entornos económicos en donde se instalan, explican también porque algunos puertos se comportan como enclaves y otros puertos pobres de los países periféricos, aparecen excluidos de los procesos de concentración y de negocios, antes señalados.

Se constata entonces que los paradigmas que se ubican en las ciencias sociales son parciales e incompletos por lo que se necesitan marcos teóricos más amplios que rebasan los conceptos exclusivos de la economía, la geografía, las ciencias sociales y los puntos críticos que toca el desarrollo regional<sup>58</sup>. Estas son las cuestiones que se buscan presentar en este capítulo.

Como siempre es la teoría que es rebasada por la realidad, la que se debe develar para encontrar un enfoque alternativo e integrador, los esquemas tradicionales de entender los puertos. Antiguamente estos eran centros de transbordos simples de carga nativa, estáticos, tradicionales, improductivos, ineficientes y con carga comercial caracterizada por materias primas, petróleo, cobre y otros, que tradicionalmente consumían los países desarrollados o los países emergentes que necesitaban comprar mercancías e insumos que fueron claves en sus procesos productivos.

El capítulo reconoce lo incompleto que son para el estudio de los puertos, como objeto de estudio dinámico, los enfoques económicos que predominan en muchos trabajos especializados, y en dónde la idea fue estudiar a los puertos como maximizadores de beneficios, con carácter monopolístico y que están creciendo si movilizan más carga<sup>59</sup>. En el punto 2.2 y con más detalle en el anexo No1 se demostrará que la mayoría de los trabajos sobre los puertos tiene un énfasis económico y considera a los puertos exclusivamente como generadores de beneficios, por lo que es natural que bajo las consideraciones empresariales se comporten como centros de negocios que compiten con otros puertos por manejo de carga.

---

<sup>58</sup> Aunque en esta tesis se habla más del "problema" que del "marco teórico: autores como William Daros (2002:80-81) considera que el marco teórico cumple diversas funciones: 1) posibilita describir los problemas en las investigaciones, 2) con una teoría se pueden explicar muchos problemas semejantes, suponiendo los mismos principios o leyes o causas, 3) otra función del marco teórico se halla en dar sentido a los hechos o fenómenos y orientar la organización de los mismos, y 4) el marco teórico cumple, además, la función de ser eje integrador de todo el proceso de investigación. Sin el marco teórico no tiene sentido el problema ni se puede proceder a elaborar un diseño metodológico con el cual probar las hipótesis.

<sup>59</sup> Para una idea general de este enfoque ver: Luis Videgaray. "Fallas del Mercado, regulación e incentivos: el caso de la privatización de los puertos mexicanos". ITAM. Tesis para obtener el Título de Licenciado en Economía. México D.F., 160 pp., más anexos.

El predominio del enfoque económico en la actualidad viene complementado con políticas de reestructuración y privatización portuarias, que se integran en el paradigma dominante aplicado en la mayoría de puertos latinoamericanos y que ha convertido a muchos puertos de uso público, en puertos de uso privado.

Superando las deficiencias anteriores propias de un enfoque único y sesgado, la investigación explora las perspectivas de redes, teniendo en cuenta el paradigma informacional de Castells, ubica el problema confrontándose con la visión del nuevo paradigma de la geografía económica, que enriquece el debate que Krugman y otros vienen realizando, busca presentar el tema de análisis, incluyendo los elementos de la geografía que Milton Santos y otros, que vienen aportando a la cuestión y se completan estas perspectivas con los trabajos de Pierre Veltz (1999), quien desarrolla la "economía de archipiélago" y analiza en su trabajo el reto que significa la polarización.

También el análisis se ve enriquecido con las investigaciones sobre el campo del desarrollo regional, en donde, por ejemplo, Sergio Boiser y otros especialistas latinoamericanos, entienden que los puertos de los países periféricos y pobres se inscriben en territorios y ciudades, que pueden estar atrasadas y sus puertos comportarse como enclaves.

La nueva teoría del desarrollo regional considera que los territorios se mueven a dos velocidades, siguiendo a Hiernaux, lo que llevaría a parafrasear a este autor y a afirmar que muchos puertos de países periféricos se mueven también a dobles velocidades. Este ritmo desigual causa progreso y crecimientos en algunos territorios y atraso y exclusión en otros.

Adicionalmente, a la preocupación teórica que partía de la hipótesis de la insuficiencia del paradigma económico, se busca en toda estrategia un crecimiento y desarrollo portuario que no se olvide de los actores (económicos y sociales) que deben ser los beneficiarios del proceso de desarrollo. Por eso es que se advierte que la exclusión y progreso, desde la perspectiva económica y social, se convierte en un cuello de botella o en la asignatura pendiente de los actuales procesos de apertura y estabilización aplicados.

¿Cómo superar estas deficiencias, cómo enriquecer el análisis de la realidad portuaria, cómo discutir el nuevo rol del estado y qué visiones alternativas existen para mejorar el denominado paradigma portuario latinoamericano, se constituyen en las cuestiones principales del capítulo?

La teoría, a la luz de lo revisado, debe enriquecer el paradigma antes mencionado, con componentes sociales, buscando que tanto la ciudad y puerto,

alcancen el progreso económico y social, porque precisamente es desde el lado social desde donde se encuentran las graves restricciones que presentan los puertos, que concentran el ingreso, aumentan su carga; pero se olvidan del desarrollo natural que debe darse a la ciudad y puerto, para lograr superar la exclusión económica y social que se viene registrando.

La privatización acompañada de la equidad, que faltarían a estos procesos, conformarían una política más integral aplicada en los puertos, superando de esta manera, las asignaturas pendientes que deben complementar esta visión amplia y bajo una perspectiva de los puertos en las redes, en las economías y en su relación con los centros de acumulación capitalista, a las que pertenecen, bajo un modelo caracterizado por concentración y reestructuración económica, de carácter internacional.

En detalle, la revisión de la literatura realizada demostrará que el estudio de los puertos desde la óptica económica o en base al concepto de privatización portuaria, viene siendo superada por nuevos enfoques y nuevas perspectivas, que estudian a los puertos en las redes globales, que los incluyen en el territorio y que se ubican como centros de negocios, que pertenecen a ciudades que tienen distritos industriales dinámicos, que aumentan sus cargas y generan espacios de flujos, en palabras de Castells.

Los puertos también desde la perspectiva de la nueva geografía económica, se convierten en centros económicos dinámicos muy ligados a los principales centros de acumulación del territorio, generando sus hinterland y sus foreland.

También se comprueba que en el mundo globalizado los puertos, según Baird, deben ser estudiados en el marco del mundo global y bajo una estrategia mundial, que consiste en la capacidad de mirar al mundo o a las regiones más importantes del mismo, como un mercado único.

Esta filosofía de Baird parte de considerar la visión que tiene una empresa multinacional cuando revisa sus inversiones y sus firmas en todo el hemisferio. Más que los estados nacionales que tienen puertos es la visión de una concepción global que desde arriba diseña una estrategia que abarate sus costos, comprima la distancia y minimice los tiempos que le demanda a sus empresas movilizar sus mercancías, ensamblar sus piezas y trabajar los procesos denominados de "justo a tiempo".

Se comprueba la aparición de trabajos en el campo del transporte marítimo y puertos, que contienen una perspectiva sociológica, geográfica, económica, desde las perspectivas de las ciencias sociales, que demuestran la necesidad

de enfoques multidisciplinarios, como bien lo expresó Martner (abril 2002:124), en su trabajo publicado.

Como ya se afirmó en la introducción, la tesis hace el esfuerzo por incorporar variables novedosas como: "exclusión" y "crecimiento", aplicadas a los puertos de México, superando de esa manera las deficiencias en la literatura e incorporando, bajo esta perspectiva, la discusión del concepto de: "ganador" y "perdedor", tomada de la nueva literatura regional, que aparece en los trabajos de los regulacionistas franceses Benko y Lipietz, con su libro: "Las regiones que ganan"<sup>60</sup>.

El propio uso de los conceptos de exclusión y crecimiento se convierten en un reto en la investigación, ya que la exclusión que se estudia es principalmente de carácter económico, geográfico y territorial, pese a que la exclusión parte del criterio social, prioritariamente. Esto se hace porque una idea fuerza de la investigación fue pensar no solo en los puertos y en sus territorios, sino en los actores económicos y sociales (es decir pobres y ricos) que se benefician o se perjudican con el desarrollo portuario experimentado en México y que impactó en los cuatro puertos escogidos para el análisis.

Pese a la inquietud de buscar el paradigma alternativo a los modelos de privatización aplicados, hay tres puntos claves que operacionalizan el capítulo. Destacan: las características de la globalización, como paradigma aplicado en los países en desarrollo y en la aldea global y que afecta por supuesto a los puertos pobres en análisis; los aspectos económicos y sociales de la apertura comercial, como política que impacta a los puertos y al comercio exterior de los países pobres y periféricos; y los temas de privatización y reestructuración portuaria aplicados, que afectaron a los puertos latinoamericanos y mexicanos y que tienen que ver indirectamente con el nivel de vida y desarrollo de los habitantes de las ciudades puertos.

Se coincide con algunos autores (Hoffman, abril de 1999; Burkhalter, diciembre 1999; CEPAL, 1992 y 1996; Ricardo Sánchez, diciembre del 2004; Martner y Moreno, 2001; BID, 2001) de que es posible hablar de un nuevo modelo portuario latinoamericano, que ha sido aplicado en algunas naciones del continente y se destaca especialmente México, que desde 1994 instrumentó una política de reestructuración portuaria y privatización de los principales puertos del país. Se creó las Administraciones Portuarias Integrales (conocidas como APIS), siguiendo el modelo español (modelo landlord).

Precisamente para conocer los trabajos pioneros en el campo de los puertos y revisar la literatura actual, es que a continuación se presenta una revisión

---

<sup>60</sup> Georges Benko y Alain Lipietz. "Las regiones que ganan (Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica)". Edicions Alfons El Magnanim. Generalitat Valenciana. Diputacion Provincial de Valencia, Valencia, 9 de diciembre de 1994, 400 pp.

del estado del arte. En el anexo No 1 se detalla el estudio efectuado especialmente para esta tesis y que se constituye en un trabajo referencial de importancia en el campo de los trabajos latinoamericanos, especialmente porque el análisis de autores tiende a resaltar como dichos estudios influyeron en las políticas marítimas y de puertos y luego fueron aplicadas y ejecutadas como las privatizaciones ya señaladas. Por supuesto, que este segmento no agota el debate que debe ser desarrollado con mayor amplitud de fuentes, en otros futuros trabajos a emprender.

## 2.2 ¿El estado de la cuestión o en búsqueda de nuevos paradigmas?

Una revisión de los principales trabajos consultados en el área del transporte marítimo y puertos, demostraría la presencia de estudios e investigaciones que están vinculado al caso de México, principalmente. No obstante el documento que sustenta esta sección toma en cuenta otros casos latinoamericanos y experiencias de España, Argentina, Chile, Uruguay y Perú, entre los principales. Esta contribución no agota la posibilidad de que luego se profundice este punto con referencias en inglés, francés, portugués e italiano, detallando experiencias de trabajos de investigación referidos especialmente a puertos de países en desarrollo y resaltando sus problema, dificultades y restricciones<sup>61</sup>.

Del estudio (ver anexo 1 ya resaltado) se comprueba que los problemas de los puertos latinoamericanos fueron comunes y que en su oportunidad estuvieron caracterizados en los ochenta del Siglo XX por ser ineficientes, atrasados, improductivos y con una mano de obra sindicalizada, poco disciplinada y que no entendía las exigencias de la tercera fase de la globalización, iniciada en los últimos veinte años del Siglo que pasó<sup>62</sup>.

Los trabajos revisados para elaborar el estado del arte expresaron diagnósticos de los problemas de los puertos y mostraban los cambios que se produjeron con la privatización de los mismos, con la racionalización de la mano de obra que trabajaba en los puertos y con la búsqueda de esquemas de competitividad, que correspondían a esquemas de economías abiertas y globalizadas con la apertura comercial. Estos estudios pioneros fueron publicados en julio de 1992 y agosto de 1996, y fueron realizados por la

---

<sup>61</sup> En todo caso en la reunión de la IAME (Internacional Association of Maritime Economist), celebrada en Panamá en noviembre de 2002, se tuvo la oportunidad de conocer el estado de situación de los estudios en el campo del transporte y de los puertos resaltando temas de investigación como: ciudad-puerto, privatización, puertos amigables, contenerización, tendencias del transporte marítimo internacional, entre otros.

<sup>62</sup> Autores como Robertson (2005) afirman que la tercera fase de la globalización aparece en 1945 con la conocida "Guerra Fría". De acuerdo a la línea de investigación de esta tesis, esta fase coincide con el surgimiento de los puertos de la tercera generación.

CEPAL y proponían políticas urgentes de privatización de los puertos latinoamericanos.

El estado de la cuestión o el “estado del arte” es un documento que ha tenido en cuenta las fechas de publicación (considera desde enero de 1992 al primer trimestre de 2006,inclusive), pensando en cuáles fueron los primeros trabajos publicados y de qué forma influyeron en el pensamiento portuario y en las políticas aplicadas.Esta consideración fue clave para entender los virajes, los marcos conceptuales,los enfoques y las propuestas de políticas, que llevaron a privatizar, en la mayoría de los casos, a los puertos latinoamericanos que eran de uso público y que ahora se manejan de forma privada, a través de las modalidades de concesiones.

En la revisión para estudiar el estado de la cuestión se ha considerado: libros, tesis de universidades (principalmente mexicanas) y documentos de centros de investigación publicados en revistas técnicas o posibles de seleccionar a través de la web.También se han seleccionado artículos de investigación publicados en revistas que dan cuenta del desarrollo de los estudios e investigaciones en el campo de los puertos<sup>63</sup>.

Desde el punto de vista de los enfoques utilizados, debe reconocerse que la muestra de los trabajos revisados tienen enfoques económicos, como lo comprueban la lectura de los trabajos de la UNCTAD de enero de 1992; y los de la CEPAL de julio de 1992, diciembre de 1995, agosto de 1996, diciembre de 1999, y diciembre 2004, entre los más resaltantes.

Bajo esta misma perspectiva económica resaltan también los desarrollos como los de: Germán Alarco y Patricia del Hierro, primer semestre de 1996 y dedicado a la experiencia de México y los análisis de Jan Hoffmann del 28 de enero de 1999; del 5 al 10 de abril de 1999; y agosto de 2000, dedicados al estudio de la privatización de los puertos latinoamericanos. También realizan estudios de los puertos,bajo una perspectiva económica, los artículos de Juan Ojeda (de noviembre del 2000), de Alejandro Micco y Natalia Pérez, BID, marzo 16 de 2001; del propio Jan Hoffmann de noviembre de 2002; de Lorena Alcázar y Rodrigo Lovatón de septiembre de 2003, dedicado a estudiar la experiencia peruana, en el caso específico de la privatización del puerto de Matarani, en el sur peruano.

---

<sup>63</sup> En general se registra que la mayoría de revistas mexicanas tienen muy pocos artículos de investigación sobre los puertos, afirmandose que hay carencias de trabajos en revistas especializadas.Hay una mayor proliferación de trabajos de tesis cuyo origen es el Instituto Mexicano del Transporte,de algunas universidades y algunos de ellos son de carácter descriptivo.En otros países también se registra esta carencia, propia de registrar pocos investigadores que escriben sobre los puertos.Se nota que la mayoría de organismos internacionales si mantiene equipos especializados en el transporte y de los puertos por lo que cabe resaltar los trabajos de la CEPAL, del Banco Interamericano de Desarrollo, de la UNCTAD,entre los principales.

Se distinguen también por este enfoque económico los trabajos de Alfred Baird, mimeo, 9 al 13 de septiembre de 2003 y de Lorena García, cuya tesis doctoral está dedicada a estudiar los hinterland y la competencia en los puertos españoles, lleva la fecha de 2005. Esta tesis prueba que sigue manteniendo vigencia en España la presencia de los hinterland que tienen los puertos (se mide los orígenes y destinos) y para ello se utiliza la información de las Aduanas, de los distintos lugares de su territorio.

¿Cabe preguntarse porqué el enfoque económico sobresale en muchos estudios sobre los puertos de México, América Latina y de España?

¿No será que desde el punto de vista de la economía y los negocios y también desde los aspectos de privatización, fue necesario realizar investigaciones que ayudaran a evaluar la situación de los puertos y derivar de los mismos estudios sugerencias de políticas, que demostrarán que los puertos eran más eficientes bajo un modelo empresarial, a diferencia de los logros conseguidos (o pérdidas, en algunos casos) en los modelos públicos y considerando a los puertos en la categoría de empresas públicas?.

La proliferación de estos estudios y el sesgo que tienen ayudan a reforzar y difundir el paradigma neoliberal, que precisamente propone la privatización de los puertos desde los setenta del Siglo XX y con más énfasis en la década de los ochenta del mismo Siglo.

Pese a esta crítica y duda presentada de qué es más eficiente un puerto de uso público o un puerto de uso privado, se considera plausible la visión de estos trabajos y se reconoce que otras concepciones y visiones del mismo tema, desde la perspectiva geográfica o regional, ayudarían a enriquecer el debate y levantarían dudas y dificultades que tiene la aplicación inmediata del paradigma de privatización, sin analizar previamente los posibles ganadores y perdedores de estas políticas, especialmente si una línea de interés va de la mano con el aporte que deben dar estos puertos al desarrollo regional, de las ciudades portuarias y en la región en donde se instalan.

Además, la visión economicista y neoliberal que se derivan de estos trabajos, olvida que los puertos están vinculados a las redes mundiales y consideran en su análisis una visión estática y tradicional de puertos, como centros de negocios, que están fijos en su territorio, olvidando a los actores económicos y sociales nacionales e internacionales, que concurren en la lógica del movimiento portuario y que no son desarrollados con la misma profundidad en los estudios que mantienen un sesgo fundamentalmente

económico<sup>64</sup>. En este análisis debe también considerarse que el rol del estado nacional ha venido a menos y compete con un estado transnacional, en donde los países del mundo desarrollado comandan la economía mundial siendo nuestros países manejados por los países “centros”. Por lo tanto, los puertos de los países periféricos dependen del comercio que realizan con los países y con las empresas del mundo desarrollado, generándose relaciones asimétricas, ya destacadas anteriormente.

Es necesario, como se señaló en el capítulo I, que los estudios de los puertos incluyan la perspectiva geográfica y regional y que incorporen los aspectos claves de Castells, en lo que significa las redes y espacio de flujos y en los puntos que tienen que ver con la polarización y economías de archipiélago, que propone Pierre Veltz, bajo la idea, ya anotada, de “economía mundo”. De esta manera los estudios económicos enriquecerían sus análisis y permitirían una visión del problema, considerando el carácter multidisciplinario, que deberían tener estos temas.

El documento base utilizado también demuestra la presencia de enfoques innovadores que reflejarían a un campo del pensamiento portuario que se enriquece, cuando se incorpora los aspectos de la geografía y de las ciencias sociales. Destaca, por ejemplo, los trabajos de C. Martner (abril-junio de 1997, 29 de julio de 1998 y septiembre de 1999) y los de José Granda de la CEPAL (noviembre del 2005). Este último, hace el esfuerzo de incorporar los aspectos de la ciudad global y de analizar los puertos en el marco de las redes globales. Utiliza, aunque no define, la categoría de “ciudades puerto” y propone una nueva alianza y una nueva geografía de carácter portuario.

Adicionalmente, hay otros artículos novedosos para la literatura mexicana, como los aportes de Tofol Tobal, agosto de 2000 sobre la discusión respecto a la ciudad portuaria y los trabajos más sociológicos y de gobernanza de

---

<sup>64</sup> Respecto a los trabajos de la CEPAL de julio de 1992 y de agosto de 1996 debe decirse que estos sirvieron para sustentar modelos de manejo de puertos alternativos; aunque los trabajos son macroeconómicos, poco críticos (por ser organismos internacionales) y no profundizan en detalle en los problemas que tienen los puertos latinoamericanos. La receta económica general para demostrar que los puertos públicos son ineficientes y los puertos manejados por privados son eficientes mantienen evidencias empíricas que critican este enfoque. Además, en la etapa de sustitución de importaciones los puertos apoyaron el desarrollo regional en sus lugares de origen, variable que la CEPAL especialmente la Unidad de Infraestructura olvida. En síntesis, si bien es cierto los trabajos de la CEPAL fueron importantes mantuvieron un carácter macroeconómico y general que ayudó en parte a entender la especificidad de los puertos latinoamericanos, que tienen asimetrías, diferencias, doble velocidades, especialidades y otros, que caracterizan el carácter único de cada puerto, por lo que las recetas generales no son válidas. A la luz de los trabajos de la CEPAL la experiencia de los puertos de México ha sido poco trabajada, principalmente porque México tiene fronteras con Estados Unidos, tuvo un TLCAN o NAFTA firmado en 1994 y solo un 31 % de su carga de comercio exterior es manejado a través del medio marítimo. Estos puntos hacen a los puertos mexicanos diferentes a la mayoría de los puertos centroamericanos y sudamericanos. Finalmente, un punto poco elaborado por los estudios de la CEPAL fue la importancia económica y geopolítica que cumplió el Canal de Panamá. Últimamente, el trabajo de Ricardo Sánchez, de diciembre del 2004, ya incorpora en su análisis de coyuntura las operaciones del Canal de Panamá y de la Autoridad del mismo, encargada de su administración.

Silvia Gorenstein para Argentina (mayo del 2005), los de Ana Maria Costa y otras, publicada en el 2006 y de Luis Domínguez, 2006, que propone el estudio del caso de la ciudad y puerto de Buenos Aires, buscando un marco conceptual en donde se define al puerto como: "una estructura técnico-social localizada que está constituida por varios niveles interrelacionados: físico, funcional y específicamente social, considerándolo como un eslabón estratégico en la circulación global de valor y como un receptáculo localizado de valor".

De acuerdo a estos trabajos se puede afirmar que la contribución de Martner, publicada como artículo (resumen de su tesis doctoral) en septiembre de 1999, viene siendo recogida y utilizada en las nuevas interpretaciones que se realizan tanto en Chile, como en los estudios de caso de los puertos argentinos.

En tercer orden y bajo una perspectiva del transporte, de apertura comercial y de logística e integración modal, destacan las contribuciones del Instituto Mexicano del Transporte. Al respecto, deben resaltarse los siguientes: IMT, 1997 b; IMT 2000; 2001; y ponencia del IMT, 13-15 de noviembre de 2002. En el campo regional merece señalarse el trabajo del IMT, 1992 que se dedicó al estudio del puerto Lázaro Cárdenas, probando que el puerto se comportaba como "enclave". También en la serie publicada hay otros esfuerzos del mismo corte que se dedican a los estudios de los puertos de Salina Cruz, Manzanillo, Altamira-Tampico y Veracruz<sup>65</sup>. Debe destacarse por la búsqueda de un método interdisciplinario, también en la esfera regional, la tesis de Maestría que elaboró Candice Ramsarám sobre el puerto de Veracruz para la Universidad de Toluca en el 2001 y que fue asesorada por el autor de esta tesis. En la tesis de Ramsarám se trata de probar que existe puertos "ganadores", en el contexto territorial de una región, como la veracruzana, que aparece como "perdedora", en palabras de Benko y Lipietz y de la autora.

Existen además otras tesis de pregrado y de Postgrado que provienen de especialistas del Transporte de México y que se concentran, en general, en la privatización portuaria, más que en los efectos específicos que trae la propia apertura comercial en los puertos del territorio en análisis<sup>66</sup>.

---

<sup>65</sup> Ver al respecto: IMT. "Problemas de conectividad en el puerto de Salina Cruz, Oaxaca". Publicación Técnica No 77, 1996; IMT. "Integración Modal y regional en el sistema portuario Tampico-Altamira". Publicación Técnica No 135, 1999; e IMT. "Integración Modal y Competitividad en el puerto de Manzanillo". Publicación Técnica No 99, 1998.

<sup>66</sup> Entre las principales destacan: Alex Casarrubias. "La gestación de la Privatización Portuaria en México durante 1993-1995: el caso de Manzanillo. Tesina CIDE, México, julio de 1995; Socorro Orellana. "Análisis Costo beneficio económico de la política de reestructuración de puertos. El caso del Puerto de Manzanillo. FLACSO. Tesis para optar el grado de Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos, México, 1994; Jaime González M. "La comercialización en los Puertos Mexicanos, trayectoria histórica y el diseño de una propuesta alternativa. El caso del puerto de Manzanillo, Colima. IPN. Escuela Superior de Comercio y

De este balance se puede decir que en los últimos quince años en México se registran escasos trabajos innovadores que estudien a los puertos de países periféricos, a la luz del nuevo paradigma de las relaciones internacionales y considerando enfoques como el estructural sistémico, recomendado por Martner y propuesto por Yoselevsky, Wallerstein, Braudel, entre otros<sup>67</sup>.

En el campo internacional hay contribuciones importantes de la Organización Mundial del Comercio (OMC, 2004), de la UNCTAD, de la OIT y de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA, que vienen evaluando los procesos de privatización portuaria en los puertos latinoamericanos. Últimamente, en un evento internacional realizado en Panamá por la IAME (2002), se presentaron ponencias que reflejan las contribuciones recientes de los distintos campos del transporte marítimo internacional, en donde ya se resaltó las contribuciones de Alfred Baird, por ejemplo<sup>68</sup>.

En suma, se comprueba que existen pocos estudios que evalúen de manera crítica y no oficial la privatización y reestructuración portuaria mexicana y menos hay investigaciones dedicadas a investigar los procesos de exclusión, crecimiento, pobreza y polarización que se producen en las ciudades portuarias de México, considerando como un elemento clave ligar la ciudad puerto con la región en donde se asienta el mismo<sup>69</sup>.

---

Administración, febrero de 1998; Jaime Torres. "Implantación de mejoras bajo el enfoque de la reingeniería de procesos: el caso del puerto de Guaymas. CIDE. Maestría en Administración Pública, México, D.F, 1996; y la tesis de José A. Pérez. "Efectos de la privatización portuaria en los flujos de contenedores en el litoral del pacífico mexicano". Tesis para obtener el grado de Maestro en Ingeniería (transporte) UNAM. Facultad de Ingeniería, 2000. En la recopilación bibliográfica se destaca también: Oscar Reyes. "La Integración del puerto industrial de Altamira en las cadenas de distribución física internacional" Universidad Autónoma de Querétaro. Facultad de Ingeniería, Grado de maestro en Ingeniería, Qro, Abril de 1999; la de Ronald Covil Príncipe. "Planeación estratégica en el subsector portuario, a partir de los programas maestros de desarrollo: el caso de los puertos de Coahuila, Tlaxcala y Veracruz, CIDE, maestro en administración pública. México, DF, 1996; y recientemente: Candice N. Ramsaran. "Los Puertos ganadores y la desvinculación territorial: El caso del puerto de Veracruz y el territorio veracruzano 1988-1999, UAEM, tesis para Maestría en estudios urbanos y regionales, Toluca, junio de 2001, 117 pp.

<sup>67</sup> Al respecto Martner dice (29 de julio de 1998:17-18): "En ese sentido, el enfoque teórico principal se ubica en lo que Yoselevsky ha dado en llamar la corriente estructural-sistémica (Yoselevsky, 1995)". Aunque en las ciencias sociales tal enfoque se ha dado a conocer desde hace años, con los trabajos de Braudel, pero principalmente con la sistematización teórica metodológica realizada en la década de los ochenta por Wallerstein, en los estudios territoriales su incorporación es reciente, dado que la mayoría de los trabajos e investigaciones siguen ubicando la unidad de análisis en los espacios nacionales o regionales." Solo en trabajos recientes de Santos, Castells, Veltz, Amin y Robins, entre otros aparecen consideraciones de tipo estructural sistémica en los análisis de la organización del territorio. Finalmente dice Martner: "por lo pronto, aquí se considera que difícilmente la reestructuración territorial de los puertos del Pacífico mexicano puede ser entendida teóricamente si no se analiza en el contexto de la economía mundo".

<sup>68</sup> Ver por ejemplo: International Association of Maritime Economists. IAME Panama 2002 Conference Proceeding, 13 al 15 de noviembre de 2002 in Panama. Ver al respecto la siguiente página: <http://www/eclac.cl/Transporte/perfil/iame-papers/papers.as>.

<sup>69</sup> Un programa de investigación debería concertarse en los siguientes temas: ¿Cómo las empresas y el gobierno se han beneficiado con la privatización portuaria de los puertos de México?; ¿Por qué no existe un sistema portuario armónico, simétrico y funcional al Plan Nacional de Desarrollo?; ¿Ha aumentado o no la vulnerabilidad de los puertos? No hay evaluaciones serias sobre el sistema portuario, la privatización portuaria y los resultados de la privatización en los distintos puertos de México, ¿quiénes ganaron y

Finalmente y como una muestra de los trabajos generales de carácter ingenieril sobre los puertos, destaca en las referencias el libro preparado por el Ing. Hector Lopez en 1999 y presentado en eventos de capacitación, realizados en el campo de su especialidad <sup>70</sup>.

### 2.3. La privatización (reestructuración) y concesión portuaria:

La literatura económica sobre privatización ha aumentado espectacularmente<sup>71</sup>, encontrándose que desde 1987 la importancia del tema desde el punto de vista teórico y práctico, ha merecido esfuerzo de los especialistas que estudian el proceso antes mencionado, en diferentes países, distintas realidades, variados sectores (incluye el transporte) y desiguales contextos económicos y sociales. Además, como lo afirmó Anibal Pinto, fue evidente que tanto la propiedad y la gestión pública, como la propia intervención del estado, han sido objeto de una crítica dura, sostenida y creciente en los últimos años (Pedro Núñez, julio-diciembre 1987:434), por lo que el tema por su discusión y polémica descansa en el centro de la teoría económica y se ubica como tal en la confrontación de dos paradigmas.

En un estudio de 1998 la O.C.D.E. investigó el desarrollo regional y la política estructural del país, encontrando que: “la estrategia territorial implícita de México estaba reforzada por grandes reformas estructurales (reforma económica, privatización, descentralización, política social) enfocadas a los mecanismos de desarrollo del país y al mejoramiento en la capacidad de cada territorio para promover sus ventajas comparativas y sus factores de producción (OCDE, 1998: 9).

En detalle, dicha organización internacional afirma: “la privatización fue rápida y vigorosamente instrumentada por el gobierno mexicano”. “A pesar de que se encontraron considerables dificultades y de que el proceso ha beneficiado principalmente a las regiones más desarrolladas, México, sin embargo, ha sido capaz de mejorar la mayor parte de su deficiencia en infraestructura”. “Como consecuencia de fuertes presiones hacia la descentralización, las recomendaciones del órgano desregulador, así como las preocupaciones regionales han sido continuamente evocadas por las autoridades nacionales”. “Como consecuencia, se debería dar mayor prioridad a la capacitación de administradores regionales en la selección de proyectos de infraestructura y en el estudio de sus implicaciones territoriales (OCDE, 1998:10).

---

perdieron? Recientemente ha sido publicado por el CIDAD el trabajo de Víctor Paredes, que desde una perspectiva microeconómica, evalúa el caso de los puertos mexicanos (2005).

<sup>70</sup> En caso se requiera ver un texto general sobre el tema recomiendo el siguiente libro: Hector López Gutierrez. “Operación, Administración y Planeación portuarias”. AMIP.México, primera edición, 1999, 254 pp.

<sup>71</sup> Pedro Núñez D. “Pensamiento Iberoamericano”, No 22/23, Tomo I, julio 1992-junio 1993, p. 357.

Como se comprueba, el tema por su naturaleza es provocador y rico en análisis, especialmente si aquel se concentra en una área como el sector portuario, que según las leyes y constituciones de los países, pertenece a los recursos naturales intangibles, que teóricamente no deben ser privatizados. No coincidimos con D. Donnison cuando dice: "que privatización es una palabra inventada por los políticos y difundida por los periodistas políticos". "Con ella no se pretende clarificar el análisis, sino ofrecer un símbolo" (Pensamiento Iberoamericano, julio 1992-junio 1993:358). Al revés, estimamos que la seriedad del tema exige rigor científico especialmente cuando se trata de evaluar a una empresa que fue pública y ahora es privada. O de estudiar un proceso económico de un país, que se ha caracterizado como muchas naciones de América Latina, por privatizar las distintas actividades económicas que antes estaban en manos del propio estado.

Siguiendo a J. A. Kay y D.J. Thompson y en términos más genéricos, el término privatización incluye tres contenidos básicos: 1) desnacionalización (venta de los activos del sector público al sector privado; 2) desregulación (introducción de la competencia en mercados monopolistas legalmente privilegiados) y 3) contratación de servicios públicos al sector privado) (Pedro Núñez, julio 1992-junio 1993, 435-436).

¿Bajo esa definición cabe preguntarse si el proceso de privatización de los puertos en México responde a algunos de los tres contenidos y si no fuera así es necesario desarrollar qué explica que el proceso se halla detenido? ¿Existirán razones económicas, políticas o sociales que justifican que la privatización de los puertos no se apegue a la concepción explícita de la Ley de Puertos y el Reglamento de la misma ley?

Con la idea anterior, fue necesario investigar los mecanismos y el proceso de privatización de los puertos en México (son 22 empresas que se crearon para administrar y dirigir los puertos<sup>72</sup>, conocidas como Administraciones Portuarias Integrales, denominadas APIS, en su forma general y macroeconómica y también en forma específica y casuística, presentando los casos tipos escogidos para enriquecer el análisis regional y encontrar problemas que a veces no se perciben desde el campo general.

Seguramente la información económica y financiera permitirá también estudiar las luces y sombras que los procesos traen.

---

<sup>72</sup> En el litoral del Pacífico fueron doce: Ensenada, Baja California Sur (estatal), Cabo San Lucas (Fideicomiso FONATUR), Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco (privada desde el 4 de julio de 1996, Salina Cruz y Puerto Madero. En el Golfo y Caribe son diez: Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Tabasco (estatal), Dos Bocas, Campeche (estatal), Progreso (en proceso de transferencia al estado) y Quintana Roo (estatal).

Siguiendo con los elementos conceptuales, debe señalarse que el término de privatización contempla algunas de las siguientes interpretaciones (Pedro Núñez, julio-diciembre 1987:435) :

- transferencia (cesión) de un patrimonio público a sector privado. La transferencia puede afectar a una empresa, a parte de la misma o a diferentes partes del activo.
- transferencia de ciertas actividades públicas o funciones públicas al sector privado.
- El paso a una gestión privada en el sentido de gestión orientada a la obtención de un beneficio. En el caso de empresas públicas supone que el objetivo del beneficio se antepone a cualquier otro (por ejemplo: al de cobertura óptima de las necesidades).
- Autonomía en la gestión de las empresas públicas. Es decir, se supone que un mayor margen de maniobra a la gestión se utilizará para conformarla a los criterios de una economía privada.
- Desburocratización: exención de prescripciones e instrucciones formales de naturaleza administrativa. Supone también la dotación de un margen de maniobra ágil y adaptable.
- Descentralización, interpretada como delegación de poderes en la toma de decisiones, planificación y acción, más que en un sentido geográfico. También significa la utilización concreta de información obtenida a partir de una gestión rigurosa.
- Desmantelamiento de los monopolios estatales mantenidos con el argumento tradicional del "monopolio natural".

Cada forma de definir el concepto de privatización, permite distintos matices, a un análisis que pretende en lo específico estudiar la privatización de los puertos, por lo que el tema busca no solo ver el cambio del concepto de propiedad, sino estudiar la autonomía de gestión, una posible desburocratización, aspectos ligados a la descentralización y los objetivos económicos de maximizar las ganancias.

Como se resaltó anteriormente el trabajo se justifica dado que en la década de los noventa se instrumenta un nuevo rol del estado que reduce su nivel de intervención en la economía. En efecto, en la moda del fenómeno de la apertura económica que exige productividad y eficiencia, a la luz de lo que dicta el mercado nacional e internacional, el transporte y específicamente los puertos deben ser vistos como empresas que deben tener rentabilidad, deben buscar la eficiencia y mostrar estrategias de mercadeo internacional, en la búsqueda de manejar más carga, dar un servicio competitivo y tratar de ofrecer tarifas atractivas, en menor tiempo y facilitando el movimiento de mercancías, clave en este mundo de comercio internacional que exige estar justo a tiempo.

### **Primeras hipótesis en torno a la privatización de los puertos de México<sup>73</sup>**

El fenómeno de la privatización suele ser entendido como un instrumento para incrementar la eficiencia en la economía<sup>74</sup>. Por tanto, se supone que la transferencia de la propiedad estatal a manos privadas va a conseguir un efecto positivo al elevar la productividad, generar más ganancias, conseguir más movimiento comercial y registrar, en general, un mejor servicio.

En el caso de los puertos de México, la privatización debe ser entendida como descentralización, desregulación y desincorporación de actividades portuarias que eran realizadas antes bajo un esquema estatista y gubernamental que dependía exageradamente de las autoridades de la Ciudad de México y que en la actualidad, con la creación de las APIS se convierten en funciones autónomas realizadas en cada unas de las empresas creadas, tanto en el Pacífico como en el Golfo.

La experiencia concreta de, por ejemplo, un puerto del Sureste de México demuestra que el proceso acelerado realizado para que el puerto se privatice, pese a su velocidad, urgencia, normas oficiales y decretos, tuvo problemas iniciales en la gestación bajo una filosofía que no era entendida por los cuadros que fundaron y organizaron la entidad.

Las políticas expresadas en la Ley de Puertos y posteriormente en el Reglamento de la Ley de Puertos (de julio de 1993 y noviembre de 1994 respectivamente) fueron superadas por la realidad concreta que fue adaptando los esquemas tradicionales a ópticas empresariales que poco a poco fueron calando en la mente y en la toma de decisiones de los funcionarios, y en el personal operativo y administrativo que se integró a la institución.

La complejidad del manejo y administración de un puerto exige mucha pericia técnica, ingenieril y administrativa que se basa en prácticas más que en teorías. Por lo anterior, si bien la privatización en estudio fue acelerada, no contó inicialmente con cuadros preparados para una nueva filosofía de mercado y de atención a los clientes y usuarios.

Evidentemente en esta línea entra la falta de pericia y dominio de las estrategias de mercadotecnia internacional y de planeación estratégica, que podrían ayudar a impulsar el movimiento de carga por el puerto.

Por otro lado, desde el punto de vista del manejo económico y financiero los resultados son positivos y reflejan una buena gestión, dado que el monopolio portuario de Salina Cruz ya contaba con clientes cautivos que tradicionalmente usaban el puerto. La presencia de PEMEX (Petróleos Mexicanos) en la región

---

<sup>73</sup> En base a Juan Ojeda, junio-julio 1998:32-34

<sup>74</sup> Ver por ejemplo: "Proceso de privatización en el Perú". Foro Económico No 5, Lima, octubre de 1992.

constituye una de las fortalezas del puerto, dado que esta empresa exporta petróleo a Japón utilizando el puerto y pagando los derechos y tarifas vigentes.

En el caso comercial no petrolero, la empresa dependía excesivamente de la lógica comercial y de negocios que tenía la empresa Transportación Marítima Mexicana (T.M.M.), por lo que la caída de la carga comercial antes de 1995 se debió a nuevas rutas que decidió dicha empresa y que posibilitaron potenciar al puerto de Manzanillo y ya no tocar Salina Cruz, como bien lo ha estudiado Carlos Martner, en el Instituto Mexicano del Transporte <sup>75</sup>.

Tanto desde el punto de vista de mercadotecnia internacional, como desde el marco regional se encuentran problemas en la privatización del puerto. En el primer caso, los esquemas de comercialización buscan superar el esquema tradicional, con los resultados en el corto plazo que se manifiestan directamente en la elevación de la carga comercial no petrolera. Por otro lado, los impactos regionales que se pretendían generar en la entidad no se han conseguido en la magnitud que se esperaban por problemas legales, técnicos y de recursos, que impiden que la empresa tenga directamente una derrama económica en el Istmo de Tehuantepec. Esta característica se diferencia de PEMEX, que sí logró en la etapa inicial de los setenta y ochenta del Siglo XX reactivar la zona de Salina Cruz, no sólo con la construcción de la refinería, sino también con la construcción del puerto petrolero que pertenece, según los cambios realizados al decreto de concesión actualmente a la misma empresa PEMEX. Los efectos perniciosos que causa PEMEX al ambiente en la ciudad de Salina Cruz, deben ser confrontados con los beneficios, encontrando en este balance que coloquialmente el remedio es peor que la enfermedad.

En síntesis, los cambios positivos y negativos de la privatización de los puertos en México demuestran que el proceso aún tiene sus bemoles y que es necesario acelerar programas, proyectos y actividades para profundizar el proceso no sólo bajo el criterio económico y financiero, sino bajo el marco macroeconómico y regional que impacte positivamente en las zonas que presentan rezagos sociopolíticos, marginación, pobreza y escasez de ingresos y empleos.

No se debe olvidar que el proceso de privatización de los puertos se ubica en el marco de la economía del transporte y obviamente, se relaciona con uno de los procesos claves que viven los países en desarrollo, insertos en el mundo actual, bajo el paradigma técnico económico dominante, que hace que todos los países estén comunicados y que unos de los elementos claves de este proceso sea el comercio internacional.

---

<sup>75</sup> Ver: "Problemas de Conectividad en el Puerto de Salina Cruz". Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica No 77, Sanfandila, Querétaro, 1996, p. 37.

Para facilitar este intercambio de mercancías, una de las políticas recomendadas es que los puertos como nodos o eslabones del comercio internacional sean privatizados de manera que la administración, operación y gestión de los mismos demuestre actividades de mercados y de rentabilidad donde el servicio sea oportuno, eficiente y a tiempo para que las empresas que transportan sus mercancías o insumos puedan cumplir su proceso productivo justo a tiempo y los costos no aumenten, finalmente los precios de venta de las mercancías que venden.

El Gobierno Mexicano realizó desde 1993, en los puertos de México un proceso de privatización o reestructuración. Ello implica que bajo este concepto se estudien las teorías que están presente en la ola privatizadora bajo dos preguntas claves: (i) ¿la privatización garantiza per se el incremento de la eficiencia en la gestión de una empresa? y , (ii) ¿es preferible un monopolio público o uno privado ?<sup>76</sup>.

Otro elemento que enriquece el análisis recomendaría revisar los conceptos de región y la economía que se presentan en los puertos y ciudades, dado que el puerto de Salina Cruz se ubica en el Sureste de México, zona caracterizada por su incipiente desarrollo y por economías de subsistencia que no compaginan con un puerto que es la puerta del comercio internacional del Sureste de México, por el Pacífico.

¿De allí surge otra pregunta clave: ¿cómo un proceso privatizador de un puerto en el sur de México puede tener los impactos regionales para que simultáneamente al desarrollo del mismo, los beneficios del progreso técnico también impliquen un crecimiento y mejora de las actividades de la zona? .No es posible que sólo la pesca y la actividad comercial de carácter minoritario, sean las actividades dominantes y que la modernidad y el mismo progreso no lleguen a la zona que presenta rezago en el nivel educativo, de salud, de capacitación y de servicios de la población, que vive en la ciudad y en el puerto del mismo nombre.

Una demostración de este rezago lo da la presencia de fenómenos sociopolíticos como los paros carreteros que atentan contra las campañas de promoción que se realizan para movilizar más carga por el puerto en los medios internacionales.

Un primer cálculo de los efectos perniciosos de estos paros trajo para la Administración Portuaria de Salina Cruz una pérdida proyectada de aproximadamente 15.7 millones de pesos (aproximadamente 1.8 millones de dólares) en el primer cuatrimestre de 1997.

---

<sup>76</sup> Ver. Germán Alarco y Patricia del Hierro. "Límites Económicos a la privatización portuaria, el caso mexicano 1992-1995. Gestión y Política Pública. Vol. V., Num. 1, México, primer semestre de 1996.

¿En los noventa del pasado Siglo XX y aún con la presencia de la refinería, el puerto petrolero y el puerto comercial siguen fracasando en esta zona los planes de desarrollo que buscan el bienestar de la población? ¿Por qué sigue perteneciendo el Istmo a los lugares más pobres de México? ¿Cómo los planes maestros que elabora la API de Salina Cruz pueden ayudar indirectamente a elevar el nivel de vida de las gentes y aportar al desarrollo económico de la entidad, que registra los rezagos educativos y de salud, ya aludidos? <sup>77</sup>.

También se debe analizar algunos aspectos de mercadeo internacional y de promoción, que hacen que las empresas como la de puertos busquen cumplir sus principios de movilizar más carga y lograr más beneficios económicos aplicando filosofías empresariales que se ubican en el campo de los costos, tarifas, mercados, promoción y competencia que exige el mundo actual. Ello lleva a una nueva imagen del puerto, a una agresividad en las ventas, y a realizar campañas internacionales, a buscar nuevas rutas de comercio y a tratar con los distintos usuarios del puerto, para lograr una voluntad general de conseguir mayor derrama económica en la entidad y favorecer de esa manera a las empresas que intervienen en el circuito económico portuario. Alentar proyectos como el del ferrocarril transístmico puede ser una estrategia de potenciar más al puerto y favorecer a la región en donde circulará dicho tren <sup>78</sup>.

En resumen, una revisión de de la moderna economía del transporte, en donde J. M. Thomson la anota como “ de un esplendido caos” <sup>79</sup>, implicará desarrollar la importancia del transporte intermodal y ver el rol portuario permitiendo mejorar el contenido del análisis, que fundamentalmente tiene un objetivo práctico y de política. En todo caso, las propuestas y recomendaciones que se deriven pueden ayudar a mejorar los derroteros en la conducción del puerto y ver con claridad los pros y contras de la estrategia de privatización de los puertos que actualmente tiene resultados positivos; pero que presenta algunos problemas que se quieren resaltar a manera de parábola, de los procesos económicos y de privatización aplicados (ver recuadro II-1).

<sup>77</sup> Al respecto recomiendo leer el siguiente artículo: Robert Devlin. “Las privatizaciones y el Bienestar Social”. Revista de la CEPAL. Santiago de Chile, No 49, abril de 1993.

<sup>78</sup> En julio de 1998 el Lic. Aaron Dychter, Subsecretario de Transportes afirmó que: “inicialmente el tren que cruza el Istmo estaba incluido en el paquete del ferrocarril del Sureste, pero ahora esta línea, junto con las terminales tanto de contenedores como de graneles de los dos puertos, van a permanecer en manos del Estado, a través de una empresa paraestatal que administrará el corredor multimodal (Ver: “No queremos un elefante blanco: del Megaproyecto al Plan Regional”. Enfoque. Reforma, México, No 236, 26 de julio de 1998). Puede consultarse también: Victor Cardoso. “En paquete, la ruta ferroviaria del Istmo y dos terminales”. La Jornada, México, 4 de mayo de 1998.

<sup>79</sup> J.M. Thomson. “Teoría Económica del Transporte”. Alianza Universidad, Madrid, 1974, p. 139.

**Recuadro II-1: El Paradigma privatizador y su relación con el puerto de Salina Cruz en Oaxaca: ¿por qué cae la carga y los ingresos del puerto?**

El paradigma dominante actual se expresó en políticas aplicadas uniformes que fueron avaladas por las instituciones como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la CEPAL, y la propia Organización para la Cooperación y Desarrollo (O.C.D.E), entre otras.

Este pensamiento neoliberal incluye dentro de sus políticas la idea de la privatización, que como dice Robert Devlin, es una dimensión importante del proceso de ajuste en América Latina (abril 1993:155-156), estrategia que implica reducir el poder del estado y pasar la propiedad de las empresas y los servicios de manos públicas a privadas.

Casi sin discusión, en la mayoría de los países latinoamericanos, se vino aplicando desde los ochenta del Siglo XX una privatización masiva que implicó vender bancos, privatizar canales de televisión, entrar a promover la venta de las empresas que explotan el petróleo, licitar carreteras, privatizar (o reestructurar) puertos<sup>80</sup> y vender (en forma de concesión) los ferrocarriles.

Esta receta económica fue aplicada sin previa evaluación, porque nada garantizaba que el cambio de propiedad llevará directamente a la mejora de la empresa y los servicios que ofrece y que se decía que naturalmente, bajo el principio maximizador de utilidades de estas firmas, se lograría una eficiencia que no se tenía cuando las empresas portuarias estaban en manos del estado.

El problema entonces consideró el debate de la cuestión, encontrando en los noventa y a comienzos del nuevo milenio, qué estaba pasando con las empresas públicas que en América Latina fueron privatizadas, cuáles fueron sus resultados, qué servicios ofrecen, qué ventajas traen y qué impactos macroeconómicos, microeconómicos, regionales y espaciales ocasionan en los países en donde se aplicaron dichas políticas. Se estima que dichos análisis demostrarían que en algunos casos hay logros, en otros fracasos y en distintos ejemplos los servicios no han mejorado, ya que en general no es compatible, la mejora del servicio, con aumentar utilidades y con la lucha permanente que se hace en los mercados, tanto nacionales, como internacionales, bajo el marco de la competencia y modelo actual<sup>81</sup>.

<sup>80</sup> Según Luis Domínguez del instituto de Geografía de Buenos Aires (2006:6): "denominaremos proceso de reestructuración portuaria, al conjunto de acciones, actividades y procesos que tienen como resultado un cambio significativo en la estructura física, funcional y/o social de un puerto". "Estos procesos se desencadenan como consecuencia directa o indirecta de transformaciones tecnológicas, económicas e institucionales y pueden incluir cambios en la configuración territorial del puerto, en el uso de los espacios e infraestructuras portuarias y en la formas de propiedad, tenencia, explotación, gestión y administración de esos espacios e infraestructuras". "De este modo, el término "reestructuración portuaria" es aplicable a dos tipos de procesos, que denominaremos "reconversión puerto-puerto" y "reconversión puerto-ciudad".

<sup>81</sup> Los resultados de la privatización de las principales empresas públicas de América Latina en los campos de los puertos, telefonía, agua, luz, teléfonos y carreteras, dependiendo de las experiencias arroja avances y en otros casos problemas. En el caso de los puertos, tanto en México como en las principales reestructuraciones portuarias realizadas en los países, ha aumentado la productividad de los puertos. En los teléfonos por ejemplo, en el caso del Perú la empresa española dueña de la concesión amplió la cobertura del servicio, pero hay múltiples quejas del encarecimiento del servicios y comportamientos de carácter monopólico que se vienen contemplando en las leyes de telecomunicaciones del Perú. En el caso de las concesiones de carreteras de México estas han tenido múltiples problemas. Muchas de las concesiones realizadas en los servicios públicos están necesitando que el Gobierno y los Institutos del Consumidor las vigilen y las controlen para que efectivamente realicen un buen servicio para el consumidor.

¿Fue necesario preguntarse por ello de sí debía el estado cambiar su forma de intervención económica desde una directamente productiva hacia otra esencialmente reguladora? ¿Realmente han madurado las condiciones de mercado, los agentes sociales, la administración pública, los sistemas de comunicación e información y los instrumentos reguladores del estado al punto en que pueden garantizar la racionalidad económica del sistema? O en otras palabras: ¿el sistema social y económico actual hace posible que el mercado sea un eficiente asignador de recursos que solo necesita de un estado básicamente regulador?<sup>82</sup>.

Bajo lo polémico del tema, este recuadro discute la privatización de los puertos de México, bajo la idea fuerza de que una acertada privatización de los puertos facilitaría el comercio internacional y ayudaría al modelo económico a que tenga competitividad, favoreciendo las exportaciones y las importaciones de acuerdo a la perspectiva neoclásica<sup>83</sup>.

El análisis se hacía desde la perspectiva de considerar a un solo puerto, en base a la experiencia laboral que se tuvo desde el inicio de la privatización en agosto de 1994 hasta julio de 1997. Se consideró el caso del puerto de Salina Cruz de Oaxaca, en el sureste de México<sup>84</sup>, comprobando como el proceso de privatización o de reestructuración portuaria en palabras sencillas tuvo sus bemoles, porque especialmente el componente regional multiplicador de beneficios que debía tener el proceso de privatización en una zona regionalmente deprimida, no se consiguió hasta la fecha.

Se registró inicialmente en la empresa logros económicos, financieros y de carga especialmente en el período de 1995, 1996 y 1997, que fueron precisamente los años iniciales de la privatización<sup>85</sup>. Durante 1997 los ingresos de la API Salina Cruz S.A. de C.V. fueron de 67.1 millones de pesos, alcanzaron 78.3 millones en 1998, 83.1 millones en 1999 y 83.1 millones de pesos en el año 2000. En el año 2004 los ingresos de la API de Salina Cruz fueron 67.9 y se proyectan una tendencia al declive, ya que para el 2005 han sido proyectados en solo 48.9 millones de pesos. Lo anterior demuestra un pérdida de ingresos que viene correlacionada con la pérdida de carga del puerto, como lo comprueba el cuadro II-1 adjunto.

<sup>82</sup> Ideas expuestas por Socorro Orellana en: "Análisis Costo beneficio económico de la Política de Reestructuración de Puertos: el caso del puerto de Manzanillo". Tesis que para optar el grado de Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos se presentó en FLACSO, sede en México, septiembre de 1994, pp. 43-44..

<sup>83</sup> Este razonamiento es de carácter económico y bajo la idea neoliberal que aprueba las privatizaciones como medidas de reducir las distorsiones del estado en las diversas esferas del campo económico y productivo.

<sup>84</sup> ¿Por qué el caso del Puerto de Salina Cruz? .Primero se trata de un puerto comercial y petrolero en el Sur de México, es decir una región pobre del país. Segundo, es un puerto con bases históricas y que se integra al Istmo de Tehuantepec, con la presencia de un ferrocarril creado en la época de Porfirio Díaz y que fue la puerta del comercio internacional antes del funcionamiento en 1914 del Canal de Panamá; y tercero, ya que se cuenta con información directa que refleja un trabajo de tres años en el puerto, por lo que el esquema de privatización puede ser confrontado con la experiencia que permitió ir descubriendo los beneficios y problemas que se tuvo en aplicar un esquema empresarial a un puerto que era manejado anteriormente con criterios más centralistas y federales.

<sup>85</sup> El 25 de julio de 1994 fue creada la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, como sociedad anónima de capital variable. El título de concesión de la misma empresa fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de noviembre de 1994.

Fuente: Elaboración del autor.
--------------------------------

**Cuadro II-1 Concentración de carga total en el puerto de Salina Cruz, respecto a todos los puertos de México (porcentaje en bases a cifras absolutas)**

Puerto	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Salina Cruz	10.7	11.3	9.3	9.2	8.8	8.7	8.1
1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
7.2	6.7	7.6	6.9	6.8	6.8	6.2	5.6

Fuente: SCT y anexo No 11.

#### 2.4. Los conceptos de ganador y perdedor aplicado al territorio y a una nueva geografía portuaria

Este punto busca desarrollar los conceptos de: ganador y perdedor<sup>86</sup>, aplicado al caso de los puertos de México, que como se sabe compiten entre sí. Se trata de probar la existencia de puertos “ganadores” y “perdedores” en la actual fase de globalización (mundialización, para otros) y que se caracteriza, como ya se vio, por la apertura comercial empezada en 1980 en México. Para lo anterior se elabora una tipología en el marco de una nueva geografía portuaria, que permita diferenciar a los puertos que “ganan” de los puertos que “pierden”.

No solo se trata de estratificar y diferenciar a dichos puertos sino encontrar las causas que explican por qué ganan y pierden, a la luz de la competencia entre las costas de un país y en el marco de la competencia que se produce en el comercio internacional, que busca puertos baratos, competitividad en los mismos y distancias menores entre el origen y el destino.

Es prudente al respecto, citar a Zaki Laidi (1997:16) cuando afirma:

“La competencia entre territorios se desarrolla en varios niveles: entre grandes regiones del mundo, entre naciones, entre espacios infranacionales y entre empresas. Esto es lo que, en el dominio económico, se llama atraktividad. Habría atracción de Asia porque su potencial de crecimiento es mayor que el de África; se preferiría Inglaterra sobre Francia porque su infraestructura es más abundante y moderna”. “Esta exacerbación de la competencia entre territorios tiene efectos evidentes de polarización económica y social. “Se puede comprobar casi por doquier en el mundo una tendencia de la globalización a polarizar los espacios ya polarizados”.

<sup>86</sup> Existe una crítica al concepto que dice: “Buscar el éxito, el triunfo y condenar al que fracasa sin atenuantes, se ha trasladado como ley a toda nuestra cultura neoliberal y el concepto binario de ganador y perdedor cubre todo el espectro político y social”. Ver para mayor crítica: [www.findelmundo.com.ar/mpaksc/texto](http://www.findelmundo.com.ar/mpaksc/texto).

David Romo y Guillermo Abdel (Comercio Exterior, marzo 2005:205) se preguntan también: ¿las regiones compiten entre sí? “Ellos afirman que es posible responder que sí”. “Las regiones compiten por empresas que buscan una ubicación, así como por individuos talentosos en busca de empleo”. “Según autores como Charles y Benneworth, dicen los autores, el debate crucial con respecto a la competitividad regional gira en torno a la relación entre la competitividad de las compañías y la repercusión que esta tiene en la competitividad de los territorios relacionados con éstas, ya sea mediante su propiedad o su ubicación” (D. Romo y G. Abdel, op. cit).”

Por su parte la UNCTAD dice:

“Hoy en día los puertos se hallan ante tres tipos de competencia: la competencia entre puertos, la competencia dentro de un puerto y la competencia del transporte intermodal”. Además, el profesor R. Goss (1990, Vol. 7:274) divide la competencia entre puertos en tres categorías: competencia entre sectores enteros de puertos o costas enteras; competencia entre puertos en diferentes países; y competencia entre puertos en un mismo país (ver UNCTAD, 1992:41, 85).”

Similarmente Manuel Mindreau (CIES-CIUP, Lima, 15 de diciembre de 2001: 7) afirma citando a Jacob Viner:

“en todo caso, la cuestión fundamental consiste en dirimir si la concentración de flujos económicos y la coordinación de políticas exteriores de distintos estados puede derivar de las llamadas “fuerzas naturales” (proximidad geográfica, complementariedad y convergencia económica, comercio intra-industrias, etc) o bien de políticas gubernamentales formuladas sobre la base de intereses comunes y la creación de nuevas identidades”

El tema como tal es relevante y se incorpora en distintas disciplinas como: la economía, la geografía, el desarrollo regional y las relaciones internacionales, que se producen entre los países (país centro y país periférico; país centro, país semiperiférico y país periférico; o país desarrollado y país en desarrollo; este último es productor especialmente de materias primas o commodities)<sup>87</sup>.

El trabajo contempla no solo quedarse en el diagnóstico y en la medición sino, busca, a partir de los resultados conseguidos, elaborar una estrategia de carácter territorial y de negocios que derive en una propuesta de desarrollo,

<sup>87</sup> De acuerdo a los autores se proponen las distintas clasificaciones y enfoques. Para los Cepalinos existe país centro y país periférico: para Braudel y Wallarstein existen países centros, países semiperiféricos y países periféricos; mientras que Castells critica estas propuestas. En todo caso, lo que se busca estudiar son los puertos de países dependientes y que realizan su comercio internacional desigual con los países desarrollados.

para buscar el despegue de los puertos y ciudades que precisamente estarían excluidos de la competencia internacional. Se considera ciudades y puertos pobres típicos de nuestras costas latinoamericanas y que recuerdan los antiguos enclaves de materias primas, caracterizados por exportar: cobre, oro, plata, zinc, y petróleo, que poco dejaron a las ciudades en donde se reubicaron dichas empresas extractivas.

Recordemos que tradicionalmente para geógrafos, economistas e historiadores se consideraba que (Pierre Veltz, 1999:54):

”el territorio estaba fuertemente jerarquizado, la jerarquía se reflejaba sobre todo en macrodiferencias, entre entidades nacionales, regionales, y urbanas, y era gradual y continua” ”Centros y periferias se diferenciaban claramente :se oponían sosteniéndose mutuamente: según los casos, el centro vive de las ganancias obtenidas en la periferia, y la periferia de la redistribución de las riquezas del centro; y por último , el mundo se organizaba en función de las distancias :las relaciones económicas o sociales eran tanto más intensas cuanto menor fue la distancia”.

En las tendencias actuales el mismo autor Pierre Veltz afirma que esta concepción ha cambiado.”Ahora el territorio es a la vez más homogéneo a gran escala y más fraccionado a pequeña escala”.Además, “las jerarquías parecen cada vez menos graduales y continuas”. “En tercer orden,considera que el esquema centro-periferia ha pasado de moda con relaciones geográficas y sociales asimétricas. “Ahora la periferia alimenta al centro tanto en el propio sentido de la palabra como en sentido figurado, y se beneficia de las recaídas del centro o bien los procesos coexisten (Pierre Veltz, 1999:56).De allí justifica que: ”la separación Norte-Sur, es cada vez menos pertinente”. “Aparecen núcleos intensos de desarrollo en el antiguo Sur, a la vez que la miseria y la exclusión reaparecen en el corazón de las zonas más avanzadas del Norte”.Por último, concluye Pierre Veltz de que a escala nacional, las macrodiferencias entre regiones encubren, como ya se ha señalado, desigualdades locales considerables” (Pierre Veltz, 1999:57).

Bajo esta razonamiento Veltz considera la desaparición progresiva, pero rápida, del mundo bien organizado por la proximidad y la distancia geométrica .Afirma:”en un universo de transportes lentos y costosos, este tipo de orden es evidente: las relaciones sociales o económicas de primer orden son siempre las relaciones de proximidad: los espacios están claramente escalonados e incluidos unos en otros como bien lo muestra Braudel (Pierre Veltz, 1999:58).”Los grandes centros tiene precisamente como función el articular los espacios de proximidad y los mundos lejanos, construyendo y explorando esas enormes diferencias de potencial que constituyen su riqueza y su capacidad de dominación (Pierre Veltz, 1999:58). Finalmente, a partir de

estos análisis el autor citado propone el: "el territorio de redes versus el territorio de zonas ", que decididamente se aplicarían a los puertos.

Regresando luego de esta digresión teórica valiosa para los puertos, debe considerarse que la medición de encontrar un puerto potencialmente perdedor o en declive, viene ligado a la necesidad de buscar primero convertirlo en ganador y en segundo orden, lograr que este puerto, como centro de negocios, sea un detonante para el desarrollo regional, ya que se observa que las ciudades y puertos de zonas costeras en muchos casos se encuentran marginadas y atrasadas, estando los habitantes de estos lugares en condiciones de pobreza o extrema pobreza.

En otras palabras, el tema apunta a considerar un desarrollo con equidad en los procesos económicos y sociales actuales, ya que como lo plantean algunos autores no se presenta los naturales procesos de convergencia que arguye la escuela neoclásica, sino más bien procesos de divergencia, en donde pocos grupos económicos y sociales (burocracia estatal algunas familias, empresas, y sindicatos) son favorecidos con el crecimiento y con el desarrollo que consiguen las empresas, que son denominadas exitosas o ganadoras en el capitalismo global que se vive y que se encuentran instalados en todos los lugares del territorio, buscando el excedente económico natural en los procesos capitalistas, como bien lo apunto Veltz.

En el caso de México se estudia el problema en el contexto de los países periféricos, subdesarrollados, atrasados o dependientes, considerando como modelo lo que sucede con los puertos y ciudades latinoamericanas, bajo el criterio de poseer en general estructuras económicas y sociales similares y estar pasando un proceso de apertura comercial que se expresa en la reducción acelerada de los aranceles de importación ,que facilita la entrada de mercancías (importaciones) del país foráneo (generalmente proveniente del país centro o desarrollado) .

Es decir, nos interesa estudiar los casos de las regiones y puertos latinoamericanos, buscando aspectos comunes e interpretativos que permitan compararlos con la experiencia de las regiones y puertos de México, que son el objeto central de la investigación.

Pueden utilizarse con criterio pedagógico los datos de las ciudades globales y de puertos y regiones del mundo desarrollado, que en este caso buscan contribuir a conocer las semejanzas y diferencias aplicando las mismas a los puertos pobres de Latinoamérica.

Al respecto, recientes investigaciones del Banco Interamericano de Desarrollo (Alejandro Micco y Natalia Pérez, BID abril, 2002; A Micco y N. Perez , BID, marzo 15, 2001; y BID, 2001:172-174) afirman que las variables de eficiencia portuaria “en parte se encuentra explicada en las diferencias de infraestructura física de los puertos, los autores dicen que muchos de los puertos menos eficientes son el resultado de un entorno regulatorio e institucional insuficiente que impide la competencia, alienta las mafias organizadas y retrasa la introducción de técnicas modernas de manejo de carga y gestión portuaria”. Operativamente esta eficiencia se mide con un máximo de siete y un mínimo de uno, y se considera el trámite en días en aduanas, y se incluye los costos de manejo de un contenedor en el puerto (en dólares por teu)<sup>88</sup>.

También se incorpora en este indicador la calidad de la infraestructura portuaria, el entorno regulatorio e institucional (servicios portuarios obligatorios); y por último la variable denominada: “mafias organizadas”<sup>89</sup>. Se deduce de esta propuesta la consideración de un puerto como una unidad microeconómica que tiene indicadores empresariales que dependen principalmente de su gestión y eficiencia administrativa.

En su caso la experiencia de México en el período 1982-2004 estudia una tipología de puertos ganadores y perdedores, mediante un conjunto de indicadores nacionales que privilegian el desarrollo regional y el territorio, bajo una perspectiva sistémica y comparativa y con indicadores de carácter macroeconómico como son: porcentaje de carga contenerizada, respecto al total nacional; carga petrolera respecto al total trasladado por los puertos; carga general manejada, ingresos del puerto, ventas realizadas, ganancias conseguidas e impacto regional en la zona de influencia, medido por indicadores de: equidad, pobreza y empleo. En este caso el sector institucional que se considera ha cambiado debido al proceso de concesión y privatización portuaria, seguido por los puertos desde 1994, nos llevará a demostrar los cambios positivos en eficiencia y desarrollo portuario existentes y que se reflejan en casos como Veracruz, Altamira y Manzanillo, que son

<sup>88</sup> Un TEU significa twenty foot equivalent unit, Es decir, es una unidad equivalente a un contenedor de 20 pies. Jan Hoffmann (28 de enero de 1999) señala al respecto: un TEU tiene un volumen de 20 por ocho por ocho pies, que es el tamaño de un contenedor estándar. Un contenedor de cuarenta pies tiene una capacidad de una unidad equivalente a 40 pies o a dos TEUS.

<sup>89</sup> La crítica inicial que se realiza a este trabajo del BID es que se olvida del desarrollo regional que debe traer cada puerto y considera aspectos generalmente microeconómicos, considerando que su eficiencia exclusivamente depende de variables endógenas y del manejo administrativo y empresarial que se da en cada puerto. Al revés, la evidencia de los puertos de México demuestra que hay indicadores macroeconómicos, empresariales y de política, que afectan a la unidad empresarial portuaria y que no basta considerar a las mismas como unidad autónoma sino más bien en el marco de la competencia portuaria que se da entre costas, entre regiones y entre países por mayor carga y por ganar en el comercio internacional. Para reforzar la idea del Sistema Portuario ver el Plan Nacional Portuario de Perú (PNDP), presentado en setiembre del 2004.

los puertos ganadores de México y que se verán más adelante en los casos presentados.

Conceptualmente primero se discute la pertinencia de usar los términos de “ganadores” o “perdedores” en la economía de las empresas del mundo global y en las regiones de nuestros países, para expresar el éxito o fracaso de una empresa.

¿Cuándo se utiliza la categoría de ganador se consideran las ganancias, las ventas, los empleos generados la ampliación de mercados conseguidos, la competitividad alcanzada o el impacto social que tendría una empresa aliviando y mejorando la situación económica de los habitantes, en donde se ubica la empresa o puerto?

En general, el uso del concepto ganador o perdedor, aplicado a los negocios y en la economía tradicional es de común uso en autores como Porter, Mankiv, Samuelson, en general pensadores que se ubican en la escuela neoclásica. Pero también últimamente autores (Benko y Lipietz, por ejemplo) que provienen de la escuela regulacionista francesa utilizan esta categoría para hablar de los distritos industriales que hacen ricas a muchas regiones de los países desarrollados. En contraste, a partir de los estudios que mostraban atrasos en regiones industriales europeas se comenzó a utilizar el concepto de regiones “perdedoras”, paradigma que se ha puesto de moda en los estudios de la CEPAL, de algunos autores mexicanos y de otros investigadores latinoamericanos.

En todo caso, debe advertirse que el uso del concepto de “ganador” o “perdedor” (principalmente desde la perspectiva económica no social) es arbitrario y mercadológico, generalizándose sin tener en cuenta los indicadores que lo sustentan. De allí porque puede ser poco científico usarlo sin tener claro el concepto y lo peligroso que significaría extrapolarlo sin entender sus fundamentos, contextos económicos y sociales, períodos de tiempo en que se inscriben y sugerir políticas alternativas que no aclaran el uso del concepto y que pueden llevar a los diagnósticos equivocados realizados

Es clave en este tenor de ideas no olvidar los que plantean: Ivan Silva (2003:20), Anne-Laure Szary (1997:22) y Sergio Boisier (1998:5-69):

En el primer caso dice Iván Silva:

“En realidad, esta clasificación (de territorios dinámicos y con alto PIB per cápita de potencialmente ganadores) persigue, en primera instancia, tratar de buscar interpretaciones a lo que está pasando en términos regionales en los distintos países, y en este sentido este esquema de análisis probablemente

abrirá una serie de preguntas para las cuales será necesario procesar otra información si se pretende dar una respuesta acertada. Se habla de regiones “potencialmente ganadoras”, ya que por la dinámica, misma de los acontecimientos económicos ser ganador hoy en día no significa, necesariamente serlo mañana; esa es una situación que para mantenerla requiere de políticas y actitudes muy proactivas frente al proceso de internacionalización de la economía mundial”.

En segundo orden, dice Anne Szary:

”hay que tener cuidado sin embargo de considerar demasiado rápido las regiones mejor integradas a los circuitos de exportación como “ganadoras” desde todos los puntos de vista”. “Las especializaciones económicas deben ser puestas bajo la mirada de los indicadores sociales para matizar a veces muy fuertemente la apreciación de ciertas situaciones” “Parece en efecto, que incluso las regiones “ganadoras” en los mercados internacionales no se benefician siempre de un nivel de desarrollo al cual ellas podrían pretender”.

También Sergio Boisier va más allá al identificar los casos de desarrollo regional “exitoso”, considerando que el criterio de éxito sería la cristalización de un proceso de (al menos) crecimiento económico nítido en términos de una área geográfica y habiendo estructurado un centro de acumulación, como por ejemplo, lo que se observaría en Argentina en relación a Córdoba y Buenos Aires. Estima que en el caso de América Latina la mayoría de los observadores estarían de acuerdo en anotar casos como los de Guadalajara en México, San Pedro Sula en Honduras, Carabobo en Venezuela, Medellín en Colombia, Santa Cruz de la sierra de Bolivia, Concepción en Chile, Córdoba y Neuquén en Argentina, Curitiba (Paraná) y Santa Catarina en Brasil; últimamente en una perspectiva más amplia y más atractiva, pero aún en su fase inicial, Ceará también en el Brasil”.

Precisamente Sergio Boisier (julio-diciembre de 1998:761) dice:

”se ha puesto de moda hacer referencias a regiones “ganadoras” y “perdedoras” (Benko y Lipietz, 1992; Daher, 1994), hay que tener cuidado con las sobreesimplificaciones y con el reduccionismo, porque, a menos, que se desee volver al equilibrio “casselliano”, siempre y en cualquier período, hay regiones “ganadoras” y regiones “perdedoras”, lo importante es descubrir por qué razón algunas ganan y otras pierden”;

De acuerdo a esas primeras limitaciones es válido realizar un primer razonamiento que nos lleve a discutir el uso liberal de esos conceptos criticados por unos y utilizados por otros.

¿No será que el criterio de ganador o perdedor esconde una concepción del mundo equivocado que piensa en forma errónea al considerar los fenómenos en estudio como dicotómicos (binario) o lineales y que se mueven considerando solo los dos polos de verdad, o las dos caras de una moneda, olvidando que en el mundo real existe matices, colores y no solo el bien o el mal.

Es decir, en el mundo que vivimos existen una variedad de opciones como son los colores del arco iris, como son las diversas variantes de desarrollo, como lo significan las diferentes razas que pueblan el mundo, como son las diversas alternativas que ocurren en el mundo de la distancia y que afecta al transporte pese al justo a tiempo y pese a la importancia que cumple el internet para acelerar los movimientos económicos y financieros, vigentes en los negocios de todo el planeta.

La diversidad de casos y experiencias, la nueva revalorización de la teoría demostraría que en los paradigmas de las ciencias sociales no existe una sola verdad y que es un media verdad hablar del vaso medio lleno o medio vacío. Por lo anterior, el uso del lenguaje técnico aplicado a las ciencias sociales, no puede ser estático ni lineal sino se va ajustando a los cambios de la realidad misma, que presenta una variedad de situaciones en el tiempo y en el espacio, en un mundo que es relativo y que constantemente renueva sus paradigmas.

Esta primera discusión conceptual del término de ganador o perdedor puede ser rica en matices, ya que develaría los supuestos que esconde el término y la pertinencia o no de usarlo cuando Benko y Lipietz hablaron de regiones que “ganan” o “pierden” en 1992.

¿Si esta concepción es exclusivamente economicista, ¿cómo debería articularse esta visión de ganador o perdedor si se piensa en el desarrollo de un país, de una región, de una ciudad, de un puerto o de una empresa, a la luz de los protagonistas del desarrollo?.

Es decir, si se incorpora al énfasis económico, el contenido social expresado por los que deben ser los beneficiarios del desarrollo (los más pobres y que generalmente son excluidos del circuito económico y social) ¿Cómo quedaría constituido este nuevo paradigma?. ¿Qué elementos consideraría, qué puntos incluiría, cómo se mediría los aspectos económicos que afectan el campo social?

En otras palabras, una región ganadora no debe serla solo bajo criterios económicos, sino también bajo los aspectos sociales que anteriormente señaló

Sergio Boisier y otros investigadores ubicados en la escuela y enfoque que publica sus trabajos en la Revista EURE de la Universidad Católica de Chile y que tienen filiación con los “regulacionista franceses”<sup>90</sup>.

En todo caso, un criterio más amplio de análisis exige considerar los aspectos históricos, los ámbitos de corto, mediano y largo plazos (aquí entran los aspectos de las estructuras económicas y sociales propuestos por los franceses), los aspectos del modelo económico de estabilización y apertura comercial vigentes en los últimos años del Siglo XX y primeros años del Siglo XXI.

Por ello, la construcción del concepto de puertos potencialmente ganadores y puertos potencialmente perdedores o en declive, se vincularán al ciclo económico mexicano y considerarán cuatro estadios bien tipificados que más adelante se presentan asociando el movimiento portuario al ciclo económico que sigue el país<sup>91</sup>.

¿Puede hablarse de ganador y perdedor comparando una región con otra de un país determinado (por ejemplo, se habla que en México las regiones ganadoras se ubican en la actualidad en el Centro y el Norte ;mientras que las perdedoras son las del Sur (Chiapas y Oaxaca), según el modelo económico y de apertura comercial aplicado desde la década de los ochenta .

¿Puede hablarse de ganadores y perdedores entre países de distintos bloques económicos de países desarrollados o en desarrollo?

¿Puede considerarse los criterios de ganador y perdedor en el caso de puertos y empresas que están incorporadas en el mundo global, mediante redes, espacios de flujos y que expresarían la figura del archipiélago de Pierre Veltz?

La propuesta de Benko y Lipietz de regiones que ganan y pierden se ubica entonces en los criterios del nuevo paradigma de la geografía económica y se enmarca en el contexto de la aglomeración de empresas que conforman un distrito industrial. Los autores confirman que:”en síntesis, las regiones que ganan son las redes de distritos, con distritos de redes metropolitanos de

<sup>90</sup> En general si se quiere revisar los trabajos de EURE debe verse la siguiente pagina:www.scielo.cl.com

<sup>91</sup> Es cierto que el movimiento y velocidad de los puertos se relaciona con el ciclo económico mexicano por lo que puede realizarse ejercicios sexenales que se correlacionen con los distintos modelos cerrados o abiertos aplicados en México.No obstante, cuando este ejercicio se vincula con los ámbitos regionales se nota una carencia de datos que hagan homogénea la comparación.A título de ejemplo, si se piensa en Veracruz,Ramsarán demostró que es un puerto ganador, en una región en declive o perdedora.Pero el puerto sirve a la Ciudad de México que es una región ganadora. Ello demuestra la relatividad de los datos y como la categoría de los espacios de flujos distorsionan la relación directa o en sentido contrario que se formule.En todo caso, para el futuro y a partir de los datos mensuales de carga contenerizada que se tiene desde 1982 hasta el año 2005, se tratará de ligar esta data con los ciclos económicos regionales del Norte, del Centro y del Sur.

tamaño medio que se relacionan con las redes, con las aglomeraciones, con los espacios, con el poder y en suma, con las metrópolis”.

La discusión que pretende realizar este trabajo debe primero revisar las distintas tipologías y los diferentes enfoques existentes en el campo de ganador y perdedor aclarando su uso, definiendo los conceptos y operativizando el mismo ligado a lo que se define como región ganadora y región perdedora.

Igualmente, y bajo los mismos criterios se debe realizar similar operación en el caso de los puertos. Evidentemente ya se aclaró que no se puede considerar una región igual a un puerto, por lo que preliminarmente se considera que una ciudad costera puede tener un puerto que puede ser ganador o perdedor, según el caso. La idea de linealidad en este caso se pone en tela de juicio ya que probablemente la característica de un puerto como empresa comercial o centro de negocios no puede ser igual al concepto de región que se ubica en un contexto económico y ámbito territorial más amplio.

En este sentido la bibliografía consultada, especialmente en lo que se refiere a los puertos, ayudaría a contextualizar dichos conceptos y a precisar como el movimiento de contenedores, el de carga comercial no contenerizada, el movimiento petrolero o de otros productos con poco o mucho valor agregado, permiten entender las bondades de un puerto que lo harían ganador o perdedor del comercio internacional, si se compara el puerto en estudio con otros puertos de su territorio.

Comparativamente el concepto construido se apoyará también en ejemplos de los países desarrollados, analizando la información y características de puertos ganadores como Barcelona en España, Long Beach en los Angeles (de la costa oeste de los Estados Unidos) y de Singapur, para encontrar que está detrás de su movimiento dinámico de mercancías y que los hace exitosos en el comercio internacional del mundo desarrollado.

Un reciente trabajo sobre los puertos de Perú y denominado “Plan Nacional de Desarrollo Portuario” ([www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe) del 20 de septiembre del 2004), presenta las últimas tendencias de puertos que movilizan contenedores y que permiten conocer la importancia de los mismos y los movimientos del comercio internacional, que se realiza a través de mercados como China, India, Japón y Estados Unidos, que junto con la Unión Europea se constituyen los líderes del comercio mundial (ver cuadro II-2).

**Cuadro II-2 Veinte principales terminales de contenedores (2000-2002) (millones de teus)**

Rango	Puerto	País	2000	2001	2002	Variación 2000/2001	Variación 2001/2000
1	Hong Kong	China	18.10	17.90	18.61	3.97 %	- 1.10 %
2	Singapur	Singapur	17.04	15.52	16.94	9.15 %	- 8.92%
3	Busan	Corea	7.54	8.07	9.33	15.61 %	7.03 %
4	Shanghai	China	5.61	6.34	8.62	35.96 %	13.01 %
5	Kaoshiung	Taiwán	7.43	7.54	8.49	12.60 %	1.48 %
6	Censen	China	3.99	5.08	7.61	49.80%	27.32%
7	Róterdam	Holanda	6.28	6.10	6.52	6.89	- 2.87 %
8	Los Angeles	EEUU	4.88	5.18	6.11	17.95	6.15 %
9	Hamburgo	Alemania	4.25	4.69	5.37	14.50	10.35%
10	Antwerp	Bélgica	4.01	4.22	4.78	13.27 %	5.24%
11	Long Beach	EEUU	4.60	4.46	4.52	1.35%	-3.04%
12	Port Klang	Malasia	3.21	3.76	4.53	20.48 %	17.13 %
13	Dubai	Emiratos Arabes Unidos	3.06	3.50	4.19	19.71 %	14.38 %
14	New York	EEUU	3.00	3.32	3.75	12.95 %	10.67 %
15	Quingdao	China	2.12	2.64	3.10	17.42 %	24.53 %
16	Bremenhaven	Alemania	2.71	2.90	3.03	4.48 %	7.01%
17	Gioia Tauro	Italia	2.65	2.49	2.99	20.08%	- 6.04%
18	Manila	Filipinas	2.87	2.80	2.87	2.50%	-2.44%
19	Tokio	Japón	2.96	2.77	2.83	2.17 %	-6.42 %
20	Felixstowe	EEUU	2.80	2.80	2.80	0.00 %	0.00 %
<b>Total general</b>			<b>109.11</b>	<b>112.08</b>	<b>126.99</b>	<b>13.30 %</b>	<b>2.72 %</b>

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), Perú, op. cit., 101.

Adicionalmente el cuadro II-3 adjunto presenta puntualmente las tendencias poblacionales actuales y las proyecciones de mercados y población para el año 2050, que demuestra como la tríada conocida de países puede cambiar con la presencia dominante de China e India (la tríada hasta ahora la conforman Estados Unidos, los países europeos y Japón).

**Cuadro No II-3 Veinte países de mayor población (millones de habitantes)**

año 2003			año 2050		
Rango	País	Población (millones)	Rango	País	Población (millones)

1	China	1289	1	India	1628
2	India	1069	2	China	1394
3	Estados Unidos	292	3	Estados Unidos	422
4	Indonesia	220	4	Pakistán	349
5	Brasil	176	5	Indonesia	316
6	Pakistán	149	6	Nigeria	307
7	Bangladesh	147	7	Bangladesh	255
8	Rusia	146	8	Brasil	221
9	Nigeria	134	9	Congo, R.D.	181
10	Japón	128	10	Etiopía	173
11	México	105	11	México	153
12	Alemania	83	12	Filipinas	133
13	Filipinas	82	13	Egipto	127
14	Vietnám	81	14	Rusia	119
15	Egipto	72	15	Vietnám	117
16	Turquía	71	16	Japón	101
17	Etiopía	71	17	Turquia	98
18	Iran	67	18	Iran	96
19	Tailandia	63	19	Sudán	84
20	Francia	60	20	Uganda	82

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario PNDP).Peru, setiembre de 2004, p. 94.

¿De qué forma el aspecto geográfico se vuelve determinístico y de qué forma la lotería de productos básicos marca o no las características que tendrían un puerto? Aquí se está pensando a la manera de Carlos Díaz Alejandro, quien consideró que los países latinoamericanos eran premiados, ya que sus recursos naturales les daban un orden importante en el comercio internacional. Otros autores discuten esta lotería y la plantean como perdición, ya que los países productores de materias primas se concentran en estas riquezas naturales y no incorporan a estos productos básicos un valor agregado clave para su despegue industrial. En todo caso, los últimos trabajos del desarrollo presentan países exitosos como Australia y Chile que basan su comercio internacional en los productos básicos, no generándose la maldición que hablaban los autores para los países latinoamericanos. Como en todos los casos son conceptos relativos que por generalizarse deben contrastarse en los distintos casos de países periféricos o países desarrollados.

Tanto la visión de la región como del puerto debe estar ligadas al concepto de ciudad- puerto para permitir poder derivar los eslabones que necesita el trabajo y medir el impacto del nivel de vida en la gente que habita en la ciudad-puerto , que precisamente preocupa al estudiar el Sureste de México.

¿Un puerto potencialmente ganador garantizaría o no un mayor nivel de vida en la población trabajadora y que habita en dicha ciudad y puerto?. Las primeras evidencias empíricas revisadas y los casos vistos de América Latina darían la respuesta de que nó. ¿Cómo hacer para que empresas exitosas, florecientes y con indicadores sólidos de sostenibilidad tengan una responsabilidad social que

exige invertir en la zona en donde tienen sus instalaciones y genera utilidades. Como lo plantea Miriám Cardozo en el artículo "Las Empresas y su responsabilidad en el campo social (2003, UAEM:163-187) es necesario que un tercer actor ingrese a apoyar a los más pobres no solo el estado, ni las organizaciones civiles, deben ser las mismas empresas que asuman compromisos de financiar proyectos y programas de ámbito local y que se focalicen en los habitantes pobres de sus ciudades de origen. Los casos de la Administración Portuaria de Veracruz (API de Veracruz), del puerto de Salina Cruz, de la empresa PEMEX en México o de la empresa TISUR, con el puerto de Matarani en el sur peruano, demuestran que en ninguno de los casos se asume el compromiso de apoyar a los habitantes locales que reclaman con razón ser favorecidos con recursos que se usan de la zona y que generalmente se exportan, beneficiando a grupos pequeños de esos lugares. La mayoría de los habitantes de esos territorios están excluidos de los beneficios del desarrollo.

Pese a que existen casos paradigmáticos no se pueden olvidar que también hay modelos de éxito en empresas que invierten en la zona donde se instalan. Un primer ejemplo es el de la empresa cementera Cruz Azul (de carácter cooperativo) en México, que tiene una ciudad importante en Lagunas, Oaxaca. Un segundo caso más participativo, es Parque Industrial de Villa Salvador en Lima (Perú). Por último, y sin ser exhaustivo hay el modelo participativo del puerto de Ilo en el Sur del Perú (departamento y región de Moquegua), en donde el municipio recibe apoyos financieros de la empresa de cobre Southern Peru, de capitales norteamericanos. En este último caso, se puso de moda el concepto de presupuesto participativo que ha permitido financiar obras y servicios en los habitantes de esta pequeña ciudad del Sur peruano<sup>92</sup>, siguiendo el ejemplo de Porto Alegre en el Brasil, cuna de la experiencia más importante de este campo<sup>93</sup>.

En conclusión el uso del concepto "ganador" o "perdedor" aplicado a las regiones es relativo y exige aclarar si el concepto es usado bajo los criterios económicos o sociales. Si el análisis es exclusivamente económico como lo usa Benko y Lipietz afirmaríamos que las regiones puede ser potencialmente "ganadores" siempre y cuando estos indicadores tiene un componente social en donde los frutos de esa ganancia también tiene correas de transmisión para llegar a los

<sup>92</sup> Recientemente en Ancash, Perú se ha creado un fondo de las penalidades de la Mina Antamina que pagó 111.0 millones de dólares al Gobierno peruano, que se viene utilizando para generar obras de infraestructura local y apoyar a las universidades locales con los recursos pagados por no cumplir los niveles de inversión a que se comprometió la empresa minera.

<sup>93</sup> La municipalidad provincial de Ilo se ubica a 1250 kilómetros al sur de Lima en el desierto de Atacama a orilla del Pacífico. Tiene una población de 70, 000 habitantes especialmente migrantes y su economía se basa en la pesca con 120, 000 toneladas métricas de harina de pescado, una minería en donde se produce el 70 % de cobre del país y un puerto que moviliza 150, 000 toneladas métricas movilizadas. La modalidad de presupuesto participativo permitió que en el año 2000 el 15 % de los recursos se canalizaran a inversiones municipales, en el 2001 el 40 % fue para este rubro y en el año 2002 se canalizaron el 50 % del total del presupuesto también al campo de las inversiones municipales, que principalmente se dedican a obras de infraestructura. (Ver: David Bastidas. Presupuesto Participativo en Ilo. Municipalidad Provincial de Ilo. CND, 2004.

habitantes más pobres de esas ciudades y puertos. ¿Si esto es cierto porqué en muchas regiones y lugares de América Latina y en México se mantienen focos de pobreza y exclusión.No será que el modelo de reestructuración portuaria y privatización que acompaña a la política económica genera grandes grupos de población excluidas de los beneficios económicos y sociales? Por lo anterior, el uso de los conceptos de ganador y perdedor en regiones, ciudades y puertos exigiría ser contrastados con el uso de categorías más integrales, como los de exclusión económica y social, lo que derivará en integrar mejor el paradigma para probar o negar lo que ya se adelantó, que la globalización y apertura comercial aumenta y polariza la pobreza.

A continuación y bajo esa idea rectora, se estudiará la exclusión económica y social, que se convierte en un enfoque o paradigma potente si se quiere evaluar los resultados de la política neoliberal aplicada, ya que este enfoque parte de una perspectiva distinta y trata de entender el funcionamiento del sistema económico que privilegia a unos pocos y atrasa a grandes grupos de población, justificando la idea del "malestar de la globalización" difundida por Stiglitz y otros pensadores críticos al paradigma dominante.

## **2.5. Exclusión e inclusión, crecimiento y atraso en los puertos y ciudades portuarias del mundo globalizado**

Cabe afirmar que los puertos de los países periféricos experimentan procesos de "crecimiento" (o atraso) y de "exclusión" (o inclusión), y que vienen derivados de la políticas de apertura comercial con modelos de economía abierta que se instrumentan desde comienzos de los ochenta del pasado siglo y también debido a los procesos de reestructuración y privatización portuaria ejecutados en los primeros años de los noventa del siglo XX. Dichas políticas han impactado a muchos puertos de los países latinoamericanos y por supuesto también afectaron a los puertos mexicanos como a: Manzanillo, a Veracruz, a Salina Cruz y también al puerto de Coatzacoalcos, que son el objeto central de esta investigación<sup>94</sup>.

El concepto de progreso y exclusión, según Ulrich Bech, se da simultáneamente, es decir, y siguiendo a este autor se puede razonar que en

---

<sup>94</sup> Hay fenómenos simultáneos que se dan en los puertos: uno primero y clave es la reestructuración y privatización portuaria que aseguraría mayor eficiencia y rendimiento en el mismo y que se demuestra por el movimiento de mayor carga (contenerizada, granelera, petrolera o de otro tipo). Un segundo impulso lo da la política económica caracterizada por una apertura comercial y un manejo conveniente del tipo de cambio que abarata las importaciones; y una tercera causa que se da para mejorar la eficiencia de los puertos y las ciudades portuarias, es la presencia de inversiones en infraestructura carretera, de transporte y en los puertos, que facilita el movimiento de mercancías vía el medio carretero, por mar o a través del ferrocarril. En conjunto, son varias políticas que se dan simultáneamente y que en su conjunto impactan en los puertos. Al respecto, pueden consultarse para reforzar esta idea a los siguientes autores: Hoffmann, Thompson, Martner, Sánchez, Instituto Mexicano del Transporte, Baird, Burkhalter, Chías, OMC, y Daher, entre otros.

cada ciudad-puerto hay pobres y ricos, los primeros se perjudican con la globalización y apertura comercial; mientras los segundos se benefician de la privatización portuaria y de la apertura comercial. Dentro de estos segundos estarían las empresas exportadoras, los funcionarios de los puertos, los trabajadores de cuello blanco de las empresas portuarias y algunos trabajadores sindicalizados, que se benefician con el crecimiento y expansión del movimiento portuario producido.

Siguiendo este análisis en una ciudad portuaria se perjudicarían los que perdieron su empleo, luego de la privatización, los trabajadores de actividades no rentables que ganan el salario mínimo, los desempleados y los hombres y mujeres que no reciben beneficios directos e indirectos del proceso de apertura comercial<sup>95</sup>.

Por eso se habla de la exclusión para demostrar que un gran porcentaje de la población que reside en la ciudad y puerto está en pobreza o extrema pobreza y no recibe los efectos multiplicadores de una empresa portuaria, que crece, tiene ingresos, mejora sus servicios; pero se comporta como enclave.

La exclusión en este caso, debe entenderse como estar fuera de los circuitos comerciales y de progreso técnico, por lo que el goteo y los frutos de la sociedad moderna no les llega a esa población. Manuel Castells (noviembre 1999:162) señala la dinámica de la exclusión en la nueva economía global, poniendo el caso del África:

“En general, la lógica sistémica de la nueva economía global no otorga papel a la mayoría de la población africana en la nueva división internacional del trabajo”. “La mayor parte de los productos primarios son inútiles o de bajo precio, los mercados son demasiados restringidos y la inversión, demasiado arriesgada, la mano de obra no posee la preparación suficiente, la infraestructura de comunicaciones y telecomunicaciones es claramente inadecuada, la política resulta demasiado impredecible y las burocracias gubernamentales son ineficientemente corruptas”.

---

<sup>95</sup> En la experiencia peruana de privatización en el puerto de Matarani, en el sur del Perú en Arequipa Lorena Alcázar (GRADE, 2003:4) comprueba que: “los principales resultados encontrados revelan que la concesión tuvo un efecto positivo neto sobre el bienestar estimado en 14 millones de dólares. ¿Quiénes ganaron y quiénes perdieron debido a la concesión?. El principal beneficiado sería el Gobierno, el cual a pesar de perder los flujos resultantes de la operación de la infraestructura, se ve más que compensado por otros efectos (el pago inicial, la retribución, tasa regulatoria y el incremento en recaudación). En segundo lugar, los consumidores los cuales reciben una tercera parte de este cambio en el bienestar, debido al incremento en el excedente del consumidor generado en la operación privada. Finalmente, el concesionario que debe realizar un pago inicial y una contraprestación periódica por la operación del puerto, pero recibe las utilidades procedentes de este. Los perjudicados serían los trabajadores (principalmente por la reducción de salarios y las condiciones de trabajo) y el grupo de usuarios intermedios”.

Por su parte el “progreso” será entendido en esta tesis como crecimiento, riqueza, inclusión, y será operativizado mediante el crecimiento de carga general y carga contenerizada, por indicadores de solvencia financiera e impacto regional y por variables de contenido social como: empleo, ingreso y pobreza.

Ricardo Yocelzky (1997:320-321) al respecto manifiesta: “en el sentido más difuso, la noción de desarrollo se identificaba principalmente con la idea de “progreso”, definido en el sentido más general de la evolución del ciclo vital de las naciones que constituían el modelo a seguir para los países latinoamericanos, esto es Europa y los Estados Unidos de Norteamérica”.

Recuerda también el autor que la discusión latinoamericana “se centraba en la visión comparativa de “adelanto” o “atraso” relativos, como calificativo de la situación o incluso, en términos como “inferioridad” (R. Yocelzky, 1997:321).

Esta discusión lleva a diferenciar los términos de “desarrollo” y simple “crecimiento económico”, entendiéndose que el primero es más completo e integral y que considera las variables sociales, mientras que el segundo se acerca más a los indicadores económicos que demuestran mejoría económica y tasa crecientes per se. La polémica de si existe crecimiento con la apertura comercial será vista en detalle en el anexo No 9 y en esta parte se evitará la controversia, teniendo claro que la teoría económica en este punto presenta datos que no permiten hacer conclusiones certeras. Sigue la duda y los datos estadísticos y econométricos han sido aprobados por unos y criticados por otros (al respecto, revisar los trabajos de Dani Rodrik)<sup>96</sup>.

En lo que no existe discusión es que sigue existiendo población en pobreza y extrema pobreza en América Latina en el 2006, por lo que se puede decir que muchas políticas recomendadas por organismos internacionales han fracasado.

---

<sup>96</sup> Para algunos autores la apertura comercial, según la concepción neoclásica, disminuye en el mediano plazo la pobreza. Para otros autores críticos, la apertura comercial aumenta la pobreza. Los primeros aportan datos para demostrar su aseveración y justificar las políticas aplicadas. Esta misma base estadística ha sido criticada por Rodrik y otros, argumentando que finalmente la apertura comercial y el modelo de economía abierta aplicado en la actualidad está empobreciendo a muchos países de América Latina y de África, principalmente. Si esto es cierto es evidente que los puertos crecen; pero no redistribuyen con lo que se comprobaría que las políticas neoliberales tienden a concentrar el ingreso y polarizar la riqueza en unos pocos. En síntesis, el modelo de economía globalizada en la época de la sociedad de la información no puede sacar a tanta población de los umbrales de pobreza y extrema pobreza por lo que conviene aplicar políticas económicas alternativas.

Se puede afirmar entonces que la idea de “progreso” está más cerca de la de “crecimiento” y es menos ambiciosa que la de “desarrollo”, si se utiliza para el análisis de los puertos, motivo de esta investigación. En todo caso para que no exista confusión en las categorías de esta investigación se está utilizando la variable “crecimiento” versus la de “exclusión”.

El BID por ejemplo (Informe 2000: V) dice: “se entiende por “desarrollo” no solamente progreso económico sino, también, desarrollo humano y capacidad de convivencia social”. También la OMC(2002:85) afirma: “se considera que el crecimiento económico es un elemento vital del proceso de desarrollo, si bien se hace al mismo tiempo hincapié en que el desarrollo es algo más que el crecimiento”. La misma OMC afirma: “el hecho de que no se enumere como meta el crecimiento económico, refleja la opinión antes descrita, es decir, que el crecimiento es un medio de lograr objetivos de desarrollo, no un fin en sí mismo (OMC:2003:86). Finalmente, esta institución concluye: “El crecimiento es una condición necesaria pero no suficiente, para mitigar la pobreza (OMC 2003:119)<sup>97</sup>.”

En su caso la “exclusión” como ya se mostró tiene una concepción más amplia e integral que de pobreza, y será analizada, a luz de indicadores de desconexión, estancamiento geográfico y territorial, olvido de grupos sociales y de “perdedores”, no solo de los procesos de privatización portuaria aplicados, sino también por muchas razones y causas carentes de los satisfactores básicos necesarios que naturalmente deberían venir de un proceso de integración al mundo global que vivimos y que tiene también condicionantes históricos que lo explican.

La definición más completa de exclusión social es presentada por la OIT en un trabajo de Jordi Estivil (2003:17, 19-20) de la siguiente forma:

“La exclusión social puede ser entendida como una acumulación de procesos concluyentes sin rupturas sucesivas que, arrancando del corazón de la economía, la política y la sociedad van alejando e inferiorizando a personas, grupos, comunidades y territorios con respecto a los centros de poder, los recursos, los valores dominantes” (pp. 19-20). “No hay que olvidar que la noción de exclusión surge y se nutre de la exclusión económica (J. Estivil, p.17).” “La exclusión no es un concepto de la teoría económica” (p.17).” A pesar de las ambigüedades de la noción de exclusión, esta es complementaria de la pobreza, facilita una mejor comprensión de la inseguridad de ingresos del mundo desarrollado y las desigualdades oportunidades de los países en vías de desarrollo, focalizan la atención en el papel de los actores sociales y de las instituciones en los procesos de inclusión, permiten una aplicación al nivel

<sup>97</sup> De acuerdo a la OMC de 2003 se podría parafrasear a la Institución Internacional diciendo: “los puertos crecen; pero no redistribuyen es decir no llegan a los más pobres”

micro de las relaciones individuales , familiares y comunitarias, revelando la importancia de los contextos locales , y al nivel macro aporta una nueva visión de la globalización y de la creciente vulnerabilidad de grupos específicos de la población y de áreas territoriales (Jordi Estivill, OIT, p. 34)".

¿Que diferencia la exclusión de la pobreza?

Como aparece en el cuadro II-4 la pobreza se diferencia de la exclusión en varios sentidos. En general el término pobreza parte da la economía tradicional y se ha considerado como carencia de medios, mientras que la categoría de exclusión es nueva y permite ser más utilizada en el campo político, siendo asimilada fácilmente por los grupos sociales y considerada como causa y resultado.

**Cuadro II-4 Diferencias entre exclusión y pobreza**

<b>Uso de la noción de pobreza (por qué no esta siendo utilizada como antes)</b>	<b>Ventajas del uso de la categoría de exclusión (por qué se ha impuesto)</b>
<p>-ha sido el referente histórico de las actitudes y medidas más caritativas e individualizantes.</p> <p>-ha sido contemplada, a menudo, solo como carencia de medios y se le ha limitado al campo económico y más en concreto al de los ingresos;</p> <p>-se le ha querido dar un carácter coyuntural, pasajero, al mismo tiempo que definitorio de una situación inamovible;</p> <p>-se ha rechazado porque remitía por un lado a un pasado que se creía superado, a una presencia que importuna y no se quería admitir su persistencia;</p> <p>Su contrario es riqueza y ello remite a la dificultad de acometer su distribución;</p> <p>-su visibilidad entraña en contradicción con los discursos mediáticos, con determinados principios constitucionales, con visiones optimistas sobre las consecuencias ineludiblemente positivas del desarrollo económico;</p> <p>-su cuantificación, sujeta a debates metodológicos, permite más identificar que comprender, más gestionar que transformar y cuando alcanza volúmenes cuantiosos desanima a los responsables políticos y hace emerger el escepticismo frente a cualquier actuación que resume bien la frase: "siempre ha habido pobres y siempre los habrá".</p>	<p>-tenía el valor de su novedad y podía aparecer como una innovación conceptual y terminológica y permitía relanzar un debate que parecía relativamente estancado;</p> <p>-se quería superar nociones como de privación, miseria, penuria, que evocaban rápidamente el sufrimiento y el malestar de los que se encuentran sometidos a ellas;</p> <p>-permitía hacer una reinterpretación acudiendo más claramente a las características estructural, pluridimensional y dinámica;</p> <p>-era más explicativa del nuevo panorama surgido con las consecuencias de la crisis de los setenta y de la conciencia de la necesidad de incorporar conceptos como periferia, fractura, estigmatización, etc.;</p> <p>-daba una idea más precisa del proceso. La exclusión es a la vez causa y resultado. Frente a la fotografía de la pobreza se mostraba la película de la exclusión;</p> <p>-su polivalencia y fluidez permitían, por un lado, constituirse como una respuesta a la necesidad de tener en cuenta su dimensión política y, por el otro, era más aceptable para sus gestores;</p> <p>-tenía menos carga estigmatizante que el de pobreza y por lo tanto también era más aceptable para la opinión pública y para los propios afectados;</p> <p>-su contrario es inclusión y en este sentido permite evacuar, hasta cierto punto, la cuestión de la desigualdad. palabras antónimas, como inserción, incorporación, integración, también han ayudado a extender la noción de exclusión;</p> <p>-las dificultades de su cuantificación y operacionalización permiten hablar de ella, sin comprometerse demasiado;</p> <p>-no parece tener mucho sentido luchar contra la riqueza, en todo caso, si, contra una determinada distribución, mientras que luchar contra la exclusión o por una sociedad inclusiva no genera especiales temores. Políticamente puede ser aceptable por un amplio espectro</p>

	de opciones políticas; -Todo el mundo puede identificarse con esta noción, en la medida en que es obvio que siempre está excluido de algo, de alguien.
--	---

Fuente: Jordi Estivill, OIT, 2003, pp.21-22

De esta diferenciación entre pobreza y exclusión aparecería una primera duda.

¿Es válido afirmar en el caso de los puertos que ellos están en pobreza o es mejor preguntar si los puertos están excluidos o no?

En el primer caso considerar la “pobreza” de los puertos implicaría un estudio más económico que si se utiliza el segundo enfoque, ya que la consideración de exclusión tiene una connotación social que directamente nos lleva a registrar grupos sociales que pierden o ganan a la luz del modelo aplicado y considerando raíces estructurales, ámbitos geográficos y políticas más amplias que tienden a concentrar y a polarizar a la sociedad.

Es por esa razón que en los estudios modernos en el campo de la asistencia social de Europa se ha puesto de moda la categoría de “exclusión” que pertenece a un paradigma asociado con la social democracia, que es antagónica al paradigma neoliberal y que precisamente habla de la pobreza, como un aspecto residual o marginal. Las políticas que se derivan tanto de un diagnóstico que parte de la pobreza, como de la exclusión social llevan a programas diferentes, propuestas antagónicas y acciones no similares, por lo que se concluiría que es más potente la categoría de “exclusión” que de “pobreza”.

No obstante estas virtudes, el mismo autor Jordi Estivill de la OIT manifiesta que el uso del concepto de exclusión también tiene problemas como la idea de heterogeneidad de su utilización. Pese a esos problemas resume su planteamiento, señalando la virtudes del enfoque como aparece en el cuadro II-5.

#### **Cuadro II-5 Comentarios y problemas al uso del concepto de exclusión**

-La heterogeneidad de su utilización, que permite designar situaciones dispares, obtener consensos políticos, aceptaciones contradictorias, evacuando a la vez el examen de las situaciones límites de la exclusión y el análisis de las causas y los procesos que la provocan; -la dificultad de generalizar los puntos y fases de ruptura y de identificar y conjugar los distintos
--

procesos que confluyen y de darle un sentido operativo;

-la posible desviación con respecto a las situaciones más extremas de penuria y precariedad individual y colectiva

Otras reflexiones sobre la importancia de la exclusión se da:

-Cuando esta noción ha sido aplicada a investigaciones o a programas y a proyectos operativos, parece haber aportado un valor añadido no solo a la comprensión de los fenómenos sino también a las estrategias diseñadas.

-El tercer argumento tiene que ver con la latinoamericanización de la vida económica con el paso de una sociedad productiva a una sociedad de mercado. Por otro lado, la creciente interrelación económica, social y cultural a escala mundial, acercan realidades que antes parecían alejadas. "La crisis de los setenta afecta de manera notable no solo a Europa sino a todos los continentes. En todos ellos se han agravado las desigualdades, se ha profundizado y se ha extendido la pobreza, en todos ellos se han producido políticas más o menos duras de ajuste económico sin que haya habido, en general medidas sociales de compensación (J. Estivill, 2003, p. 24)"

-“La cuarta respuesta consiste en que si se adopta la aproximación hecha de la exclusión social, al poner de relieve la articulación de las dimensiones políticas, sociales, económicas y territoriales, esta podría ser igualmente aplicable a los países en vías de desarrollo en los que se tiende más a analizar desde la pluridimensionalidad a una realidad que también es más móvil e inorgánica y no tiene la compartimentación que existe en Europa Occidental” (J. Estivill, OIT, p.24).

-“La quinta insiste en que todos los países se encuentran sometido a retos parecidos, como los de crear las condiciones de un desarrollo económico y social duradero y sostenible, potenciar el capital social, respetar el patrimonio natural y cultural, profundizar las democracias y los sistemas de participación, extender la protección social creando sociedades más tolerantes y más justas (J.Estivill, OIT, pp.24-25)”.

-En esos sentidos, utilizar la exclusión y sus contrarios como la integración, la inclusión y la inserción podría tener una transferibilidad global, lo cual no quiere decir que las estrategias concretas hayan de ser iguales y homogéneas en todos lados”. "Por fin, transferir la noción de exclusión del Norte al Sur (de Haan, A., 1998) significa ponerla a prueba, verificar su capacidad de lectura de la realidad y al mismo tiempo, comprobar que sus atributos (multidimensionalidad, procesual, estructural, etc) y sus complementarios (participación, incorporación, globalidad, partenariado, etc. se convierten en estrategias útiles y válidas.

Fuente: Jordi Estivill. Panorama de la Lucha contra la Exclusion Social, OIT.Primer edición, 2000, pp. 23-25.

En conclusión, el uso de las categorías de "exclusión" y "crecimiento" para aplicarlas a cuatro puertos de México, en una economía globalizada tiene sustento. Primero porque el considerar la exclusión permite explorar varios campos de la desintegración económica y social, que puede afectar a puertos pobres y privatizados, que pierden en la competencia "feroz" que se produce por carga. Segundo, esta categoría permite también explorar en qué medida la privatización de los puertos afecta a los grupos sociales”.

Siempre pierden los "pobres" y ganan "los ricos"? ¿Qué aspectos novedosos para la literatura marítima y portuaria se pueden derivar de este trabajo con un

enfoque no convencional ni tradicional. Y tercero, el considera la categoría de “crecimiento” implica reconocer que los puertos mediante carga e ingresos vienen creciendo, aspecto que beneficia en general a la empresa portuaria. Lo que falta dilucidar es qué grupos económicos y sociales se benefician o se perjudican con las políticas aplicadas en los puertos y especialmente cómo la ciudad portuaria registra estancamiento o crecimiento, reflejo de una apertura comercial que llega y que le exige competir con sus vecinos, con otras regiones y con mercados de otros países. Aquí se escondería una concepción de desarrollo que lleva a la tipología, ya planteada por Boiser y que implicaría superar el atraso de las regiones y puertos que aparentemente están excluidos de la competencia internacional.

A continuación, se presentarán algunos casos y evidencias empíricas de los resultados de la privatización en algunos puertos de países periféricos, se considera a los países latinoamericanos como una muestra de lo que se registra también en los puertos de México.

Será lógico encontrar datos referidos a los resultados de la privatización y es más difícil demostrar como estos efectos se dan en la población, que vive en cada ciudad y puerto escogido en esta muestra.

Los datos referenciales serán enriquecidos en el estudio que se realiza en el capítulo IV que compara cada uno de los cuatro puertos escogidos para el análisis: dos puertos del centro y que miran al Norte y dos puertos del Sur, que son petroleros y aparentemente se comportan como enclaves.

### **¿Hay crecimiento y exclusión principalmente en los puertos pobres de los países latinoamericanos ?**

En los casos que a continuación se presentan (ver recuadro II-2) se demuestra algunas evidencias empíricas de los resultados de las políticas en los puertos pobres de los países periféricos. En general, se encuentran que los procesos de progreso y exclusión en los puertos escogidos han venido acompañadas de políticas de privatización portuaria, por lo que los resultados conseguidos afectan específicamente a los puertos e impactan indirectamente en las ciudades y puertos en donde se aplicaron estas políticas.

Siempre hay ganadores y perdedores en los puertos: ¿quiénes ganan y por qué? y qué dicen los casos de los puertos mexicanos? Estas serán las preocupaciones de esta parte vistas con más detalle en los capítulos III y IV de esta tesis, que analizan lo que pasó con los puertos mexicanos, que estuvieron siempre entre el atraso y el crecimiento o entre la inclusión y exclusión. Un componente clave para entender su desarrollo será conocer la historia de los

puertos que permean, condicionan, facilitan o estancan sus posibles despegues. Este punto será desarrollado en el capítulo III.

**Recuadro II-2**

<b>Casos</b>	<b>¿Entre el progreso y la Exclusión?: o de la privatización al bienestar social ?</b>
1. Puertos del Brasil (BID, 2001:178)	Hasta 1993 los puertos brasileños se caracterizaban por su ineficiencia, exceso de burocracia y constante falta de inversión. Este resultado se reflejaba en las tarifas portuarias que eran tres veces hasta seis veces más del promedio internacional, largos periodos de espera de los buques y servicios deficientes. La ley de Modernización Portuaria permitió la participación privada en los servicios de manejo de carga y liberalizó las tarifas portuarias con el propósito de promover las competencias entre puertos vecinos. El gran obstáculo ha sido la resistencia sindical. Las dificultades ocasionadas por el gasto de planilla limita la posibilidad de recortar los gastos portuarios. El proceso ha rezagado a Brasil en comparación al despegue que ha tenido Argentina. Por ejemplo: en 1998 el costo promedio de manejo de un contenedor de 20 pies en Buenos Aires era de 130 dólares, mientras que en Santos ascendía a 350 dólares. Una de las razones era que se necesitan 50 trabajadores para movilizar la carga de un buque en Santos, en comparación con Buenos Aires donde solo necesitan 14.
2. Puerto de Matarani en el Sur del Perú	El puerto de Matarani en el sur peruano fue el primer puerto concesionado e inició operaciones el 18 de agosto de 1999. La privatización trajo un efecto total sobre el bienestar positivo y se estima en aproximadamente catorce millones de dólares (considerando solo una parte del período total de la concesión). El Gobierno habría resultado beneficiado, no solo por el pago inicial y los pagos periódicos derivados del contrato, sino por la mayor recaudación generada. Así, el gobierno habría sido beneficiario en alrededor de seis millones de dólares. El concesionario también resultó ganador, gracias a las utilidades obtenidas de la operación del puerto. La operación del puerto habría significado para el concesionario un beneficio aproximado de tres millones de dólares. Finalmente, los consumidores (usuarios finales de la infraestructura) ganan por la eficiencia y calidad en la prestación de servicios. Este grupo recibe una cantidad equivalente a cinco millones de dólares. Los impactos de esta privatización se dan en una municipalidad provincial de Ilo que se ubica a 1250 kilómetros al sur de Lima en el desierto de Atacama a orilla del Pacífico. Tiene una población de 70, 000 habitantes esencialmente migrantes y su economía se basa en la pesca con 120, 000 toneladas métricas de harina de pescado, una minería en donde se produce el 70 % de cobre del país y un puerto que moviliza 150, 000 toneladas métricas movilizadas.
3. Puertos de Colombia (Liliana Lopez y Fabio F.	Una primera aproximación para mejorar la eficiencia portuaria fueron los procesos de privatización en Colombia. Esta

<p>Moscoso, Facultad de Economía, Universidad Externado de Colombia, s/f:13)</p>	<p>privatización buscaba mejora la productividad del sector exportador. En el caso colombiano, el proceso de transferencia de los puertos al sector privado ocasionó un rápido crecimiento de la productividad, reduciendo los costos para los usuarios de los puertos y generando atractivas tasa de retorno para los concesionarios. A partir de 1991, la evolución de estos puertos ha sido altamente significativa, presentando tasa de crecimiento altas: en 1995 se movilizaron a través de los terminales marítimos colombianos 50.5 millones de toneladas, registrándose un aumento del 14.5 %, respecto a 1994. En el 2000, se movilizaron 85 millones de toneladas anuales (MTA) de carga general, 32 MTA de carbón y 32 MTA de carburos y derivados. La capacidad actual instalada permite recibir 150 MTA de carga general, 40 MTA de carbón y 80 MTA de hidrocarburos y sus derivadas. Gracias a las nuevas inversiones encaminadas a elevar los parámetros de eficiencia, se logró incrementar la eficiencia en, aproximadamente, un 15%. Los diferentes puertos marítimos del país movilizaron entre 1995 y 1999 el 96 % de las exportaciones del país y el 63 % de las importaciones colombianas (p.13)</p>
<p>4. Puerto de Guaymas en México (Carlos Martner, enero-abril 2002:15, 17, 37).</p>	<p>En la actualidad podría decirse que Guaymas presenta una situación intermedia entre los puertos dinámicos y los estancados. Aunque no ha logrado articular redes productivas de bienes manufacturados intermedios, mantiene una presencia importante en el manejo de insumos y bienes tradicionales de la región. En el comercio exterior, predominan los graneles agrícolas, los minerales y recientemente se han incorporado los fluidos no petroleros. Dentro del sistema estatal de ciudades ha tendido a ubicar a Guaymas dentro de la zona de influencia de una ciudad de mayor jerarquía regional, como es el caso de Ciudad Obregón y en gran medida este hecho se corrobora cuando se toman como parámetros los flujos de importaciones que ingresan por el puerto. La mayoría son insumos agrícolas y fertilizantes destinados a empresas aceiteras y fábricas de alimentos para ganado, localizadas en Ciudad Obregón y Navojoa. En resumen, los cambios observados en torno a Guaymas y su región contigua son puntuales y consisten básicamente en la construcción de terminales especializadas en el puerto y en localidades interiores para mejorar el rendimiento de las redes productivas asociadas a la región (p.37).</p>
<p>5. Puerto de Lázaro Cárdenas en México (Lenín Navarro y Zoe Infante, enero-junio 2004:99 y 119).</p>	<p>El análisis estratégico del puerto de Lázaro Cárdenas da cuenta del potencial económico existente en la zona occidental del estado, pero también permite identificar la presencia de un espacio que no ha sido aprovechado como detonador estratégico de los municipios cercanos al puerto y más marginados de la entidad. Las oportunidades de desarrollo del mercado interno que ofrece el puerto, y su posicionamiento geoestratégico con el mercado nacional y la Cuenca del Pacífico, seguramente influirán en forma decisiva como un detonador económico de la entidad en general (p.119). El puerto de Lázaro Cárdenas se comporta como un enclave del desarrollo local, regional y global del país con respecto a la Cuenca del Pacífico (p.99).</p>
<p>6. Puerto de Veracruz en México (Candice Ramsarán, junio 2001 y Carlos Martner</p>	<p>El puerto de Veracruz se encuentra desvinculado de la entidad y la zona urbana. Sin ser el puerto de Veracruz un enclave, si se demuestra en este trabajo que los beneficios no se derraman</p>

<p>y Aurora Moreno, IMT, 2000)</p>	<p>igualmente en el municipio y en el estado donde se asienta el puerto (C. Ramsaran, p.1)          En el municipio de Veracruz había 466, 260 habitantes en 1999 que representaba el 6.6 % del total de la población del estado (C. Ramsaran, op cit.)</p> <p>El puerto en 1983 movió cerca de tres millones de toneladas, en 1991 manejo cuatro millones, sin embargo en 1999 muestra un cambio superlativo, al alcanzar 13.5 millones de toneladas. En 1999 la carga contenerizada se había consolidado como uno de los flujos más dinámicos del puerto y representaba el 32.5 % de las toneladas manejadas (C. Martner y A. Moreno, p.X).</p> <p>En general, si bien el puerto de Veracruz mejoró con la privatización o reestructuración portuaria, mantiene problemas latentes como hacia adónde puede o debe crecer. Se aprecia además que el puerto está ligado a los circuitos económicos de la ciudad de México y no se notan mejoras redistributivas en la población que vive en el puerto, por lo que se registra una concentración del ingreso y una polarización social que en el capítulo V de esta tesis se revisará con cuidado. ¿Hay enclave portuario o no debe ser respondido en el trabajo?.</p>
<p>7. Puerto de Salina Cruz en Oaxaca, México</p>	<p>La reestructuración portuaria realizada en agosto de 1994 fue favorable en el sentido administrativo y de eficiencia, ya que los indicadores económicos y financieros mejoraron dependiendo del movimiento de la refinería de PEMEX, que utiliza el puerto para movimiento de cabotaje para las principales ciudades de la costa del Pacífico. No obstante este elemento positivo que categoriza un puerto de enclave se registra una caída notable de la carga contenerizada que pierde clientes que se van al puerto de Manzanillo. El puerto está en crisis ya que su capacidad instalada permanece ociosa por falta de movimiento de contenedores que siguen migrando al puerto de Lázaro Cárdenas o al principal puerto líder de México que desde el 2002 es el puerto de Manzanillo.</p> <p>La reactivación que se buscaba con el Plan Puebla-Panamá y la idea siempre presente de dinamizar el corredor transistmico de Coatzacoalcos a Salina Cruz sigue siendo un sueño.</p> <p>La caída de la carga contenerizada y el movimiento errático de PEMEX ha complicado las finanzas del puerto que vienen cayendo en sus ingresos. ¿Quiénes pierden y ganan con esta situación?. La mayoría de agentes económicos y sociales del puerto vienen perdiendo por lo que la esperanza de que la reactivación del puerto influya en el ingreso de los habitantes de la ciudad y puerto se mantiene con un meta muy alejada de la realidad.</p> <p>El comportamiento del puerto como enclave se demuestra ya que Salina Cruz concentraba el 1.5 % de los establecimientos comerciales, representaba el 23.8 % del total de las remuneraciones; el 72.2 % de los ingresos totales y alcanzaba el 71.8 % del total del gasto del estado de Oaxaca. De ello se concluía que la refinería de PEMEX y la Terminal marítima</p>

	también de PEMEX que está instalada en el puerto de Salina Cruz congrega en los dos casos a 2, 283 trabajadores y se ha convertido en la única empresa de dimensiones globales instalada en la entidad. Esta se comporta como enclave y los ingresos que genera impacta relativamente en la entidad privilegiando el mercado que significa los trabajadores de PEMEX, aunque la ciudad tiene 76, 000 habitantes.
8. Casos de Africa (BID, 2000:154).	Los datos sobre el costo del transporte marítimo son difíciles de conseguir, pero un estudio reciente realizado por la UNCTAD demostró que a un país africano sin salida al mar, transportar por tierra un contenedor para transporte marítimo puede costarle hasta un 228 % de lo que cuesta transportarlo por mar desde el puerto europeo más cercano.
9. Ejemplos de Baltimore, Liverpool, Genova y Barcelona (Joan Alemany, Revista Aquapolis, noviembre 1999).	<p>Se conoce que Baltimore ha cambiado considerablemente la base económica en torno a su viejo puerto, pasando de una situación de abandono y crisis económica del centro urbano a ser una zona que recibe más de 7.5 millones de turistas al año y donde se han creado cerca de 30, 000 puestos de trabajo.</p> <p>También la restauración y reforma de los viejos docklands de Liverpool le han permitido a la ciudad cambiar la tendencia de abandono y crisis económica que mantenía desde los años sesenta y hoy, a pesar de que no han desaparecido totalmente los viejos problemas, el área del Alberts Dock recibe unos 5 millones de visitas al año y en esta zona y sus docklands más cercanos se han creado unos 6.4000 nuevos puestos de trabajo.</p> <p>En las viejas ciudades portuarias de Genova donde desde la Exposición Internacional del Porto Vecchio de Génova donde la Exposición Internacional de 1992 se ha producido un importante cambio urbanístico que ha supuesto la creación de numerosas actividades y que acoge a unos 3.5 millones de visitantes al año y el Port Vell de Barcelona donde se han creado entorno a 3, 000 nuevos empleos y que en el año 1998 recibió unos 18 millones de visitantes.</p>
10. Caso de la ciudad de Nueva York y puerto de Nueva Jersey en Estados Unidos (Cristofol Tobal, 20 de abril de 1997)	Pese a que Nueva York es la ciudad líder en las transacciones comerciales, se considera que solamente un 3 % de su PIB procede directamente del tráfico marítimo que desarrolla
11. Caso del Reino Unido (ALADI, Curso de Reforma y Gestion Portuaria, Montevideo, 5 y 6 de noviembre de 2002:42).	Por ejemplo, la generación de empleos en el hinterland debida a la exportación puede constituir una herramienta idónea para ubicar en su justa medida las demandas de los trabajadores portuarios en materia salarial y de puestos de trabajo. Se ha demostrado que racionalizando el empleo y logrando bajas de costos portuarios aumenta geoméricamente el empleo en el hinterland. En el Reino Unido se ha llegado a la conclusión que por cada puesto de trabajo que se redujo en el puerto se crearon cinco puestos en el hinterland.
12. Conclusión	<p>¿Hay crecimiento y atraso o exclusión e inclusión en los puertos pobres de países periféricos?</p> <p>De los once casos revisados se demuestra que la privatización si ha mejorado los indicadores económicos y de carga de los puertos privatizados o reestructurados. No es claro que estos beneficios impacten en la ciudad- puerto; aunque se registran importantes avances en los campos del ingreso y del empleo en</p>

	algunos casos presentados. Es necesario una mirada más amplia para conocer las causas y los efectos que tienen los procesos de privatización en los puertos de los países periféricos y comprobar si estos han aumentado, mantenido o han disminuído la pobreza. ¿Hay mayor comercio de mercancías pero ello no garantiza que los beneficiarios no hayan sido unos pocos: el gobierno, algunos grupos privados, funcionarios, otros grupos pequeños de trabajadores y en menor medida estos beneficios redistributivos ¿cómo beneficiarían a los pobladores de los puertos. ¿Ese es el quid de la cuestión que pretende develar esta investigación?
--	---

Fuente: Elaborado en base a las fuentes señaladas.

## 2.6. Los puertos y las Relaciones Internacionales: ¿por dónde va el debate?

Este punto busca demostrar que el tema de las relaciones internacionales (RRII) ligados a los puertos, tiene cierta complejidad, en la medida que las teorías de las relaciones internacionales están en pugna y la visiones teóricas tradicionales que reunía un conjunto de enfoques de RRII ha sido cuestionadas, a la luz de la globalización o mundialización, por la que pasa el mundo y que esconde intereses, países, bloques económicos, empresas transnacionales, organismos no gubernamentales de desarrollo (ONG) y una variedad de actores internacionales, nacionales y regionales, presentes en los territorios del mundo como “aldea global”<sup>98</sup>.

La visión simple del estado nacional ha sido dominada por otras fuerzas internas y externas que reducen los radios de maniobra de los estados nacionales y que ponen en cuestión a la propia teoría tradicional.

Este aspecto se complejiza aún más si ligamos las teorías con la economía y los puertos de México, país semiperiférico, vecino de Estados Unidos y con un Sur atrasado, que tiene un Istmo de Tehuantepec y como vecino a Centroamérica y al Canal de Panamá<sup>99</sup>.

<sup>98</sup> Una muestra de esta polémica lo constituye, por ejemplo, el debate existente sobre la globalización y la regionalización. Ver al respecto: Aída Lerman. “El debate sobre la globalización y la regionalización”. Bancomext. Comercio Exterior. Vol 56, Núm. 12, México, diciembre de 2006, pp 1039-1046.

<sup>99</sup> De acuerdo a Carlos Salinas (2000:42): “Históricamente, la vecindad con los Estados Unidos fue considerada como una desgracia por muchos mexicanos”. “Significó la pérdida de más de la mitad de nuestro territorio durante la invasión de 1846-1847”. “Por eso, a fines del Siglo XIX, el presidente Sebastian Lerdo de Tejada se resistió a construir el ferrocarril que vinculara a la capital mexicana con la frontera del norte, debido a la experiencia de las amargas incursiones militares en nuestro país por parte de esa nación”. “Entre Estados Unidos y México, mejor el desierto” afirmó. “Su sucesor, Porfirio Díaz, acuñó otra famosa frase: “Pobre México, tan lejos de Dios y tan cerca de Estados Unidos....” Pero la relación entre ambos países se dio a partir de una rara mezcla de estereotipos enfrentados; agravio y atracción, temor y oportunidad...” Habían por supuesto, razones históricas que explicaban estos sentimientos.

Por eso en un trabajo previo (Ojeda, marzo 2002:19) se consideró que en específico: "el caso de México es muy ilustrativo porque el país sería un ejemplo típico de nación que tiene puertos que "ganan" y "pierden" en el sistema mundial. A la luz de ser un vecino "privilegiado" de Estados Unidos, tener firmado desde 1994 un Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) y contar con redes comerciales hacia el Lejano Oriente, Europa y con las costas Este y Oeste del mismo Estados Unidos. Se concluía que: "este caso especial hace de suyo interesante la aplicación del tema de las relaciones internacionales, en el contexto de un Sureste atrasado y dependiente, y con puertos regionales pobres (Salina Cruz en Oaxaca y Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz); pero con enclaves petroleros y recursos naturales de interés para el comercio mundial en el nuevo Siglo XXI.

El estudio en sí podría tener distintas ópticas y perspectivas dependiendo de cómo las teorías explican los casos de los puertos.

Bajo esas limitaciones y restricciones, esta sección estudia en primer orden a los puertos priorizando el aporte de Mahan en las Relaciones Internacionales.

En segundo orden, se presenta dos definiciones de las RRII demostrando la pugna de las teorías; y en tercer caso, se revisan los conceptos comerciales vinculados a la conocida "tríada comercial", discutiendo en qué medida dicha categoría debe ser enriquecida con los "nuevos ganadores" como la China y la India. Se reconoce en esta parte la importancia de contar con un Mahan modernizado y actualizado, ya que la información empírica que se presenta justifica que el poder marítimo y naval esté descansando en solo algunos países desarrollados, que siguen dominando el comercio, tienen empresas dueñas de los barcos y que monopolizan el comercio, vía los contenedores que se transportan por el mar".

### **La importancia de Mahan en las Relaciones internacionales (RRII)**

Decía Octavio Ianni en 1995 que: "el proceso de globalización obliga a modificar el paradigma de las relaciones internacionales previamente vigentes, que confería a los estados-naciones el carácter de actores principales y predominantes del sistema".

Esta aseveración parte de la idea central de que la conformación del mundo actual con nuevos actores económicos y sociales, conformado por empresas multinacionales, con ONG muy importantes, con organismos internacionales y

con países grandes y pequeños hacen muy compleja las relaciones internacionales, y por supuesto, agudiza las tensiones que se producen por territorios, por recursos, por el dominio de los mares y por convertirse en países ganadores y dejar de ser perdedores. En ese entorno se justifica que Dougherty y Pfaltzgraff mencionen que las “teorías de las relaciones internacionales están en pugna” buscando caminos interpretativos, nuevos paradigmas y marcos de análisis modernos que ligen la teoría con la realidad.

¿Son las empresas mundiales (de carácter global) o son los estados nacionales los que comandan y marcan hacia dónde van las economías y las relaciones internacionales ?.

En algunos casos se registra que muchas empresas grandes denominadas “multinacionales” alcanzan ventas que superan a los productos brutos nacionales de muchas naciones pequeñas; en otros se diría que se mantiene la hegemonía económica y de relaciones internacionales de algunos países desarrollados, que se convierten no solo en las locomotoras de la economía mundial, sino en los protagonistas del mundo con un poder hegemónico que usan para avasallar y dominar a países más débiles.

Esta consideración moderna no ignora que han existido en la antigüedad enfoques tradicionales que en el campo de las relaciones internacionales , priorizaron el mar y el poder que este ejerce en los países que lo usan y que derivó que en los Siglos XIX y XX a que estas mismas naciones creyeran en las concepciones de Mahan y tuvieran una armada muy fuerte y una fuerza naval bien equipada, que les permitió ejercer su dominio en sus colonias, en su área de influencia y en países que fueron conquistados y avasallados en forma típica a como lo hacían históricamente antes: España, Inglaterra y Holanda.

Por ejemplo, si hablamos del mar y del dominio del mismo, se debe considerar los aportes de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), oficial naval norteamericano, quién difundió y divulgó una teoría que recomendaba que si un país quería ser grande y dominante debía dominar el mar. En esta idea coincide con Sir Walter Raleigh que afirmaba que: “quién manda en el mar, manda en el comercio, quién manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo, y domina, en consecuencia, al mundo entero”(Jorge Terzago, 28 de octubre de 2005:9). También Ralph Waldo Emerson (1803-1882) un escritor norteamericano decía: “ las naciones más avanzadas son siempre las que más navegan (Lorena García, 2005, p.9)”.

Mahan entonces fue el primer autor que reconoció la importancia del control del mar y el rol que este desempeñaba en la historia mundial (Jorge Terzago, 28 de octubre de 2005:4).

Este autor como ya se adelantó no “solo influyó sobre los gobiernos para que construyeran acorazados y establecieran bases, sino que los indujo a anexar territorios en ultramar, pensando que podrían proporcionarles nuevas claves de control, como las rutas del comercio oceánico o el paso de buques de guerra (J. Terzago, *ibid*, p.4).

¿En qué contexto desarrollo sus ideas Mahan?

Como lo plantea Dougherty y Pfaltzgraff (1993:70-71):

“Mahan escribió durante el período de la última gran ola de expansión imperial europea y del surgimiento de Estados Unidos a la condición de potencia mundial. Sus ideas influenciaron en gran medida a Theodore Roosevelt, quién primero como Secretario Adjunto de Marina y luego como Presidente, contribuyó decisivamente al surgimiento de Estados Unidos como potencia naval de primer orden.” “El análisis de Mahan de la historia marítima, se basaba en la observación de que el surgimiento del Imperio británico y el desarrollo de Gran Bretaña como potencia naval había ocurrido simultáneamente. Las rutas principales del mundo se habían convertido en los vínculos de comunicación interna del imperio.” “Excepto por el Canal de Panamá, Gran Bretaña controlaba todos los cursos de agua principales del mundo y los mares estrechos o puntos de estrangulamiento, aquellos cuerpos de agua cuyo acceso, o cuyo pasaje podía ser controlado con relativa facilidad desde cualquiera de las dos costas: Dover, Gibraltar, Malta, Alejandría, el cabo de Buena Esperanza, el estrecho de Malaca en Singapur, el Canal de Suez y la entrada al río San Lorenzo”.

El analisis de Mahan también se relaciona con los puertos, ya que al referirse a Francia, en comparación a Inglaterra (Dougherty y Pfaltzgraff, 1993:71) dice:

“...la longitud de la línea costera y la calidad de los muelles eran factores importantes, si bien la extensión del territorio podía constituir una fuente de debilidad si la tierra no tiene niveles adecuados de población y recursos naturales. Mahan sostenía que el tamaño y el carácter de la población y una aptitud para los emprendimientos comerciales, especialmente aquellos del comercio internacional, indicaban la capacidad de una nación de convertirse en una potencia de primera. Una nación con una gran porción de su población hábil para los emprendimientos marítimos, especialmente la construcción de barcos y el comercio, tenía el potencial de convertirse en un gran estado marítimo. En suma, Mahan correlacionaba el poder nacional y la movilidad por los mares porque en la época en que escribía, el transporte por tierra era primitivo por

contraste con la relativa facilidad de movimientos sobre los océanos “carentes de fricciones”.

Para Mahan el poder marítimo se definía como:“la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto”. En síntesis, consiste dice Jorge Terzago (28 de octubre de 2005:7):”en la facultad que tiene un estado para usar el mar en su beneficio”.

Los componentes de los intereses marítimos de acuerdo a Mahan son (Jorge Terzago, ibid, 7)

- marina mercante nacional, transporte marítimo y fluvial
- terminales marítimos
- Comercio exterior
- flotas pesqueras e instalaciones de apoyo
- buques e infraestructura de investigación científica oceánica
- industria naval, entre otros.

En conclusión, el enfoque de Mahan, que pertenece a las teorías ambientales de las Relaciones Internacionales, importa no solo por los aspectos geográficos vinculados a los mares, sino también por considerar puntos de geopolítica que dieron fuerza y vigencia a muchas interpretaciones de relaciones internacionales que descansaban su fuerza en el dominio del mar. Según Jorge Terzago de la Universidad de Viña del Mar en Chile,son reflexiones y conceptos que han perdido vigencia si consideramos al pie de la letra la propuesta de Mahan; pero si a esta interpretación la ubicamos en el mundo globalizado actual y la comparamos con las empresas transnacionales que dominan el mundo marítimo, encontraremos que la filosofía antes expuesta, explica porque empresas cuyos orígenes son países desarrollados mantienen la hegemonía y el dominio naviero, lo que los hace fuerte en la competencia que se produce en el comercio exterior por mercancías y servicios.

Una comparación entre lo propuesto por Mahan y los recursos,tecnología, buques, terminales y puertos de las empresas que dominan los mares y los circuitos comerciales internacionales, demostraría que sigue presente la idea del

dominio del mar porque gran parte del comercio internacional se realiza a través de empresas cuya origen es extranjero<sup>100</sup>.

Como se demuestra en el cuadro II-6 efectivamente y de manera cuantitativa hay concentración del transporte marítimo en naciones y empresas de origen extranjero, estando el "monopolio del poder marítimo" en unas pocas manos y empresas. ¿Será que Mahan sigue vigente transformado pero señalando la estrategia que se debe seguir por los mares en el Siglo XXI?

#### Cuadro II-6 Poder Marítimo, concentración de buques y naves siguiendo a Mahan

Indicador Escogido	Comentario
Actividad Marítimas de las 25 principales naciones comerciantes (2003) (UNCTAD, 2004)	Estados Unidos maneja el 13 % del comercio mundial (en valor) y el 5.9 de la flota mundial (TPM), Alemania registra el 8.7 % del comercio mundial y el 6.3 % de la flota mundial; Japón moviliza el 5.5 % de todo el comercio mundial y es dueño del 14.2 % de toda la flota mundial; China representa el 5.5 % del comercio mundial y el 6.1 % de la flota mundial.
Diez principales empresas del mundo que operan contenedores y tienen buques (UNCTAD, 2004)	La empresa AP Moller Group de Dinamarca tiene 328 buques y maneja una capacidad de 844, 626 teus; la firma MSC Suiza posee 217 buques y cuenta con una capacidad naviera de manejo de 516, 876 teus; la Evergreen Gropup de la provincia China de Taiwán tiene 152 buques y registra una capacidad de 442, 310 teus; la empresa P&O Nedlloyd del Reino Unido y Países Bajos cuenta con 157 buques que tienen una capacidad de 419, 527 teus.
Caso de la empresa Toyota (Rodolfo Sabonge, junio 2006)	Los puertos que manejan partes y vehículos de la empresa automotriz Toyota son 240.
Caso de los países asiáticos (UNCTAD, 2004, p. XII).	Los países asiáticos fueron los principales actores del transporte marítimo mundial con importantes participaciones en varias actividades. A ellos correspondió el 35.8 % de la propiedad de los buques portacontenedores, el 45.7 % de las operaciones de los portacontenedores, el 60.4 % de los marineros, el 62.3 % de los movimientos de los puertos de contenedores, el 64.7 % de las operaciones de los puertos de contenedores, el 83.2 % de la construcción de buques portacontenedores y el 99 % del desguace.

Fuente: Elaboración del autor a partir de fuentes oficiales.

Pese al aporte de Mahan que centraliza su análisis en el dominio del mar y en la modalidad del transporte marítimo, debe indicarse que desde la mitad del Siglo

<sup>100</sup> Últimamente Jan Hoffman en un documento que presentó en Guayaquil Ecuador en junio de 2006 critica la idea de que cada país tenga una "marina mercante nacional" para reducir los fletes, no compartiendo la idea antigua de Mahan. Plantea que esta idea algo "nacionalista" sería un ciclo pasado de moda y que tiene sus bases en ideas del pasado. No compartiendo la idea de Hoffman, se reconoce que a luz del proceso de concentración que se produce, se cuenta con redes globales navieras, se registra un proceso de fusiones, de alianzas, de contenedorización, de centros de transbordo y conectividad entre prácticamente todos los países del mundo, como lo señala en su trabajo el mismo Hoffmann. ¿Me preguntaría por qué Brasil cuenta con empresas nativas para realizar su comercio internacional?. ¿Qué sustenta que México haya creado un fondo naviero?. ¿O cómo decirle a Perú que no compre buques para facilitar su movimiento internacional de mercancías, frente al mar del Pacífico?. Hay consideraciones económicas pero también razones de geopolítica. El mundo no solo debe moverse a través de negocios y de enfoques economicistas.

XX empieza un auge del transporte carretero y del transporte por avión de mercancía de gran valor comercial y que ocupa un pequeño volumen, lo que reduce en cierta magnitud el poder que ejercerían los dueños de los barcos y propietarios de las navieras. En todo caso, pese a esta delimitación y al auge del transporte por tierra que dio énfasis al auto, al camión y al ferrocarril, deberíamos preguntarnos; ¿quiénes movilizan el petróleo?, ¿en qué naves se mueve el acero?, ¿mediante qué empresas navieras se movilizan los contenedores?, o ¿qué rutas del mundo son los más importantes en la actualidad?

Concluiríamos que el aporte de Mahan sigue vigente; aunque la técnica y la tecnología, el uso del Internet y la concepción del espacios de flujos, acompañada de los teléfonos y el uso satelital, demostraría que los conceptos primitivos de Mahan han sido superados, gracias a una tecnología que acompaña a la economía, a los puertos y a las naves, que mueven mercancías por el mar en todo el orbe.

En síntesis, a continuación se presenta en el recuadro II-3 un resumen de los aportes de Mahan, que de acuerdo a lo visto, sigue vigente; eso así adaptando sus principios a una realidad distinta a la vivida antes de la primera guerra mundial.

### **Recuadro II-3: El aporte de Alfred Thayer Mahan a las Relaciones Internacionales (1840-1914)**

-Para Mahan la historia enseñaba que aquel que podía dominar el mar, también podía dominar a sus enemigos, luego fue el primer autor que reconoció la importancia del control del Mar y el rol que este ha desempeñado en la historia mundial.

-El Poder marítimo es la facultad que tiene un estado para usar el mar en su beneficio, esta integrado por dos elementos de distinta naturaleza, los intereses marítimos, los cuales le otorgan la sustancia y el poder naval que los defienden.

-La reputación de Mahan como historiador se debe fundamentalmente a dos libros: "La influencia del Poder Naval en la Historia (1660-1783) y" La influencia del Poder naval en la revolución francesa y el imperio (1793-1812).

-No hay motivos para afirmar que la U.S. Navy actual mantenga los mismos puntos de vista estratégicos que Mahan, en el sentido de exaltar al poder naval sobre cualquier otra forma de acción militar, pretendiendo que las marinas actúen de forma totalmente autónoma e identificando el dominio del mar con la victoria.

-Mahan observó y emitió sus criterios para un cambio en la Política Naval Norteamericana, para una nueva estrategia Naval y la confrontación de una nueva Fuerza naval con un nuevo concepto de las Operaciones en el Mar.

-La visión de Mahan permitió señalar que geopolítica es la relación existente entre factores geográficos y otros, respecto a la distribución de poder en el mundo.

Fuente: Conclusiones (pp. 31-32) de: Jorge Terzago Cuadros."Alfred Thayer Mahan Contralmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico"Diplomado de Relaciones Internacionales. Universidad Viña del Mar. Mimeo.Viña del Mar, Chile, 28 de octubre de 2005.

## **Dos definiciones de las Relaciones Internacionales**

Dos definiciones de RRII pueden mostrar lo expresado anteriormente, de que los enfoques sobre las Relaciones Internacionales están en pugna. Por ejemplo, Celestino del Arenal (2000:125) plantea una concepción clásica cuando dice:"es el estudio de las interacciones entre los estados y del propio sistema internacional que ellos constituyen, desde una óptica en que la guerra y la paz se explican en función de una serie de características propias de una sociedad estatal, por cuanto, aquella se encuentra en estados de naturaleza, en estado de guerra, en situación de anarquía más o menos efectiva".En contraste, Dougherty y Pfaltzgraff (1993:23) cuando define a las RRII y su alcance dicen:"las relaciones internacionales son relaciones entre individuos que pertenecen a diferentes estados.....el comportamiento internacional es el comportamiento social de individuos o grupos que apuntan a.....o influenciados por la existencia o comportamiento de individuos o grupos que pertenecen a un Estado diferente".

En este segundo caso, ya se señala con claridad que las relaciones internacionales de un país pequeño, dependiente o periférico es influenciado por un país grande, dominante y diríamos desarrollado que ejerce su poder económico para ejercer una relación asimétrica en su comercio exterior, siguiendo los criterios que ya se han expuesto en otras partes de esta tesis.

De ambas definiciones propuestas se deduciría, en relación con este trabajo, que las RRII expresan una relación de dominio del país grande sobre el país pequeño o diría Paul Krugman de empresas grandes y multinacionales sobre empresas y naciones más pequeñas y dependientes. En este sentido los puertos como nodos del comercio internacional movilizan mercancías cuyo origen y destino llevan en sí la relación asimétrica y dependiente, cuando exportan sus materias primas e insumos y cuando importan bienes manufacturados, con gran valor agregado.

Bajo esta óptica las RRII se relacionan con el transporte, ya que como señalan los mismos autores Dougherty y Pfaltzgraff (1993:68):"con el advenimiento de las modernas tecnologías de comunicación-transporte, se ha prestado mayor atención a la geografía, centrándose en la distribución de población-recursos, la ubicación estratégica de los estados y la proyección hacia adelante del poder nacional". De esa manera estas definiciones empatan en cierto sentido con

Mahan, que en el campo de la geografía y del campo ambiental se dio cuenta de la importancia del dominio del mar mucho antes de que los especialistas antes citados.

Hay conflictos y problemas que se presentan en el orbe<sup>101</sup>, y que afectan en la actualidad a los puertos, en el marco de las relaciones internacionales. De todas maneras deberíamos recordar a Braudel de que “el mar sigue siendo ante todo una superficie de transporte” y las empresas transnacionales de países desarrollados dominan el mar, la construcción de buques, fijan los fletes marítimos, construyen barcos y determinan qué rutas seguir y qué puertos usar.

### **Tríada comercial y bloques económico en pugna**

Un tercer aspecto de esta sección se refiere a considerar clave en los estudios globales de la última década del siglo XX y primeros seis años de este nuevo siglo, la investigación del espacio, el papel que cumple el territorio y conocer los impactos que trae la apertura comercial y las políticas de privatización en nuestras economías periféricas, afectando, como ya se vio, a las regiones, ciudades y puertos del mundo globalizado o mundializado (se considera que estamos en la tercera fase de la globalización y en camino a los puertos de tercera generación).

Estas políticas cuyo origen provienen de la esfera internacional, considera a una economía mundial integrada por tres grandes bloques: Estados Unidos por un lado, el bloque europeo (EURO) conformado por veinticinco países por otro; y como tercer bloque Japón, que junto con China y la India, conforman el poder asiático, que en la actualidad sigue creciendo empujado por la economía China, que en el año 2050 será la primera economía del mundo<sup>102</sup>.

Como lo confirma un reporte presentado en Guayaquil, Ecuador en junio del 2006, para el año 2050 es posible que la primera economía del mundo sea la

---

<sup>101</sup> Se consideran guerras, atentados, problemas de geopolítica y últimamente las normas aplicadas para buscar la seguridad de los puertos, frente a los atentados. Desde el 9 de septiembre del 2001 el Gobierno de los Estados Unidos ha aumentado la seguridad de los puertos y entradas a su espacio vital. Por ejemplo los puertos de California han recibido 150 millones de dólares para su seguridad portuaria gracias a tres programas: Programa de Subsidios para la Seguridad portuaria, el programa de Seguridad para Areas urbanas: y el de Operación Comercio seguro. Ver: “La seguridad de los puertos y el transporte marítimo, junio de 2006 (Public Policy Institute of California, [www.ppic.org](http://www.ppic.org), del mes de agosto de 2006).

<sup>102</sup> Al respecto Manuel Castells decía (noviembre 1999:127): “La economía global presenta una diversificación interna en tres regiones principales y sus zonas de influencia: Norteamérica (incluidos Canadá y México tras el TLC); la Unión Europea (sobre todo a partir de una versión revisada del tratado de Maastricht); y la región del Pacífico Asiático, centrada en torno a Japón, pero con un peso creciente en el potencial económico de la región de Corea del Sur, Taiwan, Singapur, el ultramar chino y, sobre todo, la misma China.

China <sup>103</sup>, seguida de los Estados Unidos, la India, Japón y Brasil, en ese orden, conformando una nueva organización económica del mundo que supera la visión tradicional de la tríada presentada por numerosos especialistas, tanto de la economía como de las relaciones internacionales (ver cuadro II-7).

**Cuadro II-7: Pronóstico de PIB (en miles de millones de dolares)**

2000	2010	2020	2030	2040	2050
U.S.	U.S.	U.S.	U.S.	U.S.	China
Japón	Japón	China	China	China	U.S.
Alemania	Alemania	Japón	Japón	India	India
Inglaterra	Inglaterra	Alemania	India	Japón	Japón
Francia	China	Inglaterra	Rusia	Rusia	Brasil
Italia	Francia	India	Inglaterra	Brasil	Rusia
China	Italia	Francia	Alemania	Inglaterra	Inglaterra
Brasil	India	Rusia	Francia	Alemania	Alemania
India	Rusia	Italia	Brasil	Francia	Francia
Rusia	Brasil	Brasil	Italia	Italia	Italia

Fuente: Rodolfo Sabonge. ACP. "Tendencias del transporte Marítimo y su incidencia en America Latina", AAPA, Guayaquil, junio 2006.

Esta nueva organización, que en palabras de Hoffmann, se constituye en una "nueva geografía del comercio", implica distinta organización de las relaciones internacionales, una conformación asimétrica entre empresas transnacionales y una organización entre países chicos y grandes, reflejando de nuevo una organización mundial del mundo, en donde los países grandes domina a los chicos y los estados nacionales son superados por empresas que tienen sedes, regiones y puertos en distintos lugares del mundo. Esta nueva organización del orbe puede ejemplificarse con el caso de la empresa Toyota que utiliza 200 puertos del mundo para manejar sus partes y vehículos (Rodolfo Sabonge, junio de 2006).

En síntesis, es indudable que se conformará un nuevo patrón de organización de las relaciones internacionales a la luz de los países más ricos, que por supuesto serán acompañados por los organismos internacionales, que como la OECD, UNCTAD, OMC, BID, BM, FMI o CEPAL, apoyan sus políticas, instrumentando recomendaciones que mantengan el statu quo de la economía y se conserve el proceso de producción capitalista, que concentra la riqueza y masifica la pobreza en territorios olvidados, excluidos y estancados, tanto económica como socialmente.

Finalmente y de acuerdo a las anteriores consideraciones, los nuevos patrones de comercio internacional que se vienen constituyendo respondiendo a los cambios que se produce en el orbe, se expresan, diría Castells, por nuevos

<sup>103</sup> En relación al caso de China recomiendo la siguiente publicación: René Villarreal y Ramiro Villeda. "El Secreto de China". Ediciones Ruz, primera edición, 2006.

espacios de flujos y movimiento de mercancías, de servicios, de información y por supuesto, de capitales que migran de los estados nacionales a paraísos bancarios, haciendo instantáneos los depósitos o retiros de capitales y en búsqueda de la ganancia, que ya se sabe, es el motor de la vida económica capitalista actual.

## 2.7. Resumen

Este capítulo de carácter teórico, expresa distintas miradas en torno al tema de los puertos, que se ubican en la tercera fase de la globalización y que corresponden a una tipología de puertos, que tiene como imagen objetivo el modelo de puertos de tercera generación. Después del decenio de 1980 los puertos de una economía globalizada fueron centros claves del comercio internacional y están integrados a una red de comercio mundial, generalmente en relaciones asimétricas del país pobre y periférico, con el país centro o desarrollado.

En ese contexto el estado de la cuestión demuestra la presencia de estudios y trabajos de corte economicista. Pocas investigaciones consideran un análisis multidisciplinario y menos estudian a los puertos, bajo consideraciones sistémicas. Por eso, las contribuciones de Martner y otros, al estudio de los puertos son novedosas y están abriendo un campo en las ciencias sociales, que ha sido retomado por investigadores de Chile, Argentina y de trabajos de analistas de México. Ello no lleva a criticar el paradigma convencional y a proponer perspectivas más amplias, en el campo de la economía, la geografía y las ciencias sociales.

Uno de los temas más trabajados es el caso de la privatización de los puertos latinoamericanos y mexicanos, observando los cambios de gestión que se producen y el avance que se tiene en el manejo de los puertos, que pasaron del uso público al privado. En general, los puertos que han sido concesionados a manos privadas, están obteniendo resultados favorables, aunque se observan asignaturas pendientes en el campo redistributivo, especialmente cuando los beneficios deben incorporarse al aspecto regional, de lugares pobres y excluidos.

El capítulo desarrolla los conceptos de ganadores y perdedores, advirtiendo como lo hace Boiser, de lo relativo que significa alcanzar esta situación. Se ha puesto de moda hablar de regiones ganadoras y perdedoras por lo que este trabajo empezó considerando los criterios que sustentaban a un puerto ganador y en oposición a un puerto perdedor. En el avance del trabajo se han mejorado las categorías, considerando ahora las propuestas de puertos en crecimiento o exclusión. Lo contrario del crecimiento, es el estancamiento o atraso, aunque se

nota en todos los casos que la categoría más amplia implicaría hablar de desarrollo no de crecimiento. Por supuesto, que el desarrollo no se ha alcanzado en ningún puerto mexicano.

Además de estudiar los conceptos de pobreza y de exclusión económica y social, este capítulo también demuestra un segmento de las relaciones internacionales, resaltando la concepción de Mahan, cuando recomendaba el dominio de los mares y el poder que otorgaba a los países que tenían buques y dominaban las rutas y mantenían dominios imperiales.

En conclusión, las viejas y nuevas miradas, en relación al transporte y los puertos, refleja la necesidad de construir un nuevo paradigma que considere todos los cambios que se viene produciendo en el mundo y que implican para este tema nuevas visiones, otras concepciones y por supuesto novedosas metodologías. El estado del arte que aparece en el anexo No1 de este trabajo ,refleja la riqueza del pensamiento que estudia a los puertos desde consideraciones económicas, visiones sociológicas, ángulos geográficos y territoriales y por supuesto visiones de carácter económico,que se complementan con los cambios que se dan en las relaciones internacionales y que siguen gestando nuevos estados nación,cambios en los organismos internacionales y distintas políticas que aspiran a resolver problemas de carácter mundial como pobreza, marginación,empleo internacional,racismo, migración y paz.

## Capítulo III: El transporte y los puertos en la historia de México

### 3.1. Introducción

El tema del transporte en general,<sup>104</sup> y del transporte marítimo en particular, por múltiples razones se ha convertido en un tema relevante, que trae a la mente una pregunta clásica: ¿qué es más importante en el sistema capitalista, la producción o la circulación de mercancías ?

Se concuerda con Milton Santos quien resalta el papel de la circulación de mercancías en la actual etapa de globalización<sup>105</sup>.

La polémica teórica y conceptual entre Dobb y Swezzy no está resuelta; sin embargo refleja el rol clave del transporte en la esfera distributiva, que ha aumentado con la proliferación de redes y el uso de medios de comunicación en todos los campos y actividades económicas.

La historia demuestra los distintos avances tecnológicos en el campo del transporte y puertos y la forma de vinculación a los modelos aplicados, acompañados de políticas.

En el campo económico, el transporte se relaciona con los modelos de desarrollo. Éstos han condicionado la construcción de carreteras, de vías ferreas y de puertos (o infraestructura, según algunos organismos internacionales). También se liga al comercio internacional, convirtiéndose en un prerrequisito, si se quiere tener una economía competitiva, de acuerdo con el nuevo paradigma tecnoeconómico, que anuncia Carlota Pérez, la que exige calidad, oportunidad, bajas tarifas, en las diversas modalidades de transporte que usan los países para el traslado de sus mercancías.

Esta necesidad práctica, asociada a los modelos, impulsa a realizar políticas de mejoramiento de la infraestructura, siguiendo las propuestas de los organismos internacionales, que para otorgar préstamos exigen modernizar las infraestructuras de transporte, superando los vicios que se presentaron en los puertos y ferrocarriles y que desalentaron la elección de algunas modalidades de parte de las empresas.

Como lo plantea J. Iguíñez, el transporte fue relegado en la importancia que debía atribuirle el análisis económico, notándose, que a partir de los ochenta del siglo pasado, y bajo la preocupación de los países de insertarse en la globalización empieza una proliferación de estudios que se concentran en el

<sup>104</sup> En las modalidades de transporte carretero, marítimo, por ferrocarril y por avión.

<sup>105</sup> Como lo señala Milton Santos : "entre los agentes económicos se impone distinguir, a partir de los volúmenes que producen o mueven, entre aquellos que crean flujos y aquellos que crean masas, es decir, que generan volúmenes, pero no tienen la fuerza de transformarlos en flujos (...).No basta, pues, producir. es indispensable poner la producción en movimiento. En realidad, ya no es la producción la que preside la circulación, sino que es esta la que conforma la producción (ver: Carlos Martner, enero-abril 2002:35).

transporte e infraestructura, desde distintas concepciones y escuelas de pensamiento<sup>106</sup>.

Debe recordarse que primero, fue el uso del ferrocarril, principal modalidad registrada en el Siglo XVIII, XIX y comienzos del XX. Luego, se hizo importante el descubrimiento del motor y del autotransporte, que trajo la priorización de la carretera, la segunda modalidad resaltante que utilizó México e implicó construir carreteras longitudinales, especialmente hacia la Frontera Norte, mercado natural del país azteca. En tercer orden, se tuvo la presencia de una política de transporte y comunicaciones que buscaba una "Salida hacia el Mar". México empezó una política de desarrollo de los puertos, tanto del Pacífico como del Golfo, que llevó a organizar ferrocarriles, acotados a los puertos que priorizaron el comercio de cabotaje y las relaciones internacionales a Europa, vía el Puerto de Veracruz<sup>107</sup>. Estos problemas se dieron no solo en México sino también en Argentina<sup>108</sup>.

Debe destacarse que entre los treinta y setenta del Siglo XX, se aplicó el modelo de sustitución de importaciones, que consideró a los puertos puntos de quiebre. En esa época los mercados eran cautivos, regionales y tenían hinterland (zonas de influencia) acotados a la zona y ámbito regional de cada puerto. La presencia de políticas aplicadas al fomento del desarrollo industrial y de medidas que privilegiaban el desarrollo hacia adentro, implicó la vigencia de nuevos puertos como los de Lázaro Cárdenas (en Michoacán), el de Manzanillo (en el estado de Colima), así como el complejo de Altamira y Tampico, la siempre vigencia del puerto de Veracruz y la presencia en el Sureste del puerto histórico de Salina Cruz, el que como se verá más adelante, vino a menos con la entrada en operación del Canal de Panamá en 1914, aunque temporalmente en los setenta del mismo Siglo XX se reactivó pasajeramente con el Plan denominado: "Alfa-Omega".

Desde los años ochenta del siglo pasado, los puertos del proteccionismo (modelo hacia dentro) se vuelven anticuados a la nueva lógica del capital que busca disminuir aranceles en el marco de políticas de privatización o de

---

<sup>106</sup> Como dice Javier Iguíñez la problemática del transporte ha sido de importancia secundaria entre los economistas, debido a la ausencia del aspecto espacial de la economía en la teoría económica (Javier Iguíñez, mimeo, Lima, mayo de 1988:18).

<sup>107</sup> Ultimamente en la etapa de liberación económica los transportes se organizan para facilitar el comercio internacional y se privatizan (reestructuran) los puertos y ferrocarriles y las carreteras, en búsqueda de la eficiencia privada que exige los procesos productivos aplicados que tienen que cumplir con el proceso productivo organizado a escala mundial en un conjunto de centros productivos de distintos lugares del orbe que están comunicados rápidamente.

<sup>108</sup> Como lo señala Rosemary Thorp (1998:96): "en relación con los diferentes productos y su distribución geográfica esto dio lugar a diferentes modalidades de transporte, lo que afectó la manera en que el desarrollo asociado del transporte contribuyera o no a fomentar el mercado nacional. En conclusión dice la historiadora: "la tendencia de muchas redes ferroviarias a enlazar el interior del país con el puerto principal solía convertirse a largo plazo en un factor negativo para la integración del mercado nacional (el caso de Argentina, por ejemplo). Lo evidente es que para bien o para mal, la expansión de la economía exportadora configuró profundamente la infraestructura y las instituciones".

reestructuración portuaria que incorporaran a los agentes privados a un trabajo tradicionalmente realizado por empresas públicas que las manejaban con ineficiencia y altos costos en el manejo de carga. Hasta entonces los puertos eran considerados empresas públicas, preocupadas en atender a la fuerza de trabajo, apoyar a los sindicatos y a privilegiar el bienestar social, generalmente era contrario a la eficiencia que debía caracterizar a un puerto de carácter comercial. Los estudios de esa época, concluían al igual que los que como se afirmó para los puertos argentinos que: “eran sucios, caros e ineficientes”<sup>109</sup>.

Lo anterior demuestra, que el transporte siempre ha cumplido un rol clave en el acondicionamiento del territorio mexicano y además, ha tratado de complementar y ajustarse a los requerimientos del país en las nuevas relaciones económicas internacionales.

La exportación de petróleo mexicano, desde 1974, llevó a crear nuevas modalidades de redes. Construcción de refinerías en las costas, y la presencia de oleoductos, que facilitaron el transporte de este producto, de uso en el consumo industrial de los países desarrollados<sup>110</sup>.

En relación con el tema central, este capítulo explica los factores históricos que condicionan el comportamiento de los puertos, favorecidos o postergados por políticas nacionales que se ajustan al interés externo, a la motivación de las navieras y al propósito de las naciones y firmas de los países centro, que acomodan sus filiales del comercio internacional bajo el interés de contar con materias primas o productos manufacturados de bajo costo, accesibles a sus empresas.

Hay razones geopolíticas que explican porque unos puertos se desarrollan más que otros y el rol que cumplen estos puertos como vínculos de enlaces con los países desarrollados, que ven a nuestros países como los clásicos productores de materias primas que necesitan.

En síntesis se registra el liderazgo obtenido por el puerto de Veracruz y la dinámica de Manzanillo a comienzos del Siglo XXI, en el marco de una nueva geografía portuaria de México y que pertenece a un territorio en donde existe un norte maquilador e industrializado, un centro que mantiene su importancia como concentrador de recursos y de población y un Sur excluido, pese al Plan Puebla-Panamá<sup>111</sup>.

---

<sup>109</sup> Alberto Natale. “Privatizaciones en Privado.” Planeta. Buenos Aires, 1993, p. 231. Al respecto, Jan Hoffmann (mimeo, 5-10 de abril de 1999:3) dice también: “cuando se habla de los puertos de América Latina, generalmente se les asocia con puertos estatales, ineficientes y caros”.

<sup>110</sup> Como lo investigó Ma. Antonieta Zarate, México reinicia sus exportaciones de crudo en el año de 1974, por el puerto de Pajarito, Veracruz, pero también en este año, se intensificaron los trabajos exploratorios de detalle en la plataforma continental del Golfo de México, frente a las Costas de Campeche, donde en 1976 concluye la perforación del pozo Chac 1 (Tesis de Economía. Ma Antonieta Zarate, abril 2003, p. 81).

<sup>111</sup> Al respecto Jaime Ros y J. C. Moreno-Brid (2004:55) dicen: “...actualmente se observa una tendencia a profundizar las disparidades regionales, especialmente entre un norte prospero y cada vez más integrado a la economía estadounidense y un sur pobre y atrasado, sumido en el estancamiento agrícola”.

### 3.2. Los Transportes y los Puertos en la economía mexicana en el Siglo XX

#### a. La política de transportes y puertos en general.

Antes de presentar en detalle los principales acontecimientos que ilustran el comportamiento del transporte y puertos en el Siglo XX en México, conviene anotar de manera esquemática el comportamiento de los transportes y los puertos en las siguientes etapas de México: 1. La colonia, 2. el período independiente, 3. el período moderno; y 4. el período contemporáneo (ver cuadro III-1)<sup>112</sup>. Se trata de distinguir en los cortes los acontecimientos relevantes que afectan a los puertos de México.

El cuadro (III-1) muestra que en la época de la Colonia los puertos del país fueron claves para el comercio que se realizaba con España, destacando Veracruz, no obstante que la importancia de los centros mineros y el poder político que se organizaba en la ciudad de México trajo un atraso en las principales costas que permanecieron aisladas del centro del poder político y de Gobierno.

En el período independiente, destaca 1814 y 1832, la primera en que se constituye la Marina de Guerra y el segundo, en que se formula el primer informe sobre la actividad marítima. Este informe resalta la habilitación, aún rudimentaria, de los puertos de Acapulco, Salina Cruz, San Blas, Mazatlán, Guaymas, Veracruz, Campeche y Alvarado.

Dos acontecimientos tecnológicos fueron importantes para esta época, el advenimiento del barco de vapor y la presencia del ferrocarril, que revolucionaron el transporte a fines del Siglo XIX y principios del Siglo XX. Ello explica el incremento del tráfico de altura y el aumento del comercio de cabotaje.

Como lo indica William Glade (mimeo, p. 15):

“Respecto a México el país tenía rutas marítimas que llevaban a Europa el 22 % de sus exportaciones y eran destinadas al Reino Unido, Francia, Alemania. Por su parte, el mercado norteamericano absorbía las tres cuartas partes de las mismas exportaciones que se componían de plata, oro, cobre y henequén. Entre el 1 y el 5 % del valor total de las exportaciones al terminar el Porfiriato se componían de los siguientes productos: caucho, cueros, café, plomo, ganado vacuno, vainilla, garbanzos, ixtle, maderas finas y en menor porcentaje de fruta, chile, judías, verdura, miel, cervezas, tabaco, sombreros de paja,

<sup>112</sup>Si se considera una semblanza histórica de México (1821-1999) una posible periodización consideraría: independencia y construcción del estado nacional (1821-1876), la guerra de Reforma (1857-1867), República restaurada (1867-1876), el Porfiriato (1876-1910), Revolución de 1910 (1910-1920), la modernización económica y el desarrollo estabilizador (1940-1970), período 1970-1988: la transición del nacionalismo tradicional a la globalización; y el proyecto modernizador (1988-2000) (ver: <http://www.campus-oei.org/cultura/México/cl-todo.htm>).

chicle, zinc, antimonio y mercurio, Es recién en el primer decenio del Siglo XX que empezó un crecimiento importante de las exportaciones en la industria petrolera, hasta el punto que al dejar Porfirio Díaz el poder México ocupaba el tercer lugar entre las naciones productoras de petróleo”.

**Cuadro No III-1 Antecedentes Históricos de los Puertos en México**

Períodos	Características
1. La Colonia	<p>- durante el inicio de la época colonial los puertos del país jugaron un papel protagónico, en virtud de su posicionamiento estratégico para el proceso de conquista, exploración y colonización. Sin embargo, la insalubridad en las costas del país, aunado a que gradualmente los centros mineros y de poder político se ubicaron en el centro del país, provocaron que los puertos y el comercio marítimo pasaran a un segundo plano durante la mayor parte de la época colonial. A pesar de eso, se desarrolló el primer sistema de transporte marítimo, cuya función esencial fue enviar productos de la Nueva España a la metrópoli</p> <p>Durante la época colonial los puertos más importantes de salida fueron: Veracruz, Campeche, Acapulco, San Blas y Salina Cruz.</p> <p>En 1796 se construyó el faro de Veracruz, primero de Nueva España.</p>
2. Período Independiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En 1814 se constituyó la Marina de Guerra</li> <li>• En 1832 se formuló y se presentó el primer informe sobre la actividad marítima, donde se inicia la habilitación de los siguientes puertos: Acapulco, Salina Cruz, San Blas, Mazatlán, Guaymas, San Diego, Veracruz, Campeche y Alvarado</li> <li>• De 1878 a 1900 se observó un crecimiento del tráfico de altura y cabotaje, debido al advenimiento del barco de vapor y el ferrocarril, que revolucionaron el transporte de fines del Siglo XIX y principios del Siglo XX..</li> <li>• En el período comprendido entre 1900 y 1912 se registró un impulso sustancial al servicio de faros producto de la construcción de puertos artificiales, como Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz. Además, se iniciaron los servicios de dragado</li> </ul>
3. Período Moderno	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A partir del período revolucionario, los puertos del país volvieron a tener una prioridad secundaria en materia de transporte. Cobró auge el desarrollo de la red carretera y el autotransporte, por razones de integración del país, primero política y posteriormente económica.</li> <li>• Durante el período entre 1876 y 1910, se inició la construcción de los siguientes puertos: Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz y parte de Manzanillo.</li> </ul>
4. Período contemporáneo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A mediados de la década de los cincuenta del Siglo XX se formuló el programa conocido como: "La Marcha al Mar". Fue el primer intento de buscar la planificación integral de los puertos del país.</li> <li>• Durante el sexenio del Presidente Jose López Portillo se instrumentó: "el Programa de Puertos Industriales", cuyos principales resultados fueron la ampliación del puerto Lázaro Cárdenas y la construcción del puerto de Altamira, y Salina Cruz en el Pacífico.</li> <li>• En marzo de 1989 se crea Puertos Mexicanos en la Administración de Carlos Salinas y se acelera el proceso de privatización de las empresas públicas.</li> <li>• El 1 de junio de 1991 se reorganiza el Puerto de Veracruz y en julio 1993 se promulga la Ley de Puertos y se crean las Administraciones Portuarias Integrales (APIS)</li> <li>• El 1 de febrero de 1994 se crea la Administración Portuaria Integral de Veracruz S.A. de C.V. y en ese año se crean otras 14 APIS en los</li> </ul>

	<p>principales puertos del país</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El 19 de marzo de 1994 Se crea la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante</li> <li>• El 1 de julio del 2004 se cumplen 10 años de la Ley de Puertos y de la creación de las quince APIS principales del país.</li> </ul>
--	---

**Fuente:** Grupo de Economistas y Asociados (GEA) y Coopers & Lybrand. "Función y perfil Económico de los Puertos Mexicanos, México, junio de 1993, pp. II-2 al II.4 y normas legales vigentes. Para más detalle ver el anexo No 2 adjunto.

En el período de Porfirio Díaz o Porfiriato (1876-1910), destaca la construcción del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y la de los puertos artificiales de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz.

De acuerdo a Enrique Cárdenas (abril-junio de 1995:265)

"Cuando Porfirio Díaz asumió el poder en 1877 la red ferroviaria sólo tenía 684 kilómetros, de los cuales 424 correspondían al ferrocarril Mexicano. Para 1880 creció 400 kilómetros, incluyendo varios tramos cortos con administración local, como los ferrocarriles México-Cuautla, México-Toluca-Cuatitlán, Mérida-Progreso y Celaya-Leon.

Como lo explica el cuadro No III-2 la tasa de crecimiento promedio del tonelaje entre 1880 y 1895 fue de 20.5 % y de 9.5 % en los cinco años posteriores. Con el paso del tiempo los ferrocarriles fueron utilizados de manera más intensa. También las operaciones de pasajeros utilizaron los ferrocarriles cuyo uso fue creciendo, lo que llevó a afirmar al historiador Cárdenas que: "por primera vez en la historia de México, el mercado nacional empezaba a integrarse de un modo profundo y que podían desarrollarse nuevas áreas en el país" (Ibid, p.267).

El autor, S. Haber : "calcula que en 1895 el mercado interno había crecido más del triple con respecto a 1861, y que estaba compuesto por más de cinco millones de individuos con poder de compra para adquirir bienes manufacturados".

En síntesis, Cárdenas concluye que (abril-junio de 1995:268):

"la construcción de los ferrocarriles generó el auge exportador que caracterizó a la economía mexicana en las últimas tres décadas del siglo XIX, realimentando el proceso de crecimiento del mercado y la expansión productiva".

**Cuadro No III-2 Indicadores ferroviarios de México (1880-1910)**

Indicadores	1880	1895	1910	tasa de crecimiento	tasa de crecimiento	tasa de crecimiento
				1880- 1895	1895-1910	1880- 1910
Vial ( km.)	963	10, 537	19, 748	17.3 %	4.3 %	10.6 %
Pasajeros ( miles)	1, 018	5, 653	17, 670	12.1	8. 5	10.3
Carga ( miles de toneladas)	250	4, 073	14, 440	20.5	9.5	15.0
Población (miles de hab.)	9, 000	12, 632	15, 160	2.3 %	1.2 %	1.8 %

**Fuente :** Enrique Cárdenas. " Una Interpretación Macroeconómica del Siglo XIX en México. El Trimestre Económico. Vol. LXII ( 2). Num. 246, México, abril-junio de 1995, p. 268.

En el período moderno, luego del desarrollo del ferrocarril, el comercio de mercancías se detiene como resultado de la Revolución Mexicana y por la entrada en operación del Canal de Panamá.

De acuerdo con Luis Chias, esta revolución (1910-1921) provocó un gran atraso técnico y operativo en casi todos los sectores económicos. Recuerda: "que de los 19, 000 Km de vías, la mayor parte se encontraba semidestruida y lo mismo pasaba con el equipo de tracción y arrastre". Manifiesta que: "en cuanto a los caminos, la situación era aparentemente mejor, pero de los 26, 000 Km., la mayoría (19, 000 Km) eran brechas aptas para el tránsito de recuas y caballos, pocas permitían el uso de carretas y diligencias y su estructura se caracterizaban por funcionar como alimentadoras del ferrocarril".

Bajo esas consideraciones el modelo primario exportador exigía la reestructuración del sistema de transportes (Luis Chias,1990:72).

En el período moderno cobra importancia la red de carreteras y el autotransporte, creándose la Comisión Nacional de Caminos y se empieza la traza de caminos carreteros que apuntaran al centro de México y por supuesto a la frontera con Estados Unidos.

Los puertos en esta etapa, juegan un rol secundario y se convierten en puntos de quiebre, ya que en esos momentos era la época del modelo sustitutivo de importaciones, que consideraba que cada puerto tenía su hinterland regional y por lo tanto se cerraban al comercio internacional preocupados en su mercado interno y en el transporte de petróleo que necesitaban las industrias de los principales núcleos industriales del país.

En suma, fue una época caracterizada por la priorización de carreteras que integraran al país bajo una concepción modal y no sistémica del transporte (L. Chias1990:72), lo que llevaría a depender del transporte carretero y del autotransporte particular, con costos y recursos para mantener la red carretera en funcionamiento y con los problemas del medio ambiente que esta modalidad de transporte generaría para el país y principalmente para los centros metropolitanos que concentran autos y camiones.

En la época contemporánea, destaca el programa conocido como: "la Marcha al Mar" de Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) y el Programa de Puertos Industriales, instrumentado en el Gobierno de José López Portillo (1976-1982). También en el gobierno de Carlos Salinas (denominado el proyecto modernizador (1988-2000), se crean Puertos Mexicanos, se acelera el proceso de privatización de las empresas públicas, se reequipa el puerto de Veracruz, se da la Nueva Ley de Puertos y se crean las APIS, bajo un proceso de reestructuración que implica dar en concesión a las empresas creadas la administración de los puertos por cincuenta años.

Esta modalidad, tomada del modelo español, (modelo landlord) mantiene la propiedad en manos de mexicanos y asegura que el Gobierno siga siendo dueño del 99 % de las acciones de cada empresa. Los resultados de esta política de puertos, junto con la firma del TLCAN, y la insurgencia de los países de la Cuenca del Pacífico (China, por ejemplo), han permitido aumentar el comercio vía los puertos administrados por las APIS, que crecen su carga en forma dinámica en la modalidad de carga contenerizada y superan de esa manera los antiguos vicios en donde la fuerza de trabajo y los sindicatos encarecían el movimiento de productos y traían una baja productividad y una menor competitividad.

El modelo de eficiencia empresarial de las APIS siguió vigente en las administraciones de los presidentes Ernesto Zedillo (1994-2000) y Vicente Fox (2000-2006)<sup>113</sup>. En la actualidad se observan problemas de saturación en los puertos líderes. Veracruz, por ejemplo, cada vez presenta tasas de crecimiento menores en carga, ya que tiene un problema de congestión debido al transporte en camiones que no encuentra accesos disponibles y fluidos cuando llega al puerto y Manzanillo, pese a su liderazgo como primer puerto de México, registra puntos de saturación, que exigen la creación de puertos secos o buscar modelos de competencia en donde los otros puertos del país también compartan la carga.

De esta visión panorámica se deduce la necesidad de manejar políticas de carácter multimodal, donde los puertos como eslabones de las cadenas comerciales deben ser los nodos de carácter comercial, en donde se insertan al mundo globalizado. Los puertos deben integrarse a la modalidad de transporte carretero o ferrocarrilero, si se piensa en el destino de mercancías hacia Estados Unidos.

Este punto se convierte en un cuello de botella que está siendo contemplado en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (2001-2006)<sup>114</sup>.

---

<sup>113</sup> El Programa de la Actual administración de Vicente Fox dice: 'en el sistema portuario es necesario consolidar el modelo de APIS mediante estrategias que generen flujos de inversión suficientes para responder a una planeación de largo plazo y al objetivo de contar con un sistema portuario de clase mundial, acorde con las modalidades del transporte marítimo de pasajeros en cruceros y de carga por el comercio exterior (ver: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes(2001-2006)".SCT., diciembre de 2001:64) (<http://portal.sct.gob.mx/>)

<sup>114</sup> "En la actualidad, el principal problema de los servicios multimodales de transporte en México radica en su escasez, producto en buena medida de la inconexión de las infraestructuras de que dependen". "Esto constituye un problema serio, pues obstaculiza la competitividad nacional por impedir el abatimiento en los costos de transporte de mercancías que deben realizar largos recorridos, en particular las destinadas a la exportación" (Ver: Programa.SCT, 2001-2006, diciembre 2001:38).

## **b. Los transportes y los puertos en la etapa de Porfirio Díaz**

Esta etapa destaca por la preocupación de desarrollar el Istmo de Tehuantepec y los puertos de su zona de influencia (Salina Cruz y Coatzacoalcos). Resalta lo que hizo Porfirio Díaz, ya que en su Gobierno se consiguieron logros en el campo del transporte de la región que pocos gobernantes de México han podido concretar. Es válido argumentar que el origen oaxaqueño de este gobernante, junto con pensar en un corredor internacional, ya que no existía el Canal de Panamá, permitió canalizar recursos internacionales que buscaban en el Istmo de Tehuantepec encontrar un paso de un continente a otro. Por eso destaca el interés francés, americano e inglés, por construir el corredor del Istmo de Tehuantepec y poseer la propiedad del transporte por estos 303 kilómetros de México, el corredor más estrecho del país.

En este período (1877-1910), se apoyaron los ferrocarriles y se aumentó la red ferroviaria; además en ese tiempo se construyeron los puertos de Veracruz, el de Salina Cruz y de Tampico principalmente.

Como lo plantea E. Cárdenas (p. 269):

“la construcción de los ferrocarriles hizo más rentable algunos centros mineros que, de otra manera, hubieran tenido una baja productividad que no habrían podido explotarse en lo absoluto por la falta de medios de transporte. Esto abrió por vez primera la posibilidad de exportar grandes cantidades de otros minerales aparte de los metales preciosos. Por ejemplo, la explotación de productos agrícolas como algodón, café, tabaco y henequén, así como de minerales como cobre, cinc y plomo<sup>115</sup>.

El papel desempeñado por la minería y los ferrocarriles en el México del Siglo XIX reviste la mayor importancia. La primera le dio a la economía los excedentes, el dinero y las divisas necesarios para su crecimiento. Los segundos redujeron las barreras para la movilización de bienes, servicios y factores de producción.

Los ferrocarriles, según los cálculos, contribuyeron al menos en una cuarta parte al crecimiento de la productividad en México durante el Porfiriato, como resultado de los ahorros considerables en los costos de transporte.

“El máximo impulso dice el historiador Enrique Cárdenas, de la productividad se concentró de hecho en la segunda mitad de la Administración de Porfirio Díaz (1890-1910), cuando al menos 36.4 % del crecimiento de la producción se explica por la construcción de los ferrocarriles. Este crecimiento podía haber sido mayor de no ser por una drástica disminución en los términos de comercio que acompañó al auge exportador en el último tercio del siglo. Mientras que la

---

<sup>115</sup>Una explicación de porque el atraso de México en la vida independiente lo proporciona el trabajo de Ros y Moreno-Brid (2004:37) cuando afirman: “en los 55 años transcurridos entre la independencia y el porfiriato, la presidencia cambio 75 veces de mano (Haber, 1989).” “La consecuencia más desastrosa de la prolongada lucha civil fue la pérdida de la mitad del territorio nacional a manos de los Estados Unidos a mediados del Siglo XIX.” “Cincuenta años después del Tratado de 1848, que puso término a la guerra mexicano-estadounidense, y también tras el comienzo de la “fiebre del oro” en California, la sola producción minera de los territorios perdidos superaba al PIB mexicano (Coatsworth, 1978).

exportación aumentó a una tasa promedio anual de 8.4 % en 1895-1910, la capacidad de importación sólo creció a un ritmo de 4.4 % al año. A pesar de todo dice, E. Cárdenas, la economía mexicana acrecentó más su producción durante los últimos 20 años del Porfiriato que en los anteriores 70 años de vida independiente (Enrique Cárdenas, abril-junio de 1995:275).

Luego de caer Porfirio Díaz en 1910 se inicia la guerra de la independencia debido a los problemas de pobreza y postración en la que se encontraba gran parte de la población mexicana. Durante ese período los caminos se destruyeron, se paralizó el comercio internacional por el Istmo de Tehuantepec y empezó a funcionar el Canal de Panamá en agosto de 1914. Este conjunto de acontecimientos junto con la guerra de la independencia paralizó la economía mexicana que recién alcanzó su normalidad a comienzos de los años treinta.

En el período de 1924-1929 se registra el ascenso de Álvaro Obregón y de Plutarco Elías Calles y es recién con Lázaro Cárdenas, en el período de 1934-1940, que México recobra su normalidad. Debe resaltarse que su gobierno fue de carácter nacionalista, en ese período se nacionalizó los Ferrocarriles Nacionales y se expropiaron los trenes de las compañías petroleras extranjeras.

Se realizó también la expropiación petrolera en 1938 y se fundó la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos. El experimento de carácter nacionalista, el primero en su género en América Latina, confrontó al gran capital y al imperialismo de Estados Unidos, siendo un momento importante de cambio de paradigma (proyecto nacional) que también tuvo su impacto en los transportes y puertos que requerían su modernización y adecuación a una economía caracterizada por ser cerrada y que implícitamente contenía un modelo que apuntaba a un proyecto nacional.

A continuación se estudia la economía y el transporte en los treinta del Siglo XX.

### **c. La economía y el transporte de México en los treinta**

Se considera que el modelo económico primario o de exportación termina a fines de los años treinta y le corresponde un sistema de transporte terrestre, basado en el ferrocarril, que era considerado el modo ideal para el transporte masivo de productos de gran volumen o peso y baja densidad económica (Luís Chías, 1997:315).

Se afirma: “que debido a la cobertura y rigidez de la infraestructura ferroviaria, se generó una estructura territorial semejante a la de un archipiélago, representado por tantas islas económicas como estaciones ferroviarias tenía el sistema”(Ibid).

Esta reflexión del autor proviene de la consideración de que la revolución mexicana (1910-1921), provocó un gran atraso técnico y operativo en casi todos los sectores económicos, y el transporte no fue la excepción; de los 19, 000 Km. de vías, la mayor parte se encontraba semidestruida y lo mismo pasaba con el equipo de tracción y arrastre.

En cuanto a los caminos, la situación era aparentemente mejor, pero de los 26,000 Km, la mayoría (19, 000 Km.), eran brechas aptas sólo para tránsito de recuas y caballos, pocas permitían el uso de carretas y diligencias, y la estructura de los principales caminos se caracterizaba por funcionar como alimentadoras del ferrocarril (ibid).

Con esta maltrecha red no se podía responder a las demandas generadas, fue entonces que se convirtió en una exigencia nacional la reestructuración del sistema de transportes (Luís Chías; 1990:72).

A partir de este momento es desplazado el ferrocarril; y aparece como prioritario el transporte automotor y la urgencia de contar con carreteras que unan al país. El mismo L. Chías afirma (Luis Chías, 1990:72):

“En esta etapa definida, como de redefinición de la política nacional de transportes(1925-1930) se parte de considerar: “el concepto casi mágico, y muchas veces engañoso, de lo moderno; la concepción modal y no sistémica del transporte, y la poca claridad del impacto que este sector tenía y tiene sobre la organización territorial”. De esta manera, la política que se amplió en el transporte propició el sacrificio del ferrocarril en aras del automotor, modificando el monopolio de la distribución que mantenía el ferrocarril y, al derrumbarse la tesis vial del Siglo XIX, la carretera se perfiló como la infraestructura básica”.

En este período se acelera la construcción de carreteras y se instrumenta políticas diseñadas para impulsar el transporte automotor. Se crea la Comisión Nacional de Caminos y se reglamenta el uso de las vías generales de comunicación. También se definen las rutas prioritarias y se conforma la Comisión que se encargada del estudio de trazo y de la construcción de los caminos. De esta manera el gobierno de México define la importancia del transporte terrestre que apuntaría hacia el norte y a integrar los circuitos comerciales principales con la ciudad capital.

Esta selección de prioridades fue típica en los países latinoamericanos que por una serie de presiones internas y externas apuntan a privilegiar el transporte vía autos, camiones y vehículos privados, correspondiendo a los intereses de los países centro y copiando modelos que implicaban contar con filiales de empresas automotrices en nuestros países periféricos. Como ya se anunció los costos que demandó esta toma de decisión de políticas implicó el poder que adquirieron los ingenieros civiles y constructores para impulsar una modalidad de transporte sobre otras que a la larga podía tener costos onerosos y perjudiciales para el país. Este estilo del transporte también implica que los principales directores en los ministerios de transporte y comunicaciones en nuestros países sean de procedencia ingenieros civiles, con los consiguientes problemas si se quiere postular modalidades alternativas de planificación del transporte menos costosas y problemática para una nación<sup>116</sup>.

---

<sup>116</sup> Un reconocido investigador de la CEPAL (Ian Thompson) demuestra que por ejemplo para Chile sería más conveniente utilizar el transporte marítimo que el automotor. El mantenimiento de carreteras, los costos de los vehículos, el consumo de gasolina y diesel significa altos costos para todos los gobiernos que priorizaron esta modalidad de transporte en los treinta en nuestros

#### **d. El modelo de Sustitución de Importaciones y el Puerto del Proteccionismo**

En la etapa de 1931-1950 se organiza: "la articulación territorial del interior y el aislamiento de las costas" (Luís Chías, 1990: 73). Las necesidades de transporte terrestre resultaban evidentes. La política aplicada fue de: "comunicar por carretera las poblaciones más importantes (capitales estatales) y las zonas más productivas del territorio con la capital del país.

En esta etapa denominada de "crecimiento moderado" se planificó que la red construida hasta 1950 comunicaría a todas las localidades que en ese entonces tenían más de 30, 000 habitantes, y prácticamente a todas las que veinte años más tarde tendrían más de 50, 000.

Asimismo, se destaca (Luis Chías, 1990:73-74):

- La construcción de varios ejes troncales hacía el Norte (México-Nogales, México-Cd. Juárez y México- Nuevo Laredo) hacía el sur sólo se concluye el México- Cd. Cuauhtémoc.
- La falta de ejes transversales.
- La estructura vial general tendía a reforzar la jerarquía y dominio de la capital y la altiplanicie central, donde la malla de la red comenzaba a tener mayor densidad.
- La comunicación del centro y del interior del país, en tanto que las costas quedaron relativamente aisladas.

Al concluir el modelo de desarrollo primario-exportador (en 1950, según Chías), solo la costa del Pacífico Norte contaba con una carretera costera de marcadas dimensiones: el camino Tepic- Nogales, que activó recursos potenciales, influyó en la incorporación de nuevas tierras al cultivo, redujo los costos de transporte y estimuló la especialización de la región.

En general, los enlaces terrestres apuntaban al puerto de Veracruz. A partir de este puerto, el de mayor importancia comercial para el país, se empezó a extender la carretera costera, del Golfo que para 1950 permitía la comunicación ininterrumpida desde Tuxpan hasta Coatzacoalcos.

Como se observa el modelo de sustitución de importaciones requería, por sus mismas características, un modo de transporte más rápido y flexible, para promover el desarrollo de la industria ligera y la concentración demográfica urbana.

A esas necesidades y a los imperativos político y económicos (externos e internos) relacionados con la fuerza de la industria automotriz, del petróleo y la construcción, respondió el gran desarrollo del auto transporte privado y el lento e

---

países. En detalle Thompson demuestra con datos los ahorros que tendría Chile y por supuesto México si utilizaría más y mejor el transporte marítimo y el transporte ferrocarrilero.

inadecuado de los servicios públicos del auto transporte federal de carga y pasaje (Luis Chías, 1990:316).

En el caso de los puertos destaca el puerto de Veracruz y los enlaces regionales que disponía para recibir y enviar mercancías. En esa época el puerto de Manzanillo era un puerto pesquero muy pequeño. En relación al puerto de Lázaro Cárdenas, destacó la intención de convertirlo en un puerto industrial, con enormes potencialidades para movilizar el hierro y acero. Para eso se creó la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas (SICARTSA) y se buscó que este mismo puerto industrial se convirtiera en un polo de desarrollo. Uno de los problemas registrados fue que la mayoría de insumos que utilizaba la refinería, provenían de otros lugares de México y no del propio mercado local, lo que complicó la posibilidad de generar los enlaces hacia atrás y hacia adelante que se buscaba.

Sólo quedaron instaladas cerca al puerto empresas paraestatales. Por lo que los investigadores del puerto (González y Martner, 1992: 11) concluyen en presentar el desarrollo de este puerto a las características de “enclave”, más que polo de desarrollo.

#### **e. El modelo de exportación y el inicio del agotamiento de los puertos públicos**

La consideración de la etapa de 1970-1982 corresponde al período denominado de “las costas, el petróleo y el turismo”. En esta fase se conjugan un entorno macroeconómico caracterizado por un desarrollo acelerado del turismo externo y la presencia del boom petrolero que dio lugar a un programa que significativamente cambió la estructura vial de las costas (Luis Chías, 1990: 71).

El boom petrolero afectó particularmente a la red carretera del Golfo que implicó el acondicionamiento de Pajaritos en 1974 (principal puerto nacional para la exportación de hidrocarburos) y la inauguración de los complejos petroquímicos de la Cangrejera, Morelos y la Venta que impactaron considerablemente a toda la cuenca del Coatzacoalcos y su hinterland más próximo. Esta zona registró en dicho periodo uno de los procesos más acelerados de crecimiento demográfico e industrial en el país, proceso que estimuló simultáneamente la densificación de su red de comunicaciones y transportes. Incluso, se construyeron obras de gran magnitud, como el puente de Coatzacoalcos II, para resolver el cuello de botella que se generaba en el cruce de este río (Ibid).

Hay que destacar que la red carretera de las zonas petroleras costeras fue en general relativamente eficiente para comunicarse a nivel interregional con el resto del país, pero todavía era deficiente para la comunicación intraregional (Luis Chías, 1990:79).

Destaca también en esta época la construcción de caminos de mano de obra (caminos rurales) que se construyeron, aunque no tuvieron los criterios técnicos establecidos, ni menos lograron abatir el aislamiento geográfico en el medio rural y promover el desarrollo regional.

Por su parte, los puertos de carácter público, pese a las políticas dictadas de la “Marcha al Mar”, los esfuerzos financieros para equipar a puertos como el de: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Salina Cruz, y registrar una serie de políticas administrativas que buscaban considerar a un sistema portuario, resentían las políticas macroeconómica en crisis que llevaban a deudas, desfinanciamientos y alta inflación, que no ayudaban a hacer eficiente el comercio exterior, que encontraba un cuello de botella en las carreteras y en los puertos de México. Veracruz era una demostración de esa ineficiencia con la presencia de los cuijes y de otros vicios del puerto vistos más adelante.

Fue necesario ya en ese entonces, comenzar a pensar en sentar las bases para dar un cambio en la forma tradicional de conducción de los puertos, lo que implicaba un manejo empresarial, con administraciones independientes y con posibilidades de que los recursos de los puertos se quedaran en los mismos lugares en donde se generaba el excedente. No obstante el principio de caja única de los gobiernos centrales complicaba cualquier política que se organizara para dejar los fondos que se generasen en las zonas de origen.

Se reconoce que en esta época cayó la inversión destinada a la construcción de carreteras, ya que la crisis reorientó las prioridades: “más que construir, se buscaba mantener, en buenas condiciones la infraestructura existente y mejorar (modernizar) sólo aquella cuya demanda ya generada estaba plenamente justificada” (Luís Chías, 1990:80).

#### **f. La apertura comercial y la privatización y reestructuración de los puertos mexicanos**

Como ya se adelantó en el capítulo I (punto 1.2), la presencia del modelo neoliberal desde los ochenta en México (etapa del Gobierno de Miguel de la Madrid) y las medidas, como reflejo del Consenso de Washington, implicaron profundos cambios en la economía mexicana<sup>117</sup>. La política de apertura comercial (que implica disminución de aranceles de importación) que caracteriza también a este modelo, exigía, como se anotó, un rol diferente en los puertos del país, el modelo hacía dentro perdía eficacia y la política de apertura buscaba, como un tema prioritario, atender a los mercados internacionales en forma eficiente, a bajo costo y con tarifas y redes de transporte, que faciliten dicho movimiento comercial.

---

<sup>117</sup> Según Francisco Salazar (El Cotidiano, UAM-A, julio-agosto 2004) en México han existido los siguientes gobiernos neoliberales: el primer gobierno neoliberal de Miguel de la Madrid, (1982-1988), el segundo gobierno neoliberal de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994); el tercer caso de gobierno neoliberal de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000); y nosotros agregaríamos el Gobierno de Vicente Fox (2000-2006). En todos los gobiernos desde 1994 la políticas en el campo de los puertos ha sido un continuo con altas y bajas; pero siguiendo las líneas maestras antes reseñadas que implicaban fomentar la competencia en los puertos y que tiene como resultado una concentración de carga en los puertos de Manzanillo y Veracruz y un atraso en los puertos de Sureste que fundamentalmente son puertos petroleros. Es necesario en todo caso, realizar una evaluación de las políticas de privatización portuaria que ya han cumplido doce años en México.

Como se anotó, los primeros pasos de “reordenación económica” fueron empezados en el período de Miguel De la Madrid (1982-1988) y efectivamente con Carlos Salinas (1988-1994) en los últimos años de los ochenta se empezó propiamente un proceso de reestructuración del territorio, con la aceleración de las actividades de privatización y venta de las principales empresas paraestatales, así como con el reconocimiento de que los puertos no cumplían un rol fundamental necesario para el nuevo modelo de desarrollo, debido a problemas sindicales, a falta de inversión, al burocratismo y a los mercados cautivos que tradicionalmente eran implícitos en la etapa económica anterior. Parte de este diagnóstico ha sido presentado, por lo que cabe concluir que era necesario una política distinta basada en otro modelo alternativo, que hiciera eficiente a los puertos de México, buscara su competitividad y que lograra la participación del capital privado, sin perder el liderazgo que debía mantener el Gobierno Federal.

Por esas razones el puerto de Veracruz, fue objeto de requisa en mayo de 1991. Como lo señala Carlos Salinas (noviembre del 2000:465):

“La modernización de nuestros puertos era un requisito indispensable para lograr una vinculación eficiente con el comercio internacional. El problema era tan serio que nuestros puertos eran evitados y el puerto más importante para los productos mexicanos era Houston, Texas. Y es que con notables excepciones, los puertos mexicanos habían crecido de acuerdo al modelo del viejo puerto de Veracruz. En ese lugar estratégico para el funcionamiento de la industria y el comercio del país se habían acumulado vicios y desviaciones por muchos años, al grado de que se tendía a pensar que esas anomalías formaban parte de la ‘normalidad’. “Aunque se habían hecho importantes inversiones para modernizar el puerto, el crecimiento del comercio, los abusos laborales y la enorme ineficiencia amenazaban con llevar al colapso las instalaciones portuarias”.

De acuerdo a C. Salinas el principal problema del puerto era que los obreros contratados se hacían sustituir por trabajadores eventuales, conocidos como “cuijes” quienes no recibían directamente los pagos (C. Salinas, 2000:465).

Como se analizará con detalle más adelante, la aplicación de la privatización portuaria en el puerto de Veracruz, trajo cambios positivos en el puerto, registrándose un aumento en el movimiento de carga contenerizada, que refleja la eficiencia conseguida de la mano de obra, se superan viejos vicios y se logra la concesión de las terminales que exigen una competencia positiva para el modelo portuario aplicado. De esta manera la historia registrará con los casos vistos a continuación la riqueza de esa metodología y la forma como unos puertos que eran pequeños consiguen su despegue, otros entran en decadencia y ejemplos como los del puerto de Veracruz mantienen su liderazgo como puerto de entrada y de salida de mercancías hacia Europa y el mercado de la Costa Este de Estados Unidos.

### **3.3. Los casos de los puertos de Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz y Coatzacoalcos; ¿Historia de exclusión y crecimiento?**

Este punto busca presentar de manera esquemática, cuatro casos escogidos para estudiar y comparar el desarrollo portuario de los puertos en México. Se registran las semejanzas, las diferencias, las dobles velocidades y las asimetrías que se presentan, probando, como ya se anunció, el crecimiento en unos casos y la exclusión de otros.

El análisis no solo busca comparar puertos, sino mostrar de qué manera la exclusión tiene un componente geográfico y cómo los actores sociales (empresas, trabajadores, sindicatos, pobladores en general en una ciudad puerto) son favorecidos o postergados de los beneficios que generan dichas empresas portuarias.

Se considera que si los puertos manejan más carga benefician directa o indirectamente a su espacio regional; y al contrario, si un puerto se deprime y su actividad económica baja los grandes perdedores son todos los sujetos que tienen su vida económica ligada con el puerto; pero también y de modo indirecto se perjudican los habitantes del puerto que desarrollan actividades conexas. Entonces la correa de transmisión de un puerto viene ligada al ritmo económico de las empresas que se asientan en su territorio o que tienen un hinterland más amplio, como lo demostrarán los casos de Veracruz y Manzanillo.

Dentro de los casos a desarrollar el primero es Veracruz, un puerto líder y que tiene raíces históricas que lo catalogaban como la entrada de México al Mundo.

El segundo, se trata del puerto de Manzanillo, que pese a ser muy pequeño en el Siglo XVIII y XIX se vuelve en la década de los ochenta del Siglo XX, el nuevo puerto líder en contenedores en la Costa del Pacífico, superando a otros que tradicionalmente eran los puertos ganadores y se convierte también en el año 2002 en el primer puerto de México.

En tercer orden, se presenta el puerto de Salina Cruz, cuyas raíces lo hacen en la primera década del Siglo XX el puerto más importante del Pacífico y con la aparición del Canal de Panamá pierde vigor y se concentra, desde los ochenta del Siglo XX en ser un puerto petrolero.

Por último, se analiza el puerto de Coatzacoalcos, de carácter petrolero y con un entorno de la petroquímica, donde destaca la Terminal de Pajaritos de propiedad de la empresa PEMEX. Pajaritos, es un centro principal de producción y refinación de hidrocarburos de todo el Sur de México, lo cual repercute en la revitalización económica del Istmo veracruzano y explica la presencia de importantes empresas que dan servicios e insumos a PEMEX en Coatzacoalcos, en Minatitlán y en Coseleaque.

El puerto de Coatzacoalcos es un centro complementario a la actividad de la petroquímica nacional, que gira con el centro en Pajaritos en esta parte del Sur veracruzano y que si continúa la producción y exportación de petróleo, en los próximos años, seguirá siendo un núcleo central de la economía del Sureste de México.

Del estudio de estos cuatro casos se busca revelar tendencias, dinámicas y observar sus evoluciones económicas, que los hacen en algunos momentos líderes y en otros casos puertos pequeños y estancados. En general, los modelos aplicados y las políticas de privatización portuaria acompañados de las medidas de política económica, como reducción de aranceles y del manejo del tipo de cambio, afectan el territorio, y causan, como menciona Antonio Daher, profundos cambios en las estructuras económicas y regionales.

Los puertos como se mostraron en el capítulo I son centros de negocios<sup>118</sup>; pero también impactan en su entorno regional y local, teniendo efectos multiplicadores asociados a cadenas productivas de empresas, que por su cercanía, se instalan cerca al puerto.

### **a. Historia del Puerto de Veracruz**

Históricamente desde la época colonial el puerto de Veracruz fue un centro comercial importante de México y América Latina. Por ser un punto de flujos comerciales clave ocupó una posición estratégica fundamental, no por casualidad fue invadida por los norteamericanos, los franceses y los españoles, durante los casi 500 años de su establecimiento (C.Ramsarán, junio 2001:44). Fue fundado por Hernán Cortés el 10 de julio de 1519 con el nombre de "Villa Rica de Veracruz".

Desde el Siglo XIX el puerto de Veracruz manejaba la mayoría de la carga que llegaba al país. En 1885 el 56 % del total de las importaciones y exportaciones se realizaron por este puerto. Sin embargo, las guerras internas de México provocaron la inestabilidad de los flujos comerciales hasta la época de Miguel Lerdo de Tejada. En 1873 se empezó un proyecto para desarrollar el primer sistema de transporte multimodal entre ferrocarriles y barcos que fue terminado en 1888 con la vía férrea interoceánica que acercó la Ciudad de México con el puerto.

En 1902 se terminó la renovación y modernización del puerto, reflejando el interés político de equipar a los principales puertos del país, para acceder a los mercados internacionales. La compañía británica S. Pearson and Son. fue comisionada desde 1895 por Porfirio Díaz para realizar las obras portuarias, que incluían la extensión de terrenos ganados al mar para construir vías férreas, bodegas, edificios, parques y para profundizar el malecón. Estas obras trajeron

---

<sup>118</sup>La UNCTAD (2003), define a los puertos modernos como: "intercambiadores entre varios nodos de transporte y por tanto son centros de transporte combinados". "A su vez son mercados multifuncionales y áreas industriales donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas". "De hecho los puertos son sistemas multidimensionales, los cuales para funcionar adecuadamente deben estar integrados en una cadena logística". "Un puerto eficiente requiere, además de la infraestructura, la superestructura y el equipamiento, unas comunicaciones adecuadas, un equipo directivo motivado y una fuerza de trabajo con la suficiente calificación". Ver: Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP). Perú. MTC. 20 de septiembre de 2004, p.421 ([www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)).

una derrama importante para la ciudad con la instalación de alumbrado, agua potable y saneamiento.

De acuerdo a Enrique Cárdenas la: “construcción de ferrocarriles de 1880 a 1892 enlazó a las principales ciudades con los centros mineros y con los puertos y los pueblos fronterizos más importantes” (Enrique Cárdenas, abril-junio de 1995:266-267).”Para 1894, casi todas las localidades más grandes registradas en el primer censo de población de 1895 estaban comunicadas por el sistema ferroviario (Ibid)”.

De 1878 a 1880, el 54 % de las exportaciones totales fueron a través del puerto de Veracruz que era el único puerto comunicado por tren. Nuevo Laredo, Tampico y Progreso (Yucatán) tenían muy poco tráfico, pero una vez conectados con los ferrocarriles sus operaciones aumentaron enormemente (ver cuadro III-3).

**Cuadro III-3**  
**Exportaciones por puntos fronterizos o puertos enlazados por los ferrocarriles en 1894**  
(millones de dólares acumulados)

	1878-1880	1881-1885	1886-1890	1891-1895	1896- 1900
<b>Veracruz</b>	<b>36.4</b>	<b>88.1</b>	<b>72.7</b>	<b>76.3</b>	<b>61.1</b>
Tampico	3.5	5.0	3.0	24.3	82.7
Progreso	4.8	16.1	22.3	23.1	36.9
Ciudad Juárez	-	12.6	49.7	47.4	42.8
Nogales	.	1.5	2.3	4.8	16.2
Nuevo Laredo	0.6	3.6	7.1	13.4	11.2
<b>Total</b>	<b>45.3</b>	<b>126.9</b>	<b>157.1</b>	<b>189.3</b>	<b>250.9</b>
Exportaciones totales	82.6	172.6	205.9	255.1	307.3
Exportaciones por medio de estas aduanas (porcentaje)	54.8	73.5	76.3	74.2	81.7

**Fuente:** Enrique Cárdenas. “Una Interpretación Macroeconómica del Siglo XIX en México. El Trimestre Económico. Vol. LXII (2). Num. 246, México, abril-junio de 1995, p. 267.

De acuerdo con el cuadro III-3 el único puerto líder era Veracruz, y con la instalación de los ferrocarriles, otros puertos cobraron importancia: Ciudad Juárez, Tampico, le quita el liderazgo a Veracruz al finalizar el Siglo XIX.

Ya en el siglo XX, en los años treinta, ese puerto presentó problemas de carga, no tuvo inversiones y Estados Unidos, ya principal comprador y vendedor de mercancías de México, utilizaba Veracruz. Este auge de Veracruz se vio limitado en diferentes momentos, primero la Segunda Guerra mundial, que influyó en la reducción por varios años en la reducción de los flujos en el Golfo; después, en 1958, la división sindical en dos grupos, que en el mismo espacio se pasaba carga en una frontera artificial (OIT, [www.ilo.org](http://www.ilo.org). del 8 de diciembre de 2005) y donde los camiones, de ruta federal, no podían ingresar al puerto debido a la concesión del transporte interno a una cooperativa. Esto implicaba que esta cooperativa movía la carga hasta el acceso y después había que trasbordarla a los camiones de ruta federal (OIT, Ibid, p. 6). Estos vicios y problemas, de

acuerdo a la misma OIT, mostraron una complejidad e ineficiencia que llegó a considerar al puerto de Veracruz como "puerto sucio"<sup>119</sup>.

Para resolver los problemas anteriores, en 1970, el gobierno creó "La Comisión Coordinadora de Puertos" y también la Empresa de Servicios Portuarios de Veracruz, S. A. de C. V. con el propósito de unificar los tres sindicatos existentes: maniobristas, carretilleros y cargadores. Sin embargo, el puerto adolecía de serias fallas, como la política de carácter populista, que manejaba las empresas públicas con criterio social y redistributivo, más que con un objetivo empresarial y de facilitar el comercio exterior.

La persistencia de dichos nudos críticos en el puerto, llevó a que el 31 de mayo de 1991 se realizara su requisa, acontecimiento que representó la revocación de los permisos a los sindicatos y particulares para la prestación de los servicios. En 1993 se contrataron tres empresas particulares que debían seleccionar a los trabajadores, bajo la lógica de elevar la productividad del puerto y superar el vicio de los cuijes y de subcontrataciones que creaban distorsiones al trabajo portuario.

Si se analiza el movimiento de carga de contenedores, en el caso del puerto de Veracruz, se ve su liderazgo (ver cuadro III-4) hasta el año 2001. En el 2002 es superado por Manzanillo, aspecto que será analizado en el capítulo IV.

**Cuadro III-4**  
**Participación de Veracruz en el total de carga contenerizada**  
**(1992-1998)**

Año	Total de Movimiento de carga contenerizada (miles de toneladas)	Movimiento de carga contenerizada del puerto de Veracruz (miles de toneladas)	Participación del Puerto de Veracruz respecto al total nacional (%)
1992	3, 241	1, 376	42.4
1993	4, 528	1, 987	43.8
1994	5, 279	2, 453	46.4
1995	5, 352	2, 194	40.9
1996	5, 111	1, 941	37.9
1997	6, 662	2, 455	36.8
1998	7, 248	2, 865	39.5

Fuente: SCT .Los Puertos Mexicanos en Cifras (1992- 1998), México, 1999

Su importancia se demuestra en cuanto a carga contenerizada (concentra aproximadamente el 40 % de todo el país), al nivel de ingresos y de utilidades.

Definitivamente, Veracruz, es un puerto clave para el comercio internacional del país, pese a que 1995 fue un año difícil tanto, económica como financieramente, con la privatización ha mejorado su actividad empresarial, bajo la lógica de la Ley de Puertos.

<sup>119</sup> Según la entrevista realizada por C. Ramsarán(junio 2001:47) a Jaime Sánchez Diez, de la Operadora Portuaria Del Golfo en octubre 2000:"en un año tenían cinco revisiones de contratos en tiempos diferentes,uno se encargaba de la operación de arriba de los buques,otro de operación en tierra, si había que manejar esto o aquello,era otro sindicato,entonces se generaba un conflicto laboral profundo.Se volvió una costumbre dar dinero para lograr que los trabajadores trabajaran rápido.En el momento de la requisa,Veracruz era considerado como puerto negro,"puerto negro" es el nombre que recibía aquel que tenía un sobrecosto por seguros ".

El indicador que llama la atención, es que el ingreso del estado de Veracruz como proxy del ingreso de la ciudad –puerto es bajo, ya que representa tan solo el 26.2% del ingreso que alcanzó el estado más rico del país (la ciudad de México) en 1995.

Ello explicaría el impacto relativo del puerto y que no irradia ampliamente en el nivel de vida de la población, misma que concentra su trabajo en la agricultura y en actividades industriales y de servicios poco remunerada (ver cuadro III-5). De lo anterior se colige que los niveles de pobreza y polarización se mantienen en el puerto de Veracruz

**Cuadro III-5**

**Indicadores de Concentración del Puerto de Veracruz (1995- 1999)**

Indicadores	1995	1996	1997	1998	1999
Concentración de carga contenerizada %)	39.1 %	38.7 %	40.3 %	42.3 %	43.3 %
Utilidades entre Ingresos (%)	0.09 %	5.08 %	10.35 %	19.5 %	7.44 %
Impacto regional (%)	26.2 %	s.i.	s.i.	s.i.	s.i.

s.i.=sin información.

Fuentes: SCT y Gerardo Esquivel, octubre-diciembre de 1999, p. 759..

## **b. Historia del Puerto de Manzanillo**

Como ya se expresó, fue durante el Porfiriato que México empieza a considerar la importancia de las comunicaciones y el transporte. En esa etapa se registra la construcción del ferrocarril que conectaba a la mayoría de las ciudades importantes con la capital de la República y ésta hacia el norte y con los Estados Unidos. Entonces, cobran relevancia las obras portuarias de bandas de atraque en: Manzanillo, Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz (A. Casarrubias, 1995:54).

En 1900 se inicia la construcción de rompeolas en Manzanillo y las secciones este y oeste de su malecón, y su muelle fiscal. En 1908 es inaugurada la red ferroviaria que le conecta con Guadalajara y la red nacional.<sup>120</sup> De acuerdo con C. Martner (abril-junio de 1997:16): “sintéticamente, pese a que Manzanillo tiene una historia larga que se remonta, como ya se presentó, a la Colonia, como puerto pesquero, y en el Porfiriato como puerto de altura, nunca destacó en el contexto nacional más que recientemente, ya que desde 1994 demuestra que sus flujos de carga aumentan tanto que desde ese año se le considera como el puerto más importante del Pacífico mexicano, tanto por su diversidad como densidad de carga”. Argumenta (abril-junio de 1997:18) cuando señala: “en 1983 cuando se inicia el cambio del modelo de acumulación de capital en

<sup>120</sup> Hasta entonces, las maniobras de descarga, de parte de las mercancías, se realizaba en pangas para trasladarla a las playas de menos profundidad.

México, el Puerto de Manzanillo comenzó a variar la dimensión de sus flujos y las relaciones con los territorios dentro del país". "Por ejemplo, las exportaciones de la región más próxima al puerto, basada en productos primarios, se habían deteriorado notablemente desde la década de los setenta". "Paralelamente, se produjo un incremento discreto de las exportaciones producidas en regiones más distantes del puerto". "En efecto, con productos manufacturados de escasa densidad económica, algunas empresas, crecidas al amparo del modelo de sustitución de importaciones buscaron insertarse en el mercado mundial". "Se trató de bienes de las ramas minero-metalúrgicas y de la industria del vidrio localizadas en la Ciudad de México, Monterrey y Torreón, cuyos productos encontraron mercado en los países asiáticos, donde eran sometidos a procesos de mayor elaboración".

Por otro lado, se registra que las importaciones mostraron flujos superiores a las exportaciones, sin embargo, los movimientos no fueron de gran intensidad ni los vínculos territoriales se ampliaron demasiado. Lo más notable es el incremento de las importaciones en la región inmediata al puerto.

Como lo muestra el cuadro No III-6 por Manzanillo se movilizaban en 1970 0.6 millones de toneladas que aumentaron rápidamente hasta alcanzar 4.3 millones de carga en 1987.

**Cuadro No III-6**  
**Comercio marítimo de altura y cabotaje en los puertos de Manzanillo y Mazatlán (1970-1987)**  
(Toneladas)

Año	Manzanillo	Mazatlán
1970	558, 182	966, 931
1973	1 434, 290	1 349, 358
1980	3 281, 497	395, 489
1983	4 028, 706	2 783, 826
1987	4 276, 288	2 711, 240

**Fuente:** Serafín Maldonado. "El Comercio por Manzanillo y Mazatlán (Un estudio comparativo. Comercio Exterior, Vol. 42, Num. 1, México, enero de 1992, p.15

En 1970 el movimiento de Manzanillo representaba el 69.4 % de altura y 30.6 % de cabotaje, tendencia que se puede comprobar en el cuadro No III-7 adjunto. En 1989 se registra que la carga de altura aumentó cerca de once veces más, lo que comprueba el nuevo liderazgo del puerto de Manzanillo, reflejado como efecto de la apertura comercial y de las nuevas rutas comerciales, que hacen a este puerto el central del tráfico, en el manejo de contenedores del Pacífico.

**Cuadro No III-7**  
**Movimiento Marítimo en el Puerto de Manzanillo(1970-1989)**  
(toneladas)

Año	Exportación de altura	Importación de altura	Total	cabotaje (entradas)	cabotaje (salidas)	Total	Total (altura mas cabotaje)
1970	139, 878	247, 652	387 531	24 368	146 283	170 651	558, 182
1973	175 606	572 409	748 016	24 928	661 345	686 273	1234 290

1980	109 677	1240 078	1349755	512 980	1418 762	1 931, 742	3281 497
1983	76 613	794 877	871 490	596 262	2560 954	3157 216	4028 706
1987	616 208	1984 463	2600671	266 972	1 408 585	1675 557	4276 288
1988	721 529	2766 954	3488483	1175 126	275 514	1450 962	4939 445
1989	742 633	3422 376	4165009	1 328 549	593 786	1922 335	6087 344

**Fuente:** Serafin Maldonado. "El Comercio por Manzanillo y Mazatlán". Comercio Exterior, Vol. 42, num. 1, México, enero de 1992, p. 20.

Esta tendencia de crecimiento y de movilización de carga, utilizando contenedores, corresponde al modelo de economía abierta ya comentado, y se expresa, en el caso del puerto de Manzanillo, por los indicadores de crecimiento del comercio, ingreso y desarrollo regional (ver cuadro III-8).

Por ejemplo, en el período 1995-1999, más del 25 % de toda la carga contenerizada se movió a través de este puerto, restándole carga a Lázaro Cárdenas y a Salina Cruz. Esta tendencia coincidiría con la nomenclatura de puerto "ganador" a Manzanillo, en perjuicio de los otros puertos.

En este periodo la API de Manzanillo se muestra como empresa con solidez financiera expresada en los indicadores de utilidades, respecto al ingreso que fueron: 21.8% en 1996, 35.8 % en 1997 y 43.2% en 1998(ver también cuadro III-8). Sin embargo, la población de Manzanillo, (116, 505 habitantes) no se beneficia de la derrama económica del puerto. Los indicadores estatales demuestran que Colima registra un ingreso que representa el 39.6 % del ingreso del estado más rico de México, es decir, de la ciudad capital del país.

En conclusión, si se busca demostrar el crecimiento y la exclusión en la ciudad y puerto de Manzanillo, se encontraría que la ciudad de Manzanillo posee población que la caracteriza como una ciudad pequeña e intermedia, que está generando ingresos de las empresas que se asientan en su territorio y ha podido desarrollar vasos comunicantes con otras empresas de la ciudad de México, Estado de México y Guadalajara que usan el puerto y le dan la dinámica actual, por lo que sería sencillo generar fondos de solidaridad social y de convergencia económica, que se concentren focalizadamente en los lugares en donde se generan los recursos, de esa forma es posible mejorar el ingreso per cápita de los habitantes de la ciudad y puerto.

Esta tarea es más compleja de realizar en el puerto de Veracruz que registra 560,000 habitantes y es más factible de aplicar en el puerto y ciudad de Salina Cruz que con 76,198 habitantes refleja un estancamiento que es necesario ilustrar.

**Cuadro No III-8**

**Indicadores de concentración del Puerto de Manzanillo (1995-1999)**

Indicadores	1995	1996	1997	1998	1999
Concentración de carga contenerizada (%)	15.2 %	25.1 %	28.4 %	27.3 %	28.6 %
Utilidades entre ingresos (%)	-	21.8 %	35.8 %	43.2 %	8.3 %
Impacto regional (%)	39.6 %	s.i.	s.i.	s.i.	s.i.

s.i.=sin información.

Fuente: Cálculos del autor, a partir de la información de la SCT y de Gerardo Esquivel, octubre-diciembre de 1999:759.

### c. Historia del Puerto de Salina Cruz

La actividad del puerto de Salina Cruz, gira con base en el movimiento del puerto, al contar con la refinería “Antonio Dovalí Jaime” de PEMEX, registrar una terminal petrolera, que abastece de petróleo a las principales ciudades de la costa del Pacífico, tener la pesca artesanal y desarrollar otras actividades primarias de producción y de servicio (incluye comercio) que tienen escaso valor agregado y que impactan muy poco en el nivel de ingreso de las familias de la ciudad puerto.

En 1906 la ciudad de Salina Cruz contaba con 5, 000 personas. En enero 23 de 1907 se inaugura el puerto de Salina Cruz y 1913 se vuelve puerto líder de toda la Costa del Pacífico, caracterizado por un gran movimiento de mercancías a través del corredor transístmico de 310 kilómetros procedentes de Coatzacoalcos, en Veracruz.

En el primer año de actividad interrumpida, a los muelles de Salina Cruz llegaron 67 barcos, cifra que incrementó a 96 en el período 1908-1909 (Leticia Reyna Aoyama, abril de 1994:49). Esa dinámica fue aumentando como lo muestra el cuadro No III-9, llegando a superar el millón de toneladas en 1912. Antes (1911) la carga transportada registró 955, 466 toneladas, cantidad que excedía en un 100 % la alcanzada en el primer año de operaciones. En base a lo registrado en 1912 se sustentó la versión de que en la región corrían 60 trenes diarios. En esa época el Istmo de Tehuantepec era considerado: “el puente comercial de América (Ibid, p. 38).

**Cuadro No III-9**

#### **Transporte de Carga por el Istmo de Tehuantepec (1908-1913) (en toneladas)**

Años	Carga Interoceánica	%	Carga local	%	Volumen Total
1908	350, 233	82	78, 255	18	428, 488
1909	553, 275	84	105, 500	16	658, 775
1910	434, 064	81	104, 482	19	438, 546
1911	797, 029	83	158, 417	17	955, 446
1912	873, 495	83	173, 558	17	1 047, 053
1913	850, 827	84	166, 082	16	1 016, 909

Fuente: Leticia Reyna Aoyama (Coordinadora). “Economía contra Sociedad (El Istmo de Tehuantepec (1907- 1986). Nueva Imagen, México, 1994, p. 38.

Con la inauguración del Canal de Panamá, en agosto de 1914, el Istmo de Tehuantepec entró en recesión. Los barcos que en 1912 hacían cola para descargar y recoger materias primas y manufacturas en Salina Cruz, ahora,

seguían de largo, o a lo sumo, se detenían para cargar combustible en el depósito que Pearson tenía habilitado en ese puerto (Leticia Reyna, op. cit., p. 91). Ante la baja de demanda, seguida de un escaso mantenimiento, en la década de los treinta el puerto quedó azolvado y cerrado para la navegación. Fue hasta el Gobierno de Lázaro Cárdenas (1938-1939), que ha petición de distintos actores económicos y sociales locales, que se procedió a su reapertura, normalizando sus actividades con movimiento comercial y petrolero.

El 30 de septiembre de 1939 el Presidente Cárdenas expidió un decreto por el cual los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos (Puerto México) y Lázaro Cárdenas, fueron incorporados al régimen de puertos libres. En acción de apoyo a este relanzamiento, PEMEX construyó una estación de carga en Salina Cruz para llevar combustible a los estados de la vertiente del Pacífico, sin tener que pasar por el Canal de Panamá (Ibid, pp. 149-150).

Demográficamente, Salina Cruz creció rápidamente compitiendo con ciudades como Matías Romero, Juchitán y Tehuantepec, debido a la construcción de la refinería de Salina Cruz por PEMEX, que atrajo población. Como lo expresa el cuadro No III-10 la población de Salina Cruz creció de 1940 a 1990 14.3 veces más, demostrando el efecto de atracción evidente que trajo en la ciudad el nuevo proyecto de PEMEX.

Cuadro No III-10

**Población de los principales municipios del Istmo de Tehuantepec (1940-1990)**

Municipios	1940	1950	1960	1970	1980	1990
Juchitán	14,550	13,819	19,797	30,745	45,011	66,525
Salina Cruz	4,614	8,243	14,897	22,459	42,239	66,147
Tehuantepec	6,731	10,093	13,458	16,337	28,443	46,959
Matías Romero	7,023	7,087	10,187	24,671	29,709	38,831
Ixtepec		11,684	12,908	14,469	15,537	21,460

**Fuente:** Leticia Reyna Aoyama (coordinadora). "Economía contra Sociedad (el Istmo de Tehuantepec (1907- 1986). Nueva Imagen, México, 1994, p. 292.

Al respecto, la historiadora Leticia Reyna Aoyama (1994:267) dice que: "...hubo continuidad en el planteamiento político de modernizar o adecuar las instalaciones del puerto de Salina Cruz, construir un sistema de transporte de carga transístmico y crear un parque para el establecimiento de industrias".

Continúa la autora: "La propuesta se complementó con un proyecto para la instalación y expansión de la industria petrolera, que arrancó en 1974 con la construcción de la refinería de Salina Cruz".

En dicha estrategia Leticia Reyna señala muy acertadamente: "para crear la base del desarrollo industrial del Istmo de Tehuantepec, Echeverría habló de tres proyectos: modernización portuaria, construcción de un ferrocarril que uniera a Coatzacoalcos con Salina Cruz, y construcción de una refinería para abastecer el mercado nacional de refinados en la costa del Pacífico" (Leticia Reyna, op. cit: 267).

En la actualidad la ciudad y puerto de Salina Cruz se constituye en una ciudad pequeña, con una baja actividad económica; aunque el petróleo se convierte en el producto clave que da vida al puerto. El movimiento portuario alcanzó su

máximo en 1987 al movilizar más de 500, 000 toneladas de carga comercial no petrolera (ver cuadro No III-11). Si se considera el movimiento de hidrocarburos movilizados por el puerto, se demostraría que es uno de los principales distribuidores del crudo del Pacífico.

**Cuadro No III-11**

**Carga Comercial no petrolera por el Puerto de Salina Cruz (1980-1999)**

Años	Toneladas	Año	Toneladas
1980	189, 000	1990	372, 200
1981	219, 000	1991	271, 100
1982	201, 000	1992	218, 000
1983	299, 000	1993	309, 000
1984	440, 000	1994	113, 200
1985	397, 000	1995	153, 500
1986	426, 000	1996	277, 993
1987	520, 000	1997	298, 000
1988	365, 000	1998	248, 000
1989	345, 900	1999	125, 000
Promedio de carga		289, 394 Ton.	

Fuente: Juan Ojeda. "La Economía del Istmo de Tehuantepec: una ruta al Progreso?". El Regional, Salina Cruz, Oaxaca, abril de 1997:122.

En los últimos años de la década del noventa del siglo pasado, han existido proyectos que pecan de optimistas, a la luz de la realidad geopolítica, geográfica y de carga marítima que viven los puertos de México, y donde siempre ha sido una promesa de los gobiernos elegidos, en distintos momentos de la historia, el relanzar al Istmo de Tehuantepec.

Destaca por ejemplo, el intento de revitalización del proyecto transistmico<sup>121</sup> o de la empresa paraestatal del Istmo ya creada<sup>122</sup>, que busca dinamizar la región convirtiéndola en un corredor comercial dinámico entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, lo que significaría que se potenciaría el manejo de carga por el puerto y llevaría enlaces hacia adelante y hacia atrás.

Esto supone teóricamente, la instalación de empresas a lo largo de los 310 Kilómetros que tiene el corredor en referencia y esconde la idea de que el planteamiento de aglomeración de empresas a lo largo del corredor traería una dinámica productiva que en el mediano plazo fomentaría las exportaciones y por tanto ocasionaría un aumento en la carga que se moviliza en el puerto.

Este planteamiento aún teórico, exigiría una labor más dinámica de la Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno del Estado de Oaxaca y la señalización de los tipos de productos que se podrían "sembrar". ¿Se trata de volver "maquilador" al Istmo de Tehuantepec, siguiendo el paradigma "chino"?. Aquí uno de los problemas concretos que se tendría es el bajo nivel de la fuerza de

<sup>121</sup> Para este tema recomiendo ver el siguiente suplemento. "El Eterno Sueño del Istmo". Enfoque. Reforma, No 236, 26 de julio de 1998.

<sup>122</sup> En efecto en octubre de 1999 quedó constituida la Empresa que Operará el Ferrocarril del Istmo. Ver al respecto el Suplemento del "Economista" del 28 de octubre de 1999 en donde se informa que la empresa invertirá en el 2000 53 millones de pesos para su modernización.

trabajo de Oaxaca y del Istmo, en la parte que pertenece al estado, ya que los niveles de calificación son bajos y comparativamente le interesaría al capital privado extranjero invertir en los estados del Norte o del Centro, más que pensar en el Sur y sureste. El problema educativo en este caso se vuelve crucial para una estrategia de desarrollo de este tipo.

Una segunda alternativa sería proponer los clusters o cadenas productivas que se ubicarían en el sector del petróleo y apoyarían a la refinería que tiene Salina Cruz. En este caso debe distinguirse las empresas medianas, pequeñas y grandes que se especializarían en elaborar los productos básicos que necesita PEMEX. Es sabido que los principales productos de la empresa se compran vía licitaciones donde concurren empresas grandes del Centro de México que por precios, calidad y mercadotecnia ganan siempre los concursos. La idea de construir una refinería en Centroamérica en el 2006, en el marco del Plan Puebla- Panamá(PP), de propiedad de PEMEX y en concertación con la refinería que tiene Salina Cruz, puede ser otra “oportunidad” para la región ya que dinamizaría el comercio entre Salina Cruz y los países de Centroamérica, aprovechando el tratado conocido como “PP”.

Una tercera alternativa implicaría una gran inversión como modelo de la Ford de Hermosillo, que se instalará en el Sureste y en el Istmo de Tehuantepec. Recuérdese que en 1985 la Ford de Hermosillo, recibió la suma de 500 millones de dólares para instalar la planta. Esta inversión cambió la cara industrial del Norte y de la ciudad en referencia. Una gran inversión de este tipo sería revitalizadora para empezar el desarrollo industrial de Salina Cruz y en este caso es válido discutir una alternativa viable, en el marco de un Plan de todo el territorio mexicano que señale qué rubros, sectores y líneas de producción corresponderían al sur de México. En todo caso, es válido argumentar la importancia que cumple el turismo de Huatulco y el rol que mantiene la agricultura y el rol clave de la actividad pesquera. Esta última está en declive y merece incentivos dado la fuerza de trabajo especializada en esta actividad.

En relación al corredor transístmico y al polo de Coatzacoalcos se observa una dinámica más importante que podría ser el núcleo clave de la estrategia a seguir. Una discusión de alternativas que tengan en el centro al puerto de Salina Cruz, exige pensar en el desarrollo de la industria en la ciudad y puerto y de las ciudades vecinas, ya que como se adelantó un despegue de la ciudad implicará revitalizar el puerto y no al revés. En el anexo No 4 se esboza una estrategia para el puerto en cuestión.

Siempre es válido pensar en casos exitosos como ejemplos paradigmáticos de que “sí se puede”. Por eso una demostración de una nueva política reactivadora no puede olvidar poner el ejemplo de la Cooperativa Cruz Azul, productora y exportadora de cemento en Lagunas (Oaxaca) y usuaria temporal del puerto (cuando se exportó cemento a Ecuador) que ha preferido por razones logísticas usar el transporte de cemento por camión y utilizar los puertos de Manzanillo o Lázaro Cárdenas, antes que el puerto de Salina Cruz.

No obstante este argumento de tendencia optimista, se aprecia que la carga comercial no petrolera del puerto viene cayendo tendencialmente habiéndose registrado el nivel más bajo en 1999 con tendencia a seguir disminuyendo en los primeros años del Siglo XXI.

En contraste, el movimiento petrolero sigue siendo clave para la zona, convirtiéndose en la carga que levanta los ingresos del puerto y el verdadero generador de actividad económica. Dicha especialización responde al enclave petrolero vigente desde mediados de los ochenta y que mantiene su primacía en los comienzos de este Siglo.

¿Cómo entonces plantear alternativas distintas al sector petrolero, si la presencia de empresas industriales y el movimiento de carga no petrolera es escasa con un sector industrial pequeño y poco dinámico?

De acuerdo a la historia, se pueden detectar los auges y depresiones presentados en el puerto y que están vinculados al ciclo económico mexicano y a los intereses de los mercados externos.

Cuando se abre el Canal de Panamá fue evidente que el puerto sufre una recesión que lo lleva a cerrarse.

Ya reabierto el puerto el mismo ha tenido auges y crisis, por ejemplo en 1987 se registra el nivel más elevado de movimiento de carga comercial no petrolera, explicado porque en esa oportunidad se manejó carga de una empresa automovilística, que luego cambia su planta a Aguascalientes y modifica su transporte, optimizando el uso del puerto de Manzanillo. La crisis económica de 1994 explica también el escaso movimiento de ese año y luego una aparente reactivación que tiene su estancamiento en 1999, uno de los años más bajos del período.

Como apareció en una ponencia presentada a fines de 1997, se demuestra que la carga de la API de Salina Cruz desde el punto de vista comparativo está cayendo. Si bien en 1991 la API representaba el 11.3 % de todo el movimiento portuario de México (incluía el petróleo), en 1997 su participación es de sólo 7.1 % del total. En relación a la carga comparada del Pacífico su grado de importancia también baja era de 29.8 % y ahora es 19.5 %. Asimismo, el análisis del movimiento de carga de tráfico de altura mostraba una participación respecto al total de 7.3 % en 1991 y alcanza ahora 3 % en 1997. Exclusivamente, en relación con las exportaciones fueron el 8.7 % del total en el primer año y sólo son 3.7 % en 1997.

Solamente en el movimiento de cabotaje (principalmente de petróleo) el puerto de Salina Cruz conserva su importancia: representó el 28.3 % de lo movido por el Pacífico y ahora es 24.8 % (API de Salina Cruz, Veracruz, 28 de junio de 1997).

En conclusión, el estudio de la historia del caso de Salina Cruz demuestra que se trata de un puerto pequeño, exclusivamente petrolero y que registra una baja carga comercial contenerizada, porque las navieras y las empresas más importantes han migrado al puerto de Manzanillo.

El proyecto Alfa Omega reactivó pasajeramente al puerto<sup>123</sup>; pero por las lógicas comerciales de las empresas grandes que dominan el transporte naviero en el mundo el puerto de Salina Cruz se ha convertido principalmente en un puerto de cabotaje, que lleva el petróleo a los principales lugares del Norte del país y por la costa del Pacífico; pero su baja carga comercial no petrolera no asegura una dinámica que si están consiguiendo los puertos de Veracruz y Manzanillo.

De esta forma en la nueva geografía portuaria el puerto de Salina Cruz se vuelve en un puerto secundario, por lo que se haría necesario políticas industriales que incentiven la localización de empresas, medianas y grandes en los territorios del Sureste. Esto supone una serie de incentivos para las mismas empresas, avanzar en mejorar la infraestructura y en dar tarifas accesibles a las navieras para que realicen actividades de transferencia de carga en los puertos del Sureste.

Se piensa que una mayor dinámica industrial exigiría primero que más empresas se instalen en el Sur y en el Istmo de Tehuantepec y se desarrollen maquiladoras, que imitando el modelo centroamericano se dediquen a la exportaciones y de esa manera se obligaría a dichas empresas a movilizar su carga por este puerto que aparece olvidado desde el punto de vista de dinámica comercial, con los consiguientes efectos redistributivos que se agravan cuando no existe carga.

No existe posibilidades de mejoras redistributivas ni que los actores que viven en la ciudad mejoren sus ingresos si el puerto permanece estancado, si su capacidad instalada tiene un bajo nivel de utilización y si el mismo Gobierno del Estado de Oaxaca, no apoya con planes de Desarrollo que incluyan la necesidad de revitalizar el Corredor del Istmo de Tehuantepec, apoyando por ejemplo el Plan Puebla-Panama o los numerosos planes y visiones de desarrollo que se han planteado, como esperanza para la mejora del nivel de vida, de estos habitantes sureños que están postrados ancestralmente.

A continuación se revisará el carácter histórico del puerto de Coatzacoalcos , probando que la estrategia de desarrollo del puerto se ve fortalecida por la presencia de Pajaritos, la principal refinadora de petróleo del Sureste del País, que ha dado las bases para la instalación de una industria petroquímica que mantiene una presencia importante en el hinterland del puerto, destacando no solo la ciudad de Coatzacoalcos, sino también la ciudad de Minatitlán y la presencia de Cosoleaque, principal emporio de empresas del sector antes mencionado.

---

<sup>123</sup> Como planteó la obra de Leticia Reyna Aoyama(p.275):"En 1980 se anunció la realización del Plan Alfa-Omega,quecomprendía la construcción de un sistema de transportes de carga por medio de cajas o contenedores,la creación de terminales para el sistema en Ostión,Coatzacoalcos,y en Salina Cruz la adscripción de una superficie del municipio para el establecimiento de un parque industrial,que sería dotadas con todos los servicios requeridos por la industria y al construcción de una planta de la paraestatal Fertilizantes Mexicanos.

#### d. Historia del puerto de Coatzacoalcos

La ciudad y puerto de Coatzacoalcos contaba en 1886 con 500 habitantes y recaudaba cerca de 300, 000 pesos anuales, derivado principalmente del comercio de maderas preciosas (Francisco Ríos, julio 2001:22). En 1907 con la construcción del ferrocarril aumentó la población y empezó un proceso migratorio que fue acentuado en la década del setenta del Siglo pasado cuando Coatzacoalcos se convirtió en un emporio de la petroquímica nacional.

El cuadro No III-12 indica el aumento de la población demostrando los efectos de atracción que significó la ciudad de Coatzacoalcos y su zona de influencia, como concentradora de actividades económicas, de empleo y de ingresos<sup>124</sup>.

**Cuadro III-12**

**Crecimiento de la población en la ciudad y puerto de Coatzacoalcos**

Año	Población
1900	2, 937
1910	5, 095
1921	7, 550
1930	8, 273
1940	13, 740
1950	19, 501
1960	40, 406
1970	77, 597*

No se incluye a Nanchital con 8, 425 habitantes.

- Fuente: Plan Director de Desarrollo Metropolitano, Coatzacoalcos, septiembre 1975, p. 94.

La importante situación demográfica fue una tendencia clave para entender el desarrollo de la ciudad, por lo que se podría afirmar que Coatzacoalcos en los años noventa y hasta el año 2000 mantiene una importante población, superando inclusive, según el Consejo Nacional de Población (CONAPO), a la

<sup>124</sup> Cuando se analiza el complejo portuario de Coatzacoalcos se considera integrado por las instalaciones de Coatzacoalcos, Pajaritos, Nanchital y Minatitlán.

ciudad de Veracruz, si se considera el criterio de zona metropolitana<sup>125</sup>. Es la ciudad número 24 más importante del país, bajo este criterio de población.

Como lo refleja el cuadro III-13 en el año 2000 la población de Coatzacoalcos era de 612, 808 habitantes<sup>126</sup>, mientras que la población de la ciudad de Veracruz alcanzaba 593, 181 pobladores. Cabe indicar que este estudio de las 31 zonas metropolitanas más importantes de México, reflejan el significado de Coatzacoalcos, considerando su peso económico y registrando a la población circunvecina que se encuentra ligada por la actividad petrolera y petroquímica, que caracteriza a la subregión descrita.

**Cuadro III-13**

**Población y tasa de crecimiento 1990-2000 de algunas de las principales 31 zonas metropolitanas de México según CONAPO**

Zona Metropolitana (ZM) y orden jerárquico	población 1990	Población 1995	Población 2000	Tasa de crecimiento 1990-95	Tasa de crecimiento 1995-2000	Tasa de crecimiento 1990-2000
<b>Total Nacional</b>	<b>81 249645</b>	<b>91 158 290</b>	<b>97483412</b>	<b>2.1 %</b>	<b>1.6 %</b>	<b>1.9 %</b>
<b>Total 31 zonas metropolitanas</b>	<b>34 337 891</b>	<b>39 303 963</b>	<b>42 324 463</b>	<b>2.4 %</b>	<b>1.7 %</b>	<b>2.1 %</b>
<b>(1) ZM ciudad de México</b>	<b>15 226 800</b>	<b>16 898, 316</b>	<b>17 942 172</b>	<b>1.9 %</b>	<b>1.4 %</b>	<b>1.7 %</b>
<b>(2)ZM Guadalajara</b>	<b>2 987 194</b>	<b>3 461 , 819</b>	<b>3 677, 531</b>	<b>2.6 %</b>	<b>1.4 %</b>	<b>2.1 %</b>
<b>(3)ZM Monterrey</b>	<b>2 573 527</b>	<b>2 988, 081</b>	<b>3 243, 466</b>	<b>2.7 %</b>	<b>1.9 %</b>	<b>2.4 %</b>
<b>(21)ZM Guaymas</b>	<b>175, 109</b>	<b>183, 232</b>	<b>180, 316</b>	<b>0.8 %</b>	<b>-0.4 %</b>	<b>0.3 %</b>
<b>(22)ZM Tampico</b>	<b>567, 334</b>	<b>620, 012</b>	<b>664, 692</b>	<b>1.6 %</b>	<b>1.6 %</b>	<b>1.6 %</b>
<b>(24)ZMCoatzacoalcos</b>	<b>573, 263</b>	<b>627, 052</b>	<b>612, 808</b>	<b>1.6 %</b>	<b>- 0.5 %</b>	<b>0.7 %</b>
<b>(28)ZM Veracruz</b>	<b>473, 156</b>	<b>560, 200</b>	<b>593, 181</b>	<b>3.0 %</b>	<b>1.3 %</b>	<b>2.3 %</b>

<sup>125</sup> El crecimiento y conformación de zonas metropolitanas es uno de los fenómenos de mayor importancia en el proceso de urbanización del País. La metropolización comprende la expansión territorial de áreas urbanas desde el centro hacia la periferia, que paulatinamente van rebasando los límites municipales e incluso estatales, agrupando un conjunto de unidades político-administrativas en un solo ámbito (Ver: CONAPO, .la población de México en el nuevo siglo, mimeo:106).

<sup>126</sup> Las fuentes que miden la población de la ciudad y puerto de Coatzacoalcos difieren en sus cifras: por ejemplo según INEGI el municipio de Coatzacoalcos tenía para el año 2000: 267, 037 habitantes (<http://www.coatzacoalcos.net/estadisticas.html> del 22 de noviembre del 2005; y para otros estudios la población es de 594, 000 habitantes. La discrepancia se presentaría en cuantificar la población que está en la zona de influencia que se incluye, ya que participa en la actividad de la zona económica en estudio.

<b>(31)ZM Zacatecas</b>	<b>191, 326</b>	<b>226, 265</b>	<b>232, 965</b>	<b>3.0 %</b>	<b>0.7 %</b>	<b>2.0 %</b>
-------------------------	-----------------	-----------------	-----------------	--------------	--------------	--------------

Fuente: CONAPO. "La distribución territorial de la población en México". En base al XI Censo de Población y Vivienda, 1990, Censo de Población y Vivienda, 1995 y XII Censo de población y Vivienda 2000, Aguascalientes, 2001.

La aglomeración de los recursos humanos que caracteriza a la ciudad y a su zona de influencia, se explica por la presencia de complejos petroquímicos los más importantes de América Latina: Pajaritos, Cangrejera y Morelos, que junto con el complejo de Cosoleacaque, produjeron en el último año 13 100, 000 de toneladas de productos químicos (<http://usuarios.lycos.es/tyrale/php/indez.php> del 19 de enero del 2006).

No obstante esta importancia debe recordarse que recién en 1974 México reinicia sus exportaciones de crudo por el puerto de Pajaritos en Veracruz y también en este año se intensifican los trabajos exploratorios de detalle en la plataforma continental del Golfo de México y frente a las Costas de Campeche, en donde en 1976 concluye la perforación del pozo Chac 1 (Ma. Antonieta Zarate, abril 2003:81).

Coatzacoalcos como ciudad-puerto registra un hinterland ampliado que se conforma, como ya se señaló, con la propia ciudad, con el puerto de Pajaritos contiguo al puerto, con la ciudad de Minatitlán y con otras ciudades cercanas como Nanchital y Cosoleacaque, que integran en su conjunto un emporio económico y demográfico, de suma importancia en esta parte del Istmo de Tehuantepec y que pertenece a la región veracruzana<sup>127</sup>.

De acuerdo con un estudio elaborado en 1975: "se puede citar al año de 1951 como inicio del importante desarrollo industrial de la región de Coatzacoalcos....se instalan dentro del perímetro de Puertos Libres varias empresas y fábricas, se reparan los muelles y se adquiere nuevo equipo de carga" (Plan Director de Desarrollo Metropolitano de Coatzacoalcos, septiembre 1975:92).

En 1954 la Secretaría de Marina inicia la construcción del astillero y en 1965 se empieza la construcción de Fertilizantes Fosfatados de México, de las plantas de PEMEX y las del grupo Industria Química del Istmo S.A. Un año después aparece el Complejo Industrial de Pajaritos, con el canal que comunica la laguna con el río para formar una dársena (Plan Director: 92).

La importancia de Pajaritos queda demostrada cuando en el informe antes citado se afirma: "Las actividades económicas más relevantes de Coatzacoalcos tienen que ver en función del Complejo Industrial de Pajaritos, polo de desarrollo de importancia, no solo urbana, sino regional y nacional"<sup>128</sup>.

<sup>127</sup> El Complejo de Coatzacoalcos, siendo una área eminentemente petrolera tiene instalaciones en diferentes sitios: Pajaritos, Nanchital y Minatitlan.

<sup>128</sup> El Complejo Petroquímico Pajaritos, S.A. de C. V. se encuentra instalado en 47 hectáreas y cuenta actualmente con doce plantas de procesos de operación. La capacidad de proceso que se tiene instalada es de 1 337, 000 toneladas por año distribuidas de la siguiente forma: siete plantas de productos finales, cinco plantas de productos intermedios y un sistema integral de tratamientos de efluentes. Como apoyo a esas plantas se tienen, además: dos sectores de servicios auxiliares, un sector de generación de energía eléctrica, un sector de tratamiento de agua, el sector de movimiento de productos, laboratorios, talleres y

En detalle en 1970 el complejo de Coatzacoalcos movió 7.8 millones de toneladas que representaban el 23.8 % del total nacional. El 87 % eran fluidos, 11 % de carga a granel y 1 % de carga general. De ese movimiento 73 % era de cabotaje y el 26 % de altura. El conjunto de puertos ocupaba el segundo lugar en el movimiento nacional.

Como lo demuestra el cuadro No III-14 el movimiento más importante era de cabotaje de petróleo, por Pajaritos, Nanchital y Minatitlán. Ya desde esa época los puertos cumplían funciones distintas y el de Coatzacoalcos se caracterizaba por manejar productos como: azufre, café, productos agropecuarios, maíz y roca fosfórica, principalmente, bienes de altura.

Esta forma de organización portuaria caracteriza a Coatzacoalcos como un puerto que no está dedicado a exportar petróleo, tarea que le corresponde a la terminal de Pajaritos de PEMEX.

En su caso Coatzacoalcos, se caracteriza por movilizar granos y en facilitar los productos de importación que necesita la región y que está unida al desarrollo de la petroquímica. Es un puerto mediano cercano al puerto de Veracruz que maneja carga para la Costa Este de los Estados Unidos y para mercados cuyo destino principal es Europa. Como lo demuestra el cuadro III-14 el puerto también moviliza maquinaria en general, productos de acero, productos de ensamble y otros productos marinos. En cabotaje el puerto tiene instalaciones que distribuyen y exportan el cemento.

En suma, es un puerto complejo que cuenta adicionalmente con la terminal de Pajaritos, y las terminales de Nanchital y Minatitlán que se vuelven los motores principales del movimiento económico e industrial de esta zona Sur del país.

**Cuadro III-14 Movimiento de Carga en 1970 en los puertos de Coatzacoalcos, Pajaritos, Nanchital y Minatitlán (en toneladas )**

Coatzacoalcos	Carga (ton)			Nanchital	Carga (ton.)
Carga de altura	882, 971			Carga de altura	203, 647
Exportación	709, 637			Exportación	203, 647
Azufre	636, 839			Petróleo	203, 647
Café	29, 707			Cabotaje	3 194, 884
Fertilizantes	22, 490			Petróleo	3 194, 884
Productos agropecuarios	11, 788			Varios	83

almacenes., escuelas, servicio médico, colonias residenciales y otros servicios. Cuenta con 4 145 empleados. Pajaritos produce: acetaldehído, oxido de etileno, etileno, dicloetaño, ester metil terbutilico, acido clorhidrico, refinado II, cloruro de vinilo, entre otros. Ver: puerto de Coatzacoalcos (<http://148.235.146.228/NR/exeres/13B05E75-C720-01/19/2006>).

Henequén	2, 573			Subtotal	3 398, 531
Mieles y melaza	4, 841				
Varios	1, 399			Minatitlán	
Importación	173, 334			Carga de altura	202, 294
Maíz	97, 848			Exportación	107, 624
Roca fosfórica	55, 794			Petróleo	107, 624
Otros productos manufacturados	7, 225			Importación	94, 670
Otros productos agropecuarios	4, 580			Roca fosfórica	63, 464
Acero y partes de acero	1, 614			Petróleo	27, 716
Maquinaria en general	2, 258			Productos químicos	3, 490
Ensamble, refacciones y partes	1, 297			Cabotaje	1 587, 622
Otros productos marinos	1, 573			Petróleo	1 586, 999
Varios	1, 145			Varios	729
Cabotaje	137, 926			Subtotal	1 789, 916
Azufre	125, 548				
Cemento	7074				
Materiales de construcción	2 968				
Varios	2 336				
Subtotal	1 020, 897				
Pajaritos					
Carga de altura	759, 854				

Exportación	260, 277			Balance Final	Ton.
Acidos	140, 972				
Superfosfatos	119, 153			Coatzacoalcos	1 020, 892
Henequén	152			Pajaritos	1 601, 375
Importación	499, 677			Nanchital	3 398, 531
Roca fosfórica	499, 677			Minatitlán	1 789, 916
Cabotaje	841, 421			TOTAL	7 810, 719
Petróleo	841, 421				
Subtotal	1 601, 375				

Fuente: Plan Director de Desarrollo Metropolitano, Coatzacoalcos. Secretaría de Patrimonio Nacional, México, septiembre de 1975, p. 177.

En el contexto general y sin considerar el detalle de los productos que se movilizan por el puerto, se registra que en los noventa del Siglo XX el puerto de Pajaritos sigue siendo el núcleo más importante del Istmo Veracruzano, al mover en promedio durante los últimos quince años un 13.5 % de toda la carga total de México, que como se sabe es en gran parte petrolera. En el mismo período el puerto de Salina Cruz ha movido el 8 % de toda la carga movilizada en el país, mientras que el puerto de Coatzacoalcos ha manejado un 1.25 % del total movilizado por todo México, vía la modalidad de transporte marítimo.

En conclusión, como lo demuestra el cuadro III-15 por los puertos del Istmo de Tehuantepec se han movilizado un 22.7 % de toda la carga transportada por México, en el período 1990-2004. Este nivel manejado, representa en el año 2004 aproximadamente 47 millones de toneladas transportadas.

**Cuadro III-15 Concentración de carga total en los puertos del Istmo de Tehuantepec (1990-2004)**  
(considera: Pajaritos, Salina Cruz y Coatzacoalcos) (porcentaje en base a cifras absolutas).

Puertos	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Puertos del Istmo de Tehuantepec	27.7	27.1	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3
Pajaritos (Ver)	15.2	14.3	13.8	15.2	6.9	16.2	15.0
Coatzacoalcos (Ver)	1.7	1.6	1.6	1.2	1.7	0.9	1.2
Salina Cruz (Oax)	10.7	11.3	9.3	9.2	8.8	8.7	8.1

Puertos	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Puertos del Istmo de Tehuantepec</b>	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
<b>Pajaritos (Ver)</b>	14.1	14.6	15.6	13.9	12.4	12.6	11.9	11.0
<b>Coatzacoalcos (Ver)</b>	1.0	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2
<b>Salina Cruz (Oax)</b>	7.2	6.7	7.6	6.9	6.8	6.8	6.2	5.6

**Fuentes:** Cuadro elaborado a partir de las siguientes fuentes: "Los Puertos Mexicanos en Cifras" (1994-2000), (1993-1999), (1992-1998), (1991-1997), y (1990-1996).SCT, 2001, 2000, 1999, 1998 y 1997, respectivamente. Anuarios Estadísticos de los Puertos de México (2002, 2003, y 2004).SCT ([www.gob.sct.mx](http://www.gob.sct.mx)).

De acuerdo a estos datos puede discutirse el nivel y presencia del puerto de Coatzacoalcos que lo demuestra como un puerto pequeño, con la presencia de terminales vecinas que enriquecen su presencia, ya que el puerto se vuelve un núcleo complementario al desarrollo económico de carácter petroquímico que gira en base a las refinerías y a la importancia clave que alcanza la Terminal de Pajaritos. Esta destaca por el nivel de productos petroleros manejados, por el monto de inversiones que tiene, por la presencia de activos e instalaciones que registra y por la dinámica propia que alcanza el movimiento petrolero en México, que descansa fundamentalmente en la riqueza de este centro económico de Veracruz, que como ya se anotó tiene 4 145 trabajadores.

Estas consideraciones demostrarían que no fácil afirmar que el puerto de Coatzacoalcos aparece excluido de la red internacional, basado en que al mover poca carga se considera relativamente un puerto pequeño. Lo cierto es que su orden de magnitud expresado en su nivel de carga lo lleva a estar muy por debajo de los puertos líderes como Manzanillo o Veracruz, por ejemplo.

El movimiento del municipio refleja a una urbe intermedia en expansión, que posee industrias en su entorno que aseguran en el futuro un movimiento positivo de crecimiento económico y cuya fortaleza reside en el desarrollo portuario, principalmente de carácter petroquímico.

Sus potencialidades se basan en el desarrollo industrial y en los enlaces hacia delante y atrás que genera la actividad petrolera y de petroquímica. Algunos indicadores de la ciudad y puerto (ver cuadro III-16) confirman su despegue. Por ejemplo, considerando el presupuesto de la Administración Portuaria Integral (API) este representa dos veces, si se compara con los seis de Manzanillo y 10 de Veracruz. Además, el presupuesto del municipio supera fácilmente los ingresos de la API .

En resumen, la ciudad puerto puede pertenecer a una subregión ganadora, lo que supone que la distribución del ingreso sería mejor que la de muchos municipios pobres del Sureste. El aparente progreso de este puerto, basado en las potencialidades petroleras y petroquímicas de su entorno, efectivamente beneficia a grupos de la población que vive de la actividad portuaria; aunque la reflexión final giraría en criticar la enorme dependencia petrolera que tiene la ciudad y puerto. Lo anterior, puede ser considerado una debilidad que esta acotada al nivel de reservas de petróleo que tenga México; aunque no se descuenta que la presencia de enclaves en el Istmo veracruzano complique la redistribución de los ingresos generados que van a PEMEX, lo cual no asegura un efecto positivo para la mejoría del ingreso de la población que se localiza en la ciudad y obviamente en el puerto.

**Cuadro III-16 Indicadores de la ciudad y puerto de Coatzacoalcos**

<b>Puerto y ciudad</b>	<b>Ingreso total del municipio (millones de pesos)</b>	<b>Planta laboral del municipio o</b>	<b>Población total (2000) (INEGI)</b>	<b>Carga total (2004) miles de toneladas</b>	<b>Presupuesto API (2004) (millones de pesos)</b>
<b>Coatzacoalcos</b>	<b>587.0</b>	<b>2,956</b>	<b>267,000</b>	<b>3,310*</b>	<b>154.6</b>

\*Excluye Pajaritos que mueve 29,249 miles de toneladas cortas y que depende de PEMEX.

Fuente: Elaboración del autor en base a fuentes oficiales.

Ahora bien, el análisis no se completa si no se analizan las últimas tendencias las mismas que demuestran que en el caso de la carga contenerizada, si se puede probar que Coatzacoalcos es un puerto potencialmente perdedor o en declive, ya que movió muy poca carga contenerizada, explicada por políticas que partieron del centro de México y que prefieren potenciar al puerto de Veracruz.

Como lo demuestra el cuadro III-17 efectivamente desde 1990 hasta el año 2000 el puerto no movió ninguna carga contenerizada. Ello se explica por una política que buscó hacer más competitivo al puerto histórico de Veracruz y entender que el rol del puerto de Coatzacoalcos era solo de ser un puerto secundario, alimentador de los puertos grandes y líderes que ya se perfilaban como Veracruz y Manzanillo<sup>129</sup>.

<sup>129</sup> El aspecto que complicó su expansión es que la grúa que tenía el puerto de Coatzacoalcos para el manejo de carga contenerizada y a la luz de que el proyecto Alfa-Omega pierde importancia es trasladada al puerto de Veracruz, con lo que se reduce la posibilidad de que este puerto cifre su crecimiento en el movimiento de carga comercial a través del corredor del Istmo de Tehuantepec o por el manejo propio de su carga que iban a los mercados naturales de Europa y Estados Unidos. Fue evidente que la carga contenerizada venía bajando y pese a tener un ciclo muy alto en 1987 presenta después un decrecimiento que hacía poco operativa dicha grúa.

Cuadro III-17

**Carga comercial no petrolera y contenerizada por el puerto de Coatzacoalcos (1982-2000)  
(Número de teus)**

Años	Teus
1982	1 100
1983	1 242
1984	2 969
1985	1 841
1 986	864
1 987	90
1 988	5 601
1 989	3 217
1990-2000	0

Finalmente y como se mostrará en el capítulo IV el puerto de Coatzacoalcos seguirá siendo un puerto mediano que en los primeros años del nuevo Siglo intenta reactivarse, para lo cual compró grúas de carga contenerizada, que permitan el manejo comercial en el marco del Plan Puebla-Panamá, programa de carácter internacional que como ya se señaló buscaba desarrollar la infraestructura de los países centroamericanos, estableciendo un corredor que empieza en los puertos de esta región y que retoma los centros poblados de Tapachula, Salina Cruz y el mismo puerto de Coatzacoalcos.

De esa manera el corredor de 310 kilómetros entre Salina Cruz y Coatzacoalcos, podía revitalizarse usando las distintas variedades de transporte multimodal. La utopía de relanzar el Istmo de Tehuantepec y que aparece cada cierto tiempo en la historia de México, tendría otra vez, una nueva oportunidad.

#### 3.4. Resumen

El capítulo demostró la riqueza que tiene el enfoque histórico para explicar el caso de los puertos y como éstos estuvieron ligados a los modelos de desarrollo. El análisis ha permitido entender que estos modelos han estado vinculados directamente a los esquemas del transporte, al despliegue del territorio y a la forma como han ido evolucionando las políticas económicas, asociadas a acelerar el proceso distributivo de mercancías. El proceso ha permitido crecer y reactivar los puertos, dependiendo de coyunturas e intereses nacionales y externos, que buscaban favorecer a algunas regiones que necesitaban utilizar los puertos más cercanos a su entorno territorial.

En los Siglos XIX y comienzos del XX fue decisiva la importancia que tuvo el ferrocarril para distribuir, a bajos precios, mercancías que se iban al comercio

internacional, utilizando el histórico puerto de Veracruz. Todas las líneas del ferrocarril confluían radialmente a la ciudad capital y se ligaban directamente al puerto de Veracruz en el Golfo. Este modelo de enclave se caracterizó por la venta de minerales y de bienes agrícolas que se comerciaban en los mercados internacionales europeos.

En los comienzos del Siglo XX, especialmente en los diez primeros años del siglo, el puerto de Salina Cruz construido por Porfirio Díaz fue la puerta clave a muchos países y el comercio transistmico entre Coatzacoalcos en el Golfo y Salina Cruz, en el Pacífico, lo que permitía avizorar un desarrollo del Istmo de Tehuantepec, que se frustró debido a la guerra revolucionaria y a la construcción del Canal de Panamá, que estaba dominado por intereses norteamericanos.

Luego de empezar el funcionamiento del Canal de Panamá en agosto de 1914, el comercio de los puertos del Istmo termina en crisis y el puerto de Salina Cruz por el azolve llega a cerrarse. Se comprueba que los puertos vienen ligados a los ciclos económicos y que la bonanza relativa no asegura una permanente expansión, como ocurrió con los puertos ya mencionados.

De acuerdo a la historia, hay factores que hacen exitosos a los puertos. Estos dependen de las rutas internacionales que tocan sus costas, de la presencia de empresas en su hinterland, de convenios comerciales que firman los países y que acelera el intercambio de mercancías; o dependen de los costos y tarifas. Con esta información el empresario marítimo toma la decisión de tocar o no a un puerto. En general, la elección de utilizar un puerto comercial fue una decisión económica que buscó minimizar el tiempo de espera y reducir los costos del manejo de carga, en donde la empresa naviera sigue los intereses de la empresa extranjera que representa.

Las rutas internacionales, los asentamientos de las empresas en ciertos territorios, los convenios comerciales firmados y los costos y tarifas que tienen los puertos, exigen que éstos se vuelvan competitivos. Esto le imprime una dinámica al mercado marítimo y portuario que explica por qué los clientes cambian muy rápidamente, volviendo un puerto que era exitoso, a uno que ya no mueve carga.

El despliegue del territorio aunado al desarrollo industrial, permea este análisis y lleva a entender por qué los centros económicos siempre disponen de puertos, carreteras, ferrocarriles y se ajustan a puertos más cercanos posibles, que facilitan los ritmos de operación de las demandas internacionales, que también son cambiantes.

En el caso de Manzanillo, al contrario de Salina Cruz, se comprueba como de ser muy pequeño y de poca importancia se vuelve a mediados de los ochenta del Siglo XX, en el puerto más importante del Pacífico mexicano, caracterizado por su movimiento de carga comercial contenerizada, que le asegura por muchos años un liderazgo y una vigencia que nunca tuvo. Aquí un factor que apunta a su despegue es el comercio con la Cuenca del Pacífico y el liderazgo comercial de China y Japón, que permite dinamizar a un puerto

como Manzanillo, cuya función es proveer insumos claves para sus procesos productivos a estos países.

Hay también factores tecnológicos que reactivan los puertos. El uso, por ejemplo de los contenedores y la dotación de equipos a Manzanillo, ha condicionado el despegue antes analizado.

Es importante resaltar que el uso del contenedor ha permitido instrumentar un proceso productivo de carácter global y mundial que supera el antiguo movimiento de carga, que llevaba a la ruptura del proceso y que complicaba el uso de distintas modalidades del transporte, conocido como de carácter multimodal (es decir, el manejo de mercancías a través del ferrocarril, del transporte camionero y de carga que llega a los puertos). Ahora la carga se deposita en un contenedor y puede fácilmente ser trasladado en un proceso denominado "justo a tiempo". Este invento del contenedor facilita que por ejemplo, las empresas automovilísticas puedan, como en el caso de la Toyota, usar 240 puertos que manejan partes y vehículos en todo el mundo <sup>130</sup>.

En la historia un puerto del proteccionismo, bajo el modelo sustitutivo de importaciones, aseguró un mercado local y posibilidades que el comercio de cabotaje y de materias claves permitiera que muchos puertos del país tuvieran su hinterland o ámbito de influencia, que fue positivo mientras duró el modelo.

En contraste, el puerto de la globalización, ya vigente desde los ochenta del siglo XX, exigía nuevos requisitos a los puertos de México que muchos de los mismos no podían cumplir. El proceso "justo a tiempo", la presencia del postfordismo, el uso del transporte multimodal y el requisito de integrarse a las redes internacionales hacía que solo algunos puertos conserven su liderazgo. Los demás puertos quedaron estancados y se mantuvieron solo con carga local o mediante el transporte de petróleo, bajo la modalidad de enclave (caso Salina Cruz).

Por ello es que Manzanillo, tanto como Veracruz, se convierten en puertos ligados al mundo global y con exigencias y atributos acordes a la nueva época de apertura comercial que se vive en México y que continúa con tendencias hacia un crecimiento en los primeros años del Siglo XXI; aunque ya se empieza a percibir señales de saturación, especialmente del puerto de Veracruz y congestiónamiento en el transporte carretero que lleva carga al puerto de Manzanillo. Existió en todo caso en la década de los ochenta del Siglo XX un pasajero desarrollo regional, explicado por el movimiento de mercancías de cabotaje y la dinámica propia de las empresas que conformaban el hinterland del puerto, y que reactivaron pasajeramente a los

---

<sup>130</sup> Rodolfo Sabonge. "Tendencias del transporte Marítimo y su incidencia en América Latina". Autoridad del Canal de Panamá (ACP). AAPA. Guayaquil, junio 2006. Según esta misma ponencia la logística global de la Toyota usaba hasta 1995 una sola vía de Japón como centro a Europa, a Norte América, al África, al Medio Oriente y a Asia y Australia. En la actualidad usa una modalidad compleja de multiruta de ida y vuelta. La forma de movilización es mediante lotes pequeños, con alta frecuencia, movimientos cíclicos y considerando ubicaciones estratégicas. También considera el criterio de calidad con cero daños y cumplir con tiempo de entrega y costo más bajo.

puertos de Guaymas y Salina Cruz, principalmente. El cuadro IV-29 del capítulo IV comprueba esta aseveración.

Una nueva etapa de privatización de los transportes y de los puertos exigía un manejo empresarial de los mismos y demandaba algunas condiciones de eficiencia económica, que los puertos antiguos no podían cumplir. Bajo este mundo globalizado la eficiencia de algunos puertos principales de México, Veracruz y Manzanillo, demuestran que esta modernidad les exige contar por ejemplo, con redes, puertos, carreteras y ferrocarriles modernos, que faciliten el comercio internacional, que en las actuales condiciones viene muy ligado a los Tratados de Libre Comercio (TLCAN, TLMUE, MERCOSUR, entre otros) y a la nueva dinámica del comercio mundial en donde resalta China, se da el dominio relativo de Estados Unidos y se realiza un proceso de triangulación con México, gracias a la presencia de maquiladoras que ensamblan productos de consumo para el mercado de California, de Texas y de Arizona, principalmente.

Antes de empezar el desarrollo del Capítulo IV que se concentra en la reciente fase de globalización de los puertos y que considera el período 1982-2004. Es conveniente puntualizar que la diferencia de un puerto de la década de los sesenta del Siglo XX, de un puerto que se ubica en el mundo globalizado en el período actual( es decir, después del decenio de 1980).

Para lo anterior, el cuadro III-18, basado en un estudio de la UNCTAD, ya presentado en el capítulo I (cuadro I-1), ayudaría a esta puntualización. En principio, de acuerdo a esta clasificación, existiría puertos de primera, segunda y tercera generación.

**Cuadro No III-18**

**Tipos de puertos a escala internacional según la UNCTAD<sup>131</sup>**

	<b>Primera generación</b>	<b>Segunda generación</b>	<b>Tercera generación</b>
<b>Período de desarrollo</b>	Antes del decenio de 1960	Después del decenio de 1960	Después del decenio de 1980
<b>Carga principal</b>	a)Carga general	a) Carga general y carga seca/líquida a granel	a) carga a granel y carga unitarizada, carga contenedorizada
<b>Actitud y estrategia de desarrollo portuario</b>	a)conservadora b)punto de conexión de modos de transporte	a)expansionista b)centro de transporte industrial y comercial	a)orientación comercial b)centro de transporte integrado y plataforma logística para el comercio internacional

<sup>131</sup> Según José Granda (CEPAL, No 103, noviembre del 2005: 22):"existen actualmente puertos de cuarta generación, que son puertos que operan bajo una estructura virtual, dispersa, articulada en red, y que funcionan como un todo a escala global". "Ejemplos de esto, actualmente son la fusión del Puerto de Copenhague (Dinamarca) con el Malmo (Suecia);y el Eurogate, empresa conjunta formada por la división de contenedores de BLG Bremen Lagerhaus Gesellschaft, con sede en Bremen y Eurokai, uno de los operadores en Hamburgo (Resende, 1998)"

<b>Ambito de actividades</b>	a)carga y descarga de mercancías, almacenamiento, servicios a la navegación b)muelles y zona junto al mar	a) y b) de primera generación c)transformación de la carga, servicios industriales y comerciales destinados al buque d)ampliación de la zona portuaria	a) y b) de primera generación y c) de segunda generación. d)distribución de carga e información, actividades logísticas e) terminales y "distribelt" hacia la zona terrestre.
<b>Características de organización</b>	a)actividades independientes dentro del puerto b)relación no estructurada entre el puerto y sus usuarios	a)relación más estrecha entre el puerto y sus usuarios b)relación poco estructurada entre las actividades que se desarrollan en el puerto c)relación no estructurada entre el puerto y el municipio	a)comunidad portuaria unificada b)integración del puerto en la cadena de comercio y de transporte c)relación estrecha entre el puerto y el municipio d)organización portuaria ampliada
<b>Características de producción</b>	a)corriente de carga b)servicios individuales sencillos c)bajo valor añadido	a)corriente de carga b)transformación de la carga c)servicios combinados d)aumento del valor añadido	a)corriente de carga e información b)distribución de carga e información c)conjunto de servicios múltiples d)valor añadido
<b>Factores decisivos</b>	a)trabajo/capital	a)capital	a) tecnología/conocimientos.

Fuente: UNCTAD. "La comercialización del Puerto y las Perspectivas del Puerto de Tercera Generación", 8 de enero de 1992, pp.37-38.

Bajo esta tipología, los puertos de México exportadores netos de materias primas y que pertenecían al modelo de economía cerrada (1930-1970), se ubicaban en la clasificación de ser puertos de primera generación que manejaban carga general, su actitud era de puertos públicos, con medidas burocráticas y realizaban actividades de carga y descarga con criterios antiguos y tradicionales, utilizando principalmente la mano de obra.

El puerto aportaba un bajo valor agregado y sus actividades estaban gobernadas por un sindicato fuerte de carácter populista, que consiguientemente traía altos costos en la operación portuaria. Estos problemas y carácter de los puertos ha sido trabajado por la CEPAL en varias investigaciones que llevan a la necesidad de crear empresas privatizadas, que con distintas modalidades, hacen eficientes el manejo portuario en estos puertos tradicionales<sup>132</sup>.

<sup>132</sup> Consultar para ver los problemas de los puertos latinoamericanos las siguientes publicaciones: CEPAL. "La reestructuración de Empresas Públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe". Santiago de Chile, 1992; CEPAL. "La reforma laboral y la participación en los puertos del sector Público". Santiago de Chile, 1996; y Larry Burkhalter. "Privatización portuaria: Bases, Alternativas y Consecuencias". CEPAL. Santiago de Chile, 1999.

Distintamente los puertos de México, luego de 1980 empiezan una serie de transformaciones que, cambian su forma de organización y especialmente con la Ley de Puertos de 1993 se transforman bajo las modalidades de Administraciones Portuarias Integrales, en puertos que se ubican en la categoría de segunda generación. Esto hace que los puertos manejen carga petrolera, carga general; pero lo que es más importante que empiecen a manejar carga contenerizada. De acuerdo a esta clasificación ya los puertos se organizan con centros industriales y parques de ese carácter e incorporan en la carga un mayor valor agregado. Tienen los puertos una relación más estrecha con los usuarios del puerto y se tratan de acercar al municipio. Aquí estuvieron de moda los Programa Maestros de Desarrollo y los puertos de México buscan apuntar a ser considerados de tercera generación. Especialmente bajo esa imagen objetivo los puertos más cercanos a esta categoría serían los puertos de Manzanillo y Veracruz.

Es desde 1994 en México que los puertos se especializan en carga contenerizada, desarrollan un departamento de manejo comercial, tratan de convertirse en plataformas logísticas y se organizan para desarrollar espacios de flujos. Tratan de incorporar a la carga alto valor agregado y priorizan el manejo tecnológico y el conocimiento buscando emular a los puertos del mundo desarrollado. Como lo plantea José Granda, ya existen puertos de cuarta generación con una estructura virtual, dispersa, articulada en red y que funcionan como un todo a escala global.

En conclusión, considerar a cuatro puertos de México en un mundo globalizado y considerando la reciente fase de globalización (periodo 1982-2004) implica estudiar a los puertos bajo parámetros muy amplios, que teóricamente exigen hablar de puertos en la red mundial, considerar que los puertos atiendan a los procesos de justo a tiempo y que incorporen a los puertos a una red global del mundo desarrollado, que les exige cumplir una serie de parámetros ya estudiados.

Se trata en otras palabras de considerar que los puertos de México deben tratar de acercarse a la categoría de los puertos mundiales, lo que los lleva a los problemas, dificultades, restricciones, avances y procesos que han sido vistos teóricamente en el capítulo I y que en detalle serán desarrollados en forma práctica en el capítulo IV, que se presenta a continuación.

#### **Capítulo IV: La Globalización y la apertura comercial en el sector portuario de México (1982-2004)**

El capítulo desarrollará el comportamiento de los puertos mexicanos, probando que en los cuatro puertos elegidos para el análisis, se presenta simultáneamente crecimiento y exclusión, como reflejo del modelo económico de estabilización y apertura antes descrito. Se considera que en esta fase de globalización que empieza en la década de los ochenta del Siglo XX hay elementos nuevos que impactan en los transportes y puertos y que recrean un nuevo estadio de crecimiento, caracterizado por la presencia de redes, de la contenerización, de buques de alta capacidad y de tendencias novedosas para el transporte marítimo internacional, que serán resumidos en el punto 4.1. Debido a estas razones el estudio de los cuatro puertos considerados se vuelve un tema clave de dilucidar..

Como ya se adelantó, las tendencias a estudiar de los puertos elegidos para el análisis demuestran dos velocidades, asimetrías, diferencias y heterogeneidades, propias de comparar a dos puertos grandes y líderes (como Manzanillo y Veracruz) versus dos puertos pequeños y locales, como Salina Cruz en Oaxaca y Coatzacoalcos, en Veracruz.

El capítulo registra las tendencias mundiales de concentración, que se dan en el campo del transporte marítimo y de los puertos. También se relativizará la importancia en órdenes de magnitud que tienen los puertos líderes de México, comparándolos con otros puertos mundiales y se probará, con indicadores, apropiados de que el aumento de carga contenerizada en los puertos seleccionados se debe no solo al impulso internacional, sino también a la privatización portuaria realizada desde 1994 y a los cambios comerciales que aumentan el comercio, como el TLCAN o NAFTA, por ejemplo, firmado con Estados Unidos.

En esa sintonía a continuación se revisarán las tendencias mundiales presentadas y que comprueban, como dijo Baird, de que la esencia de una estrategia mundial consiste en la capacidad de mirar al mundo (o a las regiones más importantes del mismo) como un mercado único (Baird, septiembre 2003:3).

## **4.1. Tendencias mundiales en el campo del transporte marítimo y puertos**

### **4.1.1. Panorama General**

El fenómeno de la apertura comercial en el mundo actual, es una política aplicada en la mayoría de los países latinoamericanos, siguiendo el paradigma neoliberal y de acuerdo al Consenso de Washington ya desarrollado..

Esta política se caracteriza por la privatización de los puertos, tendencia que ha llevado a conseguir mejores rendimientos portuarios y un manejo espectacular del movimiento de carga, fenómenos que son principalmente de carácter económico y empresarial; aunque también ha condicionado problemas sociales que se demuestran por la disminución del empleo del personal que estaba en nómina en los puertos públicos y por la pérdida de la concepción sistémica que tenían los puertos en cada país y que compiten ahora en una “guerra” por los mismos hinterland y foreland, disputándose de esta forma los mares nacionales y la carga que se moviliza por los puertos. El concepto de hinterland y foreland, a la manera tradicional, ha sido superado por el desarrollo de los espacios de flujos, que permite a un puerto llegar a empresas y ciudades alejadas de sus territorios nativos, y propio de esquemas tradicionales que pensaban que cada puerto tenía un hinterland natural visto ya en el capítulo III.

En efecto el modelo de sustitución de importaciones, fue superado por la aplicación de un modelo de economía abierta, que se caracteriza por la reducción de aranceles a la importación, lo que facilita la apertura comercial, la cual se expresa en un mayor movimiento de mercancías, vía los puertos, que se dinamizan, aumentando las importaciones de los países desarrollados y fomentando las exportaciones, que tradicionalmente se realizan a estos mismos países.

Los fenómenos presentados fueron condicionados por la política internacional que es liderada por las empresas multinacionales, dueñas de los barcos, por empresas que movilizan carga en los puertos del mundo y por países y naciones del mundo desarrollado, que en la práctica dominan el comercio internacional.

Aunque el comercio internacional que realiza México; no es muy significativo en relación con el total del comercio mundial<sup>133</sup>, demuestra que la dinámica y desarrollo de los puertos mexicanos depende de un conjunto de fenómenos estructurales cuya lógica se decide en los países centro, destaca en este caso las políticas que vienen de los países desarrollados, de los Estados Unidos, de los países del Lejano Oriente y dependen también de los precios y tarifas que deciden las empresas comerciales y navieras cuyas sedes se ubican en Estados Unidos, Europa y Japón, principalmente.

---

<sup>133</sup> Como se verá más adelante representa el 2.2 % del comercio mundial generado, en términos de valor y considera la actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes.

Por ejemplo, China se constituye en un país cuya expansión y desarrollo explosivo se demuestra por el crecimiento de 10.3 % en el período 1990-2000 y 7.5 %, 8.0% y 9.1 % en los años 2001, 2002 y 2003, respectivamente. Este ritmo económico ha afectado los fletes marítimos y ha condicionado hacia arriba la demanda de buques, de grúas y de puertos, empezando una carrera comercial y naviera que encarece en general el mercado del transporte marítimo de mercancías.

La dinámica China se explica también porque este país ha venido captando una porción creciente de los commodities transados en todo el mundo (Sánchez, diciembre 2004:27). Así su demanda ha aumentado el comercio de soya, de hierro y de carbón (Sánchez: 27):

- “En la evolución de las seis temporadas el comercio mundial de soya aumentó un 71 %, mientras que la demanda china lo hizo en un 425 %.
- en el mismo período el comercio mundial de hierro aumentó un 15 %, mientras que las importaciones chinas lo hicieron un 18.5 %
- el comercio mundial de carbón aumentó en el mismo período un 48 %, mientras que las importaciones de China aumentaron un 162 %”.

En síntesis, dice Sánchez (diciembre 2004:29): “al comparar 2004 con el 2003 se observa que entre los tres productos analizados, la demanda de China aumentó más de 44 millones de toneladas, un 23 % mayor que el tonelaje importado el año anterior.

El caso de China y la forma como ha alterado el mundo del comercio internacional se ubica en un contexto de cambio, en donde como menciona la CAF (Corporación Andina de Fomento) en sus estudios de los últimos años de los noventa, se resaltan siete tendencias mundiales, en el campo de la industria del transporte marítimo. Al respecto, destacan ([www.caf.com/atacg/o/default/M44-51marit.pdf](http://www.caf.com/atacg/o/default/M44-51marit.pdf) del 26/02/06): la integración de líneas navieras con alianzas, fusiones y otros procedimientos de concentración); concentración de servicios portuarios (los transportistas más grandes están comprando buques de 6000 o más teus); concentración en otros sectores de la industria marítima (construcción naval, registro de buques, personal a bordo, arriendo de contenedores, agentes de carga o transitorios); innovación tecnológica (con equipos y en la utilización de tecnologías de punta en materia de informática y comunicaciones; contenedorización (en 17 años el movimiento de contenedores en todo el mundo aumentó 125 millones de teus (de aproximadamente 39 millones de teus en 1980 a 164 millones de teus en 1987); grandes buques portacontenedores (con buques post-panamax); y con la innovación portuaria y puertos de cuarta generación.

En este mismo orden de ideas, Alfred J. Baird, un reconocido investigador del transporte marítimo internacional (CIDI/CIP/Inf. 1/03, en ponencia presentada en Mérida, México, del 9 al 13 de septiembre de 2003) considera que la dinámica del transporte marítimo en buques de líneas presenta las tendencias de: consolidación, la presencia dominante de los transbordos y un aumento

extraordinario del tamaño de los buques. En el primer caso, sustenta la concentración que se ha producido en virtud de las fusiones de líneas, o adquisición de otras. Afirma (Baird, septiembre 2003:6): "tan solo las diez líneas principales controlan actualmente casi 3.4 millones de teus de la capacidad de transporte de a bordo, lo que equivale al 56 % de la capacidad celular mundial". Igualmente señala (Baird, p.7): "en abril de 2003, a ocho agrupaciones de alianzas y operaciones les correspondía casi el 90 % de la capacidad de las principales operaciones Este-Oeste, abarcando alrededor de 85 cadenas de servicios independientes que utilizaban en total 659 buques y ofrecían una capacidad anualizada de 31 millones de teus".

En segundo término, el mismo Baird, quien es Jefe del Grupo de Estudios Marítimos de la Universidad Napier de Edimburgo Escocia, demuestra el aumento de la carga contenerizada y la importancia que en la actualidad cumple el transbordo, siguiendo también las tendencias señaladas por Hoffmann y Martner. Al respecto, indica (Baird: 9): "en el período 1996-2002, el total de tráfico portuario mundial de contenedores aumento de 157.7 millones de teus a 272.7 millones de teus, lo que representa un aumento del 73 % y un incremento medio anual del 12.1 %". El transbordo, según este especialista, aumentó 1630 % al pasar de 11 % en 1980 a 18.1 % en 1990 y a 27.3 % en el 2002 (Baird: 10).

Sobre las perspectivas del transbordo la Ocean Shipping Consultants en el 2000 manifiesta (Baird: 11):

"A medida que el tamaño de los buques siga aumentando y que las fusiones y alianzas entre las líneas de transporte marítimo adquieran preponderancia cada vez mayor en el sector, se harán más pronunciadas las ventajas económicas que supone la reducción del número de escalas en puertos". "La proporción del transbordo en el total de la demanda ya es alta, y se prevé que siga aumentando a medida que las líneas procuren servir al mercado con el menor número de escalas directas posible, lo que incrementará la distribución radial de los contenedores".

Una última tendencia que resalta Baird, es el crecimiento del tamaño de los buques. Afirma (Baird: 12): "en los últimos quince años, aproximadamente, la capacidad de los buques de contenedores en servicio más grandes prácticamente se duplicó, pasándose de unidades de 4500 teus a unidades de 8 400 teus". "Actualmente se especula acerca de posibles pedidos de buques aún mayores, de hasta 12, 000 teus (es decir Suez-max)". "A más largo plazo, algunos arquitectos navales señalan que podría llegar a ser factible construir y operar buques de 18, 000 teus (Malaca-max)".

Se concluye de acuerdo a estas dos visiones, que el aumento del tamaño de los buques en el futuro complicarán las instalaciones de los puertos latinoamericanos y mexicanos, por lo que los puertos pequeños y medianos de nuestros territorios deben adaptarse a los cambios globales que se viene produciendo en esta nueva revolución del transporte marítimo, que aparenta no tener límites físicos.

Las tendencias antes vistas permiten analizar y discutir los enfoques y visiones de los distintos especialistas, consultores e instituciones internacionales, que ayudarían a definir las perspectivas del transporte mundial y de los puertos, tanto del mundo desarrollado como en desarrollo. Dichos trabajos (Baird, septiembre 2003, CAF, 2000; Hoffmann, 28 de enero de 1999; abril 1999; y agosto 2000; Martner, 2001, y abril 2002; OMC, 2004; Sánchez, diciembre 2004; y UNCTAD, 2004) confirman las tendencias antes expuestas, reflejando las concentraciones y alianzas en el transporte marítimo internacional, la competencia y presencia de oligopolios en el mismo sector, la reestructuración portuaria global presentada y en otros campos conexos del sector las concentraciones ya señaladas (Martner, 2001).

Bajo este marco general es válido argumentar que dichas tendencias y comportamientos afectarán a los puertos mexicanos y latinoamericanos y reflejan también los problemas que tiene en la actualidad la economía mundial, que es presentada a continuación, cuando se estudia el comercio y la evolución de las economías centrales y periféricas, que han afectado al transporte marítimo de mercancías, bajo el concepto de que las economías permanecen abiertas al comercio internacional y reciben los impactos de los ciclos económicos de expansión o depresión, que se presentan en el mundo actual, como reflejo del mundo globalizado que se vive y que sin lugar a dudas afectan a los puertos y ciudades portuarias, que son el motivo central de esta investigación.

#### **4.1.2. Comportamiento de la economía mundial, situación del comercio mundial y actividad marítima internacional**

Una de las tendencias de la reciente fase de globalización permite registrar la evidencia que en general el comercio internacional (medido por las exportaciones y las importaciones) crece mucho más rápido que el producto (medido por el PBI). La OMC (la Organización Mundial del Comercio) establece más conservadoramente una correlación positiva entre ambos (OMC, 2004:XXI).

Como lo comprueban los cuadros IV-1 y IV-2, mientras que el año 2003 la producción crecía al 2.6 %, las exportaciones del orbe aumentaban 4.5 %. Antes durante el 2002 la producción de todo el mundo creció 1.7 %, mientras que las exportaciones registraban un 3.0 % de crecimiento y las importaciones también crecían en la misma magnitud.

Cuadro IV-1

## Crecimiento de la producción mundial, 2001-2003 (en porcentajes)

Región /agrupación	Promedio 1990-2000	2001	2002	2003 <sup>a</sup>
<b>Mundo</b>	2.7	1.4	1.7	2.6
<b>Países desarrollados de los cuales:</b>	2.4	1.0	1.2	2.0
Estados Unidos	3.5	0.5	2.2	3.1
Japón	1.4	0.4	-0.3	2.7
Unión Europea de la cual:	2.1	1.7	1.0	0.7
Alemania	1.6	0.8	0.2	-0.1
Francia	1.8	2.2	1.2	0.2
Italia	1.6	1.8	0.4	0.3
Reino Unido	2.7	2.1	1.6	2.2
<b>Países en desarrollo de los cuales:</b>	4.1	2.4	3.5	4.5
Africa	2.5	3.6	3.1	3.4
América Latina	3.3	0.4	- 0.6	1.6
Asia	6.2	3.2	5.4	5.9
<b>Economías en transición</b>	-2.5	4.7	4.1	5.9
China	10.3	7.5	8.0	9.1

a: estimaciones

Fuente: UNCTAD. "El transporte Marítimo en 2004". Nueva York y Ginebra, 2004, p. 2.

En el año 2001 hay tendencias negativas en el comercio internacional, mientras que el producto crece 1.4 %, lo que comprueba que también se presentan asimetrías en las correlaciones antes mencionadas.

En el caso de América Latina se observa en los últimos años una dinámica positiva expresada en el aumento de las exportaciones, con crecimientos muy bajos del producto y con una oscilación del mismo que decrece notoriamente en el año 2002. En ese año también las importaciones latinoamericanas decrecen en -5.5 %.

Por su parte el boom chino es notable, ya que en general se registra el crecimiento muy alto de la economía China de 10.3 %, ya anunciado, que contrasta con otros aumentos más pequeños conseguidos por los países de las distintas regiones económicas del mundo.

América Latina, por ejemplo, en esta misma década de análisis (1990-2000) creció en 3.3 %, demostrando unos resultados conservadores de su política económica, explicada por países que se estancaron y perdieron dinámica. México, entre otros países, de la región registró un crecimiento muy bajo que impactó en el estancamiento siempre criticado.

**Cuadro IV-2 Crecimiento del volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 2001-2003 (variación porcentual anual)**

Exportaciones	Exportaciones	Exportaciones	Países/regiones	Importaciones	importaciones	Importaciones
2001	2002	2003		2001	2002	2003
- 1.5	3.0	4.5	Mundo	0.9	3.0	n.a
- 5.0	-3.0	3.0	América del Norte	- 3.8	4.0	5.5
1.1	0.5	0.9	Unión Europea (15)	0.3	- 0.5	1.8
-5.0	8.5	n.a.	Japón	0.3	1.5	n.a.
			Economías en desarrollo:			
2.7	1.5	4.5	América Latina	0.5	-5.5.	1.6
-3.7	10.5	n.a.	Asia a/	- 1.9	9.5	11.1
8.0	8.0	n.a.	Economías en transición b/	14.7	11.5	10.9

5.0	n.a.	n.a.	China	11.3	n.a.	n.a.
-----	------	------	-------	------	------	------

a/ Incluye al Japón, China, Hong Kong (China), la provincia china de Taiwang y Países en desarrollo del Pacífico.

b/ con exclusión de las duplicaciones importantes

Fuente: UNCTAD. El transporte Marítimo en 2004. Nueva York y Ginebra, 2004, p.3.

En términos reales, la evolución del comercio y de la producción de mercancías, de acuerdo a la Organización Mundial del Comercio (OMC, 2004), sigue las tendencias que aparecen registrada en el cuadro IV-3 adjunto, demostrando que generalmente las exportaciones superan a la producción de mercancías, como lo corroboran las políticas de los países en desarrollo que se dedican a exportar productos básicos e insumos primarios; mientras que los países desarrollados producen bienes con mayor valor agregado que venden a los mercados de los países periféricos. Esta dicotomía descrita que generalmente se presenta, lleva a la CEPAL a hablar del deterioro de los términos de intercambio que sigue presente; aunque como se analizará más adelante, viene cambiando en México, ya que con la apertura comercial se registra un mayor peso de los bienes intermedios y de carácter industrial que se viene produciendo en el país, como plataforma de industrialización para muchos productos que se venden en el mercado norteamericano. Inclusive las mismas maquiladoras instaladas en el Centro y del Norte de México, están pasando de la época de ensamble, a producir productos terminados, lo que indica un cambio lento pero continuo del nivel tecnológico de los productos que tradicionalmente producía el país.

**Cuadro IV-3 Evolución del comercio y la producción mundiales, 1990-2003  
(a precios constantes, variación porcentual anual)**

	1990-2000	2001	2002	2003
<b>Exportaciones de mercancías</b>	6.4 %	- 0.5 %	2.8 %	4.5 %
<b>Producción de mercancías</b>	2.5 %	-0.7 %	0.8 %	...
<b>PIB, sobre la base de los tipos de cambio del mercado</b>	2.3 %	1.3 %	1.9 %	2.5 %
<b>PIB, sobre la</b>				

<b>base de la paridad del poder adquisitivo</b>	<b>3.4 %</b>	<b>2.4 %</b>	<b>3.0 %</b>	<b>3.5 %</b>
---	--------------	--------------	--------------	--------------

Fuente: Organización Mundial del Comercio (OMC, Informe sobre el Comercio Mundial 2004, 2004, p.6.

De todas formas los indicadores antes vistos reflejan la dinámica antes expresada que tienen las regiones de Asia y las economías de transición que registran tasa de expansión de dos dígitos (Ver: OMC, 2004:6). De acuerdo a esos datos en el año 2003 las importaciones de los países de Asia fueron superadas por las exportaciones del mismo bloque económico y crecieron en promedio 11 %. Las economías de transición también tuvieron una tendencia similar, destacando el aumento de las exportaciones en comparación a sus importaciones; aunque también las tendencias superan el 10 % de crecimiento.

Comparativamente las otras economías crecieron menos, notándose un aumento de las importaciones de más de 5 % de América del Norte y niveles mas pequeños de crecimiento de las exportaciones e importaciones de América Latina en su conjunto y de los países de Europa Occidental.

De acuerdo a las perspectivas del Fondo Monetario Internacional para septiembre del 2005 se esperaba que el producto mundial crezca por encima del 4 % y se mantenga el ritmo económico espectacular de China e India (ver cuadro IV-4). También en estas perspectivas se mantienen a la alza el volumen del comercio mundial y las importaciones que realizan los países emergentes y en desarrollo.

**Cuadro IV-4 Perspectivas de la economía mundial (variación porcentual) (%)**

	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Producto mundial</b>	<b>4.0</b>	<b>5.1</b>	<b>4.3</b>	<b>4.3</b>
<b>Economías avanzadas</b>	<b>1.9</b>	<b>3.3.</b>	<b>2.5</b>	<b>2.7</b>
<b>México</b>	<b>1.4</b>	<b>4.4.</b>	<b>3.0</b>	<b>3.5</b>
<b>China</b>	<b>9.5</b>	<b>9.5</b>	<b>9.0</b>	<b>8.2</b>
<b>India</b>	<b>7.4</b>	<b>7.3</b>	<b>7.1</b>	<b>6.3</b>
<b>Volumen del comercio mundial (bienes y servicios)</b>	<b>5.4</b>	<b>10.3</b>	<b>7.0</b>	<b>7.4</b>

<b>.importación (países emergentes y en desarrollo)</b>	<b>11.1</b>	<b>16.4</b>	<b>13.5</b>	<b>11.9</b>
<b>.exportación (países emergentes y en desarrollo)</b>	<b>10.8</b>	<b>14.5</b>	<b>10.4</b>	<b>10.3</b>

Fuente: FMI. Perspectivas de la Economía Mundial, septiembre de 2005, p.2

Desde el ángulo comercial el cuadro IV-5 a presentar comprueba que el comercio mundial de carácter marítimo, alcanzó en el año 2000 los 5 214.4 millones de toneladas. Destacan los movimientos que se realizan en el Asia Pacífico que exportaron de estos volúmenes el 26.7 % e importaron el 40.4 %, reflejando hacia dónde van las rutas mundiales y el empuje económico ya registrado de China. América Latina, coherente con su política de fomento a las exportaciones, representa el 18.2 % del total de las exportaciones mundiales; aunque importó menos. Solo el 6.0 del volumen mundial tuvo como destino la región Latinoamericana.

En el caso de América del Norte se calcula que el 17.4 % del total de importaciones tuvieron como destino los países que lo integran (Estados Unidos, Canadá y México), mientras que sus exportaciones fueron solo 10.3 % del total mundial. Desde el punto de vista de la balanza comercial la región de América del Norte es deficitaria, ya que en general su mercado interno tiene alto poder de consumo y compra muchos bienes de China e India que entran por los puertos de Long Beach y Los Ángeles y por los puertos de Nueva York, en la costa este de Estados Unidos. Cabe advertir que existen muchas filiales de las empresas norteamericanas instaladas en China y en la región del Asia Pacífico, por lo que el análisis de los flujos, si considera a nivel de las empresas, encontrará que muchas firmas americanas por costos y lo barato de la mano de obra han invertido en China e importan bienes ya terminados precisamente de esta región que entran con el conocido logo: "made in China" y se consume en el mercado norteamericano.

**Cuadro IV-5 Comercio marítimo mundial por región, 2000 (toneladas métricas)**

	<b>Exportaciones</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Total</b>
<b>Asia Pacífico</b>	<b>1 395 048, 612</b>	<b>26.7</b>	<b>2 106 116, 904</b>	<b>40.4</b>	<b>3 501 165, 517</b>
<b>Europa</b>	<b>673 405, 518</b>	<b>12.9</b>	<b>1 421 793, 751</b>	<b>27.3</b>	<b>2 095 199, 269</b>

<b>América del Norte</b>	<b>536 183 767</b>	<b>10.3</b>	<b>910 728 180</b>	<b>17.4</b>	<b>1 446 911, 947</b>
<b>América Latina y el Caribe</b>	<b>948 292 825</b>	<b>18.2</b>	<b>313 012 648</b>	<b>6.0</b>	<b>1 261 305 473</b>
<b>Golfo Pérsico</b>	<b>832 325 214</b>	<b>6.1</b>	<b>76 224, 353</b>	<b>1.5</b>	<b>908 549, 566</b>
<b>Otros</b>	<b>829 195 627</b>	<b>15.8</b>	<b>386 575, 726</b>	<b>7.4</b>	<b>1 215 771, 353</b>
<b>Total</b>	<b>5 214 451 562</b>	<b>100.0</b>	<b>5 214 451, 562</b>	<b>100.0</b>	

Fuente: "El Transporte marítimo en los tiempos de la globalización". Comercio Exterior, Vol. 54, Num. 8, agosto de 2004, p. 750.

Para el año 2003 la UNCTAD considera que por la vía marítima se han movilizado 6 168 millones de toneladas, de los cuales el 35.7 % son carga de los buques tanque; mientras que el 64.3 % son carga seca. De la carga seca destacan los graneles (mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/aluminio y fosfato) que han crecido en su conjunto 9.1 %, de acuerdo a la demanda por insumos de las economías en expansión del Asia. En suma, la carga total creció en el año 2003 3.7 % (ver cuadro IV-6).

Cuadro IV-6 Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica a/  
(mercancías cargadas)

<b>Años</b>	<b>Carga de buque tanque</b>	<b>Carga de buque tanque</b>	<b>Carga seca</b>	<b>Carga seca</b>	<b>Carga seca</b>	<b>Carga seca</b>	<b>Total (todas las mercancías)</b>	<b>Total (todas las mercancías)</b>
	<b>Millones de toneladas</b>	<b>Variación porcentual</b>	<b>total: millones de toneladas</b>	<b>Variación porcentual</b>	<b>Principales graneles b/ Millones de toneladas</b>	<b>Principales graneles b/ Variación porcentual</b>	<b>Millones de toneladas</b>	<b>Variación porcentual</b>
<b>1970</b>	<b>1442</b>		<b>1 124</b>		<b>448</b>		<b>2566</b>	

1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1999	2 068	- 0.6	3 604	1.9	1 196	2.2	5 672	1.0
2000	2 163	4.6	3 709	2.9	1 288	7.7	5 872	3.5
2001	2 174	0.5	3 717	0.2	1 331	3.3	5 891	0.3
2002	2 129	-2.1	3 819	2.8	1 352	1.6	5 948	1.0
2003	2 203	3.4	3 965	3.8	1 475	9.1	6 168	3.7
e/								

a/ incluido el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo

b/ mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita / alumina y fosfato.  
e/estimaciones.

Fuente: UNCTAD. El Transporte Marítimo en 2004, op. cit , p.5.

Respecto a la actividad marítima internacional de las principales naciones, la OMC estima como aparece en el cuadro IV-7 que el país más importante en comercio mundial generado en términos de valor es Estados Unidos, que representa el 13 % del total mundial. Pese a este importante dominio que tiene desde el lado comercial, su flota medida por las toneladas de peso muerto (TPM) solo representa el 5.9 %. En segundo orden, aparece Alemania, luego Japón, en cuarto orden China y luego Francia y Reino Unido. En este análisis destaca Japón quien posee el 14.2 % de toda la flota marítima mundial y el rol que también cumple en este sector Alemania con 6.3 % de TPM.

Los seis primeros países que realizan el comercio mundial de carácter marítimo, movilizan el 42.1 % del total mundial medido en valor. Estos mismo Países concentran el 35.6 % de la flota mundial.

En este punto cabe dimensionar el nivel de México que alcanza el orden número 14, entre los principales veinticinco países, que realizan el comercio mundial vía mares y barcos. México no registra ninguna flota mundial siendo dependiente de otros países y de otras banderas de conveniencia. Por eso tiene justificación la crítica que realizan los pilotos de puertos y los agentes marítimos de México, en distintos foros realizados.

El otro país latinoamericano que aparece es Brasil que alcanza el nivel 24 de este ranking mundial. En síntesis, los indicadores de concentración demuestran que solo 25 países del mundo movilizan el 78.8 % de todo el comercio por mar y estos mismos países alcanzan un 62.3 % de la flota mundial que realiza este mismo comercio. De acuerdo estos datos aparece el fenómeno de concentración comercial y de transporte marítimo, que es registrado como un problema vigente en los primeros años de este Siglo.

**Cuadro IV-7 Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes (a finales de 2003)**

<b>País/territorio</b>	<b>Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor</b>	<b>Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM</b>
Estados Unidos	13.0	5.9
Alemania	8.7	6.3
Japón	5.5	14.2
China	5.5	6.1
Francia	5.0	0.6
Reino Unido	4.4	2.5
Italia	3.7	1.6
Países Bajos	3.6	0.9
Canadá	3.3	0.8
Bélgica	3.1	0.8
Hong Kong (China)	2.9	4.0
República de Corea	2.4	3.3
España	2.3	0.6
México	2.2	0.0
Provincia China de Taiwán	1.8	3.0
Singapur	1.7	3.0
Federación de Rusia	1.3	2.2
Suiza	1.3	1.1
Malasia	1.2	1.3
Suecia	1.2	0.8

<b>Austria</b>	<b>1.2</b>	<b>0.0</b>
<b>Tailandia</b>	<b>1.0</b>	<b>0.3</b>
<b>Australia</b>	<b>1.0</b>	<b>0.4</b>
<b>Brasil</b>	<b>0.8</b>	<b>0.7</b>
<b>Dinamarca</b>	<b>0.8</b>	<b>2.1</b>
<b>Total</b>	<b>78.8</b>	<b>62.3</b>

TPM: toneladas de peso muerto.

Fuente: UNCTAD. "El Transporte Marítimo en el 2004", Ibid, p. 54.

Entrando al campo de las empresas mundiales que dominan la operación de contenedores y que poseen barcos para realizar este comercio internacional, hay que destacar de acuerdo al cuadro IV-8, que la primera empresa del ranking es la empresa naviera A. P. Moller Group de Dinamarca, que registra 328 barcos y mantiene una capacidad de carga de 844,626 teus en el año 2003<sup>134</sup>. Enseguida se ubica la firma M. S. C. de Suiza que tiene 217 buques en el año 2003 y registra una capacidad de carga de 516, 876 teus. De la provincia China de Taiwán se ubica seguidamente la firma Evergreen Group, con 152 embarcaciones y 442, 310 teus de capacidad de carga contenerizada. El fenómeno de concentración antes aludido se demuestra también ya que las primeras diez empresas que operan contenedores poseen el 69.2 % del total de buques para el año 2003 y registran el 70.9 % del total de la capacidad, medida en teus, que registran las mismas diez firmas más grandes del mundo. Si incluimos en el trabajo la consideración de las primeras veinte firmas, estas registran 2127 buques y mantienen una capacidad de 5.3 millones de teus para el año 2003.

La reflexión en este caso es la enorme concentración de barcos, de capacidad de carga y de dominio económico que tienen las veinte firmas más grandes del mundo, que son las que deciden las rutas comerciales a seguir y que minimizan los esfuerzos individuales o nacionales de las empresas instaladas en los puertos de países pequeños o periféricos. De esta manera existe una condicionalidad internacional de estas empresas transnacionales que dominan los mares, el comercio, trasladan el petróleo y que poseen activos que le aseguran las utilidades propias de todo negocio internacional.

<sup>134</sup> Para tener una idea de esta capacidad de carga debe señalarse que durante todo el año 2003 el Puerto de Veracruz movió 571, 867 teus y Manzanillo el Puerto líder de México movilizó en el mismo año 708, 417 teus. La capacidad de carga de esta empresa con 328 barcos supera al total movilizado de uno de cualquier de los puertos líderes de México. De acuerdo al Capítulo I en el año 2004 entraron al puerto de Manzanillo 1500 buques y a Veracruz 1549.

**Cuadro IV-8 Los veinte principales operadores de contenedores al 30 de septiembre de 2003, por número de buques y capacidad total de transporte (teu)**

Clasificación	Operador	País/territorio	No de buques en 2003	Capacidad en TEU en 2003	Capacidad en TEU en 2002
1	A.P Moller Group	Dinamarca	328	844, 626	773, 931
2	M.S.C.	Suiza	217	516, 876	413, 814
3	Evergreen Group	Provincia China de Taiwan	152	442, 310	403, 932
4	P & O Nedlloyd	Reino Unido /Países Bajos	157	419, 527	406, 654
5	C.M.A-C.G.M. Group	Francia	150	299, 174	225, 436
6	Hanjim/DSR-SEnator	República de Corea/Alemania	76	290, 677	304, 409
7	Cosco	China	148	274, 128	255, 937
8	NOL/APL	Singapur	82	273, 573	227, 749
9	NYK	Japón	91	233, 934	177, 700
10	M.O.L.	Japón	72	222, 533	188, 326
	<b>Total de 1 a 10</b>		<b>1 473</b>	<b>3 817, 358</b>	<b>3 377, 888</b>
11	CP Ships Group	Canadá	85	201, 706	187, 890
12	K Line	Japón	63	186, 017	168, 413
13	O.O.C.L.	Hong Kong (China)	55	185, 502	157, 493
14	Zim	Israel	79	174, 480	164, 350
15	Hapag Lloyd	Alemania	41	154.850	135, 953

16	Yang Ming	Provincia China de Taiwan	55	153, 783	120, 319
17	China Shipping	China	94	143, 655	148, 212
18	Hyundai	República de Corea	35	136, 548	122, 713
19	C.S.A.V.	Chile	55	123, 378	90, 625
20	Pil Group	Singapur	92	106, 508	97, 827
	<b>Total de 1 a 20</b>		<b>2 127</b>	<b>5 383, 785</b>	<b>4 771, 683</b>
	<b>Flota estimada al 1 de Julio de 2003 y 2002</b>			<b>8 354, 000</b>	<b>7 713, 000</b>

Fuente: UNCTAD. El Transporte Marítimo en 2004, p. 65.

Interesa también en este punto conocer hacia dónde se mueven los flujos de mercancías, que tradicionalmente se realizan entre Países desarrollados o entre los Países centros y sus filiales en Países en desarrollo. Al considerar las principales rutas comerciales destaca con nitidez la ruta transpacífica y los mercados de Asia hacia Estados Unidos. El cuadro IV-9 demuestra que estos flujos en millones de teus han crecido 15.7 % hasta llegar en el 2003 a 10.1 millones de teus. En la ruta de Estados Unidos a Asia la dinámica de crecimiento es menor, ha crecido 5.6 %. En el movimiento de flujos de mercancías de Europa a Asia, y considerando también el mercado de Asia hacia Europa, se anota un ritmo de crecimiento de 15.2 %. En conclusión, en el análisis de la tríada comercial se aprecia que siguen dominando Estados Unidos, los países de Europa y ahora Japón con China. Esta última, destaca por su movimiento económico y comercial que ha aumentado a un ritmo muy grande, debido a que su economía requiere insumos estratégicos y produce también bienes terminados a precios altamente competitivos.

Estas tendencias se han venido acelerando por lo que como se mostró en el capítulo I, se avizora en el futuro la presencia de China e India como los grandes actores del Comercio Mundial. Este nuevo dominio alteraría las relaciones internacionales y los equilibrios geopolíticos y se deduce por ello el declive de Estados Unidos como el líder de la economía mundial. A este respecto, hay coincidencia de algunos autores que estudian los cambios mundiales y los nuevos patrones de las relaciones internacionales, que se están registrando, como reflejo de los cambios del comercio internacional.

Cuadro IV-9  
Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales  
(millones de TEU)

Año	Transpacífica	Transpacífica	Europa-Asia	Europa-Asia	Transatlántica	Transatlántica
	Asia-EEUU	EEUU-Asia	Europa-Asia	Asia-Europa	EEUU-Europa	Europa-EEUU
2002	8.81	3.90	3.94	6.13	1.50	2.59
2003	10.19	4.12	4.00	7.06	1.58	2.56
Variación porcentual	15.7	5.6	1.5	15.2	5.3	- 1.0

Fuente: UNCTAD. El Transporte Marítimo en 2004, p.71

Ees decir, en el reparto mundial de la capacidad de tráfico transpacífico se demuestra el rol importante de la firma Grand Alliance, de la empresa New World Alliance y de la Maersk Sealand. Junto con K. Line y Yangming y la CMA, CGM/Norasia y otros que concentran el 65.6 % del total de la capacidad de tráfico estimada (ver cuadro V-10). Estos líderes de carga del Pacífico seguramente tocan también los puertos de México y de Estados Unidos

Cuadro IV-10  
Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico (porcentajes)

Operador	Mediados de 2003	Mediados de 2004
Grand Alliance	22.3	21.7
New World Alliance	12.9	13.8
Maersk Sealand	15.6	16.2
K.Line y Yangming	9.0	8.9
CMA CGM/Norasia y		

<b>otros</b>	<b>5.3</b>	<b>5.0</b>
<b>Total</b>	<b>65.1</b>	<b>65.6</b>

Fuente: UNCTAD.El Transporte Marítimo en 2004, p. 71.

El análisis no sería completo si no se presenta la importancia en el mundo de los distintos puertos que tienen terminales de contenedores, especialmente porque este indicador reflejaría qué países y territorios son líderes, qué nivel de carga contenerizada manejan y por qué se justifica que existan puertos grandes y líderes en carga contenerizada: En contraste, también existen puertos pequeños y medianos, que manejan poca carga contenerizada y que se consideran en este trabajo “puertos excluidos”.

Esta tipología de terminales y de puertos no solo demuestra cuáles son los lugares claves del comercio internacional sino también como los puertos pequeños y medianos tienen terminales que alimentan y apoyan a los países grandes. Se consigue de esa manera determinar cuáles son los países líderes y qué terminales son complementarias al comercio, que es dinámico en el mundo y que logra centros de negocios portuarios que cumplen el justo a tiempo, para servir a empresas multinacionales ubicadas en distintos lugares del orbe.

Como lo demuestra el cuadro IV-11 y IV-12 y coincidiendo con el cuadro II-2 del capítulo II, ya presentado, el primer país de los cincuenta más grandes del mundo que cuenta con puertos que registra carga contenerizada es el de Hong Kong en China, cuyo tráfico en el año 2002 fue de 19.1 millones de teus<sup>135</sup>.

Cuadro IV-11  
El tráfico de los puertos de contenedores de 50 países y territorios en desarrollo en 2002, 2001 y 2000

País o Territorio	TEU en 2002	TEU en 2001	TEU en 2000	Variación porcentual 2002/2001	Variación porcentual 2001/2000
<b>1 Hong Kong (China)</b>	<b>19 140, 000</b>	<b>17 900, 000</b>	<b>18 100, 000</b>	<b>6.9</b>	<b>- 1.1</b>
<b>2 Singapur</b>	<b>16 800, 000</b>	<b>15 520, 000</b>	<b>17 040, 000</b>	<b>8.2</b>	<b>- 8.9</b>

<sup>135</sup> Esto significa que Hong Kong de China moviliza doce veces más carga contenerizada que todos los puertos de México, que manejan dicha carga especializada. De esta manera se mide el desarrollo versus el subdesarrollo o si se quiere la simetría o la asimetría que existe entre un País que tiene puertos gigantes y otro país como México, en la periferia o semiperiferia, según algunos, que maneja relativamente poca carga contenerizada.

3 República de Corea	11 542, 733	9 827, 221	9 030, 174	17.5	8.8
4 Malasia	7 541, 725	6 224, 913	4 642, 428	24.2	34.1
5 Emiratos Arabes Unidos	5 872, 244	5 081, 964	5 055, 801	15.6	0.5
6 Indonesia	4 539, 884	3 901, 761	3 797, 948	16.4	2.7
7 Tailandia	3 800, 929	3 387, 071	3 178, 779	12.2	6.6
8 Filipinas	3 270, 796	3 090, 952	3 031 , 548	5.8	2.0
9 India	3 242, 989	2 764, 757	2 450, 656	17.3	12.8
10 Brasil	2 923, 120	2 323, 801	2 413, 098	25.8	- 3.7
11 Arabia Saudita	1 930, 051	1 676, 991	1 502, 893	15.1	11.6
12 Sri Lanka	1 764, 717	1 726, 605	1 732, 855	2.2	- 0.4
13 México	1 561, 929	1 358, 136	1 315, 701	15.0	3.2
14 Oman	1 415, 498	1 331, 686	1 161, 549	6.3	14.6
15 Malta	1 288, 775	1 205, 764	1 082, 235	6.9	11.4
16 Panamá	1 248, 369	2 376, 045	2 369, 681	- 47.5	0.3
17 Egipto	1 233, 133	1 708, 990	1 625, 601	- 27.8	5.1
18 Chile	1 147, 172	1 080, 545	1 253, 131	6.2	- 13.8
19 Venezuela	1 078, 000	924, 119	674, 558	16.7	37.0
20 Jamaica	1 065, 000	983, 400	765, 977	8.3	28.4
21 Pakistán	965, 610	878, 892	159, 919	9.9	449.6
22 Bahamas	860, 000	570, 000	572, 224	50.9	- 0.4
23 Iran,					

Republica Islámica del	808, 821	618, 195	415, 382	30.8	48.8
24 Colombia	603, 070	577, 041	791, 588	4.5	- 27.1
25 Cote D Ivoire	579, 055	543, 846	434, 422	6.5	25.2
26 Argentina	500, 171	663, 811	1 144, 834	- 24.7	- 42.0
27 Ecuador	462, 509	414, 355	414, 104	11.6	0.1
28 República Dominicana	430, 561	487, 827	566, 479	- 11.7	- 13.9
29 Yemen	388, 436	377, 367	248, 177	2.9	52.1
30 Trinidad y Tobago	385, 233	352, 758	282, 487	9.2	24.9
31 Marruecos	375, 837	346, 724	328, 808	8.4	5.4
32 Guatemala	360, 161	322, 136	495, 809	11.8	- 35.0
33 Argelia	338, 152	311, 111	267, 530	8.7	16.3
34 Libano	298, 876	299, 400	n.a.	- 0.2	n.a.
35 Uruguay	292, 962	301, 641	287, 298	-2.9	5.0
36 Jordania	277, 307	241, 037	n.a.	15.0	n.a.
37 Ghana	270, 878	221, 468	n.a.	22.3	n.a.
38 República Arabe Siria	257, 586	222, 698	n.a.	15.7	n.a.
39 Chipre	233, 400	235, 100	257, 020	-0.7	-8.5
40 Cuba	214, 760	258, 264	185, 055	-16.8	39.6
41 Mauricio	198, 177	161, 574	157, 420	22.7	2.6
42 Djibouti	178, 405	147, 908	157, 990	20.6	- 6.4

43 Senegal	164, 341	136, 076	133, 325	20.8	2.1
44 Reunión de países	162, 636	159, 006	154, 394	2.3	3.0
45.República Unida de Tanzania	149, 223	135, 632	133, 660	10.0	1.5
46. Martinica	146, 771	140, 034	140, 062	4.8	0.0
47.Camerún	146, 737	139, 587	n.a.	5.1	n.a.
48 Guam	140, 990	140, 158	132, 689	0.6	5.6
49. Sudá	126, 236	120, 701	94, 182	4.6	28.2
50. Eslovenia	114, 863	93, 187	85, 742	23.3.	8.7
total	102 838, 822	94 012, 255	90 265, 213	9.4	4.2
Otros comunicado a/	738, 828	722, 544	356, 078	2.3	102.9
Total comunicado b/	103 577, 656	94 734, 799	90 621, 291	9.3	4.5
<b>TOTAL MUNDIAL</b>	<b>266 337, 242</b>	<b>243 814, 545</b>	<b>231 689, 448</b>	<b>9.2</b>	<b>5.2</b>

a/comprende Países y territorios en desarrollo que comunicaron menos de 95, 000 TEU por año o donde se advirtió una falta sustancial de datos.

b/ciertos puertos no respondieron a la encuesta. Si bien no eran los puertos mayores las omisiones totales pueden estimarse entre el 5 y el 10%.

n.a.; sin datos

Fuente: UNCTAD. "El Transporte Marítimo en 2004, op. cit. , p. 79.

El segundo lugar en el orbe, lo ocupa Singapur caracterizado por ser un puerto (ciudad-puerto), hub o de transferencia a escala mundial. Dicha ciudad-puerto movilizó 16.8 millones de contenedores en el año 2002 y registró una tasa de crecimiento de 8.2 % con respecto al año 2001. No obstante estas tendencias, el puerto de Singapur había alcanzado en el año 2000 la cantidad de 17.0 millones de teus movilizadas. Luego sigue en este ranking la República de Corea, Malasia, Los Emiratos Arabes Unidos, Indonesia y Tailandia. Brasil en el año 2002 ocupa el

lugar diez y México el número 13 de la escala mundial. De acuerdo al cuadro IV-11 Panamá ocupa el número 16, movilizándolo en el año 2002 1.2 millones de teus. En el análisis del Canal de Panamá que tiene dos puertos o terminales, cada uno en las costas del Istmo, el declive fue significativo en el año 2003, ya que en el año 2002 y 2001 se manejaron por este país centroamericano aproximadamente 2.4 millones de teus. Si se considera estos niveles en el año 2002 por ejemplo, Panamá ocuparía el lugar número 10, en la escala mundial que justifica la consideración de ser un Canal de importancia geopolítica internacional y que une el Pacífico y el Atlántico y sigue siendo atrayente para el capital internacional.

Considerando los 103.6 millones de teus de los cincuenta puertos más grandes, según países, que manejan carga contenerizada, cabe concluir en el fenómeno de concentración, ya que la diferencia entre el primero y el cincuenta es del orden del 166.6 veces. Es decir, el puerto de Hong Kong en China moviliza 166.6 veces más carga, que lo manejado por los puertos de Eslovenia, que es un país pequeño y con muy baja carga comercial contenerizada<sup>136</sup>.

Si se mide la concentración de carga contenerizada para el 2002, de acuerdo al cuadro IV-11 el 80.5 % del total de la carga contenerizada fue manejada por trece países del mundo en donde por supuesto se incluía a México.

En otro sentido y tratando de dimensionar el tamaño de las terminales de los países del cuadro ya citado, y considerando solo el indicador de carga contenerizada, se encuentra que en conjunto los puertos de México son muy pequeños, si se comparan con los puertos del mundo desarrollado y de los países que lideran el comercio internacional.

El cuadro IV-12 adjunto demuestra el punto en cuestión, al registrar que Hong Kong en China, mueve doce veces más carga que todos los puertos de México. Singapur, por su parte, supera en cerca de once veces lo movilizado en el año 2002 por México. En concreto, los puertos de México pese a ocupar el lugar número 13 en el mundo, son pequeños, en relación a los grandes jugadores del comercio internacional. Estos últimos ubican sus terminales y puertos en el Pacífico, cerca de China y Japón y dominan el comercio marítimo en las rutas que tocan el Lejano Oriente y llegan Estados Unidos y a México.

---

<sup>136</sup> El nivel que manejan los puertos de Eslovenia equivalen apenas a los 120, 818 teus que manejaba el puerto de Veracruz en el año 1992. En el año 1982 México manejaba en total 104, 429 teus que equivalen aproximadamente a toda la carga contenerizada, que maneja el País número 50 del ranking mundial. En conclusión el nivel de Eslovenia es muy bajo.

Cuadro IV-12  
**Comparación de órdenes de magnitud de todos los puertos de México versus los puertos y terminales portuarias del mundo desarrollado (se considera solo carga contenerizada)**  
**(número de veces que supera al país considerando a México con el índice 1.00)**

No de orden	País o territorio	Teus en 2002	Teus en el 2001	Teus en el 2000
1	Hong Kong (China)	12.25	13.17	13.75
2	Singapur	10.75	11.42	12.95
3	República de Corea	7.39	7.23	6.86
4	Malasia	4.82	4.58	3.52
5	Emiratos Arabes Unidos	3.75	3.74	3.84
6	Indonesia	2.90	2.87	2.88
7	Tailandia	2.43	2.49	2.41
8	Filipinas	2.09	2.27	2.30
9	India	2.07	2.03	1.86
10	Brasil	1.87	1.71	1.83
11	Arabia Saudita	1.23	1.23	1.14
12	Sri Lanka	1.12	1.27	1.31
13	México	1.00	1.00	1.00

Fuente: Cálculos del autor en base al cuadro IV-11 adjunto.

Este análisis también puede enriquecerse considerando a terminales y puertos líderes. El cuadro IV-13 presenta a las veinte principales terminales de contenedores para los años 2003, 2002 y 2001. De nuevo se demuestra la poca importancia que cumplen, en orden de magnitud, las terminales de los países latinoamericanos. Destacan en primer orden: Hong Kong (China) que movilizó 20.8 millones de teus, Singapur manejó 18.4 millones de teus, Shanghai (China), Shenzhen en China, Busan en Corea, Rotterdam en Holanda y Los Angeles en Estados Unidos (con 6.1 millones de teus). El orden número 20 lo ocupa el puerto de Gioia Tauro en Italia, que movió 3.06 millones de teus en el año 2003.

Cuadro IV-13  
Las 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2003 y 2001 (millones de  
teus y variación porcentual)

No	Puerto	Teus en 2003	Teus en 2002	Teus en 2001	2003/2002	2002/2001
1	Hong Kong (China)	20.82	19.14	17.8	8.78	7.53
2	Singapur (Singapur)	18.41	16.94	15.57	8.68	8.8
3	Shanghai (China)	11.37	8.81	6.33	29.06	39.18
4	Shenzhen (China)	10.7	7.61	5.08	40.6	49.8
5	Busan (Corea)	10.37	9.45	8.07	9.74	17.1
6	Kaoshiung (Taiwán)	8.81	8.49	7.54	3.77	12.6
7	Róterdam (Holanda)	7.1	6.52	6.1	8.9	6.89
8	Los Angeles (EEUU)	6.61	6.11	5.18	8.18	17.95
9	Hamburgo (Alemania)	6.14	5.37	4.69	14.34	14.5
10	Amberes (Bélgica)	5.44	4.78	4.22	13.81	13.27
11	Dubai (Emiratos Arabes Unidos)	5.15	4.19	3.5	22.91	19.71
12	Port Klang (Malasia)	4.8	4.5	3.76	6.67	19.68
13	Long Beach (EEUU)	4.66	4.52	4.46	3.1	1.35
14	Quingdao (China)	4.24	3.41	2.64	24.34	29.17
15	Nueva York (EEUU)	4.04	3.75	3.32	7.73	12.95
16	Tanjung Pelepas (Malasia)	3.5	2.67	2.05	31.09	30.24
17	Tokio (Japón)	3.28	2.71	2.77	21.03	-2.17

18	Bremerhaven (Alemania)	3.19	3.03	2.92	5.28	3.77
19	Laem Chabang (Tailandia)	3.18	2.66	2.34	19.55	13.68
20	Gioia Tauro (Italia)	3.06	3.28	2.49	-6.71	31.73
	<b>Total de los 20 principales</b>	<b>144.87</b>	<b>127.94</b>	<b>110.83</b>	<b>13.23</b>	<b>15.44</b>

Fuente: UNCTAD. "El transporte Marítimo en el 2004", p.80.

La comparación de estas terminales las más importantes del mundo, con Veracruz y Manzanillo en México, demuestran el verdadero orden de magnitud, capacidades y posibilidades de las terminales portuarias instaladas en el país.

Como lo demuestran los cuadros IV-14 y IV-15, nuestros puertos denominados "ganadores" en la competencia realizada en México, son de baja dimensión, si se comparan con los puertos gigantes que sirven al mundo desarrollado y a países que tienen un alto nivel de industrialización. En el caso de Veracruz su manejo de carga contenerizada no es significativa, si esta se compara con lo que maneja Hong Kong. En efecto este último transporta 36 veces más que lo que exportó e importó el puerto de Veracruz en el 2003. Singapur también es un puerto líder que movilizó en el año 2003 32 veces más que lo movilizado tradicionalmente por el puerto veracruzano. Su comparación con Long Beach refleja que este puerto mueve ocho veces más que la carga que movió el puerto jarocho. Así sucesivamente la comparación con los nueve puertos más grandes del mundo, en carga contenerizada, demuestra lo relativo que significa hablar de "puertos ganadores" en México.

Cuadro IV-14

**Dimensiones y orden de magnitud del puerto de Veracruz en comparación a los puertos más grandes del mundo, que movilizan carga contenerizada (se considera con el valor de 1.00 al puerto base)**

Puerto	Teus en 2003	Teus en 2002	Teus en el 2001
Hong Kong (China)	36.40	34.90	32.76
Singapur (Singapur)	32.19	30.88	28.65
Shanghai (China)	19.88	16.06	11.65

Busan (Corea)	18.13	17.23	14.85
Róterdam (Holanda)	12.4	11.88	11.22
Los Angeles (EEUU)	11.55	11.14	9.53
Hamburgo (Alemania)	10.73	9.79	8.63
Long Beach (EEUU)	8.14	8.24	8.20
Nueva York (EEUU)	7.06	6.83	6.11
Veracruz (México)	1.00	1.00	1.00
Cifras absolutas del puerto de Veracruz (en teus)	571, 867	548, 422	543, 327

Fuente: cálculos del autor en base al cuadro IV-13.

Similarmente el puerto de Manzanillo, también desde el punto de vista relativo, es un puerto pequeño. El puerto de Hong Kong movió en el año 2002 29 veces más carga contenerizada, que el puerto escogido como base. El puerto de Singapur cerca de 26 veces más carga contenerizada y el puerto de Róterdam en Holanda, moviliza diez veces más carga que el propio puerto de Manzanillo.

En conclusión se puede afirmar que los nueve puertos escogidos más grandes del mundo superan largamente lo que moviliza el puerto de Manzanillo, que es el líder en carga contenerizada desde el año 2002 en el país.

Cuadro IV-15

**Dimensiones y órdenes de magnitud del puerto de Manzanillo, respecto a los puertos más grandes del mundo que movilizan carga contenerizada**

Puerto	Teus en 2003	Teus en el 2002	Teus en el 2001
Hong Kong (China)	29.38	29.97	38.82
Singapur (Singapur)	25.98	26.52	33.96
Shanghai (China)	16.04	13.79	13.80
Busan (Corea)	14.63	14.79	17.60
Róterdam (Holanda)	10.02	10.20	13.30
Los Angeles (EEUU)	9.33	9.56	11.29

Hamburgo (Alemania)	8.66	8.40	10.22
Long Beach (EEUU)	6.57	7.07	9.72
Nueva York (EEUU)	5.70	5.87	7.24
Manzanillo (México)	1.00	1.00	1.00
Cifras absolutas del puerto de Manzanillo (en teus)	708. 417	638, 597	458, 472

Fuente: cálculos del autor en base al cuadro IV-13.

En resumen, se puede afirmar que las perspectivas de la economía mundial en general son positivas y que se nota un auge del transporte marítimo, explicado por las veinte empresas que dominan los mares y tocan a los puertos principales del mundo. El fenómeno de concentración afecta a los puertos latinoamericanos y mexicanos, ya que como puertos pequeños y medianos sufren los impactos del vaivén internacional, siendo los puertos más grandes de México puertos pequeños, en relación con los estándares mundiales.

#### 4.2. Los puertos latinoamericanos: casos y experiencias

Esta sección desarrolla el rol de los puertos latinoamericanos, a la luz de la experiencia internacional, demostrando que los esquemas públicos vinculados a los puertos (empresas públicas) trajeron ineficiencia y cuellos de botellas en la gestión de los mismos, por lo que se hizo necesario, siguiendo sugerencias de organismos internacionales, como la CEPAL políticas de privatización y reestructuraciones portuarias, que bajo el énfasis de negocios de carácter privado, premiaron a la competencia y se consiguió en general resultados satisfactorios en el movimiento de carga general y en especial buenos rendimientos en el manejo de la carga contenerizada, que se resalta como un punto clave en esta investigación.

Como ya se expuso los procesos de privatización de los puertos latinoamericanos han venido acompañados de una acelerada apertura comercial, en el marco de un modelo de economía abierta.

Pese a estos atributos registrados en los procesos de privatización realizados debería notarse que los puertos de América Latina como lo plantea Sanchez (CEPAL, Lima, noviembre 13 de 2003) no se encuentran considerados en los primeros cuarenta puertos del ranking mundial. Esto se explica porque los puertos

más grandes del mundo vienen incorporados en los territorios y regiones que pertenecen a los países desarrollados, asociados a la tríada comercial, es decir pertenecen a países desarrollados vinculados a: Estados Unidos, Japón o a naciones de Europa principalmente y China. También están incluidos dentro de los cuarenta primeros puertos hub de transferencia mundial, Singapur, el puerto de Hong Kong y algunas terminales estratégicas que se encuentran en las rutas Este-Oeste, vinculados con la Cuenca del Pacífico y con países como la India, China y Japón.

El cuadro IV-16 refleja dichas tendencias, ya que los diez primeros puertos del mundo movilizan el 38 % de carga contenerizada y ninguno de ellos pertenece a la región latinoamericana, mostrando los efectos de concentración económica típica del mundo capitalista y lo relativo que significa ser puerto grande, mediano o pequeño y de carácter local.

Cuadro IV-16  
Actividad de puertos, ordenado por movimiento de TEUS, año 2002

Ranking mundial	Total TEU	LAC	part
1º a 10º	92.850.310	0	38%
11 a 20º	36.197.502	0	15%
21 a 40º	38.990.118	0	16%
41 a 100º	54.858.142	13	22%
101 a 200º	20.184.155	30	8%
201 a 31	2.946.655	36	1%
Total primeros 315 puertos			
246.946.882		100%	

Fuente: Elaborado por el Eco. Ricardo Sánchez . Exposición en el "Seminario sobre Concesiones para la provisión de infraestructura de transporte: desafíos para América Latina", Noviembre 13-14 , 2003.

\*Según las últimas estadísticas los 5 primeros puertos que han tenido mayor movimiento de contenedores son del Asia (3), Europa (1) y Estados Unidos (1).

En América Latina también se registra, en la última década, el comercio intraregional que ha crecido a una tasa mayor que el comercio exterior en general. Por causas de carácter político y económico, esta integración regional últimamente ha perdido ímpetus, sin embargo, el deseo político expresado por los gobiernos de la región y las expectativas que se dan en el marco de acuerdos subregionales también están ayudando a que el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA) se reactive aunque últimamente este esquema de integración presenta problemas especialmente por el cambio de los presidente que apoyan al esquema del MERCOSUR..

El principal eje de movimiento de carga como lo manifiestan distintos especialistas se da por vía marítima en Sudamérica y es la ruta Brasil-Argentina la más importante, seguida por la ruta Brasil-Chile con más del 80% del comercio internacional.

Como ya se ha adelantado en otros capítulos, los puertos del sector público en América Latina y el Caribe, se enfrentaban en la década de los ochenta del Siglo XX a una crisis económica expresada en caída de carga, sobrecostos, tarifas altas, demandas muy fuertes de los sindicatos y corrupciones, que finalmente repercutía en la eficiencia portuaria. Por eso el cuadro IV-17 demuestra la poca productividad de algunos puertos latinoamericanos como del Callao, de Paita en Perú y mejor eficiencia en puertos chilenos como San Antonio. En algunos casos esta baja productividad en el movimiento de contenedores se explicaba por la falta de grúas pórtico que coincidía con el atraso económico y comercial de algunas costas del Pacífico sudamericano (ver mapa ).

Cuadro IV-17

#### La eficiencia de los puertos regionales

(Entre los terminales de la Costa Oeste de Sudamérica, el Callao y Paita resultan los más lentos en el desembarque de mercadería).

Puerto	Movimiento de toneladas por año	Contenedores por hora	Equipo portuario (grúa móvil)	Grúa pórtico
Paita	72,341	20	0	0
Callao	521,382	30	0	0
Guayaquil	462,609	70	2	1
San Antonio	438,585	120	2	4
Valparaíso	300,032	80	2	2
Buenaventura	240,000	80	1	2
San Vicente	208,151	50	2	0
Iquique	111,510	50	2	0

Fuente: El Comercio, 8/11/03, entrevista a Arturo Woodman de TISUR

Mapa IV—1  
Los Puertos Latinoamericanos



Fuente: TISUR, Álvaro Galindo

En síntesis, las tendencias de América Latina coincidieron, de acuerdo al modelo de economía abierta, en facilitar el comercio exterior para lo que se necesitaba mejorar la eficiencia de los puertos. Las políticas en ese sentido, fueron privatizar los puertos, reduciendo de esa manera la carga fiscal que significaba contar con puertos públicos onerosos y convertir a los puertos en empresas eficientes.

De acuerdo a la CEPAL la experiencia latinoamericana demuestra que la participación privada aumenta la eficiencia portuaria, contando con el apoyo de la reforma laboral y reglamentando adecuadamente el poder monopólico de los puertos que están en competencia.

Debe recordarse que 1992 la Comisión Económica para América Latina (CEPAL: 1992) dio a conocer la siguiente situación que imperaba en la actividad portuaria en América Latina :

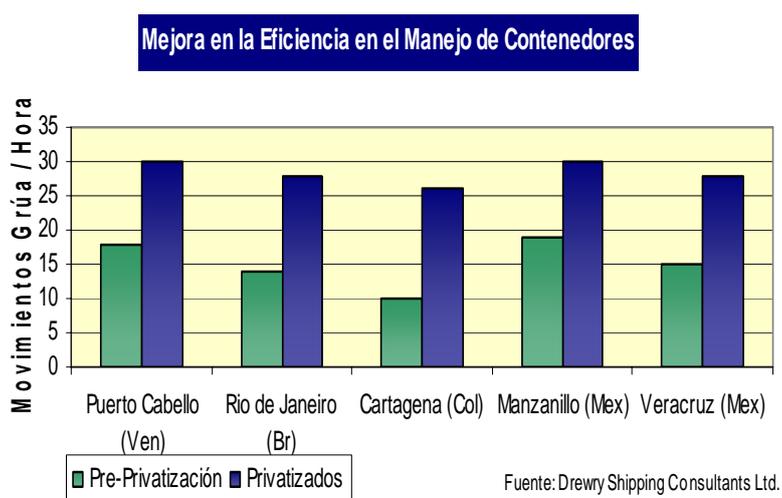
“Los puertos de América Latina y del Caribe, de propiedad estatal, enfrentan una crisis casi total del marco de sus actividades. Las consecuencias de la administración y propiedad portuaria por parte del sector público, pueden ser observadas en situaciones tales como la excesiva mano de obra utilizada, las restricciones políticas para la construcción de instalaciones en nuevos sitios y en el traslado de ciertas actividades a lugares más adecuados, los esquemas de trabajo costoso, la baja productividad y las tarifas excesivamente altas, en comparación con los niveles internacionales.

Se afirmaba:

“Si muchos puertos de la región no reducen sus costos ni mejoran su productividad, se perderá una importante oportunidad para aumentar la competitividad de las exportaciones regionales en los mercados internacionales”.

Como se muestra en el gráfico IV-2 efectivamente con la aplicación de las políticas privatizadoras algunos puertos de México, de Venezuela y Brasil aumentan su productividad. México como será desarrollado con más detalle en otros puntos de este capítulo efectivamente aumentó su carga general, mejoró su eficiencia en carga contenerizada y registró puertos ganadores, como fueron precisamente los puertos de Veracruz y Manzanillo.

Gráfico IV-2



Como lo expresa el recuadro IV-1, la experiencia de privatización de los puertos españoles, sirvió de ejemplo para los puertos latinoamericanos, que aplicaron los distintos postulados de estas recomendaciones. El modelo landlord se impuso en América Latina, sirviendo de ejemplo para la privatización de muchos puertos latinoamericanos.

#### Recuadro IV-1

##### **Recomendaciones sobre la forma de propiedad en los Puertos Iberoamericanos.**

1. Derivado de las experiencias observadas para el caso español, se confirma para los puertos de América Latina el modelo de gestión pública de titularidad estatal, autónoma y descentralizada, aunado a la privatización de servicios portuarios a los particulares, como el mejor esquema a seguir.
2. Resulta indispensable identificar mecanismos que permitan implementar un verdadero sistema de desarrollo portuario en el cual el tema puerto - ciudad sea primordial, es decir, que se deberá prever una conciencia armónica entre ambos, a efecto de lograr el cumplimiento de los objetivos comunes.
3. Es necesario que las autoridades portuarias desarrollen planes estratégicos que sirvan de guía a la actividad del puerto en el mediano y largo plazo. Estos planes deberán ser flexibles y dinámicos conforme a las condiciones que el marco portuario requiera.
4. Vista la experiencia europea que otorga especial cuidado al tema medio ambiental, es fundamental la aplicación de políticas que conduzcan a la puesta en marcha de normas estrictas de cuidado del medio ambiente, en las actividades del puerto y de la navegación.
5. Sólo los puertos competitivos lograrán sobrevivir en el futuro, por lo tanto se debe procurar que todos los actores de la comunidad portuaria que participan en la integración de los costos portuarios hagan un esfuerzo para lograr el menor costo unitario posible. Lo anterior, sin perder de vista que los costos influyen parcialmente en las decisiones de los clientes para acudir a los puertos, ya que también juegan roles relevantes la productividad, la calidad del servicio y las menores permanencias en muelle.
6. Resulta claro que en la actualidad es imprescindible contar con elementos modernos de información y telemática para agilizar los procesos, abaratar los costos y responderá las necesidades de los clientes.
7. Se recomienda avanzar en la cultura de calidad total en los puertos, de tal manera que se garanticen estándares óptimos de servicio, que no se limiten a un eslabón de la cadena sino al conjunto mismo de la actividad, lo que seguramente redundará en la fidelización de las cargas portuarias.
8. Es conveniente que los puertos que pretendan competir adecuadamente en el futuro desarrollen áreas de valor agregado, con lo cual no sólo se beneficiará el dueño de la carga y el puerto, sino que redundará en beneficios socioeconómicos para la región.
9. todos los puertos deben disponer de unidades de comercialización que se encarguen de buscar nuevos negocios y evaluar expost los servicios prestados, de manera que se corrijan las deficiencias incurridas si las hubiera.

10. La viabilidad de grandes proyectos de inversión en los puertos deben ser evaluados considerando no solamente los criterios financieros, sino que también consideraciones de orden social. Por lo tanto, los proyectos que por su evaluación no soporten los retornos deseados por lo privados, sea la propia autoridad portuaria quien los realice.
11. Establecer mecanismos eficientes de coordinación entre las diferentes autoridades involucradas en el ámbito portuario, con la finalidad de agilizar el mecanismo.
12. Resulta deseable que cada país disponga de una ley amplia y fuerte, que garantice la continuidad de las políticas adoptadas por el sector portuario independientemente de los cambios de gobierno.
13. Valorar con una visión amplia, a nivel continental, los puertos que tienen condiciones favorables para desarrollar servicios portuarios a toda América Latina.
14. Se deben establecer mecanismos continuos de capacitación para el personal portuario en todos los niveles.

**Fuente:** Primer Evento de Comercialización de los puertos Mexicanos, Veracruz, 28 de junio de 1997.

Una de las cuestiones relacionada con el manejo y gestión de los puertos, tiene que ver con el funcionamiento de un esquema público o uno de carácter privado. Se asocia en general que un esquema de carácter privado es más eficiente que un esquema basado en una organización estatal.

La historia de los distintos casos y experiencias demuestran la existencia de puertos públicos eficientes; pero también se registran puertos de uso privado que son competitivos. En esa discusión, a continuación se presentan algunos recuadros que buscan mostrar experiencias de puertos con los resultados conseguidos en carga y en competitividad. En general, en América Latina se comprueba que los esquemas de carácter privado han tenido mejores resultados de carácter económico y empresarial, en comparación a esquemas antiguos que administraban los puertos mediante la modalidad de puertos públicos.

En el recuadro IV-2 se demuestra que si es posible un trabajo conjunto entre los sectores públicos y privados. Mediante este esquema los dos sectores ganan si se manejan empresarialmente y planificadamente, como se comprueba en los casos de los puertos de Alemania (Bremen y Bremerhaven).

El recuadro IV-3 detalla los modelos de organización de puertos, los mismos que siguen tres modalidades: service ports, tool ports y landlor ports. Se pone ejemplos de puertos y se destaca que el caso del puerto de Singapur, es un puerto operador en manos del estado, que ocupa el segundo lugar en el año 2003 como terminal de contenedores en todo el orbe.

En relación a los problemas organizativos de los puertos los casos de los puertos chilenos en el recuadro IV-4, demuestran lo importante que fue la reorganización

de los mismos que era manejados por una empresa pública y como una Nueva Ley de Puertos ,promulgada en 1997 se consiguió la eficiencia buscada.

El caso brasileño, por su lado es ilustrado en el recuadro IV-5, mostrando que los problemas sindicales en los puertos de Brasil encarecían el uso de los mismos. Las reformas realizadas han mejorado este entorno negativo; aunque todavía se registran menores avances en el campo de la privatización, en relación a otros casos latinoamericanos.

Finalmente como una muestra de los casos latinoamericanos se presenta la experiencia argentina (recuadro IV-6) y los avances de los puertos de Panamá(recuadro IV-7).En este último caso se registra la privatización del puerto de Manzanillo en 1993 y los avances de la Terminal de Colón y el puerto de Cristóbal.Ultimamente,el puerto de Balboa en el año 2000 empezó su funcionamiento.Estos dos puertos en los extremos del Canal de Panamá se constituyen en estaciones de transbordo, que apoyan al tránsito del Canal de Panamá, que sigue siendo el paso obligado y estratégico de la carga que se mueve por los dos océanos y llega tanto a Sudamérica como a las Costas Este y Oeste de Estados Unidos.

Recuadro IV-2

### **OPERACIONES CONJUNTAS ENTRE LOS SECTORES PÚBLICO Y PRIVADO**

La mayoría de los puertos de Alemania, Bélgica y los Países Bajos son de propiedad de los gobiernos locales o municipales y administrados por ellos, y no gozan de autonomía jurídica o económica. A pesar de ello, tienen una gran autonomía comercial y de gestión pues las autoridades contratan a expertos del sector privado para su explotación. En los puertos de Bremen y Bremerhaven, los servicios de manipulación de la carga están a cargo de una empresa de carga y descarga denominada BLG. Se trata de una sociedad de responsabilidad limitada y la ciudad de Bremen es propietaria del 51% de las acciones. BLG tiene a su cargo el despacho de aproximadamente el 80% de la carga de Bremen y de toda la carga de Bremerhaven, salvo el petróleo y ciertas cargas a granel.

Fuente: CEPAL. "La reestructuración de Empresas Públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe. Santiago de Chile, julio de 1992, p85.

### Recuadro IV-3

#### **Modelos de organización de puertos**

La literatura sobre transporte marítimo clasifica a los puertos según la propiedad de su infraestructura y superestructura. Según esta clasificación, existen tres tipos de puertos: los puertos operadores ( service ports), los puertos en concesión (tool ports) y los puertos de propietario ( landlord ports). Según el modelo del puerto operador-predominante en los puertos públicos latinoamericanos en los años setenta-La autoridad portuaria se encarga de la administración de la infraestructura, la superestructura y el funcionamiento general del puerto. El puerto de Singapur es un puerto operador propiedad del Estado, pero también existen puertos operadores privados, como el puerto de Hong Kong. El puerto en concesión es aquel en el que la infraestructura y la superestructura son propiedad de la autoridad portuaria y sus servicios han sido otorgados en concesión a empresas privadas. La mayoría de los puertos públicos latinoamericanos funcionaron bajo este modelo durante los años ochenta; sin embargo, este modelo aún sigue vigente en la mayoría de los países Centroamericanos, a excepción de Panamá. Por último, en el modelo de puerto de propietario, la infraestructura pertenece a la autoridad portuaria y es administrada por ella, mientras que la superestructura está en manos del sector privado, que se encarga de proveer los servicios portuarios. En este

Fuente: BID. "El Motor del Crecimiento", Washington, D.C., 2001. p. 175

## Recuadro IV-4

## Experiencia Chilena

Hasta 1981, la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi) tenía a su cargo once importantes puertos públicos y el monopolio de la manipulación de la carga. Emporchi había creado un sistema de manipulación de cargas en virtud de dos grupos de trabajadores: los estibadores, que debían obtener una licencia para trabajar, y los trabajadores contratados directamente por Emporchi para llevar la carga desde el buque hasta el puerto. A partir de ese año se abolió el monopolio y se introdujo un sistema multioperador. Se otorgaban licencias a empresas privadas para ofrecer sus servicios en los puertos públicos. El éxito inicial al implementar este nuevo sistema porque durante los ochenta y noventa el comercio aumentó considerablemente, hasta que en 1997 se promulgó la Ley de Modernización de Puertos y se crearon once autoridades portuarias. Las concesiones se otorgan por periodos de 15 a 20 años con la posibilidad de extenderlas hasta un máximo de 30 años. En el año 2000 comenzaron a funcionar cuatro de las concesiones: San Vicente, San Antonio, Valparaíso e Iquique. Estas concesiones en 1999 representó para el gobierno un ingreso de US\$ 300 millones. El puerto de Arica no pudo ser concesionado porque las autoridades portuarias impusieron excesivos requisitos de infraestructura, que hacían que el proyecto no fuera rentable.

Fuente: BID. "El Motor del Crecimiento", Washington, D.C., 2001. p. 176-177

## Recuadro IV-5

## Experiencia Brasileña

Hasta 1993 los puertos brasileños se caracterizaban por su ineficiencia, exceso de burocracia y constante falta de inversión. Este resultado se reflejaba en las tarifas portuarias que era tres veces hasta seis veces más del promedio internacional, largos periodos de espera de los buques y servicios deficientes.

La Ley de Modernización Portuaria permitió la participación privada en los servicios de manejo de carga y liberalizó las tarifas portuarias con el propósito de promover las competencias entre puertos vecinos. El gran obstáculo ha sido la resistencia sindical. Las dificultades ocasionadas por el gasto de planilla limita la posibilidad de recortar los gastos portuarios. El proceso ha rezagado a Brasil en comparación al despegue que ha tenido Argentina. Por ejemplo:

En 1998 el costo promedio de manejo de un contenedor de 20 pies en Buenos Aires era de US\$ 130, mientras que en Santos ascendía a US\$ 350. Una de las razones era que se necesitan 50 trabajadores para movilizar la carga de un buque en Santos, en comparación con Buenos Aires donde solo necesitan 14.

Por el contrario, en dos terminales concesionadas de Santos, el tiempo de espera cambió de varios días en 1997 a menos de un día en 1999. En los puertos pequeños como Itaji, Laguna, Cabedelo y Porto Velho el 75% de su infraestructura para 1999 ya estaban arrendadas al sector privado. Los principales cambios:

## Recuadro IV -6

**Experiencia Argentina**

Desde los setenta Argentina traspaso al sector privado algunos servicios de estiba de Buenos Aires. Obteniendo resultados que nos satisficieron a los usuarios por la excesiva reglamentación y la superposición de las funciones de las entidades estatales. Los otros puertos seguían el modelo operador, con aranceles elevados por manejo de contenedor.

En 1990 se adoptaron algunas medidas para desregular y descentralizar los puertos públicos más integralmente. La desregulación se conformo de abolir las prácticas laborales restrictivas en los puertos y los buques y liberalizar algunos precios. Se permitió el cabotaje a los buques extranjeros. El proceso se descentralizo, transfirió la propiedad de los puertos a las provincias, a las cuales se le impuso la responsabilidad de establecer sus propias autoridades portuarias encargándose de la infraestructura del puerto y de otorgar concesiones a empresas privadas. El caso del terminal de Zarate esta siendo remodelada por el sector privado permitiendo la manipulación de contenedores.

## Recuadro IV-7

**Experiencia de Panamá**

Panamá fue uno de los primero países latinoamericanos que privatizó un puerto público. La primera privatización tuvo lugar en 1993, cuando se otorgo la concesión de la Terminal Internacional de Manzanillo. Esta comenzó a funcionar a partir de 1995, tuvo tanto éxito que dio origen a otras concesiones de explotación.

La Terminal de contenedores de Colón y el puerto de Cristóbal comenzaron sus operaciones en 1997, el puerto de Balboa en 2000.

La ventaja de los puertos panameños como la terminal de Manzanillo es su proximidad al Canal de Panamá. El flujo de carga en Manzanillo aumento de 161.000 TEU en 1995 a 878.000 TEU en 1999, y la mayoría de la carga es para trasbordo.

Fuente: BID. "El Motor del Crecimiento", Washington, D.C., 2001. p. 179

En conclusión, tanto en la experiencia mundial, como el contexto latinoamericano, se resaltan los temas de la privatización portuaria, que permiten entender las políticas que se han aplicado en los puertos con el fin de volverlos eficientes y competitivos. Estos esquemas empresariales han demostrado en general resultados positivos; aunque mantienen asignaturas pendientes que este trabajo resalta.

En todo caso, la experiencia de la privatización de los puertos en México, bajo una modalidad de reestructuración portuaria, también demostrará logros, avances y problemas que se presentan a continuación.

### 4.3. El análisis del movimiento portuario mexicano: tendencia y dinámicas en el período de estudio

#### 4.3.1. Tendencia general de la carga total que se mueve por los puertos de México

Desde 1990 y como reflejo de la política económica y comercial que incluye la apertura comercial y una economía abierta que reduce los aranceles de importación, la carga general que se movilizó por todos los puertos del país tuvo un crecimiento en el primer periodo (1990-1994) de 2.3%<sup>137</sup>, que contrasta con la reactivación más dinámica de los cuatro siguientes años, en donde se registro una tasa de 6.4% respondiendo a la políticas de buscar la eficiencia portuaria y facilitar el movimiento de importaciones y exportaciones con un tipo de cambio favorable. Resalta en este análisis los “boom” de crecimiento de 1996 (11.8%) y de 1998 de 8.0%, los más altos del período. Especialmente durante 1997, se movilizaron 219.8 miles de toneladas y 237.4 de similares unidades físicas en 1998, cifras que superan ampliamente la que se registró en 1990, de tan sólo 169.1 miles de toneladas. Debe explicarse que en el mediano plazo este movimiento ha seguido siendo dinámico, creciendo hasta alcanzar en el año 2004 un movimiento de 266.0 miles de toneladas de carga. En general, en los últimos quince años la carga de los puertos ha crecido una vez y media más, con una tasa en promedio de 3.3% (ver cuadro IV-18).

Cuadro IV-18  
Tasas de crecimiento del movimiento portuario total en México en porcentajes (1990-2004)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Tasa de crecimiento		3.1	4.3	0.9	1.1	0.6	11.8	5.4	8.0
Carga total (en millones de toneladas)	169.1	174.3	181.8	183.4	185.4	186.6	208.6	219.8	237.4

Continuación cuadro IV-18

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2004/1990
Tasa de crecimiento	-2.5	5.5	0.0	3.5	4.6	0.5	3.3

<sup>137</sup> Se considera una función polinomial en donde la carga inicial es 169.1 miles de toneladas y la carga final es 185.4 de las mismas unidades; y se considera un periodo de cuatro años. De esa manera la tasa de crecimiento resulta ser 2.3%.

<b>Carga total</b> <b>(en</b> <b>millones de</b> <b>toneladas)</b>	<b>231.4</b>	<b>244.2</b>	<b>244.4</b>	<b>253.0</b>	<b>264.7</b>	<b>266.0</b>	
---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1994-2000), (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 1999, 1998, 1997, respectivamente. Se han actualizado las cifras con la revisión del Anuario Estadístico de los Puertos de México, 2002, 2003 y 2004.SCT.

Ello significa que el movimiento de las exportaciones e importaciones han crecido dinámicamente en el marco del TLCAN firmado con Estados Unidos y Canadá, y por la ampliación de mercados internacionales como Japón y Medio Oriente, que siguen siendo mercados importantes para México. Cabe advertir que una interpretación de estas cifras demostraría que el incremento en el tráfico de mercancías se debe al cambio del modelo de desarrollo presentado, como ya se vio en la primera mitad de los ochenta. Esta tendencia al ascenso se interrumpió con la devaluación del peso en los años 1994 y 1995, y posteriormente se vuelve a recuperar el alto ritmo de crecimiento. La reactivación espectacular experimentada durante 1998 se explica por el aumento del cabotaje de 12.7% y el crecimiento de la carga de altura de 6.2%. En esos años se registran bajadas y subidas de la carga total demostrando la ligazón que tiene la economía mexicana con el ciclo económico norteamericano, que la vuelve vulnerable y también por los cambios que tiene la exportación del movimiento petrolero, muy sujeto al entorno internacional poco predecible.

Cuadro IV-19  
Tasas de crecimiento del movimiento portuario, 1991-2004

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1991/2004
<b>Altura</b>	5.1	4.8	2.5	0.6	0.3	17.9	9.6	6.2	-2.8	7.6	1.5	4.0	3.8	0.5	4.2
<b>Cabotaje</b>	-0.6	3.4	-2.2	2.1	1.3	0.0	-4.2	12.7	-1.7	0.3	-3.7	2.1	7.1	0.4	1.2
<b>Total</b>	3.1	4.3	0.8	1.1	0.6	11.7	5.3	8.0	-2.5	5.5	0.0	3.5	4.6	0.5	3.3

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 1999, 1998, 1997, respectivamente. Las cifras han sido actualizadas al 2004.

Desde el año 2002 se nota un aumento importante de la carga de altura y un crecimiento oscilante de la carga de cabotaje. En el cuadro IV-19 se puede ver estos cambios de tendencia que demostrarían el crecimiento que en general mantiene la economía y su expresión en el movimiento comercial vía el transporte marítimo. En promedio en el período 1990/2004 el movimiento de carga total como ya se expuso ha crecido 3.3 %, tasa parecida al promedio de la economía mexicana, mientras que la carga de altura ha aumentado en 4.2% demostrando la dinámica que tiene la carga contenerizada que será analizada con detalle y que

marca la importancia que cumplió la privatización portuaria, al lograr una mayor productividad en los puertos de México.

La dinámica portuaria expresada en el movimiento de carga, se basa en el movimiento petrolero y de contenedores que es realizado principalmente por los siguientes puertos: en el Pacífico en los puertos de Islas Cedros (Baja California), Manzanillo (Colima), Lázaro Cárdenas (Michoacán) y Salina Cruz (Oaxaca). En el Golfo, es destacable la actividad de Veracruz, Pajaritos (también de Veracruz), Dos Bocas (Tabasco) y Cayo Arcas (Campeche).

Como lo demuestra el cuadro IV-20, adjunto, pese a que se mantiene la importancia del petróleo que es comercializado por los puertos (vía cabotaje y hacia el mundo), se registra un aumento importante de la carga general y de la carga contenerizada; aunque también mantiene vigencia el granel mineral que represento 18.0 % en 1991, 22.8 % en 1998 y 21.0% en el año 2004.

Cuadro IV-20  
**Importancia estructural que cumplen las distintas cargas que se movilizan en los puertos (1991, 1998 y 2004) (toneladas) (cifras absolutas)**

Tipo de carga	1991	%	1998	%	2004	%
<b>Petróleo y derivados</b>	<b>124199, 000</b>	<b>71.3 %</b>	<b>147 392, 000</b>	<b>62.1 %</b>	<b>161 666, 709</b>	<b>60.8 %</b>
<b>Carga general suelta (1)</b>	<b>9 685, 000</b>	<b>5.6%</b>	<b>19 954, 000</b>	<b>8.4 %</b>	<b>17 518, 899 (2)</b> <b>14 552, 393 (3)</b>	<b>6.6 %</b> <b>5.5 %</b>
<b>Granel agrícola</b>	<b>5 345, 000</b>	<b>3.1 %</b>	<b>10 464, 000</b>	<b>4.4 %</b>	<b>9 369, 079</b>	<b>3.5 %</b>
<b>Granel mineral</b>	<b>31 480, 000</b>	<b>18.0 %</b>	<b>54 099, 000</b>	<b>22.8 %</b>	<b>55 895, 870</b>	<b>21.0 %</b>
<b>Otros fluidos</b>	<b>3 085, 000</b>	<b>1.7 %</b>	<b>5 471, 000</b>	<b>2.3 %</b>	<b>7 004, 880</b>	<b>2.6 %</b>
<b>perecederos</b>	<b>487, 000</b>	<b>0.3 %</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Total</b>	<b>174282, 000</b>	<b>100.0 %</b>	<b>237380, 000</b>	<b>100.0 5</b>	<b>266 007, 830</b>	<b>100.0 %</b>

(1) incluye carga general suelta y contenerizada

(2) En el año 2004 es solo carga general suelta.

(3) Exclusivamente carga contenerizada.

Fuente: SCT y cálculos del autor.

Dentro del movimiento petrolero cumplen un papel destacado el puerto de Salina Cruz en el Istmo de Tehuantepec y la Terminal Pajaritos, terminal que es administrada exclusivamente por PEMEX y que se considera en la zona de influencia del puerto de Coatzacoalcos.

Los informes de la iniciativa privada respecto al tema portuario decían: “el alto ritmo que vienen alcanzando los puertos después de la privatización (1994) se debe no sólo al mejor desempeño exportador del país, sino

también a la mayor operatividad de los puertos a consecuencia de su modernización”<sup>138</sup>.

Cuadro IV-21  
Crecimiento de la carga según distintas modalidades (1987-2004)

	1987-1990	1991-1998	1999-2004
<b>Total</b>	<b>3.2%</b>	<b>4.5%</b>	<b>2.8%</b>
<b>Altura</b>	<b>1.8%</b>	<b>5.8%</b>	<b>4.1%</b>
<b>Cabotaje</b>	<b>6.1%</b>	<b>1.7%</b>	<b>1.2%</b>

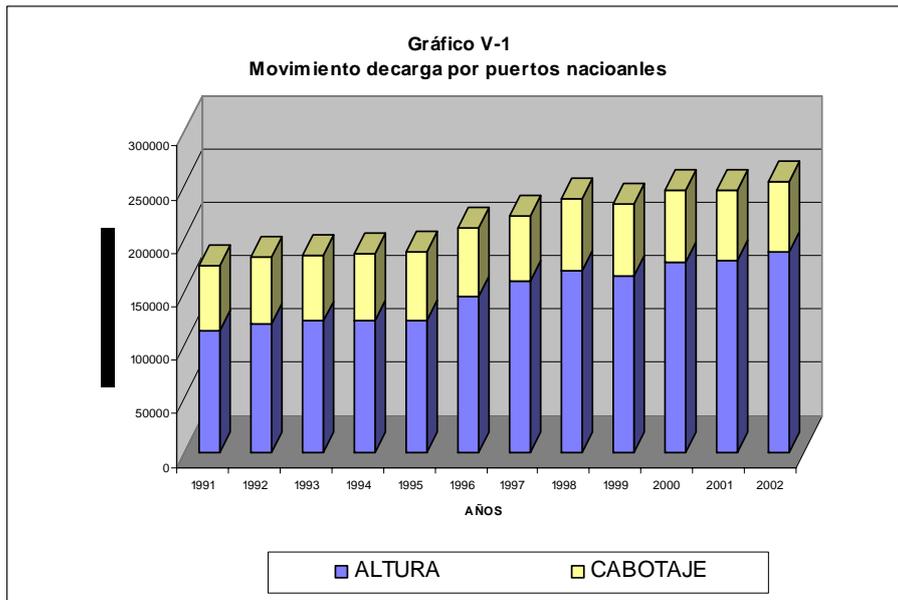
Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1994-2000), (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 1999, 1998, 1997, respectivamente. Se han actualizado las cifras con la revisión de los Anuarios Estadísticos de los Puertos Mexicanos, SCT, 2002, 2003 y 2004.

En el cuadro IV-21 se detalla como en el período 1991-1998 la carga de altura (de exportación e importación) crece 5.8% y como la carga total ha aumentado 4.5%, mientras que en el período 1999-2004 la misma carga de altura crece 4.1 % mientras que la carga total aumenta 2.8 %. Lo anterior demostraría que luego de diez años de la reestructuración portuaria es evidente la dinámica alcanzada por la carga de altura y especialmente de la carga contenerizada, que contrasta con la etapa de la economía cerrada, caracterizada por el movimiento de cabotaje con puertos que tenían zonas de influencia contiguas a su ámbito regional y que se especializaban en el movimiento de granos, de petróleo y de hierro, como es el caso del puerto de Lázaro Cárdenas.

Esta dinámica de crecimiento del movimiento de altura y, lo bajo del crecimiento del ritmo de cabotaje, indican también que la característica del modelo hacía afuera es un nuevo comportamiento que concurre al aumento importante de las importaciones y el crecimiento destacado de las exportaciones.<sup>139</sup> En detalle, como lo registró el cuadro IV-22, el movimiento de cabotaje ha sido negativo en muchos años del período debido a que la retracción del mercado interno reduce las ventas de petróleo y quita dinámica al movimiento de las costas del Pacífico y del Golfo, que resienten las etapas de contracción económica por las que pasó el país.

<sup>138</sup> Véase: Centro de Estudios Económicos del Sector privado, A.C., “Los primeros pasos hacia la privatización integral de sistema portuario mexicano”, *Actividad Económica*, Núm.208, México, mayo de 1998, pp.17-18. Igualmente, como lo aportan los documentos oficiales y si se compara la capacidad portuaria de 1993 con la de 1998 en México, se registra que ésta ha crecido de 40.6 a 61.1%. (Para cifras absolutas véase el cuadro 3.1, p.75 de Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998). Asimismo, se recomienda para actualizar el diagnóstico véase: “Obsoletas las instalaciones de puertos mexicanos faltan caminos y ferrocarriles” en *El Financiero*, México, 18 de julio de 1999.

<sup>139</sup> Se entiende que el movimiento de altura se compone de un comercio internacional de exportaciones e importaciones



Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT. Anuario Estadístico 2002

Parece plausible pensar que el movimiento de los puertos en México se ha reactivado, ayudado por esquemas que tienen mayor eficiencia y que llevan a movilizar más mercancía comercial por las Administraciones Portuarias Integrales (APIS). No obstante, hay que decir que mucho de los movimientos comerciales en los puertos dependen de los ciclos económicos, lo que hace que aumenten, por ejemplo, las importaciones de granos en Veracruz cuando se presentan sequías o que aumente la carga de cemento de la empresa Cruz Azul, que temporalmente compra Ecuador y sale por el puerto de Salina Cruz; o que se dinamice el puerto de Guaymas cuando la empresa Ford de Hermosillo en Sonora necesita que sus partes y piezas sean movilizados por este puerto mediante la modalidad de "justo a tiempo".

Los ejemplos demuestran que algunos puertos se reactivan siguiendo las necesidades de los mercados internos y reflejando, en algunos casos, los movimientos de las navieras, por lo que son las dinámicas internacionales no predecibles las que privilegian repentinamente el movimiento de los puertos. En todo caso, hay una lógica internacional al movimiento portuario, por lo que son las necesidades de las economías desarrolladas (Países centro), especialmente de los Países que constituyen la triada y de los bloques comerciales de integración firmados, los que reactivan los puertos y por tanto, nuestras economías periféricas.

En detalle, si se analiza el movimiento en los puertos del Pacífico y del Golfo se encuentran algunas sorpresas. Por ejemplo, si se estudia la concentración del total de carga en los cinco puertos más grandes, es decir: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz, se encuentra que, en promedio, sólo el 21.0% de la carga total se movió por los denominados puertos líderes o principales (estos puertos manejan carga contenerizada y carga petrolera principalmente; pero su dinámica la da el movimiento comercial vía contenedores). Por otro lado, los puertos del Istmo de Tehuantepec (incluyendo la terminal de Pajaritos)

concentraron, en el mismo período, un promedio de 23 % del total de la carga mexicana (Cuadro IV-22).

Cuadro IV-22  
**Concentración de carga total (incluye carga petrolera)**  
**Puertos líderes y puertos del Istmo de Tehuantepec, en porcentajes (1992-2004)**

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Cinco puertos principales*</b>	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1
<b>Puertos del Istmo**</b>	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8

\* Considera los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz.

\*\* Incluye los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos y la terminal de Pajaritos administrada por PEMEX pero que pertenece al recinto portuario del puerto de Coatzacoalcos.

Fuente: cuadro 1 del anexo no 11.

Esta aparente duda acerca de qué pasa con el resto de carga total movilizada en todo el país, se explica al considerar la importancia que tienen los puertos petroleros, dentro de los que cabe resaltar: Islas Cedros en Baja California, Dos Bocas en Tabasco, Cayo Arcas en Campeche, Tuxpan en Veracruz, Guaymas en Sonora y Guerrero Negro en Baja California Sur, Como lo indica el Cuadro I-13 son puertos que movilizan en forma global, carga petrolera siendo su especialización de ese carácter. Dado que la mayoría de estos puertos se comportan como enclaves si bien se resalta su importancia, este trabajo busca resaltar la variable carga contenerizada que explica el nuevo movimiento comercial y que posibilita ligarse con los Países vía el comercio internacional vendiéndose bienes con mayor valor agregado que solo petróleo.

Cuadro IV-23

**Carga total en puertos líderes, puertos del Istmo de Tehuantepec y otros puertos petroleros de importancia**

**Porcentajes de participación respecto al total (1992-2004)**

Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Cinco puertos líderes*</b>	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1
<b>Puertos del Istmo**</b>	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
<b>Islas Cedros, B.C.</b>	6.3	6.2	8.5	6.6	7.1	5.8	5.6	5.7	6.1	5.5	4.7	4.7	5.1
<b>Dos Bocas, Tab.</b>	12.6	12.5	17.0	8.8	11.2	11.6	11.0	8.7	9.5	11.5	12.2	12.5	10.1
<b>Cayo Arcas, Camp.</b>	17.6	17.2	16.5	15.7	15.1	18.1	17.1	16.7	17.2	19.1	19.5	21.1	24.2

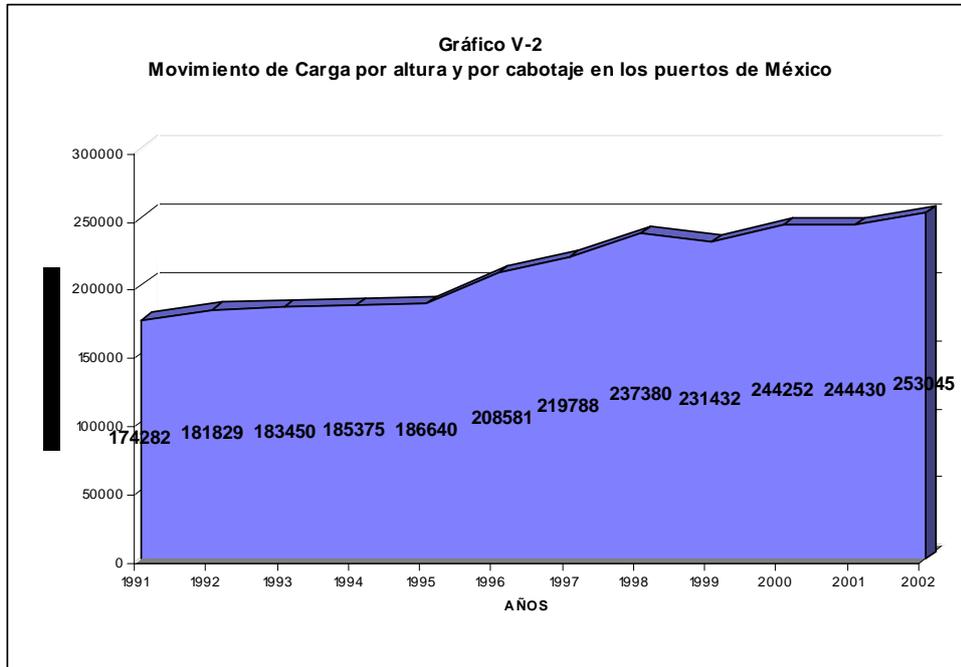
<b>Tuxpan, Ver</b>	<b>3.7</b>	<b>3.9</b>	<b>3.0</b>	<b>3.9</b>	<b>3.3</b>	<b>3.8</b>	<b>4.2</b>	<b>4.0</b>	<b>4.1</b>	<b>4.1</b>	<b>4.4</b>	<b>3.9</b>	<b>3.8</b>
<b>Guaymas, Son.</b>	<b>2.8</b>	<b>2.6</b>	<b>2.9</b>	<b>2.7</b>	<b>2.7</b>	<b>2.3</b>	<b>2.0</b>	<b>1.8</b>	<b>1.6</b>	<b>1.6</b>	<b>1.3</b>	<b>1.1</b>	<b>1.1</b>
<b>Guerrero, B.C.S.</b>	<b>3.1</b>	<b>3.1</b>	<b>2.9</b>	<b>3.2</b>	<b>3.3</b>	<b>2.9</b>	<b>2.9</b>	<b>2.9</b>	<b>3.0</b>	<b>2.7</b>	<b>2.3</b>	<b>2.3</b>	<b>2.6</b>
<b>Punta Venado, Q.Roo</b>	<b>2.2</b>	<b>2.5</b>	<b>2.8</b>	<b>3.3</b>	<b>2.9</b>	<b>2.8</b>	<b>2.9</b>	<b>2.6</b>	<b>2.8</b>	<b>2.7</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	<b>2.7</b>
<b>Resto</b>	<b>10.5</b>	<b>10.2</b>	<b>10.3</b>	<b>10.3</b>	<b>9.6</b>	<b>9.9</b>	<b>9.4</b>	<b>10.3</b>	<b>10.4</b>	<b>10.2</b>	<b>9.2</b>	<b>9.0</b>	<b>9.5</b>
<b>Total</b>	<b>100.0</b>												
Total en millones de toneladas (cifras absolutas)	181.8	183.4	185.4	186.6	208.6	219.8	237.4	231.4	244.2	244.4	253.0	264.7	266.0
<b>.exportación</b>	<b>97.5</b>	<b>101.7</b>	<b>100.8</b>	<b>103.4</b>	<b>117.6</b>	<b>125.6</b>	<b>125.7</b>	<b>119.3</b>	<b>124.9</b>	<b>129.0</b>	<b>132.2</b>	<b>140.3</b>	<b>142.0</b>
<b>.importación</b>	<b>21.5</b>	<b>20.2</b>	<b>21.9</b>	<b>19.7</b>	<b>27.5</b>	<b>33.4</b>	<b>43.2</b>	<b>44.8</b>	<b>51.8</b>	<b>50.4</b>	<b>54.4</b>	<b>53.4</b>	<b>52.6</b>
<b>.cabotaje</b>	<b>62.8</b>	<b>61.5</b>	<b>62.7</b>	<b>63.5</b>	<b>63.5</b>	<b>60.8</b>	<b>68.5</b>	<b>67.3</b>	<b>67.6</b>	<b>65.0</b>	<b>66.4</b>	<b>71.0</b>	<b>71.4</b>

\* Los puertos líderes o ganadores son: Manzanillo, Lázaro Carderías, Altamira, Tampico y Veracruz.

\*\*Los puertos del Istmo son: Salina Cruz, Coatzacoalcos y la terminal de Pajaritos, administrada por PEMEX.

Nota: En total son 40 los puertos que movilizan la carga total por los litorales de México. Son veinte en el Pacífico y veinte en el golfo y el Caribe. Destacan entre los anteriores once puertos importantes en el lado del Pacífico y diez en el Golfo y el Atlántico. El cuadro resalta los más importantes puertos captando el fenómeno de concentración.

Elaboración: el autor en fase a fuentes de la SCT.



Fuente: Los puertos en cifras (1992-1998), SCT, op. Cit, cuadro 5.2 p..98

En conclusión, si se considera dentro de las cargas comerciales al petróleo, no parecería que los puertos del Istmo de Tehuantepec, ni los otros puertos anotados sean perdedores más bien son especializados exclusivamente en cargas petroleras. En todo caso, debe resaltarse que en los puertos de México existen especializaciones y así como existen puertos preparados para manejar carga contenerizada, otros puertos están dedicados a movilizar petróleo y se caracterizan por ser monoprodutores, en el sentido que transportan solo un producto.

#### **4.3.2. El análisis del manejo de carga contenerizada**

Los puertos movilizan más carga en la etapa de apertura comercial. Esto se debe a la nueva Ley de Puertos y a los procesos de reestructuración portuaria aplicados desde 1994, superando los viejos vicios y convirtiendo a las Administraciones Portuarias Integrales, en empresas eficientes, que dinamizan sus operaciones de carga total, de carga contenerizada y de carga petrolera.

Analizando la carga contenerizada se nota muy claramente los efectos de la política económica y comercial. Es como ya se adelantó, que el movimiento

de la carga, vía contenedores, se constituye en el instrumento de transporte que ha revolucionado la logística a nivel mundial, ya que mediante este recipiente de veinte pies de largo o cuarenta pies de longitud, puede movilizarse todo tipo de carga. Este diseño posibilita movilizar la carga sin corte ni interrupciones, facilitando el proceso de logística y aminorando los tiempos de traslado de un barco a un camión o viceversa. De esta manera la invención del contenedor en los primeros años de la década de los ochenta revolucionó el movimiento de carga internacional, vía los puertos y facilitó que los puertos de México se incorporen al proceso de comercio que se realiza con el transporte de contenedores.

Bajo esta perspectiva, el análisis exclusivamente de carga contenerizada, que se mide en teus y que se moviliza por los puertos de México, registra en el período 1982- 2004 un cambio estructural evidente, ya que si en 1982 se movilizaban por los puertos 104, 429 teus, ahora en el año 2004 el comercio es de 1 903, 845 teus. Es decir, en los últimos veintitrés años el comercio ha crecido más de 18 veces y ha alcanzado una tasa de crecimiento del 14.1 % , como lo verifica el cuadro IV-24 adjunto.

Cuadro IV-24

**Total de movimiento de contenedores por todos los puertos de México (número de teus)  
(1982-2004)**

Año	Número de Teus	% tasa de crecimiento anual
1982	104, 429	
1983	89, 795	- 14.0 %
1984	94, 072	4.8 %
1985	109, 245	16.1 %
1986	120, 543	10.3 %
1987	162, 444.	34.8 %
1988	217, 042	33.6 %
1989	181, 015	-16.6 %
1990	273, 149	50.9 %
1991	299, 126	9.5 %
1992	337, 578	12.8 %
1993	463, 706	37.4 %
1994	549, 921	18.5 %
1995	569, 314	3.5 %
1996	684, 362	20.2 %
1997	902, 875	31.9 %
1998	1 010, 124	11.8 %
1999	1 117, 763	11.6 %

2000	1 315, 749	17.7 %
2001	1 358, 662	3.2 %
2002	1 564, 673	15.1 %
2003	1 685, 367	7.7 %
2004	1903, 845	12.9 %
Tasa de crecimiento todo el periodo anual		14.1 %

Fuente: ver cuadro 1 del anexo No 11

Los denominados puertos ganadores (líderes o principales) movilizaron el 91.1% del total. Es decir, la carga contenerizada se encuentra concentrada, sólo en los cinco puertos antes mencionados (Manzanillo, Veracruz, Altamira, Tampico y Lázaro Cárdenas (véase Cuadro IV-25). Por su parte, el puerto de Salina Cruz, que se especializaba además del petróleo, por su manejo de carga contenerizada, sólo alcanza 6.8% de los puertos del Pacífico y registra 2.2% del total del país. En suma, es un puerto relativamente secundario o perdedor.<sup>140</sup> Bajo esa medición esperar que el puerto se reactive exigiría que vuelva a manejar carga contenerizada, como en la época del Proyecto Alfa-Omega, hipótesis que no se acerca a la realidad, ya que parece que el fenómeno de concentración económica y de carga y vinculada al uso de los puertos, por razones internas y de carácter internacional apunta a privilegiar a los puertos del Norte ya señalados. Si el puerto se identifica como empresa sería una empresa pequeña que tiene pocos ingresos exclusivamente de carácter petrolero y por esa razón su reactivación puede incidir muy poco en una mejoría económica de la ciudad y puerto de Salina Cruz, cuyos habitantes siguen pobreza.

Cuadro IV-25  
Carga conjunta de los cinco puertos ganadores (1992-2004)\*  
En manejo de carga contenerizada, medida en teus\*\*  
En porcentajes respecto al total

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>Total (en teus)</b>	<b>337, 578</b>	<b>463, 706</b>	<b>549, 921</b>	<b>569, 314</b>	<b>684, 302</b>	<b>902, 875</b>	<b>1 010, 124</b>
<b>Total, puertos líderes (en teus)</b>	<b>284, 375</b>	<b>403, 464</b>	<b>507, 909</b>	<b>524, 365</b>	<b>633, 125</b>	<b>840, 142</b>	<b>941, 130</b>

<sup>140</sup> Como lo indica C. Martner [1998:255-256]: Sin la generación de profundos cambios en las redes y en las rutas marítimas internacionales, que conduzcan a la utilización del Istmo de Tehuantepec para el tránsito interoceánico de mercancías entre el Atlántico y el Pacífico, no es factible esperar alteraciones sustantivas en torno al puerto. También puede verse el trabajo reciente de este autor: "Corredores intermodales de transporte y reorganización territorial: el caso del Istmo de Tehuantepec en México", ponencia presentada al V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores: Globalización y Territorio, Mimeo, 22 al 24 de septiembre de 1999, Toluca, Estado de México, pp.37.

<b>Concentración</b> (en %)	<b>84.2</b>	<b>87.0</b>	<b>92.3</b>	<b>92.1</b>	<b>92.5</b>	<b>93.0</b>	<b>93.2</b>

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Total (en teus)</b>	<b>1 117, 763</b>	<b>1 315, 749</b>	<b>1 358, 662</b>	<b>1 564, 673</b>	<b>1 685 367</b>	<b>1 903, 845</b>
<b>Total puertos líderes (en teus)</b>	<b>1 022, 650</b>	<b>1 199, 500</b>	<b>1 238, 194</b>	<b>1 431, 938</b>	<b>1 552, 694</b>	<b>1 771, 663</b>
<b>Concentración (%)</b>	<b>91.4</b>	<b>91.2</b>	<b>91.1</b>	<b>91.5</b>	<b>92.1</b>	<b>93.0</b>

- Los puertos ganadores son: Veracruz, Tampico, Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

\*\* Los teus son unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies de largo (con un volumen de 8x8x20).

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998), op. cit, p. 124. Las cifras fueron actualizadas consultando los Anuarios Estadísticos de los Puertos de México. SCT, 2002, 2003 y 2004.

Como lo demuestran los cuadros IV-26 y IV-27 el fenómeno de concentración de carga contenerizada, vía los puertos de Manzanillo y Veracruz, se acentúa en los años 2000 a 2004, demostrando el vigor que cumplen solo dos puertos principales: uno en el Pacífico (Manzanillo) y otro en el Golfo y en el Caribe (Veracruz). En promedio, en el periodo 2000-2004 el 73 % de la carga transportada se moviliza a través de los puertos de Veracruz y Manzanillo. De lo anterior cabe concluir que los problemas de competencia están llevando a que naturalmente surja un puerto por el Pacífico que se convierte en líder y otro en el Golfo y Caribe como lo constituye Veracruz. Como se vera más adelante es en el sistema capitalista en donde se desarrollan los negocios de los puertos, y se convierte un fenómeno natural la concentración económica, carácter que también vienen representando los dos puertos, ya que por economías de escala, bajos costos, menores distancias y conformación del territorio era plausible que los puertos cercanos a los centros de México se conviertan en las palancas del comercio internacional. En todo caso, este fenómeno de concentración de carga es complementario a la tendencia principal de manejar la carga de exportación e importación por los puertos terrestres de la Frontera Norte como Laredo, Tijuana y Nogales, entre los más importantes.

Las tendencias expresadas en tasas de crecimiento reflejan el predominio del puerto de Manzanillo, que crece muy dinámicamente respecto al puerto de Veracruz, que parece llegar a un punto de saturación. Es espectacular el crecimiento conseguido por el puerto de Manzanillo que crece 22.3 % en el

período 2000-2002, despuntándose sin competidores como el primer puerto del Pacífico y de todo el país.

Cuadro IV-26

**Concentración de los puertos de Manzanillo y Veracruz (considera carga contenerizada) vía los puertos principales o ganadores**

	2000	2001	2002	2003	2004
Porcentaje	73.4 %	73.7 %	75.8 %	75.9 %	74.6 %

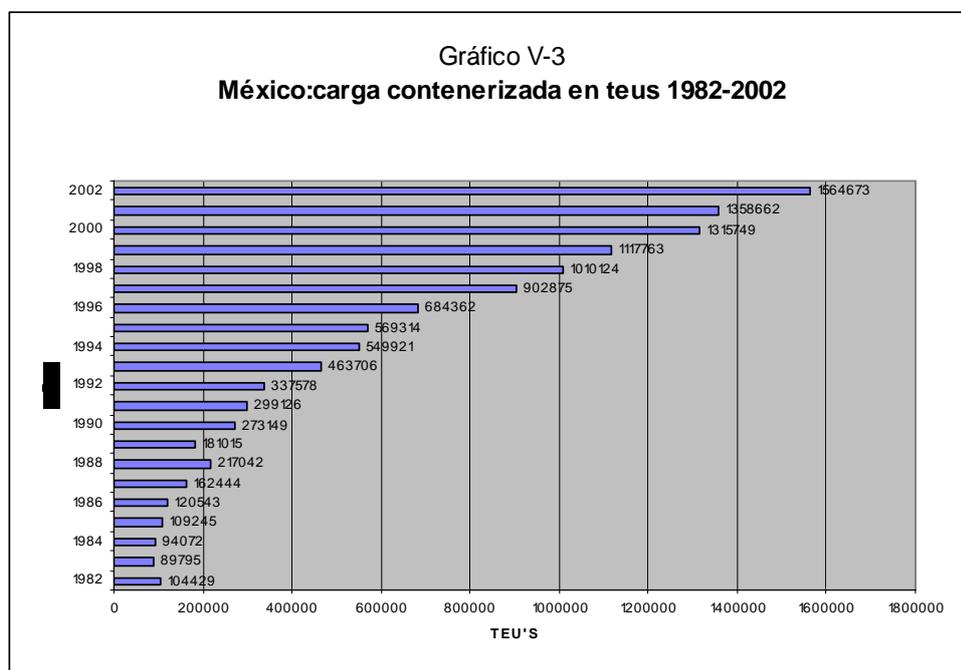
Fuente: cuadro No 1 del anexo No 11.

Cuadro IV-27

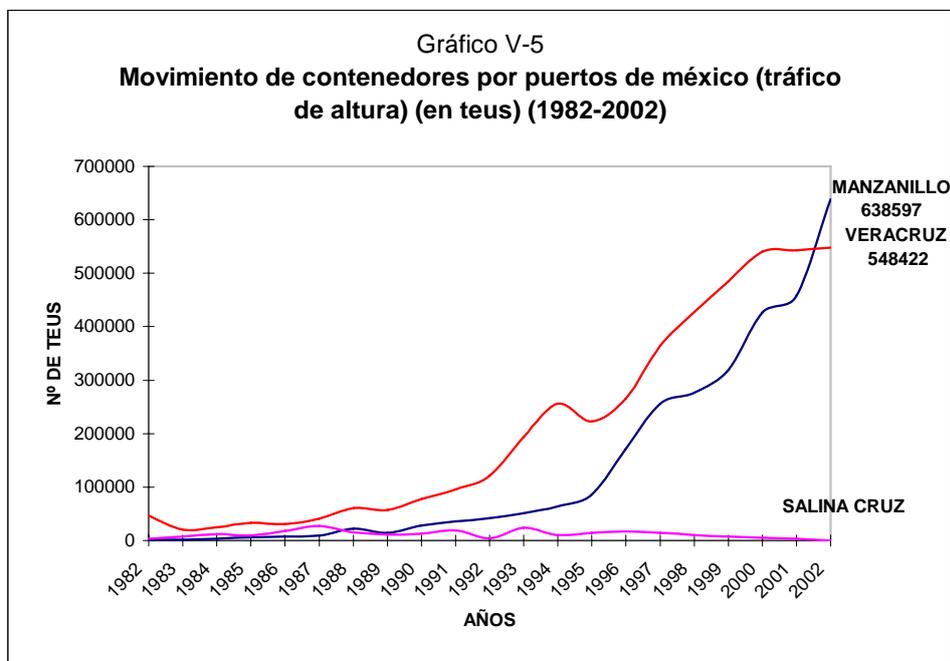
**Cálculo de la tasa de crecimiento de concentración de solo carga contenerizada por los puertos de México que se transporta por los puertos principales**

Período	1982-1987	1988-1994	1995- 1999	2000-2004
Manzanillo	43.2 %	19.4 %	38.6 %	18.1 %
Veracruz	-2.8 %	27.2 %	21.4 %	2.3 %
Total	9.3 %	12.5 %	18.3 %	9.7 %

Elaboración: cálculos del autor en base a datos de la SCT.



Fuente: Elaboración propia con datos de los documentos Puertos Mexicanos en Cifras (1990-1996), (1991-1997), (1992-1998), (1993-1999), (1994-2000), Anuario Estadístico 2002.



Fuente: Elaboración propia con datos de los documentos Puertos Mexicanos en Cifras (1990-1996), (1991- 1997), (1992-1998), (1993-1999), (1994-2000), Anuario Estadístico 2002

#### 4.3.3. Hacia una nueva Jerarquía portuaria basada en el indicador de carga contenerizada

Siguiendo la lógica expresada en los párrafos anteriores, a continuación se construye una tipología portuaria que se basa en los datos de carga contenerizada. De acuerdo al cuadro No1 del anexo No 11, se establece la estructura porcentual, considerando la carga de cada puerto, respecto al total y se establecen estructuras como aparecen el cuadro IV-28. Los porcentajes anuales obtenidos se han agrupado en períodos convencionales utilizando promedios simples, que buscan considerar los sexenios de Gobierno y los cambios reflejados en la apertura comercial.

Cuadro IV-28

Concentración de carga portuaria (en base al número de teus y carga en contenedores (1982-2004) (porcentajes promedios de participación)

Puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
Ensenada	0.11 %	2.37 %	1.03 %	2.45 %
Mazatlán	0.40 %	0.81 %	1.44 %	1.02 %
Manzanillo	4.05 %	10.82 %	24.94 %	39.13%
Lazaro Cardenas	5.37 %	11.64 %	2.73 %	0.58 %
Acapulco	0.28 %	1.22 %	0.09 %	0.00 %
Salina Cruz	10.81 %	4.58 %	1.65 %	0.12%
Guaymas	1.58 %	1.61 %	0.00 %	0.00 %
Puerto Vallarta	0.02 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %
Altamira	1.30 %	12.29 %	16.22 %	14.93 %
Tampico	22.0 %	8.60 %	7.80 %	1.55 %
Tuxpan	23.22 %	8.48 %	0.14 %	0.01 %
Veracruz	29.44 %	34.87 %	40.78 %	35.71 %
Progreso, Yuc.	0.00 %	1.21 %	2.59 %	3.99 %
Puerto Morelos	0.06 %	0.83 %	0.56 %	0.46 %
Coatzacoalcos	1.34 %	0.62 %	0.01 %	0.00 %
Otros	0.00 %	0.06 %	0.01 %	0.02 %
<b>Total</b>	<b>100.00 %</b>	<b>100.00 %</b>	<b>100.00 %</b>	<b>100.00 %</b>

Fuente: cuadro 1 anexo 11.

En síntesis, y de acuerdo a esta medición los puertos ganadores antes y después de la apertura comercial cambiarían en cada etapa. En el período 1982-1987 los puertos ganadores serían los de Tampico, Tuxpan, Veracruz y Salina Cruz, ya que en conjunto los tres concentran el 85.5 % del total de la carga contenerizada. En la fase de 1988 a 1994 los puertos ganadores cambian surgiendo Manzanillo. Destacan: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz. En conjunto concentran el 69.6 % del total de la carga. En el quinquenio 1995-1999 son solo tres: Manzanillo, Altamira y Veracruz. Esta tríada concentra el 81.9 % de toda la carga contenerizada que se maneja por los puertos de México. En el período actual hasta el 2002 mantenía su liderazgo Veracruz (concentraba el 38.7 %), lo seguía Manzanillo (35.7 %) y ocupaba el tercer puesto el puerto de Altamira, con un porcentaje de 14.5 %. Debe resaltarse que en el año 2002 por primera vez el puerto de Manzanillo rebasa en el movimiento a Veracruz, ya que mientras que Manzanillo movilizó 638, 597 teus, Veracruz movió 548, 422 teus.

De esa manera los movimientos del Pacífico se empiezan a igualar a los movimientos del Golfo, como lo demuestra la tasa de crecimiento que tiene

Manzanillo, respecto al ritmo de crecimiento de Veracruz (ver cuadro V-29)<sup>141</sup>. Esta tendencia es explicada por el comercio dinámico a la China, a la India, a Japón y a los países del Lejano Oriente, que utilizan las rutas marítimas del Pacífico. También marcaría un punto de quiebre del histórico puerto de Veracruz que alcanza su punto de saturación, por lo que necesita superar sus problemas de logística y de transporte carretero que complican la dinámica que debía tener el puerto, especialmente si trabajan con empresas grandes y extranjeras que requieren sus insumos “justo a tiempo”.

Cuadro IV-29

**Comparación de la carga contenerizada entre el Pacífico y el Golfo (1988-2004) (en teus)**

Costa del Pacífico	1988	2004	Tasa de crecimiento anual (%)	Costa del Golfo y Caribe	1988	2004	Tasa de crecimiento anual (%)
Ensenada	0	39202	-	Altamira	19 074	297 017	18.7 %
Guaymas	17, 626	16	-	Tampico	26 666	9 862	- 6.02 %
Mazatlán	2 004	15 954	13.8 %	Tuxpan	23 541	2	-
Manzanillo	22 021	830, 777	25.4 %	Veracruz	60 329	591, 736	15.3 %
Lazaro C.	22, 794	43, 445	12.6 %	Coatzacoalcos	5 601	-	-
Acapulco	1 815	0	-	Progreso	503	68 159	35.2 %
Salina Cruz	15 068	0	-	Puerto Morelos	0	7 808	-
Otros	0	17		Otros	0	150	-
Total de carga en 1988: 81, 328 teus				Total de carga en 1988 : 135, 714 teus			
Total de carga en 2004: 929, 411 teus				Total de carga en 2004: 974, 434 teus			
16.4 %				13.1 %			

Fuente: cálculos del autor

¿Por qué los puertos de Manzanillo, Veracruz y Altamira concentran más carga?

Dentro de las razones que explican esta tendencia están el desarrollo de los espacios de flujos de estos puertos, la calidad de las interconexiones alcanzadas entre los modos portuarios con las zonas metropolitanas y debido al desarrollo de servicios especializados con corredores multimodales.

Explican también estos liderazgos la cercanías de dichos puertos a los distritos industriales, a ciudades metrópolis, a mercados ampliados, y a rutas cercanas con las bases industriales del país y por supuesto a las empresas más grandes que utilizan los puertos especialmente del Norte, cercanos tanto al Golfo como al Pacífico.

<sup>141</sup> Esta tendencia y los cambios del movimiento de carga contenerizada aparece también en el cuadro No 1, p. 6 del siguiente documento: Instituto Mexicano del Transporte. "Reestructuración Portuaria e integración Logística de los Puertos Mexicanos. Notas No 68, Querétaro, octubre del 2004.

De acuerdo a estos resultados el cuadro IV-30 confirma la concentración de carga por los puertos de México como un fenómeno que se acelera en la última etapa de la administración del presidente Ernesto Zedillo, encontrando los efectos de la concentración económica y geográfica que planteaba Paul Krugman y que tomaba como referente a las ciudades y regiones de Estados Unidos<sup>142</sup>.

Cuadro IV-30

**Nueva jerarquía portuaria considerando el indicador de carga contenerizada: puertos “ganadores” y “puertos perdedores” de México (1982-2004)\***

Tipo de puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
<b>Puertos ganadores</b>	<b>Tampico</b> <b>Tuxpan 85.5 %</b> <b>Veracruz</b> <b>Salina Cruz</b>	<b>Manzanillo</b> <b>Lázaro C 69.6 %</b> <b>Altamira</b> <b>Veracruz</b>	<b>Manzanillo</b> <b>Altamira</b> <b>82.0 %</b> <b>Veracruz</b>	<b>Manzanillo</b> <b>Veracruz 89.8 %</b> <b>Altamira</b>
<b>Puertos perdedores</b>	<b>Lázaro C.</b> <b>Manzanillo</b> <b>Guaymas 14.5 %</b> <b>Coatzacoalcos</b> <b>Altamira</b> <b>Mazatlán</b> <b>Acapulco</b>	<b>Tampico</b> <b>Tuxpan</b> <b>Salina Cruz</b> <b>Ensenada</b> <b>Guaymas 30.4%</b> <b>Progreso</b> <b>Acapulco</b> <b>Mazatlán</b> <b>Coatzacoalcos</b> <b>Puerto Morelos</b>	<b>Tampico</b> <b>L. Cárdenas</b> <b>Progreso</b> <b>Salina C 18.0 %</b> <b>Mazatlán</b> <b>Ensenada</b> <b>Puerto Morelos</b> <b>Acapulco</b> <b>Tuxpan</b>	<b>Progreso.Yuc</b> <b>Ensenada</b> <b>Tampico</b> <b>Mazatlán 11.1 %</b> <b>Puerto Morelos</b> <b>Salina Cruz</b> <b>L. Cárdenas</b> <b>Coatzacoalcos</b> <b>Tuxpan</b>

\*esta clasificación permite demostrar que un puerto que concentra 10 % o más de carga se considera ganador".Y al revés menos de 10 % es considerado un puerto potencialmente perdedor o en declive". Como todo indicador es relativo y arbitrario.

Elaboración: Cálculos del autor.

<sup>142</sup> Al respecto Paul Krugman afirma que:"la característica más prominente de la distribución geográfica de la actividad económica seguramente sea su concentración' (Paul Krugman, 1992:11).

El fenómeno de concentración económica y de carga contenerizada que se presenta en los puertos de México no es un fenómeno exclusivo, ya que se puede encontrar que en muchos países de América Latina, se produce un fenómeno similar, característico del modelo económico que se aplica y que se instrumenta bajo las medidas ya conocidas del Consenso de Washington.

Generalmente las ciudades capitales de los países se apropian de un puerto y lo vuelven líder de su comercio, que de acuerdo al ya referido Paul Krugman es natural. Por lo que en la dinámica capitalista de ahorro de costos de transporte y distribución geográfica de los territorios, se presenta dicho proceso que entra también en el marco de la teoría de la localización industrial<sup>143</sup>.

Este fenómeno de concentración también se da en Estados Unidos. En palabras de Larry Burkhalter (CEPAL, 1999:61): "por lo general las actividades económicas se consolidan para crear una unidad operacional más grande y más eficaz en relación con los costos, que las coloque en una situación más competitiva, ofrezca una gama más amplia de bienes y servicios o reúna factores de producción complementarios. Por ejemplo, en 1997, diez puertos en los Estados Unidos de América manejaban el 80 % de la carga. El volumen de carga movilizada en estos puertos crecía a razón del 12 % anual debido, por una parte al crecimiento del comercio y, por otra, a la transferencia de carga de puertos menores. el 20 % restante del movimiento de carga se realizaba en 67 puertos y crecía a razón del 6 % anual.

En el caso de los puertos de Europa Jan Hoffman (CEPAL, mimeo, 28 de enero de 1999:9) confirma también dichas tendencias cuando afirma: "Muchos puertos del Mediterráneo comenzaron a desaparecer hace cuatro siglos cuando gracias al desarrollo de sistemas de navegación más precisos, los barcos pudieron obviar la necesidad de fondear en un puerto todas las noches". "Hoy en día en Europa, la mayor parte del comercio extrarregional solo se realiza a través de los cinco puertos más importantes del eje El Havre-Hamburgo, gracias a la existencia de redes de transporte terrestre rápidas y confiables.". "En todo el mundo, la carga se concentra cada vez más en los puertos regionales para su transbordo, generando redes mundiales de enlaces para el transporte marítimo de carga contenedorizada". "Dichas redes comprenden un número creciente de puertos de los países en desarrollo (Jan Hoffman, Ibid)."

---

<sup>143</sup> Respecto a México, por ejemplo, Daniel Hiernaux dice: "es determinante observar como cada metrópoli se hace de un puerto, con conexiones rápidas: Guadalajara con Manzanillo, Monterrey con Altamira (retomando el viejo sueño del puerto industrial) y la ciudad de México, mejorando progresivamente las vías de comunicación a Veracruz, requisiándose las instalaciones y buscando la modernización de un viejo bastión del corporativismo más tradicionalista' (ver: Apertura económica y regiones: Nuevas perspectivas?. Ciudades, Num. 22, abril-junio de 1994, p. 48).

Regresando al cuadro IV-30 se confirma la tendencia en que así como existen puertos ganadores desde la perspectiva del manejo de la carga comercial contenerizada, también existen puertos perdedores. De acuerdo al cuadro se encuentra que Salina Cruz fue un puerto potencialmente ganador en el período 1982-1987 para luego iniciar una etapa de franca decadencia ubicándose entre los puertos perdedores en la fase de 1988-1994 y en 1995-1999. Esta tendencia se ha agudizado en los años 2000 al 2004, pese a que los funcionarios que dirigen la API hacen esfuerzos por atraer cargas contenerizadas. Esta crisis del puerto se explica por el cambio de las rutas comerciales que privilegian al puerto de Manzanillo y convierten al puerto de Salina Cruz en un pequeño puerto de transbordo y vinculado a cargas locales y regionales de su hinterland. No obstante su movimiento petrolero lo convierte en un punto importante del cabotaje sustentado en tener instalada en su ciudad una refinería de petróleo que recibe vía un oleoducto el combustible que viene del Golfo y que es procesado en esta planta industrial.

Respecto al puerto de Tuxpan fue un puerto líder en el período 1982-1987 y pierde importancia en el segundo período y prácticamente desaparece en su manejo comercial en la última etapa de análisis. Otros puertos como el de Tampico de ser líder en las dos primeras fases pasa a un segundo plano en el último quinquenio de estudio desplazado por el puerto de Altamira, de decidida vocación industrial y con cercanía a los Estados Unidos. Empieza con un nivel muy bajo pero adquiere un gran movimiento económico y comercial que lo hace ganador en los dos períodos, que coinciden con la última década de los noventa del Siglo XX.

De esta medición también se colige lo relativo que significa ser un puerto potencialmente ganador o perdedor, ya que esta categoría está influida por factores externos y por su cercanía a distritos industriales que están ligados a empresas exportadoras y que se localizan buscando acotar las distancias, disminuir los tiempos y abaratando sus costos, con infraestructuras eficientes que los acerque al puerto de la globalización.

El declive del puerto de Salina Cruz, como ya se comentó, se debe a que firmas automotrices y empresas importantes deciden abandonar el Sureste y se concentran en Aguascalientes o cerca de Guadalajara, propiciando que el puerto de Manzanillo adquiera el liderazgo que ahora tiene. Además, el fracaso del proyecto Alfa Omega de ese entonces, para optimizar un puerto en el Istmo de Tehuantepec, desalentó a muchas firmas industriales que deseaban instalarse a lo largo del corredor transistmico, por tanto optaron por regresar al centro y cerca de los puertos a cuyo hinterland pertenece la Ciudad de México.

Respecto al puerto de Veracruz que algunos denominan: 'la puerta de México al Mundo', históricamente los lazos comerciales que mantiene con muchas empresas del centro de México, la importante reestructuración portuaria que se realizó, lo mantienen ubicado como el puerto líder de México y con un crecimiento espectacular en su movimiento de carga contenerizada. Como menciona Carlos

Martner (IMT, Nota No 198, 25 de agosto del 2000:3): “en 1983 Veracruz movió cerca de tres millones de toneladas, en 1991 manejó cerca de cuatro millones, sin embargo en 1999 muestra un cambio superlativo al alcanzar 13.5 millones de toneladas”. Concluye el especialista: “aunado al impresionante crecimiento de la carga hubo notables mejoras en las maniobras de carga y descarga de buques y en la movilización desde los muelles hacia las zonas de almacenamiento del puerto”.

En conclusión, la apertura comercial como política aplicada en México ha traído una aceleración de la carga general y en especial un aumento muy dinámico de la carga contenerizada, que se expresa por el crecimiento de cerca de once veces más, si se considera como base 1982 y tomando como año final solo 1999. Este ritmo de crecimiento que es notable se logra entre otros por el indicador de productividad portuaria, que han conseguido tanto Veracruz como Manzanillo, reflejando los avances empresariales que han conseguido dichas APIS. El relativo éxito alcanzado se caracteriza por el privilegio del mercado y la competencia que se exacerba registrando efectos tanto positivos como los ya anunciados, pero también efectos negativos que apuntan a olvidar la equidad y a privilegiar a solo dos puertos grandes, principales, en perjuicio de los puertos pequeños que anteriormente beneficiaban a su localidad, a su hinterland regional, con movimiento de carga, con remuneraciones, con empleos y con una derrama económica que era posible percibirla en las ciudades en donde se asientan los puertos.

En otras palabras, interesa por sobre todas las cosas exportar y se olvida o pasa a segundo plano el mercado interno, porque las inversiones que necesitan los puertos pequeños para ser competitivos se postergan y no se justifican. En general, se aprecia que el Gobierno del Presidente Fox ha privilegiado el apoyo a los puertos de Manzanillo, a Lázaro Cárdenas, a Veracruz (con problemas) y a Altamira, principalmente. El antiguo sistema portuario mexicano que apuntaba a generar un crecimiento general y no asimétrico de los puertos, ha sido olvidado por lo que es plausible pensar en las doble velocidades a lo que crecen los puertos, afectando en unos casos y beneficiando en otros a los territorios en donde se asientan dichos puertos, que actúan como empresas privadas que buscan maximizar su beneficio por sobre todas las cosas. Es la idea de la equidad y desarrollo regional a lo cual podían apuntar indirectamente los puertos la asignatura pendiente en este modelo exitoso de los puertos de México, que concentran la carga y el ingreso en algunos pocos puertos o APIS, siguiendo las tendencias de las leyes de la acumulación capitalista, que se da en la actual etapa de política económica en México.

#### 4.3.4. La concentración económica y financiera de las empresas portuarias (APIS) , basada en los indicadores de ingresos y gastos

Desde los puntos de vista económico y financiero, la situación de los puertos en la segunda parte de la década de los noventa refleja éxitos, ya que en general desde 1995 las empresas creadas han tenido utilidades que han representado, en promedio, 13% de los ingresos totales de todos los puertos en 1995; 15.4 % en 1996; alcanzaron 19% de los ingresos conseguidos en 1997 y registran 21.9% de los ingresos en 1998<sup>144</sup>. Durante 1999 y el año 2000 estos indicadores representan 10.9 % y 6.5%, comprobando que pese a las dificultades económicas y caída de carga, los puertos mantienen su autonomía económica, planteada en la Ley de Puertos. Respecto a los egresos, éstos han aumentado, pero menos que los ingresos, demostrando así, que las entidades mantienen objetivos de autosostenimiento y de solidez económica ya referidos. Entre 1988 y 1993, el presupuesto ejercido en el Sector Portuario y de Marina Mercante alcanzó un monto de 2, 200 millones de pesos, lo cual representa en promedio una transferencia de 440 millones de pesos (Centro de Estudios económicos del Sector Privado, A.C., 1998:21), suma que ya no erogan las APIS, pues sus ingresos promedio superan dicha meta, y además no son una carga para la Federación.<sup>145</sup> Como se comprueba en el Cuadro IV-31 los ingresos siguen creciendo y, obviamente, los impuestos que se pagan al gobierno también. En suma, desde esta perspectiva, el proceso económico de los puertos ha sido favorable para las finanzas del Estado, así como para las empresas creadas, que generan utilidades. Debe reiterarse que el buscar la autosuficiencia económica y financiera exige que cada empresa financie sus gastos con sus ingresos.

Cuadro IV-31  
Situación financiera de las 15 APIS, 1995 – 2002\*  
Pesos corrientes

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Ingresos (en millones de pesos)</b>	<b>458.3</b>	<b>824.7</b>	<b>1263.5</b>	<b>1718.8</b>	<b>1817.0</b>	<b>2027.9</b>
<b>Egresos (en millones de pesos)</b>	<b>398.6</b>	<b>696.9</b>	<b>1022.6</b>	<b>1340.7</b>	<b>1618.2</b>	<b>1895.4</b>

<sup>144</sup> En todos los casos cuando se habla de ingresos, el documento se refiere a los ingresos de los 15 puertos más importantes del país, que se han constituido en Administraciones Portuarias Integrales. Aquí están los cinco puertos ganadores, los puertos del Istmo de Tehuantepec y los otros puertos, menos importantes para esta tesis.

<sup>145</sup> Es decir, sin autonomía y financiera en los puertos la Federación tenía que gastar cada año 440 millones de pesos en ellos. Actualmente ya no eroga tal suma, ya que cada Administración Portuaria Integral (API) tiene sus ingresos y sus gastos, presupuesto que se maneja como el de cualquier empresa privada. Antiguamente, los aprovechamientos que se registraban en cada puerto eran remitidos al centro. De allí que se estime que existe un cambio estructural en la forma de manejo de los ingresos de cada API. Esto con la idea de privatizar servicios públicos y hacerlos depender cada vez menos de los presupuestos públicos.

<b>Utilidad (en millones de pesos)</b>	<b>59.7</b>	<b>127.8</b>	<b>240.8</b>	<b>378.1</b>	<b>198.8</b>	<b>132.4</b>
<b>Impuestos (en millones de pesos)</b>	<b>20.6</b>	<b>52.5</b>	<b>96.9</b>	<b>137.5</b>	<b>86.6</b>	<b>86.8</b>
<b>Porcentaje de utilidades entre ingresos</b>	<b>13.0%</b>	<b>15.4%</b>	<b>19.0%</b>	<b>21.9%</b>	<b>10.9%</b>	<b>6.5%</b>
<b>Ratio: impuestos/ingresos</b>	<b>4.5 %</b>	<b>6.3 %</b>	<b>7.7 %</b>	<b>7.9 %</b>	<b>4.8 %</b>	<b>4.3 %</b>

Se consideran, con criterios de comparación sólo 15 APIS, ya que la API de Acapulco es actualmente privada y la API de Quintana Roo es estatal. El análisis considera las siguientes empresas: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Puerto Madero, Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso.

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, México, 1999, 1998, y 1997 respectivamente.

En general, salvo la API de Puerto Madero (hoy Puerto Chiapas, con baja carga), que tiene pérdidas, y la de Manzanillo, que registró un déficit en 1995, las restantes empresas han mostrado una solidez económica expresada en el registro de utilidades y el pago de sus impuestos. Más aún, en general, las utilidades han evolucionado positivamente, creciendo más de seis veces, comparando 1998 con 1995.

Las tendencias antes vistas en el campo económico-financiero pueden desagregarse a nivel de los puertos, para buscar la existencia de correlación entre el movimiento físico (expresado en carga comercial) y el nivel de ventas, medido a través del ingreso. Para ello, sólo se consideraron los años de 1997 y 1998, encontrando, como lo registran los Cuadros IV-30 y IV-31, que las cinco empresas y puertos líderes llegaron a representar 65.1% de total de los ingresos del primer año y registraron un orden del 66.2% del total de los ingresos de las empresas en 1998. En conclusión, no sólo existe concentración de carga contenerizada en los cinco puertos escogidos, sino también se nota un fenómeno ganador desde el punto de vista de ventas y de ingresos en los puertos más grandes. Lo anterior quiere decir que hay regiones ganadoras y metrópolis que se benefician del ritmo económico de esas empresas, mientras que, por otro lado, hay puertos regionales pequeños que movilizan menos carga contenerizada y que por lo tanto alcanzan bajos ingresos. Es decir, hay puertos "ricos" y puertos "pobres" considerando el ingreso como indicador de esta riqueza o pobreza. Si esta deducción se aplica a los habitantes de los puertos valdría la pena extrapolar el análisis afirmando que en los puertos ganadores probablemente habrán actores sociales que se benefician de esta bonanza y al revés, en el caso de los puertos estancados y en crisis, debido a una serie de razones los habitantes de esas ciudades y puertos tienen pocos beneficios de los impactos y derrama económica que tienen los

puertos, ya que si el movimiento comercial es bajo pierden los transportistas, los cargadores, los estibadores, las empresas que realizan servicios en el puerto, e igualmente caen los ingresos de las agencias aduanales y también reciben menos salarios (por ejemplo, reparto de utilidades) los trabajadores y funcionarios de los puertos que ven que su empresa tiene poco impacto en la economía del lugar en donde están instalados.

Debe recordarse que desde otra concepción teórica y crítica, hace mucho tiempo Alain Lipietz (1979:32) dijo en su obra: "El Capital y su espacio" lo siguiente: "No hay región pobre sino solo regiones de pobres, y si hay regiones de pobres es que hay regiones de ricos y relaciones sociales que polarizan riqueza y pobreza y las que disponen en el espacio en forma diferencial. El hecho de que esa polarización adquiera la evidencia de un corte social empírico que permite hablar, por ejemplo de "el conjunto de los países subdesarrollados", del "desierto francés", de "las regiones periféricas", etc. es lo que hace falta explicar, no se puede partir de ahí". Por eso parafraseando a Alain Lipietz se decía que los anteriores, no serían "puertos ricos" sino puerto de ricos, y en contraste debería decirse que hay puerto de pobres y no "puertos pobres". Ello lleva al problema de la distribución del ingreso y la equidad que este trabajo intenta puntualizar como un aspecto poco investigado y necesario de trabajar, cuando se habla a nivel latinoamericano del caso de México y se magnifica los "milagros de la privatización portuaria".

En resumen, como lo comprueba el Cuadro IV-34, sí hay concentración de ingresos y concentración de carga que demuestra la primacía de los cinco puertos líderes y denominados en este trabajo puertos ganadores. El modelo, como se mencionó, apunta por muchas razones a concentrar la riqueza en las regiones y ciudades vinculadas a dichos puertos. De esta manera, se evidencia la presencia de puertos ganadores cercanos a los distritos industriales acordes a la era posfordista, a la economía-mundo flexible y obviamente, adaptable al interés globalizador de los países centro.

Cuadro IV-32  
Ingresos de las administraciones portuarias integrales (1997-2000)  
Miles de pesos corrientes

Administraciones Portuarias	Ingresos 1997	Ingresos 1998	Ingresos 1999	Ingresos 2000
Manzanillo	157, 539	200, 261	237, 080	296, 909
Lázaro Cárdenas	119, 791	139, 312	118, 162	142, 596
Altamira	91, 443	204, 482	275.594	252, 572
Tampico	118, 611	160, 515	121, 553	120, 088

Veracruz	335, 314	433, 280	450, 619	543, 911
Salina Cruz	67, 150	78, 296	83, 191	83, 139
Coatzacoalcos	134, 324	125, 503	137, 281	144, 775
Otras APIS	239, 400	377, 183	428, 541	443, 972
Total	1263, 572	1718, 832	1817, 050	2027, 962

Fuente: Cuadro 4.1 de los puertos mexicanos en cifras (1992-1998), SCT, mayo de 1999, p.7

Cuadro 4.1 de los puertos mexicanos en cifras (1994-2000), SCT, 2001, p. 87

Cuadro IV-33

**Concentración del ingreso en las APIS y puertos ganadores líderes vs. Las APIS del Istmo de Tehuantepec**

Administraciones portuarias	1997	1998	1999	2000
<b>Concentración del Ingreso de las Cinco APIS* VS. Total</b>	<b>65.1%</b>	<b>66.2%</b>	<b>64.3%</b>	<b>66.9%</b>
<b>APIS Istmo vs. Total</b>	<b>15.9%</b>	<b>11.8%</b>	<b>12.1%</b>	<b>11.2%</b>
<b>APIS istmo vs. APIS Líderes</b>	<b>24.5%</b>	<b>17.9%</b>	<b>18.9%</b>	<b>16.8%</b>
<b>APIS Pacifico vs. APIS Golfo**</b>	<b>50.8%</b>	<b>42.5%</b>	<b>37.8%</b>	<b>48.0%</b>

- Las cinco APIS y puertos ganadores son: Veracruz, Tampico, Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

\*\* Dentro de las APIS Pacifico se consideran: Lázaro Cárdenas y Manzanillo. Dentro de las APIS del Golfo se consideran: Veracruz, Altamira y Tampico. Las APIS del Istmo son: Salina Cruz y Coatzacoalcos.

Cuadro IV-34  
**Concentración de carga e ingresos en los puertos ganadores de México\***

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Concentración de carga (contenedores, teus)</b>	92.1%	92.5%	93.0%	93.2%	91.4%	91.2%	91.1%	91.5%
<b>Concentración de ingresos (miles de pesos)</b>	75.7%	71.7%	65.1%	66.2%	64.3%	66.9%	s.i.	s.i.

Se consideran: Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz, Altamira y Tampico

- s.i. significa sin información.

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras (1992-1998), (1991-1997), (1990-1996), SCT, México, 1999, 1998 y 1997

#### **4.3.5. La estrategia de promoción y atención de los mercados naturales de cada puerto<sup>146</sup>**

Un aspecto que complementa el análisis antes visto se refiere a los aspectos de comercialización y promoción de los puertos. Como lo afirma el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes, la estrategia de promoción y comercialización en los puertos y realizada por las APIS no ha contemplado puntos importantes que tienen en cuenta todas las empresas privadas, especialmente, transnacionales y nacionales de gran magnitud, que diseñan agresivas compañías de estrategias de mercadotecnia internacional para, en este caso, aumentar y potenciar los puertos de México. Ello no implica que la carga no haya aumentado, sino que, a la luz de una nueva imagen de los puertos, se deben efectuar programas agresivos de promoción y comercialización, entendiendo que este mundo competitivo exige estar a la altura de las empresas que promueven sus productos en todo el orbe y que diseñan acciones estratégicas que buscan ampliar mercados. En detalle, el trabajo de promoción no debe desconocer la presencia de un sistema de puertos, tanto en el lado del Golfo como en el Pacífico, recordando que cada puerto presenta características y ventajas comparativas que lo hacen atractivo para distintos segmentos del mercado.<sup>147</sup>

<sup>146</sup> Este punto se concentra en explorar la importancia del puerto de Salina Cruz, a la luz de una estrategia específica de desarrollo. En la lógica se busca presentar esquemáticamente cómo se puede convertir a un 'puerto potencialmente perdedor o en declive' en ganador. La información central utilizada se deriva del siguiente documento que fue presentado en un evento nacional de comercialización de todos los puertos del país y que se realizó en Veracruz. Véase al respecto: "La experiencia de promoción y comercialización en Sureste del Pacífico Mexicano: el caso del puerto de Salina Cruz, Oaxaca (1994-1997)", ponencia que presenta la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V., Veracruz, 26, 27 y 28 de junio de 1997.

<sup>147</sup> Véase: Boletín FAL, Año XXI, Núm. 131, febrero 1997.

Una muestra de este trabajo y de los problemas específicos que tienen los puertos en este campo, lo dio el caso de la empresa de Salina Cruz (API de Salina Cruz, S.A. de C. V.) quien en un foro de comercialización realizado en junio de 1997, señaló con detalle la presencia de tres problemas.

Específicamente, se demostró que más trabajo en esta área podía aumentar las exportaciones no petroleras, aunque los productos principales seguían siendo el cemento, el café, el polietileno, el T.P.A. (ácido tereftálico), el plátano en cajas, el tripolifosfato, la cerveza y el polipropileno. En otro aspecto, se postula como una meta importante para la empresa llegar a 520, 000 toneladas de carga comercial no petrolera en el año 2002, lo que significaría alcanzar el nivel que tuvo el puerto en 1987. Lo anterior exigía un crecimiento anual muy alto: de 27.6%, que a la luz de los datos comparados con otros puertos del país era muy difícil de lograr. Por el contrario, se notó que desde 1991, el puerto en análisis estaba perdiendo importancia. Mientras que en 1991 la API representaba 11.3% de todo el movimiento portuario de México (incluyendo petróleo); en 1997, su participación es sólo de 7.1% del total. En relación a la carga, comparativamente con la del Pacífico, el grado de importancia de ésta también baja de 29.8% a sólo 19.5%.

El análisis del movimiento de carga de tráfico de altura arroja, igualmente, que la participación respecto al total baja de 7.3% en 1991 a 3%. Exclusivamente, con relación a las exportaciones, éstas fueron 8.7% del total en el primer año y 3.7% en 1997. Sólo en el movimiento de cabotaje (principalmente petróleo), conserva su importancia el puerto de Salina Cruz: representó 28.3% de lo movido por el Pacífico y ahora representa 24.8%. Por último, si no se considera el petróleo, la carga manejada por el puerto no alcanza a representar ni el 1% del total en 1997 (fue de 0.58%).

En síntesis, las proyecciones anteriormente expuestas deben ser revisadas a la luz de las tendencias vistas que están reduciendo el rol del puerto de Salina Cruz a sólo un mercado cautivo. Por lo mismo, se hacía necesario revitalizar la comercialización y promoción, mediante asociaciones con otras empresas industriales y navieras, y manejar como alternativa la posibilidad de un convenio entre los Gobiernos de México y Panamá para derivar cargas del mismo Canal de Panamá al corredor transistmico y a los puertos del Istmo de Tehuantepec.<sup>148</sup>

Adicionalmente, tres puntos claves fueron presentados en el tema de la comercialización del puerto de Salina Cruz: discutir que la Gerencia de Promoción y Comercialización de la API debía generar los recursos que la vuelvan autofinanciable, el mostrar cómo una política de privatización mal entendida podría reducir en 72% los ingresos de la API, ya que se

---

<sup>148</sup> Una manera de convertir en puerto potencialmente ganador al puerto de Salina Cruz es mejorando su eficiencia y buscando que mueva más carga. La idea de revitalizar al Istmo de Tehuantepec como paso transfronterizo entra en esta lógica.

prescindiría de los ingresos que se tienen por abastecimientos de combustibles, por el uso de la infraestructura de los barcos petroleros y por la licitación de la terminal de contenedores. Ello significaba alta dependencia de la API de Salina Cruz, de los ingresos provenientes de los barcos petroleros de PEMEX, y también, de las maniobras que se realizan en el patio de contenedores y que, como se mencionó, pretende licitarse junto con el ferrocarril transistmico, afirmando que su funcionamiento podría ocasionar un cambio estructural en la zona, con aumento en las cargas y con la presencia de maquiladoras, logrando así, un aumento del tráfico ferroviario, terrestre y marítimo. Es una propuesta vigente para el siglo XXI que puede ser confrontada con investigaciones, empresarios, analistas y funcionarios públicos interesados en el desarrollo del Sureste y en especial de la región denominada Istmo de Tehuantepec. (Véase el Cuadro IV-35)

Cuadro IV-35

**Escenarios hipotéticos de crecimiento de la carga general en el puerto de Salina Cruz con la presencia del proyecto del corredor transistmico**  
Miles de toneladas

Tipo de carga	1997	2000	2003	2007	2010
Carga general	298	368	689	1970	4328
Petróleo	16, 700	16, 700	16, 700	16, 700	16, 700
Contenedores (en teus)	18, 025	22, 582	42, 273	120, 737	265, 258

Nota: En este escenario la carga general crecería 14.5 veces más y la del petróleo que depende de PEMEX permanecerá, lo que supone que el cabotaje y la exportación al Medio oriente no sufrirán grandes cambios en trece años.

Fuente: Ponencia la presentada por la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V. en el Foro Nacional de Comercialización, API Salina Cruz S.A. de C.V., Veracruz, 26, 27 y 28 de junio de 1997, p.16.

#### 4.3.6. Conclusión

En esta sección se estudió el proceso de apertura comercial y globalización que tiene lugar en México, demostrando que existen puertos potencialmente ganadores (principales) y puertos potencialmente perdedores (secundarios). Los puertos ganadores (líderes) son Veracruz, Manzanillo y Altamira, que junto con Tampico, y Lázaro Cárdenas, concentran el 92% de la carga contenerizada (excluyendo el petróleo) y el 69.5% de total de los ingresos.

Por otro lado, en el caso de los puertos de la región del Istmo de Tehuantepec, se registra que los puertos de Salina Cruz en Oaxaca y el puerto de Coatzacoalcos en Veracruz son aparentemente puertos perdedores, ya que el comercio internacional que se realiza con el Norte (Estados Unidos) y con el Lejano Oriente y Japón, esta privilegiando los cinco primeros puertos, que coinciden con zonas industriales, metrópolis y mercados ampliados y con facilidades de infraestructura que hacen más

práctico el transporte portuario. El Istmo de Tehuantepec sigue siendo una región deprimida, pese a contar con recursos petroleros y contar con empresas portuarias, que desde el lado macroeconómico son eficientes. En efecto, los puertos de Salina Cruz y de Coatzacoalcos (hay que agregar en el Istmo la terminal de Pájaritos, administrada por PEMEX) sólo están separados por 310 Kilómetros, por lo que es factible, pese a las tendencias anteriores, reactivar el corredor transfronterizo, que antes de la entrada del Canal de Panamá (1914) fue la puerta del comercio entre el Atlántico (Golfo) y el Pacífico. Una estrategia de desarrollo que sea complementada con el transporte y con los convenios comerciales con el gobierno de Panamá, puede ser un punto inicial que ayude a reactivar el Istmo, que hasta la fecha se sigue considerando dentro de las veinticinco regiones más pobres de México.

En general, el intento de reactivar al Sur y Sureste de México y al Istmo de Tehuantepec, exige la presencia de actores económicos regionales, nacionales e internacionales y la confrontación de dos visiones contrapuestas, la primera que considera que desarrollar distritos industriales en estas zonas para lo cual se debe contar con empresas transnacionales que inviertan en negocios en las distintas localidades del Istmo, la segunda visión plantea que a partir de la pequeña empresas y desarrollando los medios innovadores, se puede generar un sector servicios que se articule con la actividad marítima y portuaria de la zona. Además, la presencia de PEMEX también exige desarrollar la pequeña empresa innovadora que se articule con las necesidades que demandan esta empresa gigante y de carácter global.

En todo caso, si se recoge la experiencia europea es necesario previamente contar con fondos regionales que contribuyan a elevar las carencias en educación, en ingresos y empleo que tiene la gente que habita en estos lugares y que aparece en exclusión económica y social, pese al proceso de globalización presentado desde los ochenta del Siglo XX.

De esta manera, una primera conclusión de esta sección apunta a demostrar que el proceso de privatización portuaria aplicado en México pese a demostrar aspectos positivos como el aumento de carga (con una dinámica de las exportaciones), desde el punto de vista de los ingresos, está llevando a una concentración de carga comercial y de ingresos, que contribuye a la exclusión de zonas, regiones y, desde luego, puertos y lugares de influencia de los mismos, si se evalúa los beneficios que debe dejar una empresa en los habitantes de las ciudades portuarias que aspiraban a mejorar su nivel de vida con la privatización y reestructuración portuaria iniciada desde 1994. La equidad y el bienestar social que debía incluir estos procesos no parecen privilegiar a zonas empobrecidas, como es el caso del sureste mexicano, que presenta enclaves tradicionalmente asociados al movimiento petrolero. Lo anterior hace complicada cualquier política de desarrollo regional que se

diseño para apoyar a los habitantes del Sureste que han estado olvidados del Centro.

#### 4.4 Los cuatro puertos de México: ¿crecimiento económico y exclusión económica y social?<sup>149</sup>

Este punto toma en cuenta la metodología expuesta en el cuadro I-9, que busca probar la exclusión y el crecimiento de los cuatro puertos en estudio, Hay que advertir que en la medida que algunos indicadores no están disponibles, especialmente para realizar una comparación estructural, este apartado es una primera aproximación al tema y va a ser retomado en los futuros trabajos de investigación, que llevarían a mejorar los instrumentos y aplicar específicamente una encuesta de niveles de vida y de presupuestos familiares, en los puertos estudiados en esta tesis. Con las limitaciones expuestas se pasan a continuación a desarrollar las principales tendencias y configuraciones que podrían demostrar el proceso de exclusión y crecimiento en que están los puertos del Istmo de Tehuantepec y la evidencia empírica que comprueba los crecimientos de carga e ingresos en los puertos de Manzanillo y Veracruz.

Los datos iniciales del producto interno per cápita de carácter estatal, apuntan a demostrar que mientras que Colima mantiene un nivel relativamente alto, Veracruz y Oaxaca siguen teniendo niveles socioeconómicos bajos. Esto quiere decir que la derrama económica que debería tener los puertos en su ámbito de influencia, tropieza contra problemas estructurales de atraso y marginación.

El cuadro IV-36 demuestra lo ya sabido, que el Sur y Sureste de México mantienen una población indígena del 74.4 %, registra un PIB per cápita bajo respecto al mismo indicador del Centro y del Norte de México y un índice de escolaridad de solo 6.7 años. Por eso el Plan Puebla-Panamá consideró que la región del Istmo de Tehuantepec seguía estando en pobreza y miseria.

Cuadro IV-36  
Desarrollo regional asimétrico entre los estados de México y los países de Centroamérica

Centro-Norte	Sur-Sureste	Centroamérica
Población: 73 millones	Población: 28 millones (43%)	Población: 36 millones (57%)
Pob. Indígena: 25.6 %	Pob. Indígena 74.4 %	
PIB per cápita: 4 199 d	PIB per cápita: 2 847 d	PIB per cápita : 1899 d
Índice Esc. : 7.6 años	Índice Esc: 6.7 años	Índice Esc. 4.2 años

Nota: el Plan Puebla Panamá se integra de los estados de Puebla, Oaxaca y Chiapas y de los países centroamericanos incluyendo Panamá. Alcanza una población de 64 millones de habitantes y una superficie de 1026, 117 kilómetros cuadrados. En el anexo No 11 se presenta un resumen del avance del Plan Puebla-Panamá.

Fuente: Presentación General del Plan. Presidencia de la República. Gobierno Federal, 2001

<sup>149</sup> Este punto se complementa con el presentado bajo el número 3.3., en el capítulo III de esta investigación. Metodológicamente se creyó conveniente separar la parte de la historia de los puertos, del manejo actual. No obstante los casos del presente adquieren significación si no se olvida la historia de los puertos de Manzanillo, Veracruz, Salina Cruz y Coatzacoalcos.

Según la historia el puerto de Salina Cruz éste atrajo población desde los setenta y ochenta del Siglo XX aunque en la actualidad es una ciudad en declive, con bonanzas pasajeras pero atrasos estructurales, que no se corrigen y que mantienen a la población excluida tanto económica como socialmente.

De acuerdo al cuadro IV-37 fue evidente el efecto de atracción que significó el puerto que registró una población de 4,614 habitantes en 1940 y alcanzó más de 66.000 pobladores en 1990. Como se demostró en la parte histórica fueron las inversiones de PEMEX y la reactivación pasajera del puerto de Salina Cruz la que atrajo migrantes y generó inicialmente empleos. Después de este boom petrolero reactivado con el Plan Alfa-Omega la ciudad de Salina Cruz se mantiene estancada y vive solo del valor agregado que genera la refinería, la Terminal Marítima de PEMEX y algunas pocas actividades comerciales vinculadas a la pesca y a los servicios.

Cuadro No IV-37

**Población de los principales municipios del Istmo de Tehuantepec (1940-1990)**

Municipios	1940	1950	1960	1970	1980	1990
Juchitán	14, 550	13, 819	19, 797	30, 745	45, 011	66, 525
Salina Cruz	4, 614	8, 243	14, 897	22, 459	42, 239	66, 147
Tehuantepec	6, 731	10, 093	13, 458	16, 337	28, 443	46, 959
Matías Romero	7, 023	7, 087	10, 187	24, 671	29, 709	38, 831
Ixtepec		11, 684	12, 908	14, 469	15, 537	21, 460

**Fuente:** Leticia Reyna Aoyama (coordinadora). "Economía contra Sociedad (el Istmo de Tehuantepec (1907- 1986). Nueva Imagen, México, 1994, p. 292.

Esta característica propia de las ciudades costeras es típico de puertos medianos y pequeños que tiene un limitado hinterland y que viven exclusivamente del enclave petrolero.

Recientes investigaciones realizadas por Angel Toledo, para el Colegio de México en el 2003 demuestran que el aporte económico del Istmo de Tehuantepec al PIB nacional, sigue cayendo. El cuadro IV-38 adjunto así lo demuestra.

Cuadro IV-38

**Participación porcentual del Istmo de Tehuantepec en el PIB nacional.1970-2000**

	1970	1990	2000
<b>Total nacional</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
Istmo de Tehuantepec	1.5	1.3	0.9
I. Oaxaqueño	0.3	0.4	0.3
I. Veracruzano	1.2	0.9	0.6

**Fuente:** Angel Toledo. "Desigualdades Intrarregionales en el Istmo de Tehuantepec, 1970-2000". COLMEX, 2003, p.8

En este cuadro se observa que el aporte del Istmo Oaxaqueño es de solo 0.3 %, de PIB nacional, mientras que el Istmo Veracruzano mantiene un aporte que duplica la participación anterior. En todo caso, se registra una pérdida de importancia económica de toda la región en conjunto, lo que demostraría la presencia de pobreza y exclusión social, que afecta a todos los habitantes de dichos lugares.

¿Cómo estos indicadores económicos y sociales se relaciona con los movimientos de los puertos ?.

El cuadro IV-39 nos da una respuesta .Primero, los dos puertos en declive no mueven carga contenerizada,segundo la carga que movilizan es principalmente petrolera y tercero, se aprecia que estos dos puertos se mantienen atrasados ya que las rutas navieras que tocaban el puerto,especialmente en lo que toca al puerto de Salina Cruz, están disminuyendo su llegada, esto se explica por la falta de carga y porque prefieren las empresas navieras tocar el puerto de Manzanillo, que se convierte en un centro de transferencia importante de carga en todo el Pacífico.

Si se considera los presupuestos que manejan las Administraciones Portuarias Integrales para el año 2000 en los puertos en estudio,también se perciben atrasos en los puertos pequeños y riquezas en las administraciones más grandes.Veracruz como puerto histórico maneja seis veces y media más presupuesto,que el que recibe el puerto de Salina Cruz. El cuadro IV-39 ilustra el peso económico que mantiene también Manzanillo y en menor orden Coatzacoalcos.Manzanillo y Veracruz reciben más de 1500 buques por año mientras que Salina Cruz y Coatzacoalcos se concentran en decepcionar principalmente buques petrolero y como ya se dijo no manejan carga contenerizada.

Cuadro IV-39  
Características de los puertos seleccionados

Puerto	Buques atendidos (2004)	Carga total (2004) (miles de toneladas cortas)	Carga contenerizada (2004) (teus)	Ingresos(2000) (miles de pesos mexicanos)	Población de la ciudad-puerto	Ingreso Percápita estatal(pesos de 1995)	Rutas navieras que llegan al puerto(2000)
Manzanillo	1 500	15,098	830,777	296 909	116 505	17, 970	25
Veracruz	1 549	15,403	591,736	543 911	560,000	11, 911	36
Salina Cruz	467***	14,833	0	83 139	76,198	8, 404	2
Coatzacoalcos	1 372*	3,310**	0	144 775	267,037	11,911	18

\*\*excluye a Pajaritos que mueve 29,249 miles de toneladas cortas y que depende de la empresa PEMEX, esta empresa está instalada en el recinto portuario por lo que paga tarifas a la API de Coatzacoalcos(por uso de infraestructura).

\*Incluye la Terminal de Pajaritos con 1022 buques atendidos.

\*\*\* Con 459 arribo de buques de petróleo y derivados.

Si se trata de comparar las características de las ciudades portuarias es notorio distinguir el peso que tiene la ciudad de Veracruz, la dinámica demográfica que mantiene Coatzacoalcos y el estancamiento de la ciudad de Manzanillo, que es

contradictoria ante la bonanza que tiene el puerto, especialmente por su carga, por sus ingresos, y por los espacios de flujos que ha desarrollado, con las empresas del centro del país y que utilizan el puerto.

Respecto al Ingreso per cápita estatal de 1995 Manzanillo es la ciudad que tiene un mayor nivel de ingreso .El más bajo corresponde a la de la ciudad de Salina Cruz que pertenece al estado de Oaxaca el segundo más pobre del México.

Los últimos datos consultados para conocer el Índice de Desarrollo Humano y considerando el Informe del 2004, registra que el estado de Oaxaca alcanza un indicador de 0.713 y ocupa el lugar 31 de los estados de la República.En el último lugar aparece el estado de Chiapas, El nivel alcanzado por Oaxaca equivale a la posición 101 de carácter mundial, similar al alcanzado por el país Samoa Oeste<sup>150</sup>.

Recapitulando,de la carga total que se maneja por los puertos de México (ver cuadro IV-40), esta pasó de 181.8 millones de toneladas en 1992 a 266.0 millones de las mismas, en el año 2004.La importancia del petróleo como producto de exportación principal de PEMEX, fue clave para la economía de México. Por esto mismo los puertos petroleros siguen siendo los que movilizan más carga.destacando Cayo Arcas en Campeche; la Terminal de Pajaritos en Veracruz y el puerto de Dos Bocas en Tabasco.

Este análisis relativiza el concepto de puerto ganador, ya que los puertos petroleros desde el punto de vista cuantitativo son grandes por su movimiento de hidrocarburos, aunque generalmente se comportan como enclaves. De esta manera los puertos petroleros mantienen su importancia; aunque no reúnen el conjunto de requisitos que se han usado para denominarlos” puertos ganadores”

Cuadro IV-40  
Carga total en los puertos de México  
Porcentajes de participación respecto al total (1992-2004)

Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Cinco puertos líderes*	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1
-Manzanillo										4.9	5.2		5.6
-Lázaro Cárdenas										6.0	5.7		5.3
-Altamira										2.7	2.9		3.2
-Tampico										3.0	3.7		3.2
-Veracruz										5.7	5.8		5.8
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
-Pajaritos (Ver)										12.4	12.6		11.0
-Coatzacoalcos										1.1	1.1		1.2
-Salina Cruz										6.8	6.8		5.6
Islas Cedros, B.C.	6.3	6.2	8.5	6.6	7.1	5.8	5.6	5.7	6.1	5.5	4.7	4.7	5.1
Dos Bocas, Tab.	12.6	12.5	17.0	8.8	11.2	11.6	11.0	8.7	9.5	11.5	12.2	12.5	10.1
Cayo Arcas, Camp.	17.6	17.2	16.5	15.7	15.1	18.1	17.1	16.7	17.2	19.1	19.5	21.1	24.2
Tuxpan, Ver	3.7	3.9	3.0	3.9	3.3	3.8	4.2	4.0	4.1	4.1	4.4	3.9	3.8
Guaymas, Son.	2.8	2.6	2.9	2.7	2.7	2.3	2.0	1.8	1.6	1.6	1.3	1.1	1.1

<sup>150</sup> Esta información proviene de Luis López Calva y Otros, PNUD, octubre del 2003, p. 13.

Guerrero, B.C.S.	3.1	3.1	2.9	3.2	3.3	2.9	2.9	2.9	3.0	2.7	2.3	2.3	2.6
Punta Venado, Q.Roo	2.2	2.5	2.8	3.3	2.9	2.8	2.9	2.6	2.8	2.7	2.6	2.6	2.7
Resto	10.5	10.2	10.3	10.3	9.6	9.9	9.4	10.3	10.4	10.2	9.2	9.0	9.5
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
<b>Total en millones de toneladas (cifras absolutas)</b>	<b>181.8</b>	<b>183.4</b>	<b>185.4</b>	<b>186.6</b>	<b>208.6</b>	<b>219.8</b>	<b>237.4</b>	<b>231.4</b>	<b>244.2</b>	<b>244.4</b>	<b>253.0</b>	<b>264.7</b>	<b>266.0</b>
.exportación	97.5	101.7	100.8	103.4	117.6	125.6	125.7	119.3	124.9	129.0	132.2	140.3	142.0
.importación	21.5	20.2	21.9	19.7	27.5	33.4	43.2	44.8	51.8	50.4	54.4	53.4	52.6
.cabotaje	62.8	61.5	62.7	63.5	63.5	60.8	68.5	67.3	67.6	65.0	66.4	71.0	71.4

\* Los puertos líderes o ganadores son: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz.

\*\*Los puertos del Istmo son: Salina Cruz, Coatzacoalcos y la terminal de Pajaritos, administrada por PEMEX.

Nota: En total son 40 los puertos que movilizan la carga total por los litorales de México. Son veinte en el Pacífico y veinte en el golfo y el Caribe. Destacan entre los anteriores once puertos importantes en el lado del Pacífico y diez en el Golfo y el Atlántico. El cuadro resalta los más importantes puertos captando el fenómeno de concentración.

Fuente: Cuadro I-5.

Esta misma óptica marca un diferencia, ya que el puerto de Coatzacoalcos, que se ha denominado perdedor en esta investigación, se ve favorecido con el empuje económico que tiene en su hinterland, ya que el puerto aislado integrado a la economía del Istmo Veracruzano se ve potenciado por la presencia de las petroquímicas y de la propia Terminal de Pajaritos, que coadyuva al desarrollo económico de la zona e impacta indirectamente en el movimiento de Coatzacoalcos, que relativamente sería un pequeño puerto local, en palabras de Trujillo y Nombela (ver tipología en documento del 2004, elaborado en el Banco Mundial).

El cuadro IV-41, como segmento del cuadro anterior, grafica esta problemática. Si se analizan los puertos del Istmo de Tehuantepec, estos en su conjunto serán importantes, por el peso que significa la carga movilizada por la empresa PEMEX en la Terminal de Pajaritos, que tiene sus instalaciones en la ciudad de Coatzacoalcos.

Cuadro IV-41

Concentración de carga total en los puertos del Istmo de Tehuantepec (1990-2004)  
(considera :Pajaritos, Salina Cruz y Coatzacoalcos) (porcentaje en base a cifras absolutas).

Puertos	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>Puertos del Istmo de</b>							
<b>Tehuantepec</b>	<b>27.7</b>	<b>27.1</b>	<b>24.6</b>	<b>25.6</b>	<b>17.5</b>	<b>25.8</b>	<b>24.3</b>
<b>Pajaritos (Ver)</b>	<b>15.2</b>	<b>14.3</b>	<b>13.8</b>	<b>15.2</b>	<b>6.9</b>	<b>16.2</b>	<b>15.0</b>
<b>Coatzacoalcos (Ver)</b>	<b>1.7</b>	<b>1.6</b>	<b>1.6</b>	<b>1.2</b>	<b>1.7</b>	<b>0.9</b>	<b>1.2</b>
<b>Salina Cruz (Oax)</b>	<b>10.7</b>	<b>11.3</b>	<b>9.3</b>	<b>9.2</b>	<b>8.8</b>	<b>8.7</b>	<b>8.1</b>

Puertos	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
---------	------	------	------	------	------	------	------	------

Puertos del Istmo de Tehuantepec	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
Pajaritos (Ver)	14.1	14.6	15.6	13.9	12.4	12.6	11.9	11.0
Coatzacoalcos (Ver)	1.0	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2
Salina Cruz (Oax)	7.2	6.7	7.6	6.9	6.8	6.8	6.2	5.6

**Fuentes:** Cuadro elaborado a partir de las siguientes fuentes: "Los Puertos Mexicanos en Cifras" (1994-2000), (1993-1999), (1992-1998), (1991-1997), y (1990- 1996).SCT, 2001, 2000, 1999, 1998 y 1997, respectivamente. Anuarios Estadísticos de los Puertos de México (2002, 2003, y 2004).SCT ([www.gob.mx](http://www.gob.mx)).

Es decir, si se excluye a la Terminal de Pajaritos, los puertos de Coatzacoalcos y de Salina Cruz son pequeños. y locales. Nótese que la ciudad de Salina Cruz y el puerto que lo representa está en decadencia, ya que en el año de 1990 movilizaba el 10.7 % de toda la carga de México y en el año 2004 esta representa solo 5.6 %.Aún desde el punto de vista petrolero, el puerto de Salina Cruz ha venido a menos y se hace necesario ampliaciones y nuevas inversiones que tiendan a mejorar la refinería Antonio Dovalí Jaime, que es la encargada de refinar el petróleo, que se exporta al Lejano Oriente y a Japón.

El análisis exclusivamente de carga contenerizada marcaba una tipología, muy clara de los puertos que ganan con la apertura comercial y puertos que pierden, reflejo de los resultados de esta misma política.

Eliminado: u

El cuadro IV-41 demuestra las tendencias presentadas. Por ejemplo, Veracruz crece en los 24 años 13.1 veces más, Manzanillo lo hace en 568.3 veces más explicado porque los niveles del puerto de Manzanillo fueron extremadamente bajos y que correspondían a un puerto pescador que comienza a crecer en carga contenerizada exponencialmente.

Esta misma característica es vista en el cuadro IV-42 en donde se utilizan tasas de crecimiento en distintos periodos de la apertura comercial.

**Cuadro IV-42**  
¿Cómo cambia la carga comercial contenerizada (medida en teus)? ¿impacta la apertura comercial en cada puerto? ¿Por qué?

Puerto	1982	1988	1994	2000	2004	2005
Manzanillo	1538	22 021	63 798	426 717	830 777	873 976
Veracruz	47 301	60 329	255 879	540 014	591 736	620 858
Salina Cruz	3 769	15 068	10 622	5 333	0	922
Coatzacoalcos	1 100	5 601	0	0	0	0
Carga total de todos los puertos de Mexico (en teus)	104 429	101, 015	549 921	1 315 749	1903 845	2 133 497

Fuente: cuadro No1 del anexo No 11.

Cuadro IV-43

Cálculo de la tasa de crecimiento medio anual de concentración de solo carga contenerizada por los puertos de México que se transporta por los puertos principales

Periodo	1982-1987	1988-1994	1995- 1999	2000-2004
<b>Manzanillo</b>	<b>43.2 %</b>	<b>19.4 %</b>	<b>38.6 %</b>	<b>18.1 %</b>
<b>Veracruz</b>	<b>-2.8 %</b>	<b>27.2 %</b>	<b>21.4 %</b>	<b>2.3 %</b>
<b>Total</b>	<b>9.3 %</b>	<b>12.5 %</b>	<b>18.3 %</b>	<b>9.7 %</b>

Elaboración: cálculos del autor.

La apertura comercial y la baja de aranceles en el marco de un mundo globalizado permitió que el puerto de Manzanillo crezca 43.2 %, luego 19.4 %, 38.6 % y en el último quinquenio 18.1 %. De acuerdo a estas tasas de crecimiento se afirmaría que la velocidad de crecimiento de la carga contenerizada ha exigido un esfuerzo importante en la infraestructura portuaria e inversiones en terminales y otros, y ha significado el arribo de un conjunto de embarcaciones que trajeron exportaciones e importaciones respondiendo al desarrollo del espacio de flujos que pudo realizar el puerto. En segundo orden Veracruz siguió siendo el puerto más importante en el Golfo; aunque su tasa de crecimiento fue menor y no tan espectacular como lo que consiguió el primer puerto. Se registra además a la luz de estas cifras la franca decadencia y saturación que viene alcanzando el puerto de Veracruz por los problemas que le trae el transporte por camión que se realiza al puerto y la saturación también que presentan los muelles, que reciben a los barcos que hacen viables su comercio exterior. En su conjunto estos puertos serían ganadores de la apertura comercial demostrada por las tasas de crecimiento que consiguen y que repercuten también en la derrama económica de las ciudades puertos en donde están instalados.

El grado de contenerización medido para el año de 2004 señala que el puerto de Veracruz tiene un nivel de 27.9 %, mientras que Manzanillo alcanza un nivel de 41.1 % correspondiendo a la lógica que este puerto maneja más carga contenerizada<sup>151</sup>.

El cuadro IV-44 indica que la carga contenerizada es concentrada en estos dos puertos ya que el 74.6 % de toda la carga del país para el año 2004 es canalizada por las terminales de estos dos centros de carga. Ello justificaría afirmar que en la lógica de concentración del transporte portuario la mano invisible expresada en la competencia que se produce y en las políticas que se dictan apoyando lo que deciden las empresas navieras que traen o llevan carga del puerto tienden a

<sup>151</sup> Según la Gerencia de Operaciones de la API de Manzanillo para el año 2003 el 54.51 % de la carga del puerto es general contenerizada.

desarrollar a un puerto del Pacífico y a otro del Golfo. Los otros puertos de México serían alimentadores de estos dos puertos líderes.

Cuadro IV-44

Concentración de los puertos de Manzanillo y Veracruz (considera carga contenerizada) vía los puertos principales o ganadores

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Porcentaje</b>	<b>73.4 %</b>	<b>73.7 %</b>	<b>75.8 %</b>	<b>75.9 %</b>	<b>74.6 %</b>

Esta misma concentración medida, a través de porcentajes ponderados de concentración, en períodos de política económica comprueba el liderazgo de Manzanillo y Veracruz y el atraso y la exclusión de Coatzacoalcos y Salina Cruz. En efecto el puerto de Salina Cruz movilizó el 10.81 % de la carga contenerizada en el período 1982-1987. Este nivel alcanzado en la etapa de 1982-1987 se explica por el máximo alcanzado en 1987 con 27, 253 teus movilizados, en la etapa del plan Alfa-Omega y por el movimiento de una empresa automotriz, que cambia su fábrica a la ciudad de Aguascalientes, dejando de mover carga por el puerto. A partir de ese momento el puerto entra en decadencia, disminuyendo su participación hasta representa solo el 0.22 % de toda la carga total contenerizada del país, en el último quinquenio del nuevo Siglo XXI (ver cuadro IV-45)

Cuadro IV-45

Concentración de carga portuaria (en base al número de teus y carga en contenedores (1982-2002) (porcentajes promedios de participación)

Puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
<b>Manzanillo</b>	<b>4.05 %</b>	<b>10.82 %</b>	<b>24.94 %</b>	<b>35.66%</b>
<b>Lazaro Cárdenas</b>	<b>5.37 %</b>	<b>11.64 %</b>	<b>2.73 %</b>	<b>0.02 %</b>
<b>Salina Cruz</b>	<b>10.81 %</b>	<b>4.58 %</b>	<b>1.65 %</b>	<b>0.22%</b>
<b>Altamira</b>	<b>1.30 %</b>	<b>12.29 %</b>	<b>16.22 %</b>	<b>14.51 %</b>
<b>Tampico</b>	<b>22.0 %</b>	<b>8.60 %</b>	<b>7.80 %</b>	<b>2.38 %</b>
<b>Tuxpan</b>	<b>23.22 %</b>	<b>8.48 %</b>	<b>0.14 %</b>	<b>0.02 %</b>
<b>Veracruz</b>	<b>29.44 %</b>	<b>34.87 %</b>	<b>40.78 %</b>	<b>38.69 %</b>
<b>Coatzacoalcos</b>	<b>1.34 %</b>	<b>0.62 %</b>	<b>0.01 %</b>	<b>0.01 %</b>
<b>Otros</b>	<b>2.45 %</b>	<b>8.05 %</b>	<b>5.72 %</b>	<b>8.20 %</b>
Total	100.00 %	100.00 %	100.00 %	100.00 %

Fuente: Calculos a partir del cuadro 1 del anexo 11.

Por último, el puerto de Coatzacoalcos nunca fue importante en el movimiento de carga contenerizada y en 1989, reflejo de su escaso movimiento traslada la grúa para este tipo de cargas especializadas al puerto de Veracruz, con lo que desde 1990 no mueve dicha carga . De acuerdo a los indicadores de esta investigación

un manejo nulo de este tipo de carga se asocia con un escaso dinamismo y de allí porque también se le considera a este puerto como perdedor.

En conclusión, usando los indicadores de carga se comprobarían un desarrollo importante de dos puertos líderes: Veracruz y Manzanillo que han alcanzado un liderazgo en el campo del manejo de carga contenerizada. En el caso de los puertos del Istmo de Tehuantepec, se nota un declive que se expresa en la poca participación que tiene el puerto de Salina Cruz en el manejo de la carga contenerizada, pese a que exclusivamente su importancia se tiene por el movimiento de hidrocarburos que realiza tanto Salina Cruz como Coatzacoalcos que se constituyen en puertos pequeños y locales. Salina Cruz se comporta como enclave; aunque Coatzacoalcos apoyado por el núcleo petroquímico del Sureste instalado en su zona de influencia, presenta una ligazón más fuerte con su entorno regional. Es necesario por tanto políticas que tiendan a combatir la aparente exclusión que podrían tener estos puertos, especialmente porque su entorno regional necesita más inversiones, que generen los empleos e ingresos que los ámbitos locales necesitan para ser actores incluidos en el desarrollo a que aspira todo México y que tiene mejores niveles de vida en el Norte y en el Centro del país.

Finalmente el crecimiento y la exclusión en el caso de los cuatro puertos estudiados arroja desde las variables económicas y sociales diferencias entre los puertos grandes de México (Veracruz y Manzanillo), versus los atrasos evidentes de carga, de ingresos y de empleo que presentan los puertos de Salina Cruz que pertenece al estado pobre de Oaxaca y de Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz.

#### **4.5. Resumen**

Uno de los méritos de este trabajo de investigación ha sido estudiar a los puertos de México, bajo distintas miradas que enriquecen el estudio del problema. La investigación prueba que hay crecimiento y exclusión simultánea en los cuatro puertos de México en el período o fase de la globalización, que se inicia en los ochenta del siglo XX y abarca hasta el 2004 inclusive. En esta etapa el país se caracteriza por la implementación de un modelo de economía abierta caracterizada por la apertura comercial, privatización y estabilización macroeconómica que identifica a un modelo neoliberal y que aplica medidas conocidas del denominado Consenso de Washington.

Los puertos de México, pese a que demuestran un efecto espectacular en el crecimiento de la carga contenerizada, debido a factores internos, como eficiencia administrativa y de gestión, más productividad y desarrollo del espacio de flujos, presentan una explicación externa que refleja las tendencias de concentración naviera y portuaria que se explica por el boom chino, que demanda materias primas e insumos, cuyo origen proviene de México y que dinamiza los puertos, de Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

Las tendencias antes vistas afectan a los territorios y dinamizan a las ciudades portuarias de Manzanillo y Veracruz, que concentran riqueza y pobreza con tendencias típicas de polarización que dichos procesos tienen. Por su parte, la exclusión económica y social se registra en lugares en donde los puertos petroleros se comportan como enclaves, como son los casos de los puertos de Salina en Oaxaca y de Coatzacoalcos en Veracruz.

Las distintas miradas son de carácter económico (crecimiento económico y de carga e ingresos), de carácter geográfico (regiones ganadoras y perdedoras), de relaciones internacionales (dominio del mar y bloques del Norte, Sur, de carácter geopolítico), de ciencias sociales (economía mundial, y países smiperiféricos, en donde se ubican los puertos) y por último de carácter regional, con paradigmas que contribuyen a explicar por qué las empresas globales necesitan cadenas, sectores, cluster y filiales y estrategias de desarrollo local, que dinamicen a los puertos medianos y pequeños.

En esta sintonía el enfoque regulacionista (supera a centro y periferia) apunta al desarrollo de medios innovadores (terciario portuario), como alternativa local de despegue de actores que dinamicen a las pequeñas y medianas empresas.

Por último, estas múltiples miradas no olvidan el enfoque de Castells (sociedad de la información) y del archipiélago de Pierre Veltz que estudian la concentración y la polarización con tendencias propias del capitalismo mundial.

## V. RESUMEN Y CONCLUSIONES

### Las miradas teóricas del problema

Cuando se inició la investigación el año 2000, esta tesis se preguntaba: ¿cuáles son los elementos que condicionan la inserción o articulación de un puerto a las redes globales de transportación de mercancías, cuando este está localizado en un país periférico ó semiperiférico, como México? y que lo hace ganador o en su caso perdedor en la competencia que se produce por movilizar más carga.

Esta cuestión partía de la idea tomada por los regulacionistas franceses Benko y Lipietz (1994), quiénes hablaban de: "regiones que ganan", bajo la consideración de los nuevos paradigmas de la geografía económica. Por eso bajo estas consideraciones, que fueron aplicadas a regiones, ciudades y zonas de Latinoamérica, es que los académicos comenzaron a hablar de que la apertura comercial y el proceso de globalización aplicada en nuestros países, traían también "regiones que ganan" y "regiones que pierden".

Salvando las limitaciones que implica asumir que el contexto geográfico europeo es similar a América Latina y México, estos mismos investigadores comenzaron a hablar de dos velocidades, distintos ritmos de crecimiento y asimetrías, en los desarrollos regionales de los territorios, por lo que las medidas de apertura comercial y de inserción de nuestras naciones en la economía mundo, condicionaban una respuesta diferente, dependiendo de las características económicas y sociales, que tenían las diversas regiones de nuestros países.

En esta lógica aunque el concepto de región difiere de la de puertos, ya que este último tiene distintas connotaciones, como se comprueba en el recuadro MI-1 de este trabajo de investigación, es que se planteó una primera hipótesis de que la apertura comercial en el mundo globalizado de México traía puertos "ganadores" y "perdedores" y la pregunta siguiendo a Boiser era: ¿porqué, qué causas lo explican y qué factores condicionan que unos puertos de México ganen y otros pierdan ?

Esta primera entrada al problema, ya encontraba algunas dificultades porque las teorías económicas tradicionales (principalmente desde la perspectiva neoclásica), no consideraban las especificidades regionales y al revés, planteaban una convergencia de las regiones pobres, que finalmente iban a igualar su ingreso per cápita con las regiones ricas. Es decir, la concepción regulacionista francesa era antagónica a la visión neoclásica que recomendaba políticas generales y que traía, en palabras de Stiglitz, "el malestar de la globalización".

La CEPAL, también desde el área regional, comenzó a usar los conceptos de "potencialmente ganadores" o "potencialmente perdedores" (Iván Silva, abril, 2003), para hablar de regiones de América Latina que tienen distintos desarrollo y en donde destacan las grandes metrópolis de Brasil, México, Chile, Argentina, Colombia y Perú.

Por lo anterior, fue evidente un choque de teorías que resaltaba las limitaciones que traía el paradigma neoliberal, para entender el problema de las regiones y agregaríamos de los puertos de la periferia. En este sentido, el considerar aspectos de la geografía, considerando lo aportado por Krugman y otros, podía ayudar a mejorar y enriquecer el tema desde distintas miradas, es por ello que en el capítulo II y III de este trabajo se planteaba la necesidad de estudiar a los puertos, en el marco de las regiones, bajo una óptica multidisciplinaria y utilizando una visión que recoge los aporte de autores como Benko y Lipietz (1994), Veltz (1999), Castells (1999), Milton Santos (2000) e investigadores europeos y latinoamericanos como: Méndez (1997) , Caravaca (1998); Boiser (octubre, 2002 y agosto 2005), Albuquerque (agosto de 1999), Beck (1998), Cuervo (octubre 2003), Daher (1994 y julio-septiembre 1996), Hiernaux (enero-abril 1988, abril-junio de 1994 y abril-junio de 1997), Moncayo (septiembre 2004, primer semestre 2003 y diciembre de 2002), y Silva (abril 2003), entre otros.

En un segundo momento de la investigación, superando los aspectos controvertidos de usar los adjetivos de “ganador” y “perdedor”, es que se propuso la siguiente pregunta:

¿Hay “exclusión”, polarización y crecimiento en los puertos de México, en la actual etapa de globalización y apertura comercial (1982-2004)? Esta cuestión se planteó a la luz de los enfoques, paradigmas y escuelas que se ubicaban en los campos de la economía, la geografía y las ciencias sociales, que fueron las principales ópticas del estudio.

De esta manera, el fenómeno central del trabajo estuvo dedicado al estudio de los puertos en un país semiperiférico, como México, buscando considerar una perspectiva Integradora y considerando principalmente a las tres disciplinas ya mencionadas.

Es decir, la perspectiva multidisciplinaria, desde la que se enriquece el análisis de los puertos en un mundo global, parte reconociendo la insuficiencia de los paradigmas, especialmente en las limitaciones que tienen los enfoques económicos, que son globales, genéricos y que por mucho tiempo se olvidaron del territorio.

La pregunta de contenido “macroeconómico” buscó estudiar a los puertos vinculados a sus regiones y bajo un patrón territorial que se manifiesta en regiones articuladas o excluidas, o si se quiere en regiones “ganadoras” y “perdedoras”, de acuerdo a la terminología de Benko y Lipietz (1994).

Los puertos fueron vistos no sólo como una unidad “microeconómica” o centro de negocios, sino ubicados en una ciudad y puerto y perteneciendo a una región económica que tiene potencialidades, recursos, empresas y agentes económicos y sociales que están en pugna y buscan el excedente económico. Esta consideración plantea también que los puertos se insertan en las redes globales que los hace exitosos, como eslabones clave del comercio internacional

Además, el tema incorporó el enfoque del “espacio de flujos” de Castells, que nos llevó a estudiar los espacios de flujos que desarrollan los puertos (hinterland y foreland), considerando a las redes económicas, financieras, de carga (como flujos continuos) que van y vienen al puerto, realizando el transporte de mercancías.

Precisamente, la aportación teórico-metodológica de esta tesis consiste en realizar un análisis de la evolución reciente de los puertos mexicanos, a la luz de un planteamiento conceptual singular, que denominamos bajo el término de *Espacio de Redes y Flujos de la globalización*. Al respecto, cabe señalar que, durante la década de los noventa, destacados investigadores en el campo del análisis socio-espacial y geográfico (en sus vertientes regional, económica, política y social), tales como Pierre Veltz (1999), Manuel Castells (1999), Daniel Hiernaux (1999), Saskia Sassen (2003), Inmaculada Caravaca (1998), Ricardo Méndez (2002) y Milton Santos (2000) entre otros, incluyen parcial o totalmente el enfoque estructural-sistémico de los sistemas mundiales de Braudel (1985) y Wallerstein (1996), con la finalidad de diseñar un planteamiento conceptual para interpretar las nuevas dinámicas socio-espaciales de la globalización. Aunque, ninguno de ellos incorpora específicamente el tema de los sistemas de transporte y de los puertos en sus análisis<sup>152</sup>.

Un aporte sustancial bajo este enfoque, consiste en ubicar la unidad de análisis en la conformación de un espacio global (al estilo del sistema-mundo capitalista de Wallerstein) que se articula crecientemente a través de redes y flujos materiales e inmateriales (Castells, 1999; Martner, 2001). Tal traslado de la unidad de análisis, poco valorado y comprendido por la corriente económica dominante (de corte neoclásica y neopositivista), permite revelar estructuras, configuraciones, dinámicas y tendencias que pasan inadvertidas para los países y las regiones y, por lo tanto, no son consideradas a la hora de establecer políticas públicas de desarrollo de infraestructura y tecnología.

Un ejemplo evidente de tal desconsideración es la multiplicación de proyectos para construir grandes obras de infraestructura de transporte (mega-puertos, mega-terminales, corredores multimodales internacionales, etc.) en cada uno de los países de Latinoamérica, cuestión que surge de manera casi *natural* cuando se ubica la unidad de análisis en el estado-nación o en escalas menores, dentro de un entorno de incremento de los flujos, debido a la apertura comercial y a la globalización en curso. Sin embargo, más allá del dato evidente, esto impide visualizar una estructura más profunda, como es la configuración de una red y un espacio global de flujos, cuya lógica de funcionamiento no es la misma que la de los estados nacionales, puesto que, como señala Hiernaux (1993), la globalización de los procesos productivos y sociales “no requiere el control del

---

<sup>152</sup> En el anexo No 1 de este trabajo se hace la revisión de la literatura de cuarenta artículos sobre los puertos y el transporte marítimo, concluyendo en nuevos esquemas y metodologías para estudiar a los puertos, a la luz de las insatisfacciones que deja el paradigma neoclásico, principal enfoque que se utiliza en los trabajos referenciados. Este anexo complementa el análisis realizado en estas conclusiones, que no olvidan la necesidad de un nuevo paradigma portuario latinoamericano, que concilie la privatización con la equidad y con el bienestar de los habitantes que viven en los puertos.

espacio continuo para operar, logra su expresión en puntos selectos –place o lugares, a la Giddens” (Hiernaux, 1993: 9).

En este sentido, Castells (1999) define el espacio de redes y flujos de la globalización como “la organización material de las prácticas sociales compartidas simultáneamente en el tiempo, las cuales operan a través de flujos”. Por flujos entiende “la efectiva, repetitiva y programable secuencia de intercambio e interacción entre lugares físicamente separados, articulados por actores sociales en la economía, la política y la estructura simbólica de la sociedad.” (Castells, 1999: 445).

Este nuevo referente teórico rompe con dos propiedades fundamentales en el análisis geo-económico previo. En efecto, la resistencia física a los cambios y la ordenación territorial según la distancia “se ven eclipsadas, cuando tiempo y espacio son a la vez más sincrónicos y menos jerarquizados” (Caravaca, 1998: 9). Así, se reduce la importancia de la distancia como forma de caracterización del espacio y lo que tiene que valorizarse ahora es la cualidad de la conexión e integración de los fragmentos espaciales selectos en una red espacial globalizada.

En otras palabras, las relaciones de proximidad y de cohesión geográfica entre un centro y sus áreas periféricas contiguas ahora tienden a des-estructurarse por la emergencia de un “territorio de redes” (Veltz, 1999) o “espacio de flujos” (Castells, 1997), donde predominan las relaciones entre nodos fragmentados y territorialmente discontinuos que, sin embargo, se articulan, aún a largas distancias, con el apoyo de las recientes innovaciones tecnológicas, principalmente en las comunicaciones y los transportes.

Así las cosas, Caravaca (1998) señala que...“El *espacio de flujos* se convierte, pues, en referente central de las lecturas e interpretaciones sobre la emergencia y consolidación de nuevas formas y dinámicas territoriales basadas en la existencia de redes. Dichas redes, controladas por los grupos [actores] que detentan el poder y ejercen las funciones de dirección, cambian de manera constante, organizando el espacio en función de la posición que ocupan en ellas los distintos lugares” (Caravaca, 1998: 9).

Ahora bien, las redes que conforman el “espacio de flujos” no son de un sólo tipo. Estas pueden corresponder tanto a la actividad financiera como a otras expresiones del capital y de la organización socio-espacial. Por ejemplo, la producción industrial fragmentada requiere ligas entre operaciones ubicadas en diferentes lugares, por lo tanto, los flujos de productos y de información entre firmas circulan por determinados nodos y hubs de la red global, entre los que destacan principalmente, los puertos de la globalización.

Efectivamente, en el caso específico de los puertos, nos encontramos ante la conformación de nodos peculiares donde predominan actividades relacionadas a la circulación del capital-mercancía, así como de la gestión de inventarios e información correspondientes a diversas fases de las cadenas productivas fragmentadas a nivel global, cuyos insumos y bienes no podrían integrarse espacial y temporalmente sin el rol de estos nodos y de las extensas redes de

transporte multimodal, cuyo elemento tecnológico unificador está representado por el contenedor.

Precisamente, aquí se asume que el avance de la contenedorización se convierte en un indicador clave para reconocer a los puertos que ganan o pierden en la globalización, es decir, para identificar los puertos que se están articulando a la red global de transportación de la actual fase de la economía mundo-capitalista, así como a los que tienden a quedar excluidos de tal red y se mantienen, en el mejor de los casos, manejando productos tradicionales de baja densidad económica.

Y es que la necesidad apremiante de integrar los modos de transporte para responder a los imperativos de la producción global ha sido resuelta favorablemente por el cambio tecnológico reciente en este sector. Sin duda, un elemento fundamental en el desarrollo de las redes de transporte multimodal ha sido la creación del contenedor. Esta es la tecnología en torno a la que se estructuró la integración del transporte terrestre con el marítimo. En la medida en que puede ser movido indistintamente por un camión, un ferrocarril o un barco, evita las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores. Así, tales características tecnológicas permiten acelerar los flujos de mercancías e integrar efectivamente procesos productivos fragmentados en el espacio (Martner, 2001).

En este sentido, otra contribución teórico-metodológica de este trabajo consiste en incorporar, dentro del enfoque estructural-sistémico del *espacio de redes y flujos*, indicadores y/o criterios de análisis (como el grado de contenerización) de un nodo portuario peculiar de las redes físicas de transportación del espacio global, llamado por Fossey (1997) *hub portuario*, porque funciona como ente de articulación técnico y espacial frente a la fragmentación de las cadenas de producción-distribución propia de esta fase de globalización capitalista.

El nodo o hub portuario de la globalización no debe confundirse con un puerto convencional, donde no hay más función que el desplazamiento de vehículos cargados de mercancías (generalmente materias primas y graneles) sobre la infraestructura, las terminales y vías de comunicación de determinado territorio. Por el contrario, el hub portuario requiere de una serie de servicios, terminales especializadas, tecnologías y regulaciones para poder desarrollar las actividades de valor agregado que demandan las formas de producción-distribución de un creciente número de firmas manufactureras y de servicios, basadas en cadenas de suministro “justo a tiempo”, que operan con inventarios mínimos y cuyos estándares de calidad, certeza y sincronía en las operaciones de movilidad y distribución son variables más importantes que el coste de transporte dentro de su circuito logístico completo.

Así, la necesidad de generar fluidez y flexibilidad para la integración de las cadenas productivas globalizadas demanda del nodo portuario “ganador” una serie de atributos físicos, tecnológicos, operativos y organizativos, que van más allá de las simples maniobras de carga, descarga y almacenamiento. Los puertos de la globalización sobrepasan su recinto e involucran el desarrollo de zonas de actividades logísticas, con terminales especializadas de contenedores,

centros de consolidación de contenedores, formación de lotes, cruce de andén (cross dock) y plataformas de distribución, así como con los llamados *recintos fiscalizados estratégicos*. A ello se suma la introducción de plataformas compartidas de procesos de información y documentación donde participan actores, con el conocimiento y el *saber hacer* especializado para la atención de los flujos de carga y de los sistemas de transporte multimodal.

En esta tercera vertiente se bosqueja una contribución adicional que se apoya en los trabajos que autores como Veltz (1999), Méndez (2002), Caravaca et al (2005) y otros territorialistas, conceptualmente cercanos al regulacionismo, que plantean la necesidad del desarrollo de redes locales de innovación empresarial y de cooperación socio-institucional, como base del desarrollo e inserción efectiva de las regiones en un ámbito global sumamente competido y excluyente.

De esta forma, aquí se plantea que un puerto “ganador”, con elevado crecimiento de los flujos de carga contenerizada por su articulación efectiva en las redes globales de transportación, no tendrá mayor incidencia en el desarrollo regional, sin el desarrollo de una red local de actores que incorporen innovaciones en sus actividades, basadas en el desarrollo de servicios especializados, que parten tanto de un saber-hacer previo, como de procesos de aprendizaje colectivo de los actores más dinámicos de la región, así como relaciones de cooperación y colaboración (y no sólo de competencia), que se producen simultáneamente en el ámbito de las relaciones Inter-empresariales como en el de las relaciones socio-institucionales (Caravaca, González y Silva, 2005), donde se articulan las diversas organizaciones de la sociedad civil con las autoridades representativas de los intereses y poderes locales y regionales.

En este sentido, el análisis del puerto como medio innovador queda planteado como una propuesta o aportación metodológica, que podrá ser retomada en investigaciones específicas sobre las redes locales de los puertos mexicanos, puesto que este nivel de detalle rebasa las posibilidades en recursos económicos, materiales y humanos del presente trabajo. Sin embargo, aquí se propusieron algunos criterios e indicadores que, eventualmente, orientarían tales pesquisas.

En buena medida, el puerto articulado a las redes globales, con acelerado crecimiento en sus flujos de carga contenerizada con mejora tecnológica y eficientes procesos operativos, corresponde a las características que la UNCTAD ha señalado para los llamados puertos de tercera generación, sin embargo, y a modo de hipótesis, aquí planteamos que, sin la conformación de una red local de actores, que generen actividades innovadores, difícilmente el ámbito portuario contribuirá al desarrollo regional y a la elevación del nivel de vida de su localidad.

En definitiva, la investigación estudió a los puertos en el espacio y territorio, bajo una perspectiva sistémica, lo que nos llevó a conocer la competencia que se da entre todos los puertos de México, la competencia también que se produce entre los puertos de las mismas costas (en el Pacífico y en el Golfo) y la competencia

por último, que se presenta entre países que registra a puertos que “pelean” por “más carga”, en el marco de una serie de acuerdos internacionales.

Por su lado, el “crecimiento” fue medido por el incremento en la carga (principalmente, la contenerizada) y de ingresos que tiene cada puerto o empresa, como unidad económica asentada en una región de influencia y ligada al ciclo económico o nivel de actividad que viene desarrollando México, en su relación comercial con Estados Unidos y Canadá, con los países europeos, con Japón y China y con los países de la orbita latinoamericana, principalmente.

### **¿Puertos ganadores y perdedores o puertos en crecimiento y exclusión en la privatización mexicana?**

La tesis buscaba, considerando el marco anterior, probar que los puertos pobres en un mundo globalizado, se convertían en centros de negocios, dependientes de las economías centro, mediante redes y espacio de flujos, en donde circulan las mercancías mediante relaciones asimétricas y desiguales, encontrándose que por las políticas aplicadas (apertura, comercial y privatización, principalmente), hay puertos “potencialmente ganadores” y en crecimiento y puertos “potencialmente perdedores” o excluidos y por supuesto, actores económicos y sociales que ganan y otros que pierden. En este punto hay coincidencia entre los neoliberales, cepalinos y regulacionistas; aunque los primeros consideran que las pérdidas serán temporales y en el mediano plazo los procesos de apertura comercial llevarán a una convergencia y desarrollo, en donde la regiones pobres, ciudades en declive y puertos estancados, alcanzarán su mejoría, desde el punto de vista económico e indirectamente estos beneficios impactarán en la esfera social, mejorando el nivel de vida de la gente, vinculada a los puertos de los países atrasados.

Bajo este análisis y reflejo de la globalización, se presenta en nuestros países, regiones, ciudades y puertos, una polarización económica y social. Esta polarización es más acentuada en ciudades metropolitanas y con mayor población, observando grupos que se enriquecen y segmentos de población mayoritaria que se empobrecen. De esta manera se produce una controversia entre los partidarios de la globalización y apertura comercial que solo reconocen efectos positivos de estos procesos, mientras que otros críticos consideran que las políticas actuales del mundo globalizado, sumadas a los factores históricos, explican que gran parte de la población pierda y la mejoría económica y crecimiento no llegue a este grupo de pobladores, que en el caso de México, radican en las zonas del Sur y Sureste del país.

En este sentido y respecto al caso de los puertos la privatización o reestructuración portuaria aplicada en 1994 en México trajo tendencias económicas favorables, vistas en el cuadro siguiente, y que se expresan

en el aumento importante en el manejo de carga contenerizada y un incremento de los ingresos de las Administraciones Portuarias Integrales (APIS), que registran eficiencia y una autonomía económica y financiera. Por ello muchos autores hablan de los éxitos de la privatización portuaria mexicana.

**Cuadro V-1**  
Comportamiento de la carga que se moviliza por los puertos de México (1988-2004):¿hay liderazgo de Manzanillo y Veracruz?

Variable	Tasa de crecimiento, promedio anual (%) (1)	Cifras y comentarios
Carga en millones de toneladas de todos los puertos de México (1990-2004)	3.3 %	De 169.1 a 266.0 millones de toneladas.
Total de movimiento de contenedores por todos los puertos de México (1982-2004) (número de teus)	14.1 %	De 104, 429 teus de 1982 a 1 903, 845 teus del 2004.
Crecimiento de la carga contenerizada que se mueve por el Pacífico (1988-2004)	16.4 %	De 81, 328 teus de 1988 a 929, 411 teus en el año 2004.El movimiento del Pacífico es más dinámico explicado por el comercio con China, principalmente.
Crecimiento de la carga contenerizada que se mueve por los puertos del Golfo y Caribe (1988-2004)	13.1 %	De 135, 714 teus de 1988 a 974, 434 teus del 2004.Los puertos del Golfo y Caribe pierden liderazgo..
El puerto de Manzanillo creció en carga contenerizada (1988-2004)	25.4 %	De 22, 021 teus a 830, 777 teus. En el año 2002 el puerto de Manzanillo superó por primera vez al puerto de Veracruz en manejo de carga contenerizada.
El puerto de Veracruz creció en carga contenerizada (1988-2004)	15.3 %	De 60, 328 teus a 591, 736 teus.

Nota (1):Es una tasa de crecimiento de forma exponencial, en donde se considera el período de 1990 a 2004 por ejemplo, con 14 años.

Parte de la explicación de las cifras conseguidas, se explican en que México registra un TLCAN desde 1994 que ha favorecido el comercio con

Estados Unidos, tanto en las modalidades de transporte carretero, como vía marítima (es en promedio un 31 % de toda la carga transportada), a través de los puertos mexicanos. Este conjunto de cambios estructurales realizados en el país desde 1982, que con más énfasis impactaron al país, a mediados de los noventa del siglo XX, trae efectos positivos y negativos en los territorios en donde se instalan los puertos ya que la derrama económica beneficia el terciario de las ciudades grandes que indirectamente impactan también en los ingresos y empleos y en el aumento de servicios que demanda el sector marítimo y de transporte.

En todo caso y de acuerdo a la literatura revisada que investiga el desarrollo regional, se registra en México un norte desarrollado, un centro que mantiene su importancia económica (aunque tiene empresas que salen de la ciudad capital) y un sur excluido (de Oaxaca, Chiapas y su municipios integrantes). Por eso el Plan Puebla-Panamá, aplicado desde diciembre del 2002, en la época del Gobierno de Vicente Fox, fue una esperanza para los estados del Sur, postergados ancestralmente del desarrollo.

La evaluación preliminar de este último, no demuestra el impacto económico y social que se esperaba, especialmente porque los recursos financieros canalizados a este programa han sido exiguos y además el Plan perdió importancia, ya que de ser un programa de carácter presidencial pasó después ha a ser operado por la Secretaría de Relaciones Exteriores, con una concepción más burocrática y formal, que pensando en el desarrollo regional, que era la misión del Plan, ya que el Sur como diría Levy, también existe (E. Dávila, G. Kessel y S. Levy, mimeo, 19 de julio del 2000)..

### **¿Qué dice la historia de los puertos mexicanos?**

El desarrollo del trabajo acudió también al punto de vista de la historia, demostrando la riqueza que tiene el enfoque, para explicar el caso de los puertos y los transportes en México. En los comienzos del Siglo XX, especialmente en los diez primeros años el puerto de Salina Cruz, construido por Porfirio Díaz, fue la puerta clave a muchos países y permitió el comercio transístmico, entre Coatzacoalcos en el Golfo y Salina Cruz, en el Pacífico, permitiendo avizorar un desarrollo del Istmo de Tehuantepec, que se frustró especialmente porque debido a la guerra revolucionaria y a los problemas que trajo la misma, se construye el Canal de Panamá, bajo intereses norteamericanos. Luego de empezar el Canal de Panamá en agosto de 1914, el comercio de los puertos del Istmo terminan en crisis y el puerto de Salina Cruz, por el azolve, llega a cerrarse. De lo anterior, se comprueba que los puertos

vienen ligados a los ciclos económicos y que la bonanza relativa no asegura una permanente expansión, como ocurrió con los puertos mencionados.

Hay factores tradicionales que hacen exitosos a los puertos dependiendo de las rutas internacionales de los barcos que tocan sus costas, la presencia de empresas en su hinterland, convenios comerciales que firman los países y que acelera el intercambio de mercancías; o de costos y tarifas que permiten al empresario marítimo de tocar o no un puerto. En general, la toma de decisiones para utilizar un puerto comercial es una decisión económica, que busca minimizar el tiempo de espera y reducir los costos del manejo de carga, dándose generalmente una decisión racional de parte de la empresa naviera de acuerdo a la lógica de las empresas extranjeras a las que representa.

Las rutas internacionales, los asentamientos de las empresas, los convenios comerciales y los costos y tarifas que tienen los puertos exigen que estos se vuelvan competitivos, lo que permite que los clientes cambien muy rápidamente, volviendo un puerto que era exitoso, a uno que ya no mueve carga, porque las empresas decidieron ya no usar el puerto.

Obviamente el despliegue del territorio aunado al desarrollo industrial permea este análisis y lleva a entender porque los centros económicos nacionales e internacionales y firmas siempre disponen de puertos, carreteras y ferrocarriles que se vinculan a la demandas internacionales, que también son cambiantes e impredecibles.

En el caso de Manzanillo, al revés del de Salina Cruz, se comprueba como de ser muy pequeño y de poca importancia se vuelve a mediados de los ochenta del Siglo XX, en el puerto más importante del Pacífico mexicano, caracterizado por su movimiento de carga comercial contenerizada, que le asegura por muchos años un liderazgo y una vigencia que nunca tuvo. Aquí un factor que apunta a su despegue es el comercio con la Cuenca del Pacífico y el liderazgo comercial de China y Japón, que utilizan el puerto de Manzanillo en sus transacciones económicas y comerciales.

Hay factores tecnológicos que reactivan los puertos. El uso, por ejemplo, de los contenedores y la dotación de equipo en Manzanillo, ha permitido el despegue antes analizado que lo llevó a ser el primer puerto de México, en manejo de carga contenerizada durante el año 2002.

Cuadro V-2

Tasa de crecimiento en carga contenerizada de los puertos líderes, Manzanillo y Veracruz

periodo	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
Manzanillo	43.2 %	19.4 %	38.6 %	18.1 %
Veracruz	- 2.8 %	27.2 %	21.4 %	2.3 %

<b>Total</b>	<b>9.3 %</b>	<b>12.5 %</b>	<b>18.3 %</b>	<b>9.7 %</b>
--------------	--------------	---------------	---------------	--------------

Históricamente, un puerto del proteccionismo, bajo el modelo sustitutivo de importaciones, aseguró un mercado local y posibilidades que el comercio de cabotaje y de materias claves permitiera que muchos puertos del país tuvieran su hinterland o ámbito de influencia, que fue positivo mientras duró el modelo.

En contraste, el puerto de la globalización, ya vigente desde los ochenta del siglo XX, exigía nuevos requisitos a los puertos de México que muchos de los mismos no podían cumplir. El justo a tiempo, la presencia del postfordismo, el uso del transporte multimodal y el requisito de integrarse a las redes internacionales hace que solo algunos puertos conserven su primacía. Los demás puertos quedaron estancados y se mantuvieron solo con carga local o mediante el transporte de petróleo, bajo la modalidad de enclave (caso Salina Cruz).

Por ello es que Manzanillo, tanto como Veracruz, se convierten en puertos ligados al mundo global y con exigencias y atributos acordes a la nueva época de apertura comercial que se vive en México y que continúa con tendencias hacia un crecimiento en los primeros años del Siglo XXI; aunque ya se empieza a percibir señales de saturación, especialmente del puerto de Veracruz y congestión en el transporte carretero que lleva carga al puerto de Manzanillo.

La nueva etapa de privatización de los transportes y de los puertos exigía un manejo empresarial de los mismos y demandaba algunas condiciones de eficiencia económica, que los puertos antiguos no podían cumplir. Bajo este mundo globalizado la eficiencia de algunos puertos principales de México, Veracruz y Manzanillo, demuestra que esta modernidad exige contar con redes, puertos, carreteras y ferrocarriles modernos, que faciliten el comercio internacional, que en las actuales condiciones viene muy ligado a los Tratados de Libre Comercio (TLCAN, TLMUE, MERCOSUR, entre otros) y a la nueva dinámica del comercio mundial, en donde resalta China, el dominio relativo de Estados Unidos y la triangulación que se realiza con México, gracias a la presencia de maquiladoras que ensamblan productos de consumo para el mercado de California, de Texas y de Arizona, principalmente.

### **¿Qué pasa en particular con los cuatro puertos de México? ¿hay puertos en crecimiento y exclusión? ¿ y el bienestar social?**

La investigación buscó también estudiar en particular el comportamiento de cuatro puertos de México en el mundo globalizado, comparando el comportamiento de dos puertos grandes (Veracruz y Manzanillo) versus dos

puertos pequeños: Salina Cruz y Coatzacoalcos, que pertenecen a la región denominada del Istmo de Tehuantepec, en el Sureste pobre de México. En el cuadro adjunto(cuadro V-3) se comprueban las asimetrías y diferencias de los cuatro puertos elegidos para el estudio.

Cuadro V-3  
Características de los puertos seleccionados

Puerto	Buques atendidos (2004)	Carga total (2004) (miles de toneladas cortas)	Carga contenerizada (2004) (teus)	Ingresos(2000) (miles de pesos mexicanos)	Población de la ciudad-puerto	Ingreso Percápita estatal(pesos de 1995)	Rutas navieras que llegan al puerto(2000)
Manzanillo	1 500	15,098	830,777	296 909	116 505	17, 970	25
Veracruz	1 549	15,403	591,736	543 911	560,000	11, 911	36
Salina Cruz	467***	14,833	0	83 139	76,198	8, 404	2
Coatzacoalcos	1 372*	3,310**	0	144 775	267,037	11,911	18

\*\*excluye a Pajaritos que mueve 29,249 miles de toneladas cortas y que depende de la empresa PEMEX, esta empresa está instalada en el recinto portuario por lo que paga tarifas a la API de Coatzacoalcos(por uso de infraestructura).

\*Incluye la Terminal de Pajaritos con 1022 buques atendidos.

\*\*\* Con 459 arribo de buques de petróleo y derivados.

Siguiendo la teoría de Benko y Lipietz, se ha encontrado puertos ganadores y puertos perdedores, considerando como indicador básico el manejo de carga contenerizada a través de indicadores de concentración (¿qué porcentaje de carga contenerizada maneja cada puerto principal de México?). ¿Es posible extrapolar estos resultados de la experiencia de México a otros puertos de los países en desarrollo? ¿Hay siempre puertos ganadores y perdedores.¿porqué? ¿Qué dice la teoría neoclásica y los enfoques que pertenecen a esta escuela al respecto?.El trabajo realizo una medición, encontrando una nueva jerarquía portuaria, que encuentra puertos ganadores y perdedores, en las distintas etapas que se vivió de la globalización y apertura comercial en México

Cuadro V-4

Nueva jerarquía portuaria considerando el indicador de carga contenerizada: puertos “ganadores” y “puertos perdedores” de México (1982-2004)

Tipo de puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
<b>Puertos ganadores</b>	Tampico Tuxpan 85.5 % Veracruz Salina Cruz	Manzanillo Lázaro C 69.6 % Altamira Veracruz	Manzanillo Altamira 82.0 % Veracruz	Manzanillo Veracruz 89.8 % Altamira
<b>Puertos perdedores</b>	Lázaro C. Manzanillo	Tampico Tuxpan	Tampico L. Cárdenas	Progreso.Yuc Ensenada

	Guaymas 14.5 % Coatzacoalcos Altamira Mazatlán Acapulco	Salina C. Ensenada Guaymas 30.4% Progreso Acapulco Mazatlán Coatzacoalcos Puerto Morelos	Progreso Salina C 18.0 % Mazatlán Ensenada Puerto Morelos Acapulco Tuxpan	Tampico Mazatlán 11.1 % Puerto Morelos Salina Cruz L. Cárdenas Coatzacoalcos Tuxpan
--	---	---	---	---

También siguiendo esta lógica se propone la consideración de los puertos elegidos, con características diferentes en cada uno de los casos seleccionados. Se considera de esta manera la presencia de cuatro casos: a) un puerto que era pobre que despegó y se vuelve líder en carga contenerizada (Manzanillo); b) un puerto rico, que está en expansión, y que entra en declive (Veracruz); c) un puerto petrolero en el Sureste, que está estancado, aunque registra una Terminal clave en exportación de petróleo mediante el cabotaje (Coatzacoalcos); y finalmente, d) un puerto pobre en crisis, que no despegó y que se comporta típicamente como enclave y excluido. El gráfico adjunto presenta esta tipología en cuatro vértices de las coordenadas siguientes:

Cuadro V-5

**Tipología de puertos considerando carga contenerizada y desarrollo regional (propuesta)**

Puerto en territorio dinámico con bajo PIB per cápita, potencialmente ganador ( ) (en marcha)	Puerto en territorio dinámico con alto PIB per cápita, potencialmente ganador ( )
Puerto de Veracruz	Puerto de Manzanillo
Puerto en territorio no dinámico y con bajo PIB per cápita potencialmente perdedor, estancado (-)	Puerto en territorio no dinámico y con alto PIB per cápita, potencialmente perdedor, en retroceso ( )
Puerto de Salina Cruz	Puerto de Coatzacoalcos

Fuente: adaptado de Iván Silva Lira, ILPES, CEPAL, abril 2003

En el cuadro V-4 se registra que en el inicio de la apertura comercial (periodo 1982-1987) los puertos ganadores fueron: Tampico, Tuxpan, Veracruz y Salina Cruz. En el periodo 1988-1994 la tendencia cambia, ya que ahora destaca: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y se mantiene Veracruz. Posteriormente desde 1995 la concentración de carga contenerizada se mantiene en solo tres puertos de México, que se vuelven los ganadores del proceso comercial, vía la modalidad más importante del comercio.

A partir de esa fecha, serán Veracruz, que luego es superado por Manzanillo y Altamira los tres puertos más grandes de México. De esta manera la tendencia a la concentración, rasgo típico del mercado marítimo y portuario del mundo se registra también en México, ya que son las navieras y las empresas transnacionales las que deciden que puertos usar y cuales no. En esas tendencias mundiales el puerto de Manzanillo tiende a convertirse en puerto "hub" concentrando cargas y trabajando con el par de Long Beach-Los Angeles en la Costa Oeste de los Estados y que pertenece al estado de California, uno de los centros mundiales en el movimiento de carga. Toda la dinámica que se vive en la Costa Oeste del Pacífico y a la cual pertenecen los puertos mencionados se explica por la dinámica económica de China quien se ha convertido en una de las economías más dinámicas del mundo y que se caracteriza por elaborar productos finales que demandan los consumidores de Estados Unidos. En esta tendencia cumple también un papel especial México con los centros que posee en Guadalajara, Puebla, Ciudad de México y el estado de México que usan para su movimiento comercial al puerto de Manzanillo. Es este puerto el que ha desarrollado a plenitud su espacio de flujos y que le permite desde el 2002, ser el puerto más grande en carga contenerizada en todo el país.

El lo referente al crecimiento y a la exclusión, cabe decir que el puerto de Veracruz y el de Manzanillo si bien es cierto mantienen indicadores económicos de carga en permanente crecimiento, no registran una derrama económica que llegue a los más pobres, al revés su dinámica es concentrada, excluyente y polarizada propia del modelo capitalista que se aplica. Unos pocos ganan y los demás pierden: no obstante cabe advertir que la dinámica demográfica es más concentrada en Veracruz y es de menor importancia en Manzanillo, lo que permite demostrar una polarización más aguda en el puerto de Veracruz y menos problemas de pobreza y miseria en Manzanillo, ya que el nivel de población registrado en la ciudad puerto es relativamente pequeño. En este caso debería postularse que los beneficios de ser el primer puerto en carga contenerizada en México quedan principalmente en las empresas que el puerto mantiene en su relación comercial y que precisamente no se ubican en el hinterland tradicional que tuvo en la época del modelo sustitutivo de importaciones.

En los casos de los puertos de Coatzacoalcos en Veracruz y Salina Cruz, en Oaxaca deberíamos agregar que mantienen un comportamiento de enclave. Salina Cruz está en crisis y su movimiento se realiza solo por el cabotaje y comercio exterior de petróleo que realiza PEMEX. Los frutos de esta dinámica

económica no llegan ni directamente ni indirectamente en la mayoría de la población de la ciudad puerto, que resiente en su economía este escaso dinamismo del puerto, pese a tantas promesas de reactivación. Coatzacoalcos es un puerto mediano que mueve granos e insumos; pero cuya fortaleza se explica por el apoyo que trae en la economía la Terminal de Pajaritos y el movimiento petroquímico del Sureste, que está enclavado en su zona de influencia. La dinámica demográfica de Coatzacoalcos, como la veintiava ciudad del país, si trae cuellos de botella que pueden agudizar la polarización económica y social, aunque debería decirse que la economía de Coatzacoalcos es más variada que la de Salina Cruz y posee turismo, comercio, negocios y medianas empresas que generan empleo e ingreso y que ha atraído a ingentes grupos de población, que se concentran en Coatzacoalcos, Minatitlán, Córdova, entre las ciudades principales.

Por lo anterior, los efectos de la globalización y apertura comercial han sido diferentes en los cuatro puertos elegidos para este estudio. No se pueden hacer generalizaciones, por lo que plantear estrategias alternativas de desarrollo para cada uno de los puertos es una tarea inmediata y que exige mejores diagnósticos, cuantificación de necesidades y organización de nuevos proyectos en donde se vuelve clave la presencia de los Gobiernos Estatales. La necesidad de dinamizar los terciarios portuarios (que en palabras de Ricardo Méndez lleva a desarrollar instrumentos de innovación tecnológica) y por supuesto organizar planes de desarrollo en donde los puertos como centros de negocios se integren en una estrategia general, que aspira elevar el nivel de vida de los habitantes de cada uno de los puertos.

No es ocioso poner de nuevo en la agenda económica y social la discusión del Plan de Desarrollo para el Istmo de Tehuantepec, en donde se hace necesario utilizar Fondos de Cohesión Social, a la manera europea que eleven el piso social básico de la gente que habita en Salina Cruz, en Tehuantepec, en Juchitán y en ciudades que pertenecen al Istmo Veracruzano, en donde aparecen ciudades como Coatzacoalcos, Cosoleaque, Nanchital, Minatitlán, Córdova entre otras. PEMEX debería coadyuvar a dicha estrategia no solo por ser la primera empresa pública del país, sino porque sus intereses se encuentran precisamente invertidos en las refinerías y terminales que se ubican en estas regiones y territorios en pobreza.

### **Nuevos problemas y protocolos de investigación**

Uno de los temas que resalta de este trabajo es conocer los medios de innovación que ayudarían a desarrollar a los puertos pobres de México. ¿Cómo plantear estrategias que tiendan a desarrollar el terciario portuario, en palabras de Tofol Tobal?.

¿Qué se ha aprendido de la privatización portuaria mexicana y latinoamericana?.

¿Cuáles son los pendientes?

¿Es cierto que mucha competencia impide el desarrollo regional?. ¿Porqué se está rescatando la idea de insertar los desarrollos de los puertos de México, en un Plan Nacional de Desarrollo?

La confrontación de paradigmas y la discusión sobre los efectos de la apertura comercial en zonas, regiones y ciudades portuarias de México no es ociosa, ya que representa el centro de la propuesta neoliberal y se la confronta con otro paradigma que concilie el modelo vigente vigente con la equidad y bienestar y porque no con el desarrollo, que según Boiser sigue siendo una asignatura pendiente en nuestros países latinoamericanos. El aumento de la pobreza y exclusión social, es síntoma de un fracaso del modelo aplicado por lo que es conveniente pensar en alternativas más integrales y menos seguidoras de paradigmas generalmente recomendados por los organismos internacionales, que también sufren la crisis del pensamiento económico, geográfico y regional actual. Son las políticas económicas finalmente las que basadas en el gasto público deben cambiar para apoyara a grupos de población que no se benefician del modelo. Por eso es que la preocupación de que el crecimiento económico de los puertos sea posible implica que los mismos ayuden directamente o indirectamente a los más pobres. Los puertos como centros de negocios también tiene una responsabilidad social. Este punto no ha sido trabajado en detalle en esta tesis por lo que conviene no solo conocer con encuestas y estudios de ingreso y gasto la situación de las principales ciudades portuarias de México, sino la urgencia de preparar estudios que permitan canalizar fondos de inversión social para el Sur, ya que dicha región congrega a mucha población en pobreza y miseria.

Finalmente, incorporar a los puertos al mundo global, trae problemas y aspectos críticos, que todo estado nacional debe asumir, por lo que siguiendo el modelo chino deberíamos tratar de que los puertos de México se organicen en cadenas logísticas amplias, incorporen los últimos avances tecnológicos y desarrollen espacios de flujos, siguiendo el ejemplo de Manzanillo. De esta manera una nueva jerarquía portuaria considerará: pequeños puertos locales, gran puerto local, gran puerto regional y centros regionales de distribución, siguiendo la tipología de Nombela y Trujillo (2004). Esto mismo puede significar entender la propuesta de un Sistema Portuario Nacional, que considere puertos principales, puertos secundarios y puertos de carácter local. En esta lógica las funciones están bien organizadas para plantear puerto pequeños que ganen y se organicen no solo buscando el comercio y la competencia sino también la equidad que exigen los Países pobres en este mar del comercio internacional en donde no todas las islas, ciudades y regiones se ven favorecidas con la marea de la globalización. Como lo dijo el Secretario General de las Naciones Unidas y Oxfam International (2002:7):"se supone que las mareas altas elevan a todos los barcos; pero la marea alta de la riqueza generada por el comercio ha elevado a unos barcos más que a otros y algunos se están hundiendo con rapidez".

**13 de diciembre del 2006**

## Bibliografía General

Administración Portuaria Integral de Salina Cruz s.A. de C.V.. Ponencia presentada en el I Foro de Comercialización. Veracruz, 28 de junio de 1997.

Aguilar Barajas Ismael. "Reflexiones sobre la agenda pendiente y su relación con la formación en análisis territorial". Ciudades. año 12, No 45, enero- marzo de 2000

Aglomeraciones Industriales como Focos de Políticas, "Wilson Suzigan" Revista de Economía Política, vol. 21 No.3 (83) julho-setember 2001." Brazilian Journal of political Economy

Agosto Patricia. "Wallerstein y la crisis del Estado-nación". Campo de Ideas, SL, Madrid, 2003.

ALADI.2Curso de Reforma y gestión Portuaria". Montevideo, 5 y 6 de noviembre del 2002.

Alarco Germán y del Hierro Patricia. "Límites Económicos a la Privatización Portuaria: el caso mexicano 1992- 1995. CIDE. Gestión y Política Pública. Vol. V, Num. 1, México, primer semestre de 1996.

Alemany Lovera Joan. Latinoamérica, el sistema portuario latinoamericano actual. Trozo de Villes & Port / Cities & Ports, No 20. Diciembre de 1997. Página de internet: [www.aivp.com/magazine/20/20-amsudes.htm](http://www.aivp.com/magazine/20/20-amsudes.htm), 31 de octubre de 2000.

- Alemaný Joan.Revista Aquapolis, noviembre de 1999.
- Albuquerque Francisco. "Cambio Estructural, Globalización y Desarrollo económico local". BANCOMET. Comercio Exterior.Vol. 49, Num. 8, México, agosto de 1999, pp. 696-702.
- Alcazar Lorena y Rodrigo Lovatón."la Concesión de los puertos en el Perú:¿quién gano y quién perdió con la concesión del puerto de Matarani?. Consorcio de Investigación Económica y Social. GRADE.Informe Final.Lima, septiembre, 2003.
- Alegría Tito, Jorge Carrillo y Jorge Alonso Estrella." Reestructuración productiva y cambio territorial: un segundo eje de industrialización en el Norte de México". Revista de la CEPAL, No 61, Santiago de Chile, abril de 1997.
- Alejo López Francisco. "El Reto del equilibrio regional". El Mercado de valores". NAFIN, octubre 2000
- Anguiano Arturo."Mundialización, regionalización y crisis del estado-nación". Argumentos. No 25, UAM-X. diciembre de 1995, pp. 379-417.
- Anónimo."El transporte Marítimo en los tiempos de la globalización".Comercio Exterior. Vol. 54; num. 8 ,agosto de 2004..
- APIVER, "rehén de la política". Transporte Siglo XXI. Año, Vol. 26, 15 de noviembre al 15 de diciembre de 2001.
- del Arenal Celestino."Introducción a las Relaciones Internacionales". Tecnos.tercera Edición revisada y ampliada.Salamanca.España,

tercera reimpresión, 2000.

Arroyo García Francisco. "Dinámica del PIB de las entidades federativas de México, 1980-1999. Comercio Exterior. Vol. 51. Num. 7, julio de 2001, pp. 583-599.

Baird Alfred J. "Estrategia Mundial en el Sector marítimo: perspectivas para el sector naviero y portuario". Estudio presentado en la Tercera Reunión de la Comisión Interamericana de Puertos. OEA. Mérida, México del 9 al 13 de septiembre del 2003

Banco de Comercio Exterior. "El transporte Marítimo en los tiempos de la globalización. Vol. 54, Num. 8, México, agosto de 2004.

Banco Interamericano de Desarrollo. "Más Allá de las Fronteras, el nuevo regionalismo en América Latina". Progreso Económico y social en América Latina, Informe 2002. Washington D.C.. 2002.

Banco Interamericano de Desarrollo, La Competitividad "El Motor del Crecimiento". Progreso Económico y Social en América Latina Informe 2001. Washington. D.C, 2001

Banco Interamericano de Desarrollo. Informe 2000. Washington, 2000.

Banco Mundial. "El Estado en un Mundo en Transformación". Informe sobre el Desarrollo Mundial 1997. Washington, D.C., 1997.

Banco Mundial. "Privatización: Principios y Práctica". Washington, D.C., 1995.

Banco Mundial. Informe sobre el Desarrollo Mundial 1994. Infraestructura y Desarrollo. Washington, 1994.

- Barragán Miguel. "Ruta Transístmica, fuera de la venta del tren del Sureste". El Financiero, 9 de julio de 1997.
- Bastidas David."Presupues participativo en Ilo. Municipalidad provincial de Ilo. CND, mimeo,Lima,2004.
- Beas Torres Carlos. "Para Mejorar al Istmo".Internet . La Jornada. Ojarasca, agosto de 1999.
- Beck Ulrich. ¿Qué es la globalización?.Paidos, Barcelona, 1998
- Beltrán del Río Pascal. "Rumbo a un nuevo Panamá, con plenitud territorial". Proceso, No 1189, 15 de agosto de 1999.
- Benko Georges y Alain Lipietz. "De la regulación de los espacios a los espacios de regulación". UAM X. Diseño y Sociedad. No 5. México, primavera 1995.
- Benko y Lipietz (compiladores). "Las regiones que ganan. Distrito y redes.: Los nuevos paradigmas de la geografía económica.. Edicions Alfons El Magnanim generalitat Valenciana. Diputación Provincial de Valencia. España, 1994.
- Berg Andrew y Anne Krueger.FMI.Finanzas y Desarrollo, septiembre de 2002
- Bernis Gerard de. "Mundialización y Crisis en Asia del Este". Comercio Exterior. Vol. 49, Num. 1, México, enero de 1999.
- Bertra Armando." Hacia una alianza social mesoamericana". UAM-A. México. El Cotidiano. No 110. Año 18, noviembre- diciembre, 2001.
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)."Más Allá de las

- Fronteras". Progreso económico y Social. Informe 2002. Washington, 2002.
- Blanco M. Herminio. "Las Negociaciones Comerciales de México con el Mundo". FCE. México, primera edición, 1994.
- Birchenal Jiménez Javier Arturo Y Guillermo Enrique Murcia Guzmán. "Convergencia Regional: una revisión del caso colombiano". Desarrollo y Sociedad. Universidad de los Andes. No 40. Santa Fé de Bogotá. Colombia, septiembre de 1997.
- Bocanegra Carmen y Vázquez Miguel A. "Nuevas formas de Integración de las regiones con la Globalidad". Notas censales, INEGI, 1997.
- Boiser Sergio. Revista de la CEPAL, 2005
- Boiser Sergio, "Desarrollo territorial y descentralización. El desarrollo en el lugar y en las manos de la gente". Revista EURE. Vol. XXX, No 90, Santiago de Chile, septiembre 2004.
- Boisser Sergio. "El Desafío territorial de la globalización. Reflexiones acerca del sistema regional chileno" .El Colegio Mexiquense, A.C. Economía, sociedad y territorio". Vol I, Num. 4, julio- diciembre de 1998.
- Boiser Sergio. "Post- scriptum sobre desarrollo regional: modelos redes y modelos mentales." Revista EURE. Vol. XXIV. No 72. Santiago de Chile, septiembre 1998.
- Boiser Sergio. "Crisis y Alternativas en los Proceso de Regionalización. Revista de la CEPAL. No 52, abril de 1994.

- Boisier Sergio. "El desafío territorial de la globalización". Reflexiones acerca del sistema regional chileno". El Colegio Mexiquense, A.C. Economía, sociedad y territorio. Vol. I, Num. 4, julio-diciembre de 1998
- Boiser Sergio. "Las Regiones como espacios socialmente construido. Revista de la CEPAL, No 35, agosto de 1988.
- Boiser Sergio. "La Articulación estado- región clave del desarrollo regional". Pensamiento Iberoamericano, No 10, Madrid, julio-diciembre 1986.
- Boletín FAL. Año XXI, Num. 131, febrero de 1997.
- Braudel Fernand. "La dinámica del capitalismo". Fondo de Cultura Económica, primera reimpresión, México, 1994.
- Bresser Pereira Carlos Luiz. "La reconstrucción del Estado en América Latina. Revista de la CEPAL, Número Extraordinario, Mimeo, Internet, abril de 1999.
- Burkhalter Larry A. "Reforma Laboral y Equidad Social: La Privatización de los Puertos ". Revista de la CEPAL, NO 57, diciembre 1995, pp. 55-73.
- Burkhalter Larry. "Privatización Portuaria (bases, alternativas y Consecuencias). CEPAL. Santiago de Chile, diciembre de 1999.
- Button Kenneth. "Economía del transporte". Segunda edición, 1993.
- CAF: "Competitividad Regional: de la teoría a la práctica", Fidel Jaramillo Vicepresidente de Estrategias de Desarrollo. (Las Regiones en el

- Desarrollo Económico de Venezuela Caracas, 8 de Abril de 2003.
- Camarena Margarita, Luis Chías y Mario Salgado. "Salina Cruz-Coatzacoalcos, Integración de un puente trasfronterizo en el Istmo Mexicano. Documento para discusión, mimeo. 1998.
- Caravaca Inmaculada, Gema González, Roció Silva." Innovación, redes, recursos patrimoniales y desarrollo territorial".EURE.Vol. 31,No 94, Santiago de Chile, diciembre de 2005.
- Caravaca Barroso Inmaculada. "Los Nuevos espacios ganadores y emergentes". Revista EURE. Vol. XXIV. No 73, Santiago de Chile, diciembre de 1998.
- Cárdenas Cuahtémoc." Plan Puebla- Panamá" :sumisión a EU o desarrollo regional? .La Jornada, 26 de agosto de 2001.
- Cárdenas Enrique."Una Interpretación Macroeconómica del siglo XIX en México"El trimestre Económico.Vol LXII (2).Num. 246, México, abril-junio de 1995.
- Cardozo Miriám."Las empresas y su responsabilidad social".UAEM.2003
- Cardoso Victor. "En paquete la ruta ferroviaria del istmo y dos terminales. La Jornada, México, 4 de mayo de 1998.
- Cardoso Victor. "En Marcha, la venta del sistema ferroviario". La Jornada, 14 de noviembre de 1995.
- Cardoso Victor. "El campo de acción: rutas ferroviarias, carreteras, puertos, telecomunicaciones, La Jornada, 5 de mayo de 1997.
- Cardoso Victor. "Privatizarán este año 8 de 18 administraciones

- portuarias: SCT. La Jornada, 20 de marzo de 1996.
- Cardoso Victor. "Fuerzas Alianzas para competir por los puertos". La Jornada, 30 de junio de 1995.
- Cardoso Victor. "21 empresas calificaron para la concesión de 4 puertos en venta". La Jornada, 14 de junio de 1995.
- Carine Clert. "El Enfoque de exclusión social: elementos analíticos y aportaciones para la discusión sobre la pobreza y el desarrollo social en América Latina". Pensamiento Iberoamericano. No 31. AECI-CEPAL. Madrid, enero-junio 1997.
- Carrizales David. "La Privatización de los Puertos ha sido un éxito total". La Jornada, 29 de junio de 1995.
- Casarrubias Alex. "La gestación de la privatización portuaria en México durante 1993-1995: el caso de Manzanillo, Colima. Tesina CIDE. Maestría en Administración Pública. México D.F., julio de 1995.
- Castañeda Jorge. "Los Ejes de la Política exterior de México". Nexos, diciembre 2001.
- Castells Manuel, "La Era de la Información". La sociedad Red. Vol. 1. Alianza Editorial. Madrid, cuarta reimpresión, noviembre 1999.
- Castro Escudero Alfredo. "MERCOSUR : ¿Nuevos Fracaso Integracionista de América Latina?. BANCAMEX. Comercio Exterior, Vol. 49, Num. 10, México, octubre de 1999, pp. 898-907.
- Ceceña Ana Esther. "El Istmo de Tehuantepec: frontera de la soberanía nacional". La Jornada del campo, 28 de mayo de 1997.

- Centro de Estudios Económicos del Sector Privado, A. C. "Los Primeros pasos hacia la Privatización Integral del Sistema Portuario Mexicano". México. Actividad Económica, No 208, México, mayo de 1998.
- CEPAL (1992). "La Reestructuración de Empresas Públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe. Cuadernos de la CEPAL. No 68, Santiago de Chile. Publicación de las Naciones Unidas, 1992, 148 pp.
- CEPAL (1996)."La Reforma Laboral y la participación Privada en los Puertos del Sector Público". Cuaderno de la CEPAL, No 77, Santiago de Chile, agosto de 1996, 167 pp.
- CEPAL. Boletín FAL. Santiago de Chile, No 131, febrero 1997.
- CEPAL."La reestructuración de los espacios nacionales".ILPES. Gestión Pública, No7, Santiago de Chile, septiembre de 2000.
- CEPAL."Globalización y desarrollo" Brasilia Mimeo, 6 al 10 de mayo de 2002, cap. 2 y cap. 3, pp. 13-14 y 29-97.
- CEPAL."El Ciclo Marítimo y las Tendencias de la Industria en América Latina".Boletín FAL, 228, agosto del 2005
- Chías Becerril Luis." Cambios en la estructura del Sistema Nacional de Transportes". En:Adrián Guillermo Aguilar y Francisco Rodríguez Hernández (coordinadores). Economía Global y proceso Urbano en México (cambios y tendencias recientes). Universidad Nacional Autónoma de México. Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias. Cuernava, Morelos, 1997.

Chías Becerril Luis." Geografía del Transporte: Ambito Internacional y Nacional". En: Guillermo Aguilar y Omar Moncada (compiladores)." La Geografía Humana en México". Institucionalización y Desarrollos Recientes. Ediciones Científicas. UNAM-FCE. México, primera edición, 1994, 165- 179.

Chías Luis." Articulación de las costas mexicanas". Revista mexicana de Sociología. No 390.Año LII. Núm. 3, julio- septiembre de 1990.

Ciccolella Pablo." Transformaciones Macroeconómicas en la Argentina y Reestructuración territorial en la región metropolitana de Buenos Aires". En "globalización y territorios (impactos y perspectivas). Pontificia Universidad Católica de Chile (Instituto de estudios Urbanos).Fondo de Cultura Económica. Santiago de Chile, primera edición, febrero de 1998.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)."El transporte Marítimo en 2004".NNUU. Ginebra y Nueva York, 2004, 147 pp.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). "La Comercialización del Puerto y las Perspectivas del Puerto de Tercera Generación", 8 de enero de 1992.

Comisión Coordinadora para el desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec". El corredor transístmico". Plan para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec. México, D.F., noviembre de 1976.

Consejo Nacional de Población(CONAPO)."La población de México en el

- Nuevo siglo,mimeo,2001.
- CONAPO."Ladistribución territorial de la población en México".  
Aguascalientes, 2001.
- Corporación Andina de Fomento (CAF).Transporte Marítimo, s/f  
([www.caf.con.attach/odefault/M44-51marit.pdf](http://www.caf.con.attach/odefault/M44-51marit.pdf)) (del 26/02/06).
- Cortez Claude. "Flujos Comerciales y de Transporte (Un panorama histórico). Instituto Mexicano del Transporte. Documento Técnico No 13, Sanfandila, Querétaro, 1995.
- Costa Ana María, Susana Brieva y Liliana liarte."Nueva institucionalidad en el sistema portuario argentino:vinculación público-prvada en la organización del puerto Quequen". El Colegio Mexiquense, A.C.Economía Sociedad y territorio.Toluca, Vol. V,Num. 20,2006.
- Cuervo Luis Mauricio."Ciudad y globalización en América Latina: estado del arte". Gestión Pública, No 37, Santiago de Chile, octubre de 2003.
- Cuevas Marco P. "Sistema productivo, territorio y Nación en América Latina: el caso de Panamá. Instituto de Investigaciones Sociales. UNAM. México, noviembre de 1997.
- Curbelo Luis José. "Economía Política de la Descentralización y Planificación del Desarrollo Regional". Pensamiento Iberoamericano, No 10, Desarrollo Regional, Nuevos Desafíos, Madrid, julio-diciembre 1986.
- Daher Antonio."Regiones metropolitanas binacionales en el

- MERCOSUR".EURE.VI XXVI.No 78,Santiago de Chile, septiembre 2000.
- Daher Antonio."Libre Comercio y regionalismo Subsupranacional". EURE.Vol. XXIII, No 69,santiago de Chile, 1997.
- Daher Antonio. "Competencia: regiones ganadoras y perdedoras". Urbana No 14-15.Caracas, 1994.
- Daher Antonio. "Privatización y Regionalización en Chile". Estudios Sociales, No 89.Trimestre 3 Santiago de Chile, julio- septiembre 1996, pp. 49- 82.
- Darem Fonda."Dubai Inc"Time.Nueva York.Vol 167,No11,march 13, 2006,pp 38-40.
- Daros William.El Marco Téorico. Mimeo, 2002.
- De Buen Richkarday Oscar. "Integración del Transporte para la competitividad nacional y empresarial". Comercio Exterior. Vol. 42, Num. 1, México, enero de 1992.
- De la Rosa Mendoza Juan Ramiro. "Relaciones entre la apertura y crecimiento económico en México". Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol. 51, Num. 5, México, mayo de 2001.
- Del Castillo Jaime, Diez Marián y Gómez Larrañaga Pilar." Bibliografía Crítica sobre las regiones industrializadas en declive". Pensamiento Iberoamericano, No 15, enero-junio 1989, pp. 311-324.
- De Mateo Fernando. "Servicios: Sustitución de Importaciones y Política de Liberalización en México". Pensamiento Iberoamericano, No 21,

- Comercio, Apertura y Desarrollo, Madrid, enero- junio 1992.
- Devlin Robert. "Las privatizaciones y el Bienestar Social." Revista de la CEPAL, No 49, abril de 1993, pp. 155- 181.
- Días Leila Christina. "Redes. Surgimiento y Organización" En: Cuadernos de Geografía Brasileña". Compiladora Graciela Uribe Ortega. Centro de Investigaciones Científicas "Ing. Jorge Tamayo", A.C., México DF, diciembre de 1998, pp. 171- 188.
- Díaz- Cayeros Alberto. "Asignación Política de Recursos en el Federalismo Mexicano: Incentivo y Limitaciones". Perfiles Latinoamericanos". FLACSO, México, año 6, No 10, junio de 1997, pp. 35-73.
- Dominguez Roca Luis."Contenedores y turistas-Reflexiones sobre la relación entre ciudad y puerto a inicios del siglo XX2Revista Geografía,espacio y sociedad.Vol. 1,No 18.1,2006.
- Dougherty James E. y Robert L. Pfaltzgraff."Teorías en Pugna en las relaciones Internacionales".Grupo Editor Latinoamericanos. Buenos Aires, Argentina, 1993.
- Dussel Enrique."El neoliberalismo en la década de los noventa y la teoría neoclásica".La crisis de la ciencia económica.UNAM.Facultad de Economía.UNAM. Num..263, diciembre de 1997-enero de 1998.
- Dychter Aaron. "No queremos un elefante blanco: del megaproyecto al Plan regional ". Enfoque. Reforma, México, No 236, 26 de julio de 1998.

- Economista. Suplemento. 28 de octubre de 1999.
- El Comercio. Lima, 8 de noviembre del 2003.
- El Financiero. "Venta del transístmico junto con contenedores". 17 de junio de 1998.
- El Financiero. "Sólidos Planes de Expansión de Cruz Azul para el 2000". 19 de noviembre de 1999.
- El Financiero. "Se queda en manos del estado el ferrocarril del Istmo". 28 de octubre de 1999.
- El Financiero. "Obsoletas las instalaciones de puertos mexicanos faltan caminos y ferrocarriles. México, 18 de julio de 1999.
- Enfoque, Reforma. "El Eterno sueño del Istmo". 26 de julio de 1998.
- Esquivel Gerardo. "Convergencia Regional en México, 1940-1995. El Trimestre económico. Vol. LXVI. No 264. México, octubre- diciembre de 1999.
- Estivill Jordi. "Panorama de la Lucha contra la Exclusión Social: conceptos y estrategias". OIT, primera edición, 2003, 131 pp.
- Expansión. "Chiapas: laberinto con Salidas". Edición Especial. México, abril de 1998.
- Fábregas Andrés. "Visión de la Frontera Sur Mexicana". Comercio Exterior, vol. 48, Num 4, México, abril de 1998.
- Fislow Albert. "El estado de la Ciencia Económica en América Latina". Progreso Económico y Social en América Latina. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Informe 1985, 1985.

Flynn Stephen E. "América The Vulnerable". Foreign Affairs. Vol. 81, No 1, January- february 2002, pp. 60-74.

Flynn Stephen E."Port Security Is Still a house of Card". Far Easter Economic Review, Vol. 169, No1, January/February 2006, pp. 5-11.

Fondo Monetario Internacional."Perspectivas de la Economía Mundial, Septiembre de 2005.

Fujita Masahisa, Paul Krugman y Anthony J.Venables. Economía espacial.las ciudades, las regiones y el comercio internacional.Editorial Ariel S. A. Barcelona, primera edición, septiembre 2000.

García José M. y Santos Ruesga. "El Euro (mucho más que una moneda)".Acento Editorial. Madrid, 1998.

García Alonso Lorena." Competencia Interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles".Tesis Doctoral en Economía, 2005, 334 pp. ([www.eumed.net/tesis/lga](http://www.eumed.net/tesis/lga))

Garza Gustavo. "Las Políticas Urbano- regionales en México (1915- 1985). Pensamiento Iberoamericano, No 10, Madrid, julio- diciembre 1986.

Gazca Zamora José. "El Plan Puebla-Panamá : consideraciones sobre el proyecto gubernamental para el desarrollo regional del Sur- Sureste de México". Area de Libre Comercio de las Américas (Análisis y Alternativas). Friedrich Ebert- Instituto de la Revolución Democrática, México, 2002.

Gazca Zamora José "Plan Puebla- Panamá: ¿una oportunidad de desarrollo para las regiones marginadas? Diversa.No 4, Veracruz, diciembre 2001.

Gazca Zamora José." Que le falta y que le sobra al proyecto Puebla Panamá".En :<http://www.prd.org.mx/ierd/coyuntura102/jgz1.htm> del 20 de marzo de 2006.

GEA y Coopers / Lybrand. Función y Perfil económico de los puertos mexicanos, junio de 1993.

Gerhenson Antonio. "La Inversión en el Istmo ". La Jornada, 5 de enero de 1997.

Gines Serrán, Antonio Acosta y Antonio Marquez."GED en español".ARCO.USA.Sexta Edición,1998.

Glade William.mimeo, sin fecha..Documento de uso interno,leído en el Doctorado en Ciencias sociales, de la UAM- X, 2000.

Gobierno del estado de Oaxaca Proyecto de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec". Oaxaca, 10 de Octubre de 1997

Gómez Francisco." Prioritario privatizar y modernizar puertos: Zedillo". El Financiero, 5 de febrero de 1998.

Gómez Laura. "Comienza Hoy una Nueva estrategia para los Puertos". La Jornada, 5 de junio de 1995.

González Cecilia." Rechazan los senadores aliarse al Puebla- Panamá". Reforma, 18 de julio de 2001.

González Gómez Ovidio." Territorio de la producción Mundial: la Frontera

- Norte Mexicana". Universidad de Guadalajara- Universidad Autónoma de Querétaro, octubre de 2000.
- González Gómez Ovidio. "Traslado de mercancías y organización del territorio. Problemas de conocimientos". Ciudades. Año 12, No 45, enero- marzo de 2000.
- González Vigil Fernando. "Coordinación de Políticas Macroeconómicas. Desafíos y Dilemas Latinoamericanos. Integración Latinoamericana. No 203. Año XIX, agosto- septiembre 1994.
- González Ovidio y Martner Carlos. "Problemas de Conectividad en el Puerto de Lázaro Cárdenas". Instituto Mexicano del Transporte (SCT). Publicación Técnica No 35, Querétaro, 1992, 91 pp.
- Gonzalez Jaime."La comercialización en los puertos mexicanos. Tesis. UPN. México, febrero de 1998.
- Gorenstein Silvia."Nueva Institucionalidad y proyección local tras la privatización portuaria argentina.Los casos de Bahía Blanca y Rosario"EURE.Vol. 31,No 92.Santiago de Chile,mayo de 2005.
- Granda José."Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios".Documento No 103.Serie Recursos Naturales e Infraestructura.CEPAL. Santiago de Chile, noviembre del 2005.
- Griswold Daniel T."La globalización y sus descontentos"Centro de Estudios de Política Comercial.Cato Institute, traducido por Alejandro Caballero A, 25 de julio de 2003 (<http://www.revista-interforum.com/>

español/ articulos/072703eco-reseña-cato-html del 02/03/2006).

Iguíñez Javier. "Localización, transporte y Productividad: Aritmética y Algebra". Pontificia Universidad Católica del Perú. Mimeo, Lima, mayo de 1998, 34 pp.

ILPES-CEPAL."La reestructuración de los espacios nacionales".Gestión Pública.No 7, Santiago de Chile, septiembre de 2000

Jessop Bob,Revista EURE.Pontificia Universidad Católica de Chile,,mayo de 2004

Joe Klein."Its Economic Security, Stupid".Time, march, 13, 2006 (time. Com /klein)

Lomas Emilio y Oscar Camacho Guzmán. "La Concesión del transístmico deben aprobarla Ejecutivo y Congreso. La Jornada, 7 de septiembre de 1996.

Grupo de Economistas y Asociados (GEA). Función y perfil económico de los Puertos Mexicanos.Documento preparado para la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Puertos Mexicanos. México, junio de 1993.

Guillén Romo Héctor. "De la Integración Cepalina a la Neoliberal en América Latina". Comercio Exterior. BANCAMEX. Vol. 51, Num. 5, México, mayo de 2001.

Hermes-Liedtke Ulrich. "Benchmarking Territorial Competitivo". Mesopartner, documento de trabajo 09/2005, Buenos Aires, 2005, 31 pp.

- Hernández Jaime. "El desarrollo de puertos atado a la venta de FNM y carreteras". El Financiero, 25 de mayo de 1997.
- Hiernaux Daniel. "La Experiencia Mexicana en la Planeación de los Grandes Proyectos de Inversión. Revista Estudios Demográficos y Urbanos. El Colegio de México. México D.F., enero- abril, 1988.
- Hiernaux Daniel. "Espacio- temporalidad y las Regiones". Ciudades 34. Puebla, abril- junio de 1997.
- Hiernaux Daniel. "Apertura Económica y regiones: ¿Nuevas perspectivas?. Ciudades, no 22, México, abril- junio de 1994, pp. 42-50.
- Hiernaux Nicolas Daniel. "Región, Regionalismo y Modernización en América Latina". Ciudades, No 18, abril- junio de 1993, pp. 3-11.
- Hoffmann Jan.Documento Base.Guayaquil,Ecuador, junio de 2006
- Hoffman Jan."La Globalización y la competitividad del sector marítimo portuario de México".Colima,Mimeo, noviembre de 2002, 42 pp.
- Hoffman Jan." Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile". CEPAL. Unidad de Transporte. Santiago de Chile, septiembre de 2001.
- Hoffman Jan."El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano".Revista de la CEPAL. No 71, Santiago de Chile, agosto de 2000.
- Hoffman Jan."Las privatizaciones portuarias en América Latina en los noventa: determinantes y resultados".Mimeo.Banco Mundial, Gran

Canarias, 5 al 10 de abril de 1999, 90 pp.

Hoffman Jan. "Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo". Santiago de Chile, 28 de enero de 1999.

Ianni Octavio. "Estado, Nación y Globalización. El Cotidiano .UAM- A, Num. 71, México, septiembre de 1995

Iguíñez Javier. "Localización, Transporte y Productividad: Aritmética y Algebra". Pontificia Universidad Católica del Perú. Mimeo. Lima, mayo de 1988.

Informe Final Simposio Interamericano Cooperación entre los Puertos y las Aduanas." Houston, Texas, Estados Unidos 8 y 9 de diciembre de 1998. pp.1- 23.

Instituto Mexicano del Cemento y del Concreto, A.C.." Infraestructura en el Sureste de México". Internet, febrero 2001.

Instituto Mexicano del Transporte." Integración Modal en el Puerto de Veracruz". Sanfandila, Querétaro, 2000.

Instituto Mexicano del Transporte. "Apertura Comercial e Integración Modal de los Puertos del Pacífico Mexicano". Publicación Técnica No 93, Sanfandila, Querétaro, 1997, 201 pp.

Instituto Mexicano del Transporte (S.C.T.). "Problemas de Conectividad en el Puerto de Salina Cruz, Oaxaca. Publicación Técnica No 77. Sanfandila, Querétaro, 1996.

Instituto Mexicano del Transporte. "La revolución de los ferrocarriles y el Transporte Intermodal en América del Norte. SCT. Documento Técnico No 16, Sanfandila, Queretaro, 1995.

Instituto Mexicano del Transporte. "La Integración del Transporte de Carga como elemento de Competitividad Nacional y Empresarial". SCT. Querétaro. Publicación Técnica No 24, 1992.

Instituto Mexicano del Transporte. "Sistema Integral de Transporte. Publicación Técnica No 2, Querétaro, 1992, 44 pp.

Instituto Peruano de Economía (IPE). "La Infraestructura que necesita el Perú (brecha de Inversión en infraestructura de servicios públicos). Estudio elaborado por encargo de la Asociación de Empresas Privadas de Servicios Públicos (ADEPSEP). Estudio coordinado por Jorge F. Chavez, Lima, mimeo, 2006.

Islas Victor. "Estructura y Desarrollo del Sector Transporte en México". El Colegio de México, segunda edición, 1992.

Javier y Gines De Rus. "Dotación de Infraestructuras y Política Europea de Transporte". Papeles de Economía española, No 91, 2002, pp.169-181.

Jiménez Elías, Víctor Islas y otros. "El transporte regional en el Sureste Mexicano". IMT. Sanfandila, Querétaro, Publicación Técnica No 174, 2001.

Katz Jorge y Giovanni Stampo. "Regímenes Sectoriales, productividad y competitividad internacional". Revista de la CEPAL, No 75, diciembre

2001, pp. 137-159.

Katz M. Isaac." La Apertura Comercial y su impacto regional sobre la economía mexicana". ITAM. Miguel Angel Porrúa. México, primera edición, noviembre de 1998.

Kennedy Paúl."Hacia el Siglo XXI".Plaza Janes, Barcelona, s/f.

Krugman Paúl. "Geografía y Comercio". Barcelona. Antoni Bosch. Madrid, 1992.

Kuri Armando, Pacheco Daniel y Noriega Alejandro. "Experiencias de desarrollo territorial en México". Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol. 49, Num. 8, México, agosto de 1999, pp. 679- 689.

La Fuente Mario y Pedro Sainz.Revista de la CEPAL.No75, diciembre de 2001

Laidi Zaki (1997)."Un Mundo sin sentido".FCE, México, 1997.

Lara Juan "Propondrán Corredor Asia- México- EU". Reforma, México, 26 de noviembre de 2001.

La Jornada."India: la ola que viene".la Jornada, México, 28 de febrero de 2006.

"La Marea Modernizadora".Puertos Latinoamericanos, sin autor y sin fecha

´Lemoine Maurice." Panamá recupera su Canal". Le Monde Diplomatique. Edición mexicana, agosto 20- septiembre 19 de 1999, pp. 12-13.

Lerman Aída."El debate sobre la Globalización y la regionalización".Comercio Eterior. Vol. 56,Num. 12,México, diciembre

de 2006.

Lerman Aída."La Unión Europea una opción frente a Estados Unidos.  
Comercio Exterior..BANCOMEXT.Vol. 56.Num. 11,México, noviembre  
del 2006.

Lerman Aída."Globalización e integración,México y el MERCOSUR".  
Comercio Exterior. Vol. 55.Num. 11, noviembre de 2005.

Lerman Aída."El Area de Libre Comercio de las Américas, antecedentes y  
perspectivas".Comercio Exterior.Vol. 54.Num. 9,septiembre de 2004.

Lerman Aida."Ideas y proyectos de la Integración Latinoamericana".  
Universidad Autónoma Metropolitana.Unidad Xochimilco.México,  
primera edición, 1996.

Lipietz Alain y George Benko (compiladores)."Nuevos paradigmas de la  
Geografía Económica".Edición Alfons El Magnanim Generalitat  
Valenciana. Diputación Provincial de Valencia. España, 1994.

Lipietz Alain."El capital y su espacio".Siglo XXI, México, 1979.

Lobato Correa Roberto. "Espacio, un concepto clave de la geografía". En:  
Cuadernos de Geografía Brasileña. Compiladora Graciela Uribe  
Ortega. Centro de Investigación Científica., 1998.

Lopez Hector. "Operación,Administración y Planeación  
Portuarias".AMIP.México, primera edición,1999.

López Liliana y Fabio Moscoso.Facultad de Economía.Universidad  
Externado de Colombia,sin fecha.

Lora Eduardo."Las Reformas estructurales en América Latina:¿Qué se ha

reformado y cómo medirlo?. Banco Interamericano de Desarrollo, diciembre del 2001.

Lora Eduardo. "Una Década de Reformas Estructurales en América Latina: ¿qué se ha reformado y cómo medirlo". Pensamiento Iberoamericano. AECI-CEPAL. Volumen Extraordinario, 1998, pp 27-53.

Loría Eduardo. "Efectos de la apertura comercial en la manufactura mexicana (1980-1998). Investigación Económica. UNAM. No 203. LIX. octubre-diciembre 1999.

Lozano Jaime. "El puerto de Salina Cruz lucha por salir de su letargo". Excelsior, 2 de noviembre de 1996.

Maldonado Serafín. "El comercio por Manzanillo y Mazatlán". Comercio Exterior. BANCOMEXT, Vol. 42, num. 1, México, enero de 1992.

Martner Carlos y Aurora Moreno. "Reestructuración portuaria e integración Logística de los Puertos Mexicanos". IMT. Nota Num. 88, Sanfandila, Qro, octubre del 2004.

Mártner Carlos. "Redes Multimodales y articulación territorial del puerto de Guaymas", Región y Sociedad". Vol. XIV. No 23, enero-abril, 2002

Martner Carlos. " Puertos Pivotes en México: Límites y posibilidades". Revista de la CEPAL, No 76, Santiago de Chile, abril 2002.

Martner Carlos y María Aurora Moreno. "Tendencias Recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los puertos mexicanos, IMT, 2001, 144 pp.

Mártner Carlos. "Retos del corredor transístmico en el marco de las redes globales del transporte". UNAM. Instituto de Investigaciones Sociales. Revista Mexicana de Sociología. Vol. 62, Num. 3, julio- septiembre 2000.

Martner Carlos y Aurora Moreno."Integración Modal en el puerto de Veracruz".Publicación Técnica No 150.IMT.Sanfandilia, Querétaro, 2000.

Mártner Carlos. "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global". Revista EURE. Vol. XXV, No. 75.Santiago de Chile, septiembre de 1999.

Mártner Carlos, Hernández Sandra y Gilberto Ruiz. "Integración Modal y regional en el sistema portuario Tampico- Altamira". Publicación Técnica Num. 135. Instituto Mexicano del Transporte. Sanfandila, Querétaro, 1999.

Martner P. Carlos. "Corredores Intermodales de Transporte y Reorganización Territorial: El caso del Istmo de Tehuantepec en México. V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y territorio. Memorias, Toluca, estado de México, 22 al 24 de septiembre de 1999.Mimeo, 37 pp.

Martner Carlos. "Ejes de Desarrollo y Ordenación del territorio en Latinoamérica" Argumentos, No 34, UAM-X, 1999, pp. 83-98.

Martner P. Carlos. "La apertura Comercial y los Puertos del Pacífico en la Reestructuración del territorio en México". Tesis doctoral. Doctorado

en Ciencias Sociales. Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Xochimilco, 29 de julio de 1998, 323 pp.

Martner Carlos. "Cadenas Productivas y Flujos Comerciales en Puertos del Pacífico (Manzanillo y Lázaro Cárdenas) (1982- 1993). Notas Censales. INEGI, 1997.

Martner Carlos y Ruiz Gilberto. "Integración Modal y Competitividad en el Puerto de Manzanillo, Colima. IMT. SCT. Publicación Técnica No 99, Querétaro, 1998, 69 pp.

Martner Carlos. "Desarrollo y Vinculación Regional". Ciudades 34, abril-junio de 1997 a.

Mártner Carlos, Ruiz Gilberto y Angel Cruz." Apertura comercial e integración modal de los puertos del Pacífico Mexicano". Publicación Técnica No 93. Instituto Mexicano del Transporte, Sanfandila, Querétaro, 1997b.

Martner P. Carlos. "Transporte y Concentración territorial en América Latina: tendencias Recientes". Ciudad y Territorio. Estudios territoriales. Vol. XXVIII. Tercera Época, No 110, Invierno, 1996."

Mascarilla Oscar,,junio de 2005

Méndez Ricardo."Innovación y desarrollo territorial:algunos debates recientes".EURE.Vol. 28, No 84, Santiago de Chile, septiembre de 2002

éndez Ricardo. "Transformaciones económicas y reorganización territorial en la región metropolitana de Madrid". EURE, Vol. 27, No 80, Santiago de Chile, mayo 2001, 44pp.

- Méndez Ricardo. "Geografía Económica: la lógica espacial del capitalismo global". Editorial Ariel. Barcelona. España, octubre, 1997.
- Mendoza Eduardo y Gerardo Martínez." Globalización y dinámica industrial en la frontera norte de México". Comercio Exterior. BANCOMEXT, S.N.C. Vol. 49, Num. 9, México, septiembre de 1999.
- Micco Alejandro y Natalia Pérez. BID. "Determinants of maritime Transport Cost.. Working Paper, Mimeo, No 441.Washington, april 2002.
- Micco Alejandro y Natalia Pérez. BID." Maritime Transport Cost and Port Efficiency". Prepared for the seminar": "Toward Competitiveness: the Institucional Path". Santiago de Chile, march 16, 2001.
- Midiendo la Globalización". El Índice de globalización de A.T.Kearney Inc. y de la revista Foreign Policy. Este País. Num. 12. México D.F., mayo de 2001, pp 2-9.
- Mindreau Manuel."Regionalismo y la Nueva Economía Política Internacional:la emergente relación entre estados y mercados en el hemisferio occidental".Documento Final. Lima, 15 de diciembre de 2001.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones."Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Perú, septiembre de 2004 (www. Mtc. gob. pe).
- Montoya Guillermo. "Ni desarrollo ni conservación de los Recursos Naturales: Paradoja de la Frontera Sur". Comercio Exterior, vol. 48,

Num 5, mayo de 1998.

Moncayo Edgar."El debate sobre la convergencia económica internacional e interregional: enfoques teóricos y evidencia empírica". EURE. Vol.XXX, No 90, Santiago de Chile, septiembre 2004.

- - - - -."Nuevas teorías y enfoques conceptuales sobre el desarrollo regional":Hacia un nuevo paradigma?. Revista de Economía Institucional. Bogota, Vol. 5, No 8, primer semestre de 2003.

- - - - -."Nuevos Enfoques teóricos, evolución de las políticas regionales e impacto territorial de la globalización".ILPES. Gestión Pública. No 27, Santiago de Chile, diciembre de 2002.

Moreno-Brid Juan Carlos y Jaime Ros." México: las reformas del mercado desde una perspectiva histórica" Revista de la CEPAL. No 84, Santiago de Chile, diciembre 2004, pp. 35-57.

Moron Eduardo, Maria Bernedo y Otros."Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos: una oportunidad para crecer sostenidamente". Universidad del Pacífico-Instituto Peruano de Economía, Lima, primera edición, diciembre 2005.

Múñoz Patricia. "Transformación en Panamá: dar al capital externo lo que dejará Estados Unidos". La Jornada, 6 de octubre de 1996.

Navarro Lenin y Zoe Infante."Puerto de L'zaro Cárdenas en México2 Revista de Morelia, enero-junio de 2004.

Natale Alberto. "Privatizaciones en privado". Planeta. Buenos Aires, 1993.

- Netherland Engineering Consultants (NEDECO).” Estudio general sobre el programa de Progreso Marítimo”. La Haya, Holanda, 1955. Cap. 8  
Salina Cruz
- Novelo Federico.”Se busca otra globalización”.Argumentos No 46-47.UAM-X.México, diciembre de 2003 y abril de 2004.
- Novelo Urdanivia Federico.” La Política Exterior de México en la era de la Globalización”.UAM-X. Plaza y Valdés Editores. México D.F., primera edición, diciembre de 2000.
- Núñez Domingo Pablo Pedro.” Realidad y Simbolismo de la Privatización”. Pensamiento Iberoamericano. No 22723. Tomo I. Madrid., julio 1992-junio 1993, pp.357-385.
- Núñez Domingo Pablo Pedro. “La privatización de la Empresa Pública : Liquidación o racionalización?. Pensamiento Iberoamericano, No 12, Madrid, julio- diciembre 1987.
- Ocampo Siguenza Daniel. “ Los Puertos y las ciudades costeras ante la apertura comercial de México”. Comercio exterior. Vol. 43. Num. 8, agosto de 1993.
- Ocampo José.”Más Allá del Consenso de Washington: una agenda de desarrollo para América Latina”CEPAL, México D.F., enero del 2005.
- Ocampo José Antonio,mimeo, 2001.
- O.C.D.E. “Desarrollo Regional y Política Estructural en México”. OCDE, México, 1998.
- OCDE.” Desarrollo regional y Política estructural en México”. México,

1988.

OCDE." Examen territorial de México. Mimeo, septiembre 2002

Ochoa Felipe y Asociados S.C. "Estrategia de desincorporación del sistema de Puertos Coahuila /Salina Cruz". Vol. II Perfil y Plan de Desarrollo del Puerto de Salina Cruz. México D.F., julio 1994.

Organización de los Estados Americanos (OEA).Informe Final. Simposio Interamericano.Cooperacion entre los Puertos y las Aduanas. Houston.Texas, Estados Unidos, 8 y 9 de diciembre de 1998.

Ojeda Carlos.Nota Enviada,mimeo, 2005.

Ojeda C. Juan."Los puertos y el Desarrollo Regional de México: entre la teoria y la realidad?. UNAM.Facultad de Economía. Economía Informa, No 305, México D.F., marzo 2002.

-----."La Concertación portuaria en México".Universidad de Sonora. Economía, Hermosillo, enero-marzo 2001.

----- y Olga Rivera."los puertos y la apertura comercial en México: de las regiones ganadoras a los puertos perdedores?".UNAM. Facultad de Economía. México D.F., No 286, abril del 2000.

-----."La situación portuaria en México: los puertos ganadores y los puertos perdedores (1988-1998).UAEM. Quivera. Toluca, año 2, No 3, marzo del 2000.

-----."La privatizacion de los puertos y el desarrollo regional del Sureste de México".Tesina INAP..III diplomado en Desarrollo

- regional y relaciones Intergubernamentales, México del 17 de abril al 11 de septiembre de 1998, 28 de octubre de 1998, 92 pp.
- Ojeda C. Juan. "La economía del Istmo de Tehuantepec: ¿Una Ruta al progreso?. El regional. Salina Cruz, Oaxaca, abril de 1997.
- Ojeda C. Juan. "La privatización de los Puertos en México: Hipótesis y enseñanzas". Actualidad Económica. Año XXI, No 190, Lima, junio-julio 1998.
- ONUDI. "La Globalización: Retos y Oportunidades del desarrollo Industrial". ONUDI, Cap. I, Desarrollo Industrial, Informe Mundial 1996, Fondo de Cultura Económica , 1996. El trimestre Económico, vol. LXIV (3), No 255, México, julio- septiembre de 1997.
- Orellana Manrique Socorro. " Análisis Costo- beneficio Económico de la Política de Reestructuración de Puertos : El caso del Puerto de Manzanillo". FLACSO. Tesis para Grado de Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos. Primera Promoción 1993- 1994. México, D.F. , septiembre de 1994, 162 pp.
- Organización Internacional del Trabajo. Estudio sobre estructuración portuaria impacto social en el puerto de Veracruz. Sinopsis histórica ([http; www.ilo.org](http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/papers/porve/mex2.htm) public spanish dialogue papers por ve mex 2.htm, del 8 de diciembre del 2005).
- Organización Mundial del Comercio (OMC). "Informe sobre el Comercio Mundial 2004 (análisis del vínculo entre el entorno normativo nacional y el comercio internacional)", mimeo, 2005 ([www.wto.org/spanish/res-](http://www.wto.org/spanish/res-)

[s/booksp-s/anrep-s/wtr04-2b-s.pdf](#)).

Organización Mundial del Comercio. Informe 2003,,2003

Organización Mundial del Comercio. Informe 2002,2002.

Ortiz Wadgyamar Arturo. "Aspectos de la economía del istmo de Tehuantepec. Universidad Autónoma de México, México, 1971.

Ovidio Gonzáles y Carlos Mártner. "Problemas de Conectividad en el Puerto de Lázaro Cárdenas". Instituto Mexicano del Transporte (SCT). Publicación Técnica No 35, Querétaro, 1992.

Organización de los Estados Americanos (OEA). Informe Final. Simposio Interamericano. Cooperación entre los puertos y las aduanas: Houston. Texas. Estados Unidos, 8 y 9 de diciembre de 1998.

Ortiz Wadgyamar Arturo. "Aspectos de la Economía del Istmo de Tehuantepec". Universidad Autónoma de México, 1971.

OXFAM Internacional."Cambiar las Regla,comercio, globalización y lucha contra la pobreza." 2002(En: <http://redpuentes-recursos-docs-generales-owfam2> del 03-08-06).

Paredes Victor."Una evaluacion de la competencia de los puertos de México.CIDAD, mimeo, 2005.

Peñaloza Andres y Villegas Alvaro. "El Plan Puebla - Panama". Estrategias para el ALCA. Area de Libre Comercio de las Américas (Análisis y Alternativas). Friedrich Ebert- PRD, México, 2002

Pérez Antonieta María. "Los Puertos Mexicanos ante el reto de la Modernización". Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol. 45, Num.4,

abril de 1995.

Pérez Carlota." Cambio Tecnológico y oportunidades de desarrollo como blanco móvil". Revista de la CEPAL, No 75, diciembre 2001, pp. 115-136.

Pérez Carlota." La Modernización Industrial en América Latina y la herencia de la sustitución de importaciones". Comercio Exterior. Vol. 46, Num. 5, México, mayo de 1996.

Pérez Francisco, Francisco José Goerlich, Matilde Más. "Capitalización y Crecimiento en España y sus Regiones (1955- 1995). Fundación BBV, Bilbao, 1996.

Pérez José."Efectos de la privatización portuaria en los flujos de contenedores en el litoral del Pacífico Mexicano" Tesis para obtener el Grado de Maestro en Ingeniería..UNAM.Facultad de Ingeniería, 2000.

Petrella Ricardo."Mundialización e Internacionalización(la dinámica del orden mundial emergente).Vientos del Sur,No 10,verano, 1997

Plan Director de Desarrollo Metropolitano.Coatzacoalcos, setiembre de 1975.

Presidencia de la Republica. Presentacion general del Plan Puebla-Panama. Gobierno Federal, 2001.

Prieto Javier Francisco. "La promoción de exportaciones de servicios en América Latina". Pensamiento Iberoamericano , No 20, julio-diciembre 1991.

Primer evento de Comercialización sobre los puertos

Mexicanos. Veracruz, 28 de junio de 1997..

Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes (1995-2000). Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, agosto de 1996.

Public Policy Institute of California. "La seguridad de los puertos y el transporte marítimo", junio del 2006.

Ramsarán Candice. " Los Puertos ganadores y la desvinculación territorial: el caso del puerto de Veracruz y el territorio veracruzano (1988-1998). UAEM. Tesis de Maestría en estudios Urbanos y regionales. Toluca, junio 2001.

Recursos Naturales e Infraestructura: El desarrollo Institucional del Transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte. "Lan Thomson" División de Recursos Naturales e Infraestructura " Unidad de Transportes, Santiago de Chile, marzo de 2001. pp.17-44

Reina Aoyama Leticia. "El Istmo de Tehuantepec: Una Historia desempolvada". El financiero, 20 de agosto de 1996.

Reina Aoyama Leticia (coordinadora). "Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec 1907-1986". Nueva Imagen. México, abril de 1994.

Renaud Orozco Alma Rosa. "El Istmo de Tehuantepec y los Planes de Desarrollo. Siglo XXI. Instituto Tecnológico de Oaxaca, agosto de 1996.

- Restrepo Iván. "Barbarie Modernizadora en el Sureste". La Jornada, 13 de mayo de 1996.
- Revelli Marco. "Crisis del estado- nación, nuevas formas de conflicto y de sociabilidad". Vientos del Sur, No 11, Invierno, México, 1997.
- Reza German de la."Reformas estructurales e Integración en América Latina, convergencia o subordinación".Comercio exterior. BANCOMEXT . Vol. 5, Num. 12, México, diciembre de 2006..
- Reyes Oscar."La integración del puerto industrial de Altamira en las cadenas de distribución física internacional. Universidad Autónoma de Querétaro. Facultad de Ingeniería..Querétaro, abril de 1999.
- Richardson Harry. Teoría del Crecimiento Regional. Ed. Pirámide, Madrid, 1997.
- Ríos Francisco."Coatzacoalcos y sus obras portuarias".Dársena Revista Portuaria. API de Coatzacoalcos S.A de C.V. año2, Vol. 14, julio de 2001.
- Robertson Robert."Tres Olas de Globalización, historia de una conciencia global".Alianza Editorial.Madrid, 2005.
- Rodrik Dani.¿ Por qué hay tanta inseguridad económica en América Latina"?.Revista de la CEPAL.Num. 73, Santiago de Chile,abril 2001.
- Rodrich Alvarez Augusto."Proceso de privatización en el Perú"Foro Económico.No 5, Lima, octubre de 1992.
- Romo David y Guillermo Abdel. "Sobre el concepto de competitividad".Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol. 55, Num. 3,

marzo de 2005.

Romero Silva Ismael. " SCT: las concesiones de ferrocarriles y puertos son para explorar y operar. La Jornada, 4 de agosto de 1996.

Rozas Patricio y Ricardo Sanchez."Desarrollo de Infraestructura y crecimiento Economico: revision conceptual". Serie de Recursos naturales e Infraestructura".No 75, Santiago de Chile, octubre del 2004.

Ruiz Sacristán Carlos. "Comunicaciones y Transportes: Sector Estratégico para una política de Estado. BANCOMEXT. Comercio Exterior, Vol. 49, Num. 4, México, abril de 1999, pp. 347-354.

Sabonge Rodolfo.Autoridad del Canal de Panamá."Tendencias del transporte marítimo y su incidencia en América Latina". AAPA, ,Guayaquil, Ecuador, junio de 2006.

Salama.Pierre.Comercio Exterior.BANCOMEXT,México, enero de 2006.

Salazar Francisco.El Cotidiano.UAM -A,México, julio-agosto del 2004.

Salina Cruz, puerto natural a la cuenca del Pacífico.

Salinas de Gortari Carlos. "México: un paso difícil a la Modernidad". Plaza Janes, Editores, S.A. Segunda reimpresión, México, noviembre 2000.

Salomón Alfredo. "Por los caminos del Sur: el Plan Puebla Panamá, Comercio exterior, noviembre de 2001

Samuelson Robert J. "Save Us From our Politicians".Newsweek.Volume CXLVII, NO 12, march 20, 2006.

Sanchez Ricardo.CEPAL.Exposición en Lima,noviembre 13 y 14 del 2003.

Sanchez Ricardo."Puertos y Transporte Maritimo en America Latina y el Caribe: un analisis de su desempeno reciente." CEPAL. Santiago de Chile, diciembre del 2004, 79 pp.

Sandoval Nora." De Puebla a Panamá". Mundo Ejecutivo. Número 277, México D.F, mayo 2002

Santos Milton."La naturaleza del espacio".Ariel.Barcelona,marzo2000

Santos Milton. "La Revolución Tecnológica en el Territorio: Realidades y Perspectivas. En : Cuaderno de Geografía Brasileña. Compiladora Graciela Uribe Ortega. Centro de Investigación Científicas " Ing. Jorge Tamayo, A.C.", México, D.F., diciembre de 1998, pp. 9-20.

Santos Milton. (1994). Técnica, espacio, Tiempo : globalización e Meso Técnico- Científico Informativo, Sao paulo: Editora Hacitec.

Santos Milton. "Geografía y Economía Urbanas en los Países Subdesarrollados". Oikos- Tau, S.A, 1973.

Sarmiento Humberto L. "Repercusiones de la Apertura Comercial en la Economía Mexicana". Comercio Exterior, BANCOMEXT, octubre de 1999, pp. 930- 938.

Saskia Sassen."Localizando ciudades en circuitos globales" EURE. Vol. XXIX. No 88, Santiago de Chile, diciembre 2003.

Scheinvar Isaac. "Las carreteras y el Sistema Portuario Frente a las Reformas Económicas en México. Serie Reformas Económicas,

- CEPAL, No 20, abril de 1999.
- SCT. Programa sectorial de Comunicaciones y transportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2001-2006. México D.F, diciembre de 2001.
- SCT. "Los Puertos Mexicanos en Cifras" (1994-2000) México, 2001
- SCT. Los puertos mexicanos en cifras (1993-1999).Cuarta edicion, México, 2000.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Plan de Trabajo 2001.
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte. "Proceso de Modernizacion (1995-2000)".Primera edicion. México, octubre, 2000
- SCT. " Los Puertos Mexicanos en Cifras", México, abril de 1998.
- SCT. Dirección General de Puertos. "Puerto de Veracruz: Aspectos Económicos, Técnicos y Financieros". México, mayo de 1996.
- SCT. Anuarios estadísticos de los Puertos de México(2002, 2003 y 2004) ([www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx)).
- Secretaría del Patrimonio Nacional. "Plan Director de Desarrollo Metropolitano". Salina Cruz. Septiembre de 1975.
- Secretaría del Patrimonio Nacional." Plan Director de Desarrollo Metropolitano". Coatzacoalcos. México, septiembre de 1975.
- Seguí Pons Joana María y María Rosa Martínez Reynes."Pluralidad de Métodos y renovación Conceptual en la Geografía de los Transportes del Siglo XXI".Scripta Nova.Universidad de Barcelona, Vol. VII, Num.139, 15 de abril de 2003 (<http://www.ub.es/geocrit/sn-139.htm>)

[del 26/02/2006](#)).

- Shaikh Anwar."Los Mitos del Libre Comercio" Mimeo, 5 de abril de 2003.
- Silva Lira Ivan. "Disparidades, competitividad territorial y desarrollo regional en America Latina". ILPES. Serie Gestion Publica. No 33, Santiago de Chile, abril de 2003.
- Solari Andres y Jorge Martinez (compiladores)."Desarrollo Local, textos cardinales". Universidad Michoacana de San Nicolas de Hidalgo. Facultad de Economia, Morelia, Primera edicion, 2005.
- Suzigan Wilson." Aglomeraciones Industriales como focos de Políticas". Brazilian Journal of Political Economy. Revista de Economía Política, Vol. 21, No 3, 83, julio-septiembre 2001, pp. 27-39.
- Szary Anne-Laure. "Regiones ganadoras y regiones perdedoras en el retorno de la democracia en Chile". EURE. Vol.23. Santiago de Chile, diciembre de 1997 (seleccionado de la página de internet: [www. eure. Cl.](http://www.eure.cl))
- Tamayo F. Rafael. "Crecimiento Económico Regional: una sinopsis de la teoría y su conexión explícita con las políticas públicas". CIDE. Gestión y Política Pública. Vol. VII, Num 1, México, primer semestre de 1998.
- Terzago Jorge."Alfred Thayer Mahan Contralmirante U.S. Navy,su contribución como historiador,estratega y político.Diplomado en Relaciones Internacionales.Universidad Viña del Mar, Viña del Mar, Chile, 28 de octubre del 2005.

The Economist."Port in a Storm:Peru's trade".September 17 th, 2005.

The Economist. "Tired of Globalisation".November, 5 th, 2005  
([www.economist.com](http://www.economist.com))

Thomson Ian. " El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del Siglo Veinte". CEPAL. Unidad De Transportes, Santiago de Chile, marzo de 2001, 40 pp.

Thomson Ian. "La Evolución del papel del Estado en la Regulación del transporte Terrestre. Revista de la CEPAL, No 64, abril 1998.

Thomson J. M. . "Teoría Económica del Transporte". Alianza Universidad, Madrid, 1974.

Thorp Rosemary." Progreso, Pobreza y exclusión".BID-Unión Europea, 1998.

Tobal Tofol."El terciario portuario como indicador de Innovación".Revista Electronica de Geografía y Ciencias Sociales" Scripta Nova. Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2000 (<http://www.ub.es/geocrit/sn-69-66.htm>).

Tobal Cristobal.Mimeo, 20 de abril de 1997.

Toledo Alejandro. "Geopolítica y Desarrollo en el Istmo de Tehuantepec". Centro de Ecología y Desarrollo". Primera Edición, agosto 30 de 1995.

Trujillo Lourdes y Gustavo Nombela."Puertos".En: Antonio Estache y Gines de Rus."Privatización y regulación de Infraestructura de Transporte(una guía para reguladores):Banco Mundial y Alfa

- Omega.México D.f.,primera edición en castellano,febrero de 2003.
- Veltz Pierre."Mundializacion. ciudades y Territorios".Ariel. Barcelona, primera edicion, febrero 1999.
- Videgaray Caso Luis."Fallas del Mercado, regulación e incentivos:el caso de la privatización de los puertos mexicanos"ITAM. Tesis para obtener el título de Licenciado en economía.México, D.F.,1995.
- Villafuerte Daniel. "Interrelaciones Económicas y Sociales en la Frontera Sur de México". Comercio Exterior, Vol. 48, Num. 4, México, abril de 1998.
- Villafuerte Daniel. "La Frontera Sur de México: cambios y expectativas en el contexto de la globalización. Mimeo, Guatemala, 29 de octubre al 2 de noviembre de 2001.
- Villareal René y Ramiro Villeda."El secreto de China"Ediciones Ruz, éxico primera edición, 2006.
- Villarreal René y Rocío Ramos de Villarreal. "La Apertura de México y la paradoja de la competitividad: hacia un modelo de competitividad sistémica". Comercio Exterior, Vol. 51, Num. 9, México, septiembre de 2001, pp. 772-788.
- Viqueira Juan Pedro. "Los Peligros del Chiapas Imaginario". Letras Libres. Año I, No 1. México, enero 1999.
- Wallerstein Inmanuel."Análisis de los Sistemas Mundo,Una introducción".Siglo XXI Editores,segunda edición en español,junio, 2006

Wallerstein Inmanuel." Después del Liberalismo". Siglo XXI Editores.  
México.Tercera edición en español, 1999.

Wallerstein Inmanuel." Impensar las Ciencias Sociales". Siglo XXI.  
Editores. México, primera edición en español, 1998.

Wallerstein Inmanuel (coordinador)."Abrir las Ciencias Sociales". Siglo  
XXI Editores. Segunda Edición en español, 1997.

Wallerstein Inmanuel. "Análisis de los Sistemas Mundiales, mimeo,  
1990.

Wei Shang-Jin. ¿"La globalización es buena para los pobres en  
China?".FMI. Finanzas & Desarrollo, septiembre de 2002, pp. 26-29.

Williams Felicity. " El Estado de Florida ante el Area de Libre Comercio de  
las Ameritas". Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol.51, Num.5,  
México, mayo de 2001.

Williamson Jeffrey.WIDER, 5 de setiembre de 2002.

[www."fin del mundo".com.ar /mpacksc/texto.s/f](http://www.fin.del.mundo.com.ar/mpacksc/texto.s/f).

Ugarteche Oscar." El Falso Dilema (América Latina en la economía  
Global) ". Nueva Sociedad y Fundación Friedrich Ebert- FES (Perú).  
Caracas, 1997.

UNCTAD."el Transporte Marítimo en 2004".Nueva York y Ginebra, 2004,  
147 pp.

UNCTAD (enero de 1992). Conferencia de las naciones Unidas sobre  
Comercio y Desarrollo."la comercializacion del puerto y las  
perspectivas del puerto de Tercera generacion" Ginebra, 8 de enero

de 1992.

Urrea Julian B."El concepto de Simetría.....".TEA. Revista de la Facultad de Ciencias y Tecnología. Universidad Pedagógica Nacional. año 1999, No 6, Santa fe de Bogotá.

Uscanga Carlos. "Cooperación Regional en la Cuenca del Pacífico (Escenarios en la Crisis Asiática). Nueva Sociedad, No 155, mayo-junio 1998, pp. 99- 110.

Yocolevzky Ricardo." La Ideología del desarrollo nacional en las ciencias sociales latinoamericanas". Política y Cultura". Primavera 1997.Número 8. UAM X, México D.F., 1997.

Yocolevzky Ricardo." La relevancia de las contribuciones de Immanuel Wallerstein para las ciencias sociales latinoamericanas". Compiladores Laura Baca y Isidro Cisneros. "Los Intelectuales y los dilemas políticos en el Siglo XX. Tomo 1, México, 1995.

Zarate Toledo Ma. Antonieta."Desarrollo del Corredor del Istmo de Tehuantepec y su importancia estratégica para el mercado mundial". UNAM. Facultad de Economía. Tesis para Licenciada en Economía. México, abril 2003.

Zarembo Alan. "El Final de Un sueño: El canal de Panamá.Newsweek. En español, México, 22 de diciembre de 1999, pp.pp. 12-17.

Zepeda Bermúdez Pedro Pablo. "La Actualidad Portuaria de México". Ponencia. Cancún, 9-14 de abril, 2000.

Zúñiga Juan Antonio. "Podría dominar el capital foráneo en el

Transistimico III y última Istmo de Tehuantepec, la Jornada, 24 de julio de 1996.

Paginas de Internet:

[www.ipe.org.pe](http://www.ipe.org.pe) (Instituto Peruaño de Economía)

<http://www.jornada.unam.mx>

<http://www.imf.org/>

<http://www.worldbank.org/>

<http://www.iadb.org/>

<http://www.cepal.org/>

<http://www.eclac.cl>

<http://www.caf.com/>

<http://www.banxico.org.mx/>

<http://www.grade.org.pe>

[http. www.scielo.cl.com](http://www.scielo.cl.com)

[http www.campus'oei.org](http://www.campus'oei.org) cultura mexico cl .todo.htm

[http: www.coatzacoalcos.net](http://www.coatzacoalcos.net) estadisticas.html al 22 de noviembre del 2005

[http www.usuarios.lycos.es](http://www.usuarios.lycos.es) tyrale php indez.php del 19 de enero del 2006.